

PETER MARIOT

METODICKÉ ASPEKTY HODNOTENIA SELEKTÍVNYCH  
PREDPOKLADOV CESTOVNÉHO RUCHU

Peter Mariot: Methodical aspects of evaluating the selective presuppositions of touristic movement. *Geografický časopis*, Bratislava 1973, XXV, 3; 7 Figures, 10 lit. cit.

The author starts from his previous works (3, 4, 6) devoted to the methodical aspects of the geographical research on tourism. On the example of western Slovakia, he demonstrates the principles of a functional-chorological approach to the estimation of suppositions for the touristic movement. This approach facilitates to follow the tourism as a dynamic phenomenon and to consider not only the region of its occurrence, but also the areas in which the impulses for participating in the touristic movement, and its relations between the poles and selective presuppositions, become formed.

## 1. ÚVOD

Neustály vzrast aktuálnosti problematiky cestovného ruchu v politickej, sociálnej, ekonomickej a v neposlednej miere aj v geografickej sfére podmieňuje rozširovanie úsilií po dôkladnejšom poznaní cestovného ruchu, jeho podstaty, predpokladov, štruktúry, vlastností a pod. V geografii cestovného ruchu ilustruje podobný trend nielen vzrastajúci počet príspevkov, ale tiež stále intenzívnejšie hľadanie nových ciest, ktoré vedú k spoznaniu geografických črt cestovného ruchu. Napriek tomu, že obdobie hľadania nových metodických postupov je pomerne krátke, vzniklo už viacero prác rôzneho rozsahu, ktoré — ako to v najkompletnejšej podobe ilustruje príspevok K. Rupperta a J. Maiera (8) — pristupujú k hodnoteniu geografických aspektov cestovného ruchu z odlišného hľadiska a odlišným spôsobom.

Jednou z možných orientácií pohľadu na komplex otázok súvisiacich s oceňovaním predpokladov cestovného ruchu je funkčno-chorologický prístup k ich hodnoteniu. Jeho zásady boli širšie rozvedené v článku *Funkčné hodnotenie predpokladov cestovného ruchu ako podklad pre vytvorenie priestorového modelu cestovného ruchu* (3). Vyúsťuje do vytvorenia priestorového modelu cestovného ruchu, formovaného vzťahom pólov lokalizačných a selektívnych predpokladov cestovného ruchu. Výsledky aplikácie prvej časti navrhovaného postupu (3), ktorú reprezentuje hodnotenie lokalizačných predpokladov cestovného ruchu, prináša príspevok uverejnený v *Geografickom časopise* (4) a nepublikovaná práca (6).

Druhú časť predstaveného metodického postupu tvorí komplex otázok, ktoré súvisia s hodnotením selektívnych predpokladov cestovného ruchu. Toto hodnotenie — vyúsťuje

do vymedzenia pólov selektívnych predpokladov a určenia základných rozmerov ich vplyvov. Predkladaný príspevok nadväzuje na oba predchádzajúce (3, 4). Ponúka detailnejšie rozvedenie úvah o možnostiach hodnotenia selektívnych predpokladov cestovného ruchu a ich aplikáciu na území západného Slovenska.

## 2. VŠEOBECNÉ ZÁSADY HODNOTENIA SELEKTÍVNYCH PREDPOKLADOV CESTOVNÉHO RUCHU

Na rozdiel od lokalizačných predpokladov cestovného ruchu, ktorých komponenty boli častejšie objektom štúdia autorov geografických výskumov, skupina selektívnych predpokladov cestovného ruchu zahŕňa činitele, ktorým sa zatiaľ venovalo iba málo pozornosti. Súvisí to nepochybne so skutočnosťou, že ťažiskové oblasti ich výskytu tvoria protipól územiám s intenzívnym výskytom návštevnosti, na ktoré sa predovšetkým sústreďovala pozornosť odborných výskumov. Preto je vhodné stručne si všimnúť charakter a štruktúru tejto skupiny predpokladov cestovného ruchu najskôr na všeobecnej úrovni.

Selektívne predpoklady dokumentujú spôsobilosť spoločnosti zúčastniť sa na cestovnom ruchu. Z ekonomického hľadiska určujú povahu a objem dopytu, takže ich regionálne nakoopenie formuje vznik oblastí dopytu, t. j. ekonomických protipólov oblastí spotreby. Podobné oblasti možno vyčleniť za pomoci hodnotenia sociálnych, hospodárskych, sídelných a politickosprávnych činiteľov. Pri lokalizačných predpokladoch, ako aj v rámci skupiny selektívnych predpokladov možno na vyjadrenie ich vhodnosti použiť niekoľko identifikačných ukazovateľov. Pri voľbe týchto ukazovateľov sa dá vychádzať z výsledkov pozorovaní závislosti medzi objemom účasti obyvateľstva na cestovnom ruchu a hodnotou niektorých údajov zo sociálnej, hospodárskej a sídelnej sféry.

Uvedené výsledky ukazujú, že účasť na cestovnom ruchu určujú predovšetkým dve skupiny činiteľov — sídelné a sociálne.

Existencia intenzívne urbanizovaných území s vysokou hustotou obyvateľstva formuje základný podnet účasti cestovného ruchu. V súvislosti s tým nadobúdajú pri štúdiu selektívnych predpokladov cestovného ruchu osobitný význam údaje o priestorových rozdieloch v stupni urbanizácie, v charaktere zástavby, bytového fondu a v hustote obyvateľstva, ktoré formujú hlavné črty výberu účastníkov cestovného ruchu na chorologickej úrovni.

Sociálne odlišnosti zasa pôsobia ako selektívny činiteľ v demografickej sfére. Z nich majú osobitný význam predovšetkým údaje o dĺžke a časovom rozložení (krátkodobom a dlhodobom) pracovného voľna obyvateľov, o výške ich príjmov a niektoré charakteristiky odvodené z týchto údajov. Tieto údaje do určitej miery ilustrujú aj rozdiely v psychológii obyvateľstva z aspektu jeho účasti na cestovnom ruchu, ktoré tak isto patria ku skupine selektívnych predpokladov cestovného ruchu (súčasne však tiež k najmenej presondovaným témam).

Z uvedených konštatovaní vyplýva, že pri zisťovaní charakteru a rozdielov v priestorovom rozšírení selektívnych predpokladov cestovného ruchu treba si všimnúť:

A. Stupeň urbanizácie krajiny; predovšetkým celkovú hustotu sídelnej siete a veľkosť jej jednotlivých prvkov. Čím je sídelná sieť hustejšia, resp. čím sú jej prvky väčšie, tým intenzívnejšie sú podnety vyvolávajúce účasť ich obyvateľstva na cestovnom ruchu. V súvislosti s tým nadobúdajú ako územia s priaznivými selektívnymi predpokladmi pre cestovný ruch osobitný význam husto osídlené, najmä priemyselné oblasti, mestá a aglomerácie.

