

SLOVAKIA CATCHING-UP REGIONS

SPRÁVA Z HÍLBKOVÉHO AUDITU
(DUE DILIGENCE) TÝKAJÚCEHO
SA BUDOVANIA CHODNÍKA
POLONINY TRAIL



SLOVAKIA CATCHING-UP REGIONS

SPRÁVA Z HÍLBKOVÉHO AUDITU
(DUE DILIGENCE) TÝKAJÚCEHO
SA BUDOVANIA CHODNÍKA
POLONINY TRAIL

© 2019 International Bank for Reconstruction
and Development / The World Bank
1818 H Street NW
Washington DC 20433
Telephone: 202-473-1000
Internet: www.worldbank.org

Táto publikácia je výsledkom práce zamestnancov a externých spolupracovníkov Svetovej banky. Zistenia, výklady a závery obsiahnuté v tejto publikácii nemusia nevyhnutne vyjadrovať názory Svetovej banky, členov Výkonnej rady Svetovej banky či vlád štátov, ktoré zastupujú.

Svetová banka neručí za presnosť údajov použitých v tejto publikácii. Hranice, farby, označenia, pomenovania a akékoľvek ďalšie informácie zobrazené na ktorejkoľvek mape v tejto publikácii v nijakom prípade nevyjadrujú hodnotenie Svetovej banky týkajúce sa právneho statusu akéhokoľvek územia alebo schválenie či akceptáciu takýchto hraníc.

Práva a povolenia

Na materiály obsiahnuté v tejto publikácii sa vzťahujú autorské práva. Svetová banka podporuje šírenie informácií a poznatkov, ktorými disponuje, preto je povolené túto publikáciu alebo jej časť reprodukovať na nekomerčné účely pod podmienkou, že pri každej takejto reprodukcii bude ako zdroj uvedená úplná informácia o tejto publikácii.

Akékoľvek otázky týkajúce sa práv a licenčných záležitostí, vrátane práva na reprodukciu v inom formáte či spracovanie diela, je potrebné adresovať na World Bank Publications, The World Bank Group, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433, USA; fax: +1-202-522-2625; e-mail: pubrights@worldbank.org.

OBSAH

Zoznam obrázkov, tabuliek a rámciekov	5
Podakovanie	7
Použité skratky	8
Zhrnutie	9
Základné informácie o trase	9
Úvod	10
Historický a kultúrny kontext národného parku	12
Metodológia	13
ANALÝZA SÚČASNEJ SITUÁCIE	17
Celková situácia	18
Kľúčové aktivity a body záujmu v NP Poloniny: významné kultúrne a prírodné lokality	18
Existujúca sieť trás	18
Obce	19
Kultúrne pamiatky a prírodné atrakcie	19
Prírodné atrakcie	21
EXISTUJÚCE A NAVRHOVANÉ SIETE TRÁS PODĽA TYPU AKTIVITY	25
Cyklistika	27
Pešia turistika	32
Jazda na koňoch	35
Doplnkové aktivity	38
ZONÁCIA NÁRODNÉHO PARKU	43
Vlastníctvo pôdy na území národného parku	45
Identifikácia zainteresovaných subjektov	46
POTREBY A NÁLEŽITOSTI TRÁS PRE PEŠÍCH TURISTOV, CYKLISTOV A JAZDCOV NA KOŇOCH	49
Peší turisti	51
Cyklisti	53
Infraštruktúra	53
Značky a značenie cykloturistických trás	54
Parametre cyklotrás	55
Služby	56
Ubytovanie, stravovanie a občerstvenie, atrakcie	56
Odpočívadlá	56

Opravy bicyklov, linka pomoci, prenájom bicyklov, nabíjacie stanice pre elektrobicykle a cyklistické centrá	56
Marketing a propagácia	56
Jazdci na koňoch	57
Infraštruktúra: Služby a zariadenia špecifické pre jazdeckú turistiku	57
Podmienky týkajúce sa jazdeckej turistiky	58
Plánovanie a výber trasy	58
Klasifikácia trás podľa náročnosti a typu povrchu	59
Požiadavky na miesta na prenocovanie	59
NEDOSTATKY V NÁRODNOM PARKU POLONINY	61
Chýbajúca infraštruktúra	62
Ubytovanie	62
Prístrešky a odpočívadlá	63
Voda	64
Verejné toalety	65
Parkovanie	65
Stravovacie služby	65
Reštaurácie a kaviarne	66
Predajne potravín a predajcovia lokálnych potravín	66
Doprava	67
Odľahlosť a prístup autom	67
Prístup vlakom	68
Prístup autobusom	68
Plány rozvoja cestovného ruchu v Národnom parku Poloniny	69
RIZIKÁ, VÝZVY A PREKÁŽKY	71
Administratívne zdroje	72
Financovanie	72
Ľudské zdroje	72
Vlastníctvo pozemkov	73
ĎALŠIE KROKY A HLAVNÉ ODPORÚČANIA	75
Odporúčanie č. 1: Realizovať projekt chodníka Poloniny Trail	76
Odporúčanie č. 2: Dokončiť mapovanie	76
Odporúčanie č. 3: Dohoda o rozvoji kvality a údržbe chodníka	77
Odporúčanie č. 4: Kapacity zúčastnených strán na výstavbu chodníka	77
Odporúčanie č. 5: Organizácia	78
Odporúčanie č. 6: Financovanie a investície	78
Odporúčanie č. 7: Monitorovanie využívania turistického chodníka	79
Odporúčanie č. 8: Vývoj produktov cestovného ruchu, plán marketingu a propagácie	79
Odporúčanie č. 9: Zlepšenie prístupu k oblasti medzi Poloninami, Poľskom a Ukrajinou	80

Odporúčanie č. 10: Rozvoj regionálneho cestovného ruchu	80
Tábory v prírode	80
Výroba miestnych potravín a propagácia miestnej kuchyne	81
Trate pre horské bicykle	81
Exkurzie na terénnych vozidlách	81
Záverečné zhrnutie	81
PRÍLOHA č. 1: Príklady z iných národných parkov a chránených oblastí SR	83
PRÍLOHA č. 2: Zoznam národných prírodných pamiatok a atrakcií v okrese Snina	86
PRÍLOHA č. 3: Zoznam prístreškov, útulní a odpočívadiel na území NP	89
PRÍLOHA č. 4: Zoznam upravených prameňov v NP Poloniny	90
PRÍLOHA č. 5: Link na online mapu znázorňujúcu jednotlivé odporúčania pre infraštruktúru trasy Poloniny Trail	91
PRÍLOHA č. 6: História a špecifiká jazdeckej turistiky	92

ZOZNAM OBRÁZKOV, TABULIEK A RÁMČEKOV

RÁMČEK 1. Definícia dobrodružného cestovného ruchu	11
OBR. 1. Hlavná mapa trasy Poloniny Trail	9
OBR. 2. Typické horské lúky (poloniny) na vrcholoch kopcov a hôr.	11
OBR. 3. Prehliadka úseku trasy medzi Príslopom a Stakčínskou Roztokou	14
OBR. 4. Mapa obcí na území NP Poloniny	19
OBR. 5. Kostol sv. Michala Archanjela v Topoli (polovica 18. storočia)	19
OBR. 6. Historický park neskorobarokového kaštieľa v Snine	20
OBR. 7. Mapa kľúčových atrakcií v parku a v jeho okolí	21
OBR. 8. Mapa znázorňujúca rozmiestnenie potrebných infraštruktúrnych prvkov	26
OBR. 9. Mapa cykloturistického okruhu č. 1 vedúceho zo Stakčína	27
OBR. 10. Mapa cykloturistického okruhu č. 2 vedúceho zo Stakčína	27
OBR. 11. Cyklotrasa vedúca po lesnej ceste: Runina – Ruský Potok – Uličské Krivé	29
OBR. 12. Mapa rekreačnej cyklotrasy Nová Sedlica – Zboj – Uličské Krivé – Ulič	29
OBR. 13. Trasa z Uliča do Brezovca umožňuje spojenie s najbližším hraničným priechodom medzi Slovenskom a Ukrajinou.	30
OBR. 14. Mapa cyklotrasy vedúcej zo Sniny do Stakčína a k Starine pozdĺž rieky Cirocha	30
OBR. 15. Mapa trasy vedúcej z Uliča do Stakčína využívajúca existujúce lesné cesty	30
OBR. 16. Trasa Nová Sedlica – Uličské Krivé pre športovú cyklistiku	30
OBR. 17. Mapa trasy z Veľkej Poľany do Ruského – variácia s prepojením na chodník na Hodošík	31
OBR. 18. Veľká Poľana – Ruské: trasa pre jazdeckú turistiku, ktorá by mohla slúžiť aj ako cyklotrasa	31
OBR. 19. Mapa všetkých značených cyklotrás v okrese Snina/v Poloninách	31
OBR. 20. Začiatok cesty Porta Rusica vedúcej k Ruskému Sedlu, na hranicu medzi Poľskom a Slovenskom	31
OBR. 21. Mapa trasy Runina – Ruský Potok – Uličské Krivé	33
OBR. 22. Mapa trasy z Novej Sedlice smerujúcej na severozápad	33
OBR. 23. Existujúca sieť trás pre pešiu turistiku na území NP (červená, modrá a žltá značka).	34

OBR. 24. Trasa z Uliča do Príslopu	34
OBR. 25. Trasa zo Stakčína do Príslopu	34
OBR. 26. Trasa zo Stakčína do Jalovej a Veľkej Poľany vedúca mimo spevnenej cesty	34
OBR. 27. Mapa jazdeckej trasy č. 1 vedúcej zo Sniny cez Porta Rusica na vrchol Ruského sedla	35
OBR. 28. Krásny strom, ktorý experti našli počas prieskumu jazdeckých trás severovýchodne od Sniny	35
OBR. 29. Mapa trasy z Parihuzoviec	36
OBR. 30. Mapa trasy z obce Pčoliné	36
OBR. 31. Mapa trasy vedúcej z Diakova (Osadného) do Veľkej Poľany.	36
OBR. 32. Mapa trasy vedúcej zo Sniny cez Osadné do Smolníka.	36
OBR. 33. Okružná trasa č. 1 vedúca z Veľkej Poľany cez Hodošík	37
OBR. 34. Okružná trasa č. 2 vedúca z Veľkej Poľany cez Hodošík a bývalé Ruské.	37
OBR. 35. Peter Sagan na Tour de Suisse, 20. jún 2019	39
OBR. 36. Mapa územia NP Poloniny podľa stupňa ochrany	44
OBR. 37. Mapa vlastníkov pôdy v Poloninách	45
OBR. 38. Internetová stránka s nástrojom pre riadenie turistických trás U.S. Forest Service	50
OBR. 39. Oficiálne značenie turistických trás	51
OBR. 40. Turista v prírodnej rezervácii	52
OBR. 41. Parametre turistických chodníkov podľa U.S. Forest Service	52
OBR. 42. Parametre pre projektovanie cyklotrás U.S. Forest Service	55
OBR. 43. Získavanie skúseností so skúseným sprievodcom na lúke nad Osadným	57
OBR. 44. Parametre pre projektovanie jazdeckých trás	59
OBR. 45. Vlastníctvo pozemkov pozdĺž trasy z Veľkej Poľany do Hodošíka.	73
OBR. 46. Mapa zobrazuje prístup po chodníku medzi Poloninami a Ukrajinou	80
OBR. 47. Mapa znázorňujúca trasy projektu „Bajkom k tajchom“	83
OBR. 48. Mapa zobrazujúca turistické trasy a cyklotrasy v NP Muránska Planina	85
TABUĽKA 1. Potrebné vylepšenia infraštruktúry	26
TABUĽKA 2. Ubytovanie v rámci NPP a mimo neho	62
TABUĽKA 3. Odpočívadlá a prístup k vode	63
TABUĽKA 4. Jazdné vzdialenosti a trvanie jazdy medzi Sninou a inými destináciami	67
TABUĽKA 5. Trvanie jazdy vlakom medzi Stakčínom a ostatnými destináciami	67

POĎAKOVANIE

Na vypracovanie tejto správy uskutočnil tím skupiny Svetovej banky viaceré misie v rámci Slovenskej republiky, návštevy v teréne a workshopy, počas ktorých spolupracoval so slovenskými odborníkmi. Riadenie tohto procesu zabezpečil Paul Kriss (vedúci špecialista Svetovej banky pre územný rozvoj a rozvoj miest).

Tím ďakuje výkonným a administratívnym pracovníkom Úradu Prešovského samosprávneho kraja, ktorý veľkoryso ponúkol svoje priestory, pomocný personál a nekonečné hodiny dynamickej a oddanej diskusie na pracovných stretnutiach. V tejto súvislosti by sa chcel tím Svetovej banky osobitne poďakovať Rudolfovi Bauerovi a Márii Biľovej.

Tím je navyše vďačný za podporu, ktorú poskytol Úrad podpredsedu vlády pre investície a informatizáciu Slovenskej republiky, starostovia a členovia zastupiteľstiev miestnych samospráv v okrese Snina, Správe Národného parku Poloniny, Lesopoľnohospodárskemu majetku Ulič, š.p. a všetkým ostatným zúčastneným stranám, ktoré počas procesu radili a ktorých príspevky boli nevyhnutné pre spracovanie tejto štúdie.

V neposlednom rade špeciálne poďakovanie patrí všetkým slovenským a medzinárodným expertom, ktorí priamo prispeli svojimi odbornými znalosťami k príprave tejto správy a analytických zistení, menovite poďakovanie patrí expertom: Guido Licciardi (hlavný špecialista Svetovej banky pre územný rozvoj a rozvoj miest), Scott Wayne (konzultant Svetovej banky), Jordanka Tomková (konzultantka Svetovej banky), a odborníkom pracujúcim priamo v regióne: Peter Bujňák, Viera Štupáková, Vladislav Juško a Mário Perinaj.

Zistenia, interpretácie a závery vyjadrené v tomto dokumente sú názormi autorov a nemusia nevyhnutne odrážať názor Svetovej banky, jej správnej rady alebo vlád, ktoré reprezentuje.

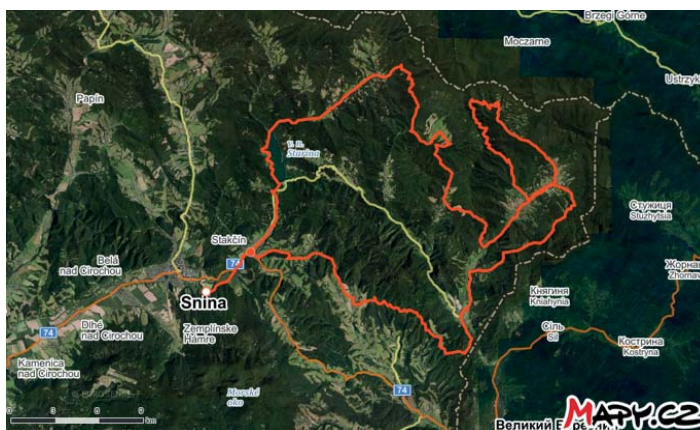
POUŽITÉ SKRATKY

ATV	Terénne vozidlo
CURI	Iniciatíva Catching-up Regions
DMO	Organizácia destinačného manažmentu (pozn. v prípade SR sú to KOČR a OOCR)
DMS	System destinačného manažmentu
EK	Európska komisia
EFA	Ekologická funkčná oblasť
HDP	Hrubý domáci produkt
IKT	Informačné a komunikačné technológie
KOČR	Krajská organizácia cestovného ruchu
KST	Klub slovenských turistov
MTB	Trasy pre horskú cyklistiku
NP	Národný park
PR	Prírodná rezervácia
NPR	Národná prírodná rezervácia
OOCR	Oblasťná organizácia cestovného ruchu
OECD	Organizácia pre hospodársku spoluprácu a rozvoj
PPT	Trasa/chodník Poloniny Trail (Poloniny Park Trail)
PSK	Prešovský samosprávny kraj
R-DMO	Regionálna/e organizácia/e destinačného manažmentu
MSP	Malé a stredné podniky
TDMIS	Informačné systémy destinačného manažmentu cestovného ruchu
TZT	Turistické značené trasy
TIC	Turistické informačné centrum
UNESCO	Organizácia Spojených národov pre vzdelávanie, vedu a kultúru
UNWTO	Svetová organizácia cestovného ruchu (súčasť OSN)
WB	Svetová banka
WBG	Skupina Svetovej banky
WTTC	Svetová rada pre cestovný ruch a turistiku

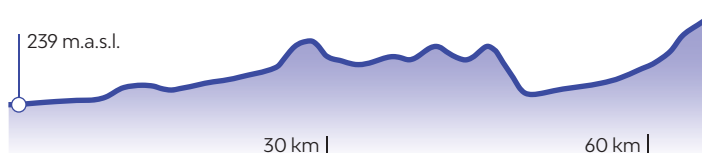
ZHRNUTIE

Táto správa mapuje potreby, ktoré je nutné zabezpečiť či zrealizovať na vybudovanie chodníka Poloniny Trail, jedného z hlavných odporúčaní predošlej správy (Výstup 2) z tohto komponentu¹. Chodník by mal predstavovať jednotný, ucelený a dobre propagovateľný produkt cestovného ruchu prepájajúci jednotlivé obce na území Polonín, a mal by zároveň slúžiť na zvyšovanie ich angažovanosti a podporovať ich ekonomický rozvoj. Na príprave tejto koncepcie sa podieľal tím expertov, ktorí uskutočnili rozsiahly terénny výskum, štúdium podkladov a dostupných dokumentov, a zúčastňovali sa mnohých stretnutí zainteresovaných aktérov na túto tému. Jedným z hlavných výsledkov ich práce je úvodný návrh prvej úplnej mapy chodníka Poloniny Trail, ktorú uvádzame vpravo:

OBR. 1. Hlavná mapa trasy Poloniny Trail



Distance: 120.7 km Altitude profile: ↗ 2,736 m ↘ 2,753 m



Vypracované boli aj doplnkové mapy znázorňujúce jednotlivé časti trasy Poloniny Park Trail (PPT) a osobitné mapy pre každú z kľúčových aktivít – pešiu turistiku, cykloturistiku a jazdeckú turistiku, ktoré prinášame v ďalších častiach tejto správy. Zmapované boli aj vedľajšie trasy spájajúce hlavný chodník so zaujímavými prírodnými a kultúrnymi pamiatkami či atrakciami. Všetky alternatívne trasy a jednotlivé sekcie sa vzťahujú k vyššie uvedenej hlavnej mape trasy Poloniny Trail. V maximálnej možnej miere boli zmapované a zvýraznené aj relevantné potreby týkajúce sa infraštruktúry na trase PTT, ako je napr. prístup k zdrojom vody, či odpadová (toalety, stoly, a pod.) – viď kapitolu Existujúca sieť trás a Prílohu 5 nižšie.

ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O TRASE

Trasa Poloniny Trail zahŕňa viac než 110 km dlhý okruh a ďalších viac než 100 km trás, s možným napojením na existujúce siete trás, atrakcií a obcí či usadlostí:

1. 125 km značených trás vedúcich naprieč národným parkom alebo okolo neho,
2. 308 km cyklotrás,
3. 10 obcí pozdĺž trás,
4. 95+ národných alebo miestnych kultúrnych pamiatok a pútnických miest,
5. 80+ významných prírodných atrakcií a vyhladok nachádzajúcich sa priamo pri trasách, alebo v ich blízkosti,
6. 100 km plánovaných trás pre jazdeckú turistiku.

ÚVOD

Táto Správa z hĺbkového auditu týkajúca sa budovania chodníka Poloniny Trail vychádza z kľúčových odporúčaní pre Prešovský samosprávny kraj (PSK) uvedených v správe, ktorá predstavuje Výstup 2 iniciatívy Európskej komisie Catching-up Regions (CuRI). V spomínanom dokumente, ktorý sa zameriaval na oblasť cestovného ruchu, experti Svetovej banky na základe spolupráce s odborníkmi z PSK a miestnymi aktérmi sformulovali odporúčanie, podľa ktorého je potrebné z **NP Poloniny spraviť rozvinutejšiu destináciu dobrodružného cestovného ruchu**. V súvislosti s tým, experti navrhli zamerať sa na vybudovanie **základnej trasy Poloniny Trail**, s vedľajšími trasami vhodnými pre aktivity ako je pešia turistika, cykloturistika alebo jazdecká turistika. Príklady dobrej praxe a úspešných produktov, ako je napr. Libanonský horský chodník (Lebanon Mountain Trail), ponúkajú užitočné prvky, ktoré by sa v podobe prispôbenej miestnym podmienkam mohli v NP Poloniny replikovať. Táto správa ponúka prehľad kľúčových prvkov a podmienok v NP Poloniny, existujúcej dokumentácie, predbežné zmapovanie trás, ktoré by mohli byť spojené a propagované pod jednotnou značkou „Poloniny Trail“ a úvodné zhodnotenie stavu jednotlivých trás. Úspešná realizácia tohto projektu prispeje k zlepšeniu nedostatočnej kontinuity pri rozvoji Polonín ako turistickej destinácie a jej jednotnej propagácie.

NP Poloniny je jedným z troch parkov, ktoré tvoria biosférickú rezerváciu Východné Karpaty vyhlásenú organizáciou UNESCO (ďalšie dva parky patriace do tejto rezervácie sa nachádzajú na území susedného Poľska a Ukrajiny). NP Poloniny, ktorý sa nachádza v jednej z najodľahlejších oblastí krajiny na severovýchode Slovenska, má rozlohu 29 805 ha a národným parkom bol vyhlásený v roku 1997. Na území parku je 10 obcí (Jalová, Príslop, Kolbasov, Ulič, Uličské Krivé, Ruský Potok, Zboj, Nová Sedlica, Topoľa a Runina), v ktorých žije pribl. 2 600 obyvateľov.

Pre NP sú typické husté pralesy a jedinečná flóra i fauna, ktorú zastupuje napr. populácia zubra hrivnatého. Územie parku zahŕňa sedem národných prírodných rezervácií a dvanásť prírodných rezervácií, ktoré spoločne predstavujú 10 973 ha prísne chránených území. Okrem zubrov v národnom parku žije aj vlk, viac než 200 druhov vtákov, 24 druhov rýb a 63 druhov cicavcov.

Národný park ponúka aj množstvo kultúrnych pamiatok, ako sú napr. drevené kostolíky v Jalovej, Topoli, Ruskom Potoku, Uličskom Krivom, ale aj v ďalších obciach v susedstve parku. Väčšina zo spomínaných kostolov a prírodných rezervácií bola vyhlásená za prírodné a kultúrne pamiatky UNESCO. Tunajší obyvatelia, tradične ortodoxní Rusíni, túto oblasť obývajú už viac než tisíc rokov. Región nesie stopy po oboch svetových vojnách a na celom jeho území nájdeme množstvo jedinečných pamiatok a pamätníkov na obete bojov, ktoré tu prebiehali.

NP Poloniny má vďaka spojeniu prírodných krás a kultúrneho dedičstva skvelú príležitosť stať sa konkurencieschopnou destináciou dobrodružného cestovného ruchu (definíciu ktorého prinášame nižšie). Takáto destinácia si vyžaduje centrálny orientačný bod, ktorý by prepájal unikátne prírodné a kultúrne atrakcie územia s možnosťami aktívneho oddychu (napr. turistika, cykloturistika, jazdecký cestovný ruch a/alebo ďalšie aktivity), ktoré spolu vytvárajú ponuku zážitkov atraktívnu pre návštevníkov a vyznávačov tohto typu cestovného ruchu. V kontexte uvedenej vízie má preto myšlienka chodníka Poloniny Trail veľký potenciál.

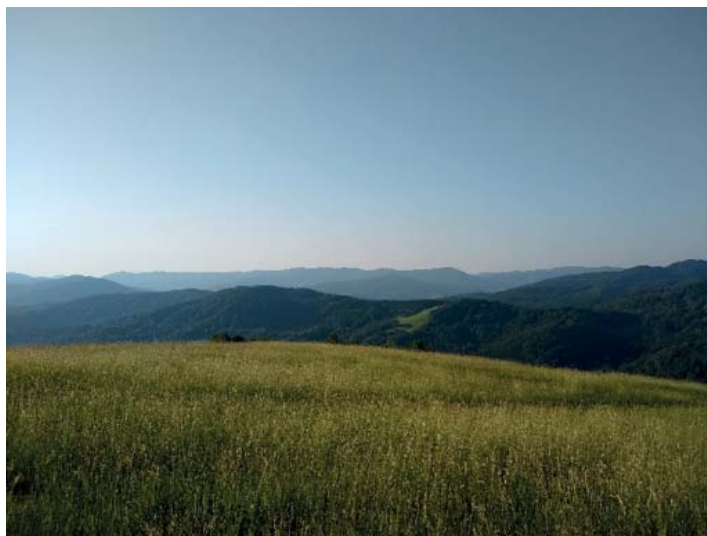
Pri navrhovaní trasy Poloniny Trail sa zainteresovaní aktéri snažili okrem iných aspektov rozvoja cestovného ruchu v regióne vyhovieť aj požiadavkám rodinného dobrodružného cestovného ruchu.

Autori preto pri analýze jednotlivých alternatív cyklotrás z pohľadu náročnosti terénu, dostupných možností parkovania, vybavenia pre karavany, verejných zariadení a izolácie od cestnej premávky, zohľadňovali aj nároky rodinného cestovania. Topografia a terén NP však limitujú možnosti vytyčovania potenciálnych cyklotrás pre rekreačnú a/alebo rodinnú cyklistiku. Trasy pre pešiu turistiku v rámci chodníka Poloniny Trail alebo v jeho okolí, umožňujú skrátenie niektorých veľkých vzdialeností tým, že vytvoria sieť trás, ktoré návštevníci môžu kombinovať, a vytvorí si tak okruh s dĺžkou podľa vlastných predstáv. Uvedené a podobné úvahy sú tiež predmetom tejto správy.

Projekt Poloniny Trail (PT) by mal byť súčasťou precedensu pre budúci socioekonomický rozvoj regiónu a mal by zároveň iniciovať multidimenzionálnu spoluprácu medzi aktérmi na rôznych úrovniach samosprávy s miestnymi podnikateľmi. Zámerom projektu je:

1. zlepšiť spoluprácu zainteresovaných subjektov v oblasti Polonín na plánovaní a vytyčovaní trasy PT,
2. vytvoriť nové alebo podporiť existujúce organizácie zodpovedné za budovanie a udržiavanie kvalitnej turistickej infraštruktúry v oblasti chodníka PT a národného parku ako destinácie cestovného ruchu,
3. vytvoriť produkt destinačného CR pre región Polonín prostredníctvom iniciácie spolupráce a zapájania lokálnych a regionálnych poskytovateľov služieb CR, ako aj ďalších relevantných aktérov,
4. spolupracovať s Krajskou organizáciou cestovného ruchu (KOOCR) a s oblastnými organizáciami cestovného ruchu (OOCR) na príprave udržateľných propagačných a riadiacich stratégií zameraných na propagáciu chodníka Poloniny Trail a NP, ako aj celého regiónu, ako jedinečnej a neopakovateľnej destinácie.
5. Poloniny Park Trail (PPT) by mal byť hlavnou, viacúčelovou trasou prepájajúcou existujúce pešie, cykloturistické a prípadne i jazdecké trasy (v závislosti od časti chodníka), vedúce naprieč alebo okolo parku. PPT prechádza cez, alebo sa napája na trasy vedúce k najvýznamnejším prírodným a kultúrnym pamiatkam a pozoruhodnostiam v parku, alebo v jeho okolí. Pri budovaní PPT by sa mohla využiť sieť existujúcich lesných ciest, vďaka čomu by sa mohla minimalizovať potreba výstavby nových ciest. Terén v NP Poloniny síce nie je z technického hľadiska problematický, no je pomerne strmý, čo je nutné zohľadniť pri vytyčovaní a mapovaní trás, najmä tých, ktoré sú určené pre cyklistov a jazdcov na koňoch.

OBR. 2. Typické horské lúky (poloniny) na vrcholoch kopcov a hôr.



Zdroj: Peter Bujňák

RÁMČEK 1. Definícia dobrodružného cestovného ruchu

Dobrodružný cestovný ruch je forma cestovného ruchu, ktorá spája fyzickú aktivitu s kultúrnym vyžitím. Podľa Adventure Travel Trade Association (ATTA), si dobrodružný cestovný ruch vyžaduje prítomnosť troch zložiek – fyzickej aktivity, kultúrneho zážitku a prírodného prostredia. Cieľom tohto typu cestovania je spojiť cestovateľa s destináciou prostredníctvom stretnutia s prírodou a kultúrou, spojeného s fyzickou aktivitou. Jedná sa teda o aktívnu účasť na aktivitách ako turistika, cyklistika, jazda na koni, rafting, lezenie, lyžovanie a pod., spojenú so spoznávaním novej kultúry a prostredia.

Podľa prieskumov ATTA je súčasná hodnota globálneho dobrodružného cestovného ruchu a cestovného ruchu spojeného s prírodou viac než 683 mld. USD, a od roku 2012 bola kumulovaná ročná miera rastu (CAGR) v tomto odvetví približne 21%. Navyše, výsledky prieskumu ATTA Adventure Pulse 2017 medzi najvýznamnejšími operátormi ponúkajúcimi produkty v oblasti dobrodružného cestovného ruchu ukázali, že najžiadanejšími exteriérovými aktivitami sú pešia turistika a cykloturistika, čo je dobrá správa tak pre okres Snina, ako aj pre NP Poloniny.

Dobrou správou tiež je, že zatiaľ čo spomínaný prieskum ukázal, že zážitkový cestovný ruch (zameraný na prírodu alebo kultúru) láka široké spektrum turistov, najvyšší záujem oň majú mladí ľudia, tzv. mileniáli a príslušníci Generácie Y (ľudia narodení v období rokov 1981 až 2000) a generácie Z (ľudia narodení v období rokov 2001 až 2019). Preto, ak sa podarí pripraviť ponuku atraktívnu pre tieto vekové skupiny, môže to zároveň priniesť zvýšený záujem o zakladanie a prevádzkovanie zážitkových podnikateľských projektov a príležitostí v okrese Snina a na území NP Poloniny, čo by mohlo zvrátiť vyludňovanie tohto regiónu.

HISTORICKÝ A KULTÚRNY KONTEXT NÁRODNÉHO PARKU

Nádherne prírodné prostredie Polonín je nesporne nosným elementom ponuky národného parku, no poznanie historického a kultúrneho kontextu je pre dosiahnutie pozitívneho a autentického zážitku z trasy Poloniny Park Trail tiež dôležité. Napríklad, obyčajný výlet k vodnej nádrži Starina bez toho, aby sme poznali politické a spoločenské súvislosti a vedeli o nepokojoch, ktoré sprevádzali jej výstavbu, nám nedovolí urobiť si komplexný obraz o tomto území.

Kvôli výstavbe vodnej nádrže, ktorá sa začala v roku 1983, bolo zaplavených sedem rusínskych obcí a 3 463 ľudí zo 769 domácností sa muselo vysťahovať. V sedemdesiatych a začiatkom osemdesiatych rokov boli vyľudnené a následne zničené obce Dara, Ostrožnica, Ruské, Smolník, Starina, Veľká Poľana a Zvala, z ktorých sa do súčasnosti zachovalo už len málo. Nádrž je pomenovaná podľa jednej z týchto zaplavených obcí. Z obcí sa zachovali najmä pozostatky ako sú cintoríny a menšie cirkevné pamiatky, no všetky väčšie objekty, ako napr. kostoly, boli zničené alebo presunuté inam. Dnes v oblastiach ako je napr. Ruské stoja rekreačné chaty vynímajúce sa na pozadí nádherných Polonín.

Pri vstupe do parku návštevníkov prekvapí obrovská rozloha tunajšieho lesa. Aj keď územie národného parku tvorí z väčšej časti nedotknuté prostredie s minimálnym zásahom ľudskej činnosti, zároveň tu existujú obce a fungujú tu urbárske a komerčné lesnícke spoločnosti. 65 % z celkovej výmery NP patrí práve neskôr spomínaným vlastníkom, 27 % rozlohy parku patrí súkromným vlastníkom a 8 % územia tvoria chránené rezervácie.

Ťažba dreva je dôležitou ekonomickou aktivitou, ktorá je na území parku prítomná už po stáročia, a ktorá je aj dnes zdrojom príjmu pre viac než 200 rodín v okrese Snina, čo z nej robí najvýznamnejšie odvetvie z pohľadu zamestnávania. Zároveň ide o dôležitú súčasť miestnych tradícií. Na to, aby sa na území parku mohol rozvíjať cestovný ruch, jeho aktivity sa musia (a z pohľadu expertov môžu) dopĺňať s ťažbou dreva.

Z pohľadu zdravia lesných porastov v regióne zohrávajú lesníci kľúčovú úlohu. Historicky sa lesníci ešte pred vyhlásením tejto oblasti za národný park starali o zalesňovanie a rozširovanie lesa už od roku 1947, keď v Stakčine a Uliči vznikli prvé štátne lesohospodárske podniky. Vzhľadom k histórii regiónu, nie je možné spomínané odvetvia vnímať oddelene – práve naopak, je potrebné ich efektívne kombinovať. Ako príklad môžeme uviesť udržateľný systém lesného hospodárstva, ktorý je nevyhnutným predpokladom posilňovania pozície dobrodružného cestovného ruchu a ekoturizmu v regióne. Lesnícke združenia a organizácie môžu tiež pomôcť pri zabezpečení prístupu k trasám na území parku (viac informácií na túto tému uvádzame v kapitole Riziká, výzvy a prekážky).

Podľa riaditeľa Lesoploňohospodárskeho majetku Ulič, štátny podnik, Petra Šišku môže ich organizácia pomôcť zabezpečiť prístup k trasám na území parku. Podľa jeho slov prechádza lesníctvo na Slovensku transformáciou. Zatiaľ čo z historického hľadiska bola ťažba dreva a lesníctvo významnou súčasťou živobytia miestnych obyvateľov a lokálnej ekonomiky i spoločnosti, miestna populácia starne a mladí ľudia si už do týchto odvetví nehrnú, čo napokon odznelo i z úst panelistov na konferencii, ktorá sa v rámci iniciatívy Catching-up Regions, konala v Prešove v júni 2019. Účastníci diskusie sa zhodli, že je potrebné hľadať ďalšie možnosti pre udržanie a ďalší rozvoj miestneho hospodárstva, ako napr. udržateľný cestovný ruch. Ďalšou prekážkou v oblasti ťažby dreva sú aj zastaralé technológie brzdiace konkurencieschopnosť a efektívnosť spravovania lesov. Ako zdôraznil Peter Šiška, budovanie riadiacich kapacít a obnova technologického vybavenia, ako aj diverzifikácia činností smerom k ďalším príbuzným oblastiam, ako je rekreácia, dobrodružný cestovný ruch či ekoturistika je v záujme lesníckeho podniku. US Forest Service je výborným príkladom toho, že cestovný ruch a komerčné lesnícke činnosti môžu byť kompatibilné, udržateľné, a že môžu fungovať vo vzájomnom súlade. Chodník Poloniny Trail by mal byť ideálnym východiskovým bodom pre spoluprácu všetkých zainteresovaných subjektov.

METODOLÓGIA

Hlavným cieľom tejto správy je navrhnuť východiskovú mapu trasy Poloniny Park Trail s príslušnými GPS súradnicami, a zmapovať oblasti potrieb a bodov záujmu pre potenciálnych návštevníkov využívajúcich PTT – cyklistov, turistov i jazdcov na koňoch. Príprave mapy predchádzalo rozsiahle štúdium dostupných materiálov a terénny výskum. Ten realizoval tím pod vedením odborníka na dobrodružný cestovný ruch Petra Bujňáka a tvorili ho Viera Štupáková (expertka na cykloturistiku), Vladislav Juško (expert na jazdectvo) a Mário Perinaj (riaditeľ Správy NP Poloniny). Uvedení odborníci poskytli cenné informácie potrebné pre návrh možného smerovania trasy, príslušnej infraštruktúry a potrebných služieb či bodov záujmu historického, kultúrneho a prírodného zamerania. Peter absolvoval nasledujúci náročný itinerár:

1. 6. jún 2019 – prehliadka dostupných trás na území parku (autom), vedúca zo Stakčína do Novej Sedlice a následne zo Stakčína cez Kalnú Rostoku do Ruskej Volovej.
2. 7. jún – kontrola trasy Snina – Stakčín (bicyklom).
3. 8.-9. jún – prehliadka samotnej trasy PTT, vrátane zaznačenia bodov záujmu, možných odpočívadiel, potrieb v oblasti značenia trás a rozhovorov s miestnymi obyvateľmi; 75 km bicyklom.
4. 10. jún – prehliadka trás v južnej časti parku na terénnych štvorkolkách (ATV), vrátane koridoru medzi Novou Sedlicou a Uličom.
5. 11. jún – prehliadka celej severovýchodnej časti parku na terénnom vozidle, vrátane oblasti medzi Pčoliným, Osadným a Udavou, s dôrazom na potenciál pre jazdeckú turistiku a pozorovanie zubrov a s posúdením možnosti pre pešiu turistiku a cykloturistiku. Ide o dôležitý úsek z pohľadu napojenia na trasy a obce v okolí vodnej nádrže Starina.
6. 13. jún – prehliadka trás na terénnych štvorkolkách v rozsahu 120 km pozdĺž južných svahov nad Príslopom až po Kolbasov a následne z Ruského Potoka po obce Zboj, a prehliadka lesnej cesty vedúcej od Novej Sedlice ku križovatke žltou značenej trasy vedúcej na Jarbú skalú, s lesnou cestou kopírujúcou hrebeňovku z Ďurkovca po Veľký Bukovec. Tím túto časť trasy prešiel pešo, prešiel aj starú protipožiarnu lesnú cestu pozdĺž hrebeňa a následne sa vrátil do Novej Sedlice.
7. 22. jún – prehliadka trás na severozápadnej hranici NP, pozdĺž koridoru Snina – Osadné, na terénnych štvorkolkách (Vladislav Juško) s cieľom zhodnotiť podmienky pre jazdeckú turistiku (hoci zohľadnené boli aj možnosti viacúčelového využívania trasy aj pre iné aktivity). Táto trasa vedie z Mini Zoo v Snine sieťou lesných ciest a chodníkov pozdĺž severného koridoru. Hlavnými posudzovanými faktormi bolo prevýšenie a minimálny kontakt s cestami pre motorové vozidlá (nevyhnutné len na prechod hlavného koridoru zo západnej na východnú stranu). Prehliadka trasy viedla cez Pčoliné a Parihuzovce a následne smerovala k zaniknutým obciam Zvala a Smolník.

