

**UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE**

Přírodovědecká fakulta

katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Geografie

Studijní obor: Učitelství geografie a matematiky pro střední školy



Bc. Gabriela Juhászová

**REGIONÁLNÍ ROZDÍLY VE SLOVENSKO –  
MAĎARSKÉM POHRANIČÍ (SE ZAMĚŘENÍM NA  
CESTOVNÍ RUCH)**

**REGIONAL DIFFERENCES AT THE SLOVAK –  
HUNGARIAN BORDER (WITH FOCUS ON TOURISM)**

*Diplomová práce*

Praha 2014

Vedoucí diplomové práce: RNDr. Jiří Vágner, Ph. D.

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci zpracovala samostatně a že jsem uvedla všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze, 18. 08. 2014

.....  
Bc. Gabriela Juhászová

Děkuji RNDr. Jiřímu Vágnerovi, Ph. D. za jeho pomoc, cenné podněty a odborné vedení při zpracovávání mé diplomové práce. Poděkování patří také osloveným respondentům za jejich ochotu a spolupráci při poskytování informací a podkladů pro potřeby mé práce. Osobní poděkování patří mému příteli Robertovi za jeho pomoc a podporu a celé mé nejbližší rodině.

## **Regionální rozdíly ve slovensko-maďarském pohraničí (se zaměřením na cestovní ruch)**

### **Abstrakt**

Diplomová práce se zabývá analýzou a hodnocením lokalizačních a realizačních předpokladů cestovního ruchu ve vybraných regionech cestovního ruchu na slovensko-maďarském pohraničí, identifikací regionálních rozdílů mezi těmito regiony a návrhem možností rozvoje jednoho z nich.

Práce je rozdělena do tří hlavních částí. V první teoretické části práce jsou definovány základní pojmy a diskutována problematika regionálních rozdílů a cestovního ruchu jako nástroje regionálního rozvoje. Následuje analýza a hodnocení předpokladů pro cestovní ruch ve vybraných regionech. V rámci lokalizačních předpokladů jsou studovány přírodní a kulturně-historický potenciál, při realizačních předpokladech se zkoumají ubytovací zařízení a dopravní infrastruktura. Třetí, praktická část práce je zaměřena na zjištění aktuální situace cestovního ruchu v regionu Gemer pomocí řízených rozhovorů a analýzy jeho selektivního potenciálu. Identifikuje současný stav regionu z pohledu cestovního ruchu a definuje možnosti dalšího rozvoje. V závěru práce jsou shrnuty zjištěné výsledky.

**Klíčová slova:** regionální rozdíly, cestovní ruch, slovensko-maďarské pohraničí, Gemer

## **Regional differences at the Slovak-Hungarian border (with focus on tourism)**

### **Abstract**

The thesis investigates Slovak tourist regions lying on the border with Hungary. Localization and realization potential of these regions are analyzed and evaluated, regional differences are identified and proposal for further development in case of one region is also given.

The thesis consists of three main parts. The first, theoretical part contains basic definitions and discussion concerning regional differences and tourism as a means of regional development. It is followed by the analysis and evaluation of the conditions for tourism in the studied regions. Conditions for localization, such as natural resources, cultural and historical attractions are investigated. Concerning realization potential, regions are compared with respect to their accommodation facilities and transport infrastructure. The third, practical part of the thesis focuses on establishing a picture of the current state of tourism in the region Gemer by interviewing several local people working in tourism and analysing its selection potential. Additionally, suggestions for possible future development are given. A summary of the obtained findings concludes the thesis.

**Keywords:** regional differences, tourism, Slovak-Hungarian borderline, Gemer

# OBSAH

SEZNAM TABULEK, GRAFŮ, OBRÁZKŮ A PŘÍLOH.....	7
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	9
<b>1 ÚVOD.....</b>	<b>10</b>
1.1 Hlavní cíle práce.....	12
<b>2 REGIONÁLNÍ ROZVOJ A CESTOVNÍ RUCH – TEORETICKÁ VÝCHODISKA .....</b>	<b>14</b>
2.1 Základní pojmy.....	14
2.1.1 Region.....	14
2.1.2 Region cestovního ruchu .....	15
2.1.3 Regionální rozdíly .....	19
2.1.4 Regionální rozvoj.....	26
2.1.5 Cestovní ruch.....	27
2.2 Cestovní ruch jako faktor regionálního rozvoje.....	28
2.3 Předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu .....	31
<b>3 METODIKA PRÁCE .....</b>	<b>34</b>
3.1 Vymezení řešeného území.....	38
<b>4 ANALÝZA POTENCIÁLU VYBRANÝCH ÚZEMÍ CESTOVNÍHO RUCHU .....</b>	<b>42</b>
4.1 Lokalizační předpoklady .....	42
4.1.1 Přírodní potenciál.....	42
4.1.2 Kulturně-historické předpoklady .....	54
4.2 Realizační předpoklady.....	62
4.2.1 Ubytovací zařízení.....	63
4.2.2 Dopravní infrastruktura .....	68
<b>5 ANALÝZA VYBRANÉHO REGIONU CESTOVNÍHO RUCHU .....</b>	<b>87</b>
5.1 Demografické faktory .....	87
5.1.1 Počet obyvatel .....	87
5.1.2 Věková struktura .....	88
5.1.3 Národnostní struktura .....	89
5.1.4 Úroveň vzdělání.....	89
5.2 Nezaměstnanost .....	91
5.3 Vyhodnocení řízených rozhovorů .....	92
5.4 Doporučené priority rozvoje regionu Gemer.....	97
<b>6 ZÁVĚR .....</b>	<b>101</b>
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	105
PŘÍLOHY .....	113

# SEZNAM TABULEK, GRAFŮ, OBRÁZKŮ A PŘÍLOH

## Seznam tabulek

- Tabulka č. 1: Přehled oslovených subjektů
- Tabulka č. 2: Sumarizace značených cyklostezek ve vybraných regionech CR
- Tabulka č. 3: Vývoj počtu obyvatel regionu Gemer v letech 2004–2013
- Tabulka č. 4: Věková struktura obyvatel regionu Gemer v letech 2004–2013
- Tabulka č. 5: Míra evidované nezaměstnanosti v regionu Gemer a na Slovensku v letech 2004–2013 [%]

## Seznam grafů

- Graf č. 1: Využití lůžek ve vybraných regionech CR a na Slovensku v roce 2013 v [%]
- Graf č. 2: Vývoj počtu HUZ ve vybraných regionech CR a na Slovensku v letech 2006–2013
- Graf č. 3: Vývoj počtu návštěvníků ve vybraných regionech CR a průměrná návštěvnost slovenských regionů s Bratislavským regionem i bez něj v letech 2006–2013
- Graf č. 4: Hustota silniční sítě ve vybraných regionech CR a na Slovensku v roce 2014 [km/km<sup>2</sup>]
- Graf č. 5: Hustota silniční sítě ve vybraných regionech CR a na Slovensku v roce 2014 [km/1000 obyvatel]
- Graf č. 6: Hustota cyklostezek ve vybraných regionech CR a na Slovensku v roce 2014 [km/km<sup>2</sup>]
- Graf č. 7: Vývoj počtu obyvatel regionu Gemer v letech 2004–2013
- Graf č. 8: Národnostní struktura obyvatelstva regionu Gemer v roce 2012 [%]
- Graf č. 9: Obyvatelství regionu Gemer podle nejvyššího dosaženého stupně vzdělání v roce 2011
- Graf č. 10: Míra evidované nezaměstnanosti v regionu Gemer a na Slovensku v letech 2004–2013 [%]

## Seznam obrázků

- Obrázek č. 1: Regiony cestovního ruchu Slovenska
- Obrázek č. 2: Okresy Slovenska podle komplexního ukazatele ekonomické a sociální úrovně v roce 1989
- Obrázek č. 3: Okresy Slovenska podle komplexního ukazatele ekonomické a sociální úrovně v roce 2001

- Obrázek č. 4: Okresy Slovenska podle komplexního ukazatele ekonomické a sociální úrovně v roce 2006
- Obrázek č. 5: Vymezení vybraných regionů cestovního ruchu Slovenska
- Obrázek č. 6: Přírodní atraktivita cestovního ruchu Slovenska
- Obrázek č. 7: Velkoplošná chráněná území Slovenska
- Obrázek č. 8: Rozmístění památek v regionu Podunajsko
- Obrázek č. 9: Rozmístění památek v regionu Poiplie
- Obrázek č. 10: Rozmístění památek v regionu Gemer
- Obrázek č. 11: Rozmístění památek v Košickém regionu
- Obrázek č. 12: Rozmístění památek v regionu Dolný Zemplín
- Obrázek č. 13: Hlavní silniční tahy Slovenska
- Obrázek č. 14: Dostupnost d1 dálniční sítě (k 1. 1. 2014)
- Obrázek č. 15: Dostupnost d2 dálniční sítě (k 1. 1. 2014)
- Obrázek č. 16: Dostupnost d3 dálniční sítě (k 1. 1. 2014)
- Obrázek č. 17: Dostupnost t1 dálniční sítě (k 1. 1. 2014)
- Obrázek č. 18: Dostupnost t2 dálniční sítě (k 1. 1. 2014)
- Obrázek č. 19: Dostupnost t3 dálniční sítě (k 1. 1. 2014)
- Obrázek č. 20: Železniční síť Slovenska
- Obrázek č. 21: Infrastruktura letecké a vnitrostátní vodní dopravy na území Slovenska

## Seznam příloh

- Příloha č. 1: Podklad otázek pro řízený rozhovor
- Příloha č. 2: Klasifikace regionů CR Slovenska v střednědobém horizontu
- Příloha č. 3: Počet chráněných území podle kategorií ve vybraných regionech cestovního ruchu
- Příloha č. 4: Velkoplošná chráněná území ve vybraných regionech cestovního ruchu
- Příloha č. 5: Hromadná ubytovací zařízení a jejich výkony za rok 2013 – podle vybraných regionů cestovního ruchu
- Příloha č. 6: Charakteristika silniční dopravy ve vybraných regionech cestovního ruchu k 1. 1. 2014
- Příloha č. 7: Dostupnost regionů k 1. 1. 2014
- Příloha č. 8: Gemersko-rimavský okruh Gotické cesty
- Příloha č. 9: Spišsko-gemerský okruh Gotické cesty
- Příloha č. 10: Železná cesta



## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

CHA	chráněný areál
CHKO	chráněná krajinná oblast
CR	cestovní ruch
EU	Evropská unie
HUZ	hromadná ubytovací zařízení
MCHÚ	maloplošná chráněná území
NP	národní park
NPP	národní přírodní památka
NPR	národní přírodní rezervace
OECD	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (Organization for Economic Cooperation and Development)
PP	přírodní památka
PR	přírodní rezervace
SR	Slovenská republika
SŠÚ	Štatistický úrad Slovenskej republiky
ŠOPSR	Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky
TIC	turistické informační centrum
UNESCO	Organizace OSN pro výchovu, vědu a kulturu (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)
UNWTO	Světová organizace cestovního ruchu při OSN (United Nations World Tourism Organization)
UZ	ubytovací zařízení
VCHÚ	velkoplošná chráněná území

# 1 ÚVOD

Problematika vývoje regionů a problematika regionální diferenciace se na Slovensku sice opožděně, ale dostává do popředí zájmů. Tato problematika se týká hlavně území, které doplatily na nerovnoměrný historický, politický, ekonomický, kulturní, sociální či přírodní vývoj ve vztahu k zemi nebo regionu.

V počátečním stadiu transformace Slovenska ještě nebyly rozvojově periferní regiony dlouho předmětem pozornosti a zůstávaly ve stínu výzkumu. Do centra zájmu se na Slovensku dostaly až koncem 90. let 20. století, když po odehrané společensko-politické a sociálně-ekonomické transformace Slovenska se prudce zvýrazňovaly regionální disparity (Halás 2008). Na jedné straně se zformovaly rozvinuté regiony s převážně městskou strukturou, ve kterých převládá příznivé synergické působení několika rozvojových faktorů. Jde o území s velkými městy, se silně rozvinutými terciárními a kvartérními aktivitami, které přitahují nové činnosti, vytvářejí vhodné prostředí pro investiční aktivitu, moderní sociální, technickou a environmentální infrastrukturu. Na druhé straně se zformovaly zaostalé (nerozvinuté) regiony, kde naopak nepříznivě působí několik faktorů. Jde o území s nevýhodnými parametry polohového potenciálu, s nedostatečnou návazností na dopravní infrastrukturu, s vyšším podílem obyvatel žijících ve venkovských sídlech, regiony s rostoucím podílem nezaměstnaných, slabě rozvinutou a málo diverzifikovanou ekonomickou strukturou, nižší vzdělanostní úroveň obyvatel apod. Dochází především k prohlubování rozdílů mezi Bratislavou resp. bratislavským regionem a ostatními regiony a také ke zvětšování rozdílů mezi skupinou metropolitních a nemetropolitních regionů, jako i celkově mezi regiony ze západní a východní části republiky (Gajdoš 2009).

Hlavně pohraniční oblasti se v porovnání s oblastmi jádrovými vyvíjely v celé Evropě dlouhodobě v jiném směru. Hlavní příčinou je především jejich poloha – odlehlost od větších tržních, průmyslových a tedy hospodářských center. Pohraniční oblasti jsou považovány za okrajové oblasti státu, které nebyly v rozvoji preferované. Problémy se projevují v různých formách, například: migrace obyvatelstva z venkova do měst v důsledku rostoucí nezaměstnanosti na venkově; růst počtu obyvatel v poproduktivním věku; nižší míra ekonomické aktivity a nižší kvalifikační úroveň obyvatelstva; špatná dopravní propojenost území na hlavní dopravní trasy. Kromě těchto faktorů jsou tady ještě další, jako například vysoký podíl rómského obyvatelstva, dlouhodobá recese zemědělství, velké rozdíly ve vybavenosti základní informační, technickou a dopravní infrastrukturou, nedostatek kvalitních a vhodných regionálních projektů (Gajdoš 2009).

Je proto třeba vyvinout snahu ke zmírnění regionálních disparit, identifikovat nejdůležitější fakta o jednotlivých regionech a využít je při vypracovávání plánů pro jejich další rozvoj a zlepšení úrovně problematických oblastí společnosti a hospodářství. Úroveň regionu můžeme sledovat pomocí různých ukazatelů. Sociální ukazatele (nezaměstnanost, zaměstnanost, poměr vzdělaných

a nevzdělaných atd.), nebo ekonomické ukazatele (hrubý domácí produkt, průměrná měsíční mzda atd.) patří k nejvíce využívaným potenciálům rozvoje při hodnocení úrovně regionu. Po vyhodnocení výše uvedených předpokladů můžeme vytvářet komplexnější přehled o sledovaných regionech.

Odvětví cestovního ruchu (dále jen CR) patří v dnešní době k neodmyslitelné součásti hospodářství – se svým multiplikačním efektem prosperuje nejen danému regionu ale i celému státu. Pólem rozvoje u regionů s vhodným přírodním a antropogenním potenciálem se teda může stát CR. Je velmi těžké vyčíslit přínos CR pro dané území, protože má dalekosáhlé dopady na více odvětví (Giaoutzi, Nijkamp 2006). Z tohoto důvodu je nutné o něj pečovat, systematicky přistupovat k jeho rozvoji, vytvořit koncepci rozvoje CR (nejen na úrovni státu, ale i regionů) a další programy na podporu jeho rozvoje. Předpokladem k rozvoji CR v regionu a jeho vlivu na celkový rozvoj regionu je existence podmínek, které zabezpečují činnost podniků CR (stavebnictví, zemědělství, potravinářský průmysl apod.), navazují na rozvoj CR (doprava, telekomunikace, komunální služby apod.), jako také existence technické a sociální infrastruktury (Gúčík 2000).

Rozvoj CR je spojen s přínosem mnoha pozitivních efektů do území. Přispívá velkou měrou k tvorbě HDP, se zvyšující se atraktivností regionu je spojena zvýšená intenzita návštěvnosti, která stimuluje podnikatelskou činnost a ostatní odvětví hospodářství vedoucí k tvorbě nových pracovních míst. Nemalou částkou přispívá do státního i místních rozpočtů, což vytváří možnost investovat část těchto prostředků zpět do regionu, např. prostřednictvím zvyšování kvality dopravní infrastruktury a poskytovaných služeb. Je považován za skutečnou hnací sílu socioekonomického rozvoje regionů, která je schopna eliminovat disparity a podpořit tak jejich konkurenceschopnost. Čím je region z hlediska motivace pro účastníky CR hodnotnější a atraktivnější, tím větší počet podniků CR bude vyvíjet ekonomickou činnost, budou nabízet komplexnější produkty a tím větší bude význam CR v regionálním rozvoji. V jednotlivých regionech je CR přítomen v rozdílné míře. Především ve venkovských regionech nabízí šanci posilnit regionální ekonomickou sílu. Na druhé straně, regionům stavajícím jenom na CR hrozí nebezpečí, že se stanou závislými na vývoji odvětví CR.

Rozvoj regionů CR předurčuje jejich primární nabídka a to v co možná nejvýhodnější struktuře a s celoroční možností využívání (Gúčík 2000). Produkt CR je založen na využívání potenciálu regionů, vytváří odvětvové aktivity generující pracovní příležitosti a pozitivní ekonomické impulsy pro odvětví a tím podporuje celkový ekonomický rozvoj. Potenciál ale nelze ve všech regionech rozvíjet najednou a ani všechny regiony nelze z hlediska CR rozvíjet stejným tempem. Podpora rozvoje CR v jednotlivých regionech by měla mít vazbu na ty aktivity, které v daném regionu vykazují nejvyšší potenciál a současně je reálný předpoklad dostatečné poptávky ze strany návštěvníků.

Tuto diplomovou práci člením na tři hlavní části – na teoretickou, analytickou a praktickou část, které jsou strukturované do šesti kapitol.

V úvodu je popsán základní vstup do problematiky, jsou stanovené cíle a výzkumné otázky.

V druhé kapitole práce se nachází teoreticko-metodologické zarámování problematiky, diskuze užitých pojmů a jejich uvedení do širší souvislosti. Snahou je obeznámení čtenáře s terminologií, kterou dále používáme v práci. Třetí kapitola je popisem zvolené metodiky práce a vysvětluje uvedený způsob vymezení a geografickou polohu zkoumaného regionu. Publikace „Regionalizácia cestovného ruchu v Slovenskej republike“ (2005) vymezuje na území Slovenska 21 regionů CR – celé území státu bylo rozděleno podle významu z hlediska CR. Pro analýzu byly vybrány regiony CR, které víceméně rovnoměrně pokrývají celou státní hranici s Maďarskem. Předmětem práce je tudíž celkem 5 oblastí.

Analytickou část tvoří analýza vybraných regionů CR z hlediska lokalizačních a realizačních předpokladů. Cílem je identifikace a charakterizace potenciálu vybraných pěti regionů s důrazem na CR. Při hodnocení se zaměřím na přírodní a kulturně-historický potenciál, vyhodnotím kapacitu a návštěvnost ubytovacích zařízení a analyzuji dopravní infrastrukturu. Zkoumané faktory byly vybrány tak, aby co nejlépe popisovaly stav regionů se zaměřením na CR. Snažila jsem se zjistit, jaké podmínky pro rozvoj CR převládají ve vybraných regionech jako celku, případně jak jsou tyto kapitály diferencovány mezi jednotlivými regiony, které se od sebe odlišují z hlediska polohy vůči centru, dopravní polohy apod.

V praktické části, páté kapitole, se podrobněji zabývám regionem Gemer. Data z předchozí analytické části jsou doplněny vyhodnocením selektivních předpokladů a zpracováním empirických dat získané prostřednictvím řízených rozhovorů s vybranými administrativními pracovníky CR v Gemeru. Na základě provedených analýz a uskutečněných rozhovorů identifikuji další možnosti rozvoje regionu z pohledu CR.

V závěru práce se věnuji shrnutí zjištěných skutečností a zodpovězení hlavních výzkumných otázek.

## **1.1 Hlavní cíle práce**

- Zachytit současný stav CR v pohraničních oblastech Slovenska a potvrdit ve zvolených oblastech, že se jedná o důležitý nástroj rozvoje regionu.

K dosažení tohoto cíle postupují následovně:

- Identifikuji potenciál CR ve vybraných regionech CR na slovensko-maďarském pohraničí. V práci beru v úvahu lokalizační potenciál (se zaměřením na přírodní prostředí a kulturně-historický potenciál) a realizační potenciál (s důrazem na dopravní infrastrukturu a ubytovací zařízení). Přestože všechny řešené regiony patří do méně vyspělé oblasti Slovenska ležící na slovensko-maďarském pohraničí, možno předpokládat rozdílnou kvalitu a různý stupeň rozvinutosti CR. Na základě tohoto

porovnání chci zjistit, zda existují regionální rozdíly mezi těmito oblastmi a jakého jsou typu.

- Navrhnout seznam doporučených priorit rozvoje vybraného regionu CR
  - Doložit náhled ze strany odborníků – tedy osob, které pracují v CR – na současný stav vybraného území CR a jeho budoucí vize možného rozvoje. Jsou integrovány statistické údaje a informace získané z vlastního šetření (kombinace výsledků kvantitativní a kvalitativní části výzkumu). Očekávám, že geografická analýza potenciálu CR a vlastní šetření přispěje k zjištění specifických rysů regionu s naznačením možného rozvoje a využití jeho potenciálů.

Diplomová práce hledá odpovědi na následující výzkumné otázky:

- Jaký potenciál se skrývá ve vybraných regionech pro CR?
- Vykazují vybrané regiony odlišný potenciál rozvoje v CR na základě jejich polohy nebo jsou patrné společné znaky v jejich vývoji?
- Jak hodnotí aktéři/subjekty současnou úroveň CR ve vybraném regionu?
- Jaké jsou vize aktérů/subjektů CR na budoucí využití vybraného regionu? Jak by bylo možné využít potenciál CR v rozvoji tohoto území?

## 2 REGIONÁLNÍ ROZVOJ A CESTOVNÍ RUCH – TEORETICKÁ VÝCHODISKA

### 2.1 Základní pojmy

Počáteční snahou při psaní diplomové práce bylo osvojit si teoretické poznatky a podklady pro pochopení samotných pojmů jako region, region cestovního ruchu, regionální rozdíly, regionální rozvoj a cestovní ruch. V této části definuji výše uvedené pojmy a v krátkosti pojednám o nezbytných poznacích z příslušné teorie.

#### 2.1.1 Region

Pojem regionu, jakkoliv přirozeně se jeví, je velice těžké, přesně definovat, přitom je používán v mnoha různých disciplínách: v dějepisu, statistice, sociologii, etnografii, politologii, urbanistice, geografii a jiných. Z toho vyplývá, že při vymezení regionu je třeba uplatnit interdisciplinární přístup a pozornost věnovat ekonomickým, geografickým, sociálním, kulturním, historickým, národnostním a jiným znakem tohoto bohatě strukturovaného celku. Podle názoru mnoha regionalistů je východiskem pro definování regionu jako objektu regionální politiky právě jeho geografický význam. Např. encyklopedický záznam o něj začíná slovy: "Nejčastěji používán k označení: (a) oblasti neurčité rozlohy na zemském povrchu, jejíž různorodé prvky tvoří funkční sdružení; (b) jednoho takového regionu, jakožto součást soustavy regionů pokrývající zeměkouli; anebo (c) části jednoho rysu Země, např. klimatický region nebo ekonomický region" (Henderson 2009, s. 630). Na otázku, zda regiony ve skutečnosti existují, odpoví souhlasným názorem většiny geografů, kteří tuto problematiku studovali, tj. regiony jsou založeny na sociálně postavených zobecněních o světě, jejichž ohraničení a reprezentace jsou sice umělé, ale určitě ne zcela fiktivní. Je potřeba podtrhnout zmíněný sociální rozměr konceptu regionu, který byl zdůrazňován především v pracích "nové regionální geografie" od 80. let 20. století, viz např. (Thrift 1983). Zejména v 60. letech minulého století, v čase kvantitativní revoluce, převládal pohled na regiony jakožto na nástroj sloužící především ke klasifikaci a organizaci geografických dat, informací (Grigg 1965). Více o vývoji regionální geografie lze v zahraniční literatuře ještě dočíst v práci Gregory (2009); o současném chápání místa a regionu detailně pojednává Paasi (2002).

Bašovský, Lauko (1990) obecně chápe region jako území se specifickou polohou, které se jistým způsobem odlišuje od jiných území a které se rozprostírá tak daleko, jak daleko se rozprostírá jeho daná nejmenší rýsa. Regiony charakterizují jako složitý dynamický prostorový systém, který vznikl na zemském povrchu na základě interakce přírodních a socioekonomických jevů. Uvedené definice charakterizují region prostřednictvím jeho polohy na zemském povrchu a obecně tedy můžeme region definovat jako území zabírající takovou část zemského povrchu, která se vztahy

mezi jednotlivými prvky, svou strukturou a vlastnostmi liší od svého okolí, přičemž je možné ji vymezit v určitých hranicích. Díky jejich různým polohám a vlastnostem přilehlého prostředí lze jednotlivé regiony porovnávat a hodnotit.

Pro rozvoj CR region musí splňovat tři základní předpoklady – primární nabídku (atraktivitu), komunikační dostupnost a vybavenost zařízeními CR (Gúčík 2000).

### **2.1.2 Region cestovního ruchu**

Region CR definuje Gúčík (2000) jako území vhodné pro rozvoj CR, v němž se ve funkční návaznosti organizují hospodářské a sociální činnosti využívající specifické prvky primární a sekundární nabídky a ekonomické zdroje (lidský a finanční kapitál) na rozvoj aktivit CR. Region CR představuje územní celek vytvořený na základě podobných přírodních a civilizačních daností, charakteristických vazeb a znaků tak, aby se na daném území mohl projevit dopad CR. Z hlediska návštěvníka je region CR identifikovatelnou územní jednotkou, která vyvíjí marketingové aktivity na trhu, především nabízí produkty a organizuje podporu jejich prodeje.

Podle Smithe (Kučerová 1999, s. 37) je region CR "ucelené území na zemském povrchu, které bylo explicitně vymezené výzkumníkem, plánovačem nebo státní správou vzhledem k tomu, jaký vztah má toto území k některým aspektům plánování, rozvoje a analýzy CR."

Region CR podle ní může vzniknout na základě:

- správních rozhodnutí, kdy je v souladu s administrativně-správními hranicemi území země či kontinentu;
- geografických daností, v důsledku analýzy některých podobností ve vývoji jednotlivých lokalit a v charakteru jejich přírodního a uměle vytvořeného potenciálu;
- společných nebo rozdílných vnitřních aktivit, způsobů chování a výměny, kdy se regiony tvoří například podle specifických způsobů cestování a trávení dovolené na daném geografickém území.

Ve světě se využívají všechny tři přístupy tvorby regionů CR. Regiony vytvořené politickým rozhodnutím vlády jsou postaveny na plnění ekonomických a sociálních cílů. Na základě geografického přístupu vznikají zejména horské, přímořské a nížinné regiony.

Podle Kučerová (1999) základními předpoklady tvorby regionu CR jsou: významná atraktivita CR (lyžařské terény, pláže, pohoří, kulturně-historické památky apod.), vhodné klimatické podmínky, dostatek ekologicky únosného území vhodného na rozvoj zařízení CR, dopravní dostupnost do území a na vnitroregionální dopravní síť, vhodná technická infrastruktura, nenarušené životní prostředí, pozitivní postoj místního obyvatelstva k CR a dostatek pracovní síly.

## **Regiony cestovního ruchu Slovenska**

V CR se území klasifikuje a člení do jednotlivých typů podle regionalizace CR. Před rokem 2004 bylo území Slovenska rozděleno na oblasti CR, které byly vymezeny podle jistých kritérií (liší se od současných) a nepokrývaly celé území státu. Toto dělení obsahovaly dokumenty „Rajonizace cestovního ruchu ČSSR“ z roku 1962 a „Rajonizácia cestovného ruchu SSR“ z roku 1980 (Lauko, Tolmáči, Dubcová 2006). Na návrh Ministerstva hospodářství v letech 2003–2004 byla vypracována regionalizace cestovního ruchu na Slovensku s cílem vytvořit základní výchozí dokument dalšího rozvoje CR, který by důsledně analyzoval aktuální stav podmínky rozvoje CR na Slovensku, definoval a vyhodnotil potenciál území, navrhl kategorizaci regionů Slovenska a rozvojové priority CR v těchto regionech. Dokument byl zpracován ve čtyřech etapách:

- návrh metodiky řešení;
- průběžná zpráva, analýza aktuálního stavu podmínek pro rozvoj CR na Slovensku s definováním a vyhodnocením potenciálu území pro rozvoj CR;
- návrh kategorizace regionů Slovenska;
- návrh priorit rozvoje CR v regionech a využití výstupů řešení.

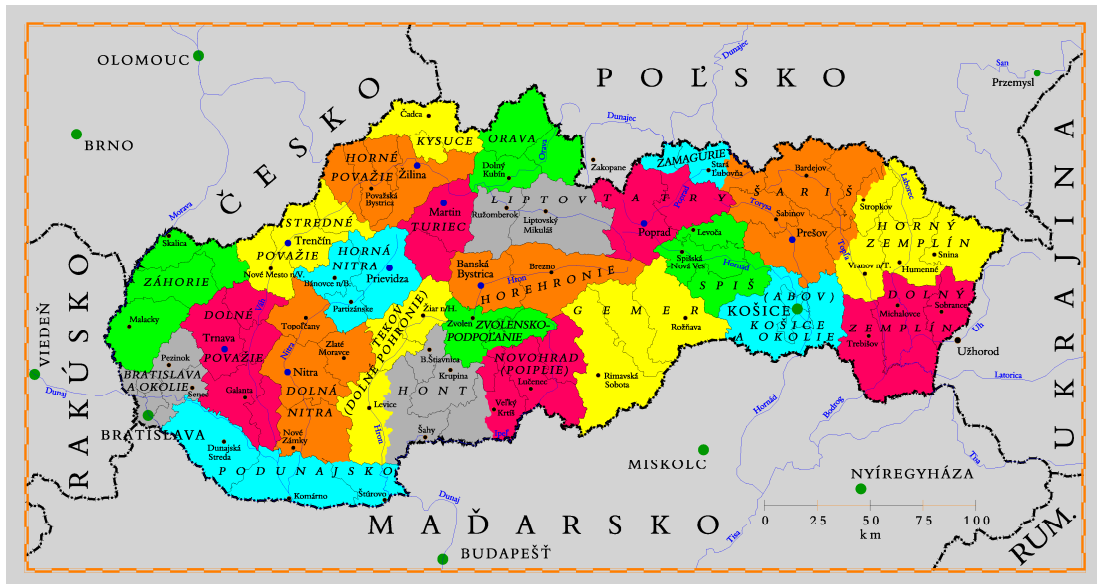
V rámci této publikace byly vyčleněny na území Slovenska 21 regionů cestovního ruchu (viz Obrázek č. 1):

- Bratislavský region
- Podunajský region (Podunajsko)
- Záhorský region (Záhorie)
- Dolnopovažský region (Dolné Považie)
- Strednopovažský region (Stredné Považie)
- Nitriansky region (Dolná Nitra)
- Hornonitriansky region (Horná Nitra)
- Severopovažský region (Horné Považie a Kysuce)
- Turčiansky region (Turiec)
- Oravský region (Orava)
- Liptovský region (Liptov)
- Ipeľský region (Hont a Novohrad)
- Gemerský region (Gemer)
- Horehronský region (Horehronie)
- Pohronský region (Tekov a Zvolensko-Podpoľanie)
- Tatranský region (Tatry a Zamagurie)
- Spišský region (Južný Spiš)
- Košický region (Košice a okolí)
- Šarišský region (Šariš)



- Hornozemplínsky region (Horný Zemplín)
- Dolnozemplínsky region (Dolný Zemplín)

**Obrázek č. 1: Regiony cestovního ruchu Slovenska**



Zdroj:

[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f8/Tourism\\_regions\\_of\\_Slovakia\\_sk.png](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f8/Tourism_regions_of_Slovakia_sk.png)

Při vymezování těchto regionů se braly v úvahu kritéria jako podobnost přírodních a vytvořených podmínek pro turismus, geografickopřírodní hranice, společný vývoj, tedy historické vymezení území, potenciální funkce území pro turismus, určitá minimální velikost území, vnitřní vazby v rámci regionu, které jsou silnější než vazby směrem mimo daného regionu, předpoklad ztotožnění se místních aktérů s takto vymezeným regionem, infrastruktura a společná turistická nabídka. Hranice těchto regionů byly stanoveny tak, aby zahrnovaly celé katastry obcí a v zásadě i hranice vyšších územních celků, přičemž se v úvahu bralo jak tehdejší administrativně-správní členění, tak i spontánní tvorba regionů v jednotlivých částech Slovenska. Takto určené regiony představují svou velikostí určitou váhu, a obsahují dostatečně silné vnitřní vazby a vztahy, které z nich mohou vytvářet funkční a organizovaný celek.

Při hodnocení potenciálů jednotlivých regionů CR autoři postupovali následovně: nejdříve jednotlivé regiony CR seřadili podle předem stanovených kritérií do 4 úrovní. Každá úroveň představuje jiný stupeň potenciálu pro CR – vysoký, dobrý, průměrný nebo základní. Hodnota potenciálu je vyjádřena bodovou hodnotou (1 až 4), přičemž nejvyšší bodová hodnota odpovídá nejvyššímu stupni potenciálu:

- základní stupeň potenciálu – nízká úroveň vhodnosti území pro danou aktivitu, nepřekračuje regionální význam;
- průměrný stupeň potenciálu – zvýšená vhodnost území pro danou aktivitu, průměrná úroveň, nadregionální význam;

- dobrý stupeň potenciálu – významná vhodnost území pro danou aktivitu, národní význam;
- vysoký stupeň potenciálu – velmi významná vhodnost území pro danou aktivitu, srovnatelná s významnými lokalitami v zahraničí, mezinárodní význam.

Takto získaným úrovním potenciálu pro jednotlivé aktivity jsou přiděleny váhové hodnoty, aby se zohlednily rozdílné významy jednotlivých aktivit. Hodnota vah je stejná pro všechny úrovně potenciálu každé aktivity. Hlavním zdrojem jednotlivých vah byly poznatky získané ze statistických údajů o příjezdovém a domácím CR a z rozhovorů s profesionály v oboru, kteří mají zkušenosti s prodejem produktů slovenského turismu v zahraničí. Váhám mohou mít hodnotu 1 až 10 (nejnižší význam je vyjádřen bodovou hodnotou 1 a nejvyšší 10; význam je chápán z hlediska počtu turistů). Hodnoty potenciálu jednotlivých aktivit byly vynásobeny takto určenými váhami a byly následně sečteny. Autoři publikace se ale shodují v tom, že: „Souhrnné číselné vyjádření nemůže vyjádřit skutečný význam potenciálu beze zbytku. Například region, ve kterém je potenciál všech aktivit v průměrné úrovni, dosáhne vysoké bodové ohodnocení na rozdíl od regionu, který nabízí vynikající potenciál jen několika aktivit s vysokou vahou pro turismus“ (Regionalizace cestovního ruchu Slovenské republiky 2005, s. 52). Proto zařadili do hodnocení další faktory, které brali v potaz při hodnocení. Jsou to: četnost, velikost a význam podregionů v území; intenzita CR a dosažené výsledky (podíl pobytového, dlouhodobého, krátkodobého CR); postavení CR v ekonomice regionu, jeho prosperita; struktura návštěvnosti; konkurenceschopnost na domácím a zahraničním trhu; stupeň atraktivity – estetická úroveň země, atmosféra.

Podle výsledných hodnot byly jednotlivé regiony ve střednědobém horizontu klasifikovány do stupňů – regiony s mezinárodním, národním, a nadregionálním významem (viz. Příloha č. 2). Nižší souhrnná hodnota potenciálu ale automaticky neznamená menší možnost rozvoje turismu v regionu, má-li tento dobrý nebo vysoký potenciál v některé z aktivit s vyšší vahou. Na druhé straně i region s průměrnými hodnotami za jednotlivé aktivity může mít vyšší hodnotu souhrnného potenciálu, jako region s vysokým potenciálem v jedné – dvou aktivitách a pouze základním v ostatních. Z hlediska rozvojových možností může být druhý z nich v příznivějším postavení. Vyšší souhrnná hodnota potenciálu zase vyjadřuje větší komplexnost nabídky, resp. možností nabídky forem turismu. Autoři tím chtějí ilustrovat, jak lze chápat a interpretovat uvedené hodnocení potenciálu regionů pro CR (Regionalizace cestovního ruchu Slovenské republiky, 2005). Zdůrazňují ale, že potenciál je pouze možnost, automaticky nezaručuje úspěch a dobré výsledky regionu s vysokým potenciálem pro CR. Tato možnost může a nemusí být využita. Mimořádně důležitá je zde role lidského faktoru – schopnosti, podnikavost, motivace, organizace, marketing a celkový přístup lidí, kteří vědí častokrát eliminovat méně příznivé územní předpoklady a dosahovat i výsledky lepší než v regionech s vyšším potenciálem.

### 2.1.3 Regionální rozdíly

Nerovnoměry rozvoj regionů vede k celé řadě disparit (ekonomických, sociálních, kulturních, infrastrukturních, životní úrovně obyvatelstva atd.).

Matlovič a Matlovičová (2005) chápou regionální rozdíly jako rozdíly ve stupni socioekonomického rozvoje regionů, které jsou důsledkem jeho nerovnoměrnosti. Podle Rajčáková, Švecová (2009) jsou to rozdíly ve stupni sociálně-ekonomického rozvoje regionů, jejichž identifikace má význam (ekonomický, sociální apod.). Na základě jedné studie OECD, regionální (prostorové) disparity vyjadřují míru odlišnosti projevu intenzity zkoumaného ekonomického jevu pozorovaného v rámci regionů dané země (OECD 2002).

Za hlavní příčiny podmiňující regionální disparity lze považovat polohovou atraktivitu, primární potenciál, demografickou strukturu, sídelní strukturu, dopravní infrastrukturu, dostupnost území a ekonomickou specializaci regionů. Určitou roli hraje i vliv historického vývoje a územně správního uspořádání (Tvrdoň, Kmecová 2007).

Přírodní překážky (např. pohoří, vodní toky), ale i umělé překážky jako státní hranice mohou představovat limitující prvek v rozvoji regionu, jelikož znemožňuje izotropní, tj. směrově nezávislý rozvoj oblasti. Při studiu marginalizace příhraničních oblastí Halás (2005) poukazuje na dva faktory, které nejvíce ovlivňují periferizaci těchto oblastí: (i) míra bariérovosti/propustnosti hranice a (ii) poloha regionálních center na obou stranách hranice. Je-li hranice uzavřená, autor vyzdvihuje omezenou možnost rozvoje v prostoru; přestože současná evropská politika podporuje odstraňování stávajících hranic mezi členskými státy, vnější hranice zůstávají nadále bariérou. Na druhé straně, v případě otevřených hranic mohou pohraniční, kontaktní oblasti nabýt strategického významu i na vyšší než celostátní úrovni, s nejlepšími předpoklady např. pro čerpání ekonomicky výhodných prvků z prostředí. K podložení druhého zmíněného faktoru autor zmiňuje nižší kvalitu komunikačního propojení obcí z obou stran státních hranic v důsledku nenávanosti sídelních systémů, eskalující také ve zvýšeném riziku nedostupnosti regionálních center a jejich nenávanosti, rozvoji obcí a formování vazeb (docházka do zaměstnání, obchodní a služební vztahy, atd.) pouze v jeden směr geografického prostoru.

Vzhledem pro korektní vysvětlení důvodů nerovnoměrného rozvoje a tedy i pro vysvětlení zaostalosti některých regionů, si určitě zaslouží pozornost práce Novotného (2011). Autor při zamýšlení se nad možnými příčinami nerovnoměrného rozvoje doporučuje vycházet z rozlišení primárních faktorů a faktorů sekundárních, resp. zástupných. Do druhé skupiny faktorů řadí např. úroveň vzdělání, velikost investic nebo úspor, kvalitu technologií apod. Nepodceňujíc jejich význam považuje je za sekundární, podobně jako i faktory institucionální (politické a ekonomické), včetně účinného právního rámce. Při stanovení primárních faktorů poukazuje autor na dva nejsilnější a do určité míry soupeřící proudy. Jeden zdůrazňuje primární potenciál území (geografická makropoloha a přírodní podmínky), druhý kulturní predispozice regionů.

V zahraniční literatuře ovšem existují rozdílné názory na to, zda je vůbec potřeba se v malých státech zabývat regionální ekonomikou a regionálními rozdíly. Autoři v knize (Felsenstein, Portnov 2005) argumentují a předkládají empirické studie o tom, že se z pohledu regionálních rozdílů malé státy příliš neliší od těch velkých, tj. vykazují stejnou míru regionální nerovnoměrnosti. Felsenstein a Portnov (2005) vidí hlavní příčinu v monocentricitě, což je častý jev u malých států: v mnoha z nich dominuje jeden metropolis, který přitahuje většinu výrobních faktorů, čímž prohlubuje disparitu mezi ním a ostatními regiony.

Ekonomické rozdíly mezi regiony Evropské unie jsou konstantně v zájmu jak politického, tak ekonomického výzkumu. Článek (Geppert, Stephan 2008) se zabývá otázkou, zda existují překrývající se trendy v regionálním rozvoji v EU: celková konvergence na jedné straně, a přetrvávající nebo dokonce rostoucí prostorová koncentrace (aglomerizace) na straně druhé. Zjišťuje, že rozdíly v příjmech se opravdu snižují, ale pouze mezi národy, nikoliv mezi regiony států EU. Autoři konstatují, že evropská integrace (a možná i evropská regionální politika) sice podporuje dohánění zaostávajících zemí, ale současně síly vedoucí k aglomerizaci ekonomických aktivit mají tendenci zvýšit regionální disparity uvnitř členských států EU. K podobnému závěru dospěl také Philippe (2009).

### **Regionální rozdíly na Slovensku**

Fenomén regionálních disparit v našich okolnostech je důsledkem regionálního dopadu postkomunistické ekonomické transformace po r. 1989. Tato transformace přinesla s sebou zvýšenou sílu regionálního vývoje, přičemž se začaly projevovat diferenciatní tendence. Šlo vcelku o vzájemné prolínání postkomunistické a postindustriální transformace – na jedné straně reforma nedostatečně účinné distribuce kapitálu a pracovních zdrojů, zděděných z období reálného socialismu a na straně druhé kvalitativní přehodnocení a restrukturalizaci ekonomických aktivit. Hlavně v počátečním období transformace se ukázal negativní postoj k plánování a tím i regionální politice (Hampl, Müller 2011). Zájem o regionální disparity se začal nejvíce projevovat rostoucí úlohou regionálních samospráv a vstupem Slovenska do Evropské unie v r. 2004. Regionální politika Evropské unie je inspirována skupinou odchylných teorií regionálního rozvoje a je tedy orientovaná na snižování regionálních rozdílů.

Práce „Regionálny rozvoj Slovenska. Východiská a súčasný stav.“ (Falfan, Pašiak 2004) nám dává přehled o situaci v regionech Slovenska na základě srovnatelných ukazatelů. Analyzuje dopad systémových změn (po roce 1989) na regionální rozvoj a vytváří typologii prostorových jednotek Slovenska. V první části je popsán kontext regionálního rozvoje před rokem 1989, ve druhé části je uskutečněna analýza dopadů systémových změn na slovenské regiony po roce 1989 a ve třetí kapitole jsou představeny výsledky typologie regionální diferenciace Slovenska.

V další práci se Gajdoš (2009) soustřeďuje mimo jiné na ukázání zaostávajících regionů, okresů Slovenska. Tyto zařazuje do tří kategorií: stagnující, problémové a s těžkými problémy.

Pozornost si zaslouží souvislá koncentrace nejhorších okresů s velmi těžkými problémy na jihu středního a východního Slovenska, těsně přimknuté k maďarským hranicím.

Skutečnost, že mnoho těchto prací se objevilo až po více než deseti letech od začátku společenské transformace je pravděpodobně důsledkem toho, že na národní úrovni se staly regionální rozdíly vážným společenským problémem až v tomto období, resp. začal se výrazně ozývat až s určitým časovým odstupem.