B. Charakter zástavby sídiel — vzhľadom na pomer zastavanej plochy a celkovej plochy katastra obce, resp. na prevažujúci charakter bytového fondu obyvateľstva (podiel nájomných domov, viacpodlažných domov). Čím väčšiu rozlohu zaberajú zastavané plochy, tým intenzívnejšie sú podnety pre účasť obyvateľov na cestovnom ruchu. Rovnako prevaha viacpodlažných domov a sídlíštnej výstavby podnecuje zvýšený záujem obyvateľov o cestovný ruch.

C. Hustotu zaľudnenia — v jej všeobecnom vyjadrení (hustota obyvateľov na 1 km<sup>2</sup>) aj podľa špecifických ukazovateľov (hustota obyvateľov vo vzťahu k rozlohe zastavanej plochy, k rozlohe obytnej plochy, k rozlohe oddychových plôch v intraviláne mesta a iné). Čím vyššie sú hodnoty týchto údajov, tým viac stúpa aj záujem obyvateľov o cestovný ruch.

D. Dĺžku a časové rozloženie voľného času obyvateľstva. Hodnoty tohto ukazovateľa časovo limitujú účasť obyvateľstva na cestovnom ruchu, významne určujú jej rytmus, priestorový rozsah sféry záujmu i dobu uspokojenia rekreačných potrieb. Skupina obyvateľov s trvalým pracovným časom, fixným päťdňovým pracovným týždňom a voľnou možnosťou výberu dovolenky predstavuje z hľadiska cestovného ruchu iný potenciál ako skupiny obyvateľov s pracovným časom, ktorý sa strieda na smeny, s pohyblivým pracovným týždňom a prípadne časovo viazaným termínom dovolenky alebo skupiny zamestnancov v školstve s osobitným rozdelením voľného času.

E. Výšku príjmov a z nej odvodené charakteristiky. Zaujímavá je predovšetkým možnosť vytvárania finančnej rezervy, nevyhnutnej na účasť na cestovnom ruchu, resp. výška výdavkov na cestovný ruch. S narastaním hodnôt tejto rezervy súvisí skutočné využívanie potenciálnych časových možností účasti na cestovnom ruchu, charakter účasti na cestovnom ruchu (sekundárne ovplyvňovaný aj počtom vlastníkov motorových vozidiel), rozvoj výstavby súkromných chát a i.

F. Psychologický vzťah rôznych vrstiev obyvateľstva k účasti na cestovnom ruchu, ktorý je relatívne podobný v rámci rovnakých sociálnych skupín. Najakútnejšiu potrebu účasti na cestovnom ruchu pociťuje skupina zamestnancov, najnižšia je v skupine roľníkov, medzi nimi sa pohybuje objem záujmu skupiny robotníkov.

G. Politicko-správnú situáciu, ktorá ovplyvňuje predovšetkým regionálne orientovanie záujmu obyvateľov pri účasti na hlavných rekreačných pobytoch počas dovolenky. Vplyvy tohto činiteľa podliehajú často rýchlym zmenám, ktoré môžu mať významné následky.

Uvádzaný prehľad údajov, z ktorých vychádza hodnotenie potenciálnych možností krajiny z hľadiska selektívnych predpokladov cestovného ruchu, ilustruje širokú orientáciu pohľadu aplikovaného pri podobných analýzach. Súčasne dokumentuje náročnosť týchto analýz na numerické a kartografické podkladové materiály. Syntéza čiastkových hodnotení rozdielov hodnôt jednotlivých analyzovaných ukazovateľov umožňuje vyčleniť ťažiskové lokality a oblasti s intenzívnym výskytom selektívnych predpokladov cestovného ruchu, t. j. póly selektívnych predpokladov cestovného ruchu. Dajú sa na základe ich odlišností tiež hierarchizovať. Pri členení pólů selektívnych predpokladov cestovného ruchu podľa ich priestorového významu možno rozlišovať — podobne ako v prípade pólů lokalizačných predpokladov — tri rozmery ich pôsobenia (celoštátne, regionálne a lokálne). V tomto prípade však nevyjadrujú rozmery gravitačného zázemia (s kontrakčnými črtami), ale rozmery sféry vplyvov (s difúznymi črtami). Komplexné hodnotenie selektívnych predpokladov potom vyúsťuje do vymedzenia pólů selektívnych predpokladov cestovného ruchu s celoštátnou, regionálnou alebo lokálnou sférou vplyvov.

### 3. ANALÝZY SELEKTÍVNYCH PREDPOKLADOV CESTOVNÉHO RUCHU

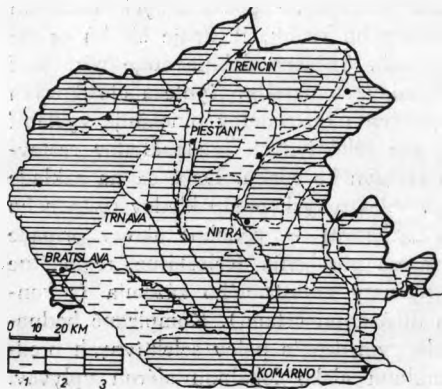
Aj keď sa už uskutočnili pokusy, ktoré si detailnejšie všimajú charakter vzťahu ekonomických, demografických a sociálnych činiteľov k cestovnému ruchu, majú podobné pohľady väčšinou všeobecný charakter. Potvrdzujú niektoré širšie platné závislosti, nepredstavujú však ich konkrétny odraz v určitom území. Hoci existujú mnohé z podkladových materiálov, ktoré sme spomínali v predchádzajúcom odseku, pokus o ich transformáciu pre potreby výskumov potenciálnych možností krajiny zatiaľ nebol uskutočnený. V súvislosti s tým treba pri štúdiu priestorových odlišností a charakteru selektívnych predpokladov cestovného ruchu riešiť aj niektoré metodické problémy takýchto analýz.

Ústredným metodickým problémom je objavenie vhodných ukazovateľov na vyjadrenie takých odlišností v charaktere ekonomických, demografických a sociálnych činiteľov, ktoré sú na zvýraznenie potenciálnych predpokladov cestovného ruchu najvýznamnejšie. Pritom by mala zostať v platnosti aj zásada, aby počet používaných ukazovateľov nebol príliš veľký, teda aby každý z nich mal určitý syntetizačný charakter.