OBR. 3. Prehliadka úseku trasy medzi Príslopom a Stakčínskou Roztokou

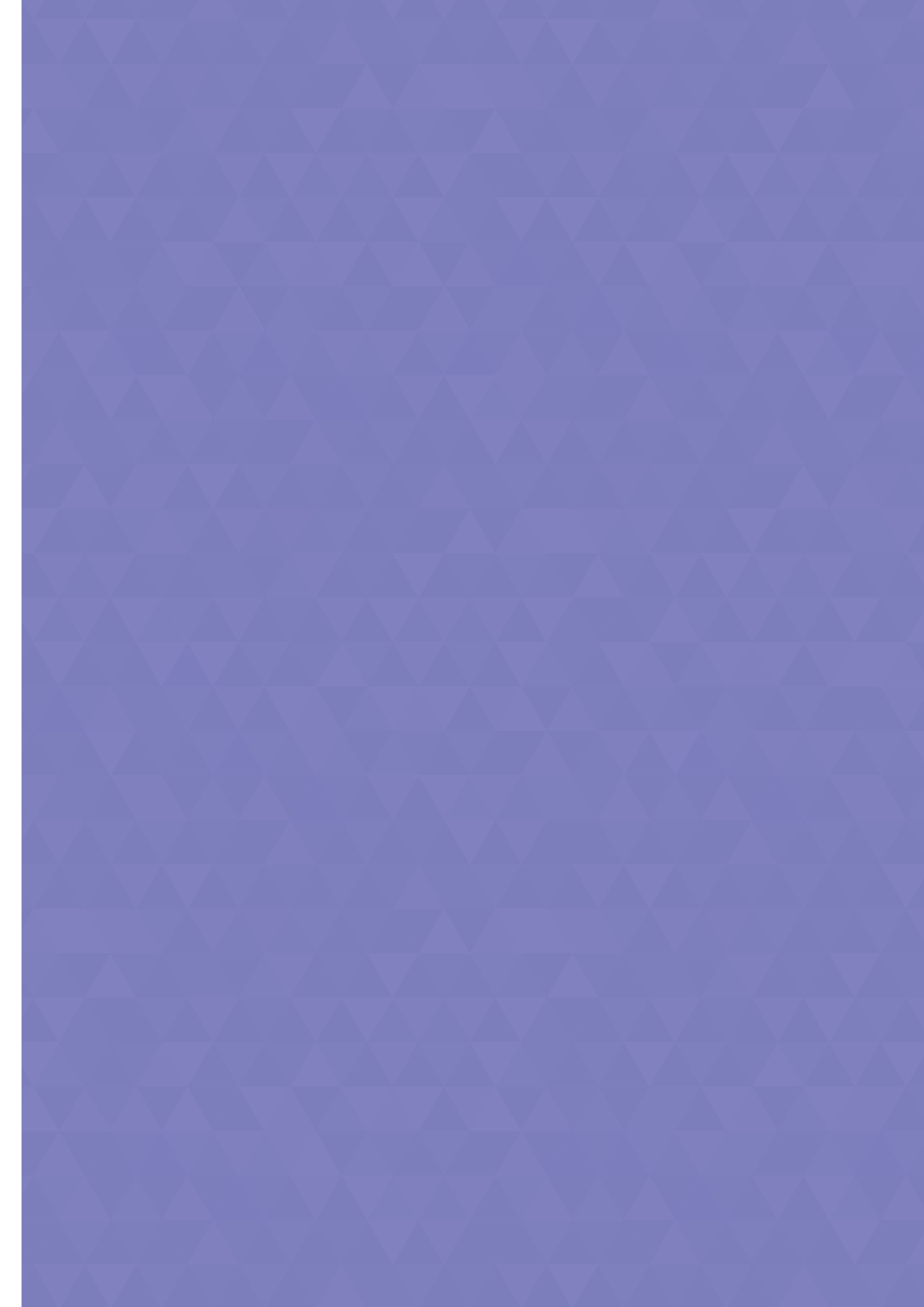


Zdroj: Peter Bujňák

Počas uvedených prehliadok boli skúmané a do úvahy brané faktory ako napr. sklon svahu, hranice parciel a zonácia environmentálne citlivých oblastí, ktoré boli zároveň zanesené do príslušných GPX súborov. Na úvodné zmapovanie trasy bola použitá online aplikácia www.mapy.cz pracujúca s otvorenými dátami ('open street maps'), ktorá obsahuje informácie o sklone svahu. Preskúmanú trasu sme vytýčili na základe existujúcich značených chodníkov a približovacích lesných ciest, no počas prehliadky sme objavili aj úseky, kadiaľ v minulosti viedli cesty alebo chodníky, no ktoré sa nespomínali v žiadnych dostupných online aplikáciách vrátane Google Earth. Tím odborníkov následne prehodnotil pôvodne vytýčenú trasu zmapovanú pomocou mapovacích aplikácií a programu GARMIN's Base Camp.

V čase písania tejto správy čakal tím na spätnú väzbu od miestnych obyvateľov a na informácie týkajúce sa sklonu a kvality ciest a terénu od členov ArcGIS tímu Prešovskej univerzity, potrebné pre precíznejšie preskúmanie trasy. Výsledkom prehliadky trás bolo oddelenie trás pre cyklistov a jazdcov na koňoch od trás pre peších turistov, nakoľko peší turisti majú na trasy odlišné požiadavky než ostatní používatelia (podrobnejšie sa tým zaoberáme v kapitole o pešej turistike). Experti identifikovali nevyhovujúce časti a možné variácie trás, zväžili viaceré možnosti vytýčenia trás s ohľadom na ich sklon a kvalitu. Výsledné odporúčania pre vytýčenie trasy PT vychádzajú z optimálnych požiadaviek na sklon a kvalitu trasy pre cyklistov, peších turistov i jazdcov na koňoch.

Tím pôsobiaci v teréne mal významnú podporu v osobe experta Svetovej banky Guida Licciardiho a konzultantov Svetovej banky Scotta Waynea a Jordanky Tomkovej, ktorí sa zhostili reportovacích povinností a výskumu teoretických prameňov.



ANALÝZA SÚČASNEJ SITUÁCIE

CELKOVÁ SITUÁCIA

Okres Snina a NP Poloniny ponúkajú prírodné a kultúrne zážitky a atrakcie, ktoré ak sa budú rozvíjať, môžu byť v kontexte trendov v oblasti medzinárodného dopytu vskutku konkurencieschopné. Obe oblasti sa čoraz viac považujú za zážitkový cestovný ruch, teda cestovný ruch, ktorý ponúka nové zážitky, vychádza z lokálnych daností, je autentický, aktívny a/alebo dobrodružný. Vyššie spomínaná štúdia Adventure Travel Trade Association (ATTA) z roku 2018 zistila, že „spoznanie novej kultúry“ sa v definíciách čoraz častejšie objavuje ako súčasť dobrodružného cestovného ruchu. Pri uvažovaní o dopyte v oblasti dobrodružného cestovného ruchu sa preto tento často spája s kultúrnym cestovným ruchom ako formou zážitkového CR, z hľadiska ktorého má NP Poloniny obrovský potenciál. Rozvoj týchto daností si však vyžaduje zlepšenie koordinácie na lokálnej úrovni, dobudovanie infraštruktúry, zlepšenie ponuky produktov, ako aj zvýšenie úrovne zručností v oblasti cestovného ruchu a ubytovacích a reštauračných služieb.

KLÚČOVÉ AKTIVITY A BODY ZÁUJMU V NP POLONINY: VÝZNAMNÉ KULTÚRNE A PRÍRODNÉ LOKALITY

Hoci v NP Poloniny nájdeme viac než 27 000 ha lesných porastov, v súčasnosti existuje len relatívne obmedzená sieť trás pre turistiku, cykloturistiku a jazdu na koni. Je tiež potrebné zlepšiť prístup do parku pre väčšie množstvo návštevníkov a rozšíriť ponuku exkurzií a výletov. Na území parku nájdeme aj medzinárodne známy Park tmavej oblohy Poloniny (situovaný na okraji NP) a viaceré kultúrne pamiatky, pamätné miesta či inštitúcie.

Rebríček najpopulárnejších činností v okrese Snina vedie jednoznačne turistika. Podľa Akčného plánu rozvoja okresu Snina je najčastejším dôvodom návštevy okresu turistika v NP Poloniny a v CHKO Vihorlat, ktoré sú obzvlášť obľúbené medzi najpočetnejšími skupinami návštevníkov (Slováci, Česi a Poliaci), ktorí predstavujú až 90 % všetkých návštevníkov.

Existujúca sieť trás

V porovnaní s ostatnými národnými parkami a chránenými územiami SR (viď prílohy) je sieť a infraštruktúra trás pre pešiu turistiku a cykloturistiku v NP Poloniny takpovediac „v plienkach“. Z pohľadu prírodného bohatstva, ktoré NP Poloniny ponúka, je existujúca sieť trás pomerne obmedzená a neumožňuje návštevníkom objaviť krásu, jedinečné prírodné hodnoty, či plný potenciál tohto regiónu v plnej miere. Park je ešte stále pomerne neobjavený a pre turistov neznámy, pravdepodobne aj kvôli obmedzenej sieti značených trás pre pešiu turistiku, cykloturistiku a jazdeckú turistiku na území parku. Najmä potenciál tohto územia pre jazdeckú turistiku je v podstate úplne nevyužitý, nakoľko žiadny z informačných letákov či iných propagačných materiálov NP o ňom neobsahuje ani najmenšiu zmienku.

Obce

Ako je zrejmé z mapy, na území NP Poloniny alebo v jeho bezprostrednom okolí sa nachádzajú nasledujúce obce: Jalová, Príslop, Kolbasov, Ulič, Uličské Krivé, Ruský Potok, Zboj, Nová Sedlica, Topoľa a Runina.

Kultúrne pamiatky a prírodné atrakcie

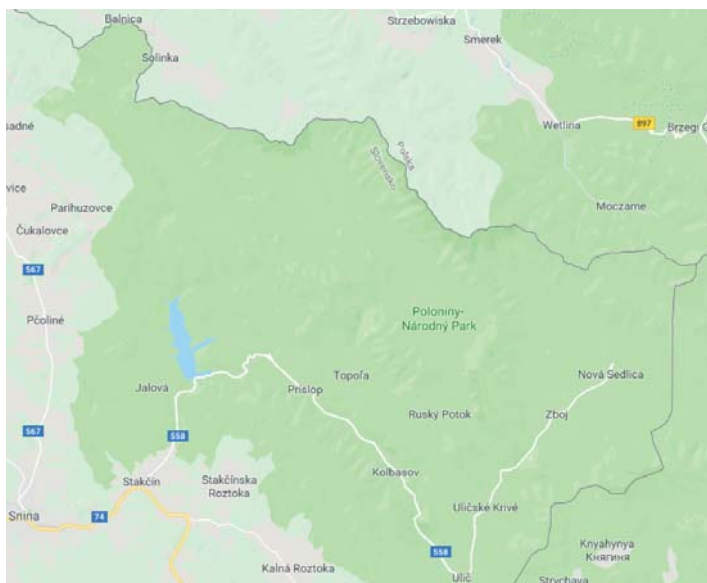
V okrese Snina a NP Poloniny nájdeme viac než 140 lokalít a atrakcií, ktoré by mohli zaujať návštevníkov chodníka Poloniny Trail. Niektoré zo spomínaných pamiatok prešli rekonštrukciou a sú dobre udržiavané – do tejto kategórie patria napr. drevené kostolíky, vojenské cintoríny, galéria miniatúr drevených kostolíkov, či pútnické miesto Tri pramene. Mnoho ďalších pamiatok si však vyžaduje opravu. Nižšie uvádzame zhrnutie niektorých kľúčových potrieb v tejto oblasti:

1. Približne 39 zo 140 pamiatok je v súčasnosti nedostupných a vyžadujú si lepšie značenie, zmapovanie a/alebo lepšie zabezpečenie fyzického prístupu.
2. Mnohé rozhľadne na území parku, vrátane vyhlídkovej veže pri Príslope, ponúkajú pôsobivé výhľady, no chýba im potrebná infraštruktúra a/alebo značenie a niekedy nie sú zaznačené ani v mapách či na trasách vedúcich v ich blízkosti.
3. K najvyššie položenému vojenskému cintorínu v SR na vrchu Hodošík vedie cesta, no chýba tu značený chodník pre návštevníkov.
4. Všetky drevené kostolíky je možné navštíviť a prezrieť si ich zvonku. Vstup do ich interiéru si však vyžaduje doprovod, a teda je potrebné nainštalovať informačné tabuľky s údajmi o tom, na koho sa kvôli vstupu treba obrátiť.
5. Atrakcie ako je napr. kaplnka na Veľkej Poľane a NPR Pod Ruským návštevníci ľahko prehliadnu, pretože nie sú riadne označené.

Experti počas kontroly trás v NP identifikovali viaceré takéto miesta, ktoré by sa dali jednoducho vylepšiť alebo opraviť a následne by prispeli k príjemnému zážitku z trasy Poloniny Trail. A táto skúsenosť môže naopak prispieť k tomu, aby Poloniny dokázali súperiť s podobnými destináciami v rámci regiónu.

Úplný zoznam kultúrnych pamiatok a prírodných atrakcií okresu Snina prinášame v Prílohe č. 2. K najvýznamnejším a najzaujímavejším atrakciám patria:

OBR. 4. Mapa obcí na území NP Poloniny



OBR. 5. Kostol sv. Michala Archanjela v Topoli (polovica 18. storočia)



Zdroj: Peter Bujňák

A. Jedinečné drevené kostolíky z 18. storočia

Tunajšie drevené kostolíky ponúkajú výlet do 18. storočia. Vhodné sprístupnenie informácií a prítomnosť sprievodcov by zážitok z nich mohli obohatiť o úžasné príbehy z histórie a miestnej kultúry.

1. Kostol sv. Michala Archanjela v Ruskom Potoku (začiatok 18. storočia)
2. Kostol sv. Michala Archanjela v Topoli (polovica 18. storočia)
3. Galéria miniatúr drevených kostolíkov v Uliči
4. Gréckokatolícky drevený chrám z roku 1718 v Uličskom Krivom
5. Gréckokatolícky drevený chrám svätého Jána Krstiteľa v Kalnej Roztoke
6. Expozícia v drevenom kostolíku v Topoli
7. Gréckokatolícky drevený chrám svätého Juraja z r. 1772 v Jalovej

B. Cintoríny z I. a II. svetovej vojny

Početné vojenské cintoríny, ktoré nájdeme takmer v každej obci na území NP alebo v jeho okolí, sú významným a pietnym dôkazom vysokej ceny, ktorú museli Slováci v podobe stratených ľudských životov zaplatiť vo vojnách 20. storočia. K takýmto cintorínom patria napr. aj:

Vojenské cintoríny v obciach na území NP: Kolbasov, Čišovatýj – Runina, Topoľa, Ulič, Zboj, Dara, Ostrožnica, Ruské, Starina, Smolník, Veľká Poľana, Predný Hodošík a Zvala.

Vojenské cintoríny v obciach mimo územia NP: Hostovice, Osadné, Snina, Giglovo a Ublá.

C. Židovské cintoríny a pamätníky

V II. svetovej vojne trpeli aj židovskí obyvatelia Východného Slovenska. Ich utrpenie pripomínajú viaceré pamätníky a cintoríny v Kolbasove, Runine, Topoli, Snine a Ubli.

D. Ďalšie atrakcie a zaujímavé miesta

Na území NP:

1. Nová Sedlica a jej okolie — drevená socha Medová baba a neďaleký vodopád
2. Kremenec — (najvyšší vrch a miesto, kde sa stretávajú hranice troch štátov) a Slovensko-rusínsky slovník pod holým nebom
3. Runina — astronomická pozorovateľňa
4. Topoľa — vzletová plocha pre paraglajding a vrch Bukovec
5. Ulič — galéria drevených sôch

OBR 6 Historický park neskorobarokového kaštieľa v Snine



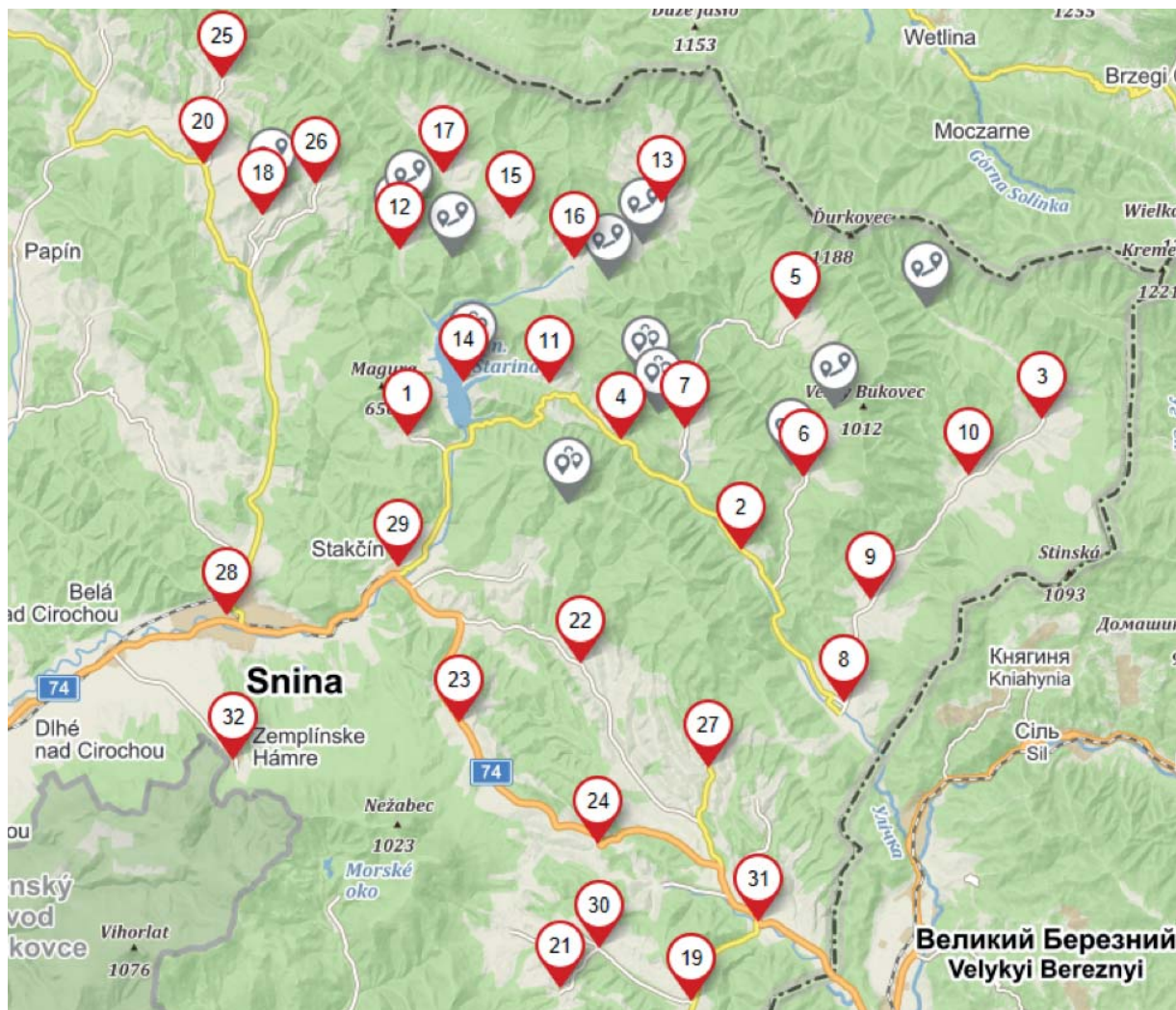
Zdroj Peter Bujňák

Mimo územia NP:

1. Snina — neskorobarokový kaštieľ z 18. storočia s historickým parkom
2. Kolonica — astronomické observatórium
3. Osadné — značená trasa vedúca zo železničnej stanice k Balnici (úzkorozchodná železnica) a ďalej k minerálnemu prameňu Udavy
4. Stakčín — lesná úzkorozchodná železničná trať zo Stakčína do Strihovca a múzeum miestneho kultúrneho dedičstva
5. Zemplínske Hámre — múzeum baníctva (Hámorský náučný chodník)

Na nasledujúcej mape sú zaznamenané atrakcie nachádzajúce sa v jednotlivých obciach v rámci NP Poloniny alebo v ich okolí. Zoznam týchto atrakcií uvádzame v Prílohe č. 2.

OBR. 7 Mapa kľúčových atrakcií v parku a v jeho okolí



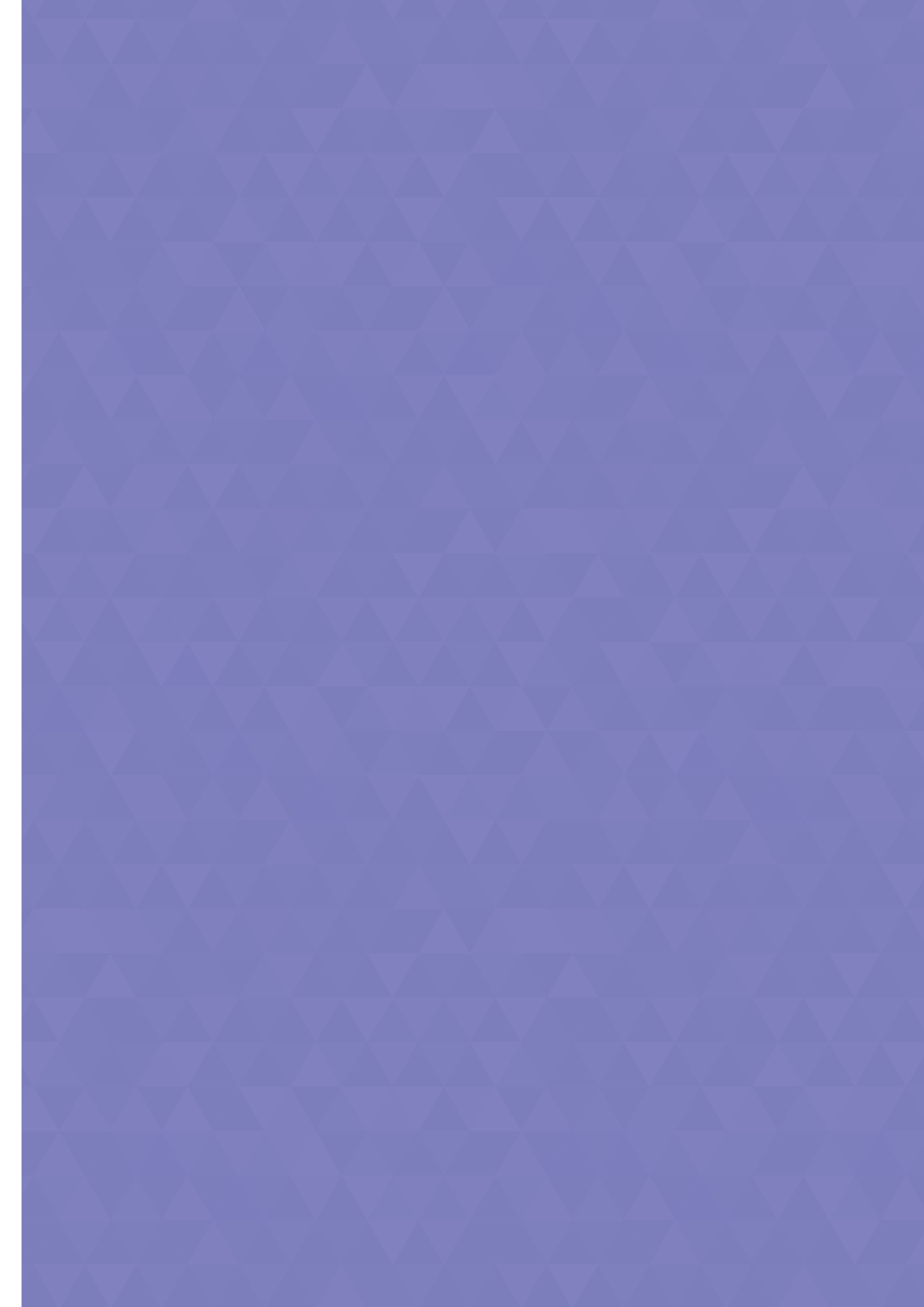
Prírodné atrakcie

Prešovský kraj oplýva množstvom prírodných atrakcií a jedinečných lokalít, ktoré lákajú domácich i zahraničných návštevníkov. Patrí k nim 5 národných parkov², 180 chránených oblastí, prírodných rezervácií, bukové lesy pod ochranou UNESCO, geotermálne pramene, astronomické observatórium pri Kolonici a miestne včelárstva. NP Poloniny, spolu so susediacimi Bieszczadzkyim národným parkom (PL) a Užanským národným parkom (UA), ponúkajú príležitosti pre medzinárodnú spoluprácu, najmä v oblasti rozširovania siete trás pre pešiu turistiku a cykloturistiku, ktoré by mohli byť veľkým lákadlom a výhodou.

Sninský okres a NP Poloniny v súčasnosti generujú len malý dopyt po dobrodružnom cestovnom ruchu a prírodnom turizme. K prírodným atrakciám patrí okrem astronomickej turistiky aj pozorovanie vtákov – najmä sovy dlhochvostej, ďatľa bielochrbtého a jariabka hôrneho; pozorovanie zubrov a – s trochou šťastia a/alebo s profesionálnym sledovacím vybavením – aj vlkov a medvedov.

Pozorovanie vtákov ponúka pre sninský okres mnoho príležitostí. Vďaka viac než 15 000 ha chránených vtáčích území a 211 rôznym druhom vtákov³, ktoré tu žijú, by sa Snina mohla stať ideálnym miestom pre túto aktivitu. Podľa Programu starostlivosti o Národný park Poloniny, žije na území NP až 62 % všetkých vtáčích druhov v SR. V dôsledku výstavby vodnej nádrže Starina sa tu vytvorili priaznivé prostriedky pre život viacerých vzácných druhov vtákov a vodných vtákov. Navyše sa územie parku nachádza na významnej migračnej vtácej ceste na juh, križujúcej oblasť Východných Karpát medzi Poľskom a Ukrajinou.⁴

V NP Poloniny je potrebné vybudovať alebo zrekonštruovať vyhliadkové body a rozhľadne, ktoré by návštevníkom umožnili oceniť úchvatnú scenériu parku a podporili aktivity ako je pozorovanie vtákov či zubrov. Miestni obyvatelia tiež prišli s návrhom nainštalovať na miesta, ktoré sú pre pozorovanie zubrov najlepšie, drevené sochy tohto zvierata.



**EXISTUJÚCE A NAVRHOVANÉ
SIETE TRÁS PODĽA TYPU
AKTIVITY**

V priebehu kontroly jednotlivých úsekov turistických trás a počas stretnutí s rôznymi aktérmi tím expertov identifikoval minimálne 114 infraštruktúrnych miest a bodov vyžadujúcich si rôzne vylepšenia. Zoznam

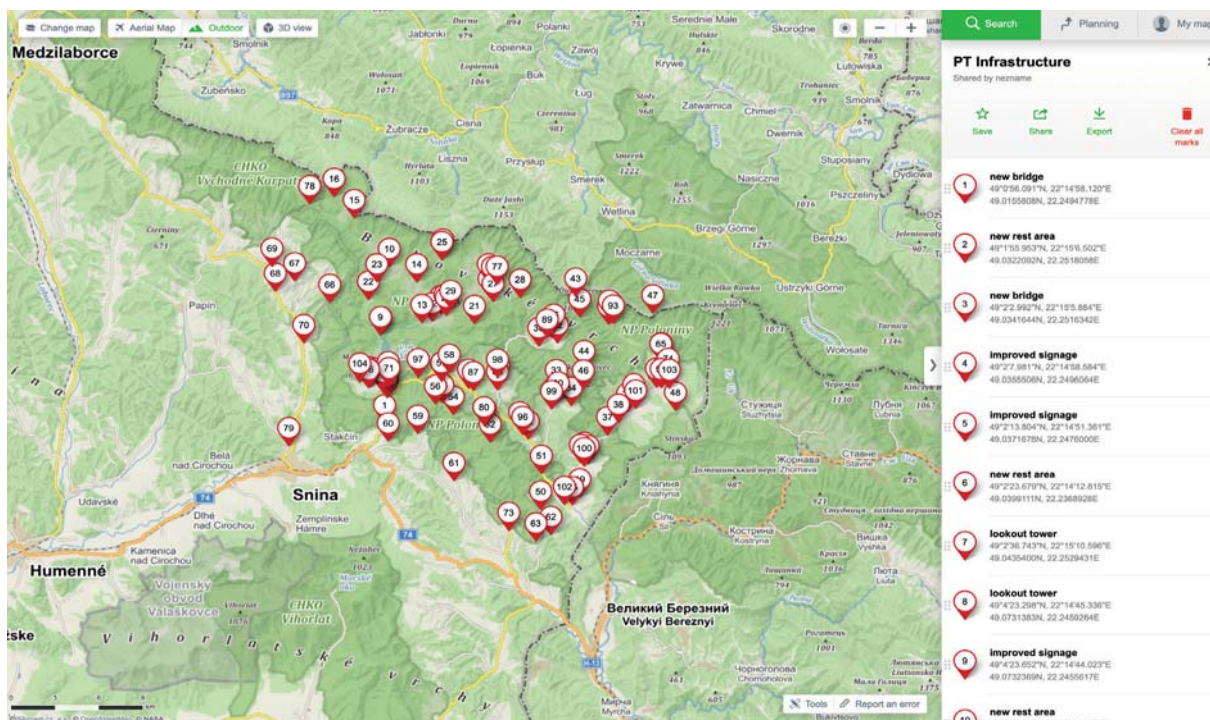
TABUĽKA 1. Potrebné vylepšenia infraštruktúry

Typ infraštruktúry:	Potrebný počet
Mosty	4
Nové odpočívadlá	14
Vylepšené/zrekonštruované odpočívadlá	3
Prístrešky	5
Rozhľadne	10
Vylepšené značenie	30
Vylepšené zdroje vody	3
Nové táborská pre jazdcov na koňoch	3
Samoošlužné servisné stanice pre cyklistov	4
Nové rekreačné zóny	2
Kempingy pre karavany	10
Parkovacie zóny pre návštevníkov	10
Verejné toalety	11

týchto potrieb nie je vyčerpávajúci a v priebehu budovania trasy sa môže meniť. Niektoré z potrebných vylepšení, ako je napr. dobudovanie parkovacích plôch pre návštevníkov, verejných toaliet či parkovísk pre karavany, sa odporúča jednotne pre všetky obce na území NP. Uvedené doplnenia infraštruktúry by sa mali realizovať postupne, keďže, počnúc prioritnými oblasťami intervencií, ich potreba i rozvoj budú napredovať s pribúdajúcim množstvom návštevníkov. Potreby v oblasti infraštruktúry ako sú mosty alebo odpočívadlá môžu tiež rásť, alebo, naopak, klesať v závislosti na vývoji trasy, ale aj na iných faktoroch, ako sú napr. stavebné povolenia v konkrétnych oblastiach.

Nasledujúca mapa čiastočne znázorňuje interaktívnu online mapu, na ktorej sú zachytené GPS súradnice a konkrétne potreby pre každý z identifikovaných bodov. Detailné informácie o jednotlivých lokalitách a potrebných zlepšeniach na týchto miestach sú dostupné tu: <https://en.mapy.cz/s/3uuzw>.

OBR. 8. Mapa znázorňujúca rozmiestnenie potrebných infraštruktúrnych prvkov



CYKLISTIKA

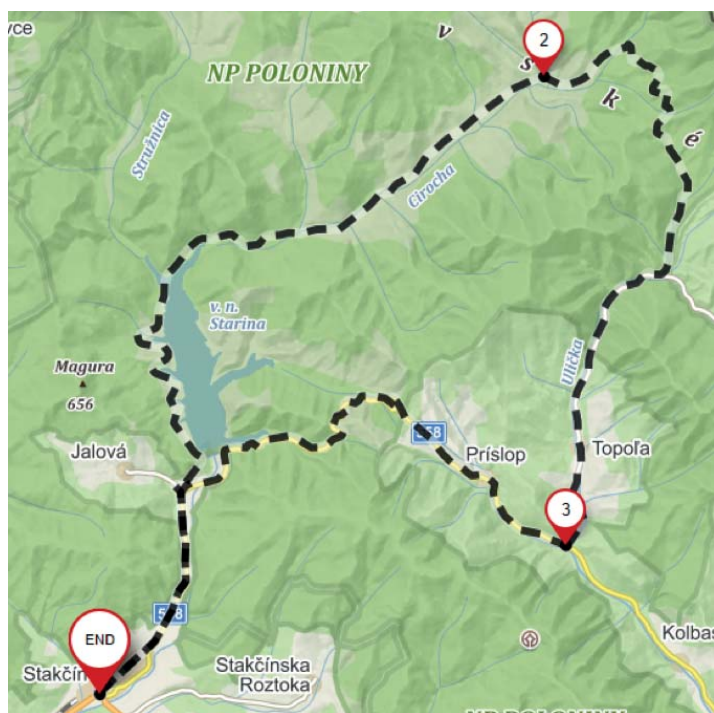
V okrese Snina existuje osem hlavných cyklotrás s celkovou dĺžkou 309 km, pričom dve z nich spájajú Slovenskú republiku s Poľskom a jedna spája Slovensko s Ukrajinou. Patrí k nim cyklotrasa Karpatská magistrála, spájajúca 5 krajín, 65 km ktorých vedie územím okresu Snina pozdĺž hranice NP; a trasa označená zelenou cykloznačkou, 52 km úsek ktorej prechádza územím okresu a parku. Podľa vysvetlenia členky odborného tímu a expertky na cykloturistiku Viery Štupákovéj, zelená cykloznačka sa prekrýva a napája na trasu Porta Rusica, pre ktorú bola schválená investícia na jej dobudovanie a zlepšenie v hodnote 2,2 mil. eur. Za zmienku stojí, že všetky cyklotrasy, okrem trasy o16 vedúcej okolo nádrže Starina k Ruskému Sedlu, chýbali aj na najznámejšom webovom turistickom a outdoorovom portáli *hiking.sk* s online mapovacou aplikáciou *turistickamapa.sk*. Experti odporúčajú, aby boli tieto trasy po doplnení chýbajúcej infraštruktúry na portál pridané.

Veľkou atrakciou pre cyklistov je Porta Rusica, ktorá vedie severným okrajom parku. Je to starobylá kamenná obchodná cesta vybudovaná v rokoch 1861–1865, ktorú čaká rekonštrukcia. Porta Rusica je však pre návštevníkov konečná destinácia, čo znamená, že ak by chceli cyklisti pokračovať ďalej, musia buď prejsť na územie Poľska, alebo opustiť NP Poloniny. Na druhej strane, plánovaná obnova by mohla pritiahnúť zvýšený záujem návštevníkov – cyklistov z Poľska, ktorí chcú vidieť zrekonštruovanú starovekú obchodnú cestu. Vzhľadom na nedostatočné monitorovanie počtu návštevníkov trasy je však odhad počtu cyklistov z poľskej strany dosť vágny.

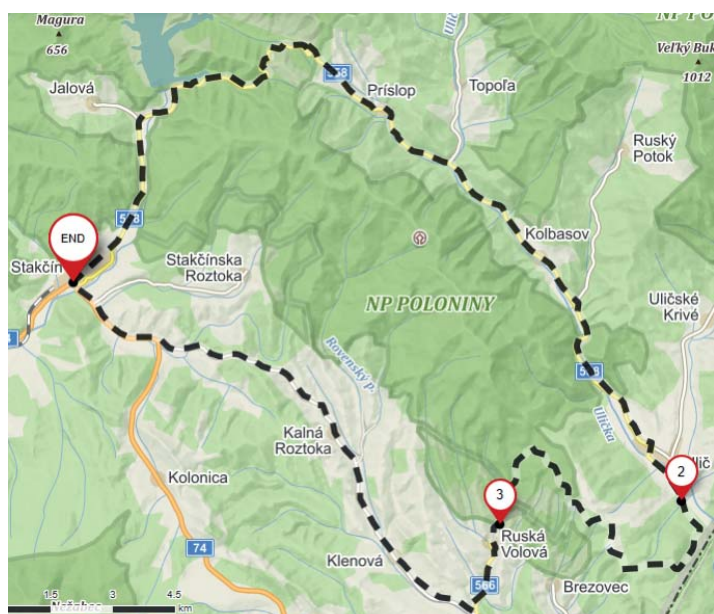
V parku síce chýbajú cykloturistické okruhy, no existujú tu dve možnosti na vytýčenie okruhových z rôznych značených trás:

1. Trasa vedúca zo Stakčína, juhozápadne od nádrže Starina, okolo Ruského do Topole a späť do Stakčína. Celková dĺžka trasy je tesne pod 50 km, čo je dĺžka okruhu vhodná na jednodňový alebo dvojdňový výlet. Zhruba polovica trasy vedie po ceste pre motorové vozidlá.
2. Trasa, ktorá začína i končí v Stakčine, prechádza južnou časťou parku, cez obce Príslup a Kolbasov, ďalej vedie po spevnenej lesnej ceste do Uliča, pokračuje do Ruskej Volovej a cez obce Klenová a Kalná Roztoka sa vracia do Stakčína. Celková dĺžka okruhu mierne prekračuje 53 km. Táto trasa ponúka pekné výhľady a spája viaceré obce, no nemožňuje vidieť mnohé z prírodných krás a atrakcií NP Poloniny. Cyklisti tak môžu ostať na pochybách, čo robí tieto bukové pralesy tak výnimočnými, že ich UNESCO vyhlásilo za chránenú lokalitu. Viac než 80 % trasy vedie po ceste pre motorové vozidlá.

OBR. 9. Mapa cykloturistického okruhu č. 1 vedúceho zo Stakčína



OBR. 10. Mapa cykloturistického okruhu č. 2 vedúceho zo Stakčína



V súčasnom stave nie je ani jeden z navrhovaných okruhov vhodný pre rodinnú či cestnú cyklistiku, najmä kvôli hustote cestnej premávky a stavu cestného povrchu na niektorých úsekoch ciest. Vo všeobecnosti sa dá povedať, že tieto trasy momentálne najviac vyhovujú rekreačným cyklistom na trekových bicykloch. Cestní cyklisti by sa museli vrátiť po rovnakej ceste a rodiny s deťmi sa pravdepodobne budú chcieť vyhnúť cestám, po ktorých premávajú motorové vozidlá. Výstavba nových cyklochodníkov na rovnejších úsekoch trás by tak mohla vyriešiť nedostatok trás pre rodinnú cyklistiku, a oprava niektorých úsekov existujúcich značených trás by mohla výrazne zvýšiť atraktivitu tejto oblasti pre vyznávačov cestnej cyklistiky (podrobnejšie sa tejto téme venujeme nižšie).

Ďalšou pozoruhodnou trasou v tejto oblasti je Cyklistický chodník ikon, ktorý začína v Novej Sedlici, vedie po hlavnej ceste do Stakčína a za hranicu NP Poloniny do Kalnej Roztoky, Uble a Inoviec, kde končí. Jeho celková dĺžka je 109 km. Trasa prechádza okolo viacerých impozantných drevených kostolíkov zapísaných na Zozname svetového kultúrneho dedičstva UNESCO. Podobne ako predchádzajúce trasy, aj táto vedie po cestách pre motorové vozidlá, no aj napriek tomu ju možno považovať za jednu z najefektívnejších možností ako prekonať veľkú vzdialenosť v relatívne jednoduchom teréne. Cyklisti, ktorí sa chcú na túto trasu dostať, však musia najprv vycestovať do Novej Sedlice. V súčasnosti sem však nepremáva ani jeden spoj obsluhovaný vozidlami vybavenými nosičmi na bicykle a v prípade, že by sa sem cyklisti chceli prepraviť vlastným automobíлом, museli by sa sem vrátiť po auto (v prípade, že si nezabezpečili jeho odvoz).