Podle Rajčáková (2005) mezi hlavní znaky regionální struktury Slovenska patří:

- prohlubování regionálních disparit jako důsledek změn v rámci transformace ekonomického a sociálního prostředí:
  - zhoršení demografické situace (stárnutí obyvatelstva, diferencovaná vzdělanostní struktura a ekonomická aktivita obyvatelstva);
  - územně diferencovaná koncentrace zahraničních investic a kapitálu;
  - prohlubující se rozdíly v míře nezaměstnanosti a nerovnovážený stav na regionálních trzích práce;
  - nerovnoměrná intenzita absorpční kapacity podnikatelského prostředí.
- rozvoj konkurenceschopných regionů – region Bratislavský, Trnavský, Stredné Považie, Banskobystricko-zvolenský, Košickoprešovský
- zachování až zvýraznění dělící linie mezi jihozápadem a severovýchodem (regiony s různou atraktivitou, s diferencovanou rozvojovou dynamikou, výkonností a konkurenceschopností)
- neustálý proces utváření marginálních regionů
- nepostačující působení regionální politiky na všech úrovních.

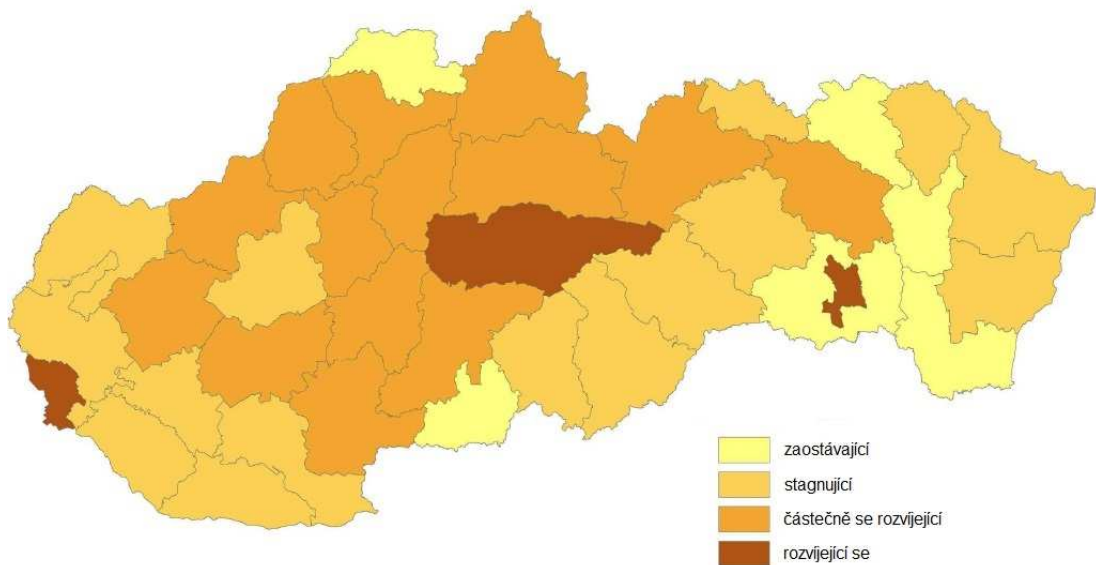
Ve své práci hodnotí Rajčáková a Švecová (2009) sociálně-ekonomickou úroveň okresů Slovenska na základě vybraných sociálních a ekonomických znaků. Pro komplexní hodnocení okresů použili čtyři parciálních a jednoho komplexního ukazatele, který je aritmetickým průměrem čtyř parciálních.

- ukazatel produkční výkonnosti (použité evaluační ukazatele: objem průmyslové a stavební produkce na 1 obyv., průměrná měsíční mzda, objem pořízených investic na 1 obyv.);
- ukazatel trhu práce (počet pracovníků v odvětvích národního hospodářství na 100 obyv., počet fyzických osob na 100 obyv., počet právnických osob na 100 obyv., míra nezaměstnanosti; ukazatele rozvoje podnikatelské aktivity – počet ziskových organizací na 1 obyv., počet živnostníků na 100 obyv., míra podnikatelské aktivity);
- demografický ukazatel (přirozený, migrační a celkový pohyb obyvatelstva, index stárnutí obyvatelstva, index ekonomické zátíženosti obyvatelstva, index vzdělanostní úrovně obyvatelstva);

- ukazatel vybavenosti infrastrukturou území (procento napojení sídel na kanalizační a vodovodní síť, počet lůžek ve zdravotnických zařízeních na 100 obyv., hustota silniční sítě vyjádřená pomocí ukazatele tzv. redukované délky dálnic a silnic I. a II. třídy na km<sup>2</sup>).

Autorky na základě hodnoty komplexního ukazatele rozdělily okresy Slovenska do pěti kategorií: zaostávající (hodnota komplexního ukazatele 24,0-40,0 bodů), stagnující (40,1-52,0 bodů), částečně se rozvíjející (52,1-70,0 bodů), rozvíjející se (70,1-90 bodů) a dynamicky se rozvíjející (90,1-99,9 bodov) okresy.

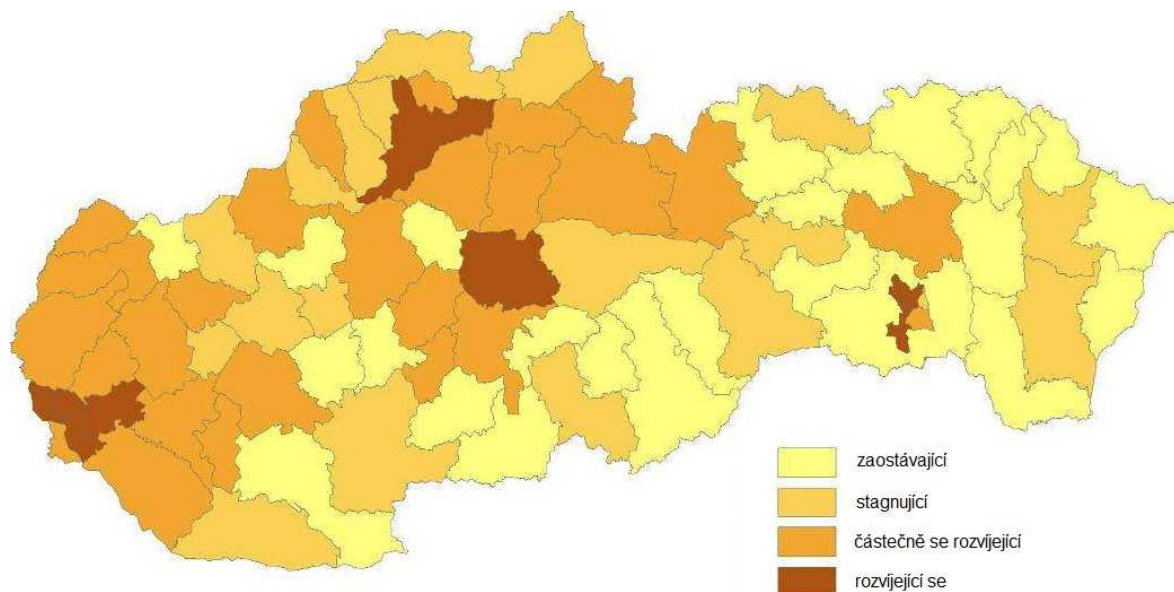
**Obrázek č. 2: Okresy Slovenska podle komplexního ukazatele ekonomické a sociální úrovně v roce 1989**



Zdroj: Rajčáková, Švecová (2009)

Z hlediska socioekonomické úrovně se poslední desetiletí minulého století vyznačovalo existencí tří dominantních, jaderných regionů: Bratislava, Košice a Banská Bystrica, spolu s nadprůměrně rozvinutým středoslovenským regionem. Nicméně, průměrnou úroveň (vzhledem k výše popsané kategorizaci) dosahovaly téměř všechny okresy, s výhledem relativně stabilního rozvoje (viz Obrázek č. 2). Marginalizace byla v této době nepatrná, její důsledky, jak uvidíme, se začaly projevovat až později.

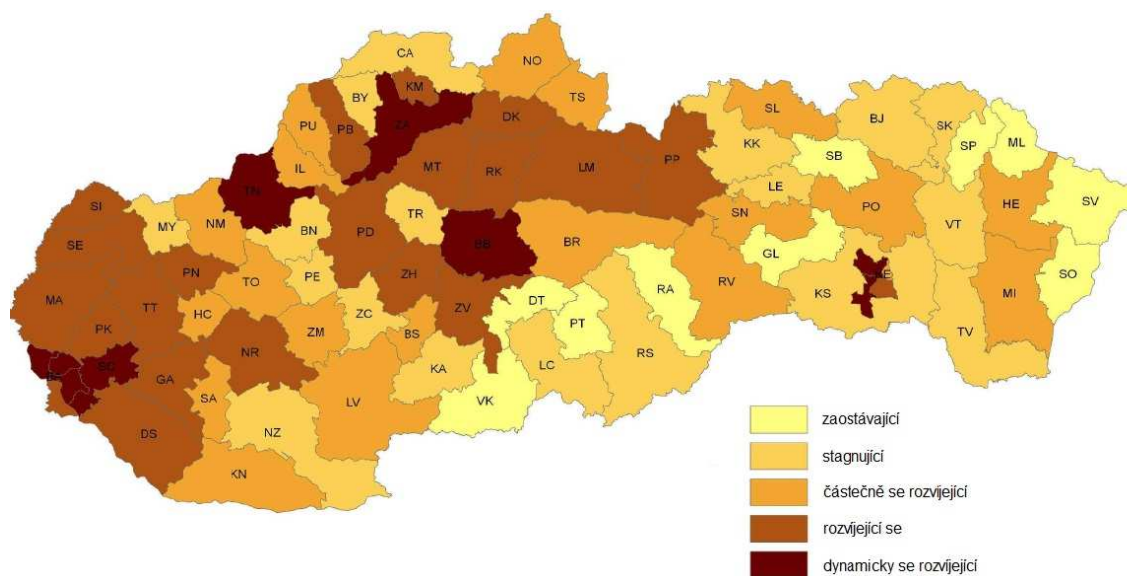
**Obrázek č. 3: Okresy Slovenska podle komplexního ukazatele ekonomické a sociální úrovně v roce 2001**



Zdroj: Rajčáková, Švecová (2009)

Diferenciace regionů (okresů) se naplno projevila v transformačním období, kdy vznikly tzv. otevřené regiony (Bratislava a Košice), regiony s charakterem parciální adaptace (Středné Považie a Středné Pohronie) a zaostalé, marginální regiony (Obrázek č. 3). Tato disparita je důsledkem nejenom rozdílného přírodního, polohového, nebo lidského potenciálu jednotlivých okresů, ale také schopností včasné a vhodným způsobem zareagovat na změněné podmínky v tržní ekonomice.

**Obrázek č. 4: Okresy Slovenska podle komplexního ukazatele ekonomické a sociální úrovně v roce 2006**



Zdroj: Rajčáková, Švecová (2009)

Zjištěním této práce je skutečnost, že regionální diferencovanost území Slovenska vykazuje zřetelný "západo-východní" gradient poklesu úrovně (Obrázek č. 4). Území Slovenska je možné rozčlenit na severozápadní a jihovýchodní část s diferencovaným potenciálem a předpoklady pro rozvoj a růst (Rajčáková, Švecová 2009).

Korec (2005) se ve své práci zabývá regionálním rozvojem Slovenska v letech 1989–2004. Pokouší se o rozeznání a vystižení podstatných znaků zaostávajících regionů. Regiony analyzuje z více hledisek. Říká, že prostorová diferenciací jevů spolu s prohlubujícími se regionálními nepoměry jsou vyjádřením potenciálních možností regionů přizpůsobit se ekonomické a sociální transformaci a lze je považovat za důsledek diferencovaného stavu faktorů, které různou měrou podmiňují rozvoj regionu. Ve své studii hodnotí následujících deset faktorů, které podmiňují diferencovaný rozvoj Slovenska po roce 1989:

1. Primární potenciál jednotlivých regionů Slovenska – Za primární potenciál považuje ve smyslu práce Lukniša (1985) polohový a přírodní potenciál. Polohový potenciál se projevuje hlavně mezi západním a východním Slovenskem. Západní Slovensko má výborné dopravní spojení s Českem, Rakouskem a Maďarskem. Také hlavní město Slovenska, Bratislava, které je z hlediska ČR Slovenska jedním z nejvýznamnějších destinací, leží v nejzápadnější části státu. Hlavní nevýhodou regionů ve východní části Slovenska je jejich vzdálenost od nejvíce ekonomicky aktivních oblastí na Slovensku a od jádra středoevropského regionu.
2. Územně správní členění Slovenska – Geografové se shodují v tom, že tento faktor hraje významnou roli v regionálním rozvoji území. Během procesu decentralizace na Slovensku bylo vymezeno osm samosprávných krajů. Kraji samosprávnými se staly v rámci reformy veřejné správy v roce 2001, kdy byly ve stejném vymezení zřízeny jako samosprávné vyšší územní celky. Jako první a nejdůležitější originální kompetenci tyto územní celky získaly odpovědnost starat se o všestranný rozvoj svého území. Jeho cílem by mělo být prostorově efektivnější fungování veřejné správy na území daného státu. Územně správní členění lze považovat za prostorově efektivní, pokud v maximální míře odráží existující regionální strukturu, tj. pokud územně-správní jednotky určitého stupně těsně korespondují s funkčními, resp. nodálními regiony, které se dají identifikovat na příslušné úrovni prostorové organizace.
3. Faktor sídelní hierarchie – Po pádu komunismu v roce 1989 jsou faktory sídelní hierarchie a makropolohové atraktivity, resp. geografické makropolohy tzv. západo – východní gradient hlavními faktory, které formují regionální strukturu.
4. Faktor makropolohové atraktivity (západo – východní gradient) – Regiony, které se nacházejí v blízkosti západní hranice resp. blízkosti hranic se státy západní Evropy, mají po roce 1989 lepší podmínky pro ekonomický a sociální rozvoj a lepší podmínky pro úspěšné zvládnutí transformačního procesu jako regiony s východní lokalizací.



5. Faktor charakteru osídlení – Severozápadní část území Slovenska s 9 velkými městy včetně Bratislavy, Nitry, Žiliny a Banské Bystrice má mnohem lepší podmínky pro rozvoj. Jihovýchod je téměř bez velkých center (kromě Košic a Prešova).

6. Faktor zvláštností demografických struktur jednotlivých regionů – Jednou ze zvláštností demografických struktur jednotlivých regionů představuje romské etnikum. Pro demografy představují Romové populační skupinu s mimořádně zvláštními strukturami biologických, ekonomických a kulturních charakteristik a ve srovnání s ostatní populací Slovenska skupinu s originálním reprodukčním chováním.

7. Faktor dopravní infrastruktury – Rozhodujícími prvky dopravní infrastruktury ve vztahu k možnostem regionálního rozvoje jsou obecně považovány dálnice či rychlostní komunikace. Dostupnost regionů dálnic nebo rychlostní komunikací od Bratislavy, od bratislavského letiště, od hraničních přechodů mezi západní Evropou, Rakouskem a Slovenskem hraje významnou roli při výběrů destinací mezi turisty přicházejících na území slovenského státu.

8. Faktor historické zaostalosti regionů, faktor historické marginality

9 Faktor (nevýhodné) ekonomické specializace – Špatná ekonomická specializace regionů na Slovensku postihuje především venkovské orgány, které jsou výrazně orientované na zemědělskou výrobu a jsou méně osídlené. Mimořádně nepříznivá situace se nachází v regionech, ve kterých se setkala zemědělská orientace venkova s ekonomikou malého města závislou na jednom, nebo dvou průmyslových závodech vybudovaných převážně v době socialistické industrializace. Mnoho pracovních sil uvolněných po roce 1990 z průmyslu a zemědělství prakticky nemělo šanci si najít zaměstnání.

10. Faktor depresnosti přilehlých regionů sousedních států – Efekt sousedství se po roce 1989 začal projevovat i v přeshraničních vztazích. Pozice východního Slovenska je z tohoto pohledu velmi nevýhodná, je obklopeno ekonomicky zaostalými regiony severního Maďarska, Ukrajiny a jihovýchodního Polska ale i středního Slovenska. Navíc leží poměrně daleko od jádra evropského ekonomického prostoru.

Nedávný článek (Banerjee, Jarmuzek 2009) podrobně studuje ekonomický vývoj a regionální rozdíly na Slovensku v období 1995–2006 z více hledisek. Jedním ze závěrů jejich analýzy je konstatování, že od roku 2001 se regionální disparity zvýšily, alespoň co se týče úrovně HDP na obyvatele, produktivity práce a využití práce. Podle autorů klíčem k udržení růstu a snižování rozdílů bude zvýšení poměru využití práce a zlepšení strukturálních a politických determinantů produktivity ve východních regionech. Jako hlavní priority rozvoje východních regionů doporučují významný zkvalitnění dopravní infrastruktury, zlepšení nákladové konkurenceschopnosti těchto regionů prostřednictvím větší regionální diferenciace mezd, další decentralizaci kolektivního vyjednávání a také zvýšení akumulaci lidského kapitálu.

#### 2.1.4 Regionální rozvoj

Při definování pojmu regionálního rozvoje jsou autoři, podobně jako u pojmu region, nejednotní. Jeho pochopení je však z pohledu regionálního rozvoje území velmi důležité. Tvrdoň a kol. (1995) pod rozvojem chápou rozšíření ekonomického systému při změnách a progresivních parametrech růstových faktorů. Pod pojmem růst chápou rozšíření ekonomických systémů bez změny parametrů kvality, a růstových parametrů. To znamená, že rozvoj zahrnuje v sobě i inovace, které způsobují kvalitativní změny ekonomického systému. Regionální rozvoj pojímají jako ekonomické a sociální procesy probíhající v přírodně-ekonomickém prostředí regionu, které by měly využívat i respektovat zvláštnosti regionu. Obecně můžeme konstatovat, že regionální rozvoj je chápán jako zajištění růstu ekonomického a sociálního potenciálu regionu, jehož využívání má vést ke zvýšení životní úrovně obyvatel, přičemž je důležité zohlednit předpoklady a jedinečný charakter regionu a zachovat udržitelnost (Rajčáková, Švecová 2009).

Důležité teoretické poznatky o regionálním rozvoji mi poskytli z českých autorů např. Blažek, který v roce 2002 spolu s Uhlířem vydal rozsáhlou monografii o teorii regionálního rozvoje (Blažek, Uhlíř 2002). Je to publikace o regionálním rozvoji a regionální politice. Smysl a záměr studie je popsán v úvodní části, můžeme se zde seznámit s převládajícími ekonomickými teoriemi 20. století. Hlavní část knihy obsahuje přehled moderních teorií regionálního vývoje spolu s možnostmi jejich uplatnění v rámci současné regionální politiky. Je rozlišeno šest hlavních skupin těchto teorií: neoklasické a neoliberalní teorie, keynesiánské teorie skupiny jádro-periferie, strukturalistické přístupy, kritickorealisticke přístupy, institucionální směry a současné eklektické přístupy k regionální politice. Důraz je kladen zejména na procesy, které v poslední době vedly k posílení významu regionálního rozvoje a regionální politiky v Česku. Jsou to zvyšování regionálních rozdílů a vstup České republiky do Evropské unie.

Úspěšnost regionální politiky úzce souvisí s analýzou významných faktorů regionálního rozvoje. Bleha a Vaňo (2008) doporučují rozlišit tři základní typy klíčových determinantů, které ovlivňují regionální rozvoj:

- geografické faktory (přírodní zdroje a přírodní prostředí, socio-ekonomická intenzita využití půdy);
- ekonomické a související sociálně-ekonomické faktory (kapitál, lidské zdroje s příslušnou úrovní dovedností a odborného vzdělání, specifické ekonomické faktory, jako technická a sociální infrastruktura);
- kulturní faktory (výrobní tradice, kulturní kapitál atd.).

Z důvodu, že různé regiony disponují různým potenciálem pro rozvoj, vstupují do procesu rozvoje regionu subjekty, jejichž úkolem je rozvoj regionu podporovat. Těmito subjekty jsou tak nadnárodní společenství (např. EU), jednotlivé státy (vlády a orgány státní správy), ale i regiony

(regionální samosprávy), které přímo realizují aktivity zaměřené na podporu rozvoje regionů. Samotná města a obce nemají přímou odpovědnost za regionální rozvoj, ale rozvojem svého území, případně podporou rozvoje své spádové oblasti či dalšími aktivitami k regionálnímu rozvoji významně přispívají.

### **2.1.5 Cestovní ruch**

Po druhé světové válce se CR stal nejdynamičtěji se rozvíjejícím odvětvím světové ekonomiky. Díky tomuto obrovskému dynamickému rozvoji CR bylo nutné se jemu podrobněji věnovat z teoretického hlediska a vyčlenit samostatnou vědní disciplínu, která by komplexně studovala jevy spojené s tímto pojmem. Geografie CR se pokládá za interdisciplinární, hraniční a syntetickou vědní disciplínu, která je živou součástí geografických věd. Jde také o vědu společenskou, protože realizace a rozmístění CR jsou formovány sociálně-ekonomickými skutečnostmi. Je těžké jej přesně vymezit a definovat, o čemž svědčí dosavadní vývoj jeho definice. Za klíčový moment v definování CR se považuje rok 1991, kdy se uskutečnila Mezinárodní konference o statistice CR v kanadské Ottawě uspořádané Světovou organizací cestovního ruchu UNWTO. UNWTO definuje CR jako "činnost osob cestujících do míst odlišných od svého běžného prostředí po dobu ne delší než jeden kalendářní rok za účelem trávení svého volného času, obchodních činností nebo jiným účelem, který nesouvisí s výkonem podnikatelské činnosti v navštívené oblasti." Ve spojení s mezinárodním CR je stanovena doba jeden rok a u domácích šest měsíců. Definice vylučuje cesty v rámci místa trvalého bydliště, dočasné přistěhování za prací, pravidelné cesty do zahraničí a dlouhodobé migrace (Pásková, Zelenka 2002).

UNWTO, v souladu s jejich doporučením o statistikách CR, používá určité dělení CR:

- příjezdový cestovní ruch – zahrnuje zahraniční návštěvníky, kteří přijeli do cílové destinace, z pohledu cílové destinace;
- výjezdový cestovní ruch – zahrnuje domácí obyvatele, kteří cestují do jiné země, z pohledu domácí země;
- domácí cestovní ruch – zahrnuje obyvatele dané země, kteří cestují vnitrostátně.

Na základě práce Chadwicka (1994, s. 65) je možné CR chápat "na poli výzkumů sociálních a ekonomických aktivit spojených s jedním nebo více aspekty dočasného pohybu obyvatelstva z jejich mateřské oblasti a jejich denní pracovní okolí za prací, odpočinkem a osobními zájmy". Autor charakterizuje CR na základě tří znaků a to pohybu obyvatelstva, ekonomického a průmyslového sektoru a širokého systému vzájemných vztahů obyvatelstva, včetně jejich potřeb cestování mimo ich přirozeného okolí a služeb, které se snaží vyhovět jejich požadavkům.

Výkladový slovník cestovního ruchu, jehož autory jsou Pásková a Zelenka (2002), rozšiřuje statistické vymezení CR a definuje jej jako:

- komplexní společenský jev, souhrn aktivit účastníků CR;
- souhrn procesů budování a provozování zařízení se službami pro účastníky CR včetně souhrnu aktivit osob, které tyto služby nabízejí a zajišťují, aktivit spojených s využíváním, rozvojem a ochranou zdrojů pro CR;
- shrnutí politických a veřejně-správních aktivit a reakce místní komunity a ekosystémů na uvedené aktivity (Pásková, Zelenka 2002, s. 45.).

V slovenské ekonomické literatuře se definuje CR jako forma uspokojování potřeb reprodukce fyzických a duševních sil člověka, a to mimo každodenní životní prostředí a obvykle ve volném čase (Kopšo a kol. 1992).

Pro slovenské geografie snad nejvýstižnější definicí CR je ta od Mariota (1983): „CR je společenskou aktivitou, která podmiňuje přemísťování obyvatelstva do částí krajinné sféry, charakterizovaných interakcemi krajinných prvků, schopnými vyvolat dočasnou změnu místa pobytu. Předmětem studia geografie CR je výzkum teritoriálních aspektů interakcí mezi CR a krajinou. Cílem geografických výzkumů CR je určit zákonitosti vývoje těchto interakcí“.

## **2.2 Cestovní ruch jako faktor regionálního rozvoje**

Existuje rozsáhlá literatura, jejíž základní tezí je fakt, že regionální rozvoj má být založen na využití nejlepšího potenciálu regionů. Většina prací obsahuje tradiční pohled na vztah CR a regionálního rozvoje (Sharpley, Telfer 2002; Stabler et al. 2010). Přední místo CR mezi nástroji regionálního rozvoje je podle Giaoutzi a Nijkamp (2006) neoddiskutovatelné: v mnoha oblastech představuje CR největší, ne-li jediný zdroj ekonomického růstu a zaměstnání. Je vnímán jako hospodářské odvětví, které je náročné na pracovní sílu a může být podstatným zdrojem zaměstnanosti. CR může výrazně přispět k úspěšné integraci zaostalých regionů a rozvoji periferních oblastí, přičemž zabraňuje odlivu pracovní síly a přispívá také například k rozvoji dopravní infrastruktury (Hall, Jenkins 1998; Jenkins et al. 1998). Jiní autoři zkoumají lokální danosti ovlivňující vývoj CR a zkouší najít příčinu, proč se některé regiony CR vyvíjí rychleji než ostatní (Raina, Agarwal 2004). Mnozí se soustřeďují na zaostalejší oblasti a – za předpokladu, že CR hraje klíčovou roli v regionálním rozvoji – snaží se je rozvinout mapováním rozhodovacích mechanismů potencionálních návštěvníků (Huybers 2007; Sharpley, Telfer 2002). Podle Constantin (2000) k rozvoji CR v regionu je potřebné správné nastavení patřičných institucionálních mechanismů podporujících kvalitu a konkurenceschopnost CR na regionální a lokální úrovni, ale také zabezpečení udržitelného a vyrovnaného rozvoje CR na státní úrovni.

CR je fenomén, který má schopnost pozvednout ekonomiku i regionu, který jinak nedisponuje potenciálem pro rozvoj jiných ekonomických aktivit. V takovém případě může zaujmout pozici primárního odvětví regionálního rozvoje území, přičemž obecně platí, že s primární nabídkou CR roste i význam CR v ekonomice daného regionu, jakožto faktor jeho rozvoje. Každý region

se bude – pochopitelně – specializovat na takové ekonomické aktivity, pro které má z hlediska svých zdrojů nejlepší předpoklady. Zaměřením se na CR jakožto na hlavní faktor rozvoje lze zabrzdit až zvrátit regionální zaostávání území (Gúčík 2000).

Vliv CR na regionální rozvoj není vždy jednoznačný, může mít jak pozitivní tak i negativní dopady.

Mezi přínosy CR patří (Gúčík 2000):

- aktivizuje celkové hospodářství v regionu – zvyšuje příjem a životní úroveň místního obyvatelstva; přispívá do příjmové kapitoly rozpočtů měst a obcí; zlepšuje místní ekonomiku vytvářením příležitostí pro podnikatelské aktivity, stimuluje rozvoj obchodu, řemesel, zemědělské výroby apod., což se odráží v jeho pozitivním působení na tvorbu a růst hrubého domácího produktu regionu; pokud se příjmy získané z CR investují jako výdaje ve stejném regionu, indukovaným příjmem podpoří vlastní region;
- zvyšuje pracovní příležitosti – zaměstnáváním místní pracovní síly zastavuje pokles odlivu domácího obyvatelstva za prací do jiných regionů; v důsledku multiplikačního efektu CR vytváří navíc pracovní místa, která jsou spojena s chodem podniků přímo se podílejících na CR (stavebnictví, doprava, telekomunikace, zemědělství atd.);
- stimuluje rozvoj, investice a výdaje na infrastrukturu – budování vodovodů, kanalizace, plynofikace, modernizace a výstavba bytového fondu, zdravotnických zařízení atd;
- zlepšuje dopravní infrastrukturu – budování a modernizace dopravních sítí;
- přispívá k zachování tradic, kultury;
- přispívá k ochraně životního prostředí – příjmy z CR mohou být využity k ochraně přírody; vytváření nových přírodních rezervací či jiných chráněných oblastí přispívá k uznání důležitosti lokality a možnému změněnému vnímání a výchově obyvatel k ochraně prostředí.

Vedle pozitiv, které nabízí CR v regionu, bohužel existuje i řada jeho nepříznivých účinků:

- může dojít k sociálním disparitám, kdy jedna část společnosti výrazně profituje a další trpí vysokými životními náklady (zvyšují se ceny zboží, služeb, pozemků a bydlení – zvyšují se tedy životní náklady místních obyvatel);
- může vést k rozpadu místního průmyslu a zaostávání tradiční výroby v regionu;
- zvyšuje náklady na dodatečnou infrastrukturu (voda, energie, kanalizace, zdravotnictví, atd.) a dopravní systém;
- může docházet k nekontrolované výstavbě různých zařízení CR;
- charakter pracovních míst je sezónní – rizikovým faktorem je sezónnost CR v požadavku sezónní zaměstnanosti;
- zvyšuje také potenciál pro cizí pracovní sílu, např. kvůli lepším jazykovým dovednostem;

- negativní dopad na životní prostředí – znečištění emisemi, eroze, narušení přirozených procesů a produkce odpadu.

Důležitou roli v rozvoji regionů a regionální politiky podle Rajčákové (2005) má kromě stanovení cílů a priorit i budování institucionálního a legislativního prostředí, vypracování a uplatnění systému programových dokumentů. Vývoj jednotlivých oblastí, regionů, tedy destinaci ovlivňují v současné době jednotlivé koncepty resp. strategie rozvoje. Základními znaky strategie jsou jednoznačné, dlouhodobé cíle, porozumění konkurenčnímu prostředí a objektivní zhodnocení zdrojů.

Při studiu politiky Slovenska v oblasti CR a regionálního rozvoje jsem se opírala o nosné dokumenty vlády Slovenska jako „Konceptia územného rozvoja Slovenska“, „Národný plán regionálneho rozvoja Slovenskej republiky“, „Národný program rozvoja cestovného ruchu v Slovenskej republike“, „Nová stratégia rozvoja cestovného ruchu Slovenskej republiky do roku 2013“, „Program rozvoja vidieka SR 2007–2013“, „Stratégia rozvoja cestovného ruchu do roku 2020“, nebo „Regionalizácia cestovného ruchu v Slovenskej republike“.

Vzhledem k územní diferencovanosti ekonomiky je úspěšné řešení problémů jejího dalšího rozvoje nemožné bez použití regionálního přístupu. „Národný plán regionálneho rozvoja Slovenskej republiky“ je základní strategicko-plánovací dokument pro rozvoj regionů. Národní plán obsahuje analýzu situace regionů a potenciálu pro jejich rozvoj, stanovené rozvojové cíle a prioritní úkoly pro dosažení těchto cílů, včetně strategie a koncepce, plánovaných činností, dopadu na životní prostředí, rámcový návrh financování a administrativní zabezpečení. Rozhodujícími oblastmi využití tohoto dokumentu jsou především tvorba územně – plánovací dokumentace (územní plány regionů, obcí a různé studie), tvorba prognóz, koncepcí a strategických dokumentů, stimulace rozvoje a spolupráce na regionální úrovni, příprava podkladů a nástrojů pro realizaci hospodářské politiky v turismu (podpůrné programy, veřejné investice), tvorba a realizace marketingové strategie na místní, regionální, ale i národní úrovni a příprava podnikatelských a investičních záměrů v turismu (orientace investorů, věřitelů - bankovní sektor, investiční fondy).

Další velmi důležitou součástí národního plánu regionálního rozvoje SR jsou sektorové a regionální operační programy. Regionální operační programy obsahují návrhy regionálních rozvojových strategií vypracovaných na úrovni regionů. Regionální operační program sestává z následujících částí: socioekonomická analýza regionů a identifikace možností jejich rozvoje, strategie rozvoje, její priority a opatření potřebná pro jejich naplnění, finanční zabezpečení, organizační zajištění. Nejdůležitějším cílem regionálních operačních programů je navrhnout vhodnou rozvojovou strategii regionů při plném respektování obecně platných zásad regionální politiky.

Sektorový operační program obsahuje komplexní řešení regionálního rozvoje z hlediska jednotlivých sektorů. Obsahuje cíle a priority sektorů, souhrnný popis opatření plánovaných pro splnění cílů a priorit, orientační finanční plán a ustanovení pro jeho realizační zabezpečení. Změněné ekonomické a legislativní prostředí po roce 1989 vyvolalo naléhavou potřebu zpracování více podpůrných dokumentů ze strany státních institucí zaměřených na rozvoj CR. Státní politika CR Slovenska byla vypracována v souladu s Programovým prohlášením vlády Slovenské republiky na období 2006 – 2010 a v návaznosti na Novou strategii rozvoje cestovního ruchu do roku 2013, kterou přijala vláda Slovenské republiky dne 9. května 2007. V tomto prohlášení se vláda zavázala stanovit zásady pro státní politiku rozvoje CR jako oblast veřejného zájmu s důrazem na podporu rozvoje a významu domácího a aktivního zahraničního turizmu. Rovněž se zavázala připravit komplexní legislativu pro zajištění realizace státní politiky rozvoje CR s přihlédnutím k institucionalizaci tohoto odvětví. Cílem Nové strategie rozvoje cestovního ruchu na Slovensku je zvýšení konkurenceschopnosti CR na Slovensku při lepším využívání potenciálu, se záměrem vyrovnávání regionálních disparit a tvorby nových pracovních příležitostí. V oblasti CR byl stanoven cíl v optimálním uspokojování potřeb účastníků CR v nenarušeném prostředí tak, aby se zajistila a zlepšila kvalita života domácího obyvatelstva a aby z něj mělo národní hospodářství užitek.

Udržitelný rozvoj a příznivé účinky CR v regionu je možné dosáhnout, pokud je jeho vývoj koordinovaný vhodnou regionální politikou, která má stanovené reálné cíle. Tuto úlohu mohou plnit místní či regionální sdružení CR, orgány státní správy i místní samosprávy. Jejich úkolem by mělo být usměrňování zájmů podnikatelů, místního obyvatelstva a návštěvníků regionu. Přitom regionální rozvoj musí také zachovávat ekonomické, sociální a ekologické aspekty rozvoje a nesmí ohrožovat ekologickou stabilitu, sociální prostředí ani kulturu regionu.

### **2.3 Předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu**

Základním úkolem analýz v CR je vyhodnocení geografického prostředí a jeho jednotlivých prvků z hlediska možnosti rozvoje CR a identifikace oblastí co nejpříznivějších podmínek rozvoje CR. Jelikož je většina území heterogenní z hlediska kvality předpokladů CR a stability krajinného systému, mění se v rámci větších území i potenciál jejich částí. Hodnocení předpokladů CR v libovolném regionu lze chápat z několika hledisek.

Jedním z nejjednodušších a nejčastěji používaných způsobů jak se dopracovat k popisu prostorové diferenciaci je pomocí výzkumu podmínek lokalizace CR. V současnosti se při hodnocení předpokladů rozvoje CR prosazuje tzv. funkční přístup. Hlavní myšlenkou funkčního přístupu je odpověď na otázku jakou roli hrají jednotlivé části země při formování CR. Jedná se o identifikaci funkčně prostorových struktur země.

Za průkopníka funkčního přístupu považuje Gúčík (2010) H. Posera, kdo ve své studii o Krkonoších (1939) jako první formuloval model CR a určil úlohu předpokladů CR. Tyto

předpoklady rozdělil do tří skupin: základní, podporující a brzdící. Do základních předpokladů zařazuje přírodní a demografické faktory, konkrétně morfologické a klimatické podmínky a strukturu obyvatelstva v místě trvalého bydliště. Mezi podporující předpoklady řadí růst počtu obyvatel v zájmovém území, komunikační dostupnost oblasti, rozvoj zájmu o CR, ekonomické a finanční předpoklady obyvatelstva řešeného území a psychologické jevy mezi domácím obyvatelstvem a návštěvníky. Faktory, které považuje za brzdící pro rozvoj CR, jsou negativní vlivy hospodářských kríz, politických konfliktů a klimatických změn.

Výsledkem funkčního přístupu je vymezení určitých funkčních prostorů v krajině. Jednotlivým územím je přiřazena určitá funkce podle jejich charakteristických rysů (např. oblast pro zimní rekreaci). Nevýhodou v použití této metody je skutečnost, že úloha je přiřazena pouze určitým částem krajiny. Ty části krajiny, kde není přítomna žádná forma CR, není možné touto metodou posoudit a nelze tedy dané území komplexně vyhodnotit.

V návaznosti na funkční vymezení předpokladů formuluje Mariot (1983) funkčně – chorologický přístup k hodnocení a znázornění předpokladů CR. Ve své práci vymezuje pojem „potenciál pro CR“ jako způsobilost určitého území poskytnout podmínky pro rozvoj CR, bez ohledu na to, zda se zájem o existující podmínky realizuje, nebo zůstanou nevyužity. Tuto schopnost území je možné hodnotit jak kvantitativně, tak kvalitativně. Kvantitativní hodnocení znamená vyčíslení potenciálu krajiny. Předmětem této problematiky je formulace vztahu mezi rozlohou území, jeho citlivostí na zásahy účastníků CR a kvantitativním vyjádřením velikosti realizovaného CR v určitém časovém období. Mariot se ve své práci podrobněji zabývá kvalitativním způsobem vyjádření potenciálu krajiny, což vyjadřuje vhodnost krajiny pro různé druhy CR. Mezi nejvýznamnější faktory pro CR řadí reliéf, hydrologické poměry, rostlinstvo a živočišstvo, kulturně-historické danosti, dopravní dostupnost a vybavenost území. Faktory, které projevují největší význam pro výskyt jednotlivých druhů CR, můžeme tedy podle (Mariot 1983) rozdělit do tří kategorií:

- lokalizační předpoklady (určují místo lokalizace CR),
- realizační předpoklady (charakterizují funkční zázemí pro realizaci aktivit CR),
- selektivní předpoklady (definují výběr účastníků CR).

Lokalizačními předpoklady jsou přírodní a kulturně-historické předpoklady. Hodnocením těchto předpokladů je vyjádřen přirozený potenciál krajiny pro cestovní ruch. Do skupiny selektivních předpokladů lze zařadit hospodářské, sídelní, sociální a politické činitele. Tyto ovlivňují objem účasti obyvatelstva na cestovním ruchu, tzn. kdo a jak často je účastníkem cestovního ruchu. Skupinu realizačních předpokladů, které umožňují uskutečnění cestovního ruchu, tvoří komunikační předpoklady a materiálně-technická základna cestovního ruchu. Jelikož realizační předpoklady jsou závislé na vlastních nárocích účastníků CR, lokalizační předpoklady mají větší výpovědní hodnotu o potenciálu CR. Interakcí mezi jednotlivými skupinami předpokladů vznikají centra cestovního ruchu.



Funkčně-chorologický přístup k hodnocení předpokladů CR umožňuje výraznější uspořádání teritoriálního modelu CR. Poskytuje komplexní pohled na systém vztahů mezi CR a krajinou a je metodickým východiskem pro regionalizaci CR (Kopšo a kol. 1992).

Až dosud se v praxi více uplatňovaly tzv. dílčí potenciály země, hodnocené vždy z hlediska vhodnosti dané země pro některé formy CR. Konkrétní hodnocení kvalitativních i kvantitativních znaků přírodního a socioekonomického potenciálu země pro CR ústí do syntetického hodnocení. Jeho výsledkem je komplexní pohled na potenciální možnosti vybrané země pro cestovní ruch. Na syntetické vyjádření různých předpokladů v různých částech území se obecně používají metody hodnocení pomocí bezrozměrných veličin: kategorie a stupně. Veličinami se hodnotí krajinné prvky, které se nejvíce podílejí na formování potenciálu pro CR (Kopšo a kol. 1992).

### 3 METODIKA PRÁCE

Úkolem metodiky práce je charakteristika pracovních postupů při zpracovávání informací k danému tématu. V první řadě byla prozkoumaná literatura vázající se k dané problematice z více zdrojů. Proběhlo sbírání odborné literatury týkající se problematiky regionu, regionálního rozvoje a cestovního ruchu, literatury týkající se zájmových oblastí práce, shromažďování statistických informací o daných regionech a shromáždění mapových podkladů.

Při analýze regionálních disparit je třeba vyřešit několik metodologických problémů. Dva procesy jsou klíčové pro prokázání regionálního rozvoje a regionální diferenciaci státu z metodologického hlediska. První je stanovení a vymezení vhodných observačních územních jednotek, které stojí na základě regionálního výzkumu. Druhým klíčovým procesem je volba vhodných ukazatelů, které jsou ovšem výrazně omezené dostupností statistických dat na požadované úrovni.

Ministerstvo hospodářství Slovenské republiky v minulosti již vydalo několik dokumentů sloužících na podporu rozvoje ČR. Jedním z těchto dokumentů je Regionalizace cestovního ruchu Slovenskej republiky, kde bylo celé území státu rozděleno na regiony podle jejich významu z hlediska ČR. Tato diplomová práce popisuje a analyzuje regionální rozdíly v oblasti ČR mezi pěti regiony na slovensko-maďarském pohraničí: Podunajsko, Poiplie, Gemer, Košický region a Dolný Zemplín (viz Obrázek č. 5).

Při pořizování informací jsem narazila na problém absence dat o regionech cestovního ruchu. Jelikož hranice regionů ČR a administrativních celků Slovenska ne vždy zcela korespondují, pořídit informace o jednotlivých územích se ukázalo jako velmi náročné. Tudíž při vymezení jednotlivých regionů ČR pro potřeby analýzy byly vybrány okresy jako nejlépe vyhovující územní jednotky (viz Kapitola 3.1).

Klíčová data pro tuto práci jsou výsledkem kombinace kvalitativního a kvantitativního výzkumu. Rozdíl mezi tyto šetření spočívá v objemu a kvalitě získaných údajů. Při kvantitativních metodách jsou předem známy všechny druhy informací, které lze získat. Jejich analýza umožňuje zkoumání nových, překvapivých vztahů mezi měřeními jednotkami, ale ne objevení nových, neznámých údajů. Kvalitativní metody pomáhají odhalovat i takové skutečnosti, ke kterým často není možné dosáhnout ani složitými statistickými procedurami (Strauss, Corbin 1999). Jejich vhodným spojením s kvantitativními, statistickými metodickými postupy lze dospět k odhalení a pochopení široké škály procesů a jevů.

Při hodnocení úrovně ČR a snahách o identifikaci rozdílů mezi regiony se často používají jednoduché, dobře dostupné indikátory (míra nezaměstnanosti, vybrané demografické charakteristiky, úroveň vybavenosti regionu technickou infrastrukturou a jiné). Otázkou výběru indikátorů a ukazatelů úrovně regionálního rozvoje se zabývají ve své práci Matlovič a Matlovičová (2005), kteří v závěru své diskuse navrhnou, aby při volbě ukazatelů bylo

zohledněno více (jednoduchých) relevantních ukazatelů a případně konstruován integrální ukazatel regionálních disparit.

Metodologickým základem při kapitolách o teoretické báze CR a charakteristice jednotlivých předpokladů CR byla práce „Geografia cestovného ruchu“ od Mariota (1983). Přesně definuje základní pojmy týkající se CR. Mariot za předmět studia geografie CR považuje výzkum vzájemných působení mezi CR a krajinou. V citované knize se věnuje mimo jiné i hodnocení předpokladů CR, podle kterého je možné tyto předpoklady rozdělit na lokalizační, selektivní a realizační.

V počáteční fázi výzkumu bylo nutné získat dostatečné množství informací o jednotlivých regionech a seznámit se s existujícím potenciálem CR. Potřebná statistická data byla čerpána především z údajů zveřejněných na webových stránkách Statistického úřadu Slovenské republiky (SŠÚ), z Databáze regionální statistiky SŠÚ (RegDat), ze Sčítání lidu, domů a bytů 2011 (SODB), příslušných ministerstev, dále pak ze stránek zabývajících se CR.