Pomerne ťažko možno nájsť takéhoto ukazovateľa pri charakterizovaní sídelnogeografickej situácie. V týchto prípadoch sa ako najvhodnejšie ponúkajú relatívne údaje o hustote zaludnenia a podieloch zastavanej plochy, resp. vzájomná relácia medzi týmito údajmi.

Oproti tomu pri charakterizovaní sociálnych, demografických a ekonomických činiteľov možno ľahšie využiť syntetizačnú povahu niektorých údajov. V tejto súvislosti získavajú osobitný význam najmä sociologické výskumy. Jednotlivé sociálne skupiny sa pomerne výrazne diferencujú nielen podľa svojho vzťahu k účasti na cestovnom ruchu, ale tiež z aspektu dĺžky voľného času a výšky výdavkov na cestovný ruch, teda podľa dvoch osobitne významných identifikačných činiteľov pri štúdiu selektívnych predpokladov návštevnosti. Navyše odzrkadľujú aj najdôležitejšie ekonomické črty.

Z uvedeného hľadiska má štúdium priestorových odlišností v sociálnej štruktúre obyvateľstva osobitný význam. Objavenie území, v ktorých sú v prevahe príslušníci sociálnej skupiny charakterizovanej zvýšeným podielom účasti na cestovnom ruchu, dovoľuje určiť ťažiskové oblasti sústredenia záujemcov o cestovný ruch. Ich identifikovanie je možné, ak sa určia sídla s nadpriemernou koncentráciou príslušníkov predmetnej sociálnej skupiny. Na vyjadrenie absolútnych rozmerov celkového potenciálu územia, vyplýva-



Obr. 1. Priemerná hustota sídiel. Stredná vzdialenosť sídiel: 1 — pod 3,8 km, 2 — 3,8—5,3 km, 3 — viac ako 5,3 km.

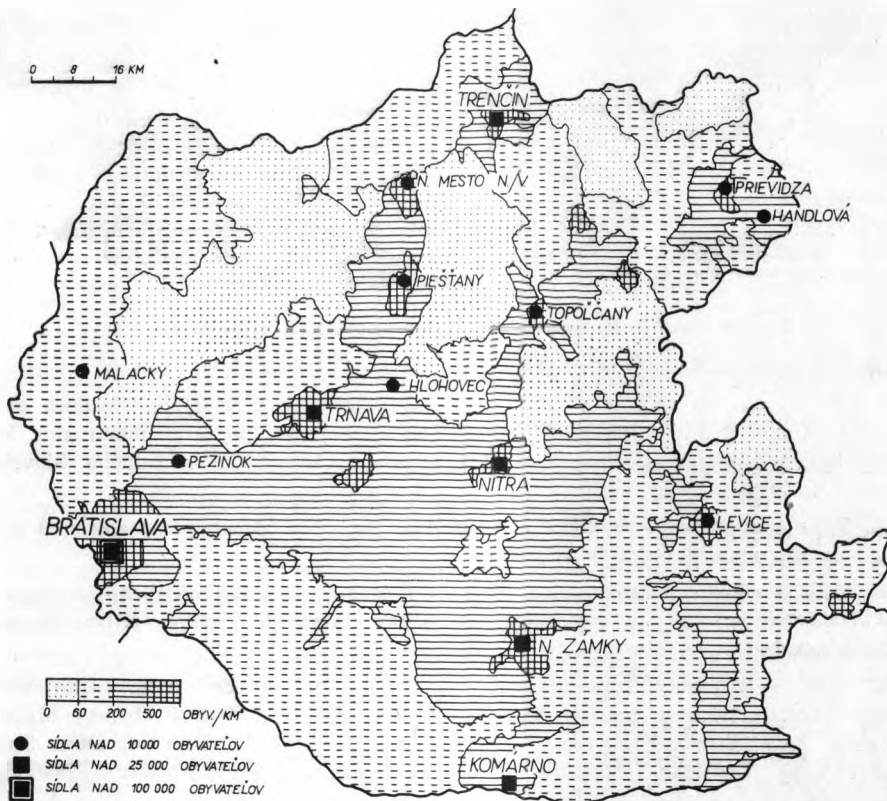
júceho z prítomnosti záujemcov o cestovný ruch, treba však použiť špeciálny index, ktorý dovoľuje kvantifikovať záujem príslušníkov všetkých sociálnych skupín, pričom v ich rámci prihliada na existujúce rozlišnosti. Na dosiahnutie tohto cieľa je vhodné vychádzať z výskumov výšky priemerných výdajov príslušníkov sociálnych skupín na cestovný ruch a z ich vzťahu k parametrom, ktoré charakterizujú sociálnu štruktúru obyvateľstva.

Pre výsledné hodnotenie priestorových a kvalitatívnych odlišností v charaktere selektívnych predpokladov cestovného ruchu ostáva potom komplexne posúdiť výsledky štúdia sídelných a sociálnych činiteľov.

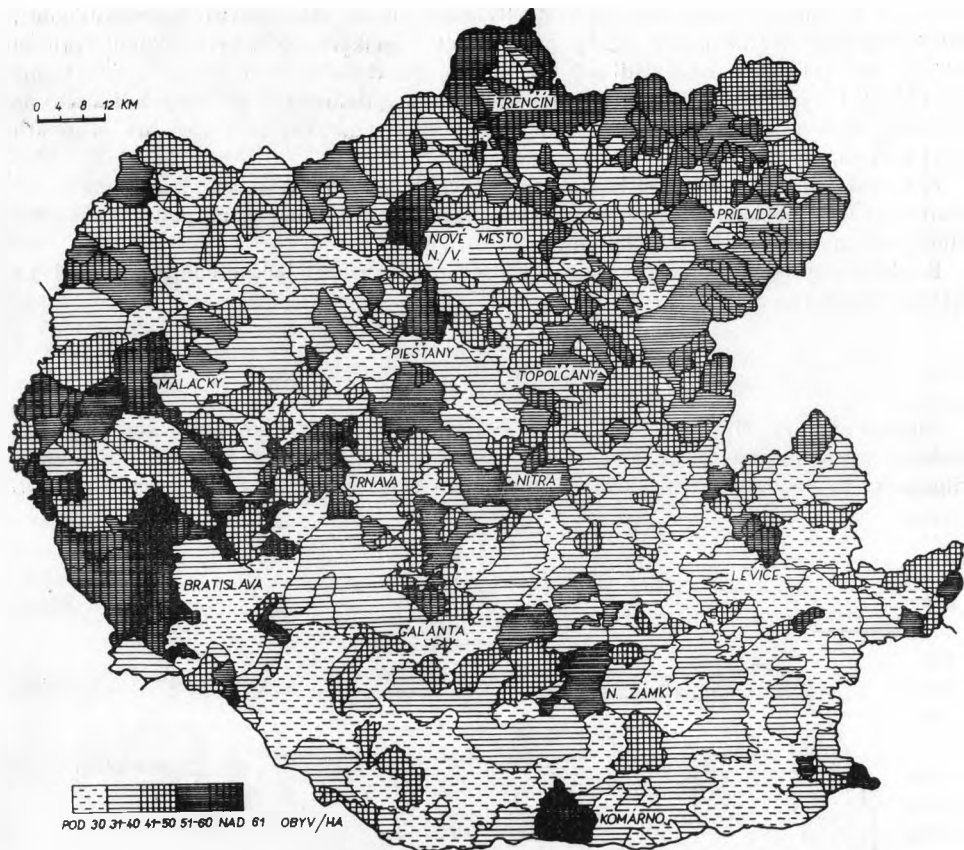
Konkrétny príklad aplikácie podobného prístupu prezentuje nasledujúci pohľad na územie západného Slovenska.