O značenie a inštaláciu smerových tabúľ a ukazovateľov sa na väčšine cyklotrás starajú mimovládne organizácie (MVO) ako napr. DO Fénix Snina; o značenie Karpatskej magistrály sa postarala Prešovská bicyklová skupina Kostitras.

Väčšina vyššie spomínaných, ale aj ďalších cyklotrás z veľkej časti vedie po spevnených cestách pre motorové vozidlá, preto sú vhodnejšie pre športových a rekreačných cyklistov než pre rodiny s deťmi. Trasy však vedú len po okraji národného parku a nedávajú návštevníkom skutočnú šancu kochať sa prírodnými krásami a dychvyrážajúcou rozľahlosťou NP Poloniny.

Navyše tak pre cykloturistiku ako aj pre jazdeckú turistiku platí, že topografia parku predstavuje rozhodujúci, ale aj limitujúci faktor pri vytyčovaní cyklotrás diverzifikovaných pre rôzne úrovne športových schopností návštevníkov parku.

Cyklotrasa vedúca od Stariny cez bývalú obec Ruské smerom na sever až k Porta Rusica je výnimkou, pretože sa od pája od asfaltovej cesty a v závere sa opäť napája na hlavnú cestu medzi obcami Topoľa a Runina, čo jej zaisťuje relatívne dobrú dostupnosť. A hoci nevedie okolo žiadnych drevených kostolíkov, prechádza popri významných vojenských cintorínoch z obdobia I. svetovej vojny, vrátane cintorína na vrchu Hodošík (najvyššie položený vojenský cintorín v SR), okolo pozostatkov bývalých obcí Veľká Poľana a Ruské, až k ceste Porta Rusica. Spomedzi všetkých značených cyklotrás práve Porta Rusica ponúka najintenzívnejší zážitok, najmä čo sa týka kontaktu s prírodou, ohromujúcich scenérií a dotyku s históriou. Návštevníci sa vezú po dláždenej ceste (ktorá potrebuje rekonštrukciu). Cestná premávka na trase vedúcej od vodnej nádrže Starina smerom k bývalým obciam Ruské a ďalej na sever nad Topoľu je minimálna (vjazd je len na základe povolenia a počet vozidiel je obmedzený na 60 osobných áut za deň). Intenzita premávky motorových vozidiel na tomto úseku preto nepredstavuje problém. Prieskum trasy realizovaný v dňoch 7.-9. júna 2019 zistil na mnohých križovatkách a rázccestiach chýbajúce značenie, alebo zlý stav smerových tabúľ a ukazovateľov, ktoré by potrebovali premaľovať. Pozdĺž celej trasy tiež chýbajú odpočívadlá a prístrešky.

Tím expertov identifikoval aj ďalšie možné trasy naprieč parkom, ktoré vedú po existujúcich lesných a približovacích cestách. Niektoré z týchto ciest prepájajú jednotlivé obce na území NP, pričom tieto trasy vedú v porovnaní s trasami vedúcimi po asfaltových cestách náročnejším terénom, a ako také sú vhodnejšie pre aktívnych a športových cyklistov. Nasledujúca časť opisuje požiadavky, ktoré by cyklotrasa mala spĺňať.

Profil cyklotrasy vedúcej po lesnej ceste: Runina—Ruský Potok—Uličské Krivé

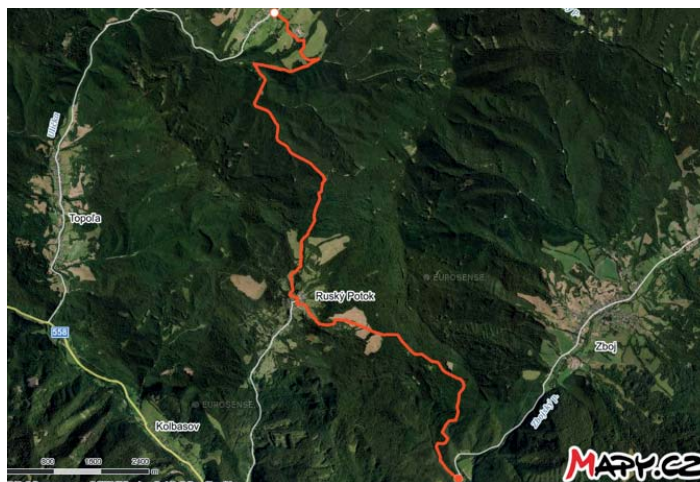
Táto trasa (kontrolovaná 9. a 10. júna) využíva existujúce lesné cesty s mnohými prevýšeniami, takže je pomerne náročná. Mnohé úseky si vyžadujú intenzívne opravy, no trasa zároveň prechádza úžasnými scenériami, vrátane typických poloninských horských lúk. Niektoré úseky cesty (tesne pred vjazdom do Ruského Potoka) chýbali úplne. Úsek medzi Ruským Potokom a Uličským Krivým vedie krásnym okolím a ponúka zaujímavú kľukatú a rôznorodú cestu, no v súčasnosti sa táto cesta využíva ako približovacia cesta pre ťažbu dreva a na mnohých miestach nie je pre bicykle zjazdová. Približne 80 % z 5,2 km dlhšej cesty z Ruského Potoka do Uličského Krivého si vyžaduje rozsiahle opravy, aby sa z nej stala použiteľná trasa pre cykloturistiku a jazdeckú turistiku. Ďalšou možnosťou by bolo vytýčenie alternatívnej trasy v spomínanom koridore v súlade so zonáciou, platnou legislatívou v oblasti ochrany životného prostredia a rešpektujúcu vlastnícke práva k dotknutým parcelám. Vzhľadom na prekrásnu scenériu, ktorou táto trasa vedie, by spolupráca so štátnymi lesmi s cieľom zabezpečiť trvalé opravy a zlepšenie podmienok na trase priniesla prospech tak pre rozvoj cestovného ruchu, ako aj udržateľnej ťažby dreva.

Alternatívna trasa: Nová Sedlica — Zboj — Uličské Krivé — Ulič

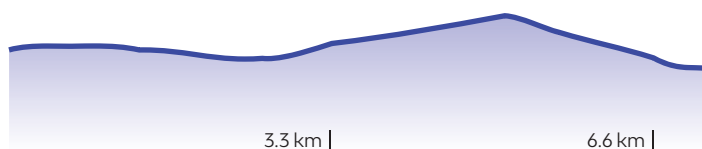
Pre rekreačnú cyklistiku by bolo možné vybudovať nové úseky oddelené od cestnej premávky v hlavnom koridore medzi Novou Sedlicou a Uličom, pričom táto trasa by vďaka miernym prevýšeniam mohla slúžiť práve rekreačným cyklistom. V úseku Uličské Krivé — Zboj — Nová Sedlica je niekoľko menších odbočiek z trasy, ktoré vedú po už existujúcich lesných cestách a dajú sa hneď využívať. Vybudovanie nových úsekov trasy popri Zbojskom potoku v celej dĺžke koridoru by vytvorilo možnosť prepojenia obcí pomocou nemotorizovaných spôsobov dopravy, ako je cyklistika alebo jazda na koni, pričom chodník by mohol slúžiť aj peším turistom. Zatiaľ čo na niektorých miestach už časti tejto trasy existujú, iné úseky musia byť vybudované úplne nanovo. Takýto chodník by nesporne zvýšil atraktivnosť parku pre rodiny, ktorým vyhovuje nenáročný terén oddelený od cestnej premávky, a zároveň by mohol slúžiť ako viacúčelový chodník aj pre iné aktivity.

Trasa má aj ďalšie segmenty a variácie (Obr. 13 – 18).

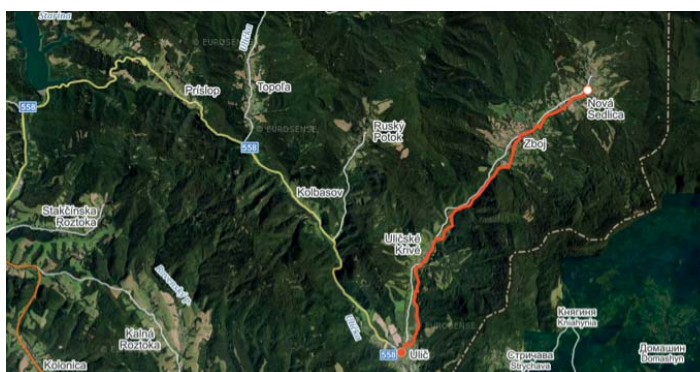
OBR. 11. Cyklotrasa vedúca po lesnej ceste: Runina — Ruský Potok — Uličské Krivé



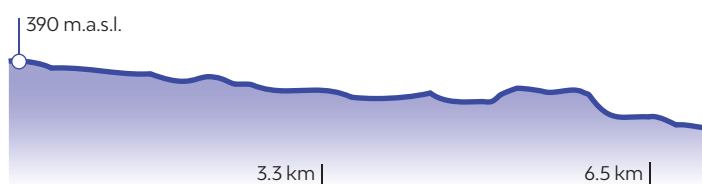
Distance: 13.29 km Altitude profile: ↗ 396 m ↘ 644 m



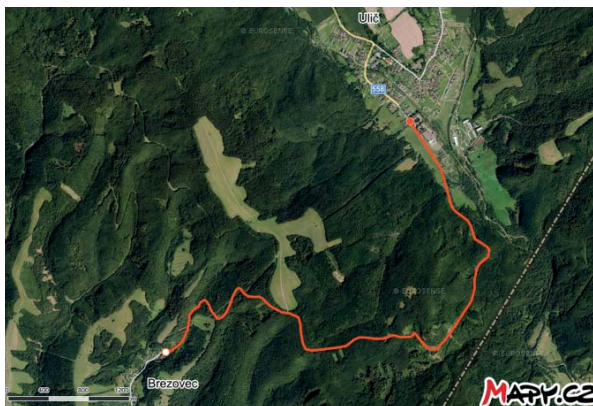
OBR. 12. Mapa rekreačnej cyklotrasy Nová Sedlica — Zboj — Uličské Krivé — Ulič



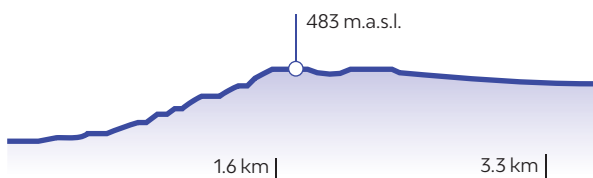
Distance: 13.05 km Altitude profile: ↗ 76 m ↘ 215 m



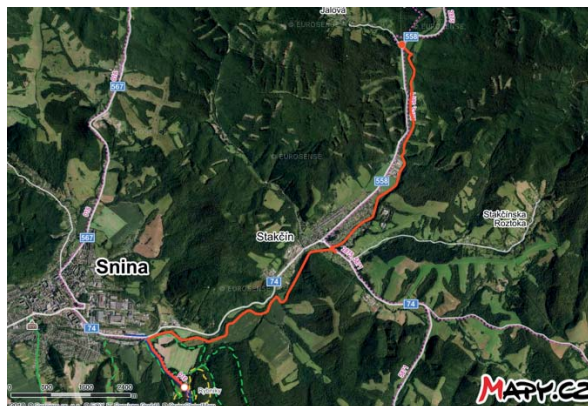
OBR. 13. Trasa z Uliča do Brezovca umožňuje spojenie s najbližším hraničným priechodom medzi Slovenskom a Ukrajinou.



Distance: 6.485 km Altitude profile: ⬆️ 196 m ⬆️ 243 m



OBR. 14. Mapa cyklotrasy vedúcej zo Sniny do Stakčína a k Starine pozdĺž rieky Cirocha



Distance: 11.55 km Altitude profile: ⬆️ 123 m ⬆️ 106 m

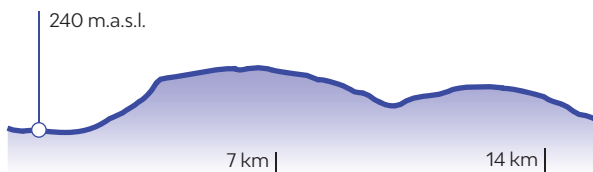


Variácia trasy vedúcej zo Sniny do Stakčína a k Starine pozdĺž rieky Cirocha vylučujúca kontakt cyklistov s motorizovanou dopravou (Obr. 14). Trasa z Uliča do Stakčína (Obr. 15) využíva existujúce lesné cesty. Polovica tejto trasy bola súčasťou pretekov 1 000 Miles Adventure 2019 (úsek z Uliča do Kalnej Roztoky). Trasa Nová Sedlica — Uličské Krivé (Obr. 16): trasa pre športovú cyklistiku s miernym stúpaním, ponúkajúca nádherné scenérie a cestu lesom. Veľká Poľana — Ruské (Obr. 17 – 18): trasa pre jazdeckú turistiku, ktorá by mohla slúžiť aj ako cyklotrasa pre športových cyklistov vyhľadávajúcich vyhlídky z vyššie položených úsekov.⁵

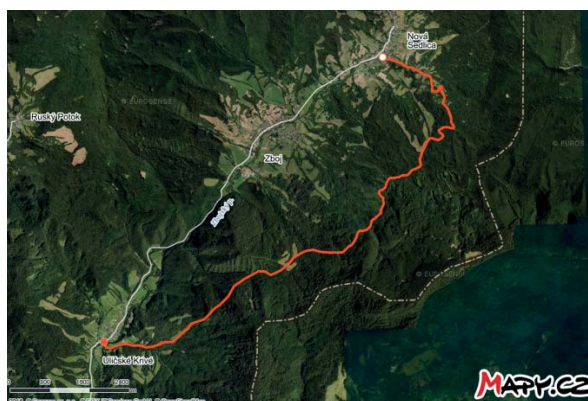
OBR. 15. Mapa trasy vedúcej z Uliča do Stakčína využívajúca existujúce lesné cesty



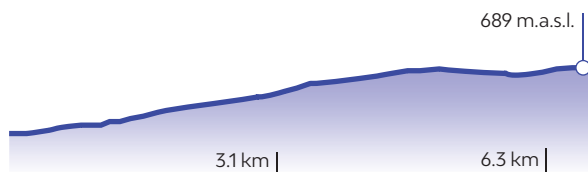
Distance: 28.17 km Altitude profile: ⬆️ 721 m ⬆️ 718 m



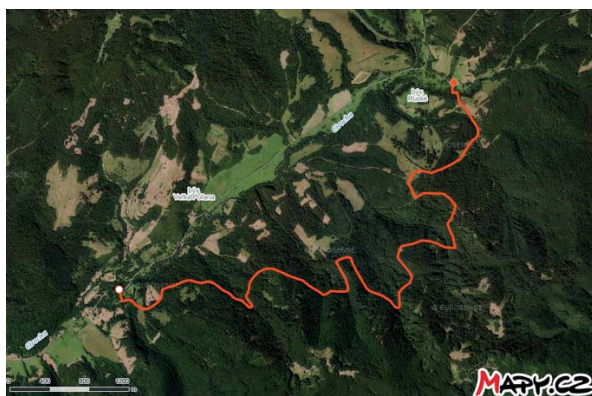
OBR. 16. Trasa Nová Sedlica — Uličské Krivé pre športovú cyklistiku



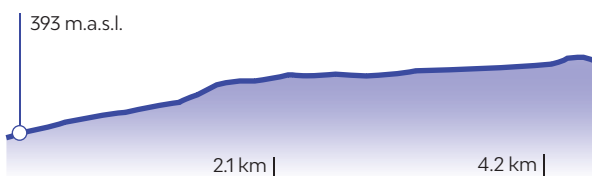
Distance: 12.51 km Altitude profile: ⬆️ 537 m ⬆️ 647 m



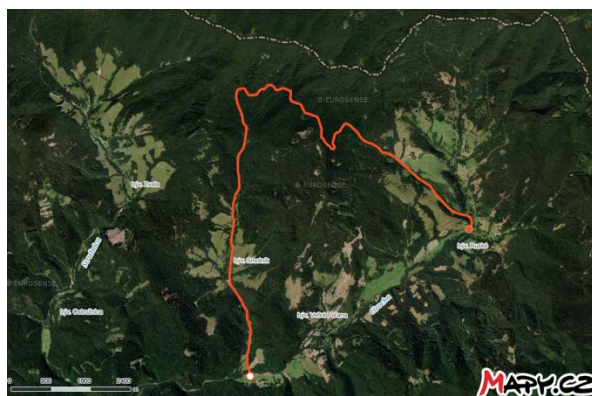
OBR. 17. Mapa trasy z Veľkej Poľany do Ruského – variácia s prepojením na chodník na Hodošík



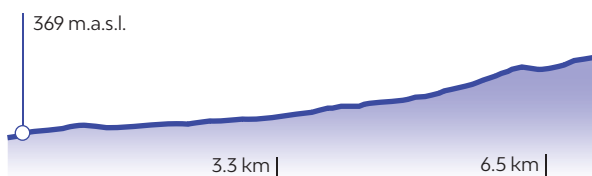
Distance: 8.316 km Altitude profile: ↗ 352 m ↘ 265 m



OBR. 18. Veľká Poľana — Ruské: trasa pre jazdeckú turistiku, ktorá by mohla slúžiť aj ako cyklotrasa

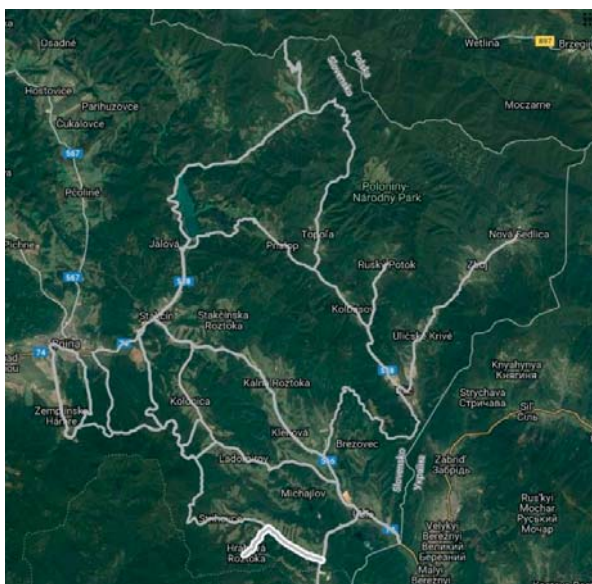


Distance: 13.09 km Altitude profile: ↗ 446 m ↘ 349 m



Nižšie uvedená mapa (Obr. 19) znázorňuje všetky značené cyklotrasy v okrese Snina resp. v Poloninách. Ako uvádzame vyššie, okrem spomenutých výnimiek, väčšina cyklotrás vedie po cestách pre motorové vozidlá, na ktorých je spravidla malá premávka (v podmienkach Prešovského kraja to znamená menej než 1 000 vozidiel denne). Destinácie dobrodružného cestovného ruchu ponúkajú cestovateľské zážitky, ktoré si vyžadujú istú fyzickú aktivitu a zvyčajne nie sú ľahko dostupné bežnou dopravou. Pri zabezpečení primeranej infraštruktúry (prístrešky na prespanie, útulne, stravovacie a ubytovacie prevádzky a pod.), by mohol byť chodník PT atraktívnou destináciou pre ľudí vyhľadávajúcich dobrodružstvo, ako sú napr. tzv. bikepackeri alebo klasickí cyklisti, ktorí chcú v NP stráviť viac než len jeden deň. Navyše, chodník PT prispeje k zlepšeniu existujúcej siete cyklotrás tým, že vďaka produktom CR, ako je napr. Trasa ikon, rozšíri ponuku tematických výletov pre návštevníkov.

OBR. 19. Mapa všetkých značených cyklotrás v okrese Snina/v Poloninách



OBR. 20. Začiatok cesty Porta Rusica vedúcej k Ruskému Sedlu, na hranicu medzi Poľskom a Slovenskom



Zdroj: Peter Bujňák

PEŠIA TURISTIKA

Podľa Akčného plánu rozvoja okresu Snina sa v okrese nachádza celkom 152,5 km značených turistických chodníkov rozdelených do 12 trás, ktoré vyznačuje a udržiava pobočka Klubu slovenských turistov (čo je nezisková organizácia s viac než 20 000 - člennou základňou). Na území národného parku a v jeho okolí nájdeme približne 125 km značených trás pre pešiu turistiku, pričom niektoré z nich sa končia mimo parku, v obciach ležiacich za hranicou NP Poloniny. Trasy prechádzajú a/alebo prepájajú všetky obce na území parku, ale aj okolité obce a mestá ako je Snina, Stakčín, a iné. Niektoré zo spomínaných trás sú vhodné aj pre jazdu na koni.

Jednou z výhod značených chodníkov pre pešiu turistiku je, že až takmer 40 km ich vedie pozdĺž hrebeňa Poloninských vrchov, pričom viac než 50 % značených trás prechádza pôvodnými lesnými porastmi, alebo horskými lúkami nad úrovňou lesa – poloninami. Časť lesov bola vyhlásená za lokalitu svetového prírodného dedičstva pod ochranou UNESCO alebo za biosférické rezervácie. Celé územie spomínaných lesov patrí k národným prírodným rezerváciám, príp. k prírodným rezerváciám SR a vzťahuje sa naň piaty stupeň ochrany. Existuje tu aj niekoľko oblastí, ako napr. Havešová alebo Kýčera, ktoré sú tiež veľkým lákadlom – hoci sú na zozname prírodných rezervácií, v ich blízkosti nenájdeme žiadny značený turistický chodník. Odporúčaná trasa Poloniny Trail má ambíciu ponúknuť aj variáciu trasy, ktorá by viedla až na hranicu týchto oblastí, ale neprechádzala by priamo cez ne.

Trasy pre pešiu turistiku sú dobre zaznačené na dostupných papierových mapách z produkcie spoločností ako ShoCart a VKU Harmanec aj v mobilných aplikáciách ako MAPY CZ. V samotnom parku je však ich značenie miestami problematické. Značky vytyčujúce trasy vedúce cez oblasti, v ktorých prebieha ťažba dreva, sú často poškodené alebo dokonca chýbajú (napríklad ak je strom, na ktorom sú značky umiestnené, sťatý), ako to bolo zistené napr. počas prehliadky chodníka vedúceho k vojenskému cintorínu v Giglove neďaleko Sninských rybníkov mimo územia NP 7. júna 2019. Problematiku značenia trás a starostlivosti o značenie je potrebné riešiť s relevantnými aktérmi, ako je vedenie NP Poloniny, KST, LPM Ulič a ďalšie regionálne subjekty.

Trasa k národnej prírodnej rezervácii Jarabá skala spočiatku vedie po 7,7 km dlhej lesnej ceste, po ktorej z času na čas prejdú nákladné autá s drevom, a následne sa stáča do lesa a po ďalších 2 km návštevníkov privedie na hrebeň.

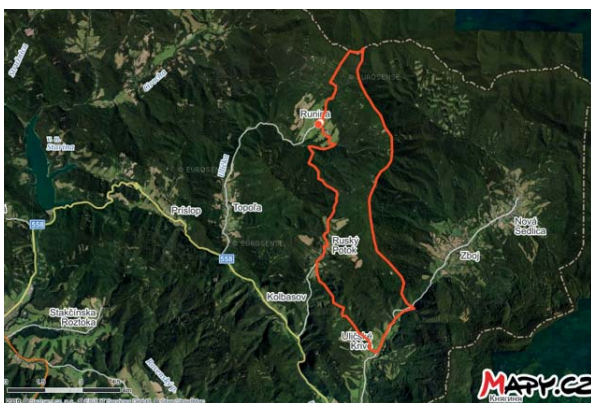
Dvomi hlavnými **bodmi záujmu na tejto trase** (ktorá je zároveň hlavnou približovacou cestou) sú:

1. Drevená socha Medová baba a tradičný zrubový včelín s 80 úlmi. Socha i včelín sú pamiatkou na Žofiu Maťašovskú, ktorá sa so svojimi dcérami starala o úle, zatiaľ čo jej muž pracoval pri ťažbe dreva.
2. O približne 500 m ďalej po turistickom chodníku sa nachádza lesnícka chata a jazero, ktoré má potenciál stať sa atraktívnou rekreačnou oblasťou, ak by sa tu zrealizovali vhodné sanačné opatrenia a ak by sa podmienky užívania tejto lokality dohodli s vlastníkom pozemku (LPM Ulič, š.p.).

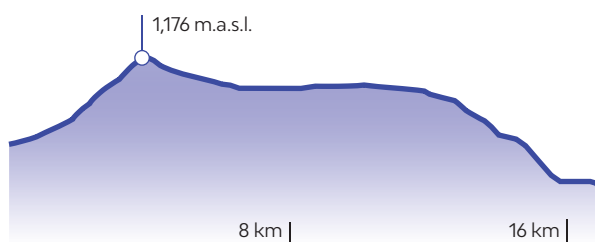
Aj keď sú tieto atrakcie nesporne zaujímavé a po náležitých úpravách by mohli byť ešte väčším lákadlom, cesta, ktorá k nim vedie, je pomerne dlhá a monotónna – dokonca dlhšia, ak návštevník pokračuje ku križovatke s trasou vedúcou na Jarabú skalú (za ktorou konečne môže naplno oceniť krásnu prírodu NP). Časť trasy by preto mohla byť riešená formou presmerovania chodníka alebo doplnenia variácií trasy a ďalších možností v jej blízkosti. Súčasná (žltá) trasa vedúca po približovacej ceste by mohla byť upravená na cyklotrasu alebo prípadne aj na prejazd pre motorové vozidlá s tým, že v blízkosti sochy Medovej baby by vznikol priestor na parkovanie návštevníkov. Priestorové danosti to umožňujú a na zriadenie parkoviska by neboli potrebné ani žiadne rozsiahle výkopové práce. Kvôli predchádzaniu vzniku škôd na životnom prostredí a nechcených zásahov do prírodného prostredia je nevyhnutné stanoviť pravidlá obmedzujúce premávku v tejto oblasti, jej objem a príslušné poplatky. Kvalita existujúcej cestnej infraštruktúry je postačujúca na vytvorenie parkovacieho priestoru a prípadne aj rekreačnej zóny v blízkosti sochy Medovej baby a jazera si vyžiada len minimálne úpravy. Táto alternatíva navyše rozšíri možnosti výletov pre turistov smerujúcich na Jarabú skalú, alebo ďalej na hrebeň Polonín.

Navrhovaná alternatívna trasa vedie pozdĺž hlavného hrebeňa z obce Zboj k Ďurkovcu. Počas prehliadky trasy 12. júna 2019 sa ukázalo, že po celej dĺžke hrebeňa sa vinie stará protipožiarna cesta, ktorá prechádza cez PR Borsučiny a štíty ako Veľký Bukovec, Kýčera a Minčol. Táto alternatívna trasa zároveň umožňuje prístup z obce Nová Sedlica alebo od sochy Medovej baby, no trasovanie jej konečnej podoby si vyžaduje ďalšie preskúmanie možných variantov trasy. Trasa po hrebeni však zmenší vzdialenosť medzi pôvodnými trasami a umožní plánovanie jednoduchých turistických okruhov. V prípade, že by sa okolie lesníckej chaty upravilo na oddychovú zónu, návštevníci by na spiatocnej ceste získali možnosť oddychnúť si na brehu jazera.

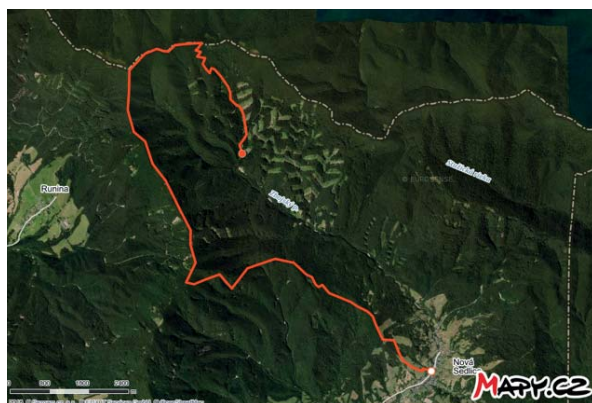
OBR. 21. Mapa trasy Runina — Ruský Potok — Uličské Krivé



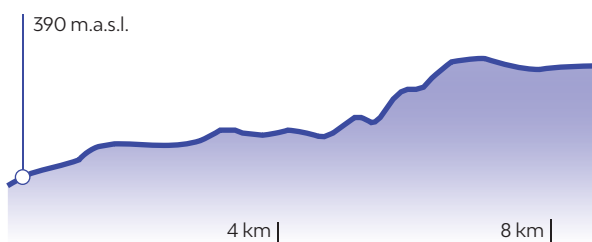
Distance: 31.4 km Altitude profile: ↗ 1,564 m ↘ 1,560 m



OBR. 22. Mapa trasy z Novej Sedlice smerujúcej na severozápad



Distance: 16.08 km Altitude profile: ↗ 1,172 m ↘ 943 m



Približne osem kilometrov červenej trasy z Novej Sedlice do Uličského Krivého vedie po ceste pre motorové vozidlá. Táto trasa vedie pozdĺž hlavného cestného koridoru spájajúceho Stakčín s Novou Sedlicou, ktorá je najvýchodnejšou obcou Slovenska.

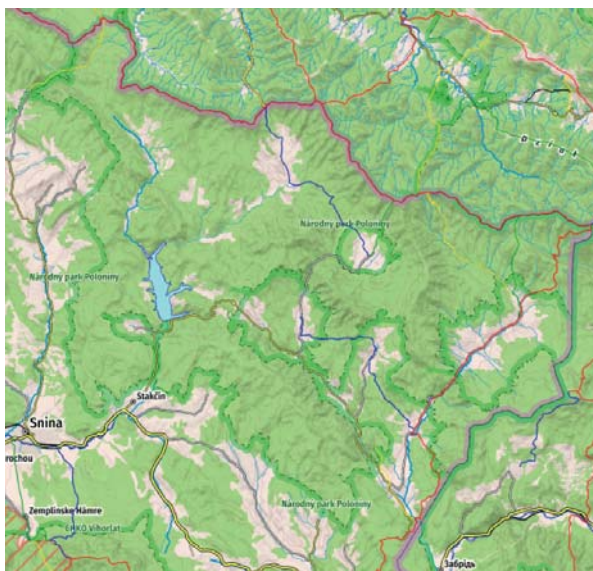
Počas prehliadky trasy 13. júna 2019 experti našli alternatívnu trasu, ktorá návštevníkom umožní opustiť cestu pre motorové vozidlá a namiesto toho sa vybrať cez les popri Zbojskom potoku. Trasa si vyžaduje len mierne úpravy ako napr. vyčistenie od krovín a povrchové úpravy (detail trasy znázorňuje mapa, ktorú uvádzame nižšie). V okolí Zbojského potoka existujú aj ďalšie možnosti vytyčenia alternatívnych trás, no tie si vyžadujú vlastnícky vklad zo strany obcí, a prítomné sú aj ďalšie faktory, ktoré by mohli spomaliť ich realizáciu. Z mapy znázorňujúcej vlastníctvo pozemkov vyplýva, že väčšina pozemkov v tomto území je vo vlastníctve štátu alebo patrí do katastrálnych území jednotlivých obcí. Navrhovaná variácia trasy pre tento koridor sa zhoduje s trasou navrhovanou pre cyklistov, ide teda o viacúčelovú rekreačnú trasu spájajúcu jednotlivé obce vedúcu popri potoku.

V porovnaní s ostatnými slovenskými národnými parkami a vzhľadom na rozlohu NP Poloniny je existujúca sieť trás (uvedená vyššie) nedostatočná. Hrebeň NPR Havešová v južnej časti parku je ľahko prístupný z obce Príslop, kadiaľ môže viesť navrhovaná trasa PT. Trasa turistov prevedie po hrebeni smerom k NPR Havešová, cez úchvatné scenérie,

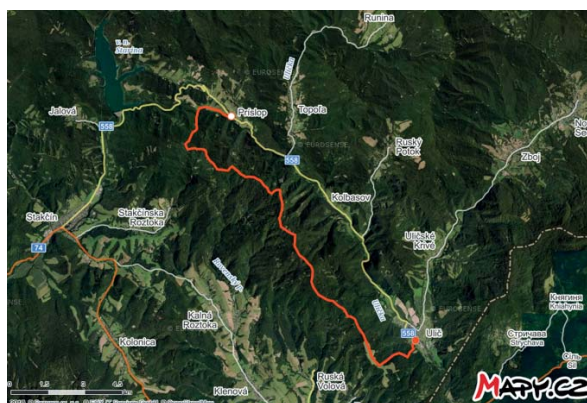
Pre návštevníkov, ktorí nevedia, že v NP historicky prebieha ťažba dreva už dlho, môže byť prítomnosť takýchto aktivít šokom – najmä vzhľadom na známy fakt, že na území NP sa nachádzajú viaceré biosférické rezervácie UNESCO. Bolo by dobré zvýšiť informovanosť o tom, ako je možné udržateľne riadiť takéto paralelne realizované aktivity (ťažba dreva a rekreácia). Zároveň sa odporúča postupne zlepšovať stav lesných ciest a podporovať udržateľné postupy v oblasti ťažby dreva, ktoré minimalizujú eróziu pôdy.

vrátane výhľadov na typické kopy sena, cez miesta zákopov z obdobia II. svetovej vojny, a cez vyhladky na krásne prírodné prostredie. Zabezpečenie vhodného značenia trasy, rozhľadňa na kopci Príslop a útulňa na vrchole hrebeňa by túto trasy zatriktívili pre turistov, ktorí sa sem vyberú na jeden či viac dní. K uvedenému chodníku je možné ponúknuť aj variácie, ktoré návštevníkom umožnia zvoliť si pre svoj výlet alternatívnu trasu.

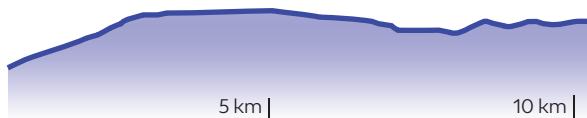
OBR. 23. Existujúca sieť trás pre pešiu turistiku na území NP (červená, modrá a žltá značka).



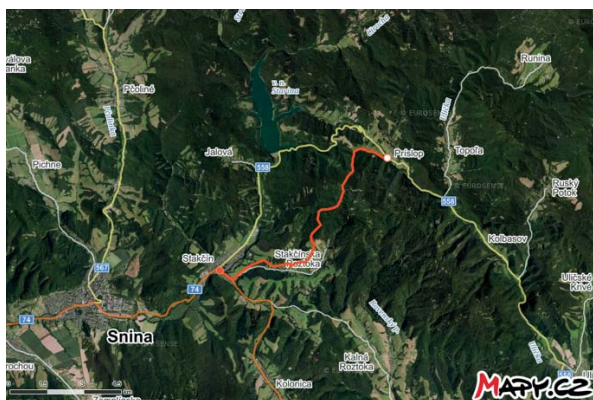
OBR. 24. Trasa z Uliča do Príslopu



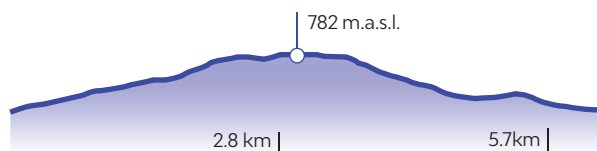
Distance: 19.39 km Altitude profile: ↗ 883m ↘ 1,074m



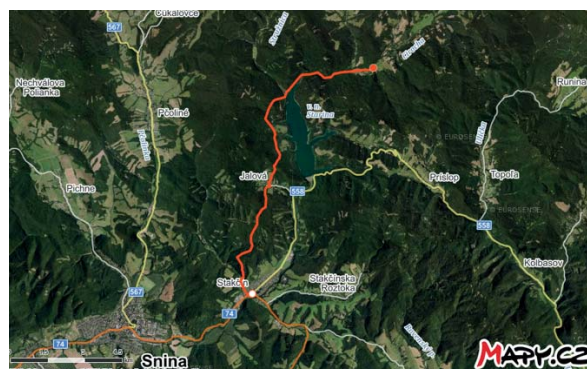
OBR. 25. Trasa zo Stakčína do Príslopu



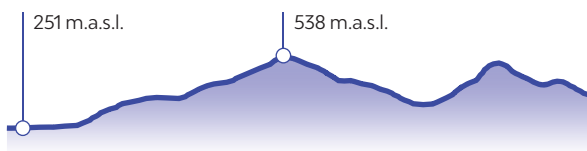
Distance: 11.3 km Altitude profile: ↗ 428 m ↘ 606 m



OBR. 26. Trasa zo Stakčína do Jalovej a Veľkej Poľany vedúca mimo spevnenej cesty



Distance: 14.25 km Altitude profile: ↗ 674 m ↘ 550 m



Trasa vedúca zo Stakčína do Jalovej a Veľkej Poľany mimo spevnenej cesty, ktorá sa tiahne po pahorkoch západne od Stariny a prechádza Jalovou s historickým dreveným kostolíkom, ponúka výhľady na vodnú nádrž a jej okolie (Obr. 26).

JAZDA NA KOŇOCH

V NP Poloniny nie sú žiadne oficiálne vytýčené trasy pre jazdeckú turistiku, no potenciál na rozvoj jazdeckých trás na území parku posilnilo schválenie projektu rozvoja cezhraničnej konskej turistiky medzi Slovenskom a Poľskom v roku 2019 v rámci programu INTERREG. V regióne sídli niekoľko chovov a malá, no nadšená jazdecká komunita. Súčasnú trasu pre jazdeckú turistiku sa odvíjajú od znalosti miestneho terénu a od osobných skúseností s jazdectvom v tomto regióne.

Podľa slov miestneho veterinára, jazdca a odborného konzultanta v projekte Poloniny Trail Vladislava Juška, jazda na koňoch v tomto regióne ponúka mnoho príležitostí na rozvoj trás spájajúcich obce ležiace mimo územia parku s lokalitami bývalých obcí v oblasti severne od vodnej nádrže Starina. V. Juško vysvetľuje, že práve v tejto oblasti sa koncentruje najväčšia časť jazdeckých aktivít, a to najmä kvôli blízkosti jednotlivých obcí a pomerne dobrej jazdeckej infraštruktúre. Navyše, táto časť parku je tiež domovom zubra, ktorého je najlepšie pozorovať práve z konského chrbta. Jazdcov na koňoch láka aj Porta Rusica so svojou históriou a krásnym okolím. Všetky spomínané atribúty robia z tejto oblasti ideálne východiskové miesto pre rozvoj trás pre jazdeckú turistiku v tomto regióne.