Za účelem hodnocení byly vybrány níže uvedené lokalizační předpoklady CR:

- přírodní předpoklady (chráněná území, vodní plochy a lázeňství),
- kulturně-historické předpoklady (kulturně-historické památky, kulturní akce),

a následující realizační předpoklady:

- dopravní infrastruktura,
- ubytovací zařízení.

Motivujícím faktorem při výběru hodnocených předpokladů CR byl jejich význam pro výskyt základních druhů cestovního ruchu ve studovaných regionech.

V rámci lokalizačních předpokladů jsou hodnoceny přírodní a kulturně-historický potenciál. Mariot (1983) uvádí, že při lokalizaci CR hrají přírodní předpoklady nejvýznamnější roli. Přírodní předpoklady mají časově relativně neměnný, trvalý charakter a patří k rozhodujícím činitelem atraktivity určitého území. Hodnotit přírodní potenciál se dá různými způsoby, pomocí rozličných faktorů. Vzhledem k rozloze zkoumané oblasti, uvažuji v této práci pouze chráněná území – velkoplošná (národní parky a chráněné krajinné oblasti) a maloplošná chráněná území (chráněné areály, přírodní památky, národní přírodní památky, přírodní rezervace, národní přírodní rezervace), lázeňské oblasti a vodní plochy. V rámci kulturně-historického potenciálu se podrobněji zabývám kulturními památkami a programovou nabídkou jednotlivých regionů.

Po hodnocení lokalizačních předpokladů pokračuji analýzou realizačních předpokladů. Hodnocení dopravní infrastruktury by se mělo opírat o analýzu dopravní sítě (rozmístění, hustota a význam jednotlivých komunikací). Čím je dopravní síť hustší a obsahuje více linek mezinárodního významu, tím lepší jsou komunikační předpoklady tohoto území na rozvoj CR (Mariot 1983).

V této práci hodnotím dopravní infrastrukturu na základě následujících ukazatelů: délka silniční sítě (silnice I., II. a III. třídy), hustota silniční sítě vyjádře v přepočtu na rozlohu ( $\text{km}/\text{km}^2$ ) a obyvatelstvo ( $\text{km}/1000$  obyv.), délka a hustota cyklostezek vyjádřena v přepočtu na rozlohu ( $\text{km}/\text{km}^2$ ), skutečná fyzická i časová vzdálenost jednotlivých příhraničních regionů od dálničního systému – národního i mezinárodního. Uvedené pojmy budou přesně definovány v Kapitole 4.2.2. Dále vyšetřuji stav železniční sítě, lodní dopravu a dostupnost regionů k letištím. Údaje byly čerpány z internetových zdrojů: „Slovenská správa ciest“ (délka silniční sítě, hustota silniční sítě), „Železnice Slovenskej republiky“ a ze stránky oma.sk (délka cyklostezek).

Pro potřeby CR je důležitá vybavenost území základní infrastrukturou. Hlavním prvkem základní infrastruktury jsou hromadná ubytovací zařízení (HUZ), která jsou nejdůležitější složkou realizačních předpokladů pro CR.

Základními vstupními daty pro analýzu a srovnání HUZ se stala databáze Statistického úřadu Slovenské republiky. SŠÚ nesleduje počet HUZ pouze na úrovni krajů Slovenska, ale rovněž na území jednotlivých okresů. Údaje uvedené na stránkách SŠÚ o ubytovacích službách CR se získávají od statistických jednotek, které jsou zapsány v obchodním rejstříku a fyzických osob zapsaných v živnostenském rejstříku o hromadných ubytovacích zařízeních. Tento registr je v průběhu roku aktualizován prostřednictvím informačních zdrojů a šetření zaměřených na kapacitu a návštěvnost HUZ. Data jsou platná k 31. prosinci 2013. Na základě získaných dat jsem provedla podrobné hodnocení HUZ. Byla porovnána situace ve zkoumaných regionech CR z hlediska počtu HUZ, jejich lůžkových kapacit, počtu návštěvníků, průměrného počtu přenocování a také z hlediska využití lůžek.

Jednou ze základních technik kvalitativního výzkumu jsou řízené rozhovory, které byly pro potřeby této diplomové práce zvoleny jako nejvhodnější, protože umožňují více nahlédnout pod povrch zkoumané problematiky. Tato metoda byla použita, protože jedním z cílů práce bylo vytvoření seznamu doporučení, co by se mělo ve vybrané oblasti z hlediska CR zlepšit či zavést. Během rozhovorů jsem mohla získat dostatečné množství informací a také odpovědi na doplňující otázky, které nebyly předpokládány. Tyto informace napomáhají k maximálnímu pochopení regionálních specifik v zájmovém území. Na základě těchto poznatků byla vypracována koncepce několika řešení, jak podpořit CR v regionu Gemer.

Region Gemer jsem zvolila za předmět poslední části práce, ve které podrobněji zkoumám jeden vybraný region, z několika důvodů. Vedle osobní přízně mne k této volbě vedly i důvody objektivní: jedná se totiž o území s obrovským přírodním (tři národní parky, jedna chráněná krajinná oblast, jeskyně zapsané do seznamu UNESCO atd.; viz Kapitola 4.1) i kulturně-historickým bohatstvím, splňující požadavky pro úspěšný rozvoj CR. Skutečnost je však jiná: navzdory velkému potenciálu, se kterým Gemer nepochybně disponuje, nevidím dostatečné využití CR pro rozvoj v tomto regionu. Podle statistických údajů (SŠÚ) má Gemer značně

poddimenzovanou dopravní infrastrukturu, leží daleko od veškerých významných dopravních tahů na Slovensku (dálnic a rychlostních cest, viz Kapitola 4.2.2), má nízkou návštěvnost v hromadných ubytovacích zařízeních (viz Kapitola 4.2.1) atd. Pro ucelenější pohled na celkový stav Gemeru proto hodnotím v této kapitole také selektivní potenciál regionu. Součástí zjišťování aktuálního stavu CR v tomto regionu bylo i získání názoru kompetentních osob, které jsou dostatečně informovány o problémech a rozvojových potřebách regionu.

Při výběru respondentů pro řízené rozhovory jsem se snažila vybrat osoby, kteří by teoreticky byli schopni poskytnout nejvíc informací o CR (přehled oslovených subjektů lze najít v Tabulce č. 1). Nejdřív jsem kontaktovala městské úřady okresních sídel v regionu Gemer, tj. úřady v Rimavské Sobotě, Revúce a Rožňavě. Pokud jsem přímo na oficiálních stránkách těchto měst nemohla najít odbor cestovního ruchu, kontaktovala jsem odbor regionálního rozvoje, případně sekretariát města. V prvním e-mailu jsem se představila, vysvětlila, z jakého důvodu jsem je vyhledala a snažila se dozvědět koho a přibližně v jakém termínu bych mohla navštívit pro uskutečnění rozhovoru. Naštěstí jsem odpovědě obdržela od všech tří úřadů.

Z Rimavské Soboty mi odepsala paní referentka stavebního úřadu s tím, že můj e-mail přeposlala kolegyni v Turistickém informačním centru (dále TIC). Informovala mne, že bohužel na městském úřadě není žádná osoba, která by se zabývala CR.

Z dalších dvou měst se mi ozvaly referentky regionálního rozvoje a obě souhlasily se setkáním. I když v náplni jejich práce není přímá vazba na CR, byly schopny poskytnout užitečné informace pro mou práci. Zároveň mne odkázaly na příslušné TIC v obou městech, které jsem následně také kontaktovala.

Pracovnice jednotlivých TIC jsou rovněž vhodnými osobami pro uskutečnění rozhovorů, jelikož se nejčastěji podílejí na poskytování informací turistům. Mezi hlavní úkoly těchto kanceláří patří podávání širokospektrálních informací o městech, turisticky atraktivních objektech, o možnostech turistiky, ubytování a stravování, kulturních a společenských aktivitách, možnostech trávení volného času, zprostředkování bezplatných interpretačních a propagačních materiálů či průvodcovských služeb v různých světových jazycích. Vedle toho zajišťují i propagaci podnikatelů v oblasti CR a služeb, a také propagaci celého regionu na národní i mezinárodní úrovni. Nakonec se mi povedlo dohodnout setkání se všemi třemi referentkami TIC. Osobní rozhovory jsem realizovala na jaře 2014.

Organizace „Agentúra pre rozvoj Gemera“ je dobrovolné, výběrové sdružení právnických osob zajímající se o rozvoj regionu Gemer. Agentura byla založena v roce 2008 s cílem iniciovat, realizovat a koordinovat strategické aktivity pro rozvoj regionu. Organizace je zařazena do Integrované sítě regionálních rozvojových agentur ([www.isrra.sk](http://www.isrra.sk)), které jsou dotovány z rozpočtové kapitoly Ministerstva dopravy, výstavby a regionálního rozvoje a jejichž

fungování upravuje. § 14 zákona č. 539/2008 Z. z. o podpoře regionálního rozvoje<sup>1</sup>.

Kontaktovala jsem projektového manažera Agentúry pre rozvoj Gemera, ale bohužel osobní setkání se nepovedlo uskutečnit. Nicméně pán manažér byl ochotný zodpovědět mnou zasláné otázky elektronickou formou.

**Tabulka č. 1: Přehled oslovených subjektů**

Instituce	Pozice oslovené osoby	Sídlo
Agentúra pre rozvoj Gemera	Projektový manažér	Hnúšťa
Oddělení územního a strategického plánování, regionálního rozvoje a cestovního ruchu	Referentka regionálního rozvoje	Revúca
Odbor výstavby, územního plánování, životního prostředí a pozemních komunikací	Referentka regionálního rozvoje	Rožňava
Turistické informační centrum	Vedoucí TIC	Rimavská Sobota
Turistické informační centrum	Pracovnice TIC	Revúca
Turistické informační centrum	Vedoucí TIC	Rožňava

Zdroj: vlastní zpracování

Cílem těchto rozhovorů bylo zjištění pohledu samotných představitelů na úroveň kvality a potenciálu CR v regionu Gemer a možnosti jeho rozvoje v budoucnosti. Řízené rozhovory probíhaly formou kladení předem připravených otázek (viz Příloha č. 1).

Určitou nevýhodou této metodiky je omezený počet respondentů a tedy nemožnost zobecnění výsledků průzkumu – je obtížné vyhodnotit získané kvalitativní informace (Zelenka 2010). Vzhledem k této skutečnosti slouží tyto řízené rozhovory spíše jako doplňující článek k celému výzkumu.

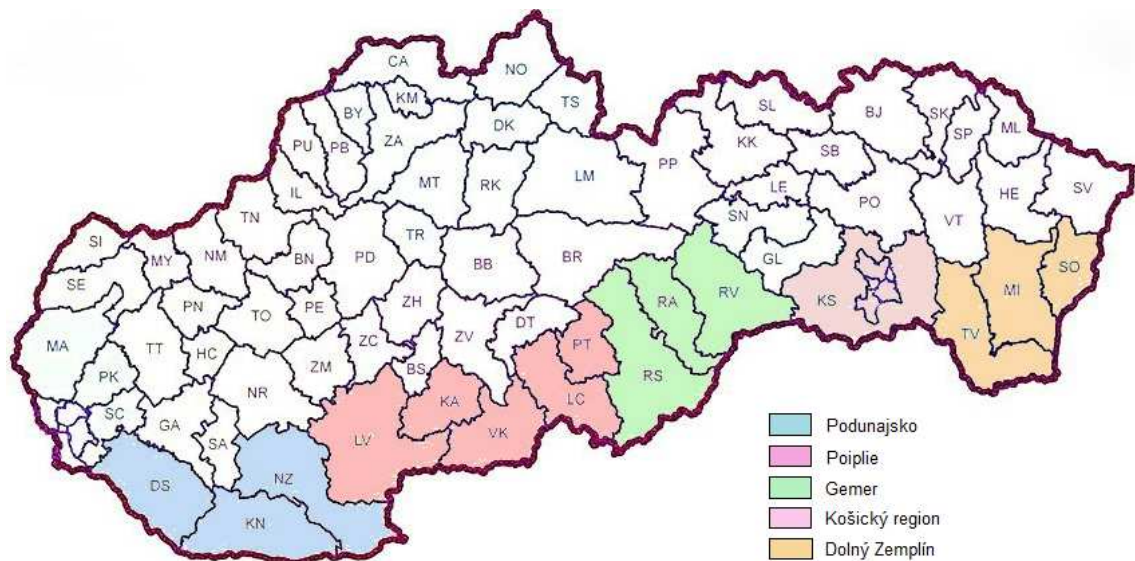
### 3.1 Vymezení řešeného území

Diplomová práce se zabývá regiony cestovního ruchu ležících na slovensko-maďarském pohraničí. Jsou to regiony Podunajsko, Poiplie, Gemer, Košický region a Dolný Zemplín (viz Obrázek č. 5)

---

<sup>1</sup>Na nedávném rokování dne 18. 6. 2014 vláda SR usnesením č. 297/2014 schválila návrh zákona, kterým se mění a doplňuje zmíněný zákon o podpoře regionálního rozvoje. Hlavním záměrem právní úpravy je právě posílení úlohy jednotlivých aktérů regionálního rozvoje (viz předkladací zpráva k materiálu UV-24263/2014).

**Obrázek č. 5: Vymezení vybraných regionů cestovního ruchu Slovenska**



Zdroj: [www.geoped.sk](http://www.geoped.sk), vlastní úprava

### **Podunajsko**

Podunajsko jakožto region CR zahrnuje:

- okres Dunajská Streda
- okres Komárno
- okres Nové Zámky

Region se nachází v jihozápadní části Slovenska. Okres Dunajská Streda leží v jižní části Trnavského kraje, okresy Komárno a Nové Zámky tvoří jižní část Nitrianskeho kraje. Má protáhlý tvar ve směru západ – východ. Na jihu sousedí s Maďarskou republikou a na území Slovenska jej ohraničují okresy (od západu na východ): Bratislava II, Senec, Galanta, Šaľa, Nitra a Levice.

Rozprostírá se na rozloze 3 521,79 km<sup>2</sup>, což představuje 7,18 % celého území Slovenska. Region k 31. 12. 2013 měl 364 557 obyvatel, tj. 6,73 % všech obyvatel Slovenska. Hustota zalidnění je 103,51 obyvatel na km<sup>2</sup>. Svoji rozlohou je region Podunajsko druhým plošně největším regionem a počtem obyvatel je nejlidnatějším z námi vybraných regionů CR.

### **Poiplie**

Poiplie jakožto region CR zahrnuje:

- okres Krupina
- okres Veľký Krtíš
- okres Lučenec
- okres Poltár
- okres Levice

Nachází se v jižní části středního Slovenska, přičemž okres Levice leží v Nitrianském kraji a ostatní v Banskobystrickém kraji. Na jihu hraničí s Maďarskou republikou, na východě

s okresem Rimavská Sobota, na severu s okresy Brezno, Detva, Zvolen, Banská Štiavnica, Žarnovica, Zlaté Moravce a na západě s okresy Nitra a Nové Zámky.

Region Poiplie se rozprostírá na ploše 4 286,01 km<sup>2</sup> s počtem obyvatel 278 483 k 31. 12. 2013 a hustotou zalidnění 65 osob na km<sup>2</sup>. Svojí rozlohou zabírá 8,7 % území Slovenska a je plošně největším regionem mezi vybranými regiony cestovního ruchu. Počet obyvatel představuje 5,14 % z celkového počtu obyvatel Slovenska.

## **Gemer**

Gemer jakožto region CR zahrnuje:

- okres Rimavská Sobota
- okres Revúca
- okres Rožňava

Region leží v jižní části středního Slovenska. Okresy Rimavská Sobota a Revúca se nachází v Banskobystrickém kraji a okres Rožňava v Košickém kraji. Z jihu sousedí s Maďarskou republikou, z východu s okresy Košice-okolie, Gelnica a Spišská Nová Ves, ze severu s okresy Poprad a Brezno a ze západu s okresy Poltár a Lučenec.

Území regionu Gemer se rozkládá na ploše 3 374,63 km<sup>2</sup> a k 31. 12. 2013 měl 188 083 obyvatel. Hustota zalidnění v regionu je 55,7 obyvatel na km<sup>2</sup>. Jeho plocha tvoří 6,9 % celkové plochy Slovenska. Obyvatelstvo tvoří 3,47 % všech obyvatel Slovenska a má nejméně obyvatel z 5 vybraných regionů CR.

## **Košický region**

Košický region jakožto region CR zahrnuje:

- okres Košice I
- okres Košice II
- okres Košice III
- okres Košice IV
- okres Košice-okolie

Košický region leží v jihovýchodní části Slovenska v Košickém kraji. Zabírá území ohraničené na jihu Maďarskou republikou, na východě okresem Trebišov, na severu okresy Vranov nad Topľou a Prešov a na západě okresy Gelnica a Rožňava.

Má rozlohu 1 778,35 km<sup>2</sup> (3,63 % území Slovenska) a žije zde 362 045 obyvatel, což představuje 2,26 % obyvatel Slovenska; průměrná hustota zalidnění je 203,6 obyvatel na km<sup>2</sup> (údaje k 31. 12. 2013). Rozlohou je nejmenším regionem ze všech 5 regionů cestovního ruchu, počtem obyvatel je ale druhé největší.



## **Dolný Zemplín**

Dolný Zemplín jakožto region CR zahrnuje:

- okres Michalovce
- okres Sobrance
- okres Trebišov

Nachází se v jihozápadní části Slovenska v Košickém kraji. Na jihu hraničí s Maďarskou republikou, na východě s Ukrajinou, na severu s okresy Snina, Humenné, Vranov nad Topľou a na západě s okresem Košice-okolie.

Dolný Zemplín má celkovou rozlohu 2 630,89 km<sup>2</sup>, tato plocha představuje 5,37 % rozlohy Slovenska. Počtem obyvatel 239 690 se na celkovém počtu obyvatel Slovenska podílí zhruba s 4,43 %.

## **4 ANALÝZA POTENCIÁLU VYBRANÝCH ÚZEMÍ CESTOVNÍHO RUCHU**

V této kapitole se zaměříme na vyhodnocení lokalizačních a realizačních předpokladů všech pěti regionů CR na slovensko-maďarském pohraničí.

### **4.1 Lokalizační předpoklady**

#### **4.1.1 Přírodní potenciál**

Přírodní podmínky jsou jedním z nejdůležitějších faktorů, které určují funkční využití území pro CR. Pro rozvoj CR je přítomnost pestré přírody a vzácných přírodních úkazů často rozhodujícím motivem k návštěvnosti. Představují jedinečnost regionu i země a jsou rozhodujícím lokalizačním faktorem pro většinu aktivit v CR a rekreaci. Přírodní podmínky se v prostoru vzájemně doplňují a tím vytvářejí předpoklady na ekonomicko – sociální využití prostoru. Kvantita i kvalita základních složek přírodního prostředí a jejich míra spolupůsobení je v prostoru diferencovaná, čímž vznikají regionální disparity (Hronec 2000).

Klíčovým procesem při identifikaci využití přírodního potenciálu v regionech je analýza a vyhodnocení přírodních předpokladů. Až po této analýze se dá posoudit rozvojové šance CR v širším i lokálním měřítku. CR by měl být rozvíjen tam, kde k tomu má nejlepší předpoklady (Regionalizácia cestovného ruchu v Slovenskej republike 2005).

Přírodně-geografické podmínky ovlivňují ekonomický rozvoj tím, že vytvářejí podmínky pro lokalizaci ekonomických činností, ovlivňují formování sídelní struktury a ovlivňují způsob života obyvatel v regionu. K přírodně-geografickým podmínkám ovlivňujících rozvoj regionu patří rozloha území, geologie a geomorfologie, klimatické a vodní poměry, vegetační kryt spolu se živočišstvem a chráněná příroda (Tvrdoň a kol. 1995).

Nejvýznamnější přírodní atraktivity Slovenska znázorňuje Obrázek č. 6.

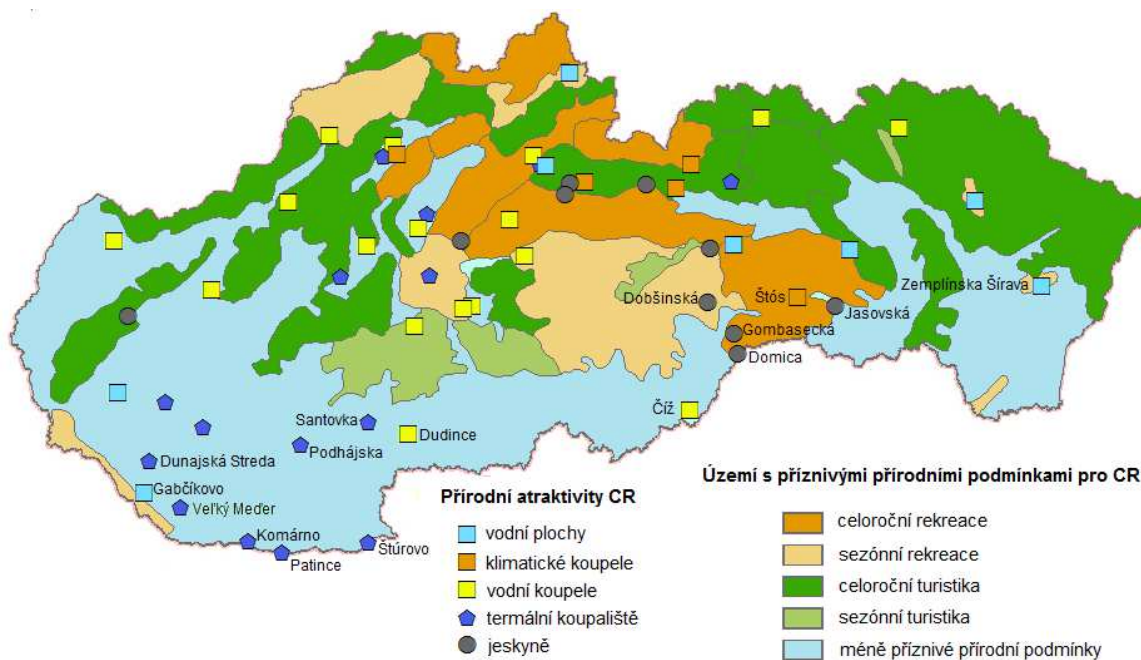
Pro vlastní hodnocení atraktivity vybraných území z hlediska přírodních poměrů bereme v úvahu chráněná území, vodní plochy a termální pramene/koupele, které jsou významným faktorem ovlivňujícím CR.

#### **Ochrana přírody a krajiny**

Pod ochranou přírody a krajiny rozumíme přírodní jevy, které představují fyzické i biologické útvary, skupiny takových útvarů, dále přírodní oblasti s vyjímečnou hodnotou z pohledu vědy či péče o zachování přírody. Hlavním cílem ochrany přírody a krajiny je předcházení a odstraňování negativních zásahů do krajiny, ochrana přírodního dědictví, udržení estetického vzhledu a ekologické stability a také ochrana vzácných a ohrožených druhů rostlin, živočichů, nerostů zkamenělin a forem reliéfu (Korec a kol 1997).

Za chráněné části území lze prohlásit lokality, na nichž se nacházejí biotopy evropského významu a biotopy národního významu, biotopy druhů evropského významu, druhů národního významu a biotopy ptáků včetně stěhovavých druhů, na jejichž ochranu se vyhlášují chráněná území, významné krajinné prvky nebo území mezinárodního významu (Státní seznam osobitně chráněných částí přírody SR).

**Obrázek č. 6: Přírodní atraktivita cestovního ruchu Slovenska**



Zdroj: Atlas krajiny SR, vlastní úprava

### Kategorizace chráněných částí přírody Slovenska

Podle zákona NR SR č. 287/1994 Zb. o ochraně přírody a krajiny je možné významné nebo ohrožené části přírody a krajiny Slovenska prohlásit za chráněné území v těchto kategoriích:

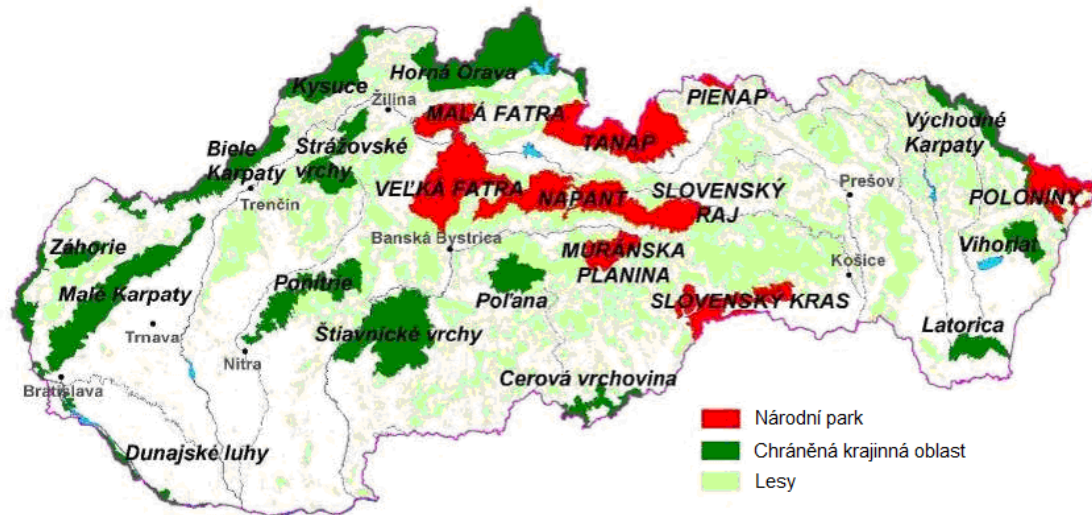
- Chráněná krajinná oblast (CHKO)
- Národní park (NP)
- Chráněný areál (CHA)
- Přírodní rezervace, resp. národní přírodní rezervace (PR, NPR)
- Přírodní památka, resp. národní přírodní památka (PP, NPP)

Národní parky a chráněné krajinné oblasti se označují jako velkoplošná chráněná území (VCHÚ). Chráněné areály, přírodní rezervace, národní přírodní rezervace, přírodní památky, národní přírodní památky se označují jako maloplošná chráněná území (MCHÚ).

Na Slovensku je v poměru k celkové rozloze země nejvyšší podíl chráněných území v rámci EU. Výměra 9 NP (6,48 % rozlohy SR), ochranných pásem NP (5,51 % rozlohy SR) a 14 CHKO (10,66 % rozlohy SR) tvoří spolu 22,65 % území Slovenska (viz Obrázek č. 7).

MCHÚ a jejich ochranná pásma tvoří 2,44 % rozlohy Slovenska (Státní seznam osobitně chráněných částí přírody SR).

**Obrázek č. 7: Velkoplošná chráněná území Slovenska**



Zdroj: SAŽP, vlastní úprava

Chráněná krajinná oblast (CHKO) je rozsáhlejší území zpravidla s výměrou nad 1 000 ha, s rozptýlenými ekosystémy významnými pro zachování biologické rozmanitosti a ekologické stability, s charakteristickým vzhledem země nebo se specifickými formami historického osídlení. Je to kategorie území chráněných za účelem zachování typického krajinného prostředí, kde je příroda dosud ve vyvážení s lidskou činností. Slouží pro vědecký výzkum, rekreaci, turistiku a vzdělávání. Způsob využívání přírodních zdrojů regulují stanovené ochranné podmínky. Hospodářské aktivity a výstavba nejsou omezovány, ale plánovitě usměrňovány a nejsou dovoleny aktivity, které by zásadně měnily krajinu. Platí pro ně 2. stupeň ochrany. Na Slovensku je 14 chráněných krajinných oblastí: CHKO Biele Karpaty, CHKO Cerová vrchovina, CHKO Dunajské luhy, CHKO Horná Orava, CHKO Kysuce, CHKO Latorica, CHKO Malé Karpaty, CHKO Poľana, CHKO Ponitrie, CHKO Strážovské vrchy, CHKO Štiavnické vrchy, CHKO Vihorlat, CHKO Východné Karpaty a CHKO Záhorie.

Národní park (NP) je rozsáhlejší území, zpravidla o výměře nad 1 000 ha, v němž je ochrana přírody nadřazená nad ostatní činnosti. Tvoří je většinou reprezentativní a vzácné ekosystémy se schopností přirozené autoregulace biocenózy, často s vysokým počtem chráněných a ohrožených druhů. Od nejbližšího okolí chrání NP ochranné pásmo se specifickými ochrannými podmínkami. Na území NP platí 3. stupeň ochrany. Činnost člověka je zde značně omezena (pohyb pouze po značených cestách, zákaz výstavby, zákaz stanování a hromadných sportovních aktivit, silně omezená hospodářská činnost). Nejcennější části NP a jeho ochranného pásma jsou speciálně chráněny v kategorii přírodní rezervace (PR) či národní

přírodní rezervace (NPR) s nejvyšším, 5. stupněm ochrany, v kategorii chráněný areál (CHA) se 4. stupněm ochrany a v kategorii přírodní památka (PP) či národní přírodní památka (NPP) s 5. stupněm ochrany. Na Slovensku je 9 národních parků: NP Malá Fatra, NP Muránska planina, NP Nízke Tatry, Pieninský NP, NP Poloniny, NP Slovenský kras, NP Slovenský raj, Tatranský NP, NP Veľká Fatra.

Chráněný areál (CHA) je menší území, zpravidla o výměře do 1 000 ha, které v převážné míře představují biokoridory, interakční prvky nebo biocentra místního nebo regionálního významu. Na území CHA platí 3., 4. nebo 5. stupeň ochrany. Vyhláší je krajský úřad, odbor životního prostředí. Za CHA lze prohlásit i území s trvalejším výskytem chráněných druhů rostlin, nerostů a zkamenělin, plochy sloužící na přírodovědecké a kulturně – výchovné účely a některé části přírody dotvořeny lidskou činností, zejména umělé vodní plochy, arboreta, zahrady a lomy.

Přírodní rezervace (PR) jsou zpravidla území menší rozlohy (do 1 000 ha) původní nebo činností člověka málo změněné přírody. Představují většinou přirozené areály genofondu chráněných a ohrožených druhů rostlin a živočichů pro určitý typ krajiny. Zastoupené jsou ve všech přírodních krajinných typech na území Slovenska. Vyhláší je okresní úřad životního prostředí obecně závaznou vyhláškou. Pro PR platí 4. nebo 5. stupeň ochrany. Přírodní rezervaci může ministerstvo stanovit obecně závazným právním předpisem za národní přírodní rezervaci (NPR). Jsou důležité zejména z hlediska vědeckého nebo výzkumného (Otrubová 2003). Na Slovensku je 383 PR a 231 NPR.

Přírodní památka (PP), příp. národní přírodní památka (NPP) jsou bodové, liniové nebo jiné maloplošné ekosystémy. Jejich složky nebo prvky mají zpravidla výměru do 50 ha. Mají vědecký, kulturní, ekologický, estetický nebo krajinnotvorný význam. Patří sem zejména výchozy, skalní útvary, kamenná moře, průlomové doliny, části vodních toků, přesypy, ponory, prameny, jezera. Jeskyně a přírodní vodopády jsou podle zákona o ochraně přírody a krajiny přírodními památkami. Jedinou jeskyni nebo přírodní vodopád, které představují součást nejvýznamnějšího přírodního dědictví státu, může Ministerstvo životního prostředí SR stanovit za národní přírodní památku. Na území PP a NPP platí 4. nebo 5. stupeň ochrany. Na Slovensku je 232 PP a 60 NPP.

NATURA 2000 je název soustavy chráněných území členských zemí Evropské unie. Hlavním cílem NATURA 2000 je zachování evropského přírodního bohatství – nejvzácnějších a nejohroženějších stanovišť a druhů na území států EU. Ochrana a zabezpečení příznivého stavu stanovišť však vůbec nevylučuje hospodářské aktivity na územích, pokud tento příznivý stav nenarušují.

Soustavu NATURA 2000 tvoří:

- chráněná ptačí území vyhlášená s cílem ochrany ptáků;
- území evropského významu s cílem ochrany ostatních vzácných a ohrožených rostlinných a živočišných druhů a jejich stanovišť.

## **Chráněná území ve vybraných regionech cestovního ruchu**

Vzhledem ke skutečnosti, že většina maloplošných zvláště chráněných území slouží pouze k vědeckým či výchovným účelům, nejsou tato území veřejnosti přístupná a pro potřeby CR využitelná. Přístupná maloplošná území se v mnoha případech nacházejí na území velkoplošných zvláště chráněných území. Díky těmto skutečnostem nejsou maloplošná zvláště chráněná území předmětem celkového hodnocení, ale je přiblížen jen přehled jejich počtu v meziregionálním srovnání.

V současné době je na území námi zkoumaných regionů CR evidováno 8 VCHÚ o celkové rozloze 135 500 ha, což představuje 8,83 % celkové rozlohy všech vybraných regionů CR a 2,76 % Slovenska (viz Příloha č. 3). MCHÚ (rozloha 13 928 ha) tvoří 0,90 % rozlohy vybraných regionů a 0,28 % celého státu.

Na území **Podunajského regionu** CR je vyhlášených 28 CHA, 35 PR, 10 NPR, 7 PP a 1 CHKO. NP a NPP se tady nenacházejí. Celková plocha všech MCHÚ na území regionu je 3 712 ha, což představuje 1,05 % celkové plochy regionu Podunajsko. VCHÚ tvoří 2,93 % regionu s celkovou plochou 10 300 ha (viz Příloha č. 4).

### **CHKO Dunajské Luhy**

Zřízena Vyhláškou MzP SR č. 81/1998 Z. z. o chráněné krajinné oblasti Dunajské luhy dne 3. března 1998 s účinností od 1. května 1998. CHKO Dunajské luhy je nejmladší ze 14 chráněných krajinných oblastí na Slovensku. Rozprostírá se na Podunajské nížině v geomorfologickém celku Podunajská rovina, vedle slovenského a slovensko – maďarského úseku Dunaje od Bratislavy až po Veľkolélsky ostrov v okrese Komárno. Je územně rozdělena do pěti samostatných částí, rozprostírajících se na ploše 12 284 ha záplavových území, mokřadů a různých vodních těles, například jezer, rybníků a toků. Největší částí je Žitný ostrov, největší říční ostrov v Evropě (Státní ochrana přírody Slovenské republiky).

V závislosti na hydrologických podmínkách podél Dunaje se zde na poměrně malém území vyskytují společenstva lesní, vodní, mokřadní, luční a psamofilné. Dunajské luhy představují přírodně nejkrásnější část Podunajska, jejichž jedinečnost láká turisty, toužících po odpočinku a klidu v lůně přírody.

Z kategorií CHÚ uvedených v Zákoně NR SR č. 287/1994 Z. z. o ochraně přírody a krajiny je na území **regionu Poiplie** vyhlášených 14 CHA, 23 PR, 4 NPR, 16 PP a 2 CHKO. NP zatím na tomto území nebyl vyhlášen. Rozloha 1 491 ha všech MCHÚ na území regionu tvoří 0,35 % plochy regionu a VCHÚ tvoří s 30 600 ha 7,14 % plochy regionu (viz Příloha č. 4).

### **CHKO Cerová vrchovina**

CHKO byla zřízena vyhláškou 113/1989 Ministerstva kultury SR o chráněné krajinné oblasti Cerová vrchovina a novelizovaná vyhláškou 433/2001 Ministerstva životního prostředí

Slovenské republiky o chráněné krajinné oblasti Cerová vrchovina. CHKO má výměru 16 771,23 ha. Nachází se na jihu středního Slovenska, přímo na hranici s Maďarskem.

Nezastupitelný význam v Cerové vrchovině má vulkanický reliéf. Je reprezentován různorodými tvary, které jsou dobře zachovány a málo porušeny. Na území se nacházejí tabulové hory, stolové hory, zbytky maarů, vypreparované úzké hřebeny na lávových proudech, čedičové skalní formy, kamenné moře i pseudokrasové jeskyně. V reliéfu nápadně vystupují vypreparované bazaltové výplně sopečných komínů a struskových kuželů (Šomoška, Šurice, Hajnáčka, Ragáč).

Východní část je budována pískovci, má charakter pahorkatiny až vrchoviny. Reprezentují ji úzké hřbety, které jsou rozčleněny četnými dolinami. Svahy krátkých hřbetů často dosahují sklony až 45°, přičemž jejich nadmořská výška nepřesahuje 400 m. Při modelaci reliéfu lze pozorovat silný vliv působení vodní eroze na pískovce. Tato různorodost vytváří působivý krajinářský obraz (Státní ochrana přírody Slovenské republiky).

#### CHKO Štiavnické vrchy

Zřízena Vyhláškou MK SSR č. 124/1979 Zb. ze dne 22. září 1979 v znění Zákona NR SR č. 287/1994 Z. z.

Svou výměrou 77 630 ha představuje největší CHKO na Slovensku a je to největší vulkanické pohoří na území Slovenska. Biogeografická poloha území na rozhraní dvou rozdílných klimatických typů způsobuje prolínání panónských prvků flóry a fauny s karpatskými horskými prvky.

Zatímco jiné CHKO a NP byly vyhlášovány v člověkem relativně málo narušených, zalesněných, převážně horských územích a vyhýbali se zastavěným částí obcí a měst, CHKO Štiavnické vrchy tvoří krajina přetvořena staletou činností horníků. Vyniká množstvím kulturních a stavebnětechnických památek. Centrální část CHKO je převážně kultivovaným krajem s množstvím lidských sídel, loukami, pastvinami, zahradami, poli, důlními haldami a systémem vodních nádrží, tzv. tajchů. Bylo jich přibližně 130 s délkou napájecích struh kolem 130 km, které sloužily k zachycování srážkové vody a spolu s přívodními stružky tvořily unikátní vodohospodářský systém. Dnes slouží hlavně k rekreačním účelům, nejznámější z tajchů jsou Počúvadlianske, Richňavské, Evičkinó, Belianské, Hodružské a Studenské jezero. Lesy v CHKO zabírají jen cca. 65 %. Pro široké okolí Banské Štiavnice jsou charakteristické velké odlesněné plochy, zatímco lesy tvoří téměř souvislý věnec CHKO. Výskytem a počtem minerálů nemá na Slovensku obdoby. Území je bohaté na léčivé minerální vody. Pouze ve Sklených Teplicích vyvěrá 12 léčivých pramenů.

Na území **regionu Gemer** jsou vyčleněny tři NP charakteristické turisticky mimořádně atraktivními formami krasového reliéfu – Muránska planina, Slovenský kras, Slovenský raj a jedna CHKO. V rámci regionu je identifikováno 10 CHA, 24 PR, 24 NPR, 16 PP a 18 NPP.

Svou rozlohou zabírají tyto MCHÚ 1,54 % (5 189 ha) území Gemeru. NP Slovenský kras, NP Slovenský raj, NP Muránska planina a CHKO Cerová vrchovina o celkové ploše 51 800 ha zabírá 15,35 % plochy regionu (viz Příloha č. 4).

Území je charakteristické výskytem krasových jevů, které patří k nejatraktivnějším formám reliéfu. Region je proto charakteristický nejvyšší koncentrací zpřístupněných jeskyň na Slovensku. PP Dobšinská ledová jeskyně, PP Domica, PP Gombasecká a PP Ochtinská aragonitová jeskyně byly spolu s dalšími 7 lokalitami zapsány do seznamu Světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO (Korec a kol. 1997). Z turistického hlediska je nejatraktivnější lokalitou Ochtinská aragonitová jeskyně. Je jednou ze tří zpřístupněných aragonitových jeskyní na světě. Na Silické planině se v nadmořské výšce 503 m n. m. nachází nejnižší situována klasická ledová jeskyně do 50° severní šířky mírného klimatického pásma – PP Silická ľadnica (Slovenská agentura životního prostředí).

#### NP Muránska planina

Vyhlášena Nařízením vlády SR č. 259/1997 Z. z., kterým se vyhláší NP Muránska planina ze dne 23. září 1997. Rozloha území národního parku je 203,2 km<sup>2</sup>, ochranné pásmo má plochu 217 km<sup>2</sup>. Území NP Muránska planina a jeho ochranné pásmo se nachází ve třech okresech – Brezno, Revúca a Rimavská Sobota.

Na území Muránské Planiny je zaevidováno více než 150 významnějších nezpřístupněných jeskyň, přes 50 ponorek a vyvěraček, ale i množství povrchových krasových jevů, jako jsou škrapy, krasové jámy, závrtky, soutěsky, skalní věže, apod. Celková délka krasové oblasti dosahuje cca. 25 km. Nejrozsáhlejším jeskynním systémem je Bobačka (2 221 m dlouhá vývěrová jeskyně se sifony, podzemními jezírky a krápníkovou výzdobou).

Příroda Muránské planiny je bohatá na vzácná a málo pozměněná společenstva rostlin a živočichů s více reliktními druhy. Mezi světové unikáty patří třetihorní relikv (tzv. endemit) lýkovec muránský (*Daphne arbuscula*), který se nevyskytuje nikde jinde na světě a vzácný tesářík alpský (*Rosalia alpina*) (Slovenská agentura životního prostředí, [www.sazp.sk](http://www.sazp.sk)).

#### NP Slovenský kras

Národní park byl založen 13. února 2002, předtím byl chráněn jako CHKO od roku 1973. Nachází se v okresech Rožňava a Košice-okolie v Košickém kraji. Má rozlohu 346,11 km<sup>2</sup> a jeho ochranné pásmo 117,42 km<sup>2</sup>. Slovenský kras je známý pro své skalnaté útvary a velký počet jeskyní a propastí a patří mezi největší krasové oblasti ve střední Evropě. Délka území ve směru sever-jih je asi 32 km, ve směru západ-východ 72 km.

Území Slovenského krasu bylo 1. března 1977 jako první na Slovensku zapsáno do mezinárodní sítě biosférických rezervací v rámci programu UNESCO. Poté v roce 1995 v Berlíně byly také jeskyně Slovenského krasu (Domica, Gombasecká, Jasovská, Krásnohorská a Ochtinská



aragonitová jeskyně) a přilehlého Aggtelekského krasu v Maďarsku zapsány do seznamu UNESCO.

Jeskyně Domica byla v roce 2001 zařazena do seznamu mokřadů mezinárodního významu Ramsarské konvence jako vzácný a jedinečný příklad přírodního typu podzemního mokřadu v celé Evropě s výskytem podzemních krasových vod.

#### NP Slovenský raj

Vyhlášen nařízením vlády SSR č. 23/1988 Zb. o Národním parku Slovenský raj ze dne 18. ledna 1988. Původně byla celá oblast NP velkým plošným celkem, který postupně toky řek (Hornád, Hnilec) a potoků rozkrájely na několik větších i menších plošin. Menší toky vytvořily za tisíciletí pro Slovenský raj tak charakteristické rokle s vodopády (Kysel, Piecky, Sokolí dolina, Zejmarská roklina). Na plošinách jsou patrné mnohé krasové jevy – závrtky, škrapy, podzemní jeskyně a díry. Nachází se zde okolo 350 jeskyň, z nichž Dobšinská ledová jeskyně je nejznámější. Je veřejnosti dostupná a od roku 2000 lokalitou světového dědictví UNESCO. K zajímavým geomorfologickým útvarům patří i 11 km dlouhá průlomová dolina Hornádu.

Do území **Košického regionu** zasahuje NP Slovenský kras. Z MCHÚ se nachází tady 3 CHA, 9 PR, 10 NPR, 4 PP a 5 NPP. Celková plocha všech MCHÚ je 1 553 ha, což představuje 0,9 % celkové plochy Košického regionu. NP Slovenský kras svojí rozlohou 8200 ha tvoří 4,77 % plochy regionu (viz Příloha č. 4).

V **regionu Dolný Zemplín** se nacházejí 2 CHKO, 6 CHA, 24 PR, 8 NPR a 2 PP. Celková plocha všech MCHÚ na území regionu je 1 984 ha, což je 0,75 % z celkové plochy Dolného Zemplína. Dále VCHÚ (34 600 ha) představuje 13,15 % celkové plochy regionu (viz Příloha č. 4).

#### CHKO Latorica

Zřízena Vyhláškou Slovenské komise pro životní prostředí č. 278/1990 Zb. ze dne 25. června 1990 ve znění Zákona NR SR č. 287/1994 Z. z.