### 3.1 SÍDELNOGEOGRAFICKÉ PREDPOKLADY

Stručné analýzy tejto časti selektívnych predpokladov cestovného ruchu, ktorú formujú podnety pre účasť na cestovnom ruchu, dovoľujú konštatovať, že na území západného Slovenska sa podobné predpoklady sústreďujú do územne separovaných priestorov (obr.



Obr. 2. Priemerná hustota zaľudnenia.



Obr. 3. Hustota obyvateľov na 1 ha zastavenej plochy.

1, 2, 3). Tvoria ich sídla s väčším počtom obyvateľov, v niektorých prípadoch aj ich blízke zázemie. Podľa celkovej intenzity podnetov pre účasť na cestovnom ruchu, ktoré vyplývajú z činiteľov sídelnogeografickej povahy, možno sídla západného Slovenska rozdeliť do troch skupín:

A. Sídla s mimoriadne vysokou koncentráciou podnetov, dosahujúcou špičkovú intenzitu z celoštátneho hľadiska (Bratislava).

B. Sídla s vysokou koncentráciou podnetov k účasti na cestovnom ruchu, vystupujúce ako ťažiskové priestory z regionálneho hľadiska (Trenčín, Trnava, Nitra, Komárno a Nové Zámky).

C. Sídla so zvýšenou koncentráciou podnetov k účasti na cestovnom ruchu, mierne presahujúcu celoštátny priemer (Senica, Skalica, Myjava, Pezinok, Senec, Malacky, Galanta, Šaľa, Sereď, Hlohovec, Piešťany, Nové Mesto n. V., Štúrovo, Dun. Streda, Levice, Šahy, Topoľčany, Bánovce n. B., Partizánske, Handlová, Nováky a Prievidza).

V ostatných sídlach študovanej oblasti nenadobúda intenzita podnetov pre účasť na cestovnom ruchu, podmienených sídelnogeografickými činiteľmi hodnoty, ktoré by

dovoľovali označiť ich za centrá s významnejšou koncentráciou selektívnych predpokladov cestovného ruchu.

### 3.2 SOCIÁLNO-GEOGRAFICKÉ PREDPOKLADY

Aj keď sú celkové vedomosti o vzťahu príslušníkov jednotlivých sociálnych skupín nášho obyvateľstva k cestovnému ruchu zatiaľ iba skromné, existujú číselné údaje o rozsahu výdavkov príslušníkov troch hlavných sociálnych skupín na cestovný ruch. Získali sa mikrocenzom r. 1966. Časť týchto výsledkov dotýkajúcich sa územia Západoslvenského kraja použil pri svojich analýzach autorský kolektív Katedry ekonomiky cestovného ruchu VŠE v Bratislave (1). Z týchto výskumov vyplýva, že najvyššie výdavky na cestovný ruch možno registrovať v sociálnej skupine zamestnancov, nižšie v sociálnej skupine robotníkov a najnižšie u členov JRD a jednotlivu hospodáriacich roľníkov. Hoci absolútny objem výdavkov je aj u príslušníkov jednej skupiny rôzny, keďže je priamo závislý od celkového objemu príjmov, uvedené poradie sa zachováva v rámci všetkých troch autormi (1) uvažovaných intervaloch objemu ročného príjmu na jedného člena domácnosti (do 7200, 7200—10 800, nad 10 800 Kčs).

Výsledky mikrocenza dokumentujú, že u obyvateľov Západoslvenského kraja možno vzájomný vzťah priemernej výšky výdajov na cestovný ruch, ktorý má jeden člen domácnosti v skupine zamestnancov, robotníkov a družstevníkov, resp. jednotlivu hospodáriacich roľníkov, vyjadriť zhruba pomerom 3:2:1. Tento pomer nie je charakteristický iba pre súčasnosť a pre územie západného Slovenska. Rysove výskumy tejto problematiky (9) dokazujú, že podobnú reláciu bolo možné v hrubých črtách pozorovať aj v r. 1957—1959, teda že zhruba ostáva stabilná. Dokumentujú to aj údaje o vývoji priemerných ročných výdajov na cestovný ruch, ktoré pripadali na jedného člena domácnosti v ČSSR v r. 1957—1966 (1, 9).

	R. 1957 Kčs	R. 1958 Kčs	R. 1959 Kčs	R. 1966 Kčs
Robotníci	180,9	201,4	244,7	614,4
Zamestnanci	267,3	294,8	347,8	989,6
Družstevníci a JRD	99,9	121,6	124,4	348,4

V absolútnych rozmeroch teda objem výdajov obyvateľstva ČSSR na cestovný ruch rýchle vzrastá. Podľa výpočtov, ktoré publikoval L. Michník (7), tempo vzrastu výšky výdavkov na cestovný ruch dosahuje štyri pätiny rýchlosti priemerného vzrastu ročných príjmov na člena domácnosti.

Stabilná relácia medzi objemom výdavkov na cestovný ruch u príslušníkov troch hlavných sociálnych skupín ilustruje v hrubých črtách aj intenzitu účasti príslušníkov týchto skupín na cestovnom ruchu. Na základe tejto súvislosti možno vytvoriť konkrétnejší obraz priestorových odlišností v objeme záujmu o cestovný ruch, vyplývajúci zo sociálnej štruktúry obyvateľstva študovaného územia. Ak budú v údajoch o sociálnej skladbe obyvateľstva družstevníci a jednotlivu hospodáriaci roľníci predstavovať základnú jednotku, tak skupine robotníkov možno pričleniť hodnotu dvoch a skupine zamestnancov hodnotu troch jednotiek. Po vynásobení absolútnych údajov o počte príslušníkov jednotlivých sociálnych skupín týmito koeficientmi a ich sčítaní možno získať číselné vyjadrenie objemu záujmu o účasť na cestovnom ruchu. Tento údaj nazveme index záujmu obyvateľstva o cestovný ruch (skrátene index záujmu).