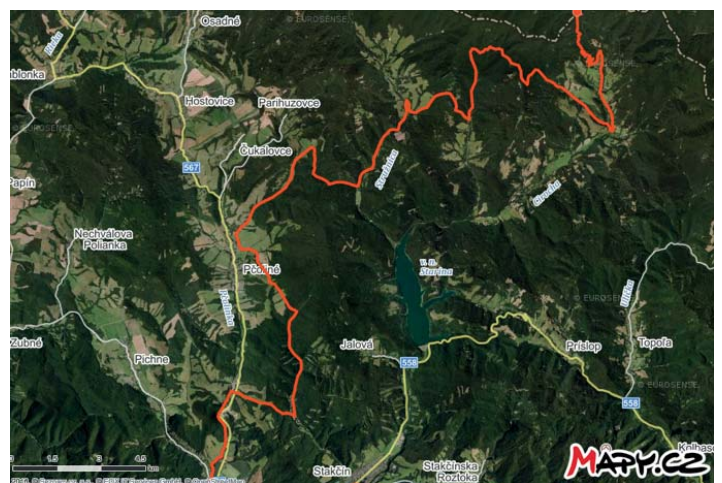
Kvôli absencii oficiálne vyznačených jazdeckých trás, je znalosť miestneho prostredia a podmienok na jednotlivých trasách sú v súčasnosti nevyhnutná. Aj skúsení jazdci, ktorí by mali záujem navštíviť národný park na koňoch, potrebujú služby sprievodcu, ktorý pozná tunajšie prostredie a sieť lesných ciest. Podľa slov V. Juška je v oblasti mnoho možností pre zaujímavé jazdecké výlety, no je tu aj rovnako veľa ciest, ktoré nevedú nikam, alebo ktoré pre jazdeckú turistiku predstavujú značnú výzvu kvôli svojmu stavu a kvalite. Známe „dobré“ trasy sú vo všeobecnosti zjazdové a, až na menšie úseky, ktoré si vyžadujú opravu, aby sa zvýšila ich atraktivita a dostupnosť, stačí ich jednoducho vyznačiť ako trasy pre jazdeckú turistiku. Keďže tu neexistujú žiadne oficiálne jazdecké trasy, neexistuje tu ani systém sledovania alebo monitorovania jazdcov, takže v súčasnosti nemáme žiadne informácie o ich počtoch.

V nasledujúcej časti uvádzame odporúčania pre vytýčenie jazdeckých trás, ktoré si vyžadujú úpravy alebo dobudovanie súvisiace so špecifikami a požiadavkami jazdeckej turistiky.

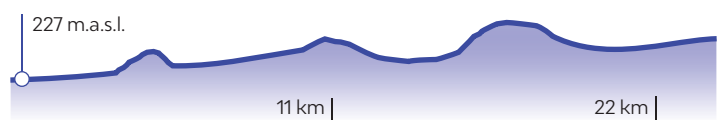
Jazdecká trasa č. 1

Trasa č. 1 začína v Snine a po Porta Rusica vedie až na vrchol Ruského sedla. Jej dĺžka je 44 km, plus ďalších 35 km späť do Sniny po najkratšej možnej trase okolo Stariny a Stakčína. Táto trasa vedie rôznymi terénmi a okolitá vlniaca sa krajina ponúka úchvatné výhľady a scenérie.

OBR. 27. Mapa jazdeckej trasy č. 1 vedúcej zo Sniny cez Porta Rusica na vrchol Ruského sedla



Distance: 44.3 km Altitude profile: ↗ 1,562 m ↘ 984 m



OBR. 28. Krásny strom, ktorý experti našli počas prieskumu jazdeckých trás severovýchodne od Sniny

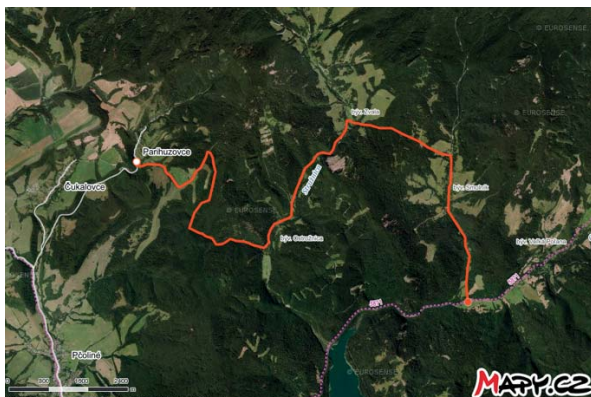


Zdroj: Vladislav Juško

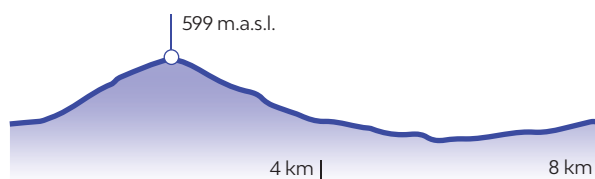
Až na jeden prechod a úsek spiatocnej cesty z Ruského popri nádrži Starina, kde je denný počet áut obmedzený na maximálne 60, je trasa v celej svojej dĺžke oddelená od cestnej premávky. Navrhovaná cyklotrasa zo Stakčína do Sniny by mohla viesť pozdĺž rieky Cirocha. Tento úsek by zároveň mohol slúžiť na návrat do Sniny mimo cesty pre motorové vozidlá. V súčasnosti sa o tejto trase uvažuje ako o cyklotrase.

Na nasledujúcich stranách ponúkame alternatívy jazdeckých trás v tejto oblasti, ktoré ponúkajú obrovskú variabilitu i kratšie okruhy:

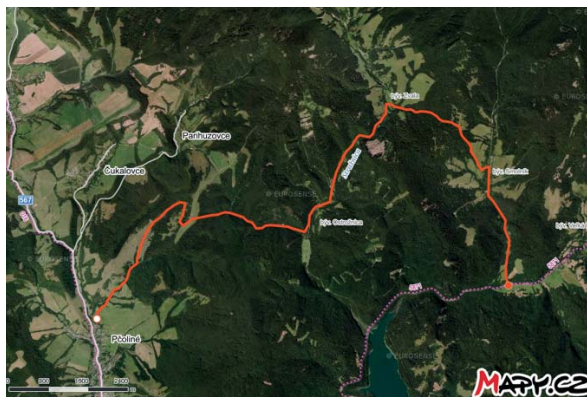
OBR. 29. Mapa trasy z Parhuzoviec



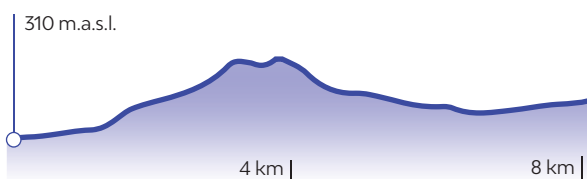
Distance: 14.36 km Altitude profile: ⬆ 384 m ⬇ 435 m



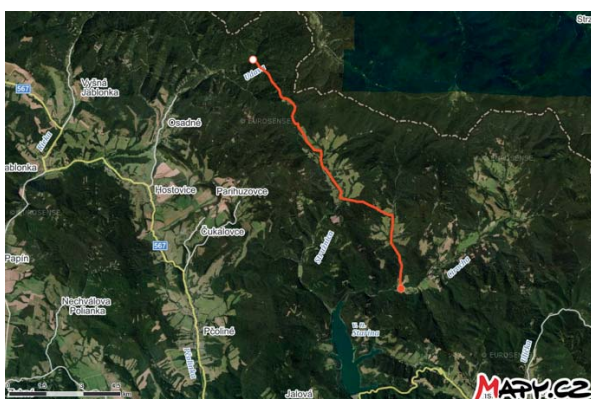
OBR. 30. Mapa trasy z obce Pčoliné



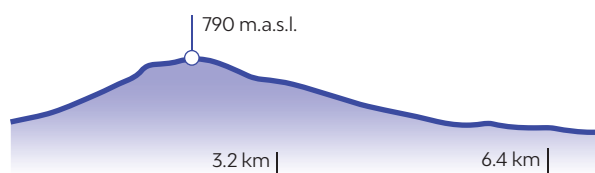
Distance: 15.05 km Altitude profile: ⬆ 490 m ⬇ 430 m



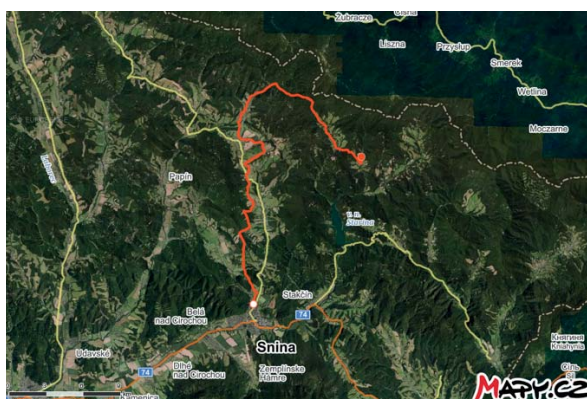
OBR. 31. Mapa trasy vedúcej z Diakova (Osadného) do Veľkej Polány^a.



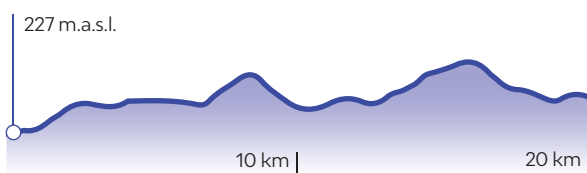
Distance: 12.72 km Altitude profile: ⬆ 410 m ⬇ 534 m



OBR. 32. Mapa trasy vedúcej zo Sniny cez Osadné do Smolníka.

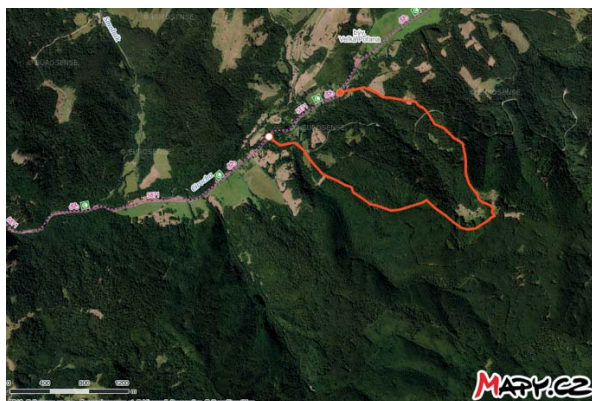


Distance: 37.23 km Altitude profile: ⬆ 1,326 m ⬇ 1,120m

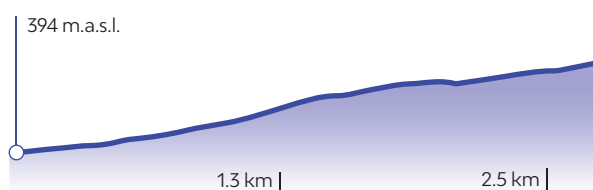


Pozn.: Diakov je potenciálnou lokalitou pre zriadenie jazdeckého kempu.

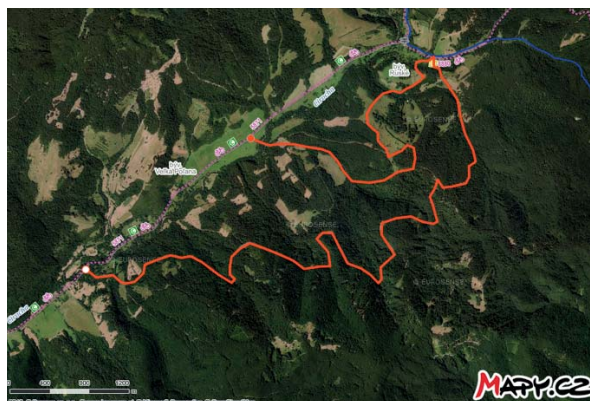
OBR. 33. Okružná trasa č. 1 vedúca z Veľkej Poľany cez Hodošík



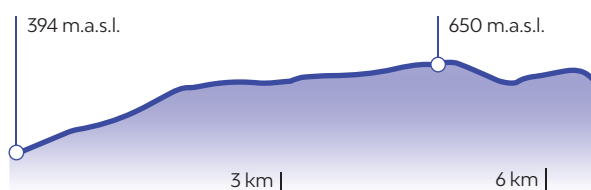
Distance: 5.085 km Altitude profile: ↗ 459 m ↘ 442 m



OBR. 34. Okružná trasa č. 2 vedúca z Veľkej Poľany cez Hodošík a bývalé Ruské.



Distance: 11.93 km Altitude profile: ↗ 562 m ↘ 527 m



Reliéf terénu v Poloninách je vhodný skôr pre skúsených jazdcov než pre začiatočníkov. Terén je tu prevažne vlnitý, s početnými stúpaniami a klesaniami. Napríklad na trase č. 5 zo Sniny do Osadného a Smolníka s celkovou dĺžkou 37 km nájdeme stúpania s celkovým prevýšením 1 326 m a klesania s celkovým prevýšením 1 120 m. Podobné hodnoty môžeme namerať aj na ostatných cyklotrasách a trasách pre jazdcov na koňoch. Navyše, navrhované jednodňové trasy sú náročné aj kvôli svojej dĺžke, prevýšeniu, profilu a nedostatočnej infraštruktúre. Keďže sa v regióne nenačádzajú žiadne oficiálne vyznačené trasy pre jazdeckú turistiku, chýba tu aj príslušná infraštruktúra (ako napr. odpočívadlá, kempy či vodné zdroje vybavené vedrami pre napájanie koní). Vodné zdroje nájdeme v obciach Pčoliné a Smolník. Niektoré z uvedených potrieb môžu byť riešené v priebehu implementácie projektu programu INTERREG, ktorý bol schválený (podrobnosti o ňom uvádzame nižšie).

Na spätočnej trase sú vodné zdroje k dispozícii v Ruskom sedle – dve v bývalej obci Ruské a jeden vo Veľkej Poľane. Rozvoju siete jazdeckých trás v tejto časti parku a jej rozšíreniu do ďalších oblastí by pomohlo zabezpečenie ďalších dodatočných zdrojov vody. Je tiež potrebné zvážiť ďalšie vybavenie trás, ako sú napr. odpočívadlá, kempy či iné zariadenia pre jazdeckú turistiku (z mapy dostupnej a potrebnej infraštruktúry jasne vyplýva, ktoré lokality by boli vhodné pre vybudovanie týchto prvkov).

Miestni obyvatelia bežne jazdia po trasách obsiahnutých v tomto dokumente, no to neznamená, že jedinou vecou, ktorú tieto trasy potrebujú k tomu, aby boli oficiálne, je ich riadne vyznačenie. V niektorých úsekoch je potrebné chodníky dobudovať alebo vylepšiť tak, aby spĺňali všeobecne akceptované štandardy jazdeckých trás. Navyše, niektoré časti bude potrebné ešte pred finalizáciou trasy presmerovať, pretože pôvodné úseky prechádzajú poľnohospodárskymi parcelami. To nemusí byť problém v prípade neoficiálnej trasy, no oficiálne vytýčené a vyznačené trasy pre jazdeckú turistiku musia zohľadňovať súdobé využitie pôdy a prípadne hľadať vhodné a akceptovateľné alternatívy.

Po dobudovaní infraštruktúry by sa jazdecká turistika mohla rozšíriť do východnejších a prípadne aj južnejších častí NP. Viaceré trasy navrhované pre pešiu turistiku a cyklistiku môžu – s menšími variáciami – slúžiť aj pre jazdu na koňoch, ak budú doplnené o potrebné zariadenia, nakoľko kone si vyžadujú istú starostlivosť tak pri jednodňových ako aj pri viacdenných výletoch.

Jednou z možností je vytipovať vhodné lokality na území národného parku, ktoré spĺňajú nároky na jazdeckú turistiku, ako je dostatočný priestor na pasenie alebo kŕmenie koní, prístup k vode, prístrešky/útulne pre návštevníkov, a pod. (pre detailnejšie informácie pozri časť o požiadavkách v oblasti jazdeckej turistiky). Tieto lokality by mohli zároveň slúžiť ako základný tábor pre organizované jednodňové výlety na území parku, mali by to preto byť miesta, odkiaľ je ľahký prístup na jednotlivé trasy v rámci NP a na ktoré je ľahké sa vrátiť. Vhodné podmienky ponúka napríklad oblasť okolo bývalej obce Ruské, ktorá je dostatočne veľká a má prístup k vode. Ďalšie faktory – napr. vlastnícke vzťahy a pod. – si však ešte vyžadujú podrobnejšie preskúmanie. Podobne je potrebné preveriť aj iné lokality v parku, kde by mohol vzniknúť podobný základný tábor pre jazdeckú turistiku. V prípade, že trasy budú začínat na území NP, je tiež potrebné uvažovať o veciach ako napr. parkovisko pre príviesy pre kone. Okrem Ruského sa ako vhodná lokalita javí aj oblasť okolo Osadného – Udavy, ktorá je dostatočne veľká, prístupná pre autá, je tu dostatok pastvín a aj kemp.

Projekt INTERREG: „Rozvoj konskej turistiky v Karpatoch“

Projekt programu INTERREG s názvom „Rozvoj konskej turistiky v Karpatoch“ spája ochranu kultúrneho dedičstva s udržateľným využívaním prírodného dedičstva v oblastiach Bieščad, Polonin a Vihorlatu. Cieľom projektu je prepojiť existujúce trasy pre konskú turistiku v Poľsku (NP Bieszczady a Cisniansko-Wetlinsky park krajobrazowy) s trasami v NP Poloniny a jeho okolí.

Hlavným partnerom projektu je obec Belá nad Cirochou (SR) a projektovými partnermi sú: Caritas Diecezji Rzeszowskiej (PL), Jazdecké centrum v Snine (SR) člena tímu expertov V. Juška a Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, ktorá sa na projekte podieľa prostredníctvom svojej podriadenej zložky, Správy NP Poloniny (SR). V rámci projektu bolo na oboch stranách hranice navrhnutých približne 100 km jazdeckých trás. Ďalšie projektové aktivity zahŕňajú vytvorenie „furmanského dvora“ v Belej nad Cirochou, čo je tradičné zariadenie pre kone a pre lesníckych a poľnohospodárskych pracovníkov. Projekt sa v súčasnosti realizuje.

Aktuálne plány, ako je napr. aj vyššie zmienený projekt INTERREG, svedčia o záujme o jazdeckú turistiku ako jednu z foriem rekreácie a rozvoja cestovného ruchu v regióne. Navrhovaný chodník Poloniny Trail môže podporiť implementovaný projekt programu INTERREG a zároveň pomôcť lokálnym jazdeckým organizáciám a obciam pri jeho implementácii. Jazdecké centrum v Snine (partner v projekte INTERREG) má kapacity na realizáciu prehliadok aj denných výletov. Chýbajúcim ohniskom je príslušná infraštruktúra, napr. vyznačené trasy pre jazdeckú turistiku na území NP, ktoré by zaistili bezpečnosť, funkčnosť a pôžitok z tejto formy turistiky. Navyše, náležitá infraštruktúra v podobe trás vybavených kempmi zodpovedajúcimi potrebám jazdeckého cestovného ruchu, by tiež mohli podporiť rozvoj kempov, workshopov a aktivít spojených s jazdeckým cestovným ruchom.

DOPLNKOVÉ AKTIVITY

Okrem hlavných aktivít – cykloturistiky, pešej turistiky a jazdy na koňoch – má park čo ponúknuť aj vyznávačom štvorkoliek, bežkárom či fanúšikom psích záprahov, splavovania a rôznych športov – najmä bežcom a cyklistom (podujatia spojené s pretekmi psích záprahov sa v súčasnosti odohrávajú najmä v Tatrách).

Podujatia a súťaže

Športové podujatia ako preteky 1 000 Mile Adventure Race ponúkajú veľký potenciál pre podporu cestovného ruchu v národnom parku. Spomenuté preteky dlhé 1 000 míľ, v ktorých súťažia horskí cyklisti, bežci a dokonca aj paraglajdisti, majú štart v Novej Sedlici v NP Poloniny. 1 000 Mile Adventure Race sú najznámejšie dobrodružné preteky v Českej a Slovenskej republike, trasa ktorá zahŕňa tie najvzdialenejšie oblasti oboch štátov. Súťažiaci prejdú z najvýchodnejšieho bodu SR,

z Polonín, až na krajný západ ČR (alebo opačne, smer pretekov sa každý rok mení). Počet účastníkov pretekov je obmedzený, súťažiť môže najviac 150 osôb. Záujem médií o preteky každoročne rastie a od roku 2016 je ich hlavným mediálnym partnerom TV NOVA (ČR). Preteky by mohli byť skvelým prostriedkom na propagáciu národného parku, pretože ich popularita medzi cestovateľskými blogermi a fanúšikmi dobrodružnej turistiky doma i v zahraničí je čoraz vyššia. Pomôcť by tiež mohlo zapojenie úspešného slovenského cyklistu a ambasádora športu Petra Sagana do propagácie trás v NP Poloniny aj do samotnej súťaže.

Ďalšími podujatiami sú napr. hudobné festivaly, ako napr. sninský 'Rock pod Kameňom', alebo festivaly propagujúce miestnu kultúru, tanec a jedlo, ako napr. 'Mestské dni Snina'.

OBR. 35. Peter Sagan na Tour de Suisse, 20. jún 2019



Bežecké lyžovanie a bežecká turistika (back-country) sú vhodné zimné aktivity pre NP Poloniny, najmä vďaka tunajším dlhým zimám, členitému terénu a sieti trás. Priemerný počet dní so snehovou pokrývkou je v parku až do 140 ročne, čo z tohto územia robí destináciu so stabilnými podmienkami pre bežecké lyžovanie. Po doplnení možností na prenocovanie a ďalších prvkov infraštruktúry, by sa Poloniny mohli profilovať ako lokalita vhodná pre bežecké lyžovanie i dobrodružná destinácia pre bežeckú turistiku. Bežecká turistika (back-country) je v podstate to isté ako bežecké lyžovanie, no turistické lyže sú hrubšie, majú ocelové hrany a majú stúpaciu časť s výraznejšími šupinami alebo drážkami, ktoré zabraňujú preklzavaniu lyží na strmom a členitom teréne. Turistické lyže sú vo všeobecnosti prispôbené pohybu vo voľnom teréne a nedotknutom snehu a nie v upravených stopách, ako je to pri klasickom bežeckom lyžovaní. NP Poloniny by mohol časom ponúknuť značené udržiavané bežkárske trasy a zároveň umožniť dobrodružnejšie zameraným návštevníkom využívať rozsiahlu navrhovanú sieť trás vybavených potrebnou infraštruktúrou a podporovať bežeckú turistiku na území parku.

Skialpinizmus patrí k najrýchlejšie sa rozvíjajúcim športom na Slovensku. Zatiaľ čo počet skialpinistov v obľúbených horských destináciách, ako sú napr. Vysoké a Nízke Tatry či Fatra, rastie z roka na rok, skialpinisti hľadajú nové neobjavené oblasti. Hoci NP Poloniny neponúka porovnateľný terén ako ostatné pohoria na Slovensku, posledných pár sezón sa dostal do pozornosti skialpinistov hľadajúcich dobrodružstvo. Skialpinistické využitie trás medzi chatami je pravdepodobne vhodné najmä pre severnú časť parku so zaujímavým terénom. Navyše, tento druh lyžovania by mohol prispieť k dobudovaniu ďalších chat.

Paraglajding

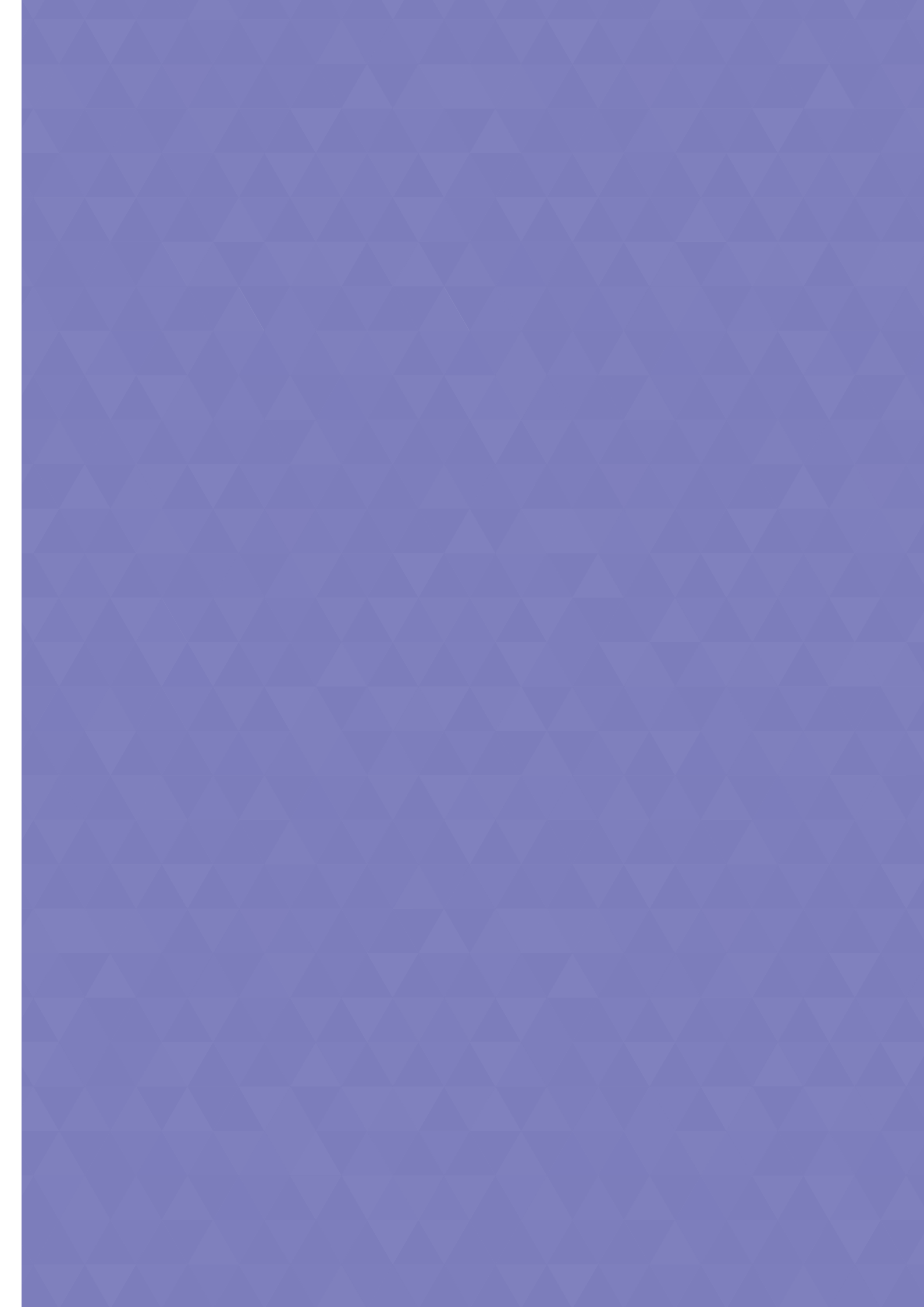
V NP Poloniny sú tri oficiálne vzletové a jedna pristávacia plocha pre paraglajding. Jednu vzletovú plochu nájdeme v Ďurkovci a dve v Malom Bukovci. Pristávacia plocha sa nachádza na poliach severne od Runiny. Západne od kopca Magurka, medzi Sninou a Stakčínom, sa nachádza ďalšia vzletová plocha. K vzletovým plochám v Malom Bukovci a pri Snine nevedú žiadne vyznačené turistické chodníky. Ich vybudovanie by sem mohlo prilákať návštevníkov, ktorí majú záujem paraglajdistov vidieť takpovediac „v akcii“, alebo sa len jednoducho pokochať pohľadom z hrebeňa.

Pre Poloniny sú typické horské lúky nad úrovňou lesa, preto by bolo vhodné preskúmať aj ďalšie možnosti a príležitosti pre rozvoj paraglajdingu na území parku a celého regiónu.

Trasy pre horskú cyklistiku

Horská cyklistika patrí na Slovensku k najpopulárnejším športom. V okolí mnohých slovenských miest (napr. Bratislava, Prešov, Košice, Banská Bystrica, Stará Ľubovňa a pod.) vznikajú nové jedностopové trasy (tzv. single-tracky), pričom projekty ich rozvoja podporujú orgány miestnej samosprávy, a na ich budovaní a udržiavaní sa aktívne podieľajú rôzne subjekty občianskej spoločnosti či dobrovoľnícke organizácie. Aj vidiecke komunity si už začali uvedomovať potenciál single-trackových cyklotrás pre prilákanie návštevníkov. Podobné cyklotrasy nájdeme napríklad aj na okraji Pieninského národného parku či v oblúbenej rekreačnej oblasti Bardejovských kúpeľov.

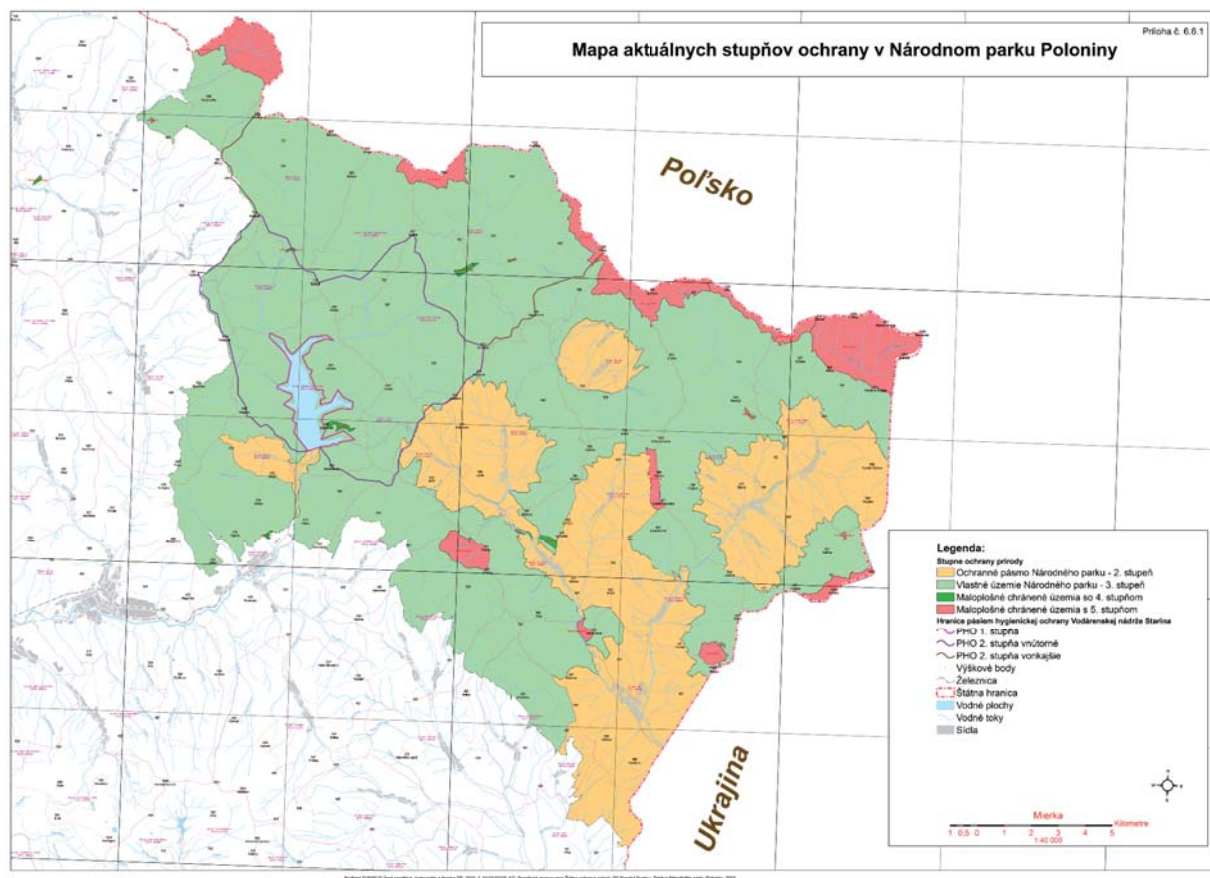
Vzhľadom k rastúcej popularite horskej cyklistiky v regióne by tento šport mohol byť veľkým prínosom k naštartovaniu a podpore rozvoja malých firiem (ako sú napr. reštaurácie, bary či ubytovacie zariadenia) na území NP. Navyše, oblasti ako Sninské rybníky v pohorí Vihorlat či lokality severne od mesta Snina, za hranicou NP, majú tiež ideálne podmienky pre vybudovanie single-trackových trás pre horské bicykle, čo by mohlo ešte viac zvýšiť atraktivnosť a rôznorodosť prostredia v Poloninách.



ZONÁCIA NÁRODNÉHO PARKU

Podľa oficiálnej zonácie je park rozdelený do piatich stupňov ochrany, s najvyšším – piatym stupňom. Na územiach v piatom stupni ochrany sú prísne zakázané akékoľvek stavebné aktivity a návštevníci tu môžu realizovať len aktivity s nízkou mierou dopadu na okolité prostredie, ako je napr. pešia turistika po vyznačených turistických chodníkoch vedúcich na Kremenec a Jarabú skalu, ktoré prechádzajú prírodnými rezerváciami Stužica a Jarabá skala. Viac než polovica hrebeňa Polonín, ktorý je zároveň hranicou medzi Poľskou a Slovenskou republikou, patrí do piateho stupňa ochrany, a je tak prístupná len peším turistom. Nasledujúca mapa znázorňuje jednotlivé stupne ochrany na území parku je súčasťou Programu starostlivosti o Národný park Poloniny.

OBR. 36. Mapa územia NP Poloniny podľa stupňa ochrany

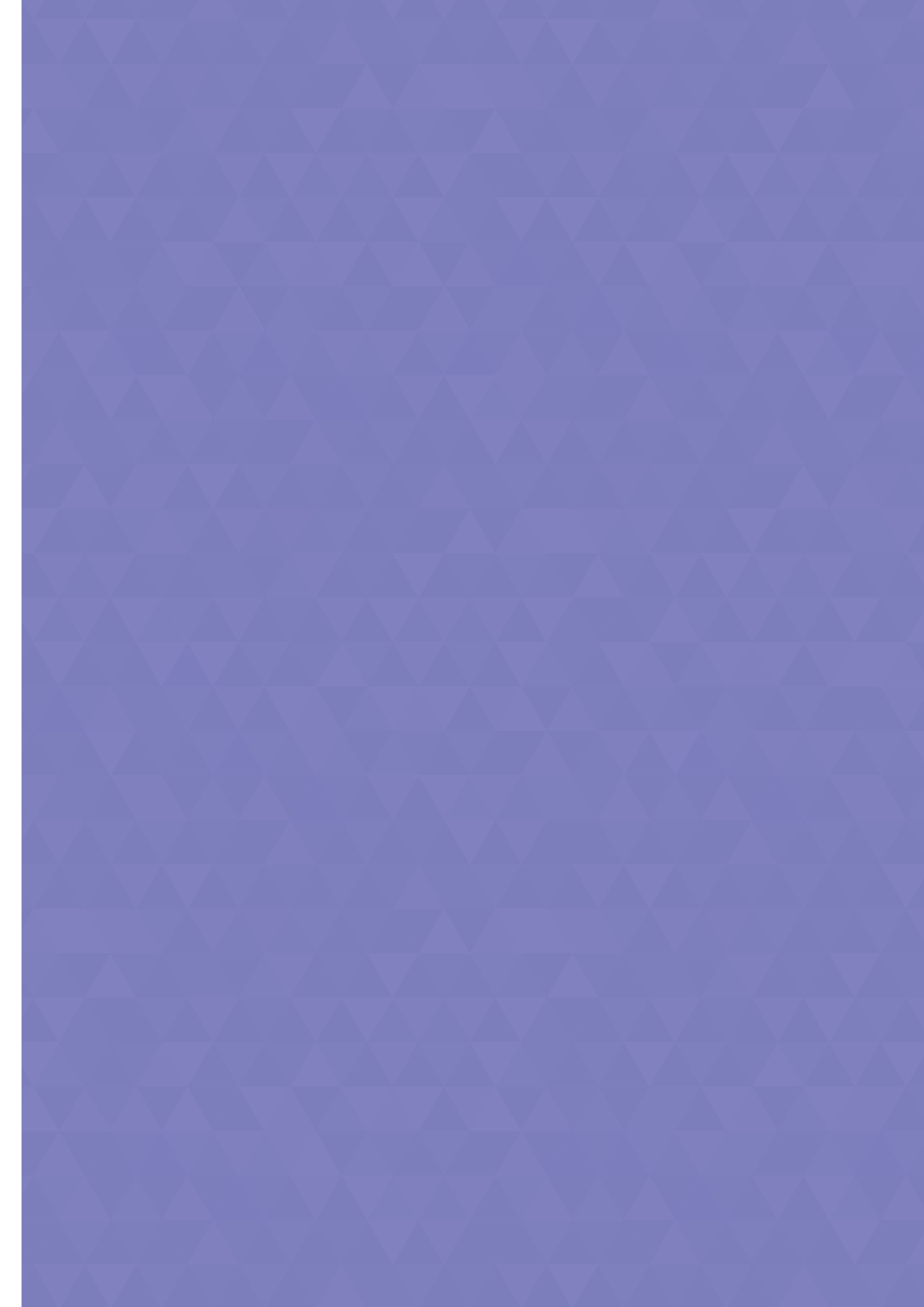


NP je komplikovanejšia, pretože je tu oveľa viac parciel súkromných vlastníkov. Odporúča sa dohoda s týmito vlastníkmi, aby títo udelili súhlas s vedením trasy cez ich pozemky. V prípade, že k takejto dohode nedôjde, v niektorých časti je možné trasy odkloniť. V tejto súvislosti je však potrebné uviesť, že využitie najunikátnejších a najatraktívnejších častí územia NP, v ktorých v súčasnosti nie sú značené chodníky (úseky Ďurkovec — Uličske Krivé, Príslop — Havešová — Ulič, a iné), už bolo predmetom jednaní s kľúčovými aktérmi, a ich využitie pre potreby PTT bolo schválené.

IDENTIFIKÁCIA ZAJINTERESOVANÝCH SUBJEKTOV

Do rozvoja národného parku a budovania chodníka Poloniny Trail sú alebo môžu byť zapojení viacerí aktéri, medzi ktorých patria:

1. Správa NP Poloniny
2. LPM Ulič, š.p.
3. Slovenský vodohospodársky podnik, š.p.
4. Prešovský samosprávny kraj (PSK)
5. KOČR
6. OOCR
7. Ministerstvo životného prostredia SR, Ministerstvo pôdohospodárstva SR, Ministerstvo kultúry SR
8. Starostovia Sniny, Stakčína a ďalších obcí na území parku
9. Klub slovenských turistov (KST)
10. Vlastníci miestnych ubytovacích a stravovacích zariadení
11. Súkromní vlastníci pozemkov
12. Za zainteresované subjekty by mali byť považovaní aj návštevníci parku a súčasní používatelia jeho trás, najmä cyklisti, turisti a jazdci na koňoch. Ich spätná väzba, získaná napr. pomocou fokusových skupín alebo prieskumov, by mohla pomôcť pri navrhovaní jednotlivých trás tak, aby boli atraktívne aj pre ostatných používateľov.