Nachází se na jihovýchodním Slovensku v okresech Trebišov a Michalovce. Latorica je po CHKO Záhorie druhým VCHÚ nížinného typu. Zabírá plochu 15 620 ha. Území je tvořeno převážně kvartérními sedimenty s typickým fluvialním a eolickým reliéfem. Zahrnuje hlavní tok Latorice a dolní část toku Laborce a Ondavy se soustavou slepých ramen a s přilehlými lužními lesy a aluviálními loukami.

Nejvýznamnějším fenoménem CHKO Latorica jsou již dnes mimořádně vzácné vodní a bahenní biocenózy, tvořící komplex, který nemá obdoby v celé republice. V roce 1993 byla část tohoto území zapsána mezi mezinárodně významné mokřady, tzv. Ramsarské lokality pod názvem RL Latorica.

## CHKO Vihorlat

Zřízena Vyhláškou MK SSR č. 9/1973 Zb. ze dne 28. prosince 1973 ve znění Zákona NR SR č. 287/1994 Z. z.

Území CHKO Vihorlat se nachází v nejvýchodnější části Slovenska, administrativně je začleněno do okresů Michalovce a Humenné. Je impozantní sopečné pohoří a patří mezi nejlesnatější pohoří Slovenska.

CHKO Vihorlat patří svojí rozlohou mezi nejmenší velkoplošná chráněná území. Vlastní výměra CHKO představuje 4 383 ha, ochranné pásmo 25 350 ha. Má velký vodohospodářský a lesnický význam, neboť toto území je jedním z hlavních zdrojů a regulátorů zásobování vody. Mezi nejznámější a nejnavštěvovanější lokality CHKO v rámci CR a rekreace patří jezero Morské oko. Leží v 618 m n. m., má rozlohu 13,8 ha a maximální hloubku 25,10 m. Svým původem a vzhledem patří mezi skvosty nejen CHKO, ale celého Slovenska.

Z hlediska CR jsou tedy podle výskytu zvláště chráněných území nejvíce atraktivní regiony Gemer a Dolný Zemplín.

## **Vodní plochy**

Vodní plochy představují pro CR nepostradatelnou složku přírodních předpokladů krajiny. Podle Tvrdoňa a kol. (1995) jsou důležitým faktorem pro rozvoj regionů především povrchové vody (vodní toky a vodní plochy). Povrchové vody jsou zdrojem užitkové vody (pro výrobu, rekreační účely), částečně jsou také zdrojem pitné vody.

Pro hodnocení vodních ploch jsou uvažovány nejdůležitější vodní plochy z hlediska CR, tj. rybníky, vodní nádrže a sjízdné řeky.

Uvedená data byla čerpána z Databáze regionální statistiky dostupné na stránkách Slovenského statistického úřadu a z internetových stran rieky.sk.

Úvodem poznamenejme, že souhrnná rozloha vodních ploch v pěti zkoumaných regionech činí 409 km<sup>2</sup>, což představuje až 43 % celkové rozlohy všech vodních ploch Slovenska (949 km<sup>2</sup>). Je to důsledkem skutečnosti, že větší vodní plochy se vyskytují především v nížinných oblastech, a řeky tečoucí v nížinách bývají širší než ve výše položených oblastech.

Region Podunajsko patří mezi nejteplejší oblasti Slovenska, co by mohla být jedna z konkurenčních výhod při rozvoji CR. Podunajsko zaujímá v meziregionálním srovnání 1. místo v rozloze vodních ploch, které zde zabírají téměř 182 km<sup>2</sup>. Území je mimořádně bohaté na vodu. Specifický význam v regionu má řeka Dunaj, do které se vlévá u Komárna Váh s Nitrou, severovýchodně od Štúrova Hron a v její východní části Ipeľ. Na Dunaji na území Podunajska se rozprostírá vodní nádrž Gabčíkovo. Vodní nádrž Gabčíkovo je se svojí rozlohou 46 km<sup>2</sup> plošně nejrozsáhlejší vodní nádrží na území celého Slovenska. Účelem vodního díla je především ochrana před povodněmi, které na přilehlém území Dunaje doposud vícekrát

způsobily katastrofické záplavy. Vodní dílo dále zajišťuje plynulou celoroční plavbu, poskytuje elektřinu v množství cca 8 % roční spotřeby Slovenska, stabilizuje koryto Dunaje a vytváří podmínky pro ochranu vnitrozemské delty Dunaje i možnosti pro rozvoj rekreace v celém přilehlém území. Podunajsko láká kromě vodních ploch také sjízdými vodními toky, které jsou navštěvovány k provozování vodní turistiky. Sjízdými toky jsou téměř všechny řeky na území regionu: Dunaj, Malý Dunaj, Váh, Nitra, Hron a Ipel', nejčastěji sjížděné jsou ovšem Hron a Váh.

Regionem s druhým největším zastoupením vodních ploch je region Dolný Zemplín. Tyto plochy zabírají cca 114 km<sup>2</sup>, přičemž největší měrou se na této rozloze podílí vodní nádrž Zemplínska Šírava (33 km<sup>2</sup>). Zemplínska Šírava je druhá největší vodní nádrž na Slovensku. Je významnou rekreační oblastí, přitahující nejen domácí, ale i zahraniční návštěvníky. Podle regionalizace CR na Slovensku má Zemplínska Šírava národní a perspektivně i mezinárodní význam. Vodní plocha slouží pro rekreační účely, plavbu, ochranu před povodněmi, zavlažování Východoslovenské nížiny a jako vodní zdroj pro průmysl (tepelná elektrárna Vojany). Šírava má velmi příznivé klimatické podmínky pro koupání, vodní sporty, rybolov, cykloturistiku a pěší turistiku v okolních Vihorlatských vrších. Z umělých nádrží je třeba zmínit ještě Vinianske jezero a rybníky v Sennom. Vinianske jezero (rozloha: 8,5 ha, hloubka 4 m) bylo před vybudováním Šíravy známou lokalitou vodní rekreace a zůstává nadále významnou atraktivitou CR.

Významný fenomén v oblasti Dolného Zemplína tvoří také přírodní a umělé nádrže stojatých vod (jezera a přehrad). Z přírodních jezer je třeba zmínit Morské oko ve Vihorlatu a jezero Izra na úpatí Slanských vrchů. Obě mají značný význam pro rekreaci, avšak Morské oko je národní přírodní rezervací v rámci CHKO Vihorlat a proto jsou v něm provozování činností jako koupání, člunkování a rybolov zakázány.

Využití potenciálu řek regionu Dolný Zemplín na vodní turistiku je teprve v počátcích. Tato forma turistiky na Dolním Zemplíně může být zajímavým doplňkem hlavně pro návštěvníky regionu se silným vztahem k přírodě a vodním sportům. Splavnost řek je ovlivňována výškou vodní hladiny a pro pravidelnou vodní turistiku se využívá pouze řeka Bodrog.

Vodní plochy na území regionu Poiplie tvoří téměř 52 km<sup>2</sup>. Regionem protékají dvě významné řeky: Hron a Ipel', které hrají významnou úlohu v jeho rozvoji. Vyšší zásluhu v rozvoji regionu má řeka Hron, která protéká celým územím od severu na jih. Řeka Ipel', protékající v jižní části regionu, nemá výrazný vliv na rozvoj průmyslu jako Hron, zato hraje větší úlohu v rozvoji CR. Má význam i z hlediska kvality a ochrany životního prostředí (chráněné území a lokality). K rekreačním účelům slouží také soustava Levických rybníků (chráněný areál).

Se souhrnnou rozlohou vodních ploch 33 km<sup>2</sup> obsazuje region Gemer předposlední místo mezi příhraničné regiony sousedící s Maďarskem. Oblasti Slovenského krasu jsou díky vysoké

horninové propustnosti charakteristické nízkým výskytem povrchových toků. Významnými vodními plochami regionu jsou Hrušovské, Hrhovské a Brzotínske rybníky.

Hrhovské rybníky se nachází v ochranném pásmu národního parku Slovenský kras na místě někdejších rozlehlých bažin. Rozprostírají se na ploše 250 ha a patří mezi největší rybníky na území Slovenska. V současnosti je lokalita Hrhovských rybníků evidována jako Významné ptačí území Slovenska (NATURA 2000). Rybníky jsou v současnosti hospodářsky využívány (primárně na chov kaprů), nicméně poskytují i možnost na rekreaci.

Z vodních nádrží ležící na území Gemeru musíme spomenout vodní nádrž Teplý vrch. Patří mezi nejteplejší vodní nádrže na Slovensku, jejíž voda se v letním období zahřívá až na 27–28 °C. Díky tomu se okolí stalo vyhledávanou rekreační lokalitou.

S rozlohou cca. 30 km<sup>2</sup> vodních ploch je Košický region územím s nejnižším zastoupením těchto ploch. V regionu je turisticky významnou řekou Hornád – splavný je po celé délce až po státní hranice, celkově 147,5 km. Nejvýznamnějšími úseky z hlediska turismu jsou Průlom Hornádu v Národním parku Slovenský raj a meandry v oblasti Spiše jihovýchodně od Spišské Nové Vsi až po hranici s Maďarskem. Vodáci sjíždí Hornád většinou z Hrabušic nebo ze Spišské Nové Vsi.

Za vodní plochy mající nadregionální význam jsou ze zkoumaných regionů považovány vodní nádrže Gabčíkovo a Zemplínska Šírava a sjízdě vodní toky Dunaj, Hron a Ipeľ.

Z hlediska vodní turistiky disponují tedy s největší přitažlivou silou regiony Podunajsko (Dunaj, Hron, Ipeľ, Gabčíkovo) a region Dolný Zemplín (Zemplínska Šírava).

### **Termální pramene a koupele**

Z hlediska výkonů a následného dopadu na ekonomiku a společnost je třeba věnovat pozornost v Slovensku léčebným lázním. Bohatství v podobě přírodních léčivých zdrojů posouvá Slovensko na stupíncích oblíbenosti jako destinace ČR. Většina slovenských léčebných lázní má dlouhou tradici a mnohé z nich fungují několik století. Slovenské lázeňství jednoznačně patří kvalitou svých komplexních služeb mezi nejvyspělejší v Evropě.

Geologický vývoj západních Karpat vytvořil předpoklady pro pestré a bohaté zastoupení přírodních léčivých, minerálních a termálních vod na území Slovenska. Lázeňská místa jsou právě pro vysokou kvalitu prostředí a infrastruktury i vyhledávanými centry pro konání konferencí, kongresů, festivalů, pro rekreaci a odpočinek zdravých lidí.

Pro potřeby hodnocení byla čerpána data z Atlasu krajiny SR a internetových stránek zmíněných termálních koupališť.

Region Podunajsko je mimořádně bohatý na výskyt termálních vod. V interakci s příznivými klimatickými poměry se stal Podunajsko základem pro existenci areálů s termálními koupališti

sloužící k rekreačním a částečně i zdravotnickým účelům. Tyto koupaliště se nacházejí v Dunajské Středě, Komárně, Patincích, Podhájské, Štúrově a Velkém Meďeru.

Ve větších hloubkách kolem Dunajské Středě a Velkého Meďeru se nacházejí geotermální vody s teplotou od 24 °C do 40 °C. Tyto vody mají zvýšený obsah rozpustných minerálních látek. Díky těmto vlastnostem mají i léčivé účinky, příznivě působí na revmatická onemocnění.

V Podhájské teplota vody dosahuje 83 °C. Svým chemickým složením termální voda podobná mořské vodě; zřejmé jsou analogie s Mrtvým mořem. Pramen je využíván 11 měsíců v roce.

Významným rekreačním střediskem je město Štúrovo. Voda s teplotou 39 °C přinesla rozvoj městu Štúrovo, které se stalo významným střediskem CR v tomto regionu. Dalším střediskem založeným na výskytu termálních vod je rekreační areál v Patincích, má termální vodu o teplotě 27 °C.

Zásoby podzemní vody jsou jedním z nejvýznamnějších potenciálů regionu. Množství termálních pramenů podmiňuje rozvoj letní turistiky, lázeňství a tak celkově rozvoj celého regionu. Většina zmíněných termálních pramenů má celostátní, resp. mezinárodní atraktivitu.

Nejvýznamnější koupele se v regionu Poiplie nachází v obci Dudince. Léčivá dudinská minerální voda patří mezi nejvzácnější vody na světě. Dudinská minerální voda jako jediná léčivá voda na Slovensku a ve střední Evropě léčí současně onemocnění pohybového aparátu a kardiovaskulárního systému (díky ojedinělé kombinaci oxidu uhličitého a sirovodíku). Voda podobného složení se nachází v Evropě už jen ve Vichy (Francie).

Termální voda v Santovce pomáhá zmírňovat projevy nemocí pohybového aparátu, srdečně-cévního systému, revmatických onemocnění, alergií. V katastru obce Santovka se dále nacházejí další minerální a termální zdroje, které se v současnosti používají při plnění stolní vody Santovka.

Minerální vody, jejichž výskyt a využívání v rámci regionu Gemer jsou dost značné, slouží primárně jen místním potřebám. V obci Číž se nacházejí jodobromové prameny, u nichž vznikly lázně. Léčivostí vody a balneologickou hodnotou se řadí mezi vzácné v Evropě.

V Košickém regionu musíme spomenout klimatické koupele Štós. Lázně Štós patří mezi menší lázně. Vynikají léčivým klimatem s typickými prvky horského prostředí. Hlavním indikačním zaměřením lázní je léčba dýchacích cest.

V regionu Dolný Zemplín je známých několik minerálních pramenů, které jsou dosud minimálně využívány jenom místním obyvatelstvem. Jejich potenciál v regionu není využit pro CR.

#### 4.1.2 Kulturně-historické předpoklady

Kulturně-historické předpoklady uspokojují zejména poptávku po vzdělávání a zábavě. Z hlediska atraktivity v zásadě rozhoduje jejich kvalita, ne kvantita; mnohé mohou mít doplňkový význam pro jiné formy CR. Můžeme je dělit na dvě skupiny: lokalizované (kulturně-historické památky a zařízení) a organizované (kulturně-společenské a sportovní akce) (Otrubová 1996).

Hlavními prvky, které ovlivňují potenciál z hlediska kulturně-historických památek, jsou památkové rezervace či lokality zapsané do kulturního dědictví UNESCO, zachované a zpřístupněné hrady a zámky. Důležité jsou rovněž muzea či galerie, architektonické zvláštnosti a vzpomínkové nebo náboženská místa (Plesník 2008).

Kulturní památky každého území jsou dány jeho historickým vývojem v minulosti. Ve srovnání s přírodními předpoklady mají rozličný původ a specifické rozmístění. Pro kulturně-správní předpoklady je typické bodové (střediskové) rozšíření, které úzce souvisí se strukturou sídelní sítě daného území – na rozdíl od přírodních předpokladů přispívají k lokalizaci CR do sídel, které vystupují jako centra s obytnou, administrativní a výrobní funkcí.

Dalšími atraktivitami, patřící mezi kulturně-správní předpoklady, jsou společenské akce. Do této skupiny se řadí zejména činnosti, které mají zpříjemnit a zpestřit pobyt návštěvníka v dané oblasti. Výsledkem může být opakovaná návštěva daného území a rozšiřování pozitivní reklamy u svých nejbližších a známých, která opět přináší nové návštěvníky do regionu. Tyto organizované předpoklady CR mají většinou doplňkový charakter k ostatním památkám a jsou organizovány místními institucemi a zařízeními. Pod kulturními, sportovními a zábavnými akcemi rozumíme například různé divadelní a operní představení, koncerty, hudební festivaly, karnevaly, folklórní představení apod. Významnými událostmi jsou i výstavy, veletrhy a kongresy. Rovněž sem patří i různé církevní akce jako náboženské slavnosti a poutě (Mariot 1983).

Díky bohaté historii **regionu Podunajska** se na jeho území nachází mnoho kulturních a historických památek od dob římské říše až po současnost. Mezi nejhodnotnější kulturně-historické památky patří (viz také Obrázek č. 8):

*Městská památková zóna Komárno* – byla vyhlášena v roce 1990 na území historického jádra města (Program hospodářského a sociálního rozvoje města Komárno 2006).

*Pevnostní systém v Komárně* – zahrnuje Starou a Novou pevnost a obranné linie – Palatinské a Vážský. Byl největší a nejsilnější fortifikační stavbou Rakousko-Uherska. Na západním bastionu Nové pevnosti je nápis: Nec arte nec marte (Ani lstí ani silou), který plně charakterizuje dokonalý nedobytný pevnostní systém. Byl prohlášen za národní kulturní

památku a existuje také snaha o jeho zápis do světového kulturního dědictví UNESCO ([www.mestokomarno.com](http://www.mestokomarno.com)).

*Podunajské muzeum v Komárně* – muzeum se zaměřuje na historii, etnografii a dějiny kultury maďarské národnostní menšiny, na výzkum a dokumentaci etniky vztahů na území Nitrianského kraje a na výzkum a dokumentaci římských památek v okrese Komárno. Muzeum má několik oddělených částí: hlavní budova, Zichyho palác, Bašta VI. (Římské Lapidárium s římskými kamenosochařskými památkami z 1. až 4. století). Unikátní částí muzea je rolnický dům v obci *Martovce* s výstavou lidové architektury a bydlení. Vesnice leží u soutoku řek Nitra a Žitavy asi 18 km od Komárna. Kvůli své geografické poloze byla poměrně izolována od ostatních vesnic a měst, díky čemuž se tady mnohé prvky lidové kultury zachovaly déle ([www.muzeumkn.sk](http://www.muzeumkn.sk)).

*Nádvoří Evropy* – komplex staveb s typickými prvky architektury 45 evropských zemí a regionů. Nacházejí se zde i sochy významných osobností z historie Evropy.

Nejstarší památkou celého regionu je bývalý římský vojenský tábor – *Castellum Celemantia* u obce Iža. Tábor byl součástí opevněné obranné linie Limes Romanus. Dnes jsou jeho zbytky jedné z nejvýznamnějších památek z římských dob na Slovensku. Castellum tvořil součást hraničního pevnostního systému (Limes Romanus) ([www.pevnost-komarno.sk](http://www.pevnost-komarno.sk)).

V regionu se vyskytují i mimořádně vzácné technické památky:

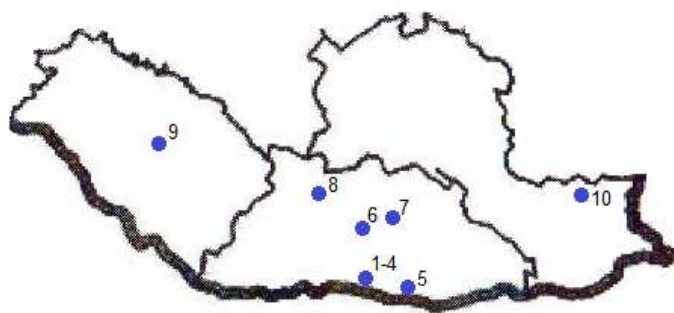
*Hvězdárna ve městě Hurbanovo* – je nejstarší slovenskou hvězdárnou z roku 1871. Budova hvězdárny leží v historickém parku v centru města. Je přístupná veřejnosti, a to nejen přes den, ale i večer s možností pozorování noční oblohy ([www.suh.sk](http://www.suh.sk)).

*Lodní mlýn ve městě Kolárovo* – v mlýně zároveň sídlí muzeum vodního mlynářství. K plovoucímu vodnímu mlýnu patří další technická památka – *dřevěný most*, který má délku 86 metrů a je nejdelším mostem s celodřevěnou konstrukcí v Evropě.

*Vermesova vila* ve městě Dunajská Streda – secesní vila je vysunutým pracovištěm Slovenské národní galerie, dnes budova slouží jako samostatná galerie současných maďarských umělců.

V obci *Bíňa* nalezneme římskokatolický románský Kostel Panny Marie z roku 1217 s viditelnými zbytky obvodových zdí přilehlého kláštera a také kapli – rotundu Dvanácti apoštolů z 12.–13. století.

**Obrázek č. 8: Rozmístění kulturně-historických atraktivit v regionu Podunajsko**



- 1 – Městská památková zóna, Komárno
- 2 – Pevnostní systém, Komárno
- 3 – Podunajské muzeum, Komárno
- 4 – Nádvoří Evropy, Komárno
- 5 – Castellum Celemantia, Iža
- 6 – lidová architektura, Martovce
- 7 – Hvězdárna, Hurbanovo
- 8 – Lodní mlýn, Kolárovo
- 9 – Vermesova vila, Dunajská Streda
- 10 – kostel a rotunda, Bíňa

Zdroj: vlastní zpracování

Město Komárno je kulturním centrem obyvatel maďarské národnosti na Slovensku, které organizuje různé kulturní (*Lehárovi dny*, *Jókaiho dny*, *Komárňanské dny*) a sportovní akce, přičemž některé mají i mezinárodní charakter, např. vodácké závody o *Velkou cenu Komárna*, závody ve vodním motorismu o *Dunajský pohár*. Každoročně se opakující *Cyrilo-metodějské slavnosti* a *Matičné dny* jsou folklórním festivalem slovenské národní kultury za účasti souborů ze zahraničí ([www.komarno.sk](http://www.komarno.sk)).

Každý rok se v několika obcích regionu konají vinné slavnosti, například dvoudenní *Strekovský festival vína*, který patří k nejznámějším s návštěvností kolem 10 tisíc lidí ([www.sme.sk](http://www.sme.sk)).

Od března do května se ve městě Nové Zámky pořádá cyklus koncertů *Novozámocká hudební jaro*, v září *Mezinárodní festival alternativního umění* a *Dny evropského kulturního dědictví*, v říjnu *festival Novozámocká džez*.

Na území **regionu Poiplie** se nachází mnoho klášterů, zámečků, technických památek a řada zřícenin, jako *Filákovo*, *Divín*, *Modrý Kameň*, *Čabrad'*, *Šomoška* (viz mapu na Obrázku č. 9) ([www.zamky.sk](http://www.zamky.sk)):

*Filakovský hrad* – je částečně zrestaurovaný objekt nacházející se na hradním vrchu vulkanického původu nad městečkem *Filákovo*. Hrad vznikl počátkem 13. století.

*Hrad Divín* – renesanční zámeček na úpatí hradního vrchu. Nachází se přímo v centru obce.

*Hrad Modrý Kameň* – hrad vznikl v druhé polovině 13. století. Zřícenina hradu je situována na vyvýšenině nad městečkem, dolní hrad se po přestavbě na zámeček zachoval.

V barokním kostele v *Modrém Kameni* se nachází *Muzeum hraček a loutkářských kultur*, ojedinělé svého druhu na Slovensku.

*Hrad Šomoška* – zachovalá zřícenina hradu *Šomoška*. Kopec, na kterém hrad stojí je národní přírodní rezervací s názvem *Šomoška*.

Nejvýznamnější památkou a dominantou města *Levice* je *Levický hrad*, který byl postaven v druhé polovině 13. století po tatarském pustošení. Nejrozsáhlejším objektem celého hradního



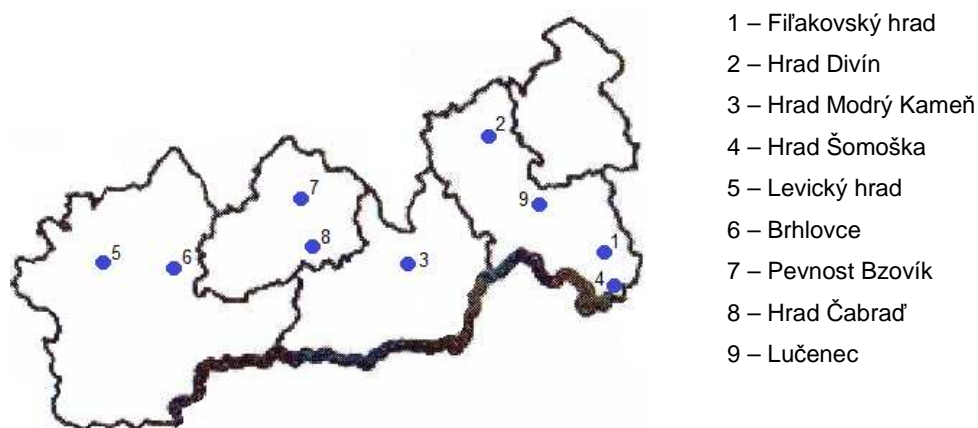
areálu je *Dobóovský zámček*. Jeho součástí byl i padací most nad vodním příkopem, který uzavíral hlavní bránu hradu.

*Brhlovce* – komplex jeskynních obydlí vytesaných do tufu ze 17.–18. století, jedna z jedenácti rezervací lidové architektury na Slovensku. Skalní obydlí, usedlost č. 142 obdržela mezinárodní ocenění za záchranu a restauraci architektonické památky Europa Nostra v roce 1993 (<http://slovakia.travel/>).

*Pevnost protiturecké obranné linie Bzovík* – monumentální opevnění, se čtyřmi oblými nárožními baštami ([www.muzeum.sk](http://www.muzeum.sk)).

Historické jádro Kubínyho náměstí v *Lučenci* je památkovou zónou. Mezi nejvýznamnější historické a sakrální památky města patří barokně-klasicistický římskokatolický kostel z roku 1783, neogotický kalvínský kostel z roku 1853 s 64m vysokou věží s otáčejícím se kohoutem na vrcholu, monumentální synagoga v secesním slohu z roku 1925, reduta, radnice z roku 1894, Novohradské muzeum s důrazem na lidovou keramiku a sklářství, Novohradská galerie a Zlatá ulička ([www.lucenec.sk](http://www.lucenec.sk)).

#### **Obrázek č. 9: Rozmístění kulturně-historických atraktivit v regionu Poiplie**



Zdroj: vlastní zpracování

Dodnes na území regionu Poiplie najdeme zachovalou lidovou architekturu. O zviditelnění těchto tradic se zasloužili především kulturní akce, pořádané ve více městech a obcích. K nejvýznamnějším patří:

*Hontianska paráda v obci Hrušov* – festival venkovské turistiky, lidových řemesel a folklóru Hontu. Na Ružiné se každoročně koná hudební festival *Ružiná fest* v rámci akcí s názvem Orange music summer. Ve městě Levice se pořádají *hradní dny* a tradiční říjnový *Levický jarmark*. Již tradičně každý rok je v lázních Dudince připraven letní program akcí pod názvem *Hontianske kulturné léto*.

**Region Gemer** je bohatý na kulturní dědictví. Z hlediska množství, rozmanitosti a hodnoty kulturních památek rozhodně patří mezi nejatraktivnější regiony Slovenska (viz také mapu na Obrázku č. 10).

Rožňavská kotlina je charakteristická značnou koncentrací památek provázaných na období vlády Andrássovců, které patří k nejnavštěvovanějším v rámci okresu – Obrazárna a Mauzoleum Andrássovců v Krásnohorském Podhradí, hrad Krásna Hôrka a zámek Betliar. *Mauzoleum Andrássovců* v Krásnohorském Podhradí je jedním z nejhodnotnějších památek secesního umění na Slovensku. Byl postaven v letech 1903–1904 na způsob egyptských a byzantských staveb. Nacházejí se zde pozůstatky Dionýsa a Františky Andrássovců, posledních majitelů Krásnohorského hradního panství.

Národní kulturní památka *hrad Krásna Hôrka* ze 14. století je jedním z nejvýznamnějších stavebně-historických památek Gemera. Bohužel požár ze dne 10. března 2012 zničil všechny střechy hradu, poškodil části zdí i část expozice na horním hradě. V prosinci téhož roku byla střecha nahrazena dřevěnou dočasnou střechou a v březnu 2013 byly zahájeny práce na nové stálé střeše. Hrad ovšem ani po dvou letech není zpřístupněn, způsobující úbytek turistů a velkou finanční ztrátu vesnici.

Jednou z nejnavštěvovanějších kulturních památek regionu je *zámek v Betliari*. Nechali jej postavit Andrássovci na počátku 18. století Jeho park je zapsán v seznamu světových historických zahrad a zároveň je největším udržovaným parkem na Slovensku (70 ha). Po rekonstrukci v roce 1995 získal zámek za vzorné provedení stavební a interiérové obnovy cenu Europa Nostra, nejprestižnější ocenění v Evropě v oblasti kulturního dědictví ([www.gothicroute.sk](http://www.gothicroute.sk)).

*Rožňava* je největší a nejvýznamnější město Gemera. Historické jádro města sestává z prostorného čtvercového náměstí, největšího svého druhu na Slovensku. Dominantami náměstí jsou renesanční strážní věž, radnice, biskupský palác a budova bývalé hornické komory. Ze sakrálních památek je nejkrásnější a zároveň nejvýznamnější památkou města gotický katedrální kostel Nanebevzetí Panny Marie ze 14. století ([www.roznava.sk](http://www.roznava.sk)).

Další významnou památkou regionu je zřícenina *Muráňského hradu*. Byl postaven jako královský strážní hrad v 13. století ve výšce 935 m, čímž je dnes třetím nejvýše položeným hradem na Slovensku. Z původní stavby se zachovaly pouze vstupní brána s věží, základy gotického paláce, fragmenty obvodového zdiva a některých vedlejších staveb ([www.hrady.sk](http://www.hrady.sk)).

Turistický okruh *Gotická cesta* o celkové délce 276 km si klade za cíl představit nejznámější a nejzajímavější místa Spiše a Gemera (viz Příloha č. 8 a Příloha č. 9). Její součástí jsou také gotické chrámy ze 14.–16. století s výzdobou a nástěnnými malbami v technice pravé fresky, např. *gotický evangelický kostel v Štítniku*, který je národní kulturní památkou. Stěny jsou pomalovány na ploše přes 200 m<sup>2</sup> nástěnnými malbami ze 14. a 15. století ([www.stitnik.ocu.sk](http://www.stitnik.ocu.sk)).

*Železná cesta* Gemeru je součástí Evropské železné cesty, která formou kulturní turistiky

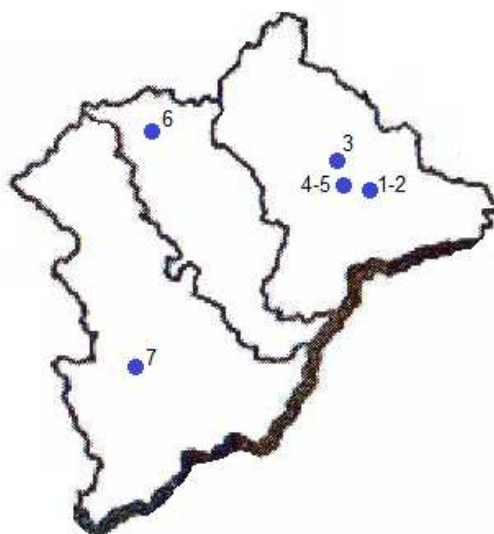
prezentuje návštěvníkům památky hornické a železářské tradice regionu. Tři bývalé vysoké pece – Karlova huť ve Vlachovč, Etelka v Nižné Slané a vysoká pec v Červeňanech jsou chráněny jako vzácné technické památky (viz Příloha č. 10) ([www.zeleznacesta.sk](http://www.zeleznacesta.sk)).

*Gemersko-malohontské muzeum Rimavská Sobota* patří mezi nejstarší muzea na Slovensku. Vzniklo v roce 1882. Disponuje bohatým, historicky cenným sbírkovým fondem zejména z regionů bývalé Gemersko-malohontské župy ([www.gmmuzeum.sk](http://www.gmmuzeum.sk)).

Zmíňme ještě *Hornické muzeum v Rožňavě*, které prezentuje historii hornictví a hutnictví Spišsko-gemerského Rudohoří ([www.banmuz.sk](http://www.banmuz.sk)).

**Obrázek č. 10: Rozmístění kulturně-historických atraktivit v regionu Gemer**

- 1 – Mauzoleum Andrássyovců
- 2 – Hrad Krásna Hôrka
- 3 – Zámek Betliar
- 4 – Historické jádro města, Rožňava
- 5 – Hornické muzeum, Rožňava
- 6 – Muráňský hrad
- 7 – Gemersko-malohontské muzeum



Zdroj: vlastní zpracování

V rámci hodnocení CR v regionu Gemer je nutné zmínit následující každoročně se konající akce.

Gemerský folklorní festival Rejdová je největší folklorní událostí v Gemeru a prezentuje tradiční lidovou kulturu Gemera i jiných oblastí Slovenska a zahraničí ([ww.gos.sk](http://ww.gos.sk)).

Festival Maďarů žijících na Slovensku v Slavci je největší prezentací lidového umění maďarské národnostní menšiny na Slovensku. Koná se každý rok v Gemerské obci Gombasek (počet účinkujících přesahuje někdy i 600) (<http://slovakia.travel/>).

Již několik let se v Krásnohorském Podhradí uskutečňuje Gombasecký letní tábor. Organizuje jej Diákhálózat (Študentská síť; organizace sdružující slovenské i zahraniční vysokoškolské kluby studentů maďarské národnosti) se zaměřením na vysokoškoláky a kombinuje klasický festival s různými přednáškami, literárními besedami, promítáním filmů, politickými diskuzemi a večerními koncerty. Letošního tábora se zúčastnilo více než 1500 lidí a návštěvnost večerních programů, koncertů mnohdy převyšovala 4000 návštěvníků z celého státu i zahraničí.

Každoročně se pořádají 4 cykloturistické akce v regionu:

- Cyklokras – z příležitosti dne národních parků;
- Karstvelo – mezinárodní okruh v rámci Gemersko-Turnianskeho festivalu;
- Gemerská župa na kolech – v rámci dní obce Gemerská Hôrka;
- Zlatý kras – podzimní cyklistika krasem.

V současnosti jsou tři z nich (Cyklokras, Karstvelo a Zlatý kras) mezinárodní, spojili je s cykloturistickými aktivitami na maďarské straně hranice (Karstvelo, <https://sites.google.com/site/sckkarstvelo/>).

Nejvíce kulturních památek v **Košickém regionu** lze najít přímo ve městě *Košice*. V centru ležící historické budovy tvoří největší městskou památkovou rezervaci Slovenska: Dóm svaté Alžběty, Dům umění, Katova bašta, Dolní brána, Bašta na Krmanové ulici, Jakabův palác, Dominikánský klášter a kostel, Miklušova věznice, ulička řemesel ([www.kosice.sk](http://www.kosice.sk)).

*Východoslovenské muzeum* ve městě Košice – nejstarší muzeum (1872) spravuje do 500 000 sbírek a patří k největším muzeím na Slovensku. Pozoruhodnosti muzea jsou: trezor pro Košický zlatý poklad, orientální památný dům Františka II. Rákócziho Rodošto, jediné muzeum voskových figurín na Slovensku či prohlídka Košické století v Miklušova věznici ([www.vsmuzeum.sk](http://www.vsmuzeum.sk)).

*Zřícenina hradu Turňa* – dodnes se zachovaly zbytky některých objektů (věž, palác, dělová bašta, oblé bašty a zdi opevnění), v terénu je viditelná skladba jednotlivých prostorů.

*Zřícenina hradu Jasov* – hrad vybudovali po roce 1312; jeho úkolem bylo střežit vstup do Jasova, tehdejší hornické osady. Nepatrné zbytky horního hradu a valy předhradí v terénu jsou vidět jen částečně.

*Klášter Jasov* – klášterní komplex s kostelem sv. Jana Křtitele je jednou z nejcennějších barokních architektonických památek na Slovensku, na jehož výzdobě se podíleli významní italští umělci. Zvláštností klášterní budovy je skutečnost, že má 365 oken, 12 velkých komínů a 4 vchody ([www.zamky.sk](http://www.zamky.sk)).

Rozmístění výše uvedených památek je vyznačeno na Obrázku č. 11.

*Dny města Košice* – tyto oslavy jsou spojeny s trhem středověkých řemesel, s historickým průvodem, či rytířskými slavnostmi. Populární je i čtyřkilometrový charitativní běh přes centrum města, jakož i otevření letní sezóny Vyhlídkové věže a Košického hradu.

*Cassovia Folkfest* je velký mezinárodní folklorní festival ve městě Košice. Jeho cílem je prezentovat a podporovat tradiční slovenskou a evropskou kulturu ([www.kosice.sk](http://www.kosice.sk)).

**Obrázek č. 11: Rozmístění památek v Košickém regionu**



Zdroj: vlastní zpracování

V **regionu Dolný Zemplín** lze najít historické památky ve formě pravoslavných a řeckokatolických dřevěných kostelíků, zámků a zřícenin historických hrad (viz také Obrázek č. 12). Dřevěné kostelíky jako unikátní památky lidové architektury mají pro ČR v regionu velký význam. Nacházejí se v obcích Ruská Bystrá a Inovce.

*Ruská Bystrá* – řeckokatolický dřevěný kostel sv. Mikuláše je prohlášen za Národní kulturní památku. V roce 2008 byl zapsán s dalšími 7 dřevěnými kostely Karpatského oblouku do Seznamu světového dědictví UNESCO.

*Inovce* – řeckokatolický kostelík sv. Michaela Archanděla je také prohlášen za Národní kulturní památku ([www.muzeum.sk](http://www.muzeum.sk)).

*Klášter Brehov* – v brehovskom klášteře se během celého roku pořádají různé akce s duchovní tematikou. Tato kulturní památka je zpřístupněna pro návštěvníky s možností doprovázení po areálu zámku.

*Klášter v Leles* – nejstarší klášter na Zemplíně, založen v roce 1188 – 1212.

Všechny hrady Dolního Zemplína jsou zříceniny, resp. z nich zůstaly pouze zbytky: *Zemplínsky hrad*, *Viniansky hrad*, *Hrad Kamenec*, *Hrad Streda nad Bodrogom* ([www.dolnyzemplin.sk](http://www.dolnyzemplin.sk)).

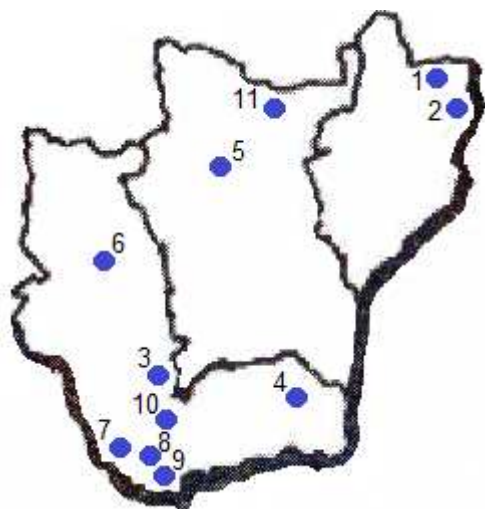
*Památková zóna a chráněné objekty města Michalovce* – mezi památkově chráněné objekty ve městě patří pohřební kaple Starayovcov na Hrádku, vojenský hřbitov z 2. sv. války, Moussonův dům a radnice města ([www.michalovce.sk](http://www.michalovce.sk)).

*Památková zóna a chráněné objekty města Trebišov* – do památkové zóny města patří historický park a objekty v jeho bezprostředním okolí: hrad Parič, základy středověkého kostela Sv. Ducha, římskokatolický kostel Navštívení Panny Marie, řeckokatolický chrám Nanebevzetí Panny Marie, Pavlínský klášter, mauzoleum hraběte Júlia Andrásyho a archeologické lokality z pravěku a středověku ([www.trebisov.sk](http://www.trebisov.sk)).

Na jihu Dolního Zemplína, v okrese Trebišov se nachází *Tokajská vinařská oblast* s obcemi Malá a Velká Třňa, kde se vyrábí Tokajské víno. Sklepy a okolní území jsou zapsány jako

nemovitá národní kulturní památka v Registru národních kulturních památek Slovenska. Mnohé z dosavadních sklepů pocházejí z 12. století. Součástí Tokajské vinařské oblasti je i tzv. *Tokajská vinná cesta* představující kulturně-poznávací trasu vedoucí z okresního města Trebišov ([www.tvc.sk](http://www.tvc.sk)).

**Obrázek č. 12: Rozmístění památek v regionu Dolný Zemplín**



- 1 – Ruská Bystrá
- 2 – Inovce
- 3 – Klášter Brehov
- 4 – Klášter v Leles
- 5 – Michalovce
- 6 – Trebišov
- 7 – Tokajská vinařská oblast
- 8 – Hrad Streda nad Bodrogom
- 9 – Hrad Kameneč
- 10 – Zemplínsky hrad
- 11 – Viniansky hrad

Zdroj: vlastní zpracování

V Dolném Zemplínu se pravidelně konají folklórní slavnosti lidové kultury, např. v obcích Cerhová, Viničky, Borši, Streda nad Bodrogom, Zemplín, Veľaty. V oblasti působí také mnoho folklórních skupin, které jsou nositelem tradic pro další generace.

*Zemplínsky jarmark* – jarmark je plný tkaných, řezbářských, kovářských, košíkářských, keramických a malířských výrobků ([www.dolnyzemplin.sk](http://www.dolnyzemplin.sk)).

V květnu se koná v amfiteátru v Slovenskom Novom Meste akce s názvem *Tokaj v Evropě a Dedovizeň*. Je to prezentace zvyků, tradic, jídel a řemesel Slováků žijících v zahraničí.

V obci Velká Třňa si v třetí květnový týden připomínají sv. Urbana prohlídkou tokajských sklepů spojených s ochutnávkou vín. V červnu se zde pořádá *Tokajský festival*, přímo v kostele Rákóczioců. Program v Tokajské oblasti je nejbohatší na podzim. V září se v obci Malá Třňa konají *Tokajské malotřňanské vinobranecké slavnosti*. Poslední sobota v září patří *Dnům otevřených sklepů* v obci Velká Třňa ([www.tvc.sk](http://www.tvc.sk)).

## 4.2 Realizační předpoklady

Spojení lokalizačních a selektivních podmínek CR umožňují realizační podmínky, které svou existencí umožňují uskutečnění CR a rekreace (Kopšo a kol. 1992). Na rozdíl od potenciálních rysů dokumentují reálný stav. Tento stav může být odlišný od potenciálních možností jednotlivých oblastí určených lokalizačními a selektivními předpoklady a tak v tom možno sledovat praktický přínos vytváření pohledu na potenciál země.

Realizační předpoklady jsou spojovacím článkem mezi centry zájmu o CR a cílovými destinacemi. Obecně mají tedy realizační předpoklady CR dominantní a rozhodující postavení pro konečnou fázi uskutečnění různých forem CR. Jejich význam spočívá ve funkčním využití potenciálu země a ve vytváření podmínek pro tvorbu a realizaci výrobků a služeb adekvátně k formám a druhům CR. Vytváří podmínky řádného fungování hospodářství a podněcuje jeho rozvoj. Oproti tomu nedostatečná kvalita realizačních předpokladů může brzdit rozvoj hospodářství a může se dokonce stát bariérou jeho rozvoje (Grywacz 1983).

Hlavním posláním realizačních předpokladů je poskytnout účastníkovi CR možnost využívat volný čas aktivní formou, a tím přispět ke komplexnímu uspokojení jeho potřeb. Patří mezi ně komunikační předpoklady (v rámci ní dopravní infrastruktura), kterou využívají jak obyvatelé regionu, tak účastníci CR, a materiálně-technická základna CR, kterou využívají převážně účastníci CR (Vystoupil a Šauer 2006).

Jedním z nejvýznamnějších realizačních předpokladů je doprava. Ta umožňuje realizovat CR pomocí zabezpečení přepravy účastníků CR. CR klade na dopravu různé požadavky jako dostatečná kapacita, bezpečnost, rychlost apod. Výhodné dopravní spojení zvyšuje gravitační sílu území. V CR se využívá silniční, železniční, letecká a vodní doprava. Nejvyužívanější formou v posledním období je jednoznačně silniční doprava, hlavně motorismus (Otrubová 1996).

Materiálně-technická základna CR vytváří předpoklady pro všestranné zajištění pobytu účastníků CR. Jsou v ní zahrnuty ubytovací zařízení volného a vázaného CR, stravovací zařízení, síť obchodů a služeb, osobní horská dopravní zařízení, sportovně-technická a kulturní vybavenost, speciální zařízení a jiné (Otrubová 1996). Materiálně-technická základna CR se soustřeďuje tam, kde lokalizační předpoklady dosahují nejpříznivější hodnoty. Tím vznikají gravitační jádra, střediska CR. Velikost, význam a vliv středisek CR závisí na objemu a charakteru materiálně technické základny (Mariot, 1983).