Index záujmu poskytuje obraz bilancie potenciálneho záujmu o účasť na cestovnom ruchu. Základnou jednotkou, ktorou sa merá, je síce počet členov JRD a jednotlivo hospodáriacich roľníkov, v skutočnosti však aj priemerná výška výdajov na cestovný ruch, ktorá pripadá za rok na jedného člena domácnosti v tejto sociálnej skupine. Hodnota indexu záujmu určitej obce vyjadruje teda úhrnný potenciálny záujem obyvateľstva obce o účasť na cestovnom ruchu prepočítaný na spoločnú jednotku, čo poskytuje možnosť na spoločnej báze vyjadriť priestorové odlišnosti v potenciálnom záujme obyvateľstva študovaného územia, resp. určiť jeho ťažiskové centrá či oblasti.

Problematika bilancie vzťahu voľného času obyvateľstva a jeho účasti na cestovnom ruchu je v československých rozmeroch zatiaľ rozpracovaná iba na najvšeobecnejšej úrovni. Vychádza prevažne z údajov o využití času robotníkov a zamestnancov v ČSSR (10) a z údajov o využití času členov JRD na Slovensku (1). V oboch materiáloch sa predovšetkým sledovali hlavné štrukturálne znaky využitia času obyvateľstva (zamestnanie, domáce práce, voľný čas, spánok). Fond voľného času je tu síce kvantitatívne vyjadrený, avšak pre možnosti jeho aplikovania v rámci bilancie časových možností účasti na cestovnom ruchu tieto údaje nepostačujú. V tomto smere by bolo treba uskutočniť rozsiahlejšie, detailne orientované výskumy, ktoré by dovolili určiť základné koeficienty časových dimenzií účasti obyvateľstva na cestovnom ruchu, určené najmä päťdňovým pracovným týždňom.

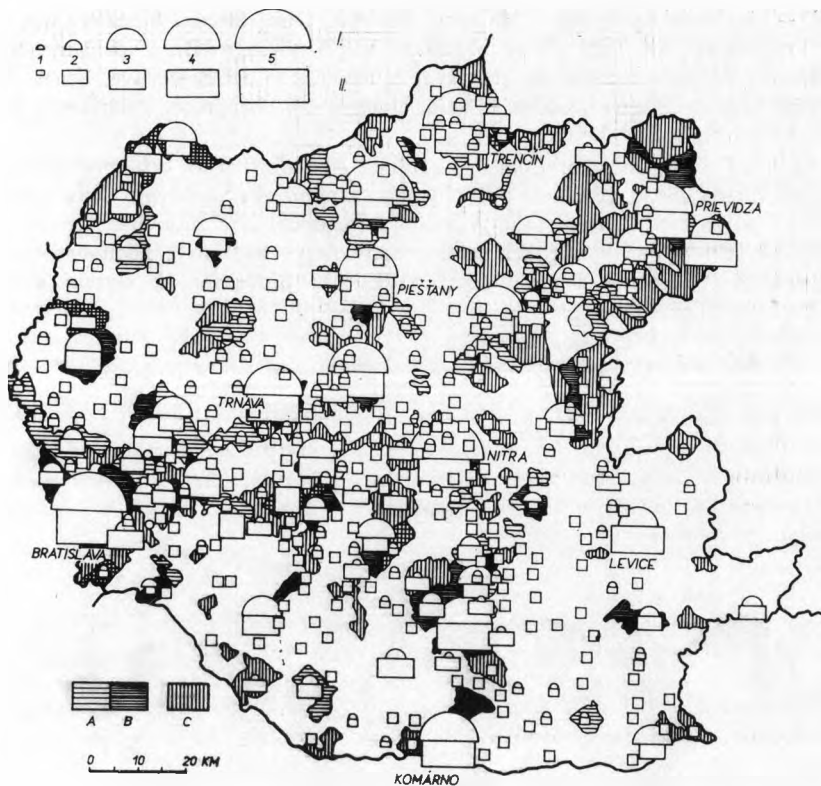
Kým sa podobný prieskum uskutoční, je možné vychádzať iba zo všeobecne pozorovateľných črt. Z nich vyplýva, že vzrast fondu voľného času sa prejavuje zvýšenou účasťou obyvateľstva na cestovnom ruchu, pričom skracovanie dĺžky pracovnej doby má za následok predovšetkým zvýšenie intenzity účasti obyvateľstva na krátkodobom cestovnom ruchu. Pre vyjadrenie potenciálnych rezerv jednotlivých sídiel a oblastí, vyplývajúcich z fondu voľného času ich obyvateľstva, možno zatiaľ vychádzať iba z predpokladu, že čím väčší je počet ich obyvateľov, tým väčšia je suma fondu ich voľného času.

Diferencie v zastúpení troch hlavných sociálnych skupín (zamestnanci, robotníci, členovia JRD a jednotlivo hospodáriaci roľníci) v rámci sociálnej štruktúry obyvateľstva v obciach západného Slovenska vyplývajú z rozmiestnenia výroby. Vzhľadom na celoslovenský priemer hodnôt podielu príslušníkov týchto skupín (23,0 %, 35,9 %, 19,3 %) vystupujú ako ťažiská výskytu zvýšeného podielu skupiny zamestnancov, predovšetkým mestá s viac ako 10 tis. obyvateľmi, v ktorých podiel tejto skupiny presahuje 30 %. Podiel skupiny zamestnancov presahuje hodnoty celoslovenského priemeru aj v niektorých menších sídlach s relatívne silno rozvinutou primárnou či terciárnou sférou. Absolútne hodnoty počtu zamestnancov sú však v týchto sídlach malé, čo vo väčšine z nich znižuje hodnotu pozitívnych náznakov o existencii menších centier s priaznivými predpokladmi pre cestovný ruch, vyplývajúci zo sociálneho zloženia obyvateľstva.