**POTREBY A NÁLEŽITOSTI
TRÁS PRE PEŠÍCH TURISTOV,
CYKLISTOV A JAZDCOV
NA KOŇOCH**

V ideálnom stave bude trasa Poloniny Park Trail viacúčelová v čo najväčšom možnom rozsahu. Trasy pre jazdeckú turistiku nebudú kompatibilné s chodníkmi pre peších turistov či s cyklochodníkmi, aj keď v niektorých úsekoch môžu viesť paralelne. Požiadavky na šírku multimodálnych turistických chodníkov vychádzajúce zo štandardov Európskej cyklistickej federácie sú nasledovné:

1. Cyklotrasy: 30 – 180 centimetrov
2. Jazdecké chodníky: 60 – 240 centimetrov
3. Chodníky pre pešiu turistiku: 45 – 240 centimetrov

Prírodné a kultúrne prostredie si vyžaduje, aby trasa viedla okolo resp. cez rôzne významné miesta a pamiatky, a aby zároveň ponúkala istú úroveň fyzicky náročných aktivít, napr. cyklistiku, pešiu turistiku a/alebo jazdu na koni. Trasy by mali tiež ponúkať samotu a únik od hlučného davu, rušnej premávky a mestského zhonu. Tieto požiadavky sú v súlade so zásadami Správy národných parkov USA (U.S. National Park Service, NPS) a Národnej organizácie vyhliadkových trás (National Scenic Trail Organization, NST), podľa ktorých „národné vyhliadkové trasy sú súvislé a sprístupňujú

unikátne scenérie a jedinečné prírodné lokality, a ktoré v podobe jednoduchých chodníkov spájajú významné prírodné a kultúrne atrakcie“.

OBR. 38. Internetová stránka s nástrojom pre riadenie turistických trás U.S. Forest Service



Zdroj: <https://www.fs.fed.us/managing-land/trails/trail-management-tools>

Podľa smerníc Správy národných parkov USA má byť sieť trás neprístupná pre motorové vozidlá. Spomínané smernice zdôrazňujú, že „zážitok z trasy [má byť] rozmanitý ... [a má ponúkať] zmyslové podnety, byť miestom vzdelávania, poskytovať pocit bezpečia, umožňovať relaxáciu pre dušu a tréning pre telo, a poskytovať celkové uspokojenie.“⁴⁶ Existujúca sieť trás v súčasnosti ponúka úseky, ktoré ponúkajú uvedené zážitky, no iné časti zanechávajú v návštevníkoch negatívne pocity, najmä kvôli kvalite trasy, nedostatočným informáciám o histórii ťažby dreva v regióne, ako aj pre nedostatok značených trás. Pri definovaní požiadaviek na parametre trás čerpal tím expertov z podrobných požiadaviek organizácie U.S. Forest Service, ktorá ponúka mnohé nástroje a odporúčania na navrhovanie optimálnych trás. Odporúčame preto, aby boli pri projektovaní multimodálnej trasy i individuálnych trás pre jednotlivé aktivity zohľadnené aj tieto zdroje.

PEŠÍ TURISTI

Dobrá turistická trasa, podobne ako akúkoľvek rekreačnú trasu, definuje súbor faktorov, ktoré musia byť prítomné. Sú to:

1. Prírodné a kultúrne prostredie;
2. Fyzická náročnosť;
3. Samota;
4. Mix dostupných zážitkov — kultúrnych, historických a prírodných.

Štandardy pre budovanie turistických trás a chodníkov vo všeobecnosti vychádzajú z medzinárodne uznávaných štandardov U.S. National Park Service, ktoré zaručujú environmentálne udržateľné a bezpečné budovanie trás. Tieto štandardy vyžadujú dodržiavanie určitých kritérií, ako je napr. sklon svahu, neprerušovaný sklon, priechodnosť koridoru, prístup, či zakrivenie chodníka. Tieto štandardy sú v súlade s európskymi normami a s normami Slovenskej agentúry pre životné prostredie či Klubu slovenských turistov, ktoré sa budú všetky zohľadňovať pri projektovaní turistických chodníkov v rámci trasy PPT.

Vychádzajúc zo štandardov U.S. National Park Service a U.S. Forestry Service, k špecifickým parametrom trás patrí aj:

1. Minimálna svetlosť chodníka 120 na 240 cm;
2. Stredná šírka chodníka min. 45 cm;
3. Ak je to možné, v teréne so sklonom prevyšujúcim 10 % by mali byť schody;
4. Neprerušovaný sklon by nemal presiahnuť 10 %, aby sa predišlo erózii;
5. Na rovných úsekoch je potrebné zakomponovať mierny sklon kvôli odvádzaniu vody;
6. Bažinaté a mokradové oblasti je potrebné obísť alebo ponad ne vybudovať drevené lávky;
7. Na strmších úsekoch je potrebné využívať zakrivenie chodníka, no to by nemalo prekážať prirodzenému odtoku vody, zadržiavať vodu na chodníku, ani prekračovať neprerušovaný sklon.

Na to, aby mohol chodník PPT konkurovať trasám v iných slovenských a európskych národných parkoch, musí infraštruktúra v okolí chodníka spĺňať isté štandardy, ktoré na ňu kladie pešia turistika a putovanie:

1. Zastrešené odpočívadlá popri chodníku umiestnené v 8 – 10 km úsekoch;
2. Viacdnňové trasy by mali mať odpočívadlá na každých 14 – 25 km, v závislosti na náročnosti terénu a predpokladanom čase prechodu jednotlivých úsekov trasy;
3. Útulne umožňujúce prenoco vanie by mali byť umiestnené v blízkosti vodných zdrojov;
4. Vybavenia ako suchá toaleta, stôl a lavice či ohnisko by mali byť štandardným vybavením všetkých útulní na prenoco vanie.

Počiatky turistického značenia chodníkov a trás na území Slovenskej a Českej republiky siahajú do polovice 19. storočia. K prvým značeným chodníkmi patrili už v šesťdesiatych rokoch 19. storočia napríklad trasy v Štiavnických vrchoch pri Banskej Štiavnici. Štandardom pre značenie turistických chodníkov a infraštruktúry tak na Slovensku ako aj v Českej republike je systém TZT (Turistické značené trasy). Značenie TZT sa plánuje a systematickým spôsobom realizuje v súlade so slovenskou technickou normou STN 01 8025 Turistické značenie. TZT zároveň definuje presné zásady pohybu v environmentálne citlivých územiach a vo vysokohorskom prostredí. Hlavným cieľom TZT je sprístupniť zaujímavé územia turistom a umožniť ich orientáciu v teréne.

Turistické značky majú presne určený tvar, farbu, vzor i rozmery a ich úlohou je pomôcť turistom zorientovať sa v teréne alebo na križovatkách turistických ciest. Štandardne sú turistické

OBR. 39. Oficiálne značenie turistických trás



trasy označené štyrmi farbami – červenou, modrou, zelenou alebo žltou. Červená farba označuje diaľkové trasy, modrá regionálne stredne dlhé trasy, zelená farba sa používa pre kratšie trasy miestneho významu a žltá označuje spojky alebo skratky medzi ostatnými trasami. Značky majú podobu štvorca s rozmermi 10 x 10 cm a tvoria ich tri vodorovné pásy – farebný pás v strede obklopujú zhora i zdola dva biele pásy.

Turistické značky sa kvôli ľahšej orientácii umiestňujú na všetkých križovatkách turistických ciest. Bez vhodného značenia by mohli mať turisti problém orientovať sa v sieti existujúcej infraštruktúry lesných a približovacích ciest v okolí turistických chodníkov. Na všetkých križovatkách turistických trás by mali byť osadené informačné značky, napr. s označením polohy a smerovky, na ktorých sú uvedené viaceré turistické ciele s príslušnými údajmi časov, za ktoré ich priemerný turista dosiahne. Významné miesta ako sú napr. štíty, sedlá, pamätníky a pod., by mali byť tiež označené značkou s miestopisným názvom a s údajom o nadmorskej výške lokality.

V Slovenskej republike sa o značenie turistických chodníkov stará najmä Klub slovenských turistov. V procese plánovania a budovania chodníka Poloniny Trail je preto potrebné zapojiť KST ako jedného z kľúčových aktérov v oblasti značenia chodníkov, ktoré budú nadväzovať na trasu Poloniny Trail.

OBR. 40. Turista v prírodnej rezervácii Jarabá skala



Zdroj: Peter Bujňák

Konverzné tabuľky:

Palce (")	Centimetre	Stopy (')	Centimetre
1	2,54	1	30,48
2	5,08	2	60,96
3	7,62	3	91,44
6	15,24	4	121,92
8	20,32	6	182,88
10	25,40	8	243,84
12	30,48	9	274,32
18	45,72	10	304,80
24	60,96	12	365,76
36	91,44		
48	121,92		
60	152,40		
72	182,88		
120	304,80		

OBR. 41. Parametre turistických chodníkov podľa U.S. Forest Service

Parametre turistických chodníkov

Navrhované parametre sú technické usmernenia pre zameriavanie, projektovanie, výstavbu, údržbu a hodnotenie trás National Forest System na základe ich navrhovaného využitia a kategórie a v súlade s ich manažérskym účelom¹. Lokálne odchýlky od ktoréhokolvek z navrhovaných parametrov sa môžu stanoviť na základe podmienok špecifických pre danú trasu, ďalej na základe topografie a iných faktorov, ak sú tieto odchýlky v súlade so všeobecným účelom príslušnej kategórie trás.

Navrhované využitie PEŠIA TURISTIKA	Trasa kategórie 1	Trasa kategórie 2	Trasa kategórie 3 ²	Trasa kategórie 4 ²	Trasa kategórie 5 ²	
Navrhovaná šírka chodníka (náštapnej plochy)	Divočina (jednosmerný chodník) Mimo divočiny (jednosmerný chodník) Mimo divočiny (obojaserný chodník) Stavby (Min. šírka)	0" – 12" 6" – 18" 6" – 18" 18"	6" – 18" 6" – 18" 36" – 60" 18"	12" – 24" Výnimka: Môže byť 36" – 48" na strmých svahoch 18" – 36" 24" – 60" 36"	18" – 24" Výnimka: Môže byť 36" – 48" na strmých svahoch 24" – 60" 72" – 120" 36"	Nevztahuje sa
Navrhovaný povrch ³	Typ Výčnelky Prekážky (Max. výška)	Pôvodný, nespevnený Môže byť hrboľatý v celom rozsahu (súvislo) ≤ 24" 24"	Pôvodný, spevnený len miestami Môže byť hrboľatý v celom rozsahu (súvislo) ≤ 6" 14"	Pôvodný, s násypmi alebo navážkami materiálu na miestach, kde je potrebná stabilizácia Hrboľatý v nesúvislých úsekoch ≤ 3" Môžu sa vyskytovať bežne a v celej dĺžke chodníka 10"	Pôvodný, s vyčistenými úsekmi alebo s násypmi a navážkami materiálu Rutinné spevnenie Mierna hrboľatosť ≤ 3" Zriedkavé, nie v celej dĺžke chodníka 8"	Navezený materiál je bežný Rutinné spevnenie Jednoliaty, pevný a stabilný Bez výčnelkov Bez prekážok
Navrhovaný sklon ³ (pozošlý profil)	Odporúčany sklon Maximálny sklon krátkych úsekov (do dĺžky 200 m) Max. hustota úsekov ⁴	5 % - 25 % 40 % 20 % - 40 % z chodníka	5 % - 18 % 35 % 20 % - 30 % z chodníka	3 % - 12 % 25 % 10 % - 20 % z chodníka	2 % - 10 % 15 % 5 % - 20 % z chodníka	2 % - 5 % 5 % FSTAG: 5% - 12% ⁵ 0 % - 5 % z chodníka

Navrhované využitie PEŠIA TURISTIKA	Trasa kategórie 1	Trasa kategórie 2	Trasa kategórie 3 ²	Trasa kategórie 4 ²	Trasa kategórie 5 ²	
Navrhovaný priečný sklon	Odporúčany priečný sklon Maximálny priečný sklon	Prírodný bočný sklon Prírodný bočný sklon	5 % - 20 % 25 %	5 % - 10 % 15 %	3 % - 7 % 10 %	2 % - 3 % 3 %
Navrhovaná svetlosť	Výška Šírka Svetlosť krajnice Rádus	6" ≥ 24" 3" – 6" Žiadny minimálny	6" – 7" 24" – 48" 6" – 12" 2' – 3'	7" – 8" 36" – 60" 12" – 18" 3' - 6'	8" – 10" 48" – 72" 12" – 18" 4' – 8'	8" – 10" 60" – 72" 12" – 24" 6' – 8'

¹ Detaily týkajúce sa jednotlivých atribútov navrhovaných parametrov (napr. šírky chodníka či maximálneho sklonu krátkych úsekov) sú uvedené v Príručke U.S. Forest Service (FSH 2309.18, časť 05).

² Najmä trasy kategórie 3, 4 a 5 majú potenciál zaistiť schodný a dostupný prístup na cieľové miesta. Pri hodnotení alebo navrhovaní trás určených na prístup na cieľové miesta odporúčame konzultovať Forest Service Trails Accessibility Guidelines (FSTAG), ktoré bližšie špecifikujú technické požiadavky a prípustné odchýlky (FSM 2350).

³ Stanovenie špecifických požiadaviek na navrhovaný sklon, povrch a ďalšie parametre konkrétnej trasy má zohľadniť typ pôdy, hydrologické podmienky, mieru využitia a zaťaženie, erózný potenciál a ďalšie faktory ovplyvňujúce stabilitu povrchu chodníka a celkovú udržateľnosť trasy.

⁴ Pozn. Maximálna hustota úsekov označuje maximálny percentuálny podiel celkového počtu segmentov trasy na trase so sklonom v rámci +/- 5 % určeného maximálneho sklonu krátkych úsekov.

Zdroj: U.S. Forest Service Trail Design Parameters, október 2008

CYKLISTI

Členka expertného tímu Viera Štupáková je odborníčkou v oblasti cyklistiky, ktorá sa podieľala na príprave, budovaní, údržbe aj marketingu viacerých cyklotrás v regióne. Jej rady týkajúce sa cyklistiky a požiadaviek na cyklotrasy sú pre Poloniny viac než relevantné, a to najmä pokiaľ sa jedná o nasledovné:

1. Infraštruktúra;
2. Služby (ubytovacie služby, prenájom bicyklov, reštaurácie, servisy, a pod.);
3. Marketing a propagácia (prostredníctvom webových stránok, brožúr, máp, rezervačných systémov, a pod.);
4. Organizácia a financovanie rozvoja a starostlivosti o cyklotrasy (koordinácia, získavanie financií, monitoring, a pod.).

Infraštruktúra

V tejto oblasti je nevyhnutné v najvyššej možnej miere rešpektovať národné štandardy a normy v oblasti pozemnej infraštruktúry, ku ktorým patrí STN 736110 Projektovanie miestnych komunikácií, Technické podmienky TP 07/2014 navrhovanie cyklistickej infraštruktúry a STN 018028 Cykloturistické značenie. Pozemná infraštruktúra rieši povrchovú úpravu, sklon, potreby v oblasti starostlivosti a údržby, používanie asfaltových komunikácií, atraktivita prostredia a bezpečnosť:

A. Povrchová úprava

1. Povrch cyklotrasy má byť za normálnych poveternostných podmienok po celú dobu trvania miestnej cyklistickej sezóny (povinné) zjazdový pre všetky druhy trekkingových a tour bicyklov (povinné) a podľa možností aj pre cestné a detské bicykle a bicykle s cyklovozíkom (nepovinné).
2. Povrch cyklotrasy má byť hladký a dostatočne pevný na to, aby sa po ňom dalo jazdiť na bicykli, mal by teda byť vyasfaltovaný alebo spevnený iným materiálom, napr. betónom, makadamom, a pod. Výnimočne (napr. v chránenej prírodnej oblasti) je možné použiť aj sypký materiál, ktorý však musí byť zhutnený (povinné).
3. Preferovanou alternatívou je kvalitný asfaltový povrch cyklotrasy.

B. Sklon

1. Veľkému sklonu (viac než 6 % na dlhších resp. viac než 10 % na kratších úsekoch) je potrebné sa vyhýbať vždy, keď je to možné (nepovinné).
2. V prípade jednodňových úsekov s prevýšením viac než 1 000 m je potrebné ponúknuť alternatívu (napr. formu verejnej dopravy s možnosťou prepravy bicyklov, alebo v podobe alternatívnej trasy).

C. Potreby v oblasti starostlivosti a údržby

1. Náležitosti v oblasti údržby a starostlivosti je potrebné si ujasniť ešte pred investovaním do budovania cyklotrás resp. ich výstavbou. Zodpovednosť za starostlivosť o infraštruktúru závisí na jej type a na príslušných národných normách a predpisoch, preto sa medzi jednotlivými úsekmi môže líšiť. Plán starostlivosti by mal zahŕňať údržbu povrchu cyklotrasy, jej čistenie a kontroly zarastania cyklotrasy vegetáciou.
2. Nevyhnutná je tiež pravidelná kontrola a presný harmonogram preverenia stavu cyklistickej infraštruktúry.

Starostlivosť o značenie musí byť koordinovaná na národnej, alebo aspoň na regionálnej úrovni a mala by zahŕňať opravy alebo výmenu chýbajúcich alebo poškodených značiek a orientačných stĺpov.

D. Oddelenie a/alebo využívanie asfaltových komunikácií

1. Verejné cesty: v prípade, že najvyššia povolená rýchlosť je vyššia než 30 km/h, po ceste by nemalo prejsť viac než 2 000 (ideálne menej než 500) motorových vozidiel za deň.
2. Vyznačenie pruhu pre bicykle, zníženie objemu premávky, utlmenie dopravy a zníženie najvyššej povolenej rýchlosti sú opatrenia, ktoré môžu prispieť k zvýšeniu bezpečnosti. V mestských oblastiach a na cestách s vysokým podielom motorizovanej dopravy je dobrým riešením obmedzenie rýchlosti na 30 km/h.

3. Oddelené jazdné pruhy pre bicykle, asfaltové krajnice: jazdné pruhy pre bicykle vedúce okrajom verejných ciest by nemali byť umiestňované pri cestách, po ktorých denne prejde viac než 10 000 vozidiel. Vo výnimočných prípadoch nemusia byť krajnica vyasfaltovaná.
4. Oddelené jazdné pruhy pre bicykle.
5. Zdieľané chodníky pre cyklistov a chodcov.
6. Nadjazdy, podjazdy a tunely pre cyklistov a/alebo chodcov.
7. „Cyklouličky“ pre intenzívnu cyklistickú premávku a nízky objem motorizovanej dopravy.
8. Poľné, lesné a účelové komunikácie.

Atraktivita prostredia

Je potrebné zahrnúť a prepojiť kultúrne, historické a prírodné pamiatky a/alebo iné atrakcie a vyhnúť sa nepríťažlivým miestam a oblastiam. Súvislosť a priamosť: je dôležité zabezpečiť neprerušovanú súvislú cyklistickú cestnú infraštruktúru, no prepojiť ju s atrakciami tematicky súvisiacimi s trasou a zaistiť aj primerané značenie. Vyhnite sa zbytočným zachádzkam.

Bezpečnosť

Oddeliť cyklotrasy od verejných komunikácií s veľkým objemom motorizovanej dopravy a s vysokou povolenou rýchlosťou.

Značky a značenie cykloturistických trás

Základné princípy používania a umiestňovania cykloturistických značiek a prvkov cykloturistického značenia upravuje slovenská technická norma STN 01 8028. Systém značenia sa skladá z viacerých prvkov a symbolov, ako sú napr. smerovky a informačné tabule. Značenie by mala realizovať certifikovaná a odborne spôsobilá osoba. Kľúčové prvky značenia cyklotrás zahŕňajú:

1. Maľované cykloturistické značky používané na vyznačenie trasy, umiestňované spôsobom, ktorý zabezpečí jasné označenie trasy za každých okolností, aj v prípade poškodenia vandalmi.
2. Dvojsmerné značky umiestňované na iné miesta než bežné cyklistické ukazovatele, napr. na elektrické stĺpy alebo stromy.

Farebné značenie cyklotrás sa odvíja od ich určenia (pre cestné alebo horské bicykle), dĺžky a náročnosti. Napríklad červenou farbou sa označujú diaľkové cyklotrasy, ktorých sa na Slovensku plánuje vybudovať približne 30, a ostatné farby označujú trasy regionálneho významu. Za klasifikáciu a farebné označenie zodpovedá vedenie Slovenského cykloklubu.

Cestná vs. horská cyklistika



Cestná cykloturistika

Trasy sú zjazdné všetkými druhmi bicyklov (cestné, trekkingové, horské). Sú obvyčajne vedené po asfaltových, prípadne penetrovaných cestách. Využívajú sieť cestných komunikácií II. a III. triedy a/alebo spevnené účelové komunikácie.



Horská cykloturistika

Trasy sú obvyčajne zjazdné iba na horských alebo trekkingových bicykloch. Zväčša vedú po existujúcich lesných a poľných cestách s prírodným povrchom. Tieto cesty kladú vyššie nároky na technické zručnosti cyklistov.

Značenie cyklotrás podľa dĺžky



Červená

Diaľkové cyklotrasy, ktoré vedú viacerými okresmi alebo kraji. Často vedú údoliami riek alebo horskými prechodmi s ambíciou priviesť cyklistov na najzaujímavejšie miestami krajiny.



Modrá

Paralelné trasy k diaľkovým cyklomagistrálam, ktoré vedú mimo týchto červeno značených magistrál.



Zelená

Cyklotrasy lokálneho alebo regionálneho významu, niekedy tematické trasy, zvyčajne na kratšie vzdialenosti (do 30 km).



Žltá

Spojky medzi cyklotrasami alebo krátke odbočky k rôznym prírodným, historickým a technickým zaujímavostiam.

Značenie cyklotrás podľa náročnosti



Menej náročné trasy a okruhy pre oboznámenie sa s jazdou na bicykli. Tieto trasy si vyžadujú základy techniky jazdy na bicykli a základný fyzický fond.



Náročnejšie športové okruhy alebo cyklotrasy, ktoré vyžadujú dobré zvládnutie techniky jazdy na bicykli a dobrú fyzickú kondíciu.



Náročné trasy a okruhy pre cykloturistov, ktorí sa tomuto koníčku venujú intenzívne. Používatelia musia mať veľmi dobre zvládnutú techniku jazdy na bicykli a veľmi dobrú kondíciu. Trasy takéhoto charakteru väčšinou vedú po prírodných cestách v horskom prostredí a sú určené najmä pre horské bicykle.

Parametre cyklotrás

Nasledujúca tabuľka U.S. Forest Service obsahujúca jednotlivé parametre pre projektovanie cyklotrás predstavuje užitočný nástroj pre klasifikáciu miery náročnosti cyklotrás.

OBR. 42. Parametre pre projektovanie cyklotrás U.S. Forest Service

Navrhované parametre sú technické usmernenia pre zameriavanie, projektovanie, výstavbu, údržbu a hodnotenie trás National Forest System na základe ich navrhovaného využitia a kategórie a v súlade s ich účelom¹. Lokálne odchýlky od ktoréhokoľvek z navrhovaných parametrov sa môžu stanoviť na základe podmienok špecifických pre danú trasu, ďalej na základe topografie a iných faktorov, ak sú tieto odchýlky v súlade so všeobecným účelom príslušnej kategórie trás.

Navrhované využitie CYKLISTIKA	Trasa kategórie 1	Trasa kategórie 2	Trasa kategórie 3	Trasa kategórie 4	Trasa kategórie 5	
Navrhovaná šírka chodníka	Jednosmerná komunikácia 6" – 12"	36" – 48"	12" – 24"	18" – 36"	24" – 48"	36" – 60"
Obosmerná komunikácia	36" – 48"	36" – 48"	36" – 48"	48" – 84"	72" – 120"	
Stavby (Min. šírka)	18"	18"	36"	48"	60"	
Typ	Pôvodný, nespevnený Môže byť hrboľatý v celom rozsahu (súvislo) Mákké a nestabilné úseky na častiach so sklonom < 5% môžu byť bežné a súvislé	Pôvodný, spevnený len miestami Môže byť hrboľatý v celom rozsahu (súvislo) Mákké a nestabilné úseky na častiach so sklonom < 5% môžu byť bežné a súvislé	Pôvodný, s násypmi alebo navážkami materiálu na miestach, kde je potrebná stabilizácia Občasné spevnenie úsekov Mákké a nestabilné úseky na častiach so sklonom < 5% sa môžu vyskytnúť, no nie sú bežné	Pôvodný, rutinné spevnenie, s vyčistenými úsekmi alebo s násypmi materiálu Stabilný s miernou hrboľatosťou	Navezený materiál je bežný Rutinné spevnenie Jednoliaty, pevný a stabilný	
Výškový profil	≤ 24"	≤ 6"	≤ 3"	≤ 3"	Bez výškových	
Prekážky (Max. výška)	24"	12"	10"	8"	Bez prekážok	
Odporúčany sklon	5% - 20%	5% - 12%	3% - 10%	2% - 8%	2% - 5%	
Maximálny sklon krátkych úsekov (do dĺžky 200 m)	50% na úsekoch určených len na jazdu	35% na úsekoch určených len na jazdu	15%	10%	8%	
Max. hustota úsekov ²	10% - 30% z chodníka	10% - 30% z chodníka	10% - 20% z chodníka	5% - 10% z chodníka	0% - 5% z chodníka	
Navrhované využitie CYKLISTIKA	Trasa kategórie 1	Trasa kategórie 2	Trasa kategórie 3	Trasa kategórie 4	Trasa kategórie 5	
Navrhovaný priečny sklon	Odporúčany priečny sklon 5% - 10%	Maximálny priečny sklon 10%	Maximálny priečny sklon 10%	Maximálny priečny sklon 8%	Maximálny priečny sklon 5%	
Výška	6'	6' - 8'	8'	8' - 9'	8' - 9'	
Šírka	24" - 36" Časť vegetácie môže zasahovať do oblasti chodníka vyčistenej od prekážok	36" - 48" Majú časť vegetácie môže zasahovať do oblasti chodníka vyčistenej od prekážok	60" - 72"	72" - 96"	72" - 96"	
Svetlosť krajnice	0" - 12"	6" - 12"	6" - 12"	6" - 18"	12" - 18"	
Navrhované zakrivenie	Rádus 2' - 3'	3' - 6'	4' - 8'	8' - 10'	8' - 12'	

¹ Detaily týkajúce sa jednotlivých atribútov navrhovaných parametrov (napr. šírky chodníka či maximálneho sklonu krátkych úsekov) sú uvedené v Príručke U.S. Forest Service (FSH 2309.18, časť 05).

² Stanovenie špecifických požiadaviek na navrhovaný sklon, povrch a ďalšie parametre konkrétnej trasy má zohľadniť typ pôdy, hydrologické podmienky, mieru využitia a zataženie, erózný potenciál a ďalšie faktory ovplyvňujúce stabilitu povrchu chodníka a celkovú udržateľnosť trasy.

* Pozn. Maximálna hustota úsekov označuje maximálny percentuálny podiel celkového počtu segmentov trás na trase so sklonom +/- 5% určeného maximálneho sklonu krátkych úsekov.

Zdroj: U.S. Forest Service Trail Design Parameters, október 2008

Služby

Podľa Viery Štupákovej ponúkajú ideálne cyklotrasy aj prístup k ubytovacím kapacitám, firmám prenajímajúcim bicykle, reštauráciám, obchodom s potravinami či k servisom. V. Štupáková v tomto kontexte odporúča nasledovné:

Ubytovanie, stravovanie a občerstvenie, atrakcie

- Prinajmenšom základné ubytovacie kapacity by mali byť dostupné vo východiskovom a konečnom bode každého jednodňového úseku trasy (každých 30 – 90 km) (povinné);
- Stravovacie možnosti a občerstvenie (v reštauráciách, kaviarňach, a pod.) by mali byť dostupné v strede každého jednodňového úseku trasy (každých 15 – 45 km) (nepovinné);
- Zariadenia vhodné pre cyklistov, ako napr. možnosti bezpečného uschovania bicyklov, súpravy na opravu bicyklov, práčovne, a pod. (nepovinné);
- Školenia poskytovateľov služieb a zvyšovanie ich povedomia o tom, aby boli ústretivejší k cyklistom (nepovinné);
- Systém označovania kvality a zavedenie kritérií kvality pre služby ústretové k cyklistom by mali byť zavedené na národnej aj regionálnej úrovni (nepovinné);
- Rôznorodá ponuka úrovni poskytovaných služieb (napr. ubytovacie služby od úrovne kempov až po hotely) (nepovinné);
- Atrakcie (napr. múzeá, návštevnícke centrá, bazény, a pod.) a informačné centrá vybavené zariadeniami a službami vhodnými pre cyklistov (nepovinné);
- Pravidelne aktualizovaná databáza služieb a atrakcií.

Odpočívadlá

- Nevyhnutné najmä v prípade nedostatočnej frekvencie ponuky stravovacích služieb a občerstvenia;
- Môžu ich poskytovať miestne firmy alebo môžu byť zriadené lokálne;
- Mali by byť chránené pred slnkom a dažďom, vybavené hygienickým zázemím a mali by mať bezplatný prístup k pitnej vode;
- Môžu byť kombinované s umením vo verejnom priestore.

Opravy bicyklov, linka pomoci, prenájom bicyklov, nabíjacie stanice pre elektrobicykle a cyklistické centrá

- Servisné stanice pre bicykle by mohli byť prevádzkované súkromnými podnikateľmi, alebo by mohli mať formu samoobslužných zariadení. Vzdialenosť medzi jednotlivými stanicami nesmie byť väčšia než 150 km (povinné);
- Linka pomoci: jej účelom je pomôcť cyklistom v núdzových situáciách, pričom telefonická linka pomoci a technické záchranné služby môže obsluhovať aj v odľahlých oblastiach (nepovinné);
- Prenájom bicyklov a elektrobicyklov pre rekreačných cyklistov / odľahlé oblasti (nepovinné);
- Nabíjacie stanice pre elektrobicykle môžu mať formu prémiovej služby, ktorá reaguje na rast tohto trhového segmentu a mohla by prilákať nové cieľové skupiny (nepovinné);
- Cyklistické centrá so širokou ponukou služieb (ubytovanie, možnosti prenájmu alebo servisu bicyklov, preprava batožiny, a pod.) (nepovinné).

Marketing a propagácia

Informácie potrebné na naplánovanie výletu aj informácie potrebné pre už prebiehajúce cesty by mali byť dostupné online, prostredníctvom mobilných aplikácií a v tlačenej podobe, na webových stránkach, vo forme brožúr a v ďalších vhodných formách. Vzhľadom k tomu, že väčšina návštevníkov je a pravdepodobne aj v budúcnosti bude najmä z Poľska a Českej republiky,

je dôležité, aby boli informácie o možnostiach cykloturistiky v Poloninách dostupné na portáloch ako www.mtbiker.sk, www.vitajtecyklisti.sk, www.cyklopo.sk a na ďalších stránkach o Slovensku. K portálom populárnym v ČR patria www.mtbs.cz, www.cyklistevitani.cz (s priamym prelinkovaním na vyššie uvedenú slovenskú verziu stránky), www.cykloserver.cz, a pod. Podobné portály existujú aj v Poľsku a mali by byť zahrnuté do marketingových aktivít trasy.

JAZDCI NA KOŇOCH

„Za nádherný výhľad na svet z konského chrbta sa platí ťažkou drinou ...“

Podľa tímového experta na jazdectvo MVDr. Vladislava Juška je jazdectvo náročné, no vynaložená snaha stojí za to:

„Tí, ktorí tomu rozumejú,“ vraví Dr. Juško, „vedia, že spolupráca s inteligentným a nadšeným koňom slúžiacim na prepravu, patrí k najpríjemnejším zážitkom v živote. Jazdecká turistika v človeku zanecháva spomienky na celý život. Výnimočne aj rutinné jazdy, pozitívne i negatívne zážitky na konskom chrbte v nás vyvolávajú také silné emócie, že následne sa nám všetko javí byť pozitívne. Na to, aby sme predišli negatívnym pocitom či rizikám, zaistili bezpečnosť jazdca i koňa a vedeli si pohľad z konského chrbta vychutnať naplno potrebujeme informácie a vedomosti.“

NP Poloniny má obrovský potenciál pre rozvoj jazdeckej turistiky pre začínajúcich i pokročilých jazdcov, no zabezpečenie možností ponúkajúcich bezpečné a nezabudnuteľné zážitky si vyžaduje doplnenie potrebnej infraštruktúry, napr. vybudovanie siete služieb a zariadení špecifických pre jazdeckú turistiku priamo pri chodníku PT alebo v jeho blízkosti, dovybavenie trasy potrebnými zariadeniami, zohľadnenie potrieb jazdeckej turistiky, doplnenie možností prenocovania, a pod. Celá infraštruktúra musí spĺňať medzinárodne platné štandardy pre jazdeckú turistiku. Spomínané oblasti sú spracované v nasledujúcich častiach tejto správy a informácie o histórii a špecifikách jazdeckej turistiky sú obsahom Prílohy č. 6.

Jazdecká turistika so sebou nesie aj istú mieru rizika, s ktorou je treba rátať. Potreba náhradných koní, nehody, zlé počasie či iné nepredvídateľné problémy znamenajú, že sprievodca sa musí uistiť, že všetci klienti majú riadne uzatvorenú poisťovnú zmluvu a zmluvu špecifikujúcu podmienky jazdeckej turistiky.

Infraštruktúra: Služby a zariadenia špecifické pre jazdeckú turistiku

V ideálnom prípade sa pri vstupoch na jazdecké chodníky alebo v ich blízkosti nachádzajú komerčné alebo verejné jazdecké subjekty s odborným personálom, vybavením a zariadením. Najčastejšie to býva stajňa alebo ranč, na ktorom majú majitelia ustajnené kone používané na jazdecké aktivity. Nájdeme tu zvyčajne krytú a otvorenú jazdiareň, prezliekarne a toalety pre jazdcov. Niektoré subjekty ponúkajú aj reštauračné a/alebo kaviarenské služby, ubytovanie a v rámci rekreačnej ponuky aj doplnkové aktivity nesúvisiace s jazdectvom. Najbežnejšie sú však zariadenia so stajňami na ustajnenie súkromných koní a koní majiteľov ranča či stajne. Ubytovanie je v takom prípade zabezpečené v neďalekých hoteloch alebo chatách, pričom začiatok denných výletov sa plánuje spravidla od stajne, príp. je vopred zabezpečená doprava jazdcov do východiskového bodu.

OBR. 43. Získavanie skúseností so skúseným sprievodcom na lúke nad Osadným



Zdroj: Vladislav Juško

Spomínané jazdecké subjekty majú a/alebo musia mať:

1. státi a boxy pre kone s príslušným vybavením nevyhnutným pre riadnu starostlivosť o kone, ako je sedlovňa, sklad krmiva a kalisko;
2. prezliekarne, toalety a sprchy pre klientov;
3. výbeh s veľkosťou najmenej 20 x 40 m;
4. stajňa s kapacitou do 20 koní si vyžaduje certifikovaného sprievodcu/inštruktora, veterinára a pomocníka;
5. potrebné vybavenie pre jazdenie a, najmä, pre zaistenie bezpečnosti, vrátane nasledovného:
 - a. helma;
 - b. jazdecký bičik;
 - c. sedlo;
 - d. doplnky k sedlám: pršiplášť, krycia deka a lano, nepremokavá prikrývka pre koňa, doplnkové oblečenie;
 - e. ľavá predná sedlová brašňa: súprava na starostlivosť o koňa, náhradné podkovy, kladivo, popruhy, drôt a súprava na šitie;
 - f. pravá predná sedlová brašňa: toaletné potreby, lekárnička a veterinárna lekárnička, osobné potreby;
 - g. ľavá zadná sedlová brašňa: potreby na varenie a zásoba potravín;
 - h. pravá zadná sedlová brašňa: plátenná alebo plastová nádoba na vodu, sekera, mapy;
 - i. kapsa za sedlo: náhradná uzda, ohlávka, podbrušník, spací vak, strmene, zásoba ovsa.

Podmienky týkajúce sa jazdeckej turistiky

V. Juško sa vyjadril aj k nasledovným okolnostiam a podmienkam plánovania a výberu trás pre jazdeckú turistiku.

Plánovanie a výber trasy

1. Pri plánovaní trasy pomocou mapy je dôležité poznať profil a prevýšenie trasy, čo sa dá ľahko zistiť pomocou väčšiny špecifických online mapovacích aplikácií na smartfónoch, alebo s použitím papierových máp pomocou prepočítania vzdialenosti a prevýšenia každého úseku trasy.
2. Pri plánovaní trasy je potrebné zvážiť vhodný koridor, a to najmä z hľadiska jeho výšky. Jazdecký koridor musí byť aspoň 3 m vysoký a najmenej 1,6 m široký. Dostatočná výška je dôležitým bezpečnostným faktorom, aby jazdcovi neprekážali konáre stromov alebo iné nebezpečné prekážky na trase.
3. Pri výbere trasy je tiež dôležité, aby táto čo najviac kopírovala vrstevnice. Ak sa jazdec blíži ku svahu bez toho, aby neustále vystupoval alebo zostupoval, znamená to, že kôň sa pohybuje po trase vedúcej po vrstevnici. Čím sú vrstevnice hustejšie, tým je terén strmší, a čím sú od seba vzdialenejšie, tým je sklon svahu miernejší.
4. Väčšina značených turistických trás je vhodná aj pre jazdcov na koňoch, niektoré prekážky na nich – napr. mosty s nízkou nosnosťou, rebríky, schody či vysokohorský terén – však kone prekonať nedokážu.
5. Obzvlášť dôležité je zohľadnenie parametrov jednotlivých mostov, pretože mosty používané na jazdeckú turistiku musia mať isté parametre, ktoré obyčajné mosty pre pešiu turistiku nespĺňajú. Príručka U.S. Forest Service obsahuje komplexné požiadavky na projektovanie a konštrukciu bezpečných mostov a ostatných častí trás pre jazdeckú turistiku, ktoré je potrebné pri navrhovaní jednotlivých častí trás vhodných pre jazdeckú turistiku zohľadniť.
6. Zvážiť je potrebné aj trasovanie jazdeckých chodníkov po spevnených povrchoch, nakoľko tie môžu poškodiť kopytá a kĺby koní. Prijateľným riešením, ktoré je zároveň lepšie z pohľadu zdravia koňa, je, aby na spevnených úsekoch trasy jazdec z koňa zosadol a kráčal vedľa koňa.