#### **4.2.1 Ubytovací zařízení**

Ubytovací zařízení (dále jen UZ) tvoří podstatnou část materiálně-technické základny zabezpečující realizaci CR. Nejsou sice motivem účasti na CR, ale mohou podstatně ovlivnit volbu místa pobytu účastníků. Jejich rozsah i úroveň limitují využití přírodních daností a kulturního potenciálu konkrétních oblastí a intenzitu jejich zapojení do CR. Lokalizace UZ je výsledkem působení souboru místních podmínek; stále více se uplatňují kritéria ochrany životního prostředí, protože velká koncentrace UZ může snadno porušit kvalitu i hodnotu přírody v dané oblasti (Hrala 2005).

Podle vyhlášky 419/2001 Z. z. se ubytovacím zařízením rozumí budova, prostor nebo plocha, ve kterém se veřejnosti celoročně poskytuje za úhradu přechodné ubytování a s ním spojené služby.

Hromadní ubytovací zařízení (HUZ) jsou definována jako zařízení s minimálně pěti pokoji nebo deseti lůžky, která pravidelně nebo nepravidelně poskytují přechodné ubytování hostům. Jsou členěna podle kategorie, určující druh ubytovacího zařízení a třídy stanovující požadavky na vybavení, úroveň a rozsah služeb spojených s ubytováním. Mezi HUZ patří hotely, pensiony, apartmánové domy, turistické ubytovny, chatové osady a kempy (SŠÚ).

Počet lůžek zahrnuje všechna lůžka v zařízení CR, určena pro noční odpočinek hostů včetně příležitostných lůžek. Nepatří sem lůžka určena pro majitele a zaměstnance UZ. Stálé lůžko v zařízení je trvale určené pro noční odpočinek hosta. Příležitostné lůžko je např. spací křeslo, gauč určené pro denní odpočinek hosta. Na požádání hosta jej lze upravit na stálé lůžko (SŠÚ).

Návštěvníci v zařízeních CR jsou osoby (kromě personálu a majitele), které použijí služby UZ pro přechodné ubytování bez ohledu na zemi trvalého pobytu, včetně dětí (SŠÚ). Počet návštěvníků v HUZ významně ovlivňuje ekonomiku CR, protože se promítá jak do tržeb, tak i do využívání kapacity, snižování podílu fixních nákladů na ceně služby a mnohdy rozhoduje o tom, zda zařízení provozovat anebo ho buď dočasně nebo trvale uzavřít.

Počet přenocování je celkový počet strávených nocí hostů ubytovaných v UZ ve sledovaném období (SŠÚ).

### **Ubytovací zařízení ve vybraných regionech CR**

Předmětem následující části práce je analýza HUZ na území vybraných regionů CR. Turistický význam vybraných regionů je měřen kapacitními ukazateli jako je počet HUZ, počet lůžek v HUZ, nebo počet návštěvníků a průměrný počet přenocování v těchto zařízeních.

Z výzkumu SŠÚ ke dni 31. 12. 2013 vyplývá, že počet HUZ v námi vybraných regionech CR je 666 s celkovou ubytovací kapacitou 41 624 lůžek, což představuje 20,7 % ubytovací kapacity všech HUZ na celém Slovensku.

Návštěvníci s počtem kolem 560 tisíc (v tomto počtu samozřejmě chybí hosté ubytovaní mimo HUZ), tvoří jen 13,7 % všech návštěvníků v HUZ celého státu. Vzhledem ke skutečnosti, že rozloha všech pěti regionů tvoří skoro třetinu (31,3 %) celkové rozlohy Slovenska, v porovnání s jinými regiony republiky je návštěvnost těchto regionů velmi nízká (SŠÚ 2013).

Celkovým počtem 257 HUZ se řadí region Podunajsko na první místo v našem meziregionálním srovnání. Jeho podíl na celkovém počtu zařízení na území všech pěti regionů je 39 %. Druhou pozici zaujímá Gemer s počtem 110 zařízení, neboli 17 % podílem na celkovém počtu zařízení ve zkoumaných regionech. Na třetí pozici se umístil Košický region s 16 % podílem (108 HUZ). Hlavní administrativní centrum Košického regionu, město Košice, je díky svému potenciálu cílem mnoha turistů, což vyžaduje odpovídající vybavenost HUZ. Nachází se zde 63 % všech HUZ Košického regionu. Poipšie disponuje 106 HUZ a se svým 16 % podílem zaujímá čtvrtou pozici v našem srovnání počtu HUZ. Nejnižší počet hromadných ubytovacích zařízení je v Dolním Zemplíně – celkem 85.



Přestože Dolný Zemplín je v pořadí na posledním místě v počtu HUZ, je návštěvníkům k dispozici celkem 15 143 lůžek, čímž se řadí na první místo ze všech oblastí, které jsou předmětem této práce. V procentním vyjádření na celkovém počtu ubytovací kapacity ve všech regionech dosahuje hodnoty 37 %.

K regionům disponujícím vysokým počtem ubytovacích kapacit patří také Podunajsko. Region s celkovým počtem 10 908 lůžek zaujímá ve srovnání s ostatními regiony 2. pozici (v relativním vyjádření se jedná o 26 % souhrnné ubytovací kapacity všech 5 regionů).

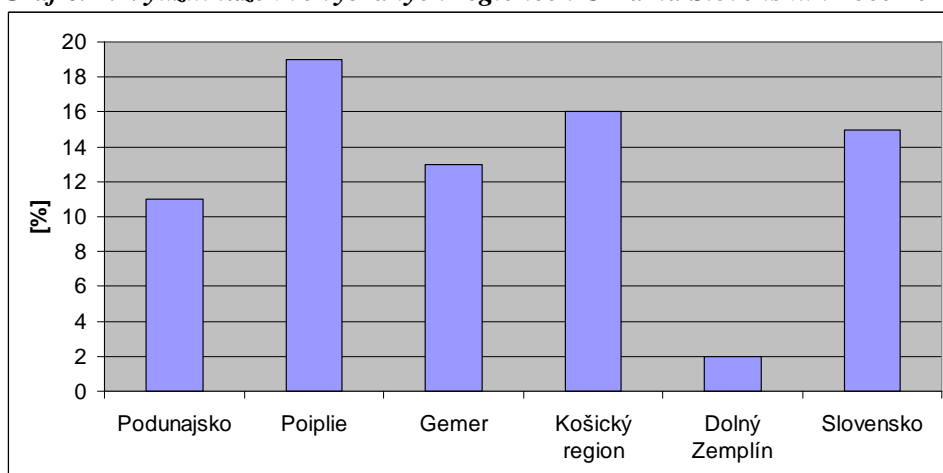
Kapacita HUZ v oblasti Poiplie činí 6 294 lůžek (podíl 15 %). Košický region disponoval k 31. 12. 2013 5 871 lůžky, což bylo druhý nejmenší počet ze všech regionů CR, kterými se zabýváme. Na základě vypracované databáze lze konstatovat, že ubytovací kapacita na území Gemeru je poměrně nízká. Nalézá se tady nejmenší počet lůžek, celkem 3 408 (s podílem 8 %). Podle autorky jsou v tomto regionu jak počet HUZ, tak i ubytovací kapacita poddimenzované a nedostatečně odpovídají vyššímu potenciálu, kterým tato oblast disponuje.

Podle údajů SŠÚ Košický region převyšuje ostatní regiony počtem návštěvníků, kterých do tohoto regionu zavítalo v roce 2013 kolem 200 tisíc (cca. 35 % všech návštěvníků vybraných regionů). Pouze malým rozdílem jej následuje Podunajsko (cca. 150 tisíc návštěvníků, tj. 27 % všech návštěvníků). V návštěvnosti byly Gemerský region a Dolný Zemplín na periferii zájmu navzdory obrovskému přírodnímu bohatství. Návštěvnost regionů představoval 10 %, resp. 9 % z celkové návštěvnosti všech pěti regionů. V případě hodnocení počtu návštěvníků byl zjištěn jejich nejnižší podíl v regionu Dolný Zemplín, jenž činí 9 % s počtem návštěvníků 52 243.

Z pohledu průměrného počtu přenocování v HUZ mezi námi vybranými regiony CR jasně vede Poiplie. Průměrný počet přenocování zde je 4,1 dne a to je o 58 % vyšší, než průměr všech 5 regionů (díky existenci koupelů v regionu se tady realizují především dlouhodobé pobyty). V regionech Gemer a Podunajsko stráví průměrný návštěvník 2,8, nocí, což se v podstatě rovná celorepublikovému průměru (na Slovensku připadá v průměru na jednoho návštěvníka 2,9 přenocování). Nejméně nocí stráví hosté v Dolným Zemplíne a Košickém regionu: na každého hosta těchto regionů připadá pouze 1,8 až 2,3 nocí strávených v některém HUZ.

Na Grafu č. 1 je zobrazeno průměrné využití lůžek v jednotlivých regionech CR, tj. průměrný počet nocí, ve které bylo jedno lůžko v daném roce obsazeno. Je potřeba zdůraznit, že vypočtené hodnoty jsou pouze orientační, protože nebyly odečteny dny, ve kterých HUZ byly mimo provoz, tj. nejedná se o tzv. čisté využití lůžek. Vysvětlením nadprůměrného výsledku regionu Poiplie (19 %) mohou být dlouhodobé pobyty lázeňských návštěvníků. Rok 2013 byl pro Košický region výjimečný, jelikož město Košice získalo titul Evropské hlavní město kultury. Pro město to znamenalo dobrou příležitost dobudovat infrastrukturu, obnovit národní kulturní památky a hlavně přilákat domácí a zahraniční turisty. Zvýšená návštěvnost (viz také Graf č. 3) se projevila také na nadprůměrném využití lůžek HUZ v roce 2013.

**Graf č. 1: Využití lůžek ve vybraných regionech CR a na Slovensku v roce 2013 v [%]**



Zdroj: SŠÚ 2013, vlastní výpočty

Na Grafu č. 1 je zobrazeno průměrné využití lůžek v jednotlivých regionech CR, tj. průměrný počet nocí, ve které bylo jedno lůžko v daném roce obsazeno. Je potřeba zdůraznit, že vypočtené hodnoty jsou pouze orientační, protože nebyly odečteny dny, ve kterých HUZ byly mimo provoz, tj. nejedná se o tzv. čisté využití lůžek. Vysvětlením nadprůměrného výsledku regionu Poiplie (19 %) mohou být dlouhodobé pobyty lázeňských návštěvníků. Rok 2013 byl pro Košický region výjimečný, jelikož město Košice získalo titul Evropské hlavní město kultury. Pro město to znamenalo dobrou příležitost dobudovat infrastrukturu, obnovit národní kulturní památky a hlavně přilákat domácí a zahraniční turisty. Zvýšená návštěvnost (viz také Graf č. 3) se projevila také na nadprůměrném využití lůžek HUZ v roce 2013.

Uvedené rozdíly mezi regiony mohou být důsledkem následujících faktorů: rozloha okresu, přítomnost větších obcí, potenciál krajiny pro CR apod., jejichž spolupůsobení se projeví v počtu a návštěvnosti HUZ. Potenciál krajiny pro CR může ovlivnit koncentraci HUZ jednak pozitivním, ale i negativním způsobem. V regionech, kde se nachází přírodní území s vyšším ochranným stupněm (např. území s národním parkem nebo chráněnou krajinnou oblastí), bývá zákonem omezené využití pro CR. Jsou zde omezeny určité druhy aktivit CR a výstavba, což limituje vznik HUZ v těchto oblastech. Na druhé straně ale přírodní danosti regionů a kulturně historické pamětihodnosti mají pozitivní vliv na výskyt HUZ, neboť vyvolávají vyšší návštěvnost, který podmiňuje vznik HUZ.

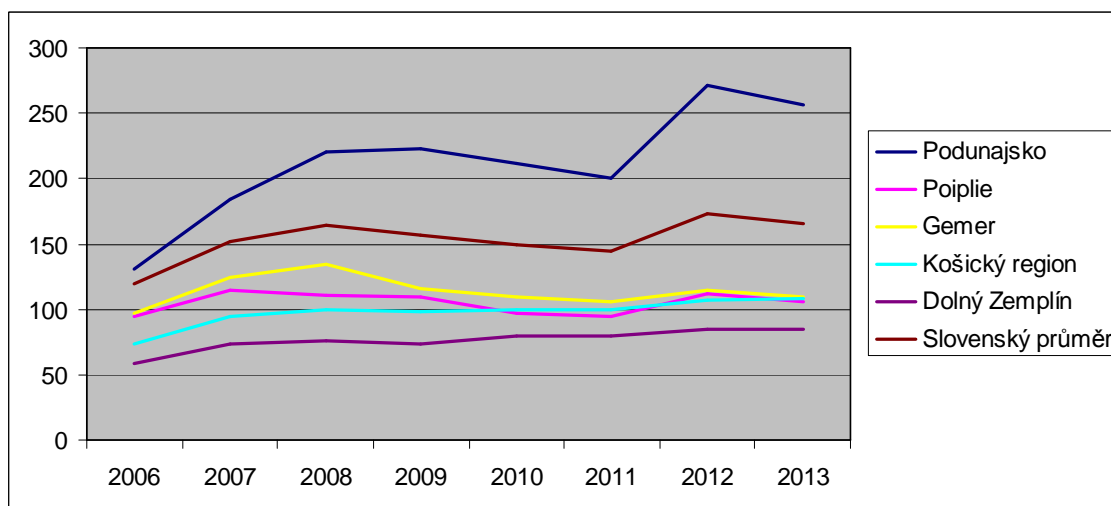
Vývoj počtu HUZ a počtu návštěvníků v HUZ ve vybraných regionech CR v letech 2006–2013 odpovídá vývoji celostátní i světové situaci na trhu CR. Mezi hlavní příčiny těchto změn patří v první řadě vliv začínající světové hospodářské krize, která zasáhla téměř všechna odvětví, CR nevyjímaje. Musíme se tady zmínit ještě také o přechodu Slovenska na jednotnou evropskou měnu (EURO) se silným konverzním kurzem, díky kterému se Slovensko stalo pro tradiční návštěvníky ze zemí mimo eurozónu citelně dražší destinací. Období po roce 2009 je

poznámeno tímto vlivy. Podle statistik z následujících let se ale zdá, že vývoj se stabilizoval, nebo dokonce vykazuje rostoucí tendenci.

Na Grafu č. 2 je vidět, že v letech 2006 až 2008 dochází k dynamickému zvyšování počtu HUZ. Největší nárůst zaznamenal region Podunajsko, kde počet HUZ stoupl od roku 2006 do roku 2008 až o 41 %. Léta 2008 až 2010, kdy dochází k projevům hospodářské krize, jsou ve všech regionech charakteristické poklesem anebo stagnací počtu HUZ. Nárůst po roce 2011 je kromě regionu Podunajsko ve všech regionech mírnějšího rázu, přičemž v regionu Podunajsko se počet HUZ za jeden rok stoupl až o 35,5 %.

Celkem za období roků 2006 až 2013 dochází k nárůstu v počtu HUZ. Největší nárůst (až o 51 %) vidíme v Podunajském regionu, nejmenší nárůst lze pozorovat v Gemeru (pouze 12 %). Závěrem je možné říci, že nárůst počtu HUZ vykazují všechny námi sledované regiony.

**Graf č. 2: Vývoj počtu HUZ ve vybraných regionech CR a na Slovensku v letech 2006–2013**



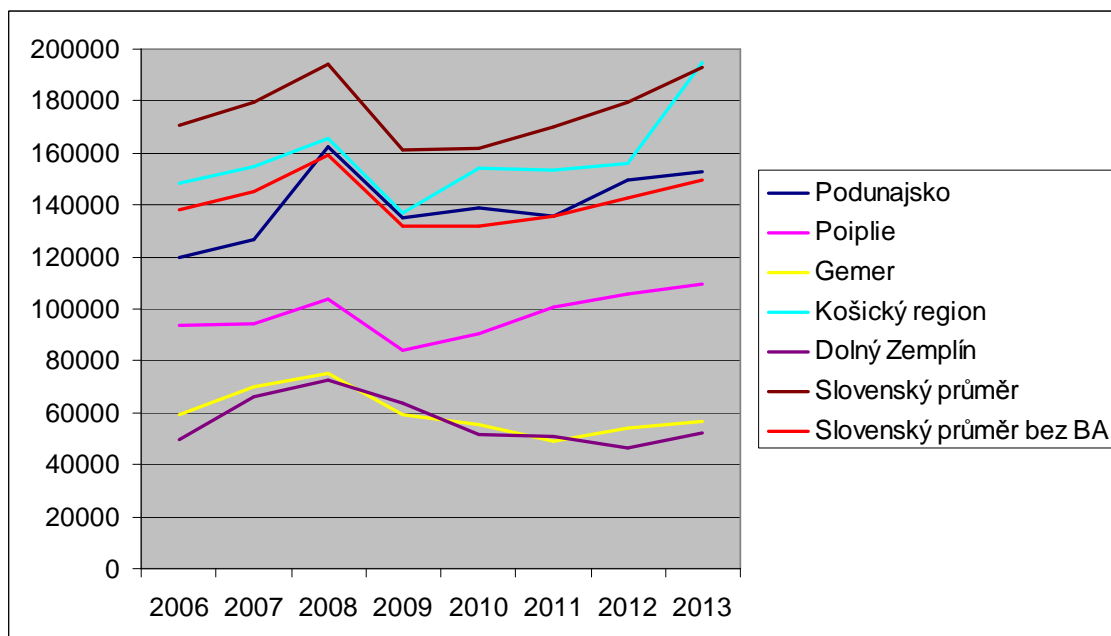
Zdroj: SŠÚ 2013, vlastní zpracování

Důležitým ukazatelem výkonu ubytovacích zařízení je počet návštěvníků, který je znázorněn na Grafu č. 3. Jelikož dominantní role Bratislavy v rámci CR na Slovensku je nezpochybnitelná, uvádíme také průměrnou návštěvnost regionů CR bez bratislavského regionu. Z Grafu č. 3 lze dále vyčíst, že počet ubytovaných turistů ve sledovaném období osciluje. Zatímco od roku 2006 do roku 2008 můžeme sledovat postupný nárůst ubytovaných návštěvníků, po roce 2008 je patrné postupné snižování v návštěvnosti. Během jediného roka prudce klesl návštěvnost v každém sledovaném regionu. Je to způsobeno již nahoře zmíněnými faktory, hlavně hospodářskou krizí. Největší pokles nastal v Gemeru, kde se počet ubytovaných turistů snížil o 21 %. Následuje Poiplie s 19 procentním, Podunajsko s 17 procentním a Košický region s 15 procentním poklesem. Nejmenší rozdíl v počtu návštěvníků sledujeme u regionu Dolný Zemplín, kde změna činí -12 %.

Postupnou nárůstající tendenci v návštěvnosti vidíme především od roku 2012. Skokový nárůst návštěvnosti Košického regionu v roce 2013 (přibližně o 20 %) je pravděpodobně důsledkem již

zmíněného faktu, že město Košice bylo povýšeno na Evropské hlavní město kultury. Na druhé straně, zajímavé je, že Mistrovství světa v ledním hokeji v roce 2011, které Košice spolupřátali s Bratislavou, nepřinesly očekávané zvýšení návštěvnosti HUZ.

**Graf č. 3: Vývoj počtu návštěvníků ve vybraných regionech CR a průměrná návštěvnost slovenských regionů s Bratislavským regionem i bez něj v letech 2006–2013**



Zdroj: SŠÚ 2013, vlastní zpracování

Detailní pohled na počty HUZ a jejich výkony nabízí Příloha č. 5.

#### 4.2.2 Dopravní infrastruktura

Dopravní infrastruktura tvoří významnou skupinu technické infrastruktury. Je považována za závažný faktor lokalizace ekonomických aktivit a regionálního rozvoje, ovlivňuje výběr území pro výstavbu zařízení CR. Hlavním úkolem komunikačních předpokladů je zajišťování minimálních časových ztrát na překonávání vzdáleností mezi místem trvalého pobytu účastníků CR a místem, které chtějí navštívit. Území s lehčí dostupností jsou obecně atraktivnější pro účastníky CR než území s horší dostupností. Vnitroregionální síť musí být přitom vhodně napojena i na národní a mezinárodní dopravní systém. Jednou z funkcí dopravní infrastruktury je odstraňování regionálních disparit a to prostřednictvím zajištění vyváženého přístupu k mezinárodní zdrojové a cílové dopravě, propojení sídel na celostátní a mezinárodní úrovni a provedení mezinárodního tranzitu územím země. Rozvoj dopravy umožňuje rozvíjení a vtažení periferních regionů do hospodářského rozvoje. Proto je důležité neustále zvyšovat kvalitu dopravy v regionech (Tvrdoň a kol. 1995). V kvalitě dopravní infrastruktury se sleduje rozmístění, úroveň, hustota a význam dopravních zařízení v území (regionech). Čím je komunikační síť hustší a obsahuje více linek s mezinárodním významem, tím lepší jsou

komunikační předpoklady tohoto území na rozvoj ČR (Mariot 1983). Kvalita dopravní infrastruktury patří k základním předpokladem fungování národní ekonomiky a je jedním z nejdůležitějších faktorů určujících rozvoj regionů. Její uspořádání v prostoru je determinováno mnoha činiteli, z přírodních jako jeden z dominantních třeba zmínit geomorfologickou strukturu území, ze socioekonomických patří k nejdůležitějším prostorové rozmístění a velikostní struktura regionálních a nadregionálních center. Přítomnost kvalitní dopravní sítě se reálně projevuje v objemu příchozích přímých zahraničních investic, v intenzivní činnosti podnikatelských subjektů, počtu zahraničních návštěvníků, v rozvoji osobitých forem maloobchodu a služeb, jakož i v jiných ukazatelích majících přímý vztah k ekonomickému a sociálnímu rozvoji regionů (Halás 2005).

Většina současných ekonomů a geografů považují dopravní infrastrukturu jako nutnou, avšak nepostačující podmínku regionálního rozvoje (např. Rephann 1993, Banister a Berechman 2001, Marada, Květoň, Vondráčková 2006). Platí, že dopravní infrastruktura má vedle pozitivních i negativní dopady na regionální rozvoj. Pozitivní vliv dopravní infrastruktury na dané území může být jednak rychle pociťovatelné a hodnotově měřitelné, jako např. úspory získané z titulu snížení nákladů dopravy, zvýšení bezpečnosti dopravy, zvyšování provozní rychlosti apod., nebo obtížně měřitelné. Mezi obtížně měřitelné efekty dopravy můžeme zahrnout: otevření a zpřístupnění nových trhů pro vývoz i dovoz; společensko-ekonomickou aktivizaci území, zejména málo rozvinutých; nárůst dělby a kooperace práce; uvolnění zásob pracovní síly z oblastí přebytkových do oblastí deficitních, rozvoj turistiky a rekreace; otevření a rozšíření přístupu do jiných kulturních oblastí (Grywacz 1983).

Rozvoj dopravní infrastruktury ale vyvolává i určité nepříznivé sociálně-ekonomické důsledky. Grywacza (1983) tyto negativní dopady vidí ve velké fondové a investiční náročnosti ekonomické infrastruktury dopravy a v relativně malé návratnosti nákladů, které do ní byly vloženy. Další efekty nepříznivě ovlivňující dané území jsou například zmenšování rozsahu půdy pro zemědělství a lesnictví, znečišťování prostředí narůstajícími emisemi zplodin a únikem olejů, nadměrný hluk, snížení hladiny vody v důsledku regulace řek pro dopravní účely a podobné negativní vlivy, jejichž důsledkem je nárůst ohrožení až narušení ekologické stability.

Z deseti panevropských multimodálních dopravních koridorů, vyčleněných v letech 1994 a 1997 na Krétě (tzv. Krétské koridory) a v Helsinkách, procházejí územím Slovenska následující čtyři (Hornák 2004):

- koridor IV (Berlin/Nürnberg – Praha – Budapest – Constanta/Thessaloniki/Istanbul);
- koridor VA (Trieste – Ljubljana – Budapest/Bratislava – Uzgorod – Lviv);
- koridor VI (Gdaňsk – Warszawa – Žilina);
- koridor VII (Dunaj).

Přítomnost určitých regionálních rozdílů ve vybavenosti území Slovenska dopravní infrastrukturou může být následkem součinnosti několika faktorů včetně geografické polohy, přírodních poměrů, historického vývoje, ekonomických ukazatelů, využití krajiny, osídlení. Všechny tyto složky charakterizuje různá kvalitativní úroveň a nerovnoměrnost v jejich prostorové distribuci, která následně ovlivňuje úroveň jednotlivých regionů. Hlavní dopravní komunikace Slovenska se koncentrovaly do několika přirozených koridorů, které tvoří nosnou kostru současné dopravní sítě státu. V centrální části státu dominují přepravy ve směru západ-východ a v západní i východní části přepravy ve směru sever-jih. (Halás 2005).

Lukniš (1985) vyčlenil na území Slovenska:

- dva centralizační regiony – Západoslovenský a Východoslovenský;
- dva koridorové regiony – Severoslovenský (Bratislava – Žilina – Poprad – Prešov – Košice) a Jihoslovenský (Trnava – Nitra – Zvolen – Rožňava – Košice), které jsou oddělené od sebe středoslovenskou horskou bariérou (Strážovské vrchy, Žiar, Kremnické vrchy, Veľká Fatra, Starohorské vrchy, Nízke Tatry, Volovské vrchy, Čierna hora).

Uvedené koridory propojují dvě hlavní dopravně-urbanizační centra Slovenska: Bratislavu a Košice. Hierarchicky nejvyšší prvky dopravní infrastruktury se vážou na sídla nejvyšší úrovně důležitosti, s klesajícím významem sídel klesá zpravidla i hierarchická úroveň komunikací, kterými jsou propojeny (Lukniš 1985).

### **Silniční doprava**

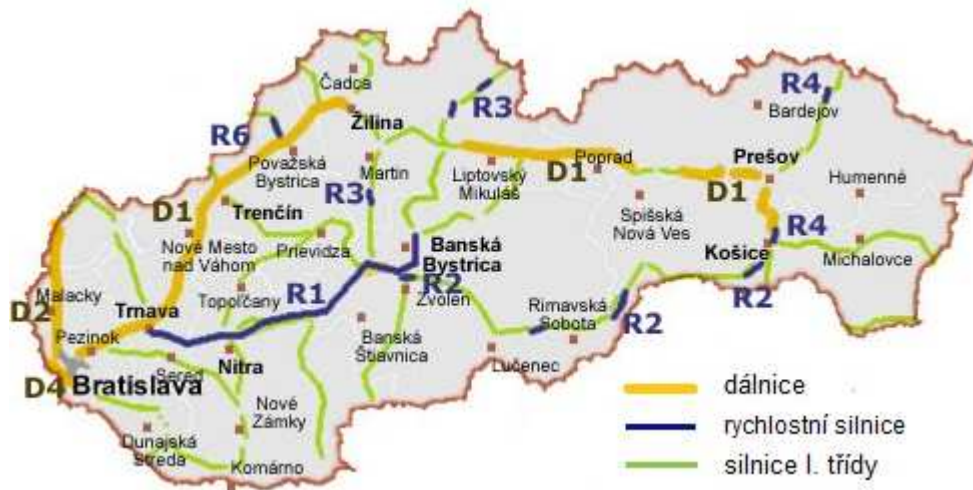
Silniční doprava představuje nejdynamičtější druh dopravy současnosti. Jedním z nejvýraznějších trendů v současném (nejen slovenském) CR je doprava v rámci vlastních možností, kde je dominantní doprava účastníků CR vlastním dopravním prostředkem. Turisté proto upřednostňují takové lokality, které jsou z hlediska dopravy velmi dobře a snadno dostupné, čili území, které mají bohatou a kvalitní dopravní síť. Důraz by proto měl být věnován zejména rozvoji silniční dopravní infrastruktury.

Rozsah a prostorová lokalizace dosud vybudované sítě dálnic a rychlostních komunikací nám znázorňují skutečnost, že zejména regiony jižní části středního Slovenska a východního Slovenska jsou postiženy nedostatečným propojením na dálniční systém. Právě nízký podíl dálnic představuje největší nedostatek silniční infrastruktury Slovenska (viz Obrázek č. 13).

Dálnice spolu s rychlostními cestami a silnicemi I. třídy jsou komunikacemi mezinárodního a národního významu. Vytvářejí základní kostru silniční sítě Slovenska. Dálnice mají v dopravní síti jako i v ekonomickém a sociálním vývoji regionů osobitou roli a zvláštní význam. Hierarchicky jde o nejvyšší silniční propojení, silniční stavbu, přičemž kopírují trasy největší existující i předpokládané dopravní zátěže. Slouží jako komunikační linie nejen svému bezprostřednímu okolí, ale i regionem ve vzdálenosti desítek km od nich. Silnice I. třídy jsou důležité pro mezinárodní a celostátní silniční dopravu, vzájemné propojení regionů, sídel

samosprávných krajů, okresů, propojení se silniční sítí sousedních zemí a zajišťují dopravní obslužnost celého území. Silnice II. třídy spojují centra regionů a doplňují tak síť dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy, ve výjimečných případech plní i funkci v mezinárodních přepravách (především v příhraničních oblastech). Silnice III. třídy mají největší podíl na délce silniční sítě. Jde o komunikace regionálního až lokálního významu a zajišťují napojení venkovských obcí na silniční síť vyšší úrovně (Halás 2005).

**Obrázek č. 13: Hlavní silniční tahy Slovenska**



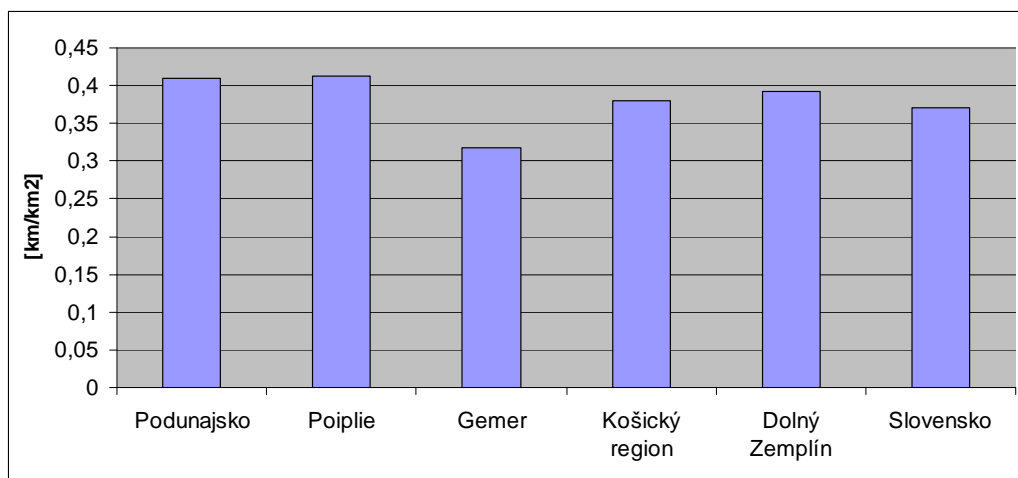
Zdroj: [www.benzin.sk](http://www.benzin.sk) (2014), vlastní úprava

Současný stav dopravní infrastruktury je charakterizován relativně hustou sítí silnic, avšak s nízkým podílem silnic vyšších tříd (dálnice a rychlostní komunikace). Aktuální celková délka silniční sítě ve správě státu je 17 954 km. Na tomto čísle se významně podílejí především silnice III. třídy v celkové délce 10 379 km, ale i silnice II. třídy v délce 3617 km, nakonec silnice I. třídy v celkové délce 3291 km. Dálnice představují pouze 420 km (Slovenská správa ciest; stav k 1. 1. 2014, viz Příloha č. 6). Hustota silniční sítě se blíží k úrovni průměru zemí EU, problémem zůstává nízký podíl dálnic a rychlostních komunikací. V tomhle směru patří Slovensko k zemím v EU s nejnižším podílem (Národní strategický referenčný rámec 2007–2013).

Při analýze silniční sítě je důležité hodnocení délky cest jednotlivých kategorií a jejich kvalita. Základní údaje, které jsem získala z internetových stránek Slovenské správy ciest (údaje k 1. 1. 2014), umožnily pracovat s proměnnými jako délka silniční sítě podle jednotlivých kategorií ve vybraných regionech ČR, podíl silniční sítě v km na tisíc trvale bydlících obyvatel a hustota silniční sítě (v km na 1 km<sup>2</sup>), viz Graf č. 4 a Graf č. 5.

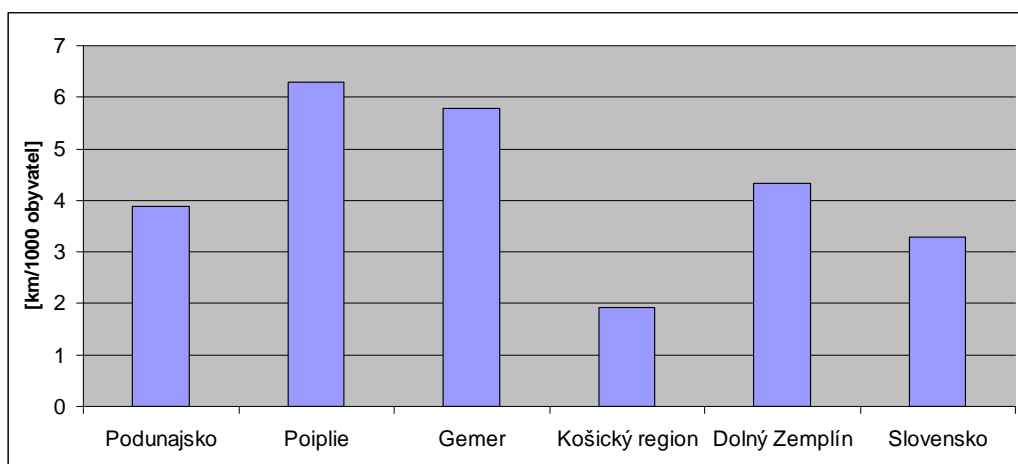
Současná situace v oblasti cestní sítě ve vybraných regionech ČR je detailně zmapována v Příloze č. 6.

**Graf č. 4: Hustota silniční sítě ve vybraných regionech CR a na Slovensku v roce 2014**  
[km/km<sup>2</sup>]



Zdroj: Slovenská správa ciest 2014, vlastní zpracování

**Graf č. 5: Hustota silniční sítě ve vybraných regionech CR a na Slovensku v roce 2014**  
[km/1000 obyvatel]



Zdroj: Slovenská správa ciest 2014, vlastní zpracování

V regionu Podunajsko se nenacházejí žádné dálniční tahy, což je ale vyváženo hustou sítí silnic I., II. a III. třídy. V Podunajsku je v provozu celkově 1441 km silnic, což tvoří přibližně 8 % celkové délky silniční komunikace na Slovensku a 24 % celkové délky všech pěti zkoumaných regionů (k 1. 1. 2014). Silnice I. třídy tvoří 18,1 % (260 km), silnice II. třídy 24,7 % (356 km) a silnice III. třídy 57,2 % (824 km) Podunajského regionu.

Silniční síť regionu vytváří dobré spojení s ostatními územími Slovenska, především s hlavním městem, ale i se zahraničím.

Hlavní silniční komunikace ve směru západ-východ:

- cesta I/63 Bratislava – Štúrovo: má nadregionální význam, spojuje města Šamorín, Dunajskú Stredu, Veľký Meder, Komárno a Štúrovo; úsek Bratislava – Veľký Meder je



součástí mezinárodní silnice E 575, která je nasměrována přes Medveďov do Maďarska; v Štúrově má napojení na silnici I/76;

- cesta I/75 Sládkovičovo – Lučenec.

Hlavní silniční komunikace ve směru sever-jih:

- cesta I/64 – státní hranice SR/MR – Komárno – Nové Zámky – Nitra – Topolčany – Prievidza – Žilina, s napojením na dálnici D1;
- cesta I/76 Štúrovo – Želiezovce – Hronský Beňadik, kde se napojuje na rychlostní cestu R1.

Na území Podunajska se nachází čtyři silniční hraniční přechody mezi Slovenskem a Maďarskem: Medveďov – Vámosszabadi, Komárno – Komárom, Štúrovo – Esztergom, Salka – Letkés.

15 km jižně od města Komárno na území MR prochází dálnice M1 – Vídeň-Budapešť, která plní i funkci evropských silničních tras E 60 a E 75.

Co se týče hustoty silniční sítě, její úroveň ( $0,41 \text{ km/km}^2$ ) výrazně převyšuje celostátní hodnotu ( $0,37 \text{ km/km}^2$ ) (viz Graf č. 4 a Graf č. 5). Podunajsko a Poiplie mají (se stejnou hodnotou) nejhustší silniční síť mezi vybranými pěti regiony na  $1 \text{ km}^2$ .

Region Poiplie také nedisponuje vybudovanou dálniční komunikací. Tento nedostatek kompenzuje hustá síť silnic I., II. a III. třídy. Zároveň má největší zastoupení silnic I. třídy v rámci pěti regionů, kterými se zabýváme. V regionu se nachází 1765 km silnic, což je signifikantně více než v ostatních námi zkoumaných regionech CR. Silnice I. třídy tvoří 19,3 % (340 km), silnice II. třídy 17,5 % (309 km) a silnice III. třídy 63,2 % (1114 km).

Poiplie leží na křižovatce hlavních silnic spojujících Bratislavu s Košicemi a Budapešť s Varšavou. Jeho územím procházejí cesty mezinárodního významu, E 571 a E77 v délce 88,44 km.

Regionem dále procházejí následující významné silniční tahy:

- severojižním směrem: silnice I/66 zařazené do evropské silniční sítě jako E77 (státní hranice PL/SR – Dolný Kubín – Ružomberok – Banská Bystrica – Zvolen – Krupina – SR/MR), silnice I. třídy I/75, která je spojnicí měst Bratislava a Košice a silnice I/76 s napojením na rychlostní silnici R1.
- západně-východním směrem: silnice I/50, taktéž zařazené do evropské silniční sítě pod označením E571 (jedná se o tzv. jižní cestu Košice – Rožňava – Rimavská Sobota – Lučenec – Zvolen – Nitra – Bratislava) a I/51, která je napojena na rychlostní silnici R1.

Stav silniční infrastruktury se celkově v regionu Poiplie vyznačuje relativně velkou hustotou, ale nízkým podílem silnic vyšší kategorie. Hustota silniční sítě je největší ze všech regionů CR, kterými se zabýváme ( $0,41 \text{ km/km}^2$ ,  $6,29 \text{ km/1000 obyvatel}$ ; viz Graf č. 4 a Graf č. 5).

Region spojuje s Maďarskem silniční hraniční přechody Vyškovce nad Ipľom – Tésa, Šahy – Parassapuszta, Slovenské Ďarmoty – Balassagyarmat, Kováčovce (Peťov) – Szécsény, Trenč

(Rároš) – Nógrádszakál (Ráróspusztá), Kalonda – Ipolytarnóc, Šiatorská Bukovinka – Salgótarján.

Ani region Gemer nemá vybudovanou dálniční síť, ale na jeho území se nachází část rychlostní cesty R2 (v délce 18 km). Silnice I třídy jsou v rámci silniční infrastruktury regionu zastoupeny přiměřeně. Nejvyšší zastoupení mají opět silnice III. třídy a to s podílem téměř 56 %, za nimi následují silnice II. třídy (24,5 %) a silnice I. třídy, které tvoří 3 úseky o souhrnné délce 200 km a jejichž podíl na celkové délce silnic představuje 18,7%.

Okresem prochází silnice mezinárodního významu I/50 (E571) spojující Bratislavu s Košicemi (západ s východem jižním koridorem), cesta první třídy I/67 (směr MR/SR – Domica – Rožňava – Poprad – SR/PL) a cesta I/72 (Rimavská Sobota – Brezno – Podbrezová – Liptovský Hrádok).

Územím okresu je vedena trasa rychlostní komunikace R2, která po dobudování bude zajišťovat rychlé a kvalitní dopravní propojení regionu s centrální oblastí Slovenska, jakož i k rozhodujícím těžištím osídlení SR – Bratislava a Košice.

Ve srovnání se slovenskou průměrnou hustotou silniční sítě se jeví dané území jako podprůměrné, jelikož slovenský průměr dosahuje 0,37 km silniční sítě na 1 km<sup>2</sup> území a průměr regionu pouze 0,32 km (nejnižší hodnota mezi námi studovanými regiony; viz Graf č. 4).

Na území Gemeru se nacházejí čtyři silniční hraniční přechody: Tachty – Cered, Lenartovce – Bánréve, Král – Bánréve, Domica – Aggtelek.

Košický region je vybaven silniční sítí o celkové délce 675 km, zahrnující i jediný dálniční úsek o délce 5,4 km (0,8 % všech slovenských dálnic). Rychlostní silnice tvoří 3,9%, silnice I. třídy tvoří 20,2%, silnice II. třídy tvoří 16,9%, silnice III. třídy 61,9% všech silnic regionu (viz Příloha č. 6).

Tento region má velký potenciál z hlediska dopravy a to nejen v rámci Slovenska, ale v rámci evropského dopravního prostoru. Územím Košického regionu totiž procházejí evropské silniční tahy E571 (Bratislava – Zvolen – Rožňava – Košice) a E50 (hranice ČR/SR – Žilina – Košice – Michalovce – hranice SR/Ukrajina). Tyto mezinárodní koridory komunikačně propojují region se sousedními státy – Polskem, Maďarskem, Ukrajinou a nepřímo i s dalšími státy střední Evropy. Rychlostní cesta R4 spojuje krajské město Košice se státní hranicí s Maďarskem u obce Milhosť. Tato část R4 měří 14,190 km a má spojit Košice s městem Miskolc v Maďarsku.

Silniční hraniční přechody do Maďarska najdeme na pěti místech: Hosťovce – Tornanádaska, Hosťovce – Hidvégyardó, Buzica – Szemere, Milhosť – Tornyosnémeti, Trstené pri Hornáde – Kéked, Skároš – Hollóháza.

Z hlediska silniční infrastruktury je Dolný Zemplín v porovnání s ostatními regiony méně rozvinutý. Je to způsobeno zejména malým zastoupením silnic vyšší kategorie. Územím v současné době neprochází silniční komunikace nejvyšší kategorie (dálnice, rychlostní cesty),

v regionu se pouze nacházejí silnice I., II. a III. třídy a silnice mezinárodního významu E50. Nejmenší podíl v regionu tvoří silnice I. třídy, jejichž celková délka je 168 km (16,3% všech silnic regionu). Nejvyšší podíl na celkové délce silniční sítě mají cesty III. třídy, a to až 65,9%. Silniční síť nižších hierarchických stupňů je ale v relativně dobrém stavu a poskytuje dostatečné množství silničních komunikací.

Přímo územím regionu vede mezinárodní silniční tah E50 s propojením na Ukrajinu. Tato důležitá silniční komunikace vede Evropou ve směru západ – východ a spojuje pobřeží Atlantiku a Kaspického moře. Na území regionu Dolný Zemplín vede po silnici I/50 přes Michalovce na hraniční přechod Vyšné Nemecké.

Ve směru sever – jih nadřazenou síť tvoří silnice I/18 (Michalovce – Strážske). I/79 spojuje Vranov nad Topľou a obec Čierna při státní hranici s Ukrajinou.

Stav silniční infrastruktury se celkově v regionu Dolný Zemplín vyznačuje relativně velkou hustotou: 0,39 km/km<sup>2</sup> a 4,32 km/1000 obyvatel (viz Graf č. 4 a Graf č. 5). Obě hodnoty jsou vyšší než celostátní průměr.

Výhodou území je, že přímo sousedí s územími Maďarska a Ukrajiny, nimiž je hustě propojeno silničními hraničními přechody (Slovenské Nové Mesto – Sátoraljaújhely, Streda nad Bodrogom – Karos, Veľký Kamenec – Pácin, Pribeník – Lácacséke, Veľké Trakany – Zemplénagárd, Vyšné Nemecké – Užhorod, Veľké Slemence – Maly Slemenci).

## **Dostupnost**

Zhodnocení prostorových rozdílů ve vybavenosti dopravní infrastrukturou je složitá a komplexní problematika, ve které hraje roli velké množství faktorů, včetně geografické polohy, přírodních poměrů, historického vývoje, ekonomických ukazatelů, využití krajiny, osídlení.