Pri konštrukcii kartografickej prílohy, ktorá dovoľuje uskutočniť analýzu predpokladov cestovného ruchu vyplývajúcich zo sociálnej štruktúry obyvateľstva (obr. 4), sa preto brali do úvahy aj absolútne údaje o počte príslušníkov skupiny zamestnancov a robotníkov. Vychádzalo sa pritom z celoslovenských priemerov počtu zamestnancov a počtu robotníkov pripadajúcich na jednu obec. Možno predpokladať, že obce, v ktorých počet zamestnancov alebo robotníkov presahuje tieto hodnoty, vystupujú ako sídla s nadpriemernou koncentráciou záujmu obyvateľstva o účasť na cestovnom ruchu. Ich rozlíšenie podľa objemu prevýšenia celoslovenského priemeru umožňuje posúdenie významu týchto predpokladov. Vychádzajúc z neho, možno v študovanom území rozlišovať:

A. Obce s mimoriadne vysokou koncentráciou predpokladov cestovného ruchu, vy-





Obr. 4. Predpoklady cestovného ruchu z aspektu sociálnej štruktúry obyvateľstva.

Počet obyvateľov príslušných ku skupine

	zamestnancov (I)	robotníkov (II)
1.	400 — 900	700 — 2 200
2.	901 — 1 800	2 201 — 4 400
3.	1 801 — 3 600	4 401 — 8 500
4.	3 601 — 14 400	8 501 — 16 600
5.	14 401 a viac	16 601 a viac

Relatívny podiel skupiny zamestnancov A — 23–30 %, B — nad 30 %, skupiny robotníkov C — nad 70 %.

plývajúcou zo sociálneho zloženia obyvateľstva (viac ako 50-násobok hodnôt celoslovenského priemeru): Bratislava.

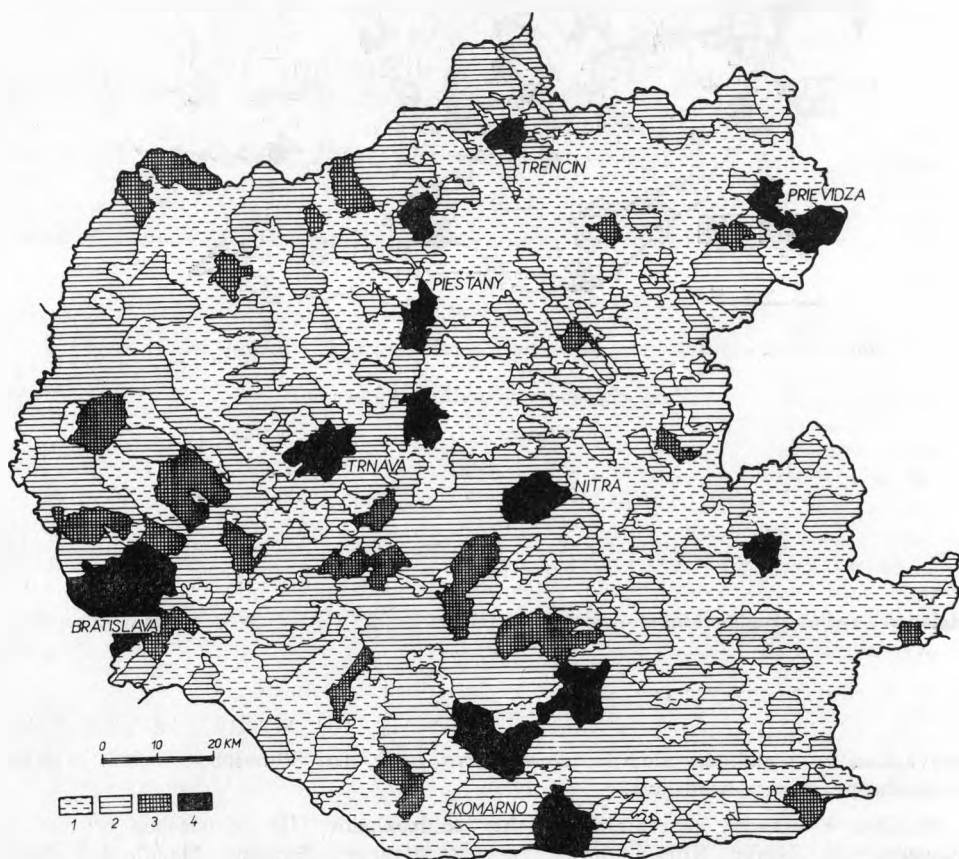
B. Obec s vysokou koncentráciou týchto predpokladov (10–50-násobok priemeru): Komárno, N. Zámky, Nitra, Trnava, Trenčín, Hlohovec, Piešťany, Handlová a Prievidza.

C. Obec so zvýšenou koncentráciou týchto predpokladov, ktoré vystupujú ako lokálne

centrá (3–10-násobok priemeru): Malacky, Pezinok, Dun. Streda, Sládkovičovo, Sered, Levice, Tr. Teplice, St. Turá, Nové Mesto n. V., Bánovce n. B., Topoľčany, Skalica, Holíč, Senica, Partizánske, Nováky, Myjava, Stupava, Jur pri Bratislave, Senec, Ivanka pri Dunaji, Šamorín, Čalovo, Galanta, Šaľa, Hurbanovo, Komjatice, Palárikovo, Šurany, Štúrovo, Želiezovce a Zl. Moravce.

Územné rozdiely v celkovom objeme záujmu obyvateľstva o cestovný ruch, ktoré možno sledovať na obr. 5 (Bilancia potenciálneho záujmu obyvateľstva o účasť na cestovnom ruchu) potvrdzujú koncentráciu priaznivých predpokladov cestovného ruchu v spomínaných sídlach. Aj pri konštrukcii tejto prílohy sa vychádzalo z hodnoty celoslovenského priemeru, odvodenéj z príslušnosti obyvateľov Slovenska, k štyrom sociálnym skupinám:

Počet príslušníkov	Robotníci	Zamestnanci	Družstevníci	Jedn. hosp. roľ.	Ostatní
Rok 1961	2 258 102	939 294	536 301	267 903	172 436



Obr. 5. Bilancia potenciálneho záujmu obyvateľstva o účasť na cestovnom ruchu. Index záujmu: 1 — pod 3214, 2 — 3214–12 856, 3 — 12 857–26 712, 4 — 26 713 a viac.

Pri aplikovaní koeficientov podľa jednotlivých sociálnych skupín (prítom sa skupine „ostatní“ prisúdi koeficient 1) sčítaním získaných súčinov a ich vydelením počtom obcí na Slovensku (3155) vychádza priemerná hodnota indexu záujmu na jednu obec Slovenska 2665. Obec, ktorých hodnoty indexu záujmu presahujú tento priemer, predstavujú centrá záujmu o cestovný ruch. Ich kvalitatívne odlišenie je možné na základe hodnoty prevýšenia celoslovenského priemeru indexu, ktoré dovoľuje vyčleniť:

A. Obce s mimoriadne vysokou koncentráciou záujmu o účasť na cestovnom ruchu, ktoré prevyšujú celoslovenský priemer viac ako 20-násobne — Bratislava, Trnava, Trenčín a Nitra.