Klasifikácia trás podľa náročnosti a typu povrchu

Trasy sú podľa vertikálneho a horizontálneho profilu delia na šesť úrovní, kde 0 označuje rovinný povrch a 5 označuje nedostupný terén:

- 0 — veľmi ľahký terén: napr. jazdecký areál, pastviny alebo iné rovné plochy;
- 1 — ľahký terén: mierny svah s minimálnou potrebou viesť koňa;
- 2 — mierny terén: zvlnený terén s prípadnými kratšími stúpaniami a klesaniami, ktorý si vyžaduje vedenie koňa;
- 3 — náročný terén: dlhé a strmé stúpania a klesania, vhodný pre skúsených jazdcov;
- 4 — veľmi náročný terén: strmé stúpania a klesania, prepady a strmé svahy, ktoré sa dajú prejsť len pomocou vedenia koňa pešo;
- 5 — nezjazdový terén: mostíky pre pešiu turistiku, schody, rebríky a ďalšie prvky, ktoré kone nedokážu prekonať.

Kategorizácia podľa typu povrchu má škálu od 'A' (dobrý povrch) po 'C' (nevhodný):

- A — dobrý povrch: na trase sa dá cváľať bez obmedzení;
- B — stredný povrch: tvrdší alebo hlbší terén, na trase sa dá bez problémov klusáť alebo cváľať, ale len krátku dobu;
- C — nevhodný povrch: tvrdý alebo bahnitý terén, nevhodný na cval, klus je možné len obmedzene, na trase je často potrebné koňa viesť pešo.

Požiadavky na miesta na prenecovanie

Viacdnové výlety na koňoch, ktoré zahŕňajú prenecovanie niekde v kempu, sú nevšedným zážitkom, no musia rešpektovať isté požiadavky. Kone je potrebné nakŕmiť, podstlať im a zabezpečiť im bezpečný prístrešok. Táborenie s koňmi nie je vhodné pre začiatočníkov a realizovať by ho mali len skúsení jazdci s dobre pripravenými a trébovanými koňmi. Výber vhodného miesta sa v podstate nelíši od iných typov turistiky. Veci, ktoré je potrebné zohľadniť:

1. Vybrané miesto musí byť suché.
2. Táborisko musí byť chránené pred silným, najmä severným vetrom.
3. Táborisko by malo byť mimo lesa, ideálne na otvorenom priestranstve.
4. Dôležitý je prístup k vode.
5. Je potrebné postaviť ohradu dostatočne veľkú na to, aby sa kone mohli pohybovať, alebo sa aspoň uistiť, že kone sú dobre priviazané.
6. Šijový remeň má ostať pripevnený k maštalnej ohlávke, aby sa zabránilo jej skĺznutiu.
7. Ak je kôň zvyknutý na táborenie, môže byť kôň priviazaný o drevený kolík lanom pripevneným k zadnej nohe koňa, aby sa mohol pohybovať a pásť. V takom prípade musí byť lano potiahnuté lanom v minimálnej dĺžke 1,5 m, aby sa predišlo zraneniu koňa kvôli odreninám. Dĺžka lana musí byť minimálne 7 m.
8. Postavenie a zbalenie tábora trvá minimálne 2 hodiny. Kôň potrebuje rovnaký čas, aby sa napásoval.

OBR. 44. Parametre pre projektovanie jazdeckých trás

Navrhované parametre sú technické usmernenia pre zameriavanie, projektovanie, výstavbu, údržbu a hodnotenie trás National Forest System na základe ich navrhovaného využitia a kategórie a v súlade s ich účelom¹. Lokálne odchýlky od ktoréhokoľvek z navrhovaných parametrov sa môžu stanoviť na základe podmienok špecifických pre danú trasu, ďalej na základe topografie a iných faktorov, ak sú tieto odchýlky v súlade so všeobecným účelom príslušnej kategórie trás.

Navrhované využitie JAZDECKÁ TURISTIKA A PREPRAVA NÁKLADU ZVIERATAMI	Trasa kategórie 1	Trasa kategórie 2	Trasa kategórie 3	Trasa kategórie 4	Trasa kategórie 5
Divočina (jednosmerný chodník)	12" – 18"	12" – 18"	18" – 24"	24"	
Môže byť až do 48° pozdĺž strmých svahov 48° – 60° alebo viac pozdĺž zrázov			Môže byť až do 48° pozdĺž strmých svahov 48° – 60° alebo viac pozdĺž zrázov	Môže byť až do 48° pozdĺž strmých svahov 48° – 60° alebo viac pozdĺž zrázov	
Mimo divočiny (jednosmerný chodník)	12" – 24"	12" – 24"	18" – 48"	24" – 96"	
Môže byť až do 48° pozdĺž strmých svahov 48° – 60° alebo viac pozdĺž zrázov			48° – 60° alebo viac pozdĺž zrázov	48° – 60° alebo viac pozdĺž zrázov	
Mimo divočiny (obosmerný chodník)	60"	60"	60" – 84"	84" – 120"	
Stavby (Min. šírka)	Iné než mosty: 36" Mosty bez zábradlia: 60" Mosty so zábradlím: čistá šírka 84"	Iné než mosty: 36" Mosty bez zábradlia: 60" Mosty so zábradlím: čistá šírka 84"	Iné než mosty: 36" Mosty bez zábradlia: 60" Mosty so zábradlím: čistá šírka 84"	Iné než mosty: 36" Mosty bez zábradlia: 60" Mosty so zábradlím: čistá šírka 84"	Trasa zvyčajne nie je vyvýšená ani aktívne spravovaná jazdcami, hoci jej použitie môže byť akceptované
Typ	Pôvodný, spevnený len miestami Na mnohých miestach môže byť hrboľatý	Pôvodný, s násypmi alebo navážkami materiálu na miestach, kde je potrebná stabilizácia Občasné spevnenie Hrboľatý v nesúvislých úsekoch	Pôvodný, s výlepenými úsekmi alebo s násypmi a navážkami materiálu Rutinné spevnenie Mierne hrboľatý	Pôvodný, s výlepenými úsekmi alebo s násypmi a navážkami materiálu Rutinné spevnenie Mierne hrboľatý	
Výšňky	≤ 6" Môžu sa vyskytovať bežne a v celej dĺžke chodníka	≤ 3" Môžu sa vyskytovať bežne, no nie v celej dĺžke chodníka	≤ 3"	≤ 3"	
Prekážky (Max. výška)	12"		6"	3"	

Navrhované využitie JAZDECKÁ TURISTIKA A PREPRAVA NÁKLADU ZVIERATAMI	Trasa kategórie 1	Trasa kategórie 2	Trasa kategórie 3	Trasa kategórie 4	Trasa kategórie 5
Navrhovaný sklon ²	Odporúčany sklon	5% – 20%	3% – 12%	2% – 10%	
Maximálny sklon krátkych úsekov (do dĺžky 200 m)	30%		20%	15%	
Max. hustota úsekov ³	15% – 20% z chodníka	5% – 15% z chodníka	5% – 10% z chodníka	5% – 10% z chodníka	
Navrhovaný priečný sklon	Odporúčany priečný sklon	5% – 10%	3% – 5%	0% – 5%	
Maximálny priečný sklon	10%	10%	8%	5%	
Navrhovaná svetlosť	Výška	8' – 10'	10'	10' – 12'	
Šírka	72" Malá časť vegetácie môže zasahovať do oblasti chodníka vyčistenej od prekážok	6" – 12"	72" – 96"	96"	
Svetlosť krajnice	Šírka priestoru pre náklad: 36" x 36"	6" – 12"	Šírka priestoru pre náklad: 36" x 36"	Šírka priestoru pre náklad: 36" x 36"	
Navrhované zakrivenie	Rádus	4' – 5'	5' – 8'	6' – 10'	

¹ Detaily týkajúce sa jednotlivých atribútov navrhovaných parametrov (napr. šírky chodníka či maximálneho sklonu krátkych úsekov) sú uvedené v Príručku U.S. Forest Service (FSH 2309.18, East 05).

² Stanovenie špecifických požiadaviek na navrhovaný sklon, povrch a ďalšie parametre konkrétnej trasy má zohľadniť typ pôdy, hydrologické podmienky, mieru využitia a zaťaženie, enzým potenciál a ďalšie faktory ovplyvňujúce stabilitu povrchu chodníka a celkovú udržateľnosť trasy.

³ Pozn. Maximálna hustota úsekov označuje maximálny percentuálny podiel celkového počtu segmentov trasy na trase so sklonom v rámci +/- 5% určitého maximálneho sklonu krátkych úsekov.

Zdroj: U.S. Forest Service Trail Design Parameters, október 2008

NEDOSTATKY V NÁRODNOM PARKU POLONINY

V tejto správe navrhujeme za účelom posilnenia a väčšej udržateľnosti destinácie, aby sa vytvoril turistický chodník Poloniny Trail, ktorý bude vybudovaný na základe jestvujúcich vzájomne neprepojených turistických chodníkov, bude spájať komunity a ponúkne návštevníkom bohatšie zážitky, čím sa zvýši atraktivita parku pre turistov aj prevádzkovateľov zariadení cestovného ruchu. Na dosiahnutie tohto cieľa je však potrebné vyriešiť niekoľko chýbajúcich prvkov cestovného ruchu, najmä pokiaľ ide o infraštruktúru, služby a ľudské zdroje.

CHÝBAJÚCA INFRAŠTRUKTÚRA

Nedostatky v infraštruktúre sa prelínajú niekoľkými oblasťami. Patrí sem nedostatok ubytovacích zariadení v súlade s medzinárodnými štandardmi, prístrešky a odpočívadlá pozdĺž turistických chodníkov, vybavenie ako je napr. aj prístup k bankomatu a verejným toaletám, dopravný prístup, pitná voda, parkovisko, služby pre návštevníkov ako sú reštaurácie, kaviarne a obchody s potravinami. Každá z týchto „medzier“ je stručne opísaná nižšie.

UBYTOVANIE

Jednou z najväčších výziev na vytvorenie intenzívnejšieho cestovného ruchu v regióne je nedostatok ubytovacích zariadení - hotelov, penziónov a kempov s chatami a prístreškami. Preskúmali sme šesť webových stránok, aby sme zistili, aké ubytovanie je dostupné v regióne Poloniny (v rámci hraníc parku a v okolitých oblastiach mimo parku). Iba jedna webová stránka - www.booking.com - bola medzinárodná, zatiaľ čo zvyšných päť webov boli známe slovenské rezervčné weby (viď legendu).

TABUĽKA 2. Ubytovanie v rámci NPP a mimo neho

V rámci Národného parku Poloniny	Počet poskytovateľov ubytovania	Prístupné cez web	Celková kapacita lôžok
V rámci územia NPP			
Runina	2	3, 6	16
Nová Sedlica	2	2, 3	24
Ulič	4	1, 3, 5	60
Spolu v rámci NPP	8		100
Mimo územia NPP			
Snina	8	1, 2, 3, 4, 5, 6	300
Stakčín	2	3, 5	60
Osadné	1	3	10
Ublá	2	3	30
Spolu mimo územia NPP			400
Spolu			500

Legenda: www.megaubytovanie.sk (1), www.ubytujsa.sk (2), www.lacneubytovanie.net (3), www.ubytovanie.sk (4), www.1-2-3-ubytovanie.sk (5), www.booking.com (6).

Spätná väzba od obyvateľov Runiny a Uliča potvrdila, že nedostatok ubytovacích zariadení, v budovách a stanoch, v národnom parku predstavuje výzvu pre rast cestovného ruchu. V Runine návštevníci často stavajú stany na poliach alebo dokonca vo dvoroch a záhradách miestnych obyvateľov. V meste Ulič dvaja obyvatelia poznamenali, že turisti prichádzajú rekreačnými vozidlami alebo autami, pozerú sa na miestne pamiatky alebo sa vydajú na túru, avšak nezostávajú na noc kvôli nedostatku ubytovania a ďalšej vybavenosti, ako sú reštaurácie a občerstvenie.

V rámci hraníc parku sa nenachádza žiadny oficiálny kemping na umiestnenie stanov a rekreačných vozidiel, iba jedno provizórne miesto na západnej strane katastrálneho územia Ulič (súradnice 48,9823731 N, 22,3965906 E). Diskusia so starostom obce Ulič Jánom Holinkom potvrdila, že túto lokalitu spravuje obec. V súčasnosti je to pole so zastrešeným odpočívadlom a ohniskom, kde môžu turisti a ich dopravné prostriedky zostať bezplatne cez noc, keďže nie

je zavedený žiaden mechanizmus poplatkov. Vylepšené kempy by mohli byť zdrojom príjmov pre obec Ulič. Jednou z možných alternatív je začať s nízkymi poplatkami kvôli nedostatočnému vybaveniu kempu. Po doplnení vybavenia ako je elektrina, voda, toalety atď. by bolo možné ceny primerane upraviť. Takéto zariadenie by mohlo potenciálne začať podporovať miestny hospodársky rast vo forme miestnych služieb, ako napr. domáca kuchyňa, predaj suvenírov, ponuka výletov a ďalšie potenciálne služby. Na druhej strane by obec mohla využiť takto vytvorený menší príjem na spolufinancovanie projektu zlepšenia kempingu prostredníctvom potenciálnych mechanizmov verejného financovania zo zdrojov EÚ alebo iných programov.

Keďže náučný turistický chodník Poloniny prechádza cez obce v rámci národného parku a/alebo ich prepája, bolo by vhodné, aby každá obec označila oblasť na kempovanie podobne, ako je tomu v súčasnosti v Uliči. Zákony o územnom plánovaní stanovujú, že takéto kempy sa omnoho ľahšie vytvárajú v rámci hraníc obcí (intraviláne), ako mimo nich. Poskytovanie infraštruktúry vo forme verejných služieb pre kempy je praktickejšie v rámci hraníc obce, ale je to možné dosiahnuť aj mimo nich. Na určenie dostupného priestoru, prístupu k nemu, verejných služieb a poskytovania služieb pre návštevníkov je potrebné zapojenie aktérov na miestnej úrovni, čiže spolupráca medzi miestnymi úradmi a obyvateľmi.

Povedané hypoteticky, ak by sa v kempe každej obce dalo umiestniť päť rekreačných vozidiel, desať stanov a potom postupne pridať štyri až desať chát pre štyri osoby, kapacita ubytovania by sa podstatne zvýšila a pre obce by sa stala primeraným zdrojom príjmov. S desiatimi obcami v národnom parku a ďalšími jedenástimi obcami tesne za hranicami parku by sa ubytovacia kapacita mohla zvýšiť na atraktívnejšiu úroveň a stať sa akýmsi katalyzátorom miestnych iniciatív.

Tento prístup by sa mohol rozšíriť aj o taliansky koncept „Albego Diffuso“ (opísaný a navrhnutý vo Výstupnej správe 2 ako príležitosť pre Poloniny) a ponúknuť akúsi obmenu tohto konceptu, v rámci ktorého dopravné prostriedky zostávajú cez noc na obecných alebo súkromných pozemkoch (so súhlasom majiteľov). To by mohlo podnietiť ďalšie iniciatívy, ako sú stravovacie zariadenia a iné pohostinské služby pre návštevníkov. Keď návštevnosť parku začne narastať, tento koncept by sa mohol vyvinúť do skutočného modelu „Albego Diffuso“ v Poloninách. Takýto koncept uľahčuje spoluprácu medzi všetkými zúčastnenými stranami, najmä miestnou samosprávou a obyvateľmi, ako aj majiteľmi malých podnikov a oblastných organizácií cestovného ruchu (OOCR), ktorí sa všetci môžu zúčastňovať na školeniach o maximalizácii výhod tohto konceptu. K zdieľaniu znalostí by mohla pomôcť aj spolupráca podporovaná medzi oblastnými organizáciami cestovného ruchu (OOCR) alebo nejakým iným subjektom a organizáciou v Taliansku, kde sa tento koncept uplatňuje.

PRÍSTREŠKY A ODPOČÍVADLÁ

Prístrešky a odpočívadlá vrátane toalety sú pre návštevníkov turistických chodníkov dôležitým vybavením. V súčasnosti je v parku 22 odpočívadiel, z toho päť prístreškov na noc. V blízkosti prístreškov sa taktiež bežne stanuje, keďže ich kapacita je obmedzená. Na stanovanie sú vyhradené

TABUĽKA 3. Odpočívadlá a prístup k vode

Uvedené odpočívadlá by sa mohli zlepšiť dobudovaním prístupu k vode:

Lokalita	Súradnice GPS	Typ	Existuje v blízkosti prístup k vode?
Vodná nádrž Starina	49.0426167N, 22.2615978E	Odpočívadlo	Nie
Runina	49.0788997N, 22.4007444E	Overnight hut	Nie
Runina	49.0733592N, 22.4053733E	Odpočívadlo	Nie
Runina	49.0750422N, 22.4081528E	Odpočívadlo	Nie
Runina	49.0709531N, 22.4065011E	Odpočívadlo	Nie
Ulič	48.9823731N, 22.3965906E	Odpočívadlo	Nie
Cisna (SK/PL)	49.1030000N, 22.4589333E	Odpočívadlo	Nie
Runina	49.0660033N, 22.3945239E	Odpočívadlo	Áno*
Ruská Volová	48.9640956N, 22.3758450E	Odpočívadlo	Nie

*Áno, ale je potrebná úprava zdroja.

tri oficiálne miesta, ktoré sa nachádzajú v blízkosti nočných prístreškov. Úplný zoznam útulní, prístreškov a odpočívadiel spolu s GPS súradnicami a údajmi, kde je dostupná voda, sa nachádza v prílohe č. 3.

Minerálne pramene v Slovenskej republike sú bohaté, avšak výzva spočívajúca v zabezpečení vody do existujúcich prístreškov spočíva v nájdení jej zdroja. Jediné otvorené vodné zdroje v národnom parku pozdĺž rôznych turistických a cyklistických chodníkov sú vo forme prírodných prameňov alebo studní. V Runine sú otvorené vodné zdroje vzdialené od seba 600 - 800 metrov, v závislosti od prístrešku. V takýchto prípadoch môže byť zlepšenie značenia alternatívou k nájdeniu vodného zdroja, alebo vykopaniu studne.

V rámci národného parku existujú veľké vzdialenosti bez prístreškov alebo odpočívadiel. Mnohé oblasti by mohli využiť prístrešky a oddychové oblasti, aby zvýšili príťažlivosť parku. Niektoré oblasti, v ktorých sa nachádza ohromujúca prírodná scenéria, sú situované na križovatkách, ktoré sú vhodné na zastavenie sa a odpočinok, ale miesta na oddych chýbajú. Pri prehliadke chodníkov náš tím zistil, že pozdĺž cyklistickej trasy or6 pri vodnej nádrži Starina smerom na Ruské boli miesta, ktoré by boli vhodné na umiestnenie odpočívadla alebo rozhľadne. Sú to tieto miesta:

1. Jedno konkrétne miesto sa nachádza na križovatke vodnej nádrže Starina a sedimentačného zberného jazierka (súradnice 49,0731425 N, 22,2458797 E). Táto oblasť ponúka krásny výhľad na vodnú nádrž Starina a je potenciálnym miestom na pozorovanie vtákov. Výstavba vyhliadkovej veže, ktorá by súčasne bránila prístupu k brehu nádrže, by bola prínosom pre návštevníkov aj pre ochranu životného prostredia v okolí vodnej nádrže, (keďže je známe, že návštevníci preskakujú cez zátarasy, aby mali lepší výhľad na vodnú plochu).
2. Oddychové miesto by rovnako zvýšilo atraktivitu navrhovaného turistického chodníka pozdĺž rieky Cirocha (súradnice 49.0322842 N, 22.2517806 E).
3. Ďalšou oblasťou, ktorá poskytuje nádherný výhľad a je považovaná za prírodnú atrakciu, je vrchol Príslopu, na ktorom je umiestnený stožiar prenosového vedenia (súradnice 49.0429961 N, 22.3032467 E). Navrhovaný turistický chodník bude prechádzať cez túto oblasť ako turistický chodník, pretínajúci južnú časť parku pozdĺž hrebeňa smerom k Havešovej. Na tomto mieste by bola ideálna rozhľadňa s integrovaným nočným prístreškom. Aj keď v tejto oblasti nie je voda, najbližší zdroj vody a obchod s potravinami sa nachádzajú v obci Príslop, vzdialenej približne 1,5 kilometra. V areáli sa už nachádza ohnisko. Mierne zlepšenia by z tohto miesta mohli urobiť ideálnu zastávku na prenocovanie pre turistov, ktorí by sa tu mohli kochať výhľadmi na vodnú nádrž Starina a okolité kopce.

V národnom parku sa nachádza veľa takýchto potenciálnych oblastí. V blízkosti prístreškov sa obvykle nachádzajú latríny ako štandardná hygienická vybavenosť. Súčasťou navrhovaných nočných prístreškov v odľahlých oblastiach pozdĺž náučného turistického chodníka Poloniny by mali byť aj latríny. Do tejto skupiny patria aj prístrešky, ktoré sa navrhujú napríklad pri Veľkej Poľane, pri stožiaroch prenosového vedenia na Príslope, pri Havešovej a pri jazdeckých kempoch.

VODA

Pre turistov je nevyhnutný prístup k pitnej vode. Podľa Mária Perinaja, riaditeľa Správy NP Poloniny, je v parku 17 upravených prameňov, ktoré poskytujú pitnú vodu. Niektoré z nich ešte nie sú vyznačené na turistických alebo cyklistických trasách, ale mohli by sa stať súčasťou chodníka Poloniny Trail. Napríklad prameň nad Novou Sedlicou (49,0482067 N, 22,5397897 E) sa nachádza pozdĺž navrhovanej trasy a mohol by byť pridaný ako zdroj pitnej vody. Okrem toho, päť z upravených a dobudovaných prameňov nemá v blízkosti prístrešok alebo miesto na odpočinok (dva na Plaši a dva na Kremenci). Tieto špecifické pramene sa však nachádzajú v prírodných rezerváciách Stuzica a Plaša. Stavba prístrešku je z tohto dôvodu nerealizovateľná. Najbližší prístrešok a zdroj vody z Kremenca sa nachádzajú asi päť kilometrov západne pozdĺž hrebeňa Poloniny. Tento nočný prístrešok so zdrojom vody

je optimálne umiestnený pre turistov, ktorí sú na viacdennnej túre. Upravené zdroje vody sa zvyčajne nachádzajú mimo súčasnej siete turistických chodníkov, medzi ktorými je niekoľko zdrojov (ako napríklad v blízkosti Ruského Sedla) pozdĺž existujúcich chodníkov, ktoré by bolo potrebné mierne upraviť. V prílohe č. 4 sa nachádza zoznam 17 upravených prameňov a ich súradnice.

VEREJNÉ TOALETY

Verejné toalety sú základným vybavením obľúbených turistických destinácií po celom svete. V súčasnosti sa ani v národnom parku ani v obciach v rámci parku nenachádzajú žiadne verejné toalety. Pri hľadaní v tzv. open street mape sa zistilo, že najbližšie verejné toalety sa nachádzajú v Ladomírove a Kalnej Roztoke, dvoch dedinách situovaných za južnými hranicami Národného parku Poloniny. Verejné toalety sú záležitosťou samosprávy a vzhľadom na dostupné financovanie by ich mohli riešiť priamo obce. Toalety by mali byť k dispozícii aspoň vo všetkých obciach, v ktorých sa nachádzajú významné kultúrne pamiatky, ako sú drevené kostolíky alebo židovské a vojenské cintoríny, rovnako ako aj východiskové body pre obľúbené túry. Postupne s rozširovaním a napredovaním cestovného ruchu by sa verejné toalety mali stať súčasťou každej obce v rámci Národného parku, a/alebo v obciach napojených na chodník Poloniny Trail⁷.

PARKOVANIE

Parkovanie pre osobné automobily, autobusy a ostatné dopravné prostriedky používané turistami je pre návštevníkov národného parku dôležité a predstavuje určité obmedzenie, pretože v rámci národného parku chýba parkovanie tak v rámci intravilánov obcí, mimo nich, ako aj v blízkosti prírodných a kultúrnych pamiatok. V dôsledku tejto situácie, obce prichádzajú o možnosť príjmu z parkovania. Počty návštevníkov sú ešte stále dosť nízke na to, aby parkovanie predstavovalo problém, ale s rozvojom turistického chodníka Poloniny sa otázka parkovania stane ozajstnou výzvou. Spätná väzba, ktorú sme získali na mieste potvrdila, že pre obce s významnými kultúrnymi a historickými pamiatkami, ako je napríklad židovský cintorín a drevený kostol v Topoli, je potrebné parkovanie pre autobusy. To isté bude platiť aj pre ďalšie obce v národnom parku, najmä v oblastiach, ktoré by mohli priťahovať turistov vyhľadávajúcich kultúrne pamiatky.

Osobitná pozornosť by sa mala venovať parkovaniu na vyhladkových miestach, pretože tieto sú lákadlom pre návštevníkov. Vyhladka na Gazdoráni nad vodnou nádržou Starina je jedným z takýchto obľúbených miest, pretože priam vyzýva na fotografovanie novomanželské páry a tiež autobusy s turistami, ktorí by si chceli vychutnať krásny výhľad na vodnú nádrž Starina.

Parkovanie je záležitosťou aj pre jazdcov na koňoch, ktorí si chcú za jeden alebo dva dni prezrieť národný park. V takom prípade by pri parkovaní pre návštevníkov bolo potrebné vytvoriť aj priestor na parkovanie prívosov pre kone. Odporúčané jazdecké kempy by sa mali nachádzať v blízkosti parkovísk (500 metrov), ako je to stanovené v normách pre jazdu na koni. Cyklisti, ktorí plánujú stráviť v parku jeden alebo viac dní, by mali prospech aj z organizovaných parkovísk pre návštevníkov, najmä ak plánujú cyklistický výlet v národnom parku na trasách s prístreškami. Parkovanie návštevníkov je služba s pridanou hodnotou, pretože poskytuje pohodlie a priláka rôzne typy návštevníkov a je zdrojom príjmov pre obce.

STRAVOVACIE SLUŽBY

V parku chýbajú stravovacie služby, najmä je tu:

1. Nedostatok reštaurácií, bistier, kaviarní a občerstvenia;
2. Nedostatok obchodov s potravinami a predajcov lokálnych potravín.

Etnická rusínska kuchyňa, ktorá sa odlišuje od tradičných jedál východného Slovenska, je atrakciou, ktorá si zaslúži ďalší rozvoj. Napríklad „tatarčane pirohy“ sú jedinečnou tradičnou pochúťkou z pohánkovej múky a s tvarohovou plnkou. Medzi ďalšie rusínske špeciality patria „mačanka“, polievka z húb a kyslej šťavy z kapusty, a „holubky“ - kapustné listy plnené mletým mäsom, ryžou a inými tradičnými prísadami. V miestnych reštauráciách však bežne tieto jedlá nenájdete, podobne ako ani miestne výrobky, ako napríklad med, sirupy a pečivo.

Reštaurácie a kaviarne

Medzi obcami a mestami existujú rozdiely v počte stravovacích zariadení ponúkajúcich jedlá a nápoje. Mesto Snina ponúka rozmanitejšie možnosti než obce v rámci národného parku a mimo neho. Dve z najkvalitnejších reštaurácií sa nachádzajú v hoteloch v okolí rekreačnej oblasti Sninské rybníky (kde sú rybníky a prírodné kúpalisko). Tieto reštaurácie dostávajú relatívne vysoké hodnotenie, online aj od miestnych občanov. Väčšina ostatných reštaurácií v oblasti Snina sa neorientuje na turistov, s otváracími hodinami od 11:00 do 14:00 len počas pracovného dňa sa zameriavajú hlavne na podávanie obedov pre miestnych obyvateľov a firmy počas prestávok na obed. Mnohé z týchto reštaurácií sa nachádzajú tiež v priemyselných alebo mimo-obytných oblastiach Sniny a slúžia najmä pracujúcim, pre ktorých zabezpečujú podávanie obedov.

Ostatné zariadenia v oblasti Sninského okresu však získali zmiešané hodnotenia. Aj keď niektoré reštaurácie majú dobré recenzie, miestna kuchyňa v nich chýba. Tradičné slovenské reštaurácie, ako napríklad „salaš“ alebo „koliba“, ktoré podávajú tradičné jedlá, priťahujú turistov v Slovenskej republike. V národnom parku a okolitých oblastiach sa však nenachádzajú. „Salaš“ je tradičné miesto chovu a pasenia oviec s dreveným a kamenným obydlím. Dnes sa za „salaš“ považuje reštaurácia, ktorá ponúka tradičné jedlá vyrobené hlavne z bryndze, ako aj iné tradičné jedlá, napríklad kapustnicu, spolu s tradičnou atmosférou v drevenom zrubu. Podobne aj „koliba“ je tradične jednoduchá drevená stavba, v ktorej mávali svoje obydlie pastieri oviec, a ktorá sa dnes prezentuje ako typ reštaurácie, podobne ako „salaš“. Miestni obyvatelia tohto regiónu cestujú príležitostne za hranice, na poľskú stranu, aby navštívili takéto zariadenia.

V rámci hraníc národného parku, ako aj v obciach tesne za hranicami parku chýbajú reštaurácie, občerstvenia a kaviarne. Výnimkou je rodinný penzión Kremeneč v Novej Sedlici, ktorý dostáva dobré recenzie za svoje domáce jedlá a príjemnú atmosféru. Niekoľko obyvateľov najväčšej obce národného parku Ulič potvrdilo, že tu chýbajú aj reštaurácie, s výnimkou reštaurácie Poloniny, ktorá je súčasťou hotela s rovnakým názvom.

Výzvou pre Poloniny a región nie je kvalita, ale stabilita prísunu návštevníkov, ako aj počet turistických zariadení. Tu hlavnú rolu zohráva vzdialenosť a odľahlosť regiónu, nie dopravné a ekonomické faktory.

Predajne potravín a predajcovia lokálnych potravín

V regióne chýbajú aj obchody s potravinami a ďalší predajcovia potravín. V Snine sa nachádza dostatok predajní s potravinami, vrátane medzinárodných reťazcov ako Tesco, Lidl a Billa, ktoré ponúkajú bežné slovenské aj medzinárodné produkty. Tieto predajne sú ideálne pre turistov, ktorí plánujú viacdenné túry, alebo pre rodinu cestujúcu v karavane, a sú vhodné aj pre obyvateľov. V rámci národného parku nájdete niekoľko malých obchodov s potravinami vo vybraných obciach ako sú Ulič, Nová Sedlica, Zboj, Uličské Krivé, Kolbasov a Runina, ktoré ponúkajú miestne výrobky, ako sú napríklad vyššie spomenuté „tatarčane pirohy“.

Táto situácia predstavuje výzvu aj príležitosť - miestne výrobky, ako napríklad: „pirohy“, šťavy a sirupy, sušené huby, ako aj iné produkty - majú obrovský potenciál na podporu regiónu a stimuláciu hospodárskeho rastu. Miestne jedlá sú pre mnohých cestovateľov, najmä pre tých dobrodružných, kľúčovou atrakciou, pretože sa radi oboznamujú s miestnou kultúrou. Podľa štúdie

Inštitútu pre vidiecky a regionálny výskum (RURALIS) miestne výrobky, najmä jedlo ponúkané v zariadeniach regiónu, lákajú návštevníkov na pobyt aj v destináciách, ktoré by inak neboli veľmi atraktívne.⁷

Oblasťné organizácie cestovného ruchu v regióne (OOCR), alebo nejaký iný subjekt by mohli pomôcť pri propagácii a predaji lokálnych produktov, či už ide o potraviny alebo suveníry. Poskytnutie platformy na zdieľanie osvedčených postupov, prenos a propagácia poznatkov by mohli pomôcť pri riešení nedostatočnej informovanosti o miestnych výrobkoch a inšpirovať nové podniky vo výrobe potravín, ako aj nepotravinárskych výrobkov, ktoré reprezentujú tento región.

DOPRAVA

Odláhosť a prístup autom

Národný park Poloniny leží v severovýchodnej časti Slovenskej republiky, v najvzdialenejšom regióne krajiny. Jednou z výziev sociálnej súdržnosti, ktorej čelí táto krajina, je primeraná cestná infraštruktúra spájajúca regióny ako je okres Snina s ostatnými regiónmi. Často uvádzaným argumentom zdôrazňujúcim rozdiely medzi východnou a západnou časťou Slovenskej republiky je čas potrebný na dokončenie diaľnice, ktorá by spájala celú krajinu. Poloniny čelia takejto výzve - prístup do regiónu nie je náročný iba z hľadiska samotnej krajiny, ale aj zo susediacich krajín ako je Poľsko. Najbližšie diaľničné spojenie je vzdialené 95 km v Prešove a v Košiciach, za Prešovom chýbajú rýchlostné cesty, ktoré by ho prepájali s regiónom. Priemerná doba jazdy z Prešova alebo Košíc do Sniny je viac ako 1,5 hodiny.

Pre turistov prichádzajúcich z Poľska je najbližší oficiálny hraničný priechod v Palote pri Medzilaborciach. Vzdialenosť a doba cesty z poľských hraníc do Sniny je 59 kilometrov a hodinu jazdy po vedľajších cestách. Nasledujúca tabuľka ukazuje priemerné vzdialenosti a čas jazdy autom z vybraných miest v rámci Slovenskej republiky, Českej republiky a Poľska do mesta Snina.

Dlhodobou výzvou, ktorú ovplyvňujú viaceré sociálne a hospodárske faktory, je prístup autom do regiónu. Prípadný hraničný priechod medzi Poľskom a Slovenskou republikou severne od Osadného by mohol prispieť k zlepšeniu prístupu a dopravy v oblasti, najmä v prísune cezhraničných návštevníkov. Podľa obyvateľov je tiež Porta Rusica v skutočnosti využívaná ako vstup do parku pre turistov prichádzajúcich do Slovenskej republiky z Poľska. Pre dlhodobý rozvoj regiónu by sa mal zohľadniť hraničný priechod medzi Poľskom a Slovenskou republikou v tesnej blízkosti národného parku. Odstránilo by sa tým aj nezákonné prechádzanie hraníc dopravnými prostriedkami cez Porta Rusica. Takýto navrhovaný hraničný priechod by mohol predstavovať výzvu pre ekologickú citlivosť regiónu, ale je to niečo, čo sa dá zvládnuť. Väčšina hrebeňa na hranici národného parku je súčasťou prírodných rezervácií Udava, Šípková, Plaša a ďalších, zatiaľ čo oblasť severne od vodnej nádrže Starina, medzi Balnicou a Ruským sedlom, je chránená aj kvôli vodnej nádrži Starina a je uzavretá pre cestnú premávku, s výnimkou špeciálneho povolenia.

TABUĽKA 4. Jazdné vzdialenosti a trvanie jazdy medzi Sninou a inými destináciami

Východisková lokalita	Vzdialenosť	Trvanie jazdy
Bratislava, SK	505 km	5h 45m
Žilina, SK	310 km	3h 48m
Banská Bystrica, SK	285 km	3h 46m
Prešov, SK	92 km	1h 35m
Košice, SK	98 km	1h 45m
Praha, CZ	722 km	8h 09m
Brno, CZ	518 km	6h 18m
Ostrava, CZ	416 km	5h 16m
Krakow, PL	277 km	4h 29m
Krosno, PL	118 km	2h 15m
Przemysl, PL	169 km	3h 12m
Rzeszow, PL	171 km	3h 15m

Prístup vlakom

Do okresu Snina sa dostanete vlakom, na konci železničnej trate sa nachádza obec Stakčín. Nasledujúca tabuľka ukazuje priemerné trvanie cesty z piatich najväčších miest na Slovensku.

TABUĽKA 5. Trvanie jazdy vlakom medzi Stakčínom a ostatnými destináciami

Odkiaľ	Trvanie jazdy	Počet prestupov
Bratislava	7h 17m to 9h 5m v závislosti na vlaku	Minimálne 3
Žilina	5h 26m to 6h 34m v závislosti na vlaku	Minimálne 2
Banská Bystrica	6h 27m to 7h 44m v závislosti na vlaku	Minimálne 4
Prešov	2h 34m to 3h 4m v závislosti na vlaku	Minimálne 2
Košice	2h 17m to 4h 17m v závislosti na vlaku	Minimálne 2

Prestupy a doba čakania môžu odrádzať od cestovania vlakom, ak to porovnáme s cestovaním autom. Navyše, vybavenie železničnej stanice v Stakčíne je veľmi obmedzené a pre turistov môže byť problematické, najmä pokiaľ ide o platby cestovných lístkov pri odchode vlaku. V súčasnosti musí mať cestujúci k dispozícii hotovosť na zaplatenie cestovných lístkov na vlaky odchádzajúce zo Stakčína, keďže platba platobnou kartou nie je možná. Najbližší bankomat sa nachádza v Snine. S vyvíjajúcim sa cestovným ruchom v regióne by sa táto záležitosť mala vyriešiť.

Prístup autobusom

Na presun zo železničnej stanice Stakčín do národného parku je potrebná autobusová doprava. Napríklad zo Stakčína do Novej Sedlice je vzdialenosť 37 kilometrov. Cesta autobusom trvá 60 až 120 minút, v závislosti od autobusu, ktorý odchádza šesťkrát denne medzi 5:37 a 19:43. Problémom je skutočnosť, že tieto autobusy nie sú vybavené stojanmi na bicykle, a preto ich preprava nie je povolená. Pokrytie autobusovou dopravou v rámci celého národného parku je však dobré, pretože pokrýva každú obec, aj keď nie v rovnakej frekvencii, akú má trasa Stakčín - Nová Sedlica.

Autobusová doprava by mohla fungovať podľa lepšieho modelu, podobne, ako je tomu v iných regiónoch. Napríklad na strednom Slovensku, v okresoch Žilina, Banská Bystrica a Zvolen ponúkajú miestni poskytovatelia autobusových služieb (SAD Zvolen a.s. a SAD Žilina a.s.) služby prepravy bicyklov počas víkendov a sviatkov, od mája do septembra. Počas zimnej sezóny je k dispozícii ski bus spájajúci miestne lyžiarske strediská. Tieto autobusy často využívajú aj turisti, pretože mnohé z týchto destinácií ponúkajú skvelé turistické trasy.

Tieto služby sú podporované samosprávnymi krajinami a inými regionálnymi organizáciami. SAD Zvolen a.s. je podporovaná oblasťou organizáciou cestovného ruchu (OOCR Stredné Slovensko), Národnou agentúrou cestovného ruchu Slovenskej republiky, Ministerstvom dopravy SR, ako aj mestom Banská Bystrica a Banskobystrickým samosprávnym krajom. SAD Žilina a.s. má podporu aj od oblastnej organizácie cestovného ruchu (OOCR Turiec-Kremnicko), ako aj od Iniciatívy regiónu Malá Fatra, ktorú podporuje množstvo regionálnych a obecných organizácií, ako aj Ministerstvo dopravy SR. Pri zlepšení dopravných služieb v okrese Snina môže pomôcť podobné zapojenie miestnych zainteresovaných strán. Podobnú úlohu by v tomto regióne mohli zohrať oblasťná organizácia cestovného ruchu (OOCR) Horný Zemplín a Horný Šariš, ktoré by po zvýšení svojich kapacít mohli prebrať takúto úlohu.