Jedna z možností, jak hodnotit rozdíly ve vybavenosti dopravní sítě v daných regionech je dostupnost. Z hlediska přemísťování turistů je důležité nejen propojení mezi zdrojovou oblastí a cílovou destinací, ale také přeprava turistů v rámci regionu CR. Zkoumání dostupnosti v souvislosti s konkurenceschopností turistických destinací má opodstatnění díky skutečnosti, že dobrá dopravní dostupnost regionu a efektivní dopravní systém na jeho území jsou důležitými předpoklady rozvoje CR v regionu.

Dostupnost můžeme jednoduše chápat jako lehkost dosažení místa nebo služby z ostatních měst, kterou můžeme měřit např. ujetou vzdáleností, vynaloženými cestovními výdaji nebo dobou trvání cesty (Clark 1990).

V této práci jako jednotky dostupnosti jsem použila skutečnou fyzickou vzdálenost a časovou vzdálenost.

Skutečná fyzická vzdálenost je definována jakožto vzdálenost mezi dvěma místy, která je rovna délce dopravní cesty spojující tato místa. Obyčejně se tím rozumí nejkratší cesta na základě

délky. Tento způsob vyjádření vzdálenosti dvou míst, jako délky nejkratší dopravní cesty, která je spojuje, patří spolu s časovou vzdáleností k nejčastěji používaným (např. Bezák a Michniak 1999, Michniak 2000).

Časová vzdálenost je délka cesty mezi dvěma místy měřená v časových jednotkách, tj. v hodinách nebo minutách (Bruinsma, Rietveld 1998, Gutiérrez 2001, Rölc 2001). Podobně jako v předchozím případě, se tím obvykle rozumí nejkratší časová vzdálenost.

Jedním z důležitých předpokladů rozvoje CR je budování dopravní infrastruktury, jako jsou např. dálnice a rychlostní silnice. Důležitým faktorem ovlivňujícím pozici jednotlivých středisek je proto dostupnost nejbližší dálnice, resp. rychlostní silnice.

Při zpracování dostupnosti regionů od dálniční sítě a rychlostních cest jsem čerpala z diplomové práce M. Babjaka „Diaľničná sieť Slovenska a regionálny rozvoj“ (2009). Autor ve své práci použil tři parametry (d1, d2, d3) pro měření cestní vzdálenosti v km, a další tři parametry (t1, t2, t3) pro časové vyjádření dostupnosti regionů (okresů v jeho případě).

Parametry cestní vzdálenosti:

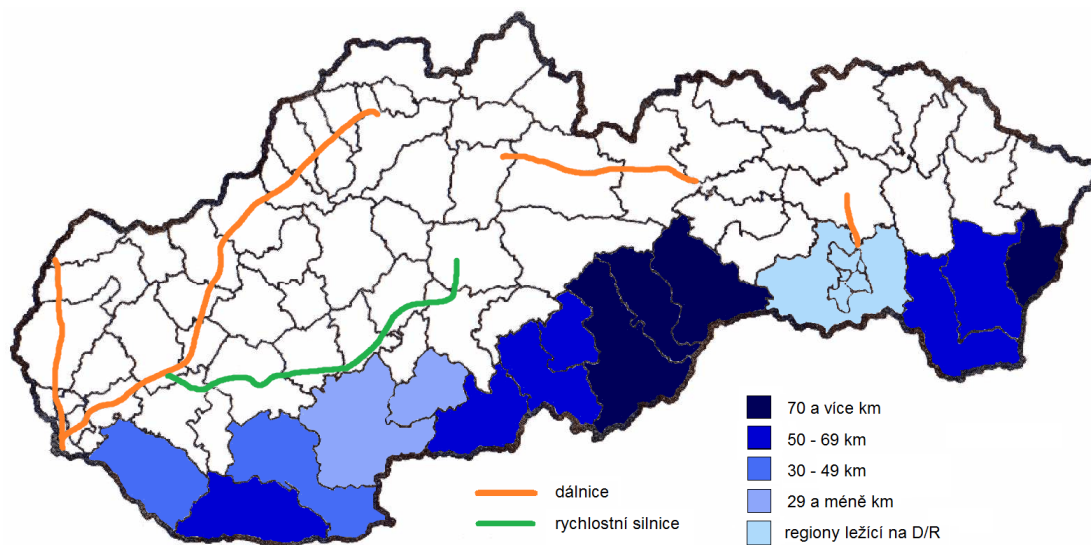
- d1 – skutečná fyzická vzdálenost (v km) k nejbližšímu zprovozněnému úseku dálnice nebo rychlostní silnice, přičemž podmínkou je, aby délka takového úseku měřila (k 1. 1. 2014) minimálně 20 km; Tuto minimální délku vymezuje s důvodem, že kratší úseky nehrají významnou úlohu v meziregionální přepravě a tedy i jejich současný vliv na dynamiku regionálního vývoje je nízký;
- d2 – skutečná fyzická vzdálenost (v km) k nejbližší části výše popsaného rozsáhlejšího systému dálnic a rychlostních silnic v západní a jihozápadní části Slovenska. Jedná se o soubor dálnice a rychlostních cest spojujících Bratislavu s ostatními částmi Slovenska, který je ohraničen na západě hranicí s ČR, na jihu Bratislavou a hranicí s MR, na východě Banskou Bystricou a na severu městskou částí Žilina-západ;
- d3 – skutečná fyzická vzdálenost (v km) k nejbližší části rozsáhlejšího souvislého systému dálnic a rychlostních silnic včetně dálničních systémů sousedních zemí spojujících Bratislavu s ostatními částmi Slovenska.

Parametry časové dostupnosti t1, t2 a t3 podléhají rovnakému principu tvorby definice (podle indexu), rozdíl je v tom, že kilometrovou vzdálenost nahradíme časovou vzdáleností.

Babjak (2009) při zjišťování parametrů d1, d2 a d3 použil nejkratší vzdálenost (po silnici v km) příslušného regionu od nejbližší křižovatky s dálnicí nebo rychlostní cestou. Pro měření uvedených vzdáleností využil centra okresních měst, které reprezentují populační i hospodářské jádra regionů. V případě parametrů t1, t2 a t3 byla použita nejkratší časová vzdálenost.

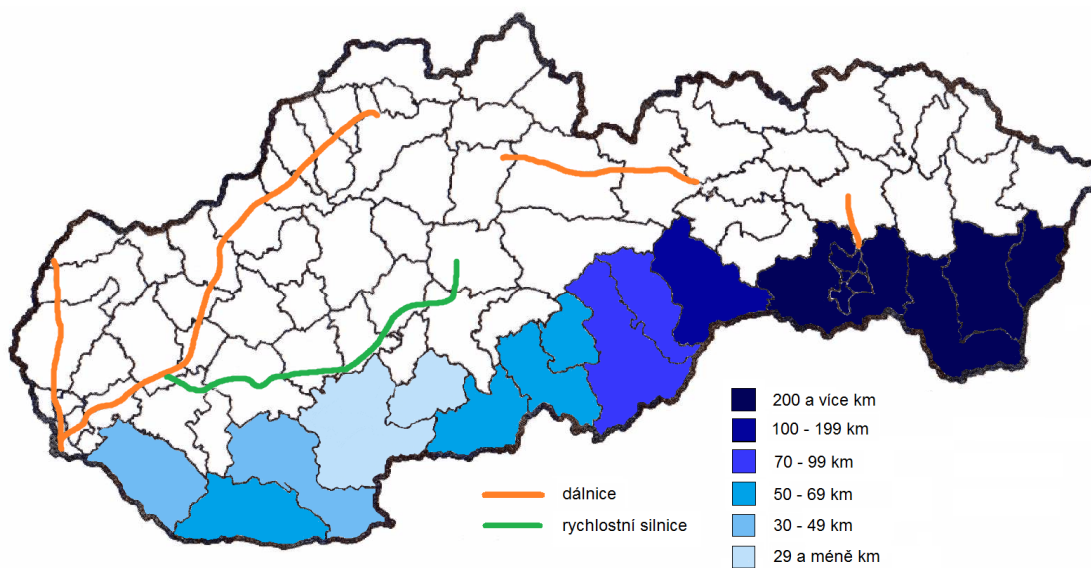
Pro potřebu mé práce jsem postupovala stejným způsobem (hodnoty jednotlivých parametrů jsem zjistila použitím internetové stránky [mapy.atlas.sk](http://mapy.atlas.sk)) (viz Příloha č. 7).

Obrázek č. 14: Dostupnost d1 dálniční sítě (k 1. 1. 2014)



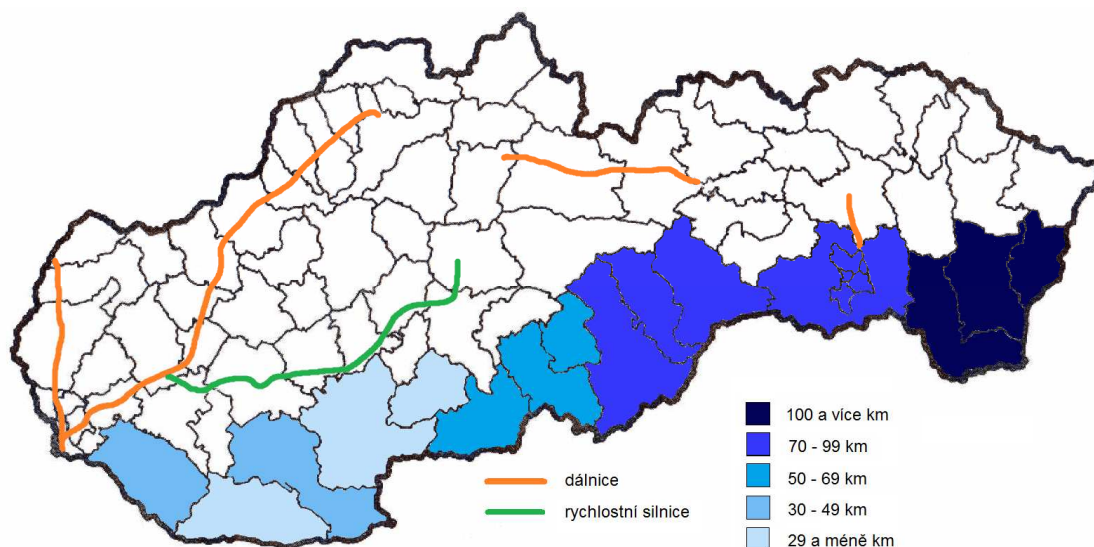
Zdroj: mapy.atlas.sk, vlastní zpracování

Obrázek č. 15: Dostupnost d2 dálniční sítě (k 1. 1. 2014)



Zdroj: mapy.atlas.sk, vlastní zpracování

Obrázek č. 16: Dostupnost d3 dálniční sítě (k 1. 1. 2014)



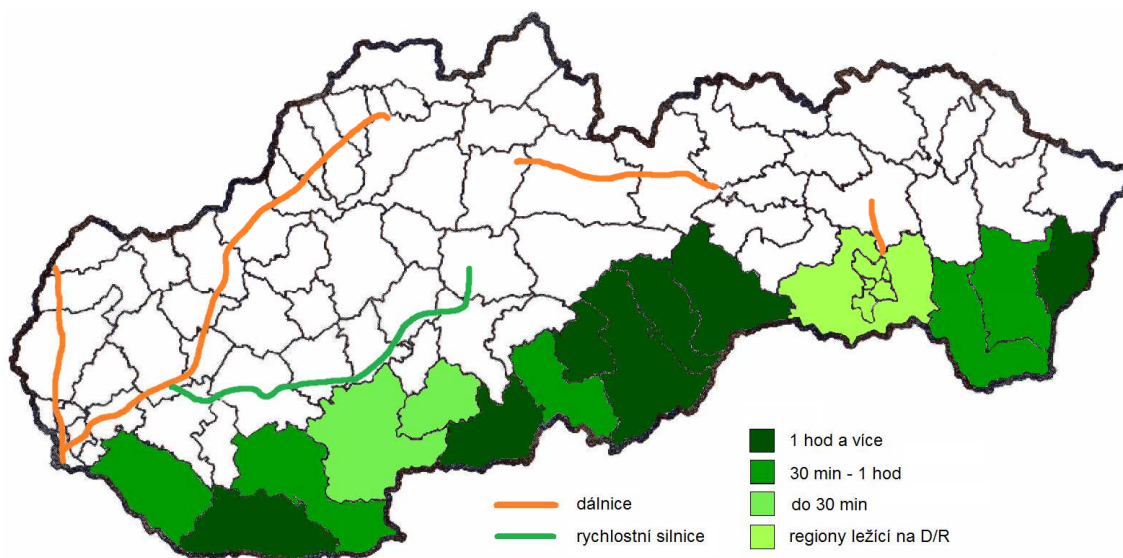
Zdroj: mapy.atlas.sk, vlastní zpracování

Regiony na východ od středu Slovenska (Gemer, Košický region, Dolný Zemplín) mají nepříznivou silniční infrastrukturu, zejména z hlediska kvality silniční sítě. Přestože tyto oblasti mají poměrně hustou komunikační síť, nenachází se na jejich území dálnice, ani souvislá síť rychlostních silnic (zprovozněné úseky o délce nejméně 20 km). Navíc nemají ani dobrou prostorovou, ani časovou dostupnost na hlavní silniční linie Slovenska. Nejnepříznivější hodnoty ukazatele d1 a d2 vykazují regiony Gemer a Dolný Zemplín (východní část), jež jsou od nejbližší slovenské dálnice nebo rychlostní silnice vzdáleny více než 70 km (viz Obrázek č. 14 a Obrázek č. 15). Jak je patrné z Obrázku č. 16, maďarský dálniční systém je pro východní regiony mnohem dostupnější, než ta slovenská.

Situace Košického regionu je poněkud příznivější z hlediska parametru d1: má dobrou dostupnost na část dálnice D1, která jej spojuje s dalším krajským městem, Prešovem. V případě parametru d2 se už ale řadí mezi regiony s nejhorší dostupností k rozsáhlejšímu systému dálnic a rychlostních silnic v západní a jihozápadní části Slovenska. Je na místě konstatovat, že tyto tři regiony jsou nejvíce izolovány od „velké silniční infrastruktury“ Slovenska.

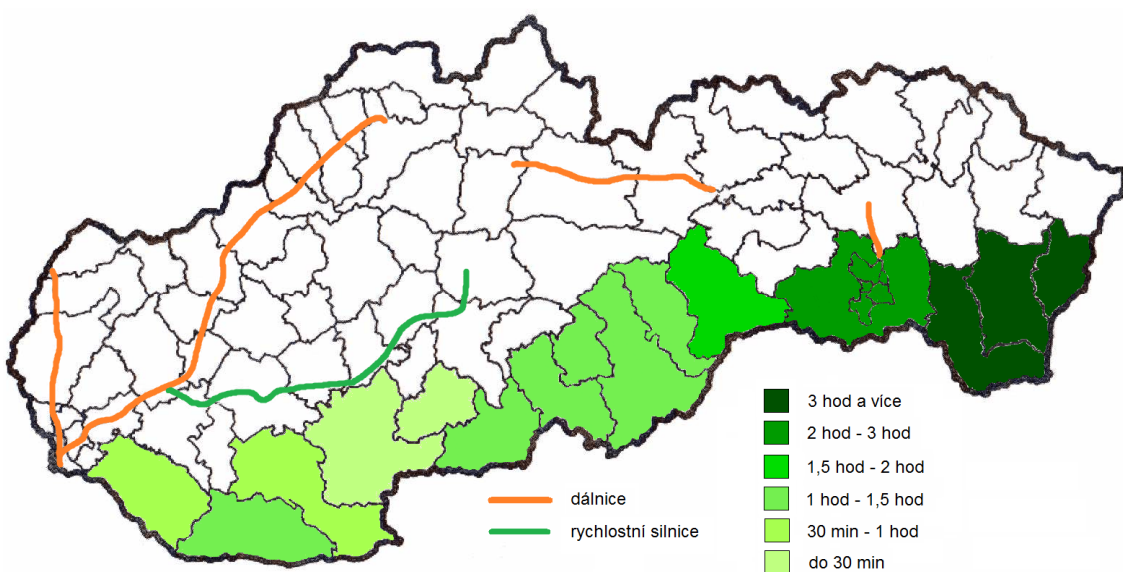
Je dále jasné, že čím víc se přibližujeme k hlavnímu městu, tím se situace zlepšuje v dostupnosti regionu na kvalitnější silnice. Jak region Poiplie, tak region Podunajsko leží blízko rychlostní silnice R1 a dálnice D1 (v obou případech do 70 km, viz Obrázek č. 14 a Obrázek č. 15).

Obrázek č. 17: Dostupnost t1 dálniční sítě (k 1. 1. 2014)



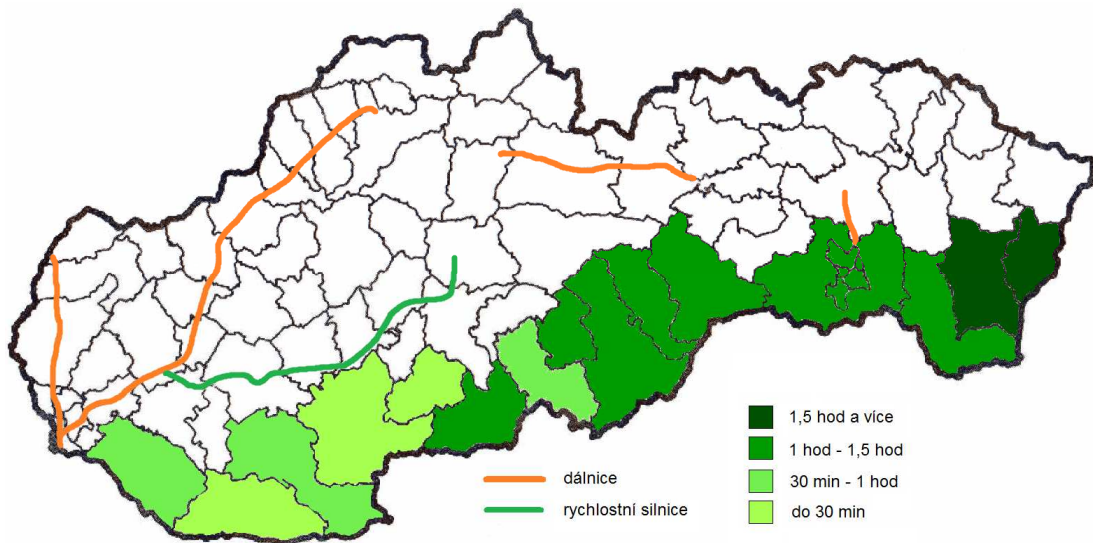
Zdroj: mapy.atlas.sk, vlastní zpracování

Obrázek č. 18: Dostupnost t2 dálniční sítě (k 1. 1. 2014)



Zdroj: mapy.atlas.sk, vlastní zpracování

Obrázek č. 19: Dostupnost t3 dálniční sítě (k 1. 1. 2014)



Zdroj: mapy.atlas.sk, vlastní zpracování

Při výběru destinace CR může časová dostupnost někdy hrát větší roli, než-li fyzická vzdálenost. Místa čím rychleji dosažitelné se mohou jevit atraktivnější při rozhodování. Podle Obrázku č. 18 s parametrem  $t_2$  (tj. jak dlouho trvá, kým se člověk dostane k souvislému síti dálnic a rychlostních silnic v západní části Slovenska) nejlepší hodnoty dosahují zase Podunajsko a Poiplie a také západní část Gemeru (dostupnost do 1,5 hodin). Košický region a Dolný Zemplín vykazují při tomto parametru vysoké hodnoty, 3 až 4 hodiny. Časová dostupnost těchto dvou regionů se zlepšuje, bereme-li v potaz parametr  $t_3$ , tj. dostupnost regionů k souvislému dálničnímu systému, spojující Bratislavu s ostatními regiony, včetně zahraničních dálničních systémů, viz Obrázek č. 19. V našem případě připadají v úvahu pouze dálnice v Maďarsku. Ze západního Slovenska je možné se dostat na východ Slovenska po maďarské dálnici pohodlněji a rychleji, jelikož od maďarsko-rakouské hranice při obci Hegyeshalom vedou dálnice M1 a M3 po severní části Maďarska až k obci Őr, vzdálené zhruba 50 km od maďarsko-slovensko-ukrajinské hranici. Musím ale souhlasit s autorem výše zmíněné práce (Babjak 2009), že ani dostupnost této dálnice nemá žádný významný vliv na hospodářské výsledky a rozvoj těchto regionů.

### Cykloturistika

Cykloturistika je fenomén, který výrazně ovlivňuje i rozvoj CR. Na Slovensku je vyznačeno 530 cykloturistických tras v celkové délce 9 630 kilometrů (Štratégia rozvoja cestovného ruchu do roku 2020, 2013).

Cyklistické stezky na Slovensku jsou značeny podle normy STN 01 8028 "Cykloturistické značenie". V souladu s touto normou jsou cyklostezky na Slovensku rozděleny dle vhodnosti kol a podle barevnosti.



Podle vhodnosti se dělí na trasy pro silniční a horskou cykloturistiku.

Podle barevnosti se rozlišují následující trasy:

- červené – značí cyklomagistrály a dálkové cyklostezky;
- modré – paralelní cyklostezky k dálkovým cyklomagistrálám, nebo delší regionální trasy;
- zelené – středně náročné trasy, okruhy zdraví;
- žluté – krátké odbočky a spojky.

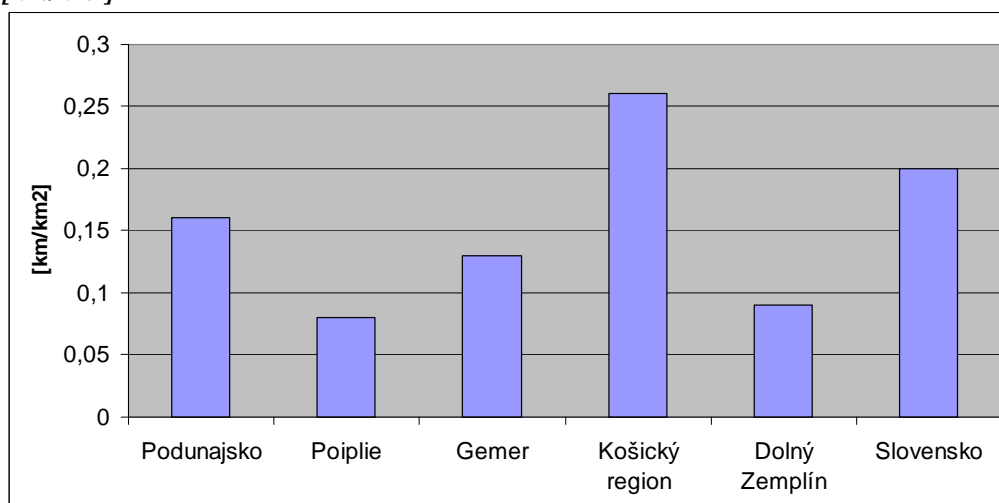
Ve vybraných regionech bylo identifikováno celkově 2053 kilometrů značených cyklistických tras. Tabulka č. 2 uvádí délku všech cyklostezek vzhledem k hierarchii značení v jednotlivých regionech. Podobně jako v případě silniční sítě, uvádím také hustotu cyklostezek v jednotlivých regionech ČR a na Slovensku (Graf č. 6).

**Tabulka č. 2: Sumarizace značených cyklostezek ve vybraných regionech ČR**

Region	červená (v km)	modrá (v km)	zelená (v km)	žltá (v km)	spolu (v km)
Podunajsko	260	34	243	12,5	549,5
Poiplie	182	85,3	63,2	33,6	364,1
Gemer	179,7	116	80	52	427,7
Košický region	186,5	152,8	118,3	5,5	463,1
Dolný Zemplín	40	14,8	179	14,8	248,6
Celkem	848,2	402,9	683,5	118,4	2053

Zdroj: www.oma.sk 2014

**Graf č. 6: Hustota cyklostezek ve vybraných regionech ČR a na Slovensku v roce 2014 [km/km<sup>2</sup>]**



Zdroj: www.oma.sk 2014, vlastní zpracování

V celém regionu Podunajsko jsou velmi dobré podmínky pro cykloturistiku, a to vzhledem k nížinnému, mírně zvlněnému terénu, jakož i poměrně slabé frekventovanosti místních dopravních komunikací.

Přes region procházejí i dvě velmi důležité cyklistické trasy. První je mezinárodní Dunajská cyklistická trasa. Dunajská cyklostezka je jednou z neznámějších a nejnavštěvovanějších cyklostezek v Evropě. Vede od symbolického pramene Dunaje v Donaueschingen v Německu až k ústí Dunaje do Černého moře u města Tulcea v Rumunsku. Na Slovensku začíná u hraničního přechodu Berg a končí u Štúrova. Je dlouhá 168 km a vede podél dunajské hráze. Za bratislavským Přístavním mostem se rozděluje na pravobřežní a levobřežní větev, přičemž obě větve se opět spojí na přehradní hrázi Gabčíkovo. Z Komárna do Štúrova je neznačený. Tvoří část trasy EuroVelo 6 ze sítě evropských cyklotras EuroVelo.

Druhou trasou je Vážska cyklomagistrála, která spojuje Žilinu a Komárno. Napojuje se na mezinárodní Dunajskou cyklistickou trasu v Komárně u soutoku řek Dunaj a Váh. Vážska cyklomagistrála je jedna z nejdelších cyklostezek na Slovensku. Její celková plánovaná délka je kolem 250 kilometrů. Značena je v úseku Piešťany-Žilina a Kolárovo-Komárno. Je rovněž napojena na český systém cykloturistických tras.

Spolu je v regionu Podunajsko 550 km cyklotras (cca. 22 tras), s čím se zařazuje na první místo v délce cyklostezek v našem meziregionálním srovnání.

Podobně jako region Podunajsko, má Poiplie také vhodné podmínky pro cykloturistiku. Na území regionu vede 364 km cyklotras (cca. 28 tras).

Nejpozoruhodnější trasy jsou Pohronská cyklomagistrála, Hontianska cykomagistrála, Novohradská cyklomagistrála a Cyklomagistrála Poiplie. Pohronská cyklomagistrála by měla spojovat Podunajsko se Zvolenem dolinou Hronu. V současnosti je z ní vyznačen pouze krátký úsek při Levicích. Ipeľská cyklomagistrála by měla spojovat pramen řeky Ipeľ s Dunajskou cyklostezkou v Štúrově. V současnosti je trasa vyznačena od pramene řeky Ipeľ přes Poltár a Lučenec do doliny Ipľa při maďarské hranici.

V Gemeru se nachází 44 cyklostezek celkové délce 428 km. Nejvýznamnější z nich jsou Cyklomagistrála Slovenský kras, Cyklostezka Márie Sěči, Rudohorská cyklomagistrála, Cyklomagistrála Liptov – Horehronie – Gemer a Cyklomagistrála Blehu.

Plánovaná Rudohorská cyklomagistrála by měla spojovat střední Slovensko s Košicemi. Vyznačen je zatím úsek ze Zvolena přes Detvu do Hnúšťě. Cesta pokračuje dále přes Rožňavu a pod hrad Krásna Hôrka do Košic.

Cyklomagistrála Slovenský kras se snaží propojit všechny lokality v okolí NP Slovenský kras jednou trasou v podobě okruhu. Vede kolem Domice, Gombasecké jeskyně, pod Turnianský hrad a Krásnu Hôrku přes Betliar do Plešivce. Trasa je náročnější na převýšení s krátkými úseky polních a lesních cest.

Na území Košického regionu najdeme 462 km cyklostezek, s čím následuje region Podunajsko na druhém místě v celkové délce cyklistických tras. Většinou se jedná o krátké cyklostezky.

Cyklotrasa Hornád – Torysa: Cyklostezka dlouhá 30 kilometrů prochází příjemným prostředím povodí řek Torysa a Hornádu, východně od města Košice. Zpočátku prochází povodím řeky Hornád, pak řeky Torysa, přes vesničky Vyšná a Nižná Hutka. Do Košic se dostaneme z východu přes chatovou osadu. Jedná se o rekreační trasu ke soutoku východoslovenských řek. Okruh navazuje na trasu Hornád s délkou přes 35 kilometrů.

Region Dolného Zemplína je vynikající oblastí pro rozvoj cykloturistiky, zvláště pro tvorbu tras pro méně zdatné cyklisty, protože většina území se nachází na Východoslovenské nížině. Je tady relativně hustá síť silnic nižší třídy (druhé a třetí) s malou frekvencí silničního provozu.

Navzdory této skutečnosti v tomto regionu se nachází nejméně cyklotras s nejkratší souhrnnou délkou v porovnání s ostatními 4 regiony. Celkově se nachází v regionu Dolný Zemplín 17 tras, měřící dohromady 248 km.

Zajímavou cyklostezkou v oblasti je například cyklostezka kolem Zemplínské Šíravy v délce 33 kilometrů a Okruh kolem Morského oka. Okruh kolem Morského oka vede po Vihorlatských lesních cestách. Trasa je ale náročná na převýšení, proto je určena pouze zdatným cyklistům na horských kolech.

Nakonec spomeneme Dolnozemplínskou cyklomagistrálu (50 km). Výchozím bodem trasy je rekreační oblast Izra uprostřed Slanských vrchů. V blízkosti se nachází hraniční přechod pro pěší do Maďarska (Pusztafalu). Trasa prochází vinařskou oblastí Tokaj a končí při zámečku F. Rákócziho v Borši.

## **Železniční doprava**

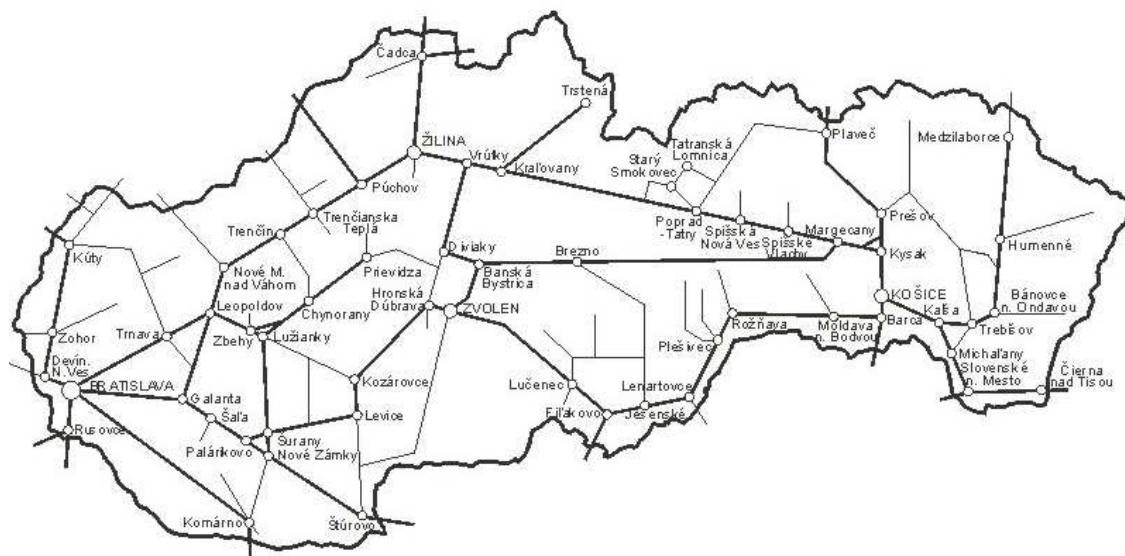
Na současnou podobu železniční sítě Slovenska vplývalo množství různých faktorů, především faktory fyzicko-geografické, ale značný byl též vliv státoprávního uspořádání, sídelní struktury a rozložení hlavních administrativních a hospodářských center (Pšenka 2009).

Po druhé světové válce se výstavba železničních tratí na Slovensku výrazně zpomalila – tratě vybudované po roce 1948 představují necelé 3 % stávající délky železniční sítě, zejména z důvodu růstu významu konkurenční silniční a letecké přepravy. Dále od 60. let 20. století lze sledovat postupné zrušení a zánik železničních tratí (Hornák 2004). Význam železniční dopravy v přepravě osob neustále klesá na Slovensku – její podíl na počtu přepravených cestujících (bez osobních automobilů a městské hromadné dopravy) se v současnosti pohybuje na úrovni kolem 13,3 % (SŠÚ).

Dominantní roli v železniční přepravě hrají tratě mezinárodního významu (viz Obrázek č. 20), jmenovitě:

- Česká republika – Kúty – Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo – Maďarsko;
- Bratislava – Žilina – Poprad – Košice – Čierna n. Tisou – Ukrajina;
- Česká republika/Polsko – Čadca – Žilina;
- Leopoldov – Nové Zámky – Zvolen – Lučenec – Košice.

**Obrázek č. 20: Železniční síť Slovenska**



Zdroj: Železnice Slovenskej republiky

Podunajsko má z hlediska železniční dopravy dobrou polohu. Území je napojen na evropský železniční systém (trať Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo – Maďarsko). Z Komárna vede železnice přes železniční most do Maďarska.

Regionem Poiplie prochází část hlavního jižního železničního Bratislava – Nové Zámky – Zvolen – Filakovo – Rožňava – Košice, s možností napojení do Maďarska (Filakovo – Salgótarján). Celkově je region řídce vybaven železničními tratěmi.

Nejvýznamnější tratí Gemeru je již zmíněný jižní tah Bratislava – Nové Zámky – Zvolen – Filakovo – Rožňava – Košice. Železniční tratí Lenártovce – Bánréve je region napojený na železniční síť MÁV přicházející z Maďarska.

Košickým regionem prochází větev mezinárodního železničního koridoru číslo Va (Bratislava – Užgorod), který je nejvýznamnějším železničním koridorem severního Slovenska (Bratislava – Trenčín – Žilina – Poprad – Košice – Čierna nad Tisou).

Přes území regionu Dolný Zemplín od Trebišova do Bánovec nad Ondavou, Michalovec až Čierné nad Tisou vede elektrifikovaná železniční trať, resp. významná širokorozchodná trať Košice – Čierna nad Tisou.

## Letecká doprava

Základní leteckou dopravní infrastrukturu Slovenska tvoří veřejné letiště celostátního významu Bratislava, Košice, Poprad, Piešťany, Sliač a Žilina (viz Obrázek č. 21). Letiště v Bratislavě má velmi periferní umístění, kdežto letiště ležící na východě země ve městě Košice zatím nabídkou domácích i zahraničních letů výrazně zaostává za Bratislavou. Z Košic existují přímé spojení do Bratislavy, Prahy, Vídně a Londýna ([www.airportkosice.sk](http://www.airportkosice.sk)). Letiště ve Vídni, Budapešti a v Praze jsou pro mnohé cestovatele ještě ale stále atraktivnější díky bohaté nabídce letů.

Letecká doprava s pravidelnou veřejnou přepravou osob se ze zkoumávaných regionů nachází pouze v Košickém regionu, v ostatních regionech není tato forma dopravy zastoupena.

Nejbližší letiště k Podunajsku se nacházejí ve vzdálenosti do 100 km v Bratislavě a Budapešti (Maďarsko). Region Poiplie je nejbližší k letišťům Sliač (do 70 km) a Budapešť (do 130 km). Je zajímavé, že zrovna bratislavské a košické letiště jsou nejdále: tyto letiště leží asi 200 km od centra regionu. Významné letištěm blízko Gemeru je v Košicích (do 100 km); letiště Poprad a Sliač leží zhruba 120 km od tohoto regionu. Nejbližším letištěm (a zároveň jediným blízkým) k regionu Dolní Zemplín, které je možné využít pro přepravu osob, je mezinárodní letiště Košice (do 80 km).

Obrázek č. 21: *Infrastruktura letecké a vnitrostátní vodní dopravy na území Slovenska*



Zdroj: Horňák (2004), vlastní úprava

## Vodní doprava

Délka vodních cest na území Slovenska dosahuje v současné době přibližně 172 km. Kromě regionů Podunajsko a Dolný Zemplín žádný další z vybraných regionů nedisponuje vodními plochami mající předpoklady pro vodní dopravu. Jak je vidět z Obrázku č. 21,

Podunajsko má strategickou polohu z hlediska vodní dopravy. Síť vodních cest regionu Podunajsko je tvořen:

- mezinárodní vodní cestou E80 Dunaj podél celé jižní hranice regionu, která je součástí evropského dopravního koridoru č. VII;
- mezinárodní vodní cestou Váh E81, která je součástí dopravních koridorů č. V. a VI.

Dunaj slouží především jako mezinárodní vodní cesta. Komárňanský přístav je napojen na transevropskou říční magistrálu Rýn – Mohan – Dunaj, která spojuje Severní moře s Černým mořem. Přístav Komárno je po Bratislavě druhým nejdůležitějším přístavem na Slovensku a zároveň největším přístavem pro nákladní dopravu.

Z hlediska vnitrostátních potřeb by významnější vodní cestou měla stát řeka Váh. V roce 1998 se vytvořila na dolním toku Váhu vodní cesta v délce 70 km s omezenými podmínky pro plavbu lodí v úseku Komárno – Sereď, jako I. etapa Vážské vodní cesty. Vážská vodní cesta je plánovaná a zčásti realizována vodní cesta mezinárodního významu spojující město Žilinu s Dunajem (Horňák 2004).

Řeka Bodrog na území regionu Dolný Zemplín je po celé své délce (tj. od obce Zemplín až po jeho výtok z území Slovenska) splavný, využívá se hlavně pro nákladní dopravu. Osobní doprava se realizuje pouze příležitostně (Horňák 2004).

## 5 ANALÝZA VYBRANÉHO REGIONU CESTOVNÍHO RUCHU

Tato část diplomové práce se podrobněji zabývá jedním z pěti vybraných regionů CR – regionem Gemer. Výše provedená analýza lokalizačního a realizačního potenciálu (viz Kapitola 4) je doplněna demografickým potenciálem, tj. částí selektivního potenciálu pro ucelenější přehled stavu CR v gemerském regionu. Následuje vyhodnocení řízených rozhovorů uskutečněných s představiteli CR na tomto území a sestavení doporučených priorit rozvoje regionu na základě zjištěných výsledků.

### 5.1 Demografické faktory

Podle Tvrdoň a kol. (1995) velmi důležitým faktorem pro rozvoj regionu je zkoumání obyvatelstva na základě sociálních a ekonomických vztahů v daném regionu. Kromě těchto vztahů dalším důležitým faktorem je demografický potenciál obyvatelstva daného regionu, který úzce souvisí s ekonomickým rozvojem a umístěním ekonomických aktivit. Mezi základní demografické charakteristiky rozvoje regionu patří počet obyvatel, dynamika vývoje obyvatelstva, demografická struktura obyvatelstva (podle vzdělání, věkové a národnostní struktury). V následující části je diskutován vývoj těchto ukazatelů v regionu Gemer.

Uvedená data byla získána z Databáze regionální statistiky SŠÚ (RegDat) a ze Sčítání lidu, domů a bytů 2011 (SODB) na Slovensku.

#### 5.1.1 Počet obyvatel

Celkově na území regionu Gemer žije 188 216 obyvatel, z kterých 51,2 % tvoří ženy, 48,8 % muži. Jeden ze základních ukazatelů je vývoj počtu obyvatel. Tabulka č. 3 a Graf č. 7 ukazuje počet obyvatel celého regionu od roku 2004 po rok 2013.

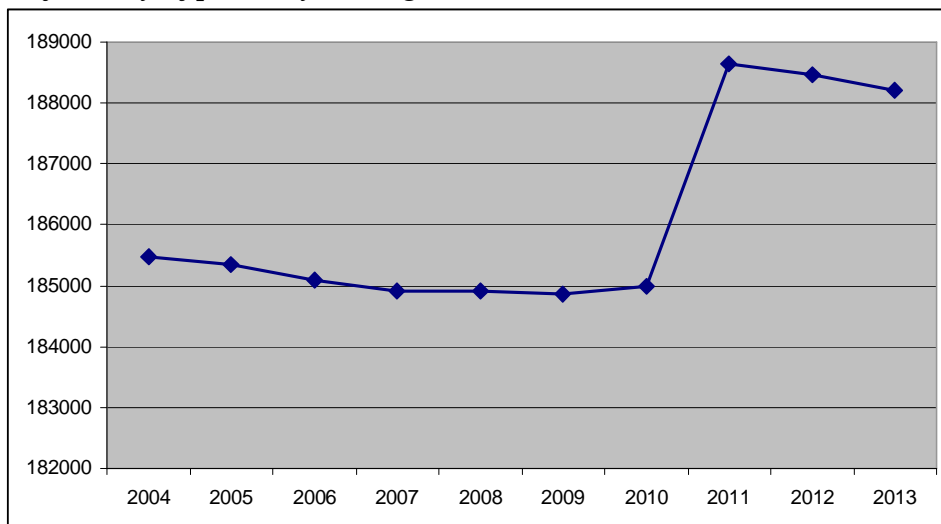
*Tabulka č. 3: Vývoj počtu obyvatel regionu Gemer v letech 2004–2013*

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Počet obyvatel	185468	185335	185102	184924	184921	184860	184996	188642	188469	188216

Zdroj: SŠÚ 2013

Základní metodou demografické statistiky je sčítání lidu, domů a bytů, který se provádí jednou za deset let. Pro výpočet demografických ukazatelů používají průměrného počtu obyvatelstva v daném roce, jímž se rozumí počet obyvatelstva k 1. 7. roku – tento počet se označuje jako střední stav obyvatelstva. V letech mezi sčítáním lidu se provádí odhad počtu obyvatelstva tzv. bilanční metodou, tj. výpočtem z počátečního stavu obyvatelstva při sčítání, z počtu živě narozených, zemřelých, přistěhovaných a odstěhovaných v daném období. Údaje v roce 2011 v Grafu č. 7 zohledňují výsledky SODB 2011.

**Graf č. 7: Vývoj počtu obyvatel regionu Gemer v letech 2004–2013**



Zdroj: SŠÚ 2013

### **5.1.2 Věková struktura**

Věkovou strukturu sleduji podle předproduktivní, produktivní a poproduktivní složky obyvatelstva.

Stagnující vývoj počtu živě narozených se odráží i na klesajícím podílu předproduktivního obyvatelstva, které v roce 2013 tvořilo v regionu 17,6 % z celkového počtu obyvatel. I přes postupné snižování předproduktivní složky, jsou tyto hodnoty v porovnání s celým Slovenskem nadprůměrné. Rozhodující složkou obyvatelstva, z něhož se vytvářejí zdroje pracovních sil, je obyvatelstvo v produktivním věku. V sledovaném období můžeme sledovat mírný nárůst podílu obyvatel produktivního věku. Je to způsobeno vyšším počtem obyvatel, kteří se dostali z předproduktivní skupiny do této věkové kategorie.

Věková struktura obyvatel regionu je tedy relativně příznivá, avšak z hlediska dlouhodobější retrospektivy se zhoršuje. Navzdory vysokému podílu obyvatelstva v produktivním věku (15–64 let), věková struktura ukazuje na postupné zvyšování počtu obyvatel v poproduktivním věku (nad 65 let), což způsobuje postupné přestárnutí obyvatelstva (viz Tabulka č. 4).

Tuto strukturu zesiluje i fakt celkového přírůstku obyvatelstva, který se obecně pohybuje v záporných číslech (úbytek) a dosahuje hodnotu –259 lidí.

Index stárnutí podle metodiky SŠÚ vyjadřuje počet osob v poproduktivním věku připadající na 100 osob v předproduktivním věku. Tabulka č. 4 dokumentuje také rostoucí index stárnutí v gemerském regionu (101 v roce 2004, 118,9 v roce 2011), přičemž v porovnání s celostátním indexem (111,2 v roce 2004, 166,9 v roce 2011) lze hovořit o relativně příznivém vývoji věkové struktury.