B. Obce s vysokou koncentráciou záujmu o účasť na cestovnom ruchu, ktoré prevyšujú celoslovenský priemer 10—20-násobne — Hlohovec, Piešťany, N. Mesto n. V., Prievidza, Handlová, N. Zámky a Komárno.

C. Obce so zvýšenou koncentráciou záujmu o účasť na cestovnom ruchu, ktoré prevyšujú celoslovenský priemer 4—10-násobne — Skalica, Holíč, Myjava, Senica, Malacky, Stupava, Jur pri Bratislave, Pezinok, Modra, Senec, Pod. Biskupice, Dun. Streda, Čalovo, Kolárovo, Sládkovičovo, Galanta, Sereď, Sládečkovce, Šafa, Tvrdošovce, Šurany, Štúrovo, Šahy, Zl. Moravce, St. Turá, Bánovce n. B., Topoľčany a Nováky.

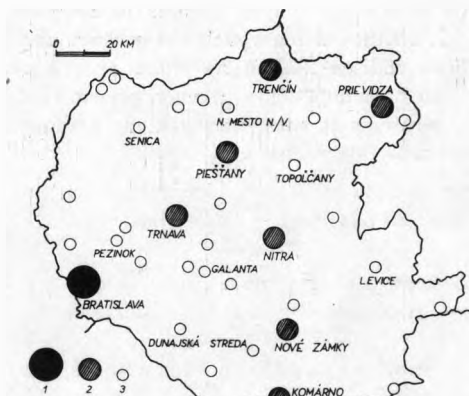
Uvedené hodnotenie dokumentuje úzky vzťah koncentrácie záujmu o cestovný ruch s ťažiskovými oblasťami koncentrácie obyvateľstva. Tento trend sa zachováva aj v skupine obcí, ktoré prevyšujú celoslovenský priemer indexu záujmu 1—4-krát. V nich však spôsobujú vplyvy sociálnej skladby obyvateľstva určité zvýraznenie oblastí s vyšším podielom skupiny robotníkov. V súvislosti s tým možno v okolí významných priemyselných centier, odkiaľ je silná dochádzka do zamestnania, pozorovať určité zázemie s intenzívnejším výskytom záujmu o cestovný ruch. Aj napriek tomu ostávajú ústrednými oblasťami s najpriaznivejšími predpokladmi pre účasť obyvateľstva na cestovnom ruchu územne separované mestské sídla.

#### 4. KOMPLEXNÉ HODNOTENIE SELEKTÍVNYCH PREDPOKLADOV

Analýzy podnetov k účasti na cestovnom ruchu a potenciálneho záujmu o účasť na cestovnom ruchu ukazujú, že ako priestorové útvary s najpriaznivejšími selektívnymi predpokladmi pre cestovný ruch (póly selektívnych predpokladov cestovného ruchu) vystupujú väčšie sídla, takže ako ťažiskové územia výskytu najpriaznivejších selektívnych predpokladov cestovného ruchu nevystupujú oblasti, ale viac iba centrá. Vzhľadom na intenzitu podnetov, ktoré vplývajú na ich obyvateľstvo i na intenzitu jeho záujmu o cestovný ruch, možno týmto pólom prisúdiť rôzne dimenzie sféry vplyvov, a tak rozlišovať póly selektívnych predpokladov s celoštátnym, regionálnym a lokálnym významom (obr. 6).

A. Póly selektívnych predpokladov s celoštátnym významom:

K tomuto typu patrí na západnom Slovensku iba Bratislava. Extrémna hustota obyvateľstva vzhľadom na rozlohu zastavanej plochy (129,4 oby./ha), prevaha skupiny zamestnancov, vysoký podiel robotníkov a veľký počet obyvateľov vytvárajú z nej najvýznamnejší pól koncentrácie selektívnych predpokladov cestovného ruchu na Slovensku. Na základe hodnôt indexu záujmu Bratislavy, ktorý dosahuje 9,2 % z celkového objemu potenciálneho záujmu o cestovný ruch na Slovensku, možno predpokladať, že každý desiaty účastník vnútroštátneho cestovného ruchu zo Slovenska je obyvateľom hlavného mesta SSR. Pritom vysoká hustota obyvateľstva vzhľadom na rozlohu zastava-



Obr. 6. Selektívne predpoklady cestovného ruchu záp. Slovenska. Póly selektívnych predpokladov: 1 — s celoštátnym významom, 2 — s regionálnym významom, 3 — s lokálnym významom.

nej plochy a veľký absolútny počet bytov v nájomných domoch podmieňuje vysoký záujem obyvateľstva o krátkodobé formy cestovného ruchu, takže v tomto prípade dochádza k výraznému formovaniu rekreačného zázemia.

#### B. Póly selektívnych predpokladov s regionálnym významom:

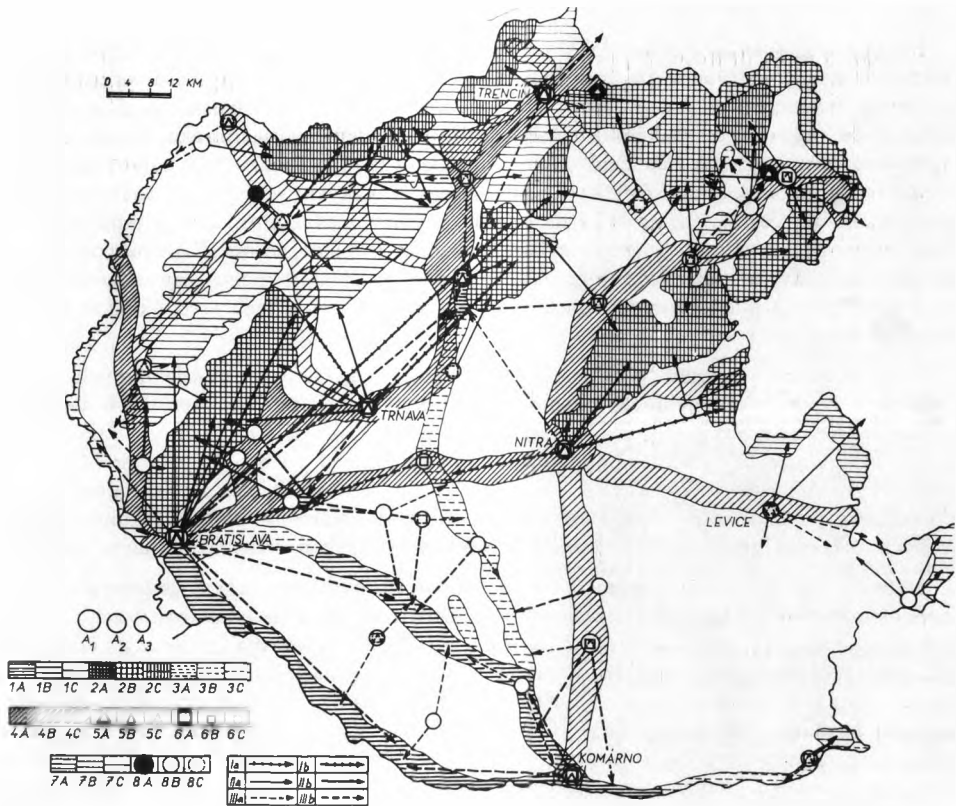
V študovanom území k nim patria mestá Nitra, Trnava, Trenčín, Komárno, N. Zámky, Piešťany a Prievidza. Vysoké hodnoty indexu záujmu a nadpriemerná hustota obyvateľstva v relácii na zastavanú plochu podmieňujú relatívne intenzívne zapojenie ich obyvateľstva do cestovného ruchu. Podiel účasti obyvateľov týchto centier na celo-slovenskom cestovnom ruchu môže dosahovať hodnoty medzi 0,5—1,5 %. Podľa hustoty obyvateľstva, rozlohy zastavanej plochy a podielu bytov v bytových domoch sa účasť záujmu obyvateľstva o cestovný ruch viac alebo menej intenzívne sústreďuje na krátkodobé formy cestovného ruchu, čo vedie k formovaniu základných prvkov fyziognómie rekreačného zázemia.