Diaľkovú autobusovú dopravu pre región Poloniny poskytuje aj miestny poskytovateľ autobusovej dopravy SAD Humenné a.s. SAD Humenné a.s. by mohla byť budúcim zainteresovaným subjektom, ktorý vystupuje ako popredný poskytovateľ autobusových služieb v celom Národnom parku Poloniny na prepravu cyklistov a turistov, podobne ako je to v Žilinskom a Banskobystrickom kraji. Navyše, ich súčasné diaľkové spoje nepokrývajú Národný park Poloniny, ani Sninu. Aktuálne ponúkajú jeden medzinárodný spoj spájajúci Brno a Humenné cez Košice, Zvolen, Nitru a Bratislavu. Domáca diaľková trasa spája Bratislavu a Svidník, Humenné a Banskú Bystricu a Vranov nad Topľou s rôznymi zastávkami medzi nimi.

PLÁNY ROZVOJA CESTOVNÉHO RUCHU V NÁRODNOM PARKU POLONINY

Veľký počet stratégií, plánov a správ týkajúcich sa rozvoja cestovného ruchu v rámci PSK možno považovať za pozitívny znak toho, že na všetkých úrovniach existuje záujem o plánovanie rozvoja cestovného ruchu. Mnoho výziev je aj v snahách konať na základe rôznych dokumentov, ktoré uvádzame nižšie. V tejto dokumentácii nájdeme aj nasledovné materiály:

3. Štúdia o udržateľnom rozvoji chránených oblastí v Národnom parku Poloniny;
4. Stratégia rozvoja produktov cestovného ruchu pre astronómiu;
5. Stratégia rozvoja cestovného ruchu v okrese Snina pre astronomické produkty v poľsko-slovenskom pohraničnom regióne; December 2010;
6. Stratégia destinačného marketingu cestovného ruchu v Prešovskom samosprávnom kraji;
7. Program sociálno-ekonomického rozvoja v Prešovskom samosprávnom kraji (2014 – 2020);
8. Program rozvoja vidieka v Prešovskom samosprávnom kraji;
9. Program sociálneho a ekonomického rozvoja obce Ruský Potok na obdobie 2016 – 2025;
10. Program sociálneho a ekonomického rozvoja obce Ulič na obdobie 2017 – 2025;
11. Program sociálneho a ekonomického rozvoja obce Nová Sedlica na obdobie 2017 – 2025;
12. Program sociálneho a ekonomického rozvoja mesta Snina na obdobie 2016 – 2022;
13. Akčný plán rozvoja okresu Snina (2019 – 2023);
14. Komunitný plán obce Nová Sedlica na obdobie 2011 – 2021;
15. Program ekonomického a sociálneho rozvoja obce Runina na obdobie 2016 – 2025;
16. Koncepcia rozvoja cestovného ruchu na Hornom Zemplíne 2012;
17. Koncepcia rozvoja cestovného ruchu na obdobie rokov 2012 – 2021;
18. Integrovaná stratégia územného rozvoja pre národnú akčnú skupinu na obdobie 2009 – 2015;
19. Akčný plán rozvoja cestovného ruchu obec Zemplínske Hámre;
20. Stratégia udržateľného rozvoja cestovného ruchu pre Karpaty;
21. Program starostlivosti o Národný park Poloniny na roky 2017–2026.

Okrem toho, Zákon o podpore cestovného ruchu (2010), Krajská organizácia cestovného ruchu (KOCR) a Oblastné organizácie cestovného ruchu (ktoré spadajú pod KOCR) v rámci PSK, môžu byť pozitívnym stimulom pre dopyt po cestovnom ruchu a umožňovať jeho rozvoj ako aj podnikanie v cestovnom ruchu. Záujem o cestovný ruch a vedenie zo strany vedenia PSK, starostu Sniny a starostov obcí v Poloninách spolu s narastajúcim podnikaním sa môžu stať katalyzátorom na dosiahnutie potrebného konsenzu o rozvoji cestovného ruchu.

RIZIKÁ, VÝZVY A PREKÁŽKY

S rozvojom trasy Poloniny Trail sa spájajú aj riziká, výzvy a prekážky. Náš tím je však presvedčený, že sú vyvážené celkovými príležitosťami na rozvoj a využitie turistického chodníka a národného parku, aby sa stali zaujímavou, dobrodružnou a zážitkovou destináciou. V nasledujúcich častiach sú zhrnuté rôzne skupiny faktorov.

ADMINISTRATÍVNE ZDROJE

1. Verejný sektor: zodpovednosti Správy národného parku Poloniny by sa mohli rozšíriť po vytvorení oficiálneho chodníka Poloniny Trail. Pomohla by aj koordinácia s orgánmi samosprávy v Stakčine, Snine a s PSK, ako aj so samosprávami obcí a miestnymi združeniami.
2. Súkromný sektor: stimulácia rastu mikro a malých podnikov - ako sú pobyty v súkromnom ubytovaní, reštaurácie, kaviarne, bary, požičovne bicyklov a iné. Bude potrebné preškolenie a tréning, tiež rozvíjanie schopností v oblasti manažérskych a podnikateľských zručností, ako sú zručnosti v oblasti účtovníctva a pohostinstva, najmä v prípade nových mikropodnikov.

FINANCOVANIE

Aktuálne obdobie čerpania štrukturálnych fondov EÚ sa má skončiť v roku 2020, preto bude potrebné alokovať prostriedky na nové obdobie. Je to príležitosť aj potenciálna výzva, ale tiež vhodný čas na navrhovanie nových udržateľných aktivít, ako je napríklad rozšírenie cestovného ruchu, najmä trasy PPT. S tým súvisí aj navrhovanie, identifikácia a/alebo reagovanie na výzvy na predkladanie návrhov, ktoré by mali vyústiť do financovania potrieb regiónu. V súčasnosti pokrívajú schopnosť miestnych aktérov reagovať na výzvy, respektíve nie je dostatočne organizovaná v rámci malých a stredných podnikov (MSP), obcí a miestnych a regionálnych aktérov.

ĽUDSKÉ ZDROJE

Hlavným hospodárskym odvetvím v tomto regióne je ťažba dreva prostredníctvom organizácie LPM Ulič, kde pracuje približne 200 zamestnancov, priemerný vek ktorých je viac ako 50 rokov. To znamená, že v priebehu nasledujúcich piatich až desiatich rokov budú mnohí odchádzať do dôchodku. Títo zamestnanci zatiaľ nemajú nástupcov. Ako vysvetlil Peter Šiška, práca v lese nie je pre mladších ľudí atraktívna, takže narastá potreba pracovníkov a s menším počtom zamestnancov bude náročnejšie zabezpečiť výrobu a všetky ostatné činnosti. S rastúcim cestovným ruchom má táto organizácia silný potenciál, ktorý zohráva čoraz dôležitejšiu úlohu pri riadení a rozvoji cestovného ruchu, pričom základnou súčasťou je trasa Poloniny Trail. To by mohlo pomôcť organizácii prežiť, možno skôr v úlohe správcu turistickej destinácie.

VLASTNÍCTVO POZEMKOV

Vlastníctvo pôdy nemusí nevyhnutne predstavovať prekážky pri navrhovaní trasy turistického chodníka. Vlastníctvo pozemkov poukazuje na zainteresované strany, ktoré by sa mali podieľať na navrhovaní a implementácii turistického chodníka Poloniny a jeho sprievodnej infraštruktúry. Ďalšie kroky si vyžadujú dôkladnú kontrolu databázy katastra, aby bolo možné vytvoriť jasnejšiu mapu vlastníctva. Nateraz stačí konštatovať, že podľa toho, čo ukazuje mapa, v celom národnom parku existuje niekoľko typov vlastníctva. Mapa nižšie zobrazuje pozemky vymedzené (zelenými hranicami) na päťkilometrovej trase.

Podľa expertky na cyklistickú infraštruktúru a členky tímu Viery Štupákovéj je pri mapovaní, projektovaní a realizácii cyklistických trás bežné riešiť prístup k prechodu cez parcely. V ďalšej fáze bude potrebné spolupracovať s týmito početnými zúčastnenými stranami tak, že im predstavíme návrh trasy turistického chodníka a jeho výhody pre oblasti, v ktorých trasa bude prechádzať cez ich parcely. Zapojeniu všetkých zainteresovaných strán napomôže databáza so všetkými jednotlivými pozemkami, vlastníckymi právami a vlastníckymi.

OBR. 45. Vlastníctvo pozemkov pozdĺž trasy z Veľkej Poľany do Hodošička.



ĎALŠIE KROKY A HLAVNÉ ODPORÚČANIA

Táto predbežná analýza odhalila niekoľko medzier, najmä pokiaľ ide o infraštruktúru. Ich riešenie by zlepšilo a viac prepojilo jednotlivé segmenty a následne zlepšilo spôsoby, ako by mohli miestne spoločenstvá z tohto turistického chodníka profitovať. Naše odporúčania sa týkajú turistických chodníkov ako celku, rovnako ako aj konkrétnych segmentov. Aj keď sú uvedené v poradí dôležitosti, mali by sa považovať za doplnujúce a vzájomne sa posilňujúce.

ODPORÚČANIE Č. 1: REALIZOVAŤ PROJEKT CHODNÍKA POLONINY TRAIL

Národný park Poloniny v súčasnosti ponúka dostatok turistických chodníkov na to, aby sa stal systémom, ktorý by sa dal označiť ako Projekt turistického chodníka Poloniny Trail, a aby potenciálni návštevníci, hostitelia a poskytovatelia služieb cestovného ruchu začali vnímať Poloniny ako cieľ turistov, cyklistov a jazdcov na koňoch. Okamžité spustenie projektu by mohlo priniesť impulz a vzbudiť záujem o koncepciu chodníka Poloniny Trail a pomôcť tak spustiť marketingové aktivity a program na zlepšenie existujúceho stavu.

ODPORÚČANIE Č. 2: DOKONČIŤ MAPOVANIE

Počas mapovania náš tím vychádzal z existujúcich máp, najmä z Programu starostlivosti o Národný park Poloniny. Identifikovali sme rozmanité potreby a príležitosti, vrátane mnohých variácií trás mimo komunikácií pre autá a iné dopravné prostriedky. Tieto variácie ponúkajú možnosti spoznávania rôznych kultúrnych a prírodných zaujímavostí v celom parku, a taktiež pomáhajú zlepšovať prepojenie medzi komunitami.

Pre sfinalizovanie mapovania je potrebné vykonať tieto súvisiace aktivity:

1. V spolupráci so zúčastnenými stranami zabezpečiť presnejšiu identifikáciu a prioritizáciu potrieb infraštruktúry pozdĺž najprístupnejších úsekov chodníka Poloniny Trail.
2. Definovať prioritné segmenty, ktoré sú k dispozícii na podporu a propagáciu turistického chodníka Poloniny.
3. Spolupracovať s odborníkmi na jazdecko, turistiku a cyklistiku na vytýčení trás na základe úrovni náročnosti a obtiažnosti pre každú aktivitu a typ atrakcie, ako aj na základe okolitej prírody a prostredia. Vytýčovanie trasy by malo prebiehať podľa akceptovaných národných a medzinárodných noriem a kritérií.
4. Spolupracovať s mestom Snina a obcou Stakčín na dokončení trasy vedúcej pozdĺž rieky Cirocha do Národného parku Poloniny a úplne ju oddeliť od automobilovej dopravy.

ODPORÚČANIE Č. 3: DOHODA O ROZVOJI KVALITY A ÚDRŽBE CHODNÍKA

Všetky zainteresované strany a subjekty zapojené do realizácie chodníka Poloniny Trail a jeho budúcej údržby si musia definovať a dohodnúť normy a súbor kritérií na splnenie noriem kvality pre turistický chodník. Kľúčovou súčasťou ďalšej fázy tohto projektu je definovanie štandardov výstavby a údržby turistického chodníka.

Kritickým východiskovým bodom pre rozvoj udržateľného a kvalitného chodníka Poloniny Trail je dosiahnutie konsenzu medzi zúčastnenými stranami o štandardoch kvality. Normy pre turistické chodníky sú určené slovenskými technickými normami ako STN 018025 (turistika) a STN 018028 (jazda na bicykli). Tieto normy (STN) slúžia ako vzor pre značenie chodníkov. Pri projektovaní, výstavbe a údržbe vysokokvalitných chodníkov môžu pomôcť aj normy kvality turistických chodníkov od organizácií ako sú napríklad U.S. National Park Service a U.S. National Forest Service, alebo European Ramblers Association.

ODPORÚČANIE Č. 4: KAPACITY ZÚČASTNENÝCH STRÁN NA VÝSTAVBU CHODNÍKA

Identifikovať, kto sú zainteresované, resp. zúčastnené strany na základe ich kapacity a schopnosti realizovať zlepšenia infraštruktúry na vybraných úsekoch turistického chodníka a riešiť nedostatky v infraštruktúre. S ohľadom na schopnosti a kapacity existuje niekoľko úrovní, počínajúc malými a strednými podnikmi a individuálnymi podnikateľmi, ako sú ubytovacie a reštauračné zariadenia, miestni vlastníci pôdy, cez regionálne neziskové organizácie a mimovládne organizácie, až po opačný koniec spektra, kde sa nachádzajú regionálne agentúry, obce, štátne lesy – LPM Ulič, š.p. a Správa Národného parku Poloniny. Na identifikáciu mechanizmov financovania dostupných na realizáciu turistického chodníka Poloniny a na riešenie nedostatkov v infraštruktúre je potrebné definovať konkrétne kapacity každej zúčastnenej strany. Definovaním kapacít zainteresovaných strán sa ujasnia očakávania v oblasti ich povinností a zodpovedností, a umožní sa strategické plánovanie realizácie jednotlivých prvkov navrhovaného projektu. Rovnako sa stanovia úlohy a realistický časový harmonogram realizácie chodníka Poloniny Trail a doplnenia existujúcich medzier v infraštruktúre. Takýto postup je nevyhnutný z toho dôvodu, že určí objem práce, ktorú sú jednotliví hráči schopní vykonať, a pomôže určiť stratégie na pomoc pri rozvoji kapacít v tých oblastiach, ktoré nimi nedisponujú.

Príklad: výstavba a zlepšovanie chodníka Poloniny Trail je jedným aspektom kapacity, zatiaľ čo údržba a starostlivosť o trasu s cieľom zabezpečiť súlad so štandardmi kvality je druhým aspektom kapacity. Rozdiely v infraštruktúre, ako napríklad nedostatok ubytovacích kapacít a verejných toaliet, sú odlišným súborom priorít. Okrem toho je kapacita vymedzená aj podľa legislatívy: turistický chodník Poloniny Trail predstavuje sieť turistických chodníkov v rámci územia národného parku aj mimo neho, ktorá prechádza cez rôzne línie a typy územia, ako sú napríklad štátne pozemky, hranice miest a obcí a oblasti s rôznymi úrovňami ochrany životného prostredia. Berúc do úvahy tieto skutočnosti, potom definovanie kapacít pomáha vytvárať spoluprácu a zakladať partnerstvá na realizáciu projektu, a na základe kapacity zainteresovaných strán vymedzuje v rámci projektu konkrétne úlohy a míľniky. Definovanie kapacít zainteresovaných strán vytvára pôdu pre organizovanie a koordináciu jednotlivých úloh.

ODPORÚČANIE Č. 5: ORGANIZÁCIA

Identifikovať miestnu organizáciu, ktorá bude koordinovať zúčastnené strany pri realizácii projektu, alebo vypracovať akčný plán na založenie novej organizácie alebo združenia (napríklad ako združenie, ktoré bolo založené pre Lebanon Mountain Trail - Libanonský horský chodník). Táto organizácia by okrem iného plnila nasledujúce funkcie:

1. Koordinácia prác na zlepšovaní chodníka PPT;
2. Koordinácia s miestnymi komunitami v oblasti financovania prác na zlepšovaní chodníka PPT;
3. Tendre / verejné obstarávania na nájdenie externých kapacít v prípade, ak to bude potrebné;
4. Realizácia každého komponentu chodníka PPT (infraštruktúra, služby, marketing a organizácia);
5. Koordinácia so štátnymi lesmi – LPM Ulič, š.p. a Správou Národného parku Poloniny v oblasti prevádzky a údržby.

Zážitkové centrum Poloniny podobne ako organizácia National Outdoor Leadership School (NOLS), ktorá je popísaná vo Výstupnej správe 2, by mohlo mať dvojité funkcie a slúžiť ako Stredisko pre správu turistického chodníka a tiež ako základňa pre budovanie kapacít pre miestnych aktérov, ktorí majú záujem o rozširovanie svojich zručností v oblasti cestovného ruchu v prírodnom prostredí a tiež ako medzinárodné centrum zručností pre pobyt v prírode a vodcovských zručností.

Medzi účastníkov NOLS patria študenti stredných a vysokých škôl, vládne agentúry vrátane agentúry NASA, armády a hasičov. Tento program je tiež voliteľným predmetom v niekoľkých prominentných programoch MBA, ako napríklad na Columbia Business School, Haas School of Business, Wharton a na Yale School of Management. Účast na aktivitách v centrách NOLS, kde prebiehajú vzdelávacie a zážitkové aktivity v prírode zvyčajne trvá od jedného týždňa až do niekoľkých mesiacov. Zážitkové a dobrodružné aktivity prebiehajú pod vedením odborných inštruktorov, ktorí učia účastníkov outdoorové zručnosti, ako sú turistika s plecniakom na chrbte (backpacking), horolezectvo, plavba na kanoe a prežitie v podmienkach divočiny. Expedície sa uskutočňujú v 16 strediskách po celom svete, vrátane východnej Afriky, Indie, Mexika, Nového Zélandu, Patagónie a Škandinávie. Okrem centra v severnom Švédsku, ktoré sa nachádza 210 km nad polárnym kruhom, v Európe neexistujú žiadne iné centrá NOLS. Kratšie výpravy, ako napríklad 14-dňový program plavby na Novom Zélande alebo 14-dňová zážitková expedícia v divočine v Tanzánii, slúžia tiež ako vzdelávacie ponuky v cestovnom ruchu (ďalej len Edu-tourism - „vzdelávací cestovný ruch“).

ODPORÚČANIE Č. 6: FINANCOVANIE A INVESTÍCIE

Pomáhať miestnym zúčastneným stranám pri identifikácii a zabezpečení zdrojov financovania a investovania z verejného a súkromného sektora, najmä zo štrukturálnych fondov Európskej únie. To si vyžaduje monitorovanie vývoja vo finančných a investičných schémach dostupných pre rôzne zúčastnené strany a určenie stratégií spolupráce pri predkladaní návrhov projektov. V praxi sa identifikujú finančné a investičné príležitosti prispôsobené rôznym zložkám projektu. Napríklad zúčastnené strany, ako LPM Ulič, by sa mohli stať hlavným partnerom v projektoch na dobudovanie a zlepšovanie turistických chodníkov, a miestne mimovládne organizácie, alebo malé a stredné podniky by mohli vyhľadávať príležitosti na mikrofinancovanie s cieľom vyriešiť chýbajúce zložky v infraštruktúre ako sú ubytovanie alebo jazdecké kempy. Dôležitým krokom je identifikovať rôzne dostupné možnosti a povinné podmienky účasti v rôznych dostupných programoch financovania.

Rovnako je nevyhnutná efektívna komunikácia na rôznych úrovniach verejnej správy ako sú: obce v rámci regiónu Poloniny, na úrovni Prešovského samosprávneho kraja, teda na regionálnej úrovni, na úrovni ministerstiev alebo štátnych agentúr, ktoré riadia štrukturálne fondy pre rozvojové projekty na vnútroštátnej úrovni. Komunikácia definuje očakávania a pomáha efektívne určovať krátkodobé a dlhodobé vplyvy investícií na existujúce medzery v infraštruktúre a rozvoji cestovného ruchu v regióne. Identifikovanie finančných a investičných príležitostí a súčasná spolupráca s rôznymi úrovňami vlády a zúčastnenými stranami dokáže včas identifikovať aj možné riziká. Nájdenie možností financovania výstavby chodníka PPT však nedokáže zmeniť Poloniny na plne životaschopnú turistickú destináciu, ak sa kvôli nedostatku financií nebudú súčasne alebo ešte v predstihu riešiť nedostatky v súvisiacej infraštruktúre, ako napríklad chýbajúce základné vybavenie (verejné toalety, parkovisko atď.).

ODPORÚČANIE Č.7: MONITOROVANIE VYUŽÍVANIA TURISTICKÉHO CHODNÍKA

Pomôcť Správe národného parku a štátnym lesom so zavedením systému na monitorovanie využívania chodníkov. Patrilo by sem monitorovanie vstupu návštevníkov, registrácia návštevníkov a technológia počítania návštevníkov pri vstupe na turistické chodníky (napríklad automatické počítadlá), prieskumy spokojnosti návštevníkov, objem cestnej premávky, údaje o parkovaní návštevníkov, atď. Súčasnú očakávanú ročnú návštevu, ktoré sa pohybujú medzi odhadovanými 15 000 - 40 000 návštevami, sú vo veľmi širokom rozpätí na to, aby sme z nich mohli vypracovať stratégie a sledovať pokrok. Vypracovanie štatistík využívania turistického chodníka pomôže určiť silné a slabé stránky rôznych marketingových stratégií a rozvoja infraštruktúry, odhalí oblasti zlepšenia a pomôže dokončiť porovnávaciu analýzu s inými destináciami v Slovenskej republike.

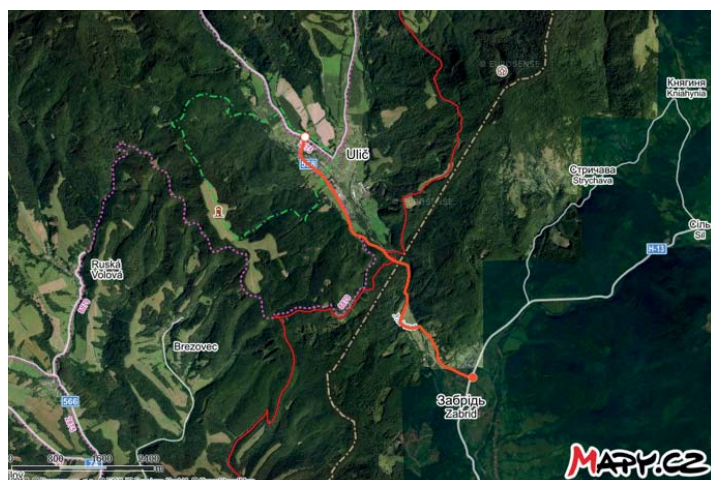
ODPORÚČANIE Č. 8: VÝVOJ PRODUKTOV CESTOVNÉHO RUCHU, PLÁN MARKETINGU A PROPAGÁCIE

Vypracovať a implementovať marketingový plán pre chodník Poloniny Trail, ktorý zahŕňa vývoj produktov, marketing, lobovanie a propagáciu na domácich a vybraných medzinárodných trhoch. Toto odporúčanie by viedlo k zlepšeniu online informácií o národnom parku, ako aj vo vysielaní v médiách a v tlači. Takýto plán by obsahoval aj šírenie informácií kľúčovým cieľovým skupinám (napríklad obyvateľom, potenciálnym návštevníkom, investorom a cestovným kanceláriám).

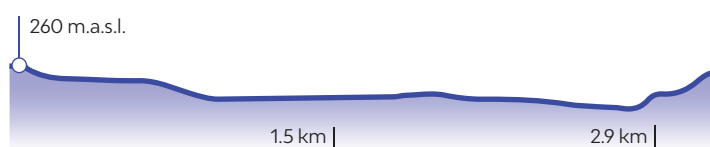
Marketingové aktivity môžu zahŕňať vývoj a zdokonaľovanie produktov cestovného ruchu, športové udalosti, ako napríklad „1 000 Mile Race“, kultúrne podujatia, ako napríklad festival „Rock pod Kameňom“, Dni mesta Snina, súťaže na horských bicykloch, stále populárnejšie behy na turistických chodníkoch, mini-maratóny a súťaže terénnych vozidiel.

Počas prehliadky turistických chodníkov a stretnutí s miestnymi obyvateľmi sa zistilo, že v regióne je veľmi populárna jazda na terénnych vozidlách. Určenie vyhradeného priestoru pre takéto jazdenie mimo územia parku by mohlo pomôcť pri zvyšovaní príťažlivosti regiónu pre špecifické skupiny, ako sú používatelia štvorkoliek alebo motoriek, ako aj pre miestne obyvateľstvo. Sieť chodníkov určených pre terénne vozidlá by sa tiež mohla stať lákadlom pre návštevníkov, ktorí počas svojej dovolenky vyhľadávajú špecifické aktivity. Súčasťou tohto celkového odporúčania by malo byť vyhodnotenie potenciálnych lokalít pre chodníky vyhradené iba pre terénne vozidlá, a to v súlade so zákonmi o územnom plánovaní a vlastníckymi vzťahmi. Rovnako by sa mali zdefinovať subjekty a zúčastnené strany, ktoré budú zodpovedné za implementáciu takejto siete chodníkov.

OBR. 46. Mapa zobrazuje prístup po chodníku medzi Poloninami a Ukrajinou



Distance: 5.846 km Altitude profile: ↗ 107 m ↘ 140 m



ODPORÚČANIE Č. 9: ZLEPŠENIE PRÍSTUPU K OBLASTI MEDZI POLONINAMI, POLSKOM A UKRAJINOU

Vytvorenie prístupu z Poľska by sa mohlo začať štúdiou uskutočniteľnosti, ktorá by sa zaoberala možnosťou rozšírenia úzkorozchodnej železničnej trate Balnica cez hranice do Slovenskej republiky cez obec Vyšná Jablonka, s konečným cieľom v Parihuzovciach, alebo v nejakej inej blízkej lokalite.

Čo sa týka prístupu zo strany Ukrajiny, existuje niekoľko možností, ktoré by mohli zvýšiť pohyb turistov medzi Ukrajinou a Slovenskou republikou, ako aj zvýšiť atraktivitu regiónu pre diaľkových cyklistov. Relatívne jednoduché a uskutočniteľné spojenie by mohlo pokračovať cez Ulič na Ukrajinu, avšak len pre cyklistickú a pešiu dopravu. Cestná infraštruktúra by si vyžadovala iba malé úpravy. Tento úsek navyše schválil

PSK aj regionálne samosprávy. V prípade turistického chodníka Poloniny by sa táto možnosť mala obnoviť, aby sa obe strany prepojili najmä preto, že zdieľajú spoločnú históriu. Ďalším spojovacím bodom s Ukrajinou je spojenie cyklotrasy č. 8879 z Uliča do Ruskej Volovej s Brezovcom. Aj keď existuje prístup k hraničnému prechodu Ublá z Ruskej Volovej, navrhované spojenie by výrazne skrátilo čas cesty a pridalo by Brezovec do siete turistických chodníkov regiónu.

ODPORÚČANIE Č. 10: ROZVOJ REGIONÁLNEHO CESTOVNÉHO RUCHU

Tábory v prírode

V roku 2014 začala miestna športová organizácia VOUK organizovať letný tábor pre mládež zameraný na prežitie v prírode, ako je táborenie v lese a výučba zručností prežitia v prírode. Teraz, keď vstupuje do svojho šiesteho ročníka, sa do tábora prihlásilo viac ako 280 detí vrátane detí z detských domovov. Organizácia sa snaží rozširovať letné tábory so zameraním na rôzne témy, ako napríklad tábor oživovania tradičného spôsobu života v regióne Poloniny, dobrodružné a zážitkové tábory pre rodiny, dobrodružný a zážitkový park v korunách stromov a ďalšie aktivity.

Skutočnosť, že záujem o takúto činnosť v regióne rastie, svedčí o tom, že existuje príležitosť spolupráce s organizáciami ako je VOUK, s inými podobnými organizáciami a regionálnymi zainteresovanými stranami, ktoré by sa mohli podieľať na rozvoji kapacít pre stále zariadenia, ako je detská škola v prírode alebo dobrodružné a zážitkové centrum, ktoré je uvedené v odporúčaní č. 3. Aby sa táto iniciatíva mohla rozvíjať ďalej, je potrebné identifikovať všetky zainteresované strany a posúdiť ďalšie organizačné požiadavky.

Výroba miestnych potravín a propagácia miestnej kuchyne

Región a jeho kultúra sa do určitej miery vymedzujú aj miestnou kuchyňou. Pri navrhovaní stratégie na podporu miestnej výroby potravín a kuchyne je potrebné spolupracovať s lokálnymi výrobcami potravín, oblastnými organizáciami cestovného ruchu (OOCR) a ďalšími relevantnými zainteresovanými stranami. Miestna kuchyňa má svoje špeciality, ako sa uvádza v tejto správe v časti „Nedostatky v infraštruktúre“. Región je sídlom niektorých miestnych výrobcov potravín špecializujúcich sa na výrobky ako sú „tatarčane pirohy“ a sirupy. Tieto príležitosti by sa mohli ďalej rozvíjať tak, aby prospievali nielen cestovnému ruchu, ale aj miestnemu hospodárstvu, a mohli by byť zdrojom hrdosti na tento región.

Trate pre horské bicykle

Rozvíjať trate pre horské bicykle v okolí oblasti Sninské rybníky alebo inde v okolí Sniny. Počet takýchto trás v rámci celej Slovenskej republiky rýchlo narastá a mohli by pomôcť pri zvyšovaní návštevnosti regiónu. Umiestnenie trás v okolí Sninských rybníkov poskytuje ľahký prístup k prírodnému kúpalisku, kempu a k dvom hotelom v okolí. Je potrebné nájsť ideálne miesta pre takúto sieť chodníkov.

Exkurzie na terénnych vozidlách

Počas prehliadky chodníkov a stretnutí s miestnymi obyvateľmi sa zistilo, že populárnou činnosťou v regióne je jazda terénnymi vozidlami. Vyhradenie priestoru mimo územia parku pre chodníky určené pre terénne vozidlá by mohlo pomôcť zvýšiť príťažlivosť regiónu pre špecifické cieľové skupiny, ako sú napríklad jazdci na štvorkolkách alebo terénnych motorkách, ako aj miestne obyvateľstvo. Sieť chodníkov určených pre terénne vozidlá by sa tiež mohla stať lákadlom pre návštevníkov, ktorí počas svojej dovolenky hľadajú konkrétne špeciálne aktivity. Súčasťou tohto celkového odporúčania by malo byť vyhodnotenie potenciálnych lokalít pre chodníky určené len pre terénne vozidlá v súlade so zákonmi o územnom plánovaní a vlastníckymi vzťahmi. Bolo by potrebné určiť aj hlavný subjekt a zúčastnené strany, ktoré by boli zodpovedné za implementáciu tejto siete chodníkov.

ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

Na základe aktivít tímu, ktoré prebehli v júni 2019 - prehliadka trás, mapovanie, stretnutia so zúčastnenými stranami a vyhodnotenie nedostatkov v infraštruktúre - súčasná skromná sieť turistických chodníkov Národného parku Poloniny s ich rozmanitými kultúrnymi a prírodnými atrakciami stačí na to, aby sa dali premeniť na produkt cestovného ruchu a predať na trhu ako destinácia ponúkajúca zážitky a dobrodružstvo, ktorá dokáže pritiahnúť viac návštevníkov z cieľových trhov. Avšak, ako sme popísali a zmapovali v najširšom možnom rozsahu, turistické chodníky v parku vnímané ako sieť trás, sú analógiou ku kúsku syra typu ementál, v ktorom sú tu i tam diery. Tieto medzery, alebo diery treba vyplniť, aby sa objavil celý „kus syra“ a aby destinácia mala všetko, čo má mať. Je isté, že zlepšenia, ktoré zaplnia diery či medzery, sú potrebné. Takéto zlepšenia by ešte viac zatriktívili turistický chodník Poloniny, zvýšili konkurencieschopnosť tejto oblasti. Takéto zlepšenia je potrebné zavádzať vo fázach, podľa kapacity a prostriedkov miestnych zúčastnených strán. Náš tím pozoroval v rámci širokého spektra zainteresovaných strán veľký záujem o realizáciu zmien, ktoré sú potrebné na ďalší rozvoj turistického chodníka Poloniny.

Niektoré zlepšenia už prebiehajú, napríklad obnova vybraných kultúrnych a historických zaujímavostí vrátane drevených kostolíkov z 18. storočia, vojenských cintorínov, obchodnej cesty Porta Rusicca spájajúcej Poľsko a Slovenskú republiku a rozvoja jazdeckých chodníkov. Tieto zlepšenia zatiaľ nestačia na to, aby sa Poloniny transformovali na turistickú destináciu, ktorá spĺňa medzinárodné normy. Aby táto destinácia spĺňala požadované normy, je potrebné zaoberať sa nasledovným:

1. Poskytnúť základné vybavenie ako je parkovanie, verejné toalety a bankomaty.
2. Poskytnúť adekvátnu verejnú dopravu, ktorá bude vybavená nosičmi/stojanmi na bicykle.
3. Poskytnúť podporu vzniku a/alebo obnove reštaurácií, barov a podporiť poskytovateľov ubytovania v Národnom Parku Poloniny.
4. Poskytnúť primerané odpočívadlá v blízkosti turistických chodníkov.
5. Zlepšiť povrchovú kvalitu turistických chodníkov a opraviť alebo vymeniť poškodené značenia chodníkov.
6. Rozširovať znalosti o histórii lesníctva a drevárstva.
7. Zvýšiť cielený marketing a propagáciu.
8. Vybaviť oblastné organizácie cestovného ruchu, aby plánovali a realizovali marketingové a propagačné aktivity.

Vyplnením týchto a ďalších medzier sa môže turistický chodník Poloniny stať medzinárodne konkurencieschopnou vysoko kvalitnou destináciou zameranou na zážitkové pobyty a pobyty spojené so spoznávaním kultúrneho dedičstva. Jedinečná kultúra a kuchyňa, história a prírodná krása národného parku si zaslúžia návštevu aj bez ohľadu na odľahlosť a nedostatočnú rozvinutosť tejto oblasti. Táto výnimočnosť sa musí prezentovať ako jedinečný príbeh tohto miesta, podobne ako sa to úspešne prezentuje v oblastiach, ako sú regióny Malej Fatry a Banskej Štiavnice, ktoré sú uvedené v prílohách. Ak má región záujem dostať sa na ďalšiu úroveň rozvoja cestovného ruchu, bez zlepšenia infraštruktúry to nepôjde. Chodník Poloniny Trail preto možno považovať za kľúčovú iniciatívu na riešenie sociálnych a ekonomických otázok, ktorými sa zaoberá iniciatíva Catching-up Regions. Vo svojej konečnej vízii nie je chodník Poloniny Trail iba iniciatívou v oblasti cestovného ruchu, ale príležitosťou pre celý región, aby diverzifikoval svoje hospodárske činnosti a zapojil do rozvoja regiónu aj miestnych obyvateľov.

Zameranie sa na odstránenie nedostatkov a vyplnenie medzier znamená aj rozvoj a zlepšovanie ponuky produktov, samotného chodníka, ako aj k nemu sa viažucich ponúk. Sem patria najmä:

1. Zlepšenie existujúcich chodníkov pre peších turistov, cyklistov a jazdcov rovnako ako aj rozvoj nových, ktoré sú jasne zmapované.
2. Dobrodružné a zážitkové centrum Národného parku Poloniny, súčasťou ktorého by mohla byť zážitková škola v prírode pre deti a vznik podobného zariadenia, ako je National Outdoor Leadership School v USA.
3. Rozvoj tzv. single tracku pre horské bicykle.
4. Rozvoj špeciálnych ciest pre terénne vozidlá (mimo územia národného parku).
5. Rozvoj lyžiarskych turistických trás pre bežecké lyžovanie pre zimné obdobie.
6. Rozvoj, marketing a propagácia festivalov a športových podujatí.

Doplnenie medzier a odstránenie nedostatkov ako aj rozvoj produktov cestovného ruchu je možný iba vďaka spolupráci s mnohými zainteresovanými stranami v regióne a identifikácii vhodných možností financovania vízie turistického chodníka Poloniny. Záverom možno povedať, že turistický chodník v Národnom parku Poloniny ponúka možnosť nadviazať takúto spoluprácu, doslova a obrazne vyplniť „diery“ a transformovať národný park, ako aj túto časť východného Slovenska, na vysoko kvalitnú a medzinárodne konkurencieschopnú destináciu dobrodružného a zážitkového cestovného ruchu.

PRÍLOHA č. 1:

PRÍKLADY Z INÝCH NÁRODNÝCH PARKOV A CHRÁNENÝCH OBLASTÍ SR

BANSKÁ ŠTIAVNICA—ŠTIAVNICKÉ VRCHY

Kľúčová stratégia:

Mesto a chránená oblasť lákajú návštevníkov pomocou prepájania športových a kultúrnych aktivít.

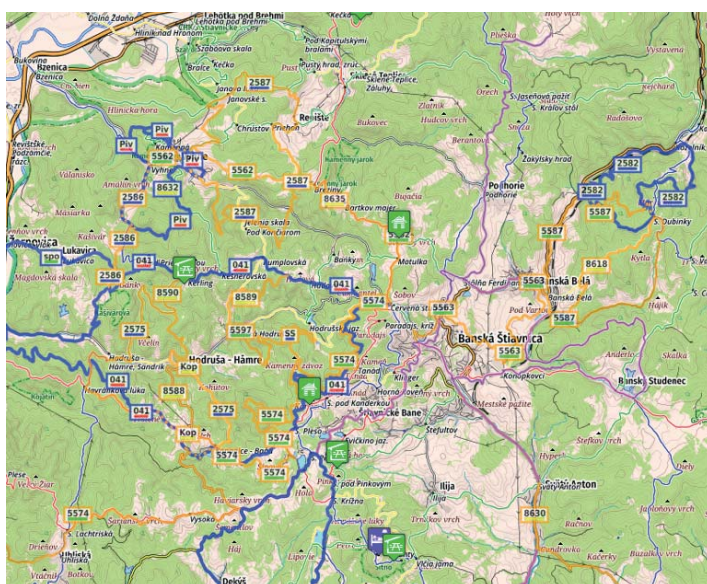
Banská Štiavnica je historické banícke mesto v strede Slovenska a leží v chránenej krajinej oblasti Štiavnické Vrchy (rozloha 77 630 ha). Samotné mesto je zapísané do Zoznamu svetového kultúrneho dedičstva UNESCO a nachádza sa v krásnom údolí uprostred okolitých vrchov. Nad mestom, ktoré sa môže pýšiť prvou a najstaršou baníckou školou na svete a početnými kultúrnymi pamiatkami a atrakciami, sa týči Kalvária. Pre okolie Banskej Štiavnice sú charakteristické typické historické banícke osady, hornatá krajina a unikátny systém tajchov, teda umelo vytvorených vodných nádrží, ktoré dokázali zachrániť baníctvo v tomto regióne. Baníctvo v Štiavnických vrchoch zaniklo už dávno. Dnes je tu hlavným zdrojom príjmov cestovný ruch.