**Tabulka č. 4: Věková struktura obyvatel regionu Gemer v letech 2004 – 2013**

Rok	předproduktivní		produktivní		poproduktivní		Spolu	Index stárnutí
	počet	%	počet	%	počet	%		
2004	34518	18,6	129184	69,7	21766	11,7	185468	101,0
2005	33879	18,3	129684	70,0	21772	11,7	185335	103,6
2006	33305	18,0	130023	70,2	21774	11,8	185102	106,6
2007	32837	17,8	130292	70,5	21795	11,8	184924	114,6
2008	32461	17,6	130649	70,7	21811	11,8	184921	113,4
2009	32319	17,5	130639	70,7	21902	11,8	184860	115,7
2010	32362	17,5	130610	70,6	22024	11,9	184996	118,2
2011	33618	17,8	132762	70,4	22262	11,8	188642	118,9
2012	33359	17,7	132642	70,4	22468	11,9	188469	-
2013	33029	17,6	132160	70,2	23027	12,2	188216	-

Zdroj: SŠÚ 2013

### 5.1.3 Národnostní struktura

Národnostní struktura vyjadřuje podíl jednotlivých národností na nějakém území za sledované období. Současná národnostní struktura obyvatelstva Slovenska je výsledkem dlouhodobého vývoje, který determinovaly fyzickogeografické poměry území, jakož i pozice v rámci Evropy. Slovensko ležící ve středu Evropy bylo často dějištěm změn a migrace příslušníků různých etnických skupin (Mládek a kol. 2006).

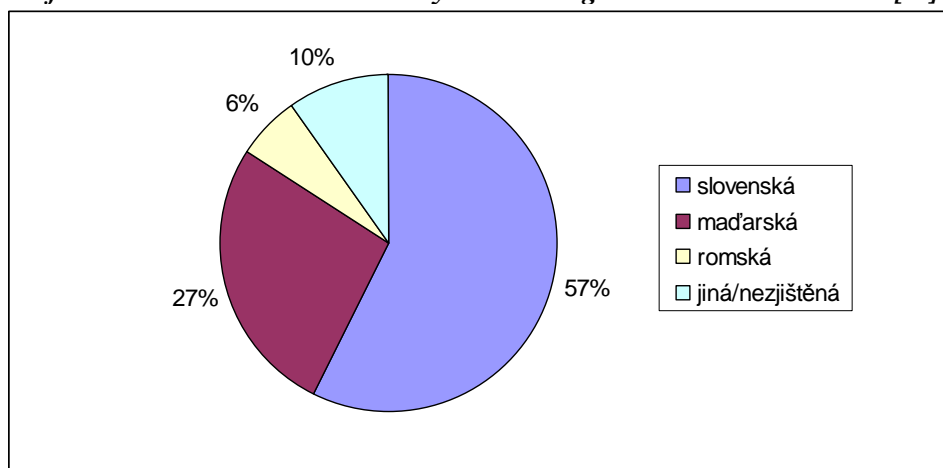
Toto tvrzení platí zvláště na jižním Slovensku, tedy i v regionu Gemer. V roce 2012 se k slovenské národnosti hlásilo 57 % obyvatel. Kromě obyvatel slovenské národnosti jsou nejvíce zastoupeny obyvatelé maďarské národnosti (27 % všech obyvatel regionu). Třetí nejpočetnější národností je romská národnost. Podíl Romů v regionu je 6 % z celkového počtu obyvatel (viz Graf č. 8). U této skupiny obyvatel lze předpokládat větší relativní podíl, protože mnozí Romové se hlásí k slovenské nebo maďarské národnosti. Podle kvalifikovaného odhadu Matlovičová a kol. (2010) skutečné číslo Romů je cca. čtyřnásobné, tj. 24 % všech obyvatel regionu Gemer je romské národnosti.

### 5.1.4 Úroveň vzdělání

Podle více autorů (Buček 2006; Tvrdoň, Hamalová, Žárska 1995) patří úroveň vzdělání k důležitým faktorem ovlivňujícím stav a úroveň regionálního rozvoje a trhu práce. Podíl obyvatelstva s úplným středoškolským a vysokoškolským vzděláním na celkovém počtu obyvatel ukazuje silnou korelaci nejen se životní úrovní, ale i s úspěšným rozvojem regionu. Podle Buček (2006) je kvalifikace lidských zdrojů jedním z klíčových faktorů ovlivňujících konkurenceschopnost podniků a v dlouhodobém horizontu i růstový potenciál regionu. Vyšší

podíl obyvatel s vyšším dosaženým vzděláním zvyšuje atraktivitu regionu z pohledu investorů prostřednictvím kvalifikované pracovní síly. Hlavně vysokoškolsky vzdělané obyvatelstvo je významným faktorem pro investory. Úroveň vzdělání v jednotlivých regionech je značně diferencovaná, regiony s nepříznivou vzdělanostní strukturou jsou zejména koncentrovány na východním Slovensku a jižní části západního a středního Slovenska, kam patří i Gemer (Falt'an, Pašiak 2004).

**Graf č. 8: Národnostní struktura obyvatelstva regionu Gemer v roce 2012 [%]**

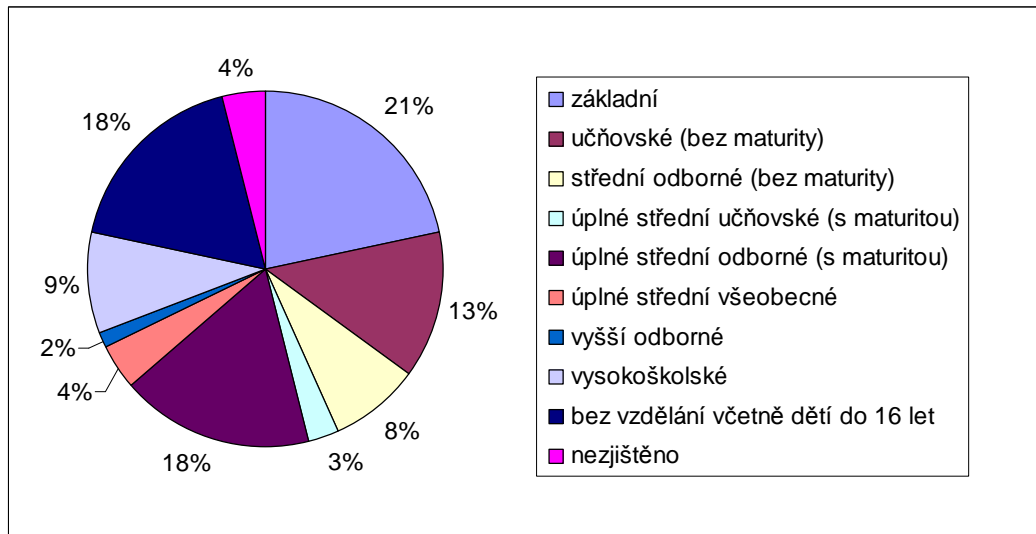


Zdroj: SŠÚ 2012

Při hodnocení vzdělanostní úrovně obyvatel byly využity dostupné údaje ze sčítání lidu, domů a bytů v roce 2011. Vzdělanostní struktura v regionu oproti celoslovenskému průměru je značně nepříznivá. Vysoký podíl obyvatel s nejvyšším ukončeným základním vzděláním (21,8 %, SR 15 %) a obyvatel bez vzdělání (17,8 %, SR 15,7 %) se v regionu ukazuje jako významný negativní faktor a problém z pohledu trhu práce. Ve srovnání s údaji za celé Slovensko tvoří obyvatelé regionu s nejnižšími stupni dosaženého vzdělání výrazně vyšší podíl na obyvatelstvu. Ze skupiny s ukončeným středním vzděláním mají největší podíl ti se středním odborným vzděláním (25,9 %). V regionu Gemer tvoří obyvatelstvo s vysokoškolským vzděláním pouze 9,1 %, přičemž tento podíl je výrazně nižší oproti celoslovenské hodnotě (13,8 %). Podíl obyvatel s jednotlivými ukončenými stupni vzdělání dokumentuje Graf č. 9.

Nízký podíl obyvatelstva s vysokoškolským vzděláním může být dán absencí univerzit, resp. vysokých škol v regionu. Lidé, kteří mají zájem studovat na vysoké škole, musí docházet do Košic, Banské Bystrice, resp. do ještě vzdálenějších měst. Dalšími důvody nízké vzdělanostní úrovně mohou být také: slabá dopravní dostupnost na krajské, resp. hlavní město, nedostateční finanční pokrytí nákladů spojených se studiem v souvislosti s vysokou nezaměstnaností, nebo v minulosti orientace na ekonomických odvětví na obyvatele s nižším vzděláním. Navíc v regionu zůstává jenom malý podíl obyvatel s vysokoškolským vzděláním. Většinou vysokoškolsky vzdělaní lidé odchází pro nedostatek pracovních příležitostí úměrných k jejich dosaženému vzdělání, resp. jejich finančnímu ohodnocení.

**Graf č. 9: Obyvatelství regionu Gemer podle nejvyššího dosaženého stupně vzdělání v roce 2011**



Zdroj: SODB 2011

## 5.2 Nezaměstnanost

Nezaměstnanost je často důsledkem rozdílu nabídky pracovních příležitostí a disponibilní kvalifikované pracovní síly v regionu. Je také propojená s jednotlivými charakteristikami obyvatelstva – zejména s národnostní a vzdělanostní strukturou. Převážná většina nezaměstnaných v regionech Slovenska má nižší vzdělání (základní školu, střední školu bez maturity), neboť poptávka po nízko kvalifikované pracovní síle je na Slovensku nižší (Falt'an, Pašiak 2004).

Jako hlavní ukazatel nezaměstnanosti jsem vybrala míru evidované nezaměstnanosti, která je rovna podílu evidovaných nezaměstnaných ( disponibilních uchazečů o zaměstnání) k celkovému počtu ekonomicky aktivních obyvatel vyjádřený v procentech (definice podle SŠÚ).

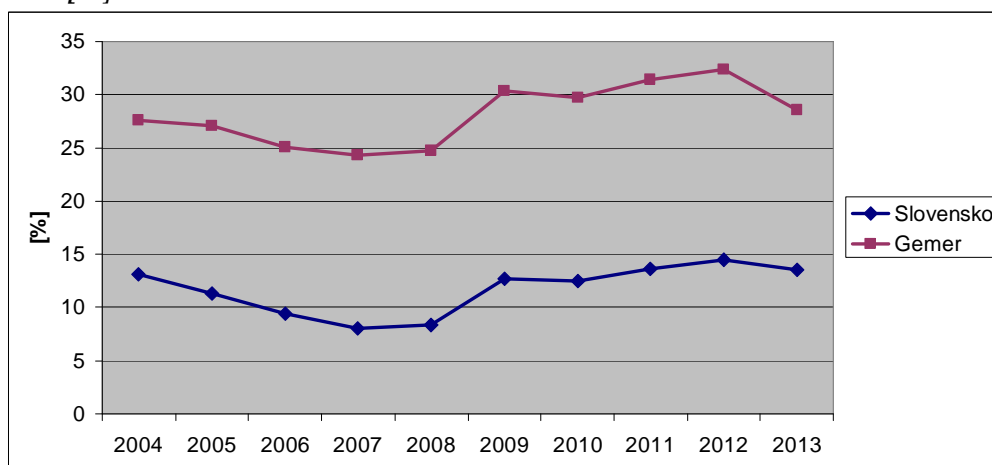
Region Gemer si dlouhodobě udržuje vysokou míru nezaměstnanosti a pravidelně se řadí na přední místa na celonárodní úrovni. (viz. Tabulka č. 5 a Graf č. 10). Podobně vysoké hodnoty jsou charakteristické pro mnoho regionů na východním a jižním Slovensku.

**Tabulka č. 5: Míra evidované nezaměstnanosti v regionu Gemer a na Slovensku v letech 2004–2013 [%]**

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>SR průměr</b>	13,07	11,36	9,4	7,99	8,39	12,66	12,46	13,59	14,44	13,5
<b>Gemer</b>	27,55	27,02	25,08	24,33	24,71	30,36	29,76	31,37	32,39	28,54

Zdroj: SŠÚ 2013

**Graf č. 10: Míra evidované nezaměstnanosti v regionu Gemer a na Slovensku v letech 2004–2013 [%]**



Zdroj: SŠÚ 2013

Při analýze nezaměstnanosti je velmi důležité zdůraznit její specifický vývoj od konce roku 2008. Tehdy se na Slovensku začal intenzivně projevovat dopad globální hospodářské krize a mnohé podniky a odvětví se setkali s problémy na odbytovém trhu. Tyto se následně projevíly ve finančních potížích, které vyústily ve zmenšení poptávky po zboží a snížení výroby a zaměstnanosti.

### 5.3 Vyhodnocení řízených rozhovorů

Mojí snahou pomocí řízených rozhovorů bylo získat podrobnější informace o regionu Gemer a doplnit tím předchozí částí výzkumu. Cílem tohoto šetření bylo především porovnání názorů rozhodujících subjektů CR a regionálního rozvoje ve zkoumaném regionu na úroveň kvality a potenciálu CR a možnosti jeho rozvoje v budoucnosti.

První část rozhovoru se týkala subjektivního vyhodnocení pozice Gemeru z pohledu polohy v rámci státu a hodnocení současného stavu CR v regionu. V další části jsem se zaměřila na otázky týkající se hodnocení fungování CR v oblasti. Prodiskutovali jsme pozitivní vlivy CR na region: dozvěděla jsem se, které formy CR jsou nejvíce rozšířené v regionu a co představitelé hodnotí jako velký pokrok v rozvoji CR v regionu. Následující část se soustředila na otázky, které se vztahují k problémům a překážkám rychlejšího rozvoje CR na daném území. Chtěla jsem se dozvědět co by představitelé vylepšili k nalákáním turistů k návštěvě a dále jestli mají pocit, že region podniká patřičné kroky pro rozvoj CR v regionu. V poslední otázce jsem se ptala, v čem vidí největší potenciál rozvoje do budoucnosti.

Odpovědi na otázku hodnocení pozice regionu vzhledem k poloze v státu byly ze všech stran jednoznačné. Poloha Gemeru je podle všech respondentů velmi dobrá, nakolik se v okolí nachází mnoho přírodních krás, z kterých je mnoho zapsaných také v UNESCO. Dalším bohatstvím území považují kulturní, historické a sakrální památky, unikátní památky někdejší

železářské výroby a zachovalou lidovou architekturu a živí folklor. Potvrzují ale také periferní ekonomické a dopravní postavení regionu vzhledem k jiným částem republiky a dodávají, že okresy regionu patří k nejméně rozvinutým na celém Slovensku.

Každý oslovený představitel hodnotí současnou úroveň CR jako málo rozvinutou. Referentka TIC v Revúce a pan manažér Agentury pro rozvoj Gemera říkají, že i když region disponuje vhodnou primární nabídkou a na jeho území je výborný potenciál rozvoje CR, je nutné pracovat na vylepšení nedostatků, které brání jeho dalšímu rozvoji.

Podle referentky regionálního rozvoje v Rožňavě vliv CR na rozvoj regionu se dá hodnotit jako pozitivní, protože je také zdrojem příjmů regionu a vytváří zaměstnanost. Není však rozvinutý v takové míře, která by pro region znamenala výrazné ekonomické přínosy, ale na druhé straně ani v takové míře, která by s sebou přinášela negativní účinky, jako ohrožení životního prostředí, rostoucí ceny zboží, služeb apod. Další rozvoj CR by měl přispět k ekonomickému rozvoji regionu, měl by přinést tvorbu nových pracovních příležitostí, s čímž souvisí i zmírnění odchodu obyvatel z regionu za prací do atraktivnějších regionů nebo do zahraničí. Vytvořily by se také nové příležitosti pro podnikatelské aktivity a zvýšily by se příjmy regionu.

Dále jsem se ptala na nejvíce rozvinuté formy CR v regionu. Na tuto otázku odpověděli představitelé podobně. Mezi nejvíce rozvinuté formy CR v regionu podle nich patří:

- sportovně-rekreační CR, kde jsou rozvinuté zejména aktivity jako pěší turistika (využití naučně-poznávacích stezek), pobyt v přírodě, cyklistika a poznávání a pozorování fauny a flóry;
- kulturně-poznávací CR, kam patří poznávání kulturně-historických památek, ale i návštěva muzeí a dalších kulturních institucí;
- venkovský CR.

V regionu dále převládá individuální (rodinný) krátkodobý sezónní (letní) CR.

Jako velký pokrok v oblasti CR vidí paní vedoucí TIC v Rimavské Sobotě fakt, že se město a okres v současnosti mnohem více zabývá touto otázkou a věnuje ji mnohem větší pozornost než dříve. Lidé si začínají uvědomovat, že rozvoj CR je cesta k zlepšení ekonomiky regionu. Referentka regionálního rozvoje v Rožňavě uvedla, že je snaha založit oblastní organizaci CR na Gemeru<sup>2</sup>.

Za důležitý krok v rozvoji CR považuje paní referentka TIC v městě Revúca postupnou rekonstrukci původní budovy Prvního slovenského gymnázia, ve které je zpřístupněna muzejní expozice Prvního slovenského gymnázia. V letech 2012 a 2013 proběhly první dvě etapy rekonstrukce původní budovy. Plánovaná je i další etapa rekonstrukce, v roce 2014 byl podán

---

<sup>2</sup>Začátkem roku 2011 vstoupil v platnost zákon č. 91/2010 Z.z. o podpoře rozvoje CR na Slovensku. Jednou z podstatných novinek, které přinesl, je možnost založit oblastní organizace CR v partnerství místních samospráv a podnikatelů v CR, které mohou na své aktivity získat státní dotaci v poměru 1:1.

projekt o nenávratný finanční příspěvek z Regionálního operačního programu – Rekonstrukce budovy a areálu Prvního slovenského gymnázia – Národní kulturní památka v Revúce. Předmětem projektu je obnova budovy gymnázia a revitalizace expozice Muzea Prvního slovenského gymnázia. Jeho cílem je přilákat co nejvíce návštěvníků a přiblížit historii města. Realizací projektu by došlo ke zkvalitnění prostorů gymnázia a také k rozvoji muzejní činnosti v regionu.

Ostatní respondenti ještě uvedli rozvoj a výstavbu cyklotras, na kterých se v poslední době velmi pracuje.

Za největší potenciál regionu všichni jednomyslně považují přírodní danosti, ze kterých vyzdvihují důležitost jeskyň, dále historické danosti (hrady, zámky), kulturní dědictví a tradice regionu.

Následující část rozhovoru se soustředila na problémy, nedostatky a překážky rychlejšího rozvoje CR v regionu. Zároveň jsem se chtěla dozvědět, jaké služby podle nich v regionu chybí, nebo považují jejich kvalitu za nedostatečné.

Za hlavní problémy CR považuje pracovnice TIC Revúca zejména chybějící spolupráci subjektů působících v CR a také chybějící koncepci a strategii rozvoje CR v regionu, která by se měla stát základním dokumentem pro zainteresované subjekty při přípravě a realizaci CR v regionu. Za největší překážku CR považuje zejména nedostatek financí nezbytných pro jeho další rozvoj, ale i dopravní dostupnost regionu a také jeho nevýhodnou polohu, jelikož se nachází mimo hlavní dopravní tah. Co se týká služeb CR, nemyslí si, že jsou nedostatečné, je však třeba neustále pracovat na jejich zlepšení, a to zejména na zkvalitnění suprastruktury a infrastruktury CR.

Referentka regionálního rozvoje Revúca rovněž postrádá globální koncepci v oblasti CR. Region sice podniká několik kroků k tomu, aby se CR v regionu rozvíjel, nicméně jsou to spíše pokusy jednotlivých stran. Uvítala by vytvoření přesného plánu, čeho by region, nebo jednotlivé města měly dosáhnout, jak toho dosáhnout a kdo by to měl organizačně zajistit. Vedle samospráv by se rozvoje CR měl zúčastnit také soukromý sektor, bez něhož se kvalita služeb pro návštěvníky nemůže rozvíjet. Paní referentka ještě poznamenala, že i když ve městě funguje informační centrum a jeho služby jsou dostatečné a vyhovující, není bohužel otevřeno o víkendech. Přitom o víkendu přichází nejvíce turistů do oblasti a v době, kdy informační kancelář není otevřena, nemají turisté možnost kde získat informace.<sup>3</sup> Samozřejmě by to pro informační centrum představovalo zvýšené náklady, nicméně by služby pro turisty byly k dispozici i v sobotu a neděli.

---

<sup>3</sup>Poznámka autorky: ostatní informační centra v Rimavské Sobotě a Rožňavě jsou také otevřena jenom přes týden. Navíc, např. TIC v Rimavské Sobotě je otevřeno v pátek pouze do 13.45 s polední přestávkou od 12.00 do 12.45.

Pan manažér Agentury rozvoje Gemera vníma jako nedostatek kvalitu služeb, špatný stav komunikací a chátrání kulturních památek kvůli nedostatku finančních zdrojů. Hovoří, že problém je také v nezájmu lidí o podnikání v CR, případně existující přísné podmínky, které mnohdy odrážejí lidi od toho, aby se pustili do tohoto druhu podnikání. Za další problém považuje nízkou vzdělanostní úroveň občanů a nedostatek jazykově zdatných zaměstnanců, což může brzdit komunikaci mezi návštěvníky a místními pracovníky v CR. Myslí si ale, že největším problémem regionu je jeho nepříznivý ekonomický stav, hlavně odchod mladých lidí za prací, jelikož venkovské obce neposkytují dostatek pracovních příležitostí pro své občany; dále spomíná vysokou nezaměstnanost a nepříznivou demografickou situaci.

Paní referentka regionálního rozvoje v Rožňavě vníma jako hlavní problém dopravní situaci (nejen silniční, ale také vlakovou) a nedostatek finančních prostředků. Hlavní negativa dopravy jsou neexistence silnic nejvyšších kategorií (nejvíce chybí dálnice Košice-Bratislava a dosud nedokončená rychlostní silnice R2) a nízká kvalita silnic nejnižší kategorie. Intenzita (časové intervaly) vlakových i autobusových spojení z Rožňavy do okolitých vesnic, hlavně o víkendech, je plně nedostačující. Návštěvníci nemají jinou možnost než využít vlastní dopravní prostředky, pokud se chtějí dostat k některým přírodním a kulturním zajímavostem v okolí města. Navíc železniční stanice leží až 4 km od centru města. Dále hovořila o finančních nedostatcích ve městě a v regionu. Finanční prostředky velmi chybí, obce a města regionu mají existenční problémy, dalo by se říct. Tento nedostatek často znemožňuje zvýšení kvality služeb a infrastruktury, protože „jednoduše nejsou na to peníze“.

Paní vedoucí TIC Rožňava za nedostatek v regionu označila slabou propagaci CR. Postrádá mnohem intenzivnější propagaci regionu jak na tuzemském, tak zahraničním trhu. Celoročně se prezentuje region jenom na jednom veletrhu, a to na Veletrhu cestovního ruchu ITF SlovakiaTour v Bratislavě v společném stánku Krajské organizace cestovního ruchu Košický kraj spolu s regiony Zemplín, Abov a Spiš. Navíc letos (veletrh se uskutečnil od 30. ledna do 2. února 2014) se již neprezentoval region, ale jenom zvlášť město Rožňava. Je toho názoru, že město ani celý region nevyužívá všechny možnosti, které by mohl pro rozvoj CR v oblasti.

Pracovnice TIC Rimavská Sobota vedle některých z výše uvedených problémů a překážek ještě uvádí málo kulturních akcí a letních festivalů. Říká, že je to problém hlavně v jejich okrese – neprezentují se ničím, co by jim bylo vlastní a z čeho by okres mohl vytvořit nějakou tradici.

V závěru rozhovoru jsme s představiteli rozebírali, jestli region vůbec podniká dostatečné kroky pro rozvoj CR v regionu a co by oni osobně doporučili k zlepšení situace v budoucnu.

Podle referentky TIC Revúca se region snaží rozvíjet CR v podmínkách, které mu to dovolují. Na rozvoj jsou však nezbytně potřebné finanční prostředky, které se vzhledem k poloze, postavení a významu jejich regionu získávají jen velmi těžko. Uvádí, že by se region podle ní měl soustředit na tvorbu regionálních produktů a prezentovat a propagovat je pod společnou

značkou, budovat CR na tradicích, které jsou pro region typické, zachovávat a chránit kulturní dědictví, vytvářet balíčky služeb, zejména pro školy a seniory, neustále zlepšovat kvalitu služeb a infrastruktury. Důležité je podle ní propagace a marketing CR a získání členství v různých sdruženích a svazech CR, prostřednictvím čeho by se navázela spolupráce s ostatními členy, podnikateli, sousedními regiony apod.

Referentka regionálního rozvoje Revúca se domnívá, že město a také celý region dělá skutečně vše, co je v jeho silách pro rozvoj v oblasti CR, bylo by ale zapotřebí více lidí, kteří by na tom mohli intenzivněji pracovat. Například ani na městském úřadě u nich neexistuje odbor CR ani pozice koordinátora CR. V budoucnu by uvítala nějakou jednotnou koncepci CR pro celý gemerský region.

Pan manažér Agentúry pro rozvoj Gemera si také myslí, že kroky, které se realizují (s ohledem na podmínky regionu) „jsou adekvátní, ne však dostačující“. Určitě by se snažil vytvářet co nejlepší podmínky pro domácí i zahraniční investory, aby je nalákal k podnikání v tomto regionu a tím pomohl ekonomice regionu a ve vytváření nových pracovních příležitostí pro místní obyvatelstvo.

Referentky TIC a regionálního rozvoje v Rožňavě se shodují na tom, že podnikají správné kroky k podpoře CR, mají však omezený rozpočet. V budoucnu by chtěly rozšířit ponuku, připravit balíky služeb, které by byly zajímavé pro určité cílové skupiny a potom vhodnými marketingovými nástroji je propagovaly a prezentovaly. Líbily by se jim nové atraktivy v regionu s důrazem na zážitkový turismus (např. úplně chybí koupaliště, nebo aquaparky, adrenalinové sporty). Za neméně důležité považuje referentka regionálního rozvoje zlepšení kvality dopravní infrastruktury.

Nejmíň spokojená se současnou situací je paní vedoucí TIC v Rimavské Sobotě. Říká, že je-li vůbec nějaká ochota ve samosprávě, nebo mezi občany pro rozvoj CR, není tak důrazná, aby z toho bylo něco vidět. Chtěla by zvýšit zájem občanů o věci veřejné a dění v jejich regionu a zároveň chce, aby si lidé uvědomili, že rozvoj CR je cesta ke zlepšení ekonomiky regionu. Mohly by se podle ní organizovat různé doprovodné akce, slavnosti či kulturní a společenské události, kterých cílem by bylo přilákání většího počtu návštěvníků.

Řízený rozhovor poskytl cenné informace o stavu CR v regionu Gemer. Z rozhovorů vyplývají následující zjištění:

- všechny představitelé hodnotí polohu regionu z geografického hlediska za velmi dobrou;
- z ekonomického hlediska považují jejich region za jeden z nejméně rozvinutých s velkým problémem nezaměstnanosti;
- nejvíce rozvinuté formy CR v regionu jsou sportovně-rekreační, kulturně-poznávací a venkovský CR;
- za největší potenciál regionu považují jeho přírodní a kulturně-historické předpoklady;



- za největší problémy a překážky rozvoje pokládají nedostatečné finanční zdroje, chybějící koncepci CR pro celý region, slabou podporu podnikatelů v CR ze strany státu, nízkou kvalitu dopravní infrastruktury, slabou propagaci regionu a chybějící kulturní akce;
- region podle všech oslovených podniká alespoň nějaké kroky ke zlepšení současné situace v CR, tyto kroky ale nepovažují za dostatečné;
- pro zlepšení úrovně CR v regionu by v budoucnu uvítali lepší propagaci regionu, lepší komunikaci a spolupráci mezi subjekty CR, rozšíření a zkvalitnění služeb pro návštěvníky a zkvalitnění dopravní infrastruktury.

## 5.4 Doporučené priority rozvoje regionu Gemer

Region Gemer nepatří mezi nejvyhledávanější a nejvýznamnější destinace CR na Slovensku, disponuje ale širokou škálou pozitivních faktorů, které mohou rozvoji CR přispět. Zvýšení úrovně rozvoje CR by bylo možné zabezpečit také eliminováním nepříznivých faktorů. Cílem této části je stanovit doporučené priority rozvoje regionu Gemer. Následující seznam doporučení jsem sestavila na základě výsledků analýzy potenciálu území a získaných informací při řízených rozhovorech. Stěžejní část uvedených priorit by se stejně dobře dalo aplikovat i v případě ostatních zkoumaných regionů. Navíc, porovnáním tohoto seznamu a dalších doporučení z různých oficiálních rozvojových dokumentů (viz Kapitola 2.2) lze říci, že většina regionů Slovenska se potýká rovnakými rozvojovými problémy.

Aktivita pro rozvoj CR v regionu Gemer by se měly zaměřit na následující priority:

**Priorita 1:** Zkvalitnit dopravní infrastrukturu regionu a dobudovat chybějící silnice vyšších kategorií.

Zrealizování této priority by se v značné míře podílelo na zvýšení dostupnosti ne jenom mnoha atraktivit CR, ale také na dostupnosti jednotlivých obcí. Navíc by napomáhal k zatraktivnění regionu pro lokalizaci investorů. Bohužel se jedná o prioritu, jejíž plnění, z důvodu finanční náročnosti, je téměř výhradně v rukou státu.

### Cíle priority:

- dobudování silniční infrastruktury s důrazem na výstavbu plánované rychlostní silnice R2;
- zkvalitnění technického stavu již existujících silnic, hlavně silnic III. kategorie;
- zvýšení intenzity místních dopravních spojení mezi jednotlivými atraktivitami
- dobudování a napojení místních cyklotras na mezinárodní cyklotrasy;
- využití potenciálu prostředí na cykloturistiku vybudováním půjčoven kol, případně celé sítě půjčoven, které by mohly být umístěné na cyklotrasách tak, aby lidé mohli vrátit kola v místech, kde jim to nejvíc vyhovuje.

**Priorita 2:** Zvýšit zaměstnanost na venkově pomocí CR.

Důležitým prvkem ve stabilizaci ekonomicky aktivního obyvatelstva ve venkovských regionech je také rozvoj činností v oblasti CR, jelikož v atraktivních přírodních oblastech se většinou nachází mnoho vesnic. Tato činnost vytváří předpoklady pro nové pracovní příležitosti, co by mohlo přispět ke snížení vysoké míry nezaměstnanosti ve venkovských regionech.

**Cíle priority:**

- vytváření podmínek pro vznik podnikatelských příležitostí v regionu;
- rozvoj malého a středního podnikání s orientací na výrobní služby, tradiční řemesla (výroba šindelů, tkaní koberečků, paličkování, hrnčířství a zvonkářství) a kvalitu služeb související s rozvojem CR;
- rozvoj výroby a služeb založených na využití domácích zdrojů.

**Priorita 3:** Zvýšit vzdělanost a informovanost subjektů pracujících v CR a zlepšit vztah obyvatelstva k CR.

V CR hraje rozhodující roli lidský faktor. Lidský potenciál v regionu může výrazně napomoci rozvoji CR, ale i přibrzdit jeho rozvoj (nekvalitní služby, špatné investiční rozhodnutí, jazyková (ne)vybavenost zaměstnanců TIC atd.). Pro dosažení maximálního efektu je potřebné, aby subjekty vykonávající tyto činnosti disponovaly adekvátními vědomostmi a aktuálními informacemi (např. při získání finanční podpory může být velmi důležitá připravenost potenciálních žadatelů). Kvalita výkonů zaměstnanců by měla být poté ale náležitě ohodnocena. Zaručila by se tak jejich motivace k lepším výkonům a částečně by se také zabránilo neustálému odlivu kvalitní pracovní síly do jiných měst státu, nebo do zahraničí.

Důležitým předpokladem k úspěšnému rozvoji CR je i pozitivní vztah místních obyvatel k návštěvníkům. Jelikož CR se obvykle realizuje v úzkém kontaktu s obyvateli regionu, často se cítí domácí obyvatelstvo omezované, jsou vystaveny stresu, hluku atd. Proto je důležitá výchova místních lidí k CR.

**Cíle priority:**

- příprava odborníků pro zařízení CR;
- pravidelné tréninky a školení pracovníků zařízení CR prostřednictvím vzdělávacích a rekvalifikačních kurzů;
- poradenství a pomoc pro začínající i stávající podnikatele v CR;
- příprava manažerů CR na regionální úrovni;
- budování pozitivního vztahu obyvatel k návštěvníkům;
- nalákání místního obyvatelstva k aktivnímu zapojení do poskytování služeb CR (podnikání, pronájem chat, domů, ponuka a prodej místních specialit, výrobků atd.).

**Priorita 4:** Zvýšit intenzitu a kvalitu kulturních akcí v regionu.

**Cíle priority:**

- rozšíření nabídky organizovaných akcí během letní sezony, které uspokojí potřebu různých skupin návštěvníků;
- především na období hlavní turistické sezóny by bylo vhodné zpracovat kalendář podujatí pro celý region a zabezpečit jeho distribuci mezi návštěvníky a obyvateli regionu;
- zapojení více subjektů do organizace akcí, jako turistické informační kanceláře, městské a obecné úřady, kulturně-spoločenské zařízení, zájmové sdružení.

**Priorita 5:** Vytvořit jednotnou koncepci CR pro region Gemer.

Jednotná koncepce, společně promyšlená a navrhovaná strategie může mít pozitivní efekt na rozvoj a propagaci vlastních a společných služeb.

**Cíl priority:**

- vytvořit společný koncepční rámec regionálního CR s jasně definovanými cíly.

**Priorita 6:** Vypracovat jednotnou marketingovou strategii CR pro region Gemer.

Tento dokument by měl napomoci k uplatnění a zviditelnění regionu na domácím i zahraničním trhu CR.

**Cíle priority:**

- výběr a specifikace cílových segmentů CR;
- tvorba široké nabídky produktů a programů pro jednotlivé segmenty trhu;
- zajištění efektivní distribuce produktu regionu;
- vybudování partnerských vztahů s cestovními kancelářemi na Slovensku i v zahraničí;
- uplatňování cenové politiky, která bude působit motivačně na podnikatele v CR;
- návrh systému propagace regionu s využitím moderních komunikačních prostředků a kanálů;
- vybudování dobrých partnerských vztahů s médií a mediálními agenturami, které mají možnost propagovat nabídku CR regionu široké veřejnosti.

Region by měl být schopen nabídnout co nejvíce informací pro návštěvníky také na místě, do kterého návštěvník přicestuje. Turisté by měli být schopni snadno se zorientovat a mít jistotu o dostupnosti informací. Například v Kapitole 5.3 jsme se již zabývali ne příliš racionální otevírací dobou TIC ve městech Rimavská Sobota, Revúca a Rožňava. Tyto by měly být přizpůsobeny předpokládané návštěvnosti, aby informační centra více sloužily svému účelu.

V rámci marketingové koncepce bude třeba věnovat zvýšenou pozornost zejména přírodnímu potenciálu regionu, o který je mezi návštěvníky největší zájem, ale zároveň propagovat a zvýrazňovat kulturně-historický potenciál regionu a možnosti jeho efektivního využití v CR. Dále by bylo dobré v regionu zavést periodický zber informací pro přehled o měnících se preferencích návštěvníků.

**Priorita 7:** Zlepšení spolupráce subjektů CR v regionu Gemer.

**Cíle priority:**

- stanovit jasné cíle, čeho mají subjekty v rámci spolupráce dosáhnout;
- spolupráce by měla být výhodná pro všechny zúčastněné strany;
- spolupráce by měla mít vhodnou právní formu, v rámci které by byly stanovené přesné pravidla a finanční, personální a technické zabezpečení;
- za každý subjekt by měly být stanoveny osoby zodpovědné za plnění úloh v rámci spolupráce.

Správným krokem k naplnění této cíle se jeví založení oblastní organizace CR pro region Gemer již zmíněný při rozhovoru paní referentkou regionálního rozvoje v Rožňavě.

## 6 ZÁVĚR

CR nabývá v národních i regionálních ekonomikách neustále většího významu. Přináší celou řadu pozitivních ekonomických ukazatelů, velikostí obratu tvoří podstatné příjmy regionů, přispívá k tvorbě pracovních příležitostí a rozvoje ostatních odvětví hospodářství, čímž výrazně napomáhá k celkovému rozvoji regionu.

Stěžejním tématem práce je analýza cestovního ruchu v pěti vybraných regionech ležící na slovensko-maďarském pohraničí: Podunajsko, Poiplie, Gemer, Košický region a Dolný Zemplín. Hlavním cílem bylo identifikování regionálních rozdílů mezi tyto regiony se zaměřením na CR, pomocí řízených rozhovorů doložit náhled odborníků na současný stav CR vybraného území (Gemer) a načrtnout jeho další možné směřování.

Rozvoj regionů, které jsou předmětem diplomové práce, je značně ovlivněn polohou v státu. Při charakteristickém severovýchodně-jihozápadním rozdělení Slovenska tak spadají do periferních oblastí státu s výrazně nepříznivými ukazateli hospodářství.

V úvodní části diplomové práce byly popsány obecné principy, které se týkají regionálních rozdílů, regionálního rozvoje, cestovního ruchu a významu cestovního ruchu pro regionální rozvoj daného území. Podrobně se zabývám významem těchto pojmů se zaměřením na Slovensko – je pojednáváno o regionálních rozdílech na Slovensku a prezentovány regiony cestovního ruchu nacházející se na území státu.

V další části charakterizují potenciál CR ve všech pěti regionech CR. Podrobně byly zmapovány lokalizační a realizační předpoklady CR. Z lokalizačních předpokladů jsem se zaměřila na přírodní potenciál a kulturně-historický potenciál. V rámci přírodních předpokladů byly hodnoceny tři složky, kterými jsou chráněná území, vodní plochy a termální pramene/koupele. Z kulturně-historických předpokladů byla věnována pozornost kulturně-historickým památkám a pravidelně se konajícím společenským akcím s největší návštěvností. Aby mohly být lokalizační předpoklady využity, je nutná existence odpovídajících realizačních předpokladů. Předmětem hodnocení realizačních předpokladů se staly hromadné ubytovací zařízení (jejich počet, kapacita, návštěvnost, obsazenost) a dopravní infrastruktura (dostupnost regionů, kvalita a hustota dopravní infrastruktury atd.).

Třetí část práce se zabývá přímo regionem Gemer. Získané kvantitativní a kvalitativní podklady pomohly zachytit současný stav a specifika CR v této oblasti a podat přehled o dalších možnostech rozvoje tohoto regionu. Pomocí výzkumné metody jsem se mohla přesvědčit o tom, jaký náhled na problematiku CR v tomto regionu mají zaměstnanci samosprávy, turistických informačních center a rozvojové agentury.

Uskutečněné rozhovory hodně pomohly při zpracování této práce, ale plně si uvědomuji, že při šetření stavu CR v regionu Gemer jsem se měla vedle exekutivně-administrativních účastníků CR také zaměřit na šetření mezi obyvateli a podnikateli v oblasti, případně i mezi

návštěvníky tohoto regionu. Tím pádem by bylo možné získat informace a názory z více úhlů pohledu. V případném budoucím výzkumu by se dalo zaměřit na tento chybějící segment a doplnit tím dosavadní zjištění.

Odpovědi na výzkumné otázky:

- Jaký potenciál CR se skrývá ve vybraných regionech CR?

Zjistila jsem, že všechny regiony mají potenciál pro rozvoj CR. Na území každého regionu lze najít hodnotné přírodní i kulturní památky, avšak v různé míře.

Přírodní danosti území se vyznačují svým poměrně stálým charakterem. Některé regiony proto přirozeně disponují větším potenciálem kvůli těmto podmínkám, než jiné. Z hlediska přírody nejatraktivnější region je podle analýzy Gemer. Leží na území s nejméně výrazným přírodním charakterem – na území národních parků Slovenský kras, Slovenský raj a Muránska planina. Regiony Podunajsko, Poiplie a Dolný Zemplín z hlediska přírodních předpokladů určitě nepatří mezi nejatraktivnější regiony, protože místní jednotvárný reliéf nenabízí také široké spektrum různých forem CR jako jiné lokality. Voda je však základem všech nejhodnotnějších přírodních atraktivit na území těchto regionů. Největší výhodou Podunajska a Poiplie je výskyt geotermálních pramenů s jejich potenciálním využitím na rekreaci a na koupelnictví pro léčbu některých onemocnění. Navíc v regionu Podunajsko, Poiplie a Dolný Zemplín tečou významné vodní toky (především Dunaj, Váh, Hron a Bodrog), které nabízí možnost na různé rekreační aktivity, jako pobyt při vodě, vodní turistika, vodní sporty atd.

Nejpříznivějšími kulturně-historickými předpoklady vyniká Gemer a Košický region. Košický region má specifické postavení mezi tyto regiony, jelikož na jeho území leží druhé největší město Slovenska, Košice. Dominantou celého Košického regionu je město Košice a téměř veškerý potenciál regionu je koncentrován právě do tohoto místa. Bez existence Košic by region hodně zaostával za ostatními zkoumanými regiony.

- Vykazují vybrané regiony odlišný potenciál rozvoje v CR na základě jejich polohy nebo jsou patrné společné znaky v jejich vývoji?

Regionální disparity se na Slovensku začaly výrazně prohlubovat v transformačním období, kdy se začaly formovat výrazné rozdíly mezi rozvíjejícími, stagnujícími a zaostávajícími, periferními regiony státu. Když porovnáme zkoumané regiony se slovenským průměrem, lze konstatovat, že všechny tyto regiony lze zařadit mezi stagnující anebo zaostávající regiony státu.

Zaměříme-li se pouze na vybrané regiony, lze mezi nimi spatřit také určité rozdíly ve vývoji a rozvoji v CR. Rozdíl v polohovém potenciálu se projevuje hlavně mezi západními a východními regiony. Podstatnou podmínkou pro rozvoj CR je kvalitní dopravní infrastruktura, a s ní spojená dostupnost. Podunajsko a Poiplie mají lepší dostupnost a jsou blíže k velkým sídelním aglomeracím – Bratislavě, Budapešti a Vídni, tj. k jadrové oblasti státu

a k rozvinutějším státům Evropy. Tím pádem mají lepší podmínky pro rozvoj a také lze předpokládat větší návštěvnost kvůli lepší dostupnosti.

I když mají některé regiony relativně lepší dostupnost, velkým deficitem stále zůstává nízká kvalita dopravní infrastruktura uvnitř regionů. Kvalita silniční sítě má značné rezervy ve všech zkoumaných regionech. Chybějící dálnice je považována za jednu z nejproblematičtějších okolností dalšího rozvoje CR. Na celkovém území všech pěti regionů se nachází pouze 6 km dlouhý dálniční úsek v Košickém regionu a 45 km rychlostní silnice (v regionu Gemer a Košice). Silnice nejnižších tříd dominují ve všech oblastech s více než 50 procentním podílem. Pokud vezmu do úvahy všechny možnosti dopravy, tj. i železniční a lodní, mohu konstatovat, že z tohoto pohledu má region Podunajsko největší potenciál. Nachází se v blízkosti většího množství cest evropského významu, je napojena na evropský železniční systém a velký význam v dopravě má také vodní cesta Dunaj.

- Jak hodnotí aktéři/subjekty současnou úroveň CR ve vybraném regionu?

Z poznatků získané během rozhovorů jasně vyplývá, že Gemer se snaží učinit potřebné kroky k tomu, aby se stal celostátně významným regionem CR.

Hlavními předpoklady pro rozvoj CR regionu Gemer je obrovský přírodní (výskyt velkého množství chráněných území, jako např. oblast národních parků – NP Slovenský kras, NP Slovenský ráj a NP Muráňska planina; jeskyně zapsané mezi oblasti světového významu (UNESCO) a kulturně-historický potenciál (hrad Krásna Hôrka, Muráňsky hrad, Betliar atd.; technické památky železářské výroby; kulturní akce atd.). Regionální marketing by měl stavět na propagaci těchto předpokladů.

Oslovené osoby, které se zúčastnili řízených rozhovorů, považují za hlavní omezující faktory pro rozvoj CR regionu Gemer krátkodobý charakter návštěvnosti regionu; nepříznivou dopravní infrastrukturu; nízkou profesionální odbornost zaměstnanců, špatnou komunikaci mezi správou a podnikatelskými subjekty, absencí jednotné koncepce CR; slabou propagaci a marketing CR.

- Jaké jsou vize aktérů/subjektů CR na budoucí využití vybraného regionu CR? Jak by bylo možné využít potenciál CR v rozvoji tohoto území?