#### C. Póly selektívnych predpokladov s lokálnym významom:

Patria k nim Pezinok, Malacky, Dun. Streda, Kolárovo, Sereď, Skalica, Myjava, Senica, Stupava, Modra, Senec, Sládkovičovo, Galanta, Šaľa, Šurany, Šahy, Zl. Moravce, St. Turá, Bánovce n. B., Topoľčany, Nováky, Partizánske, Holíč a Čalovo. Sú to obce, v ktorých sídelnogeografické predpoklady cestovného ruchu, teda časť podnetov k účasti na cestovnom ruchu, nedosahujú často ani priemerné hodnoty. V súvislosti s tým sú z hľadiska selektívnych predpokladov cestovného ruchu zaujímavé predovšetkým ako miesta pobytu väčšieho počtu obyvateľov, teda ako miesta zvýšenej koncentrácie záujmu o cestovný ruch. Vzhľadom na relatívne nízku hustotu obyvateľstva vo vzťahu k zastavanej ploche a väčší počet bytov v domoch so záhradou nevytvára sa v ich okolí výraznejšie rekreačné zázemie, hoci majú styky s niektorými blízko položenými pólmi lokalizačných predpokladov. Teoretický podiel obyvateľov týchto pólov na cestovnom ruchu obyvateľov Slovenska sa môže odhadovať na 0,15—0,5 %.

### 5. ZÁVER

Vymedzením a hierarchizovaním pólov selektívnych predpokladov končí sa druhá etapa metodického postupu vychádzajúceho z funkčno-chorologického hodnotenia pred-



Obr. 7. Základné črty sféry vplyvov a gravitačného zázemia pólů cestovného ruchu západného Slovenska. Póly selektívnych predpokladov s významom: A<sub>1</sub> — celoštátnym, A<sub>2</sub> — regionálnym, A<sub>3</sub> — lokálnym. Póly lokalizačných predpokladov s možnosťou rozvoja: 1 — letnej turistiky, 2 — letnej turistiky a zimných športov, 3 — kúpania a vodných športov, 4 — zájazdového cestovného ruchu, 5 — centrá zájazdového cestovného ruchu, 6 — služobného cestovného ruchu, 7 — dlhodobého pobytu pri vode, 8 — balneologickej liečby. S gravitačným zázemím: A — celoštátnych rozmerov, B — regionálnych rozmerov, C — lokálnych rozmerov. Vzťahy pólů cestovného ruchu podmienené krátkodobým záujmom o: I — letnú turistiku a zimný šport, II — letnú turistiku, III — kúpanie a vodné športy, v rámci: a — pol dňa pracovného voľna, b — jedného až dvoch dní pracovného voľna.

pokladov cestovného ruchu. Jej pomerne jednoducho vyzerajúci výsledok nadobúda konkrétnejší význam v súvislosti s výsledkom analýz lokalizačných predpokladov cestovného ruchu, t. j. v súvislosti s vymedzením pólů lokalizačných predpokladov (4).

Vzťahy medzi dvoma kvalitatívne odlišnými pólmi predpokladov cestovného ruchu sú nositeľmi dynamického charakteru tohto javu. Oni určujú jestvujúcu kvótu výmeny osôb medzi „vysielacím“ a „cieľovým“ miestom, a teda v podstatnej miere podmieniajú smerovanie prúdu návštevníkov. Ich identifikovanie a kvantifikácia umožňuje študovať cestovný ruch ako dynamický jav určený nielen charakterom predpokladov v mieste jeho výskytu, ale aj situáciou v iných oblastiach, v ktorých vystupujú rovnako významné predpoklady na jeho vznik.

Problematika vzťahov pólov lokalizačných a selektívnych predpokladov zatiaľ nebola takmer vôbec spracovaná. Úvodné kroky k jej bližšiemu poznaniu sčasti priniesli výskumy gravitačného zázemia niektorých návštevných centier či oblastí (2, 5 a i). Potvrdili, že pohľad na tradičné chápanie oblastí cestovného ruchu ako území s jeho výskytom poskytuje iba čiastočný obraz skutočnej situácie. Pre zistenie celkového stavu treba zorný uhol pohľadu rozšíriť aj na oblasti, v ktorých sa formujú základné podnety účasti na cestovnom ruchu i na systém vzťahov medzi nimi a oblasťami výskytu cestovného ruchu. Tento prístup umožní podstatne výstižnejšie určiť hlavné parametre potrebného rozvoja materiálno-technickej základne cestovného ruchu ako odhady, ktoré sa opierajú iba o bilancovanie potenciálnych možností lokalizačných predpokladov cestovného ruchu.

Identifikovanie systému vzťahov medzi pólmi lokalizačných a selektívnych predpokladov cestovného ruchu je zložitou úlohou. Jej realizácia si vyžaduje dokonalé poznanie funkčnej štruktúry pólov lokalizačných predpokladov a hlavných zákonitostí, ktoré ovplyvňujú orientáciu záujmu účastníkov cestovného ruchu. V tejto problematike treba vykonať ešte veľký kus práce. Osobitnú pozornosť si zasluhuje najmä širšie rozpracovanie lokalizačnej teórie cestovného ruchu