Jedna z najúspešnejších stratégií uplatňovaných v oblasti Štiavnických vrchov spája kultúrny zážitok so športom. Projekt je známy pod názvom „Bajkom k tajchom“. Už pred realizáciou tohto projektu v tejto oblasti existovalo množstvo turistických trás. Spolu s trasami vybudovanými v rámci projektu majú tunajšie značené cyklochodníky celkovú dĺžku viac než 250 km, pričom mnohé z nich majú podobu okruhov alebo sú spojkami medzi inými trasami. Novovybudovaných chodníkov je minimum, pretože väčšina značených cyklotrás vedie po existujúcich lesných cestách a prechádza historicky i kultúrne významnými obcami, pričom v niektorých úsekoch využíva aj cesty pre motorové vozidlá. O údržbu trás sa stará občianske združenie, ktoré zároveň navrhuje trasovanie nových cyklotrás. Jednotlivé trasy prechádzajú mnohými zaujímavými miestami a vedú návštevníkov k rôznym prvkom baníckej infraštruktúry, tajchom a ďalším prírodným i kultúrnym atrakciám.

Trasy pre pešiu turistiku sú dobre trasované i značené. Trasy, na niektorých miestach zdieľané s cyklistami, vedú k významným kultúrnym, historickým a prírodným lokalitám a pamiatkam, vrátane najvyššieho vrchu v regióne, Sitna, na vrchole ktorého sa nachádzajú zručiny starého hradu.

Banská Štiavnica je v letných mesiacoch miestom konania mnohých kultúrnych podujatí a filmových, hudobných či iných umeleckých festivalov. V roku 2019 mesto získalo titul Európske mesto kultúry. Región, ktorému sa podarilo úspešne spojiť kultúrne a prírodné atrakcie, je v súčasnosti jednou z najpopulárnejších turistických destinácií na Slovensku. Región Štiavnických vrchov s Banskou Štiavnicou vo svojom strede, má čo ponúknuť celej škále návštevníkov, nielen turistom vyhľadávajúcim dobrodružné zážitky.

OBR. 47. Mapa znázorňujúca trasy projektu „Bajkom k tajchom“



NP VEĽKÁ FATRA A MALÁ FATRA

Kľúčová stratégia:

Využitie legendy – príbeh legendárneho slovenského zbojníka sa stal zdrojom či námetom mnohých kultúrnych podujatí, atrakcií a aktivít prebiehajúcich v prostredí typických trávnatých holí s jedinečnými skalnými formáciami.

NP Veľká Fatra a Malá Fatra (rozloha 23 262 ha) ležia v centrálnej a severnej časti stredného Slovenska. Z pohľadu cestovného ruchu je NP Malá Fatra omnoho rozvinutejšia než jej južnejšie položený náprotivok. Malá Fatra sa môže pýšiť Vrátnou dolinou, jedným z najobľúbenejších lyžiarskych stredísk v SR. Je to populárna zimná turistická a lyžiarska destinácia, ktorá ponúka rôznorodé lokality vhodné pre bežeckú turistiku (back-country) a skialpinizmus, lyžovanie v lese medzi stromami i nad úrovňou lesa, a pod. Jednoznačne najobľúbenejšou aktivitou v letnom období je pešia turistika. Mnoho turistov zo Slovenska, ale aj zo susedných krajín, vyštartuje z Terchovej alebo zo Zázrivej, a prejdú celý, približne 35 km dlhý hrebeň Malej Fatry tiahnuci sa až k rieke Váh pri Strečne. Sieť turistických chodníkov je v tejto oblasti výborne značená a nanajvýš rôznorodá – ponúka veľa možností jedno- i viacdňových výletov po rôznych trasách, pričom ústrednou destináciou je známa Chata pod Chlebom. Najobľúbenejšou trasou na území NP sú Janošíkove Diery, hlboká rokľina, dnom ktorej preteká rieka. Navyše, Veľký Rozsutec je považovaný za jeden z najkrajších štítov Slovenska.

Cykloturistika a jazda na koňoch sa v regióne stávajú čoraz obľúbenejšími aktivitami. Zázrivá, obec známa výrobou syra, ponúka aj produkty v oblasti agroturistiky či jazdu na koňoch. Podľa monitoringu správy NP do Vrátnej doliny prichádza približne 3 000 návštevníkov denne a najobľúbenejšiu destináciu v parku, Janošíkove diery, navštívi počas dvoch letných mesiacov viac než 100 000 turistov.

Regiónu sa tiež darí propagovať svoje kultúrne dedičstvo. Oblasť preslávil legendárny ľudový hrdina, zbojník Jánošík, ktorý bohatým bral a chudobným dával, a ktorý vždy dokázal umne prejsť svojim prenasledovateľom cez rozum, až do svojho lapenia vo Valašskej Dubovej. Jánošíkovo rodisko, obec Terchová, dokázala šikovne využiť legendu o svojom rodákovi vo svoj prospech pri propagácii rôznych festivalov, podujatí, či celkovej propagácie svojej ponuky v oblasti cestovného ruchu. V Terchovej sa konajú hudobné festivaly, gastronomické podujatia, Janošíkove dni a mnoho ďalších akcií. Podľa štúdie realizovanej Správou národného parku v roku 2016, počet návštevníkov prichádzajúcich do NP konštantne rastie. Prispelo k tomu najmä zlepšenie prístupu na hrebeň okolitých hôr vďaka výstavbe novej lanovky. V regióne nájdeme množstvo ubytovacích zariadení, reštaurácií a barov, čo robí z NP Malá Fatra jednu z najpopulárnejších destinácií dobrodružného cestovného ruchu na Slovensku.

NP NÍZKE TATRY

Kľúčová stratégia:

Známa 95 km dlhá 4-5 dňová trasa v Nízkych Tatrách láka zahraničných turistov.

Národný park Nízke Tatry (rozloha 72 842 ha) je známou turistickou destináciou, ktorá ponúka širokú škálu aktivít v zimnom i v letnom období. Parkom vedie najznámejšia viacdňová trasa v SR, ktorá je lákadlom pre zahraničných turistov, a ktorá zvyčajne začína v Telgárte a končí na Donovaloch. Na prejedenie pohoria Nízke Tatry, ktoré sa tiahne v dĺžke 95 km, je potrebných v priemere 4-5 dní. Pohorím prechádza viacero turistických chodníkov spájajúcich jeho južnú a severnú stranu, ktoré dávajú trase veľkú variabilitu a umožňujú turistom trasu si podľa potreby skrátiť. V obciach na oboch stranách pohoria nájdeme množstvo ubytovacích zariadení, reštaurácií a ďalších služieb. Trasa sa končí na Donovaloch, ktoré sú v jednej z popredných destinácií Slovenska pre lyžovanie v zime a pre pešiu turistiku a cykloturistiku v lete. Navyše, trasa vedie aj cez najväčšie a najobľúbenejšie lyžiarske stredisko v SR, Jasná-Chopok, ktoré turistom ponúka rozmanité služby a možnosti, ako sú reštaurácie, luxusné wellness hotely, chaty, obchody, stánky

so suvenírmi, a pod. Strediská v Jasnej aj na Donovaloch navyše ponúkajú rôzne tematické atrakcie zamerané na rodiny s deťmi – jednou z nich je „Dračia cesta na Chopok“, teda dobrodružná trasa pre rodiny vychádzajúca z legendy o drakovi, ktorý v Demänovskej doline žije a stráži jej poklady. Nájdem tu aj vyhlásené lanové centrum či detské mestečko Donovalkovo, plné „dospeláckych“ hračiek, kde sa deti môžu hrať na dospelých. Nízke Tatry sú jednou z top destinácií tak v zime ako i v lete, so širokou ponukou pre všetky skupiny návštevníkov, od dobrodruhov až po rodiny s deťmi, a s celou škálou zariadení, od tých najbežnejších až po tie najluxusnejšie.

NP MURÁNSKA PLANINA

Kľúčová stratégia:

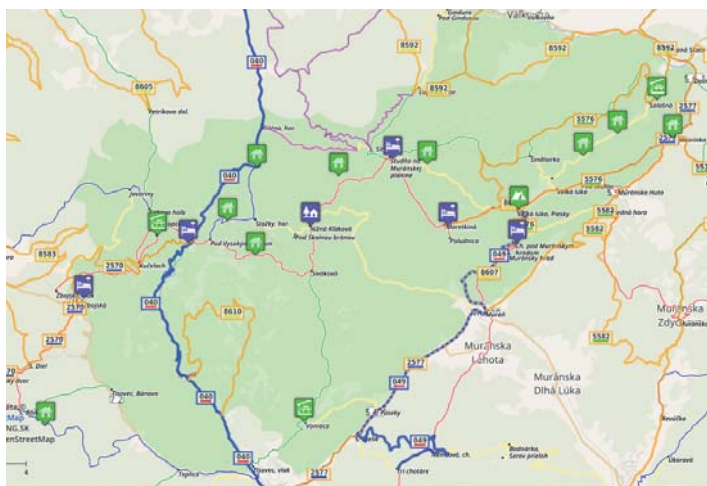
Využitie jedinečných geologických a kultúrnych atribútov na prilákanie návštevníkov.

NP Muránska Planina je najmladším a z pohľadu prístupu aj najodľahlejším národným parkom Slovenska. Jeho jedinečnosť spočíva v jeho geologických podmienkach, pretože sa rozprestiera na jedinej náhornej plošine v SR. Vstupnou bránou do parku sú zrúcaniny Muránskeho hradu, ktoré nájdeme vo výške 935 m.n.m. nad obcou Muráň. Popri tunajších hustých lesoch a rozmanitej faune a flóre je hlavnou atrakciou a zároveň najväčšou raritou parku chov polodivokých koní, ktoré sa v parku pohybujú voľne. Je to plemeno typické pre tento región s názvom Norik muránskeho typu. Podobne ako v prípade zubra v Poloninách, aj v prípade norika muránskeho ide o zvieratá, ktoré v iných častiach SR nenájdeme.

Na území parku existuje množstvo turistických chodníkov spájajúcich severnú a južnú a východnú a západnú časť NP. Početné variácie trás umožňujú návštevníkom zvoliť si turistické okruhy v rôznych smeroch. Park má však aj nedostatky, ktoré je potrebné odstrániť – nedostatočná ponuka ubytovacích služieb, chýbajúce reštaurácie, obchody so športovými potrebami a oblečením, či absencia centrálného prístupového bodu k trasám sú medzerami, ktoré si vyžadujú náležitú pozornosť, ak si park chce zvýšiť svoju atraktivnosť ako turistická destinácia.

Aj keď je prístup k NP Muránska planina relatívne náročný, jeho centrálna poloha robí park dobre dostupným z viacerých veľkých miest SR. Dobre známu atrakciou Muránskej planiny je aj miestny pivovar a rezort na Prednej hore, ktorý, ironicky, susedí so zariadením na liečbu alkoholizmu a iných závislostí. Ďalšou zaujímavou destináciou je Muránska Zdychava so svojimi lazmi, kde miestni obyvatelia žijú v tradičných domoch vysoko v kopcoch, ďaleko od civilizácie. Infraštruktúra NP Muránska planina je podobná tej v Poloninách, no v porovnaní s NP Poloniny je hlavnou výhodou parku jeho pozícia v strede SR.

OBR. 48. Mapa zobrazujúca turistické trasy a cyklotrasy v NP Muránska Planina



PRÍLOHA č. 2:

ZOZNAM NÁRODNÝCH PRÍRODNÝCH PAMIATOK A ATRAKCIÍ V OKRESE SNINA

#	Lokalita	Atrakcia
Na území NP		
1	Jalová	Gréckokatolícky drevený chrám svätého Juraja z r. 1772
2	Kolbasov	PR Ulička PR Bzaná Gréckokatolícky kostol Píla Pamätná tabuľa na pamiatku Židov zavraždených v r. 1945 Vojenský cintorín z obdobia I. svetovej vojny
3	Nová Sedlica	NPR Stučica Najhrubšia jedľa (priemer kmeňa 518 cm) v NP Poloniny sa nachádza v NPR Stučica Kremenec (najvyšší vrch a trojhraničný bod) Drevený zrub Mohyla padlého ruského vojaka A. Gladýša Drevené socha Medová baba Informačné centrum NP Poloniny Slovensko-rusínsky slovník pod holým nebom Zmenšená replika bývalého dreveného kostolíka v Novej Sedlici Rybník/Grófske chyžky Vodopád pod Medovou babou Hlboký potok Vrch Čierťaž
4	Príslop	Vysielač Príslop – 630 m. n. m. – Sedlo Karcaba
5	Runina	Potok Ulička Oreničova skala – Oreničov vodopád (5 m) Židovský cintorín Pútnické miesto Tri studničky Kamenný monolit Vojenský cintorín z I. svetovej vojny – Čišovatýj Panoramatická mapa zobrazujúca miestne atrakcie Miesto pre astronomické pozorovanie
6	Ruský Potok	Drevený kostol sv. Michala archanjela zo začiatku 18. storočia Lány – svahy nad obcou od mája do júna pokryté unikátnymi kvetmi PR Borsučiny Minerálny prameň Náboženské spomienkové miesto pri ceste Vojenský cintorín z I. svetovej vojny – Pod Príslopcom
7	Topoľa	Drevený kostol sv. Michala archanjela z polovice 18. storočia Replika častí starobylého textu písaného cyrilikou z Ostrožnice Expozícia v drevenom kostolíku Vojenský cintorín z I. svetovej vojny Židovský cintorín Park Alexandra Duchnoviča Slovensko-rusínsky slovník pod holým nebom Vzletová plocha pre paraglajding

#	Lokalita	Atrakcia
8	Ulič	Vstupná brána do Polonín Slovensko-rusínsky slovník pod holým nebom Park miniatúr drevených kostolíkov Obranný val Arpádova línia Park pri kaštieli Mergancov kameň Dubová mokraď Vojenský cintorín z I. svetovej vojny Gréckokatolícky kostol PR Uličská Ostrá Poloninská galéria drevených sôch Panoramatická rozhľadňa Holica (360°) Hrob významnej osoby (Alexander Chira ml. (1856 – 1928)) Bývalý notársky úrad z r. 1933
9	Uličské Krivé	Gréckokatolícky drevený chrám z r. 1718 Úkryt ortodoxného mnícha Ichnatija Čokyna (1889 – 1976) Oblazy – prielom dvoch potokov a pomník padlého vojaka Skalný útvar „Tava“ – ukážka zaujímavých flyšových vrstiev Naftový vrt Zdroj tuфу, prvotného štádia procesu vzniku travertínu Diľovanka – ukážka podmenilitových vrstiev 49. rovnobežka NPR Rožok Kováčova lúka
10	Zboj	PR Bahno Riaba skala - vyhladka Vrch Ďurkovec Kvasná voda – termálny minerálny prameň Pseudokrasové jaskyne Bystriansky potok a vodopád NPR Stinská – Májková lúka Výskyt Cichlidy karpatskej PR Stinská slatina Trojrozmerný model meteoritu Kňahyňa (v mierke 1: 2) Vojenský cintorín z I. svetovej vojny Náboženské spomienkové miesto pri ceste z r. 1896
	Stakčín*	*Bývalé obce zaniknuté kvôli výstavbe vodnej nádrže Starina – katastrálne územie obce Stakčín
11	Dara*	Geologická informačná lokalita Vojenský cintorín z I. svetovej vojny
12	Ostrožnica*	Vojenský cintorín z I. svetovej vojny – pod Jalovým
13	Ruské*	Porta Rusica – starobylá obchodná cesta Ruské Sedlo – hraničný priechod Minerálny prameň Cirochy Pomník osloboditeľom Ivan'kov Čertež – vyhladka PR Šípková Dlhá lúka – vyhladka Pseudokrasová jaskyňa Rupa Bývalú kláštor Monastyr Ruské Malá Riaba skala PR Ruské NPR Pod Ruským Vojenský cintorín z I. svetovej vojny – pri cerkvi Vojenský cintorín z I. svetovej vojny – Ruské NPR Pľaša
14	Starina*	Vodná nádrž Starina Vyhladka nad vodnou nádržou Starina Beskydský panteón PR Gazdorán Ortodoxný kostol Panny Márie Ochrankyne Neskorobarokový kaštieľ z 18. storočia Historický park pri kaštieli Barankov most úzkokoľajky Vojenský cintorín z I. svetovej vojny č.1 Vojenský cintorín z I. svetovej vojny č.2 PR Grúnik
15	Smolník*	Vojenský cintorín z I. svetovej vojny
16	Veľka Poľana*	Vojenský cintorín z I. svetovej vojny s rotundou Vojenský cintorín z I. svetovej vojny – Predný Hodošik Prameň Oresta Dubaya

#	Lokalita	Atrakcia
17	Zvala*	PR Stružnická dolina Vojenský cintorín z I. svetovej vojny
Mimo územia NP		
18	Čukalovce	Najstarší kamenný gréckokatolícky chrám v SR
19	Dúbrava	Tri chránené stromy – dub zimný, ľaliovník tulipánokvetý a borovica hladká
20	Belá nad Cirochou	Kostol sv. Anny Vodný mlyn Kaštieľ
21	Hostovice	Hostovický Kremenec – bývalý trojhrančný bod medzi Nemeckom, Maďarskom a Slovenskom Vojenský cintorín z I. svetovej vojny Zvonica
22	Hrabová Roztoka	Gréckokatolícky drevený chrám svätého Bazila Veľkého z 18. stor. PR Roztoky
23	Kalná Roztoka	Gréckokatolícky drevený chrám svätého Jána Krstiteľa NPR Havešová
24	Kolonica	Astronomické observatórium na Kolonickom sedle Roklina Šponáreň
25	Ladomírov	Významné nálezisko minerálov Gréckokatolícky Chrám Ochrany Presvätej Bohorodičky z r. 1890
26	Osadné	PR Hlboké PR Udava Krypta a vojenský cintorín z I. svetovej vojny Balnica – turistický chodník a hraničný priechod Železničná stanica Balnica – úzkorozchodná trať Minerálny prameň Udavy Balnica – cintorín Bobrie hrádze na slovensko-poľskej hranici Astronomické observatórium
27	Parihuzovce	Gréckokatolícky Chrám narodenia Presvätej Bohorodičky z r.1801
28	Ruská Volová	Ortodoxný Chrám Narodenia sv. Jána Krstiteľa
29	Snina	Rollovský kaštieľ Historický park Fontána so sochou Herkula Židovský cintorín Pomník vojakom padlým v 1. svetovej vojne Kaplnka Panny Márie Sedembolestnej Vojenský cintorín z I. svetovej vojny – Giglovo
30	Stakčín	Kamenné silo Archeologické nálezisko Valal Pozostatky tradičných sklárskych dielní v údolí Chotinky Chodník k úzkorozchodnej železničnej trati Stakčín – Strihovce Budova hraničnej stráže Základná škola 'Ovoda' Obranný val a opevnenie 'Arpádova línia' Valcovňa Hroby významných osôb (Anča Jaburová [1898 – 1984], Juraj Kolynčák [1909 – 1984] a Jenó Banffy de Lossonczi [1894 – 1914]) Pomníky a pamätníky (A. Duchnoviča, vojakov padlých v I. a II. svetovej vojne, občanov vysťahovaných z obcí zaplavených pri výstavbe vodnej nádrže Starina) Pamätné tabule významných historických osobností (Anča Jaburová and Juraj Kolynčák)
31	Šmigovec	Gréckokatolícky Kostol Nanebovstúpenia Pána
32	Ubla	Vojenský cintorín z I. svetovej vojny Miesto niekdajšieho dreveného chrámu s pútnickým miestom pri ceste z r. 1907 Bývalý notársky úrad z 19. storočia Židovský cintorín Pivnica Árona Mermensteina Lacanyčova škola Dom mäsiara Jutku Tradičná ľudová architektúra (domy, pivnice) Pomníky a pamätníky (10. výročie vzniku Československa, pamätník vojakov padlých v II. svetovej vojne, pamätník židovských obyvateľov Uble padlých v II. svetovej vojne)
33	Zemplínské Hamre	Tradičné ľudové domy Hámorský chodník Turistický chodník na Morské Oko

PRÍLOHA č. 3:

ZOZNAM PRÍSTREŠKOV, ÚTULNÍ A ODPOČÍVADIEL NA ÚZEMÍ NP

Lokalita	Súradnice GPS	Typ	Je v okolí zdroj vody?
Vodná nádrž Starina	49.0426167N, 22.2615978E	Odpočívadlo	Nie
Ruské	49.1079831N, 22.3473708E	Odpočívadlo	Áno
Ruské	49.1077800N, 22.3617525E	Odpočívadlo	Áno
Ruské sedlo	49.1438303N, 22.3334603E	Útulňa	Áno
Runina	49.0788997N, 22.4007444E	Útulňa	Nie
Runina	49.0733592N, 22.4053733E	Odpočívadlo	Nie
Runina	49.0750422N, 22.4081528E	Odpočívadlo	Nie
Runina	49.0709531N, 22.4065011E	Odpočívadlo	Nie
Runina	49.0660033N, 22.3945239E	Odpočívadlo	Áno*
Topoľa	49.0469669N, 22.3553581E	Odpočívadlo	Áno**
Topoľa	49.0271494N, 22.3536725E	Odpočívadlo	Áno
Príslop	49.0377219N, 22.3317022E	Odpočívadlo	Áno**
Príslop	49.0400553N, 22.3230433E	Odpočívadlo	Áno**
Ulič	48.9823731N, 22.3965906E	Odpočívadlo	Nie
Cisna (SK/PL)	49.1030000N, 22.4589333E	Odpočívadlo	Nie
Sedlo pod Čieťažou	49.0876928N, 22.5014222E	Útulňa	Áno
Nová Sedlica	49.0559147N, 22.5094486E	Útulňa	Áno
Nová Sedlica	49.0464378N, 22.5148400E	Odpočívadlo	Áno
Nová Sedlica	49.0425458N, 22.5129544E	Odpočívadlo	Áno
Zboj	49.0231553N, 22.4780728E	Útulňa	Áno
Ruská Volova	48.9640956N, 22.3758450E	Odpočívadlo	Nie
Stakčínska Roztoka	49.0026183N, 22.2842431E	Odpočívadlo	Áno**

*Áno, ale je potrebná úprava zdroja. **K dispozícii iba zakúpením v miestnych potravinách.

PRÍLOHA č. 4:

ZOZNAM UPRAVENÝCH PRAMEŇOV V NP POLONINY

Lokalita	Súradnice GPS
Pčoliné	49.0730333N, 22.1729994E
Cirochy – Ruské sedlo	49.1440967N, 22.3348989E
Cirochy – Ruské sedlo	49.1439500N, 22.3338833E
Ruské	49.1063939N, 22.3505558E
Porta Rusica	49.1383711N, 22.3302981E
Runina – pútnické miesto (3 pramene vedľa seba)	49.0827556N, 22.4184731E
Plaša	49.1150936N, 22.3974939E
Plaša	49.1096794N, 22.4046064E
Rabia Skala	49.1006600N, 22.4481500E
Sedlo pod Čierťažou	49.0872833N, 22.5020833E
Kremenec	49.0876247N, 22.5651739E
Kremenec	49.0853500N, 22.5640667E
Nová Sedlica	49.0482067N, 22.5397897E
Nová Sedica	49.0516639N, 22.5126528E
Zboj	49.0229269N, 22.4778728E
Príslop	49.0400453N, 22.3230850E
Topoľa	49.0271394N, 22.3536200E

PRÍLOHA č. 5:

LINK NA ONLINE MAPU ZNÁZORŇUJÚCU JEDNOTLIVÉ ODPORÚČANIA PRE INFRAŠTRUKTÚRU TRASY POLONINY TRAIL

<https://en.mapy.cz/s/3utxH>

Viac než 80 navrhovaných doplnení či opráv infraštruktúry (značky, prístrešky, rozhľadne, servisné stanice pre bicykle, mosty a ďalšie prvky infraštruktúry) sú na online mapovacej aplikácii zobrazené prehľadnejšie, než ako keby sme uviedli ich GPS súradnice. Prehľad odporúčaných intervencií nájdete na online mape, adresu ktorej uvádzame vyššie.

PRÍLOHA č. 6:

HISTÓRIA A ŠPECIFIKÁ JAZDECKEJ TURISTIKY

TYPY JAZDECKEJ TURISTIKY

- 1. Vychádzky na koni:** základ jazdeckej turistiky. Jedná sa o jazdenie v teréne trvajúce 1 – 4 hodiny, pri ktorom sa prekonáva vzdialenosť 7 – 30 km, pričom vychádzky majú pohybovú, technickú a poznávaciu zložku. Pri vychádzkach jazdci získavajú viac skúseností v sedle a upevňujú si základy jazdeckého umenia v prírodnom prostredí, a zároveň tým koňom poskytujú istú formu rehabilitácie. Pokiaľ sú naplánované prestávky, vychádzky si nevyžadujú žiadne špeciálne vybavenie pre koňa – v takom prípade stačí ohlávka a uzda.
- 2. Výlety a túry:** v podstate sa jedná o celodenné vychádzky, pri ktorých sa prekonáva vzdialenosť 30 – 70 km, a ktoré majú rovnaké zložky (pohybovú, technickú a poznávaciu). Vo výbave koňa a jazdca nesmie chýbať lekárnička, plášť do dažďa, uzda a vazák.
- 3. Putovanie:** spojenie niekoľkých celodenných túr do jedného celku. Organizované je hviezdicovo alebo reťazovo. Reťazové putovanie je náročnejšie, nakoľko si vyžaduje transport výbavy potrebnej počas celej doby putovania, keďže cieľ cesty je každý deň niekde inde. Pri hviezdicovom putovaní sa každý deň vychádza zo základného tábora na rôzne trasy, pričom jazdci sa vždy na konci dňa vracajú do základného tábora. Oba typy putovania sa považujú za náročnú formu jazdeckej turistiky.

VÝBER KONÍ PRE JAZDECKÚ TURISTIKU

Jazdecká turistika a rekreačné jazdenie patria k tým nevelkému počtu aktivít, ktoré umožňujú využívať kone, ktoré sa nehodia na prácu alebo na športové aktivity. Jazdecká turistika a rekreačné jazdenie tak poskytujú možnosť, ako zachrániť od vyhynutia plemená, ktoré nie sú vhodné ako ťažné či športové kone.

Rozhodujúcim faktorom je povaha koňa, ktorá musí byť pokojná a vyrovnaná. Kôň nesmie byť nervózny či agresívny a nesmie kopať. Pre jazdeckú turistiku je charakteristický pohyb v prírode. Kôň preto musí byť agilný, musí mať zdravé nohy a silné kopytá, musí byť dobre živý a v jedle nesmie byť vyberavý.

Vzhľadom k uvedeným skutočnostiam sa neodporúča na jazdeckú turistiku používať ušľachtilé plemená koní, ktoré si zvyčajne vyžadujú náročnú starostlivosť. Okrem toho by kone nemali byť veľmi vysoké, pretože pri jazdeckej turistike musia jazdci často nasadať na koňa alebo z neho zosadať, preto sú nízke kone vhodnejšie. Na jazdeckú turistiku sa nehodia valachy, kobyly ani žrebce. Ideálnymi plemenami na jazdeckú turistiku v Poloninách sú huculy a araby, ktoré vynikajú svojou vytrvalosťou, nevyžadujú si náročnú starostlivosť a ľahko sa prispôbujú aj zhoršeným alebo meniacim sa podmienkam, sú prispôsobivé. Navyše, spomínané plemená sú veľmi trpezlivé.

ČO JE POTREBNÉ ZVÁŽIŤ PRI JAZDENÍ VO VOĽNOM TERÉNE

- 1. Jazdenie v skupine:** Veľkosť skupiny je veľmi dôležitá, pretože platí, že čím väčšia je skupina jazdcov, tým pomalšie sa pohybuje. Optimálny počet jazdcov v skupine je 3 až 5.
- 2. Jazdecké formácie:** Jazdí sa v zástupe, vo dvojiciach alebo v skupinách. Jazdci by nemali byť blízko seba, je dôležité dodržiavať bezpečné rozstupy, skupinu musí viesť skúsený jazdec a skúsenejší jazdec by mal ísť aj na konci skupiny. Bezpečný rozstup znamená, že jazdec pomedzi uši svojho koňa vidí koniec chvosta alebo kopytá koňa idúceho pred ním/ňou.
- 3. Pokyny hlavného jazdca (sprievodcu):** Zdvihnutá pravá ruka signalizuje varovanie; ruka ukazujúca vpred znamená, že jazdci sa majú pohybovať naznačeným smerom; ruka vystretá vpravo znamená zmenu smeru jazdy doprava; pravá ohnutá ruka naznačuje zmenu smeru jazdy doľava. Zdvihnutá ruka so zaťatou pästou opakovane prítahovaná k hrudi a späť znamená, že jazdci sa majú prikrčiť. Zakrúženie pravej ruky nad hlavou znamená, že je treba nadváľať. Kývanie pravou rukou smerom vzad signalizuje príkaz zastaviť a na prekážky na trati sprievodca upozorňuje tak, že na nich ukáže prstom. Ak niektorý z jazdcov stratí svojho koňa, skupina sa musí zastaviť. Pri pohybe po cestných komunikáciách platia pravidlá cestnej premávky.

ČO JE POTREBNÉ ZVÁŽIŤ PRI POHYBE VO VOĽNOM TERÉNE

- 1. Pohyb na krátke vzdialenosti:** Krátka vzdialenosť znamená 5 – 30 km. Prijateľný je klus a cval, nie však trysk – ten do otvoreného terénu nepatrí. Na rovine sa strieda klus a jazda krokom (5 – 10 min. klus, 10 – 15 min. krok). Cvať sa môže na vhodných miestach vždy na 2 - 3 minúty. Odporúča sa necvať opakovane v rovnakých úsekoch trasy, pretože kone si ľahko vytvárajú asociácie, čo môže neskôr menej skúseným jazdcom spôsobiť problémy s ovládaním koňa. Je potrebné vyhýbať sa hustým lesným porastom a miestam s poľnohospodárskymi plodinami.
- 2. Príprava výletu:** Prekonanie 1 km vzdialenosti trvá krokom 10 minút, klusom 5 minút a cvalom pribl. 2,5 – 3 minúty. V mierne vlnitom teréne je za hodinu možné prekonať vzdialenosť pribl. 7 – 7,5 km. Celková vzdialenosť, ktorá sa v spomínanom teréne dá prejsť za deň, je teda v rozmedzí 30 – 65 km, v závislosti na zložitosti terénu a prekážok v ňom.
- 3. Ľahká trasa:** Celková doba trvania denného výletu je približne 8 hodín, priemerná rýchlosť je 7 km/h. Každých šesť dní musia mať kone prestávku minimálne 24 hodín.
- 4. Stredne ťažká trasa:** Celková doba trvania denného výletu je pribl. 6 hodín, priemerná rýchlosť je 5 km/h. Každých päť dní musia mať kone prestávku minimálne 24 hodín.
- 5. Ťažká trasa:** Celková doba trvania denného výletu je 5 hodín, priemerná rýchlosť je 4 km/h. Každé tri dni musia mať kone prestávku minimálne 24 hodín.

DESATORO JAZDECKEJ ETIKETY A BEZPEČNOSTI

1. Je dôležité uvedomiť si, že keď vysadnete na koňa, stáva sa z vás nová bytosť. Vaša výška i hmotnosť sa povážlivo zvýši a vaša rýchlosť predčí vaše doterajšie schopnosti.
2. Nikdy neriskujte náročný terén alebo situácie, pretože v tom nie ste sami, ale musíte vziať do úvahy aj prítomnosť silného zvieraťa.
3. Nezabúdajte na etologické charakteristiky vášho koňa – plachosť a stádový inštinkt. Pokoj a rovnováha sú dôležité. Nemáme šancu koňa premôcť.
4. Nežiadajte od koňa viac, než je schopný dokázať.
5. Ak sa vy postaráte o koňa, kôň sa postará o vás.
6. Nestráčajte ostražitosť. Nepožívajte alkoholické nápoje pred ani počas výletu či putovania.
7. Pred jazdou si skontrolujte výstroj, sedlo a jeho príslušenstvo, nohy, kopytá a podkovy koňa. Dôsledne sa vyhýbajte stĺpom vysokého napätia. Elektrický prúd sa z preťaženej siete môže cez poistky dostať do zeme. Kone sú na elektrické napätie extrémne citlivé a ublížiť im môže aj prúd, ktorý človek cez podrážku topánok ani nepocíti.
8. Udržiavajte bezpečnú vzdialenosť medzi koňmi v skupine, a to aj počas odpočinku. Pri cvale sa jazdci neprebiehajú.
9. Využite každú príležitosť učiť sa. Vždy sa môžeme od iných naučiť niečo nové, bez ohľadu na to, koľko skúseností máme za sebou. Ak si to nedokážeme s pokorou priznať, sme stratení.
10. Snažte sa byť úplne sebestační, no, na druhej strane, buďte pripravení a ochotní pomôcť iným, ktorí to potrebujú. Zlepšujte svoju fyzickú kondíciu.

BEZPEČNÉ UVÄZOVANIE KONÍ

Jazdec je povinný ovládať niektoré uzly, ako napr. farmársky alebo bezpečnostný uzol. Jazdec by mal poznať štandardné jazdecké uzly a ich použitie v rôznom počasí a teréne. K ďalším bežným uzlom patrí dračí, kozácky a kumanov uzol. Uzly je potrebné viazať na uzdu, pretože lano uviazané okolo konskej šije znamená nebezpečenstvo uškrtienia.

VZOROVÉ ITINERÁRE JAZDECKEJ TURISTIKY

Klienti si často jazdeckú dovolenku predstavujú tak, že sa za pár dní alebo za týždeň naučia jazdiť na koni a tiež absolvujú viacdňové putovanie. Skúsený a zodpovedný sprievodca takúto požiadavku odmietne, pretože v prípade jazdcov – začiatočníkov to nie je ani bezpečné ani možné.

Realistické očakávania od jazdeckého itinerára zahŕňajú:

1. **Klienti – skupina 1:** Klienti, ktorí už majú skúsenosť s jazdeckou turistikou a hľadajú dovolenku na koňoch zahŕňajúcu organizované denné výlety a vychádzky. Táto skupina nepredstavuje problém z hľadiska schopností či zručností, celé je to vec dobrej organizácie a logistického plánovania. Tento typ skupiny však kladie vyššie nároky na prípravu koní a na ich fyzickú pripravenosť. Pri takejto skupine je pre výber jednotlivých alternatív jazdeckej turistiky rozhodujúca kvalita dostupného vybavenia a organizačné možnosti.
2. **Klienti – skupina 2:** Začínajúci jazdci, ktorí majú záujem zlepšiť svoje schopnosti a jazdecké zručnosti účasťou na denných výletoch a vychádzkach. Pri tejto skupine je pred prechodom do otvoreného terénu potrebné venovať niekoľko dní zlepšovaniu jazdeckých zručností a návykov klientov v kontrolovanom prostredí. Týždenný itinerár by mohol vyzeráť napríklad nasledovne:

- 1. deň: Rozdelenie klientov podľa úrovne zručností a skúseností. Opakovanie nasadzovania postroja, sedla, starostlivosti o koňa, nakladania a balenia sedlových brašní, a pod. Prvý deň slúži aj na zoznámenie sa s ďalšími jazdcami a koňmi.
- 2. deň: Tréning lonžovania.
- 3. deň: Teória a prax jazdenia, základné jazdecké pozície a metódy.
- 4. deň: Príprava výletu/vychádzky.
- 5. deň: 40 – 50 km okruh pri rýchlosti 7 km/h; večer posedenie pri ohni a prebratie dňa, príprava na nasledujúci deň.
- 6. deň: 30 – 40 km okruh pri rýchlosti 6 km/h, po návrate príprava na nasledujúci deň.
- 7. deň: 20 – 30 km okruh pri rýchlosti 5 km/h.

- 3. Klienti – skupina 3:** Klienti, ktorí nemajú žiadnu skúsenosť s jazdením, no chcú sa to naučiť. Profesionálny jazdecký inštruktor alebo sprievodca dokáže nastaviť realistické očakávania aj u tejto skupiny klientov a pripraviť zaujímavý itinerár s obmedzeným objemom jazdenia. Táto skupina klientov nejazdí vo voľnom teréne. Z pohľadu trpezlivosti a času potrebného na tréning ide o najnáročnejšiu skupinu. Typický program pre týchto klientov zahŕňa prvé tri dni, keď sa klienti učia, ako sa sedí na koni, teóriu a prax jazdenia, jazdeckú etiketu, zásady bezpečnosti a ďalšie základné vedomosti a zručnosti. Nasledujúce dni sú venované zvládnutiu kontroly koňa, pri ktorom kráčame. Ostávajúce dva dni sú určené na prechádzky krokom s možnými úsekmi, na ktorých kôň klusá.
- 4. Klienti – skupina 4:** Skúsení alebo profesionálni jazdci s vlastnými koňmi. Certifikovaný inštruktor pripraví zaujímavú trasu a zhostí sa úlohy sprievodcu.

POZNÁMKY

1. Svetová banka: ODOMKNUTIE ENDOGÉNNÉHO POTENCIÁLU CESTOVNÉHO RUCHU NÁRODNÉHO PARKU POLONINY A OKRESU SNINA V SLOVENSKEJ REPUBLIKE, 2019. Dostupná v elektronickej verzii na: <https://www.po-kraj.sk/sk/samosprava/kompetencie-psk/regionalny-rozvoj/catching-up/k4-rp/>
2. Sú to Tatranský národný park (TANAP), Národný park Nízke Tatry (NAPANT), Pieninský národný park (PIENAP), Národný park Poloniny a Národný park Slovenský raj.
3. Program starostlivosti o Národný park Poloniny na roky 2017–2026, Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Banská Bystrica, Správa Národného parku Poloniny, Stakčín, s. 13.
4. Tamtiež.
5. Pozn.: Väčšina cyklotrás, najmä v severnej časti parku medzi Ruským a Osadným, je vhodná aj pre jazdecký cestovný ruch.
6. North County National Scenic Trail, A Handbook for Trail Design, Construction, and Maintenance (Príručka pre projektovanie, výstavbu a údržbu turistických trás), U.S. National Park Service, august 1996, s.5.
7. Toto pozorovanie vychádzalo z výskumu uskutočneného v hoteli Scandic Nidelven v nórskom Trondheime, ktorý 11 rokov po sebe získal ocenenie Najlepšie hotelové raňajky a láka návštevníkov z celého sveta hlavne vďaka miestnym potravinám. Hotel nakupuje potraviny od miestnych dodávateľov, ktorých produkty nie je jednoduché nájsť v iných regiónoch krajiny. Potraviny sa stali hlavnou pridanou hodnotou zážitku z hotela a mali pozitívny vplyv na miestne hospodárstvo aj tým, že boli stanovené štandardy pre logistiku a výrobu, ktoré zefektívni proces dodávok medzi dodávateľmi a hotelom až ku koncovému zákazníkovi. To nakoniec umožnilo miestnym dodávateľom rozšíriť ich predaj aj smerom k iným špecializovaným predajcom. (zdroj: <https://ruralis.no/en/2016/12/07/local-food-as-a-tourist-attraction/>).