Gemer má podle všech oslovených značný potenciál pro silný rozvoj CR, jeho využití ale není v současnosti dostačující. Nejdůležitější by bylo sestavení ucelené, jednotné koncepce rozvoje CR na úrovni regionu – absence podobného dokumentu neumožňuje dostatečně využít potenciál tohoto území. Stejně důležité je zintenzivnění propagace území a informovanosti obyvatelů o aktivitách přispívajících ke zlepšení sociální a ekonomické situaci a zapojení obyvatel do těchto aktivit. Je také nutné zdůraznit, že pro rozvoj CR je potřebné, aby se do procesu zapojily všechny dotčené subjekty v regionu, které mohou nějakým způsobem zvýšit nebo zlepšit stav nabídky CR, a že je nutná jejich vzájemná spolupráce pro uskutečnění společných cílů.

Hodnocení potenciálu regionů pro CR je bezpodmínečně nutné, jelikož výsledky hodnocení usnadňují učinit správná rozhodnutí směřující k úspěšnému rozvoji celého regionu a podílejí se na zpracování strategie rozvoje CR. Prioritou zkoumaných regionů musí být neustálý rozvoj ve všech oblastech, které povedou k vyváženému rozvoji a k přilákání návštěvníků do těchto oblastí. CR je právě tou složkou hospodářství, která má výrazné rezervy v podílu na celkovém rozvoji regionů. V budoucnosti by se měly v práci studované regiony CR ve větší míře soustředit na podporu tohoto sektoru, který se následně díky příznivým podmínkám může výrazněji projevit jako impuls regionálního rozvoje. Jelikož tato diplomová práce udává široký přehled o potenciálu CR regionů rozprostírající se na slovensko-maďarském pohraničí, dalo by se tuto práci využít například při porovnání s dalšími regiony CR ležící na slovensko-rakouském, slovensko-českém, slovensko-polském anebo slovensko-ukrajinském pohraničí. Dále by se daly zkoumat pohraniční regiony na maďarské straně hranice, efektivita spolupráce těchto příhraničních regionů v rámci euroregionů atd. Z rozsahových důvodů nebylo možné se zmíněných témat v této práci ani dotknout.



# SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

## POUŽITÁ LITERATURA

- BABJAK, M. (2009): Diaľničná sieť Slovenska a regionálny rozvoj. Diplomová práca, Univerzita Komenského v Bratislave, Prírodovedecká fakulta, 102 s.
- BANERJEE, B., JARMUZEK, M. (2009): Anatomy of regional disparities in the Slovak Republic. IMF Working Papers WP/09/145, International Monetary Fund, 29 s.
- BANISTER, D., BERECHMAN, Y. (2001): Transport Investments and the Promotion of Economic Growth. *Journal of Transport Geography* 9/2001, s. 209–218.
- BAŠOVSKÝ, O., LAUKO, V. (1990): Úvod do regionálnej geografie. SPN, Bratislava, 118 s.
- BEZÁK, A., MICHNIAK, D. (1999): Niekoľko predbežných úvah o dostupnosti okresných miest na východnom Slovensku. *Acta facultatis studiorum humanitatis et naturae universitatis Prešovensis, Prírodné vedy, Folia geographica* 3, s. 191–197.
- BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D. (2002): *Teorie regionálního rozvoje*. Karolinum, Praha, 211 s.
- BLEHA, B., VAŇO, B. (2008): Demografická budúcnosť Slovenska: Približovanie či divergencia. Infostat, Bratislava. Dostupné na [www.infostat.sk/vdc/pdf/prognoza2008.pdf](http://www.infostat.sk/vdc/pdf/prognoza2008.pdf).
- BRUINSMA, F., RIETVELD, P. (1998): The accessibility of European cities: theoretical Framework and comparison of approaches. *Environment and Planning*, 30 A, s. 499–521.
- BUČEK, J. (2006): Hlavné smery a problémy výskumu súčasnej politickej geografie. *Geografický časopis*, 58, s. 353–371.
- CHADWICK, R. (1994): Concepts, definitions and measures used in travel and tourism research. In J. R. Brent Ritchie and C. Goeldner (eds) *Travel, Tourism and Hospitality Research: A Handbook for Managers and Researchers, Second Edition*. New York: Wiley.
- CLARK, A. N. (1990): *The penguin dictionary of geography*. Harmondsworth (Penguin).
- CONSTANTIN, D. (2000). *Tourism and Environmentally Sustainable Regional Development: The Case of Romania*. Conference Proceedings, 40th Congress of the European Regional Science Association, 29 August-1 Sept 2000.
- FALŤAN, L., PAŠIAK, J. (2004): *Regionálny rozvoj Slovenska. Východiská a súčasný stav*. Bratislava: Sociologický ústav SAV, 88 s.
- FELSENSTEIN, D., PORTNOV, B. A. (eds) (2005): *Regional Disparities in Small Countries*. Series: *Advances in Spatial Science*, Springer, 333 s.

- GAJDOŠ, P. (2009): Current State and Development of Regional Disparities in Slovakia (with Emphasis on Underdeveloped Regions). In: Gajdoš, P. ed., *Regional Disparities in Central Europe*, Sociologický ústav SAV, Bratislava, s. 98–115.
- GEPPERT, K., STEPHAN, A. (2008): Regional disparities in the European Union: Convergence and agglomeration. *Regional Science* 87, 2, s. 193–217.
- GIAOUTZI, M., NIJKAMP, P. (2006): *Tourism and Regional Development: New Pathways*. Ashgate Publishing Limited, Hampshire, 321 s.
- GREGORY, D. (2009): Regional geography. *The Dictionary of Human Geography* (5th Edition). D. Gregory, R. Johnston, G. Pratt, M. J. Watts, S. Whatmore, eds. Wiley-Blackwell, s. 630–632.
- GRIGG, D. (1965): The logic of regional systems. *Annals of the Association of American Geographers* 55, 3, s. 465–491.
- GRYWACZ, W. (1983): *Infrastrukturura dopravy a národní hospodářství*. Mezinárodní dopravní přehledy, Rozvoj dopravní infrastruktury, Praha, Nakladatelství dopravy a spojů, s. 7–15.
- GUTIÉRREZ, J. (2001): Location, economic potential and daily accessibility: an analysis of the accessibility impact of the high speed line Madrid-Barcelona-French border. *Journal of Transport Geography*, 9, s. 229–242.
- GÚČIK, M. (2000): *Základy cestovného ruchu*. Banská Bystrica: Univerzita Mateja Bela, Ekonomická fakulta, 152 s.
- GÚČIK, M. (2010): *Cestovný ruch. Úvod do štúdia*. Banská Bystrica: Univerzita Mateja Bela, Ekonomická fakulta, 308 s.
- HALÁS, M. (2005): Dopravný potenciál regiónov Slovenska. *Geografie – Sborník české geografické společnosti*, roč. 110, 4/2005, s. 257–270.
- HALÁS, M. (2008): Priestorová polarizácia spoločnosti s detailným pohľadom na periférne regióny Slovenska. *Sociologický časopis / Czech Sociological Review* 44 (2), s. 349–369.
- HALL, C. M., JENKINS, J. (1998): The Policy Dimensions of Rural Tourism and Recreation. In: Butler, R. et al. (eds.), *Tourism and Recreation in Rural Areas*, John Wiley&Sons, s. 19–42.
- HAMPL, M., MÜLLER, J. (2011): Společenská transformace a regionální diferenciacie Česka: příklad vývoje rozmístění pracovních míst a obyvatelstva. *Geografie*, 116, 3, s. 211–230.
- HENDERSON, G. (2009): Region. *The Dictionary of Human Geography* (5th Edition). D. Gregory, R. Johnston, G. Pratt, M. J. Watts, S. Whatmore, eds. Wiley-Blackwell, s. 632–636.

- HORŇÁK, M. (2004): Súčasný stav a perspektívy vývoja dopravnej infraštruktúry Slovenskej republiky. In: Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego, tom X, Warszawa-Rzeszów, s. 231–250.
- HRALA, V. (2005): Geografie cestovního ruchu. Praha: Oeconomica, 109 s.
- HRONEC, O. a kol. (2000): Prírodné zdroje. Košice: Royal Unicorn, 235 s.
- HUYBERS, T. (2007): Tourism and developing countries. Edward Elgar Publishing, 667 s.
- JENKINS, J., Hall, C. M., TROUGHTON, M. (1998): The restructuring of rural economies: rural tourism and recreation as a government response. In: Butler, R., Hall, C. M., Jenkins, J. (eds.), Tourism and Recreation in Rural Areas, John Wiley & Sons, s. 43–68.
- Koncepcia územného rozvoja Slovenska. Dostupné na [www.build.gov.sk/mvrrsr/?id=1&cat=222](http://www.build.gov.sk/mvrrsr/?id=1&cat=222).
- KOPŠO, E. a kol. (1992): Geografia cestovného ruchu. 1. vyd. Bratislava: Slovenské pedagogické nakladateľstvo, 327 s.
- KOREC, P. (2005): Regionálny rozvoj Slovenska v rokoch 1989–2004. Bratislava: Geografika, 227 s.
- KOREC, P., LAUKO, V., TOLMÁČI, L. a kol. (1997): Kraje a okresy Slovenska. Nové administratívne členenie. Q 111, Bratislava, 391 s.
- KUČEROVÁ, J. (1999): Trvalo udržateľný rozvoj cestovného ruchu. Banská Bystrica: Univerzita Mateja Bela, Ekonomická fakulta, 83 s.
- LAUKO, V., TOLMÁČI, L., DUBCOVÁ, A. (2006): Humánna geografia Slovenskej republiky. KARTPRINT Bratislava, 200 s.
- LUKNIŠ, M. (1985). Regionálne členenie Slovenskej socialistickej republiky z hľadiska jej racionálneho rozvoja. Geografický časopis, 37, s. 2–3.
- MATLOVIČ, R., MATLOVIČOVÁ, K. (2005): Vývoj regionálnych disparít na Slovensku a problémy regionálneho rozvoja Prešovského kraja. Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae Universitatis Prešovensis, Prírodné vedy, Folia Geographica 8, PU Prešov, s. 66–88.
- MATLOVIČOVÁ, K., MATLOVIČ, R., MUŠINKA, A., ŽIDOVÁ, A. (2012): The Roma population in Slovakia. Basic characteristics of the Roma population with emphasis on the spatial aspects of its differentiation, in Penczes, J., Radics, Z. (Eds.): Roma population on the peripheries of the Visegrad countries. Spatial trends and social challenges. Debrecen 2012, s. 77–104.

- MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. (2006): Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje. *Národohospodářský obzor* 4/2006, Ekonomicko-správní fakulta MU, Brno, s. 51–59.
- MARIOT, P. (1983): *Geografia cestovného ruchu*. Veda. Bratislava, 248 s.
- MICHNIAK, D. (2000): Vybrané aspekty hodnotenia dostupnosti na strednom Slovensku. In Čuka, P. ed. *Geografické štúdie* Nr. 7, *Geografické problémy teritoriálnych a administratívnych systémov*. Banská Bystrica (Fakulta prírodných vied UMB a Rakúsky ústav pre východnú a juhovýchodnú Európu), s. 147–151.
- MLÁDEK, J., KUSEDOVÁ, D., MARENČÁKOVÁ, J., PODOLÁK, P., VAŇO, B. (2006): *Demogeografická analýza Slovenska*. Univerzita Komenského Bratislava, 223 s.
- Národný plán regionálneho rozvoja Slovenskej republiky. Dostupné na [www.cpk.sk/web/dokumenty/npr\\_r\\_sk.pdf](http://www.cpk.sk/web/dokumenty/npr_r_sk.pdf).
- Národný program rozvoja cestovného ruchu v Slovenskej republike. Dostupné na [www.sacr.sk/strukturalne-fondy/programove-obdobie-2004-2006/dolezite-dokumenty/](http://www.sacr.sk/strukturalne-fondy/programove-obdobie-2004-2006/dolezite-dokumenty/).
- Nová stratégia rozvoja cestovného ruchu Slovenskej republiky do roku 2013. Dostupné na [www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=102432](http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=102432).
- Národný strategický referenčný rámec 2007–2013. Dostupné na [www.nsrr.sk/narodny-strategicky-referencny-ramec-2007-2013/](http://www.nsrr.sk/narodny-strategicky-referencny-ramec-2007-2013/).
- NOVOTNÝ, J. (2011): Kořeny nerovnomerného rozvoje: role geografické makropolohy a souvisejících faktorů. *Geografické rozhledy*, 21 (2), s. 2–5.
- OECD. (2002) *Geographic Concentration and Territorial Disparity in OECD Countries*. Paris: OECD Publications Service.
- OTRUBOVÁ, E. (1996): *Humánna geografia II. (Zahraničný obchod, cestovný ruch)*. Bratislava, Univerzita Komenského. 141 s.
- OTRUBOVÁ, E. (2003): *Humánna geografia II*, Univerzita P. J. Šafárika. Edičné stredisko UPJŠ Košice. 105 s.
- PAASI, A. (2002): Place and region: regional worlds and words. *Progress in Human Geography* 26, 6, s. 802–811.
- PÁSKOVÁ, M., ZELENKA, J. (2002): *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Praha, 448 s.

- PHILIPPE, M. (2009): The geography of inequalities in Europe. In: Spatial Disparities and Development Policy, G. Kochendoerfer-Lucius, B. Pleskovic (eds.), The World Bank, s. 239–256.
- PLESNÍK, P. (2008): Vymedzenie a ocenenie regiónov cestovného ruchu. Bratislava: EKONÓM, 87 s.
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Komárno, 2006. Dostupné na [http://www.komarno.sk/proghosp-a-socrozvm-kn\\_4197.html](http://www.komarno.sk/proghosp-a-socrozvm-kn_4197.html).
- Program rozvoja vidieka SR 2007–2013. Dostupné na [www.apa.sk/index.php?navID=132](http://www.apa.sk/index.php?navID=132).
- PŠENKA, T. (2009): Faktory vplývajúce na vývoj železničnej siete Slovenska. Acta geographica Universitatis Comenianae, No. 53, s. 47–60.
- RAINA, A. K., AGARWAL, S. K. (2004): The essence of tourism development: dynamics, philosophy and strategies. New Delhi: Sarup & Sons, 416 s.
- RAJČÁKOVÁ, E. (2005): Regionálny rozvoj a regionálna politika. Univerzita Komenského, Bratislava, 120 s.
- RAJČÁKOVÁ, E., ŠVECOVÁ, A. (2009): Regionálne disparity na Slovensku. Geographia Cassoviensis, 2, s. 107–112.
- Regionalizácia cestovného ruchu v SR. Dostupné na [www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=104109](http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=104109).
- REPHANN, T. J. (1993): Highway Investment and Regional Economic Development: Decision Methods and Empirical Foundations. Urban Studies – 30/ No. 2, University of Glasgow, Glasgow, s. 437–450.
- RÖLC, R. (2001): Dopravní dostupnost a regionální význam krajských měst. Geografie – Sborník České geografické společnosti, 106, s. 222–233.
- SHARPLEY, R., TELFER, D. (2002): Tourism and development. Channel View Publications, 411 s.
- STABLER, M. J., PAPTAEODOROU, A., SINCLAIR, M. T. (2010): The Economics of Tourism. Second Edition. Abingdon: Routledge, 506 s.
- STRAUSS, A., CORBIN, J. (1999): Základy kvalitativního výzkumu. (Postupy a techniky zakotvené teorie). Vyd. 1. Boskovice: Albert; Brno: Sdružení Podané ruce, 1999. 196 s.
- Stratégia rozvoja cestovného ruchu do roku 2020. Dostupné na [www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=104109](http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=104109).

- THRIFT, N. (1983): On the determination of social action in space and time. *Environment and Planning D: Society and Space* 1, s. 23–57.
- TVRDOŇ, J., HAMALOVÁ, M., ŽÁRSKA, E. (1995): *Regionálny rozvoj*. Ekonóm, Bratislava, 180 s.
- TVRDOŇ, J., KMECOVÁ, Z. (2007): Implikácia – Regionálne disparity vs. absorpčná schopnosť. In: *Národná a regionálna ekonomika VI.*, EF TU Košice, s. 429–433.
- VYSTOUPIL, J., ŠAUER, M. (2006): *Základy cestovného ruchu: distanční studijní opora*. Masarykova univerzita. Centrum distančního a celoživotního vzdělávání, 163 s.
- ZELENKA, J. (2010): *Marketing cestovného ruchu*. Univerzita Jana Amose Komenského, 240 s.

### **INTERNETOVÉ ZDROJE**

- Atlas krajiny SR, <http://globus.sazp.sk/atlassr/>, 05. 03. 2014
- Banické múzeum v Rožňave, <http://www.banmuz.sk/>, 26. 04. 2014
- Dolný Zemplín, <http://www.dolnyzemplin.sk/>, 12. 05. 2014
- Gemerské osvetové stredisko, <http://www.gos.sk/>, 24. 04. 2014
- Gemersko-malohontské múzeum v Rimavskej Sobote, <http://gmmuzeum.sk/>, 26. 04. 2014
- Hrady Slovenska, <http://www.hrady.sk/>, 02. 05. 2014
- Hvězdárna v Hurbanovci, <http://www.suh.sk/>, 02. 05. 2014
- Karstvelo, <https://sites.google.com/site/sckkarstvelo/>, 02. 05. 2014
- Kúpalisko Patince, <http://www.patincekupalisko.sk/>, 30. 03. 2014
- Kúpalisko Vadaš Štúrovo, <http://www.vadas.sk/>, 30. 03. 2014
- Kúpele Dudince, <http://www.kupeledudince.sk/>, 30. 03. 2014
- Kúpele Štós, <http://www.kupele-stos.sk/>, 30. 03. 2014
- Letisko Košice, <http://www.airportkosice.sk/>, 17. 05. 2014
- Mesto Komárno, [www.mestokomarno.com](http://www.mestokomarno.com), 02. 05. 2014
- Mesto Košice, <http://www.kosice.sk/>, 18. 05. 2014
- Mesto Lučenec, <http://www.lucenec.sk/>, 04. 05. 2014
- Mesto Michalovce, <http://www.michalovce.sk/>, 12. 05. 2014
- Mesto Rožňava, <http://www.roznava.sk/>, 05. 05. 2014

Mesto Trebišov, <http://www.trebisov.sk/>, 12. 05. 2014

Ministerstvo pro místní rozvoj, <http://www.mmr.cz/>, 11. 02. 2014

Muzea Slovenska, <http://www.muzeum.sk/>, 01. 05. 2014

OMA.sk – Slovensko, <http://www.oma.sk/>, 02. 05. 2014

Obec Štítňik, <http://stitnik.ocu.sk/>, 24. 04. 2014

Pevnosť Komárno, <http://www.pevnost-komarno.sk/>, 28. 06. 2014

Podunajské múzeum v Komárne, [www.muzeumkn.sk](http://www.muzeumkn.sk/), 02. 05. 2014

Prírodné jódové kúpele Číž, <http://www.kupeleciz.sk/>, 30. 03. 2014

RegDat (Databáza regionálnej štatistiky), <http://www.web.statistics.sk/>, 24. 01. 2014

Rieky SR, <http://www.rieky.sk/>, 30. 03. 2014

Santovka Wellness, <http://www.sant-wellness.sk/>, 30. 03. 2014

Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2011, <http://datacube.statistics.sk/SODB/>, 28. 05. 2014

Slovakia Travel, <http://slovakia.travel/>, 01. 05. 2014

Slovenská agentúra životného prostredia, <http://www.sazp.sk/>, 05. 03. 2014

Slovenská správa ciest, <http://www.ssc.sk/>, 02. 05. 2014

Slovenská železná cesta, <http://zeleznacesta.sk/>, 24. 04. 2014

Slovenský mapový portál, <http://mapy.atlas.sk/>, 02. 05. 2014

Spravodajský server SME.sk, <http://www.sme.sk/>, 05. 05. 2014

Štatistický úrad SR, <http://www.statistics.sk/>, 24. 01. 2014

Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, <http://www.sopsr.sk/>, 05. 03. 2014

Štátny zoznam osobitne chránených častí prírody SR, <http://uzemia.enviroportal.sk/>, 05. 03. 2014

Termálne kúpalisko Komárno, <http://www.thermalkn.sk/>, 30. 03. 2014

Termálne kúpalisko Podhájska, <http://www.tkpodhajska.sk/>, 30. 03. 2014

Thermal Corvinus Veľký Meder, <http://www.thermalcorvinus.sk/>, 30. 03. 2014

Thermalpark Dunajská Streda, <http://www.thermalpark.sk/>, 30. 03. 2014

Tokajská vinná cesta, <http://www.tvc.sk/>, 12. 05. 2014

Východoslovenské múzeum Košice, [www.vsmuzeum.sk](http://www.vsmuzeum.sk/), 30. 04. 2014

World Tourism Organization, <http://www.world-tourism.org/>, 24. 01. 2014

Zámky Slovenska, <http://www.zamky.sk/>, 02. 05. 2014

Železná cesta, <http://www.terraincognita.sk/en/welcome-to-the-iron-road>, 12. 06. 2014

Železnice Slovenskej Republiky, <http://www.zsr.sk/>, 02. 05. 2014



## **PŘÍLOHY**

***Příloha č. 1: Podklad otázek pro řízený rozhovor***

- Ako charakterizujete pozíciu Vášho regiónu z pohľadu polohy v štáte?
- Ako hodnotíte cestovný ruch vo Vašom regióne? Aký vplyv má cestovný ruch na rozvoj Vášho regiónu?
- Ktorá forma cestovného ruchu je najviac rozvíjaná vo Vašom regióne?
- Čo v súčasnosti hodnotíte ako veľký krok v rozvoji cestovného ruchu vo vašom regióne? Čo považujete za najväčší potenciál regiónu pre rozvoj CR?
- Aké sú hlavné problémy cestovného ruchu vo Vašom regióne?
- Čo vy osobne považujete za najväčšiu prekážku rýchlejšieho rozvoja cestovného ruchu vo vašom regióne? Aké služby cestovného ruchu chýbajú alebo ich považujete za nedostatočné?
- Domnievate sa, že región podnikla alebo podniká dostatočné kroky pre rozvoj cestovného ruchu v regióne?
- V čom vidíte najväčší potenciál rozvoja Vášho regiónu do budúcnosti? Čo by ste vylepšil, aby ste nalákal turistov k návšteve regiónu?

**Příloha č. 2: Klasifikace regionů CR Slovenska v střednědobém horizontu**

<b>Význam</b>	<b>Region</b>	<b>Aktivity s nejvyšším potenciálem</b>
Mezinárodní	Bratislavský	poznávání památek a kultury, obchodní CR, cykloturistika, vodní sporty
	Severopovažský	sjezdové lyžování, letní pobyty v horském prostředí, pěší turistika, koupelnictví, venkovský CR
	Liptovský	sjezdové lyžování, letní pobyty v horském prostředí, pobyty při vodě, vodní sporty, koupelnictví, jeskyně a speleologie
	Horehronský	sjezdové lyžování, letní pobyty v horském prostředí, venkovský CR, koupelnictví
	Tatranský	letní pobyty v horském prostředí, pěší turistika, sjezdové lyžování, koupelnictví, venkovský CR
Národní	Strednopovažský	koupelnictví, nenáročný pobyty v horském prostředí, poznávání památek
	Turčiansky	sjezdové lyžování, letní pobyty v horském prostředí, pěší turistika, koupelnictví, venkovský CR
	Oravský	pobyty při vodě, vodní sporty, letní pobyty v horském prostředí, pěší turistika, koupelnictví, venkovský CR
	Košický	poznávání památek, pobyty v lesním prostředí, jeskyně
	Šarišský	koupelnictví, pobyty v horském prostředí
Nadregionální	Podunajský	pobyty při termální vodě, vodní sporty, cykloturistika, venkovský CR
	Dolnopovažský	koupelnictví, pobyty při vodě, vodní sporty, pobyty při termální vodě, poznávání památek
	Nitriansky	poznávání památek, veletrhy a výstavy
	Hornonitriansky	koupelnictví, pobyty při termální vodě, letní pobyty v horském prostředí
	Gemerský	letní pobyty v horském prostředí, venkovský CR, jeskyně a speleologie, poznávání památek
	Pohronský	poznávání památek, pobyty při vodě, koupelnictví, pobyty v lesním prostředí
	Spišský	poznávání památek, pěší turistika, zimní sporty, venkovský CR, jeskyně
Regionální	Záhorský	cykloturistika, poznávání památek lidové architektury
	Ipeľský	koupelnictví, venkovský CR
	Hornozemplínsky	pobyty při vodě, pobyty v horském prostředí
	Dolnozemplínsky	pobyty při vodě, vodní sporty

Zdroj: Regionalizace cestovního ruchu Slovenské republiky 2005, vlastní úprava

*Příloha č. 3: Počet chráněných území podle kategorií ve vybraných regionech cestovního ruchu*

<b>Kategorie</b>	<b>Podunajsko</b>	<b>Poiplie</b>	<b>Gemer</b>	<b>Košický region</b>	<b>Dolný Zemplín</b>
NP	0	0	3	1	0
CHKO	1	2	1	0	2
CHA	28	14	10	3	6
PR	35	23	24	9	24
NPR	10	4	18	10	8
PP	7	16	16	4	2
NPP	0	0	18	5	0
<b>Celkem</b>	<b>81</b>	<b>59</b>	<b>90</b>	<b>32</b>	<b>42</b>

Zdroj: ŠOPSR, vlastní výpočty

*Příloha č. 4: Velkoplošná chráněná území ve vybraných regionech cestovního ruchu*

	Výměra (v ha)	Podíl VCHÚ k rozloze regionu (v %)	Rok prohlášení, případně i aktualizace
<b>Podunajsko</b>	<b>352 179</b>		
z toho CHKO Dunajské Luhy	<b>10300</b>	<b>2,93</b>	1998
<b>Poiplie</b>	<b>428 607</b>		
z toho CHKO Štiavnické vrchy	25700		1979
CHKO Cerová vrchovina	4900		1989, 2001
VCHÚ celkem	<b>30600</b>	<b>7,14</b>	
<b>Gemer</b>	<b>337 468</b>		
z toho CHKO Cerová vrchovina	11900		1989, 2001
NP Muránska planina	13800		1977 jako CHKO, 1997
NP Slovenský kras	20300		1973 jako CHKO, 2002
NP Slovenský raj	5800		1964 jako CHKO, 1988
VCHÚ celkem	<b>51800</b>	<b>15,35</b>	
<b>Košický region</b>	<b>171 749</b>		
z toho NP Slovenský kras	<b>8200</b>	<b>4,77</b>	1973 jako CHKO, 2002

	<b>Výměra (v ha)</b>	<b>Podíl VCHÚ k rozloze regionu (v %)</b>	<b>Rok prohlášení, případně i aktualizace</b>
<b>Dolný Zemplín</b>	<b>263 091</b>		
z toho CHKO Latorica	23700		1990, 2004
CHKO Vihorlat	10900		1973, 1999
VCHÚ celkem	<b>34600</b>	<b>13,15</b>	
<b>VCHÚ ve vybraných regionech CR celkem</b>	<b>135500</b>	<b>8,83</b>	
<b>Slovensko</b>	<b>4 903 397</b>	<b>2,76</b>	

Zdroj: OMA.sk – Slovensko, vlastní výpočty

*Příloha č. 5: Hromadná ubytovací zařízení a jejich výkony za rok 2013 – podle vybraných regionů cestovního ruchu*

	Počet ubytovacích zařízení	Počet lůžek celkem	Počet návštěvníků v ubytovacích zařízeních	Počet přenocování návštěvníků v ubytovacích zařízeních	Průměrný počet nocí
<b>Podunajsko</b>					
Okres Dunajská Streda	94	4 134	61 741	155 362	2,5
Okres Komárno	44	1 362	23 608	52 164	2,2
Okres Nové Zámky	119	5 412	67 656	217 034	3,2
<b>Celkem</b>	<b>257</b>	<b>10 908</b>	<b>153 005</b>	<b>424 560</b>	<b>2,8</b>
Podíl v rámci vybraných regionů CR v [%]	39	26	27	28	
<b>Poiplie</b>					
Okres Levice	39	2 271	31 000	79 470	2,6
Okres Veľký Krtíš	12	952	6 343	19 159	3,0
Okres Krupina	27	1 928	56 415	316 549	5,6
Okres Lučenec	21	932	13 677	24 556	1,8
Okres Poltár	7	211	2 267	5 848	2,6
<b>Celkem</b>	<b>106</b>	<b>6 294</b>	<b>109 702</b>	<b>445 582</b>	<b>4,0</b>
Podíl v rámci vybraných regionů CR v [%]	16	15	19	30	
<b>Gemer</b>					
Okres Revúca	10	396	13 085	29 214	2,2
Okres Rimavská Sobota	30	1 321	22 352	84 635	3,8
Okres Rožňava	70	1 691	21 318	46 470	2,2
<b>Celkem</b>	<b>110</b>	<b>3 408</b>	<b>56 755</b>	<b>160 319</b>	<b>2,8</b>
Podíl v rámci vybraných regionů CR v [%]	17	8	10	11	

	Počet ubytovacích zařízení	Počet lůžek celkem	Počet návštěvníků v ubytovacích zařízeních	Počet přenocování návštěvníků v ubytovacích zařízeních	Průměrný počet nocí
<b>Košický region</b>					
Okres Košice – okolie	40	1 365	25 571	57 916	2,7
Košice	68	4 506	169 441	284 930	1,7
<b>Celkem</b>	<b>108</b>	<b>5871</b>	<b>195 012</b>	<b>342 846</b>	<b>1,8</b>
Podíl v rámci vybraných regionů CR v [%]	16	14	35	23	
<b>Dolný Zemplín</b>					
Okres Michalovce	53	13 536	38 567	94 586	2,5
Okres Sobrance	7	113	589	853	1,4
Okres Trebišov	25	1 494	13 087	23 273	1,8
<b>Celkem</b>	<b>85</b>	<b>15 143</b>	<b>52 243</b>	<b>118 712</b>	<b>2,3</b>
Podíl v rámci vybraných regionů CR v [%]	13	37	9	8	
<b>Vybrané regiony CR celkem</b>	<b>666</b>	<b>41 624</b>	<b>566 717</b>	<b>1 492 019</b>	<b>2,6</b>
SR celkem	3 643	201 398	3 774 062	10 908 200	2,9
<b>Podíl vybraných regionů CR na SR v [%]</b>	<b>18,3</b>	<b>20,7</b>	<b>15,0</b>	<b>13,7</b>	<b>-</b>

Zdroj: SŠÚ 2013, vlastní výpočty



**Příloha č. 6: Charakteristika silniční dopravy ve vybraných regionech cestovního ruchu k 1. 1. 2014**

	Dálnice (v km)	Rychlostní silnice (v km)	Silnice I. třídy (v km)	Silnice II. třídy (v km)	Silnice III. třídy (v km)	Celkem	Silnice, které jsou součástí:		Hustota silniční sítě	
							"E" tahu (v km)	Tras "TEM" (v km)	km/km <sup>2</sup>	km/1000 obyv.
okres Dunajská Streda			60,907	133,693	350,388	544,988	57,605		0,51	4,60
okres Komárno			85,77	80,713	222,368	388,851			0,35	3,65
okres Nové Zámky			114,153	142,043	251,265	507,461			0,378	3,49
<b>Podunajsko celkem</b>			<b>260,83</b>	<b>356,449</b>	<b>824,021</b>	<b>1441,3</b>	<b>57,605</b>		<b>0,41</b>	<b>3,90</b>
[%] ze všech silnic v regionu			<b>18,1</b>	<b>24,7</b>	<b>57,2</b>					
okres Krupina			58,261	23,909	138,457	220,627	34,816	34,816	0,38	9,76
okres Levice			155,419	100,857	415,294	671,57	16,263	16,263	0,43	5,73
okres Lučenec			82,7	37,67	218,959	339,329	37,36		0,41	4,67
okres Poltár			0	47,97	108,342	156,312			0,33	6,95
okres Veľký Krtíš			44,354	98,982	233,505	376,841			0,44	8,25
<b>Poiplie celkem</b>			<b>340,734</b>	<b>309,388</b>	<b>1114,557</b>	<b>1764,679</b>	<b>88,439</b>	<b>51,079</b>	<b>0,41</b>	<b>6,29</b>
[%] ze všech silnic v regionu			<b>19,3</b>	<b>17,5</b>	<b>63,2</b>					

	Dálnice (v km)	Rychlostní cesty (v km)	Silnice I. třídy (v km)	Silnice II. třídy (v km)	Silnice III. třídy (v km)	Celkem	Silnice, které jsou součástí:		Hustota silniční sítě	
							"E" tahu (v km)	Tras "TEM" (v km)	km/km <sup>2</sup>	km/1000 obyv.
okres Revúca		7,759	11,785	89,294	127,333	236,171	8,712		0,32	5,85
okres Rimavská Sobota		10,42	93,746	83,559	324,752	512,477	36,235		0,35	6,19
okres Rožňava			94,853	89,686	138,63	323,169	50,941		0,28	5,23
<b>Gemer celkem</b>		<b>18,179</b>	<b>200,384</b>	<b>262,539</b>	<b>590,715</b>	<b>1071,817</b>	<b>95,888</b>		<b>0,32</b>	<b>5,79</b>
[%] ze všech silnic v regionu		<b>1,7</b>	<b>18,7</b>	<b>24,5</b>	<b>55,1</b>					
okres Košice-okolie	5,395	14,245	64,168	105,511	399,372	588,691	66,81	38,202	0,38	5,06
okres Košice I			0,344	16,544	9,415	26,303	8,4	8,4	0,40	0,51
okres Košice II		9,605	1,675	2,62	21,587	35,487	10,48		0,48	0,44
okres Košice III			5,438		1,356	6,794	5,438	5,438	0,40	0,23
okres Košice IV		2,62	5,031	6,272	4,475	18,398	11,841	9,221	0,37	0,40
<b>Košický region celkem</b>	<b>5,395</b>	<b>26,47</b>	<b>76,656</b>	<b>130,947</b>	<b>436,205</b>	<b>675,673</b>	<b>102,969</b>	<b>61,261</b>	<b>0,38</b>	<b>1,93</b>
[%] ze všech silnic v regionu	<b>0,8</b>	<b>3,9</b>	<b>11,3</b>	<b>19,4</b>	<b>64,6</b>					

	Dálnice (v km)	Rychlostní silnice (v km)	Silnice I. třídy (v km)	Silnice II. třídy (v km)	Silnice III. třídy (v km)	Celkem	Silnice, které jsou součástí:		Hustota silniční sítě	
							"E" tahu (v km)	Tras "TEM" (v km)	km/km <sup>2</sup>	km/1000 obyv.
okres Michalovce			48,484	114,683	223,425		27,584	27,584	0,38	3,51
okres Sobrance			21,353	29,406	128,757	179,516	21,353	21,353	0,33	7,73
okres Trebišov			98,515	38,697	327,587	464,799	15,372	15,372	0,43	4,41
<b>Dolný Zemplín celkem</b>			<b>168,352</b>	<b>182,786</b>	<b>679,769</b>	<b>1030,907</b>	<b>64,309</b>	<b>64,309</b>	<b>0,39</b>	<b>4,32</b>
[%] ze všech silnic v regionu			<b>16,3</b>	<b>17,7</b>	<b>65,9</b>					
5 oblastí celkem	5,395	44,649	1046,956	1242,109	3645,267	5984,376	409,21	176,649	0,38	4,20
Podunajsko [%]						<b>24,1</b>				
Poiplie [%]						<b>29,5</b>				
Gemer [%]						<b>17,9</b>				
Košický region [%]						<b>11,3</b>				
Dolný Zemplín [%]						<b>17,2</b>				
Slovensko	420	247	3291	3617	10379	17954	1528	927	0,37	3,31
Podíl všech 5 regionů v rámci Slovenska v [%]	1,3	18,1	31,8	34,3	35,1	<b>33,3</b>				

Zdroj: Slovenská správa ciest 2014, vlastní výpočty

**Příloha č. 7: Dostupnost regionů k 1. 1. 2014**

Region	d1 (km)	t1 (h:m)	d2 (km)	t2 (h:m)	d3 (km)	t3 (h:m)
<b>Podunajsko</b>						
Okres Dunajská Streda	45	0:42	45	0:42	45	0:42
Okres Komárno	66	1:05	66	1:05	10	0:09
Okres Nové Zámky	36	0:39	36	0:39	36	0:39
<b>Poiplie</b>						
Okres Levice	21	0:23	21	0:23	21	0:23
Okres Veľký Krtíš	59	1:12	59	1:12	59	1:12
Okres Krupina	28	0:23	28	0:23	28	0:23
Okres Lučenec	58	0:49	58	0:49	58	0:49
Okres Poltár	64	1:03	64	1:03	64	1:03
<b>Gemer</b>						
Okres Revúca	76	1:08	87	1:22	87	1:22
Okres Rimavská Sobota	82	1:09	82	1:09	82	1:09
Okres Rožňava	78	1:08	137	2:00	95	1:22
<b>Košický region</b>						
Košice	0	0:00	227	2:57	81	1:03
<b>Dolný Zemplín</b>						
Okres Michalovce	58	0:57	269	3:40	134	1:52
Okres Sobrance	80	1:18	290	4:00	115	1:34
Okres Trebišov	53	0:53	258	3:37	106	1:30

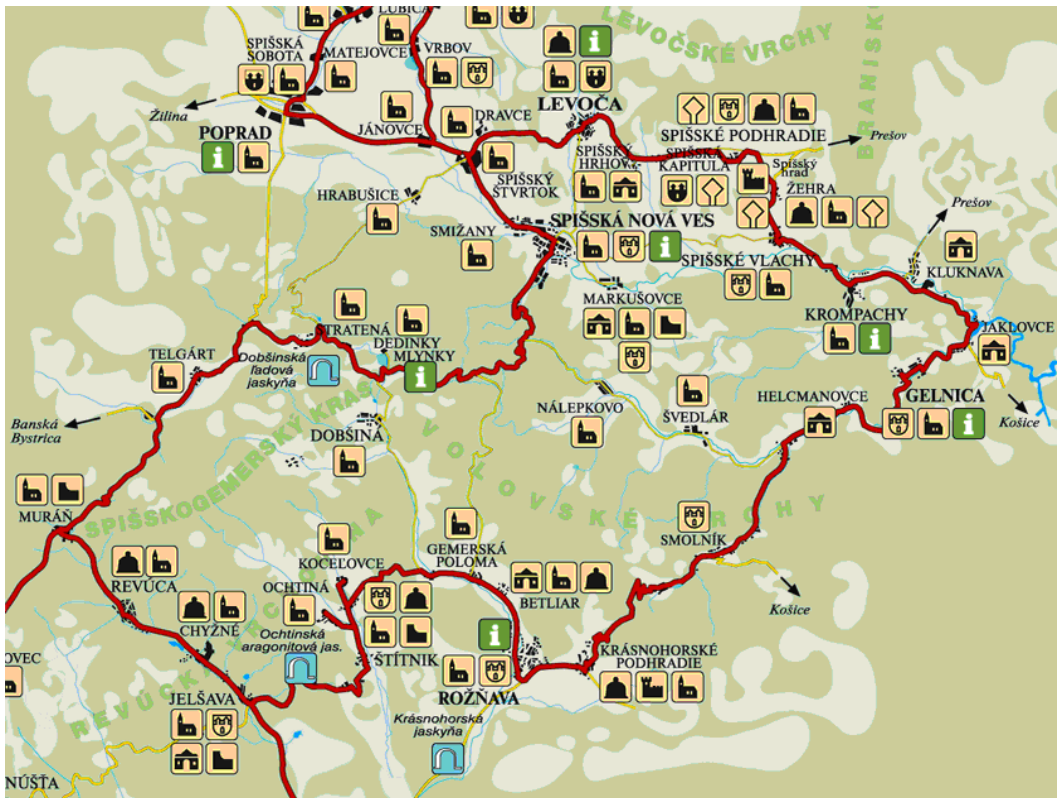
Zdroj: mapy.atlas.sk 2014

**Příloha č. 8: Gemersko-rimavský okruh Gotické cesty**



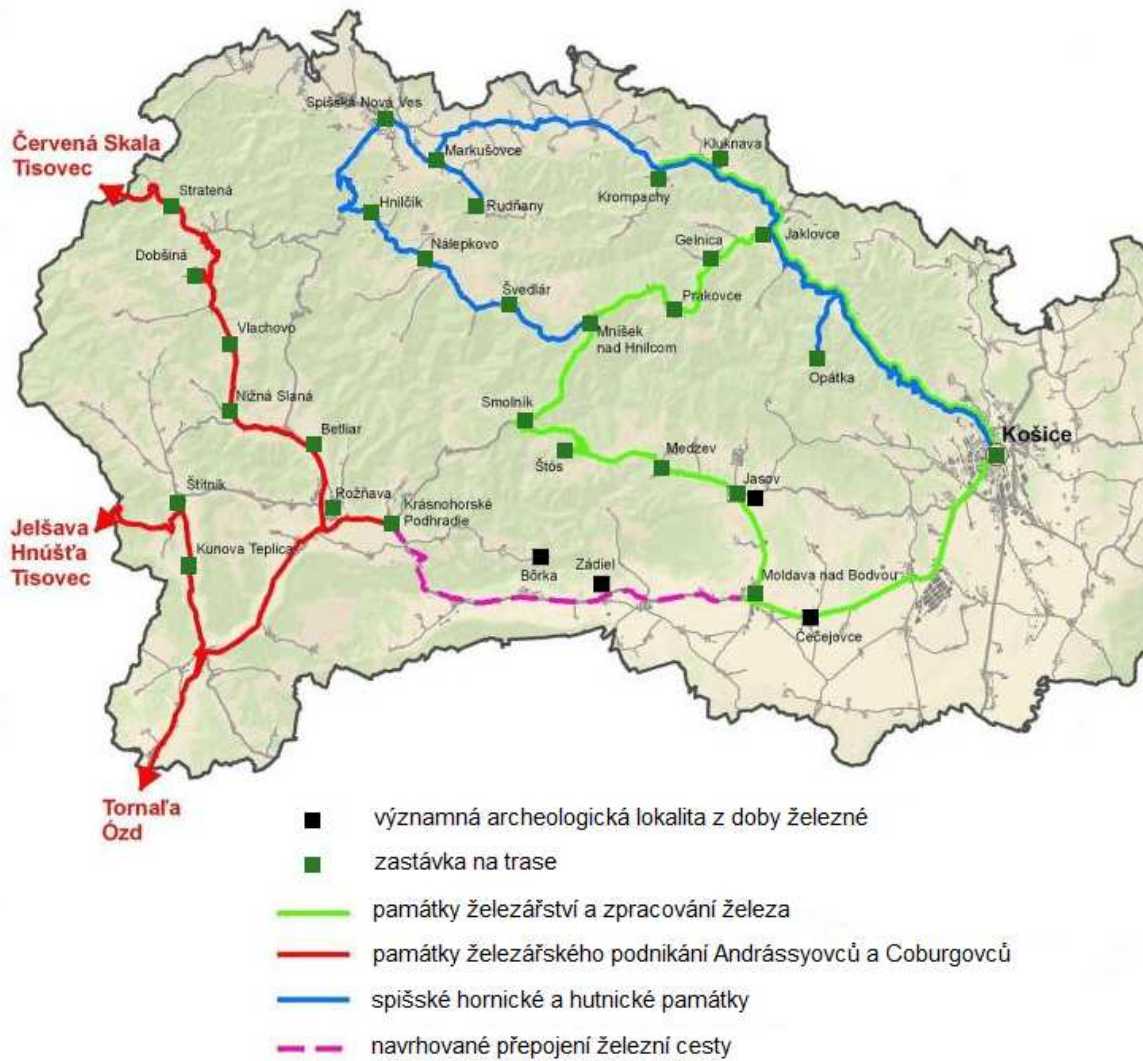
Zdroj: [www.gothicroute.sk](http://www.gothicroute.sk)

**Příloha č. 9: Spišsko-gemerský okruh Gotické cesty**



Zdroj: [www.gothicroute.sk](http://www.gothicroute.sk)

*Příloha č. 10: Železná cesta*



Zdroj: <http://www.terraincognita.sk/en/welcome-to-the-iron-road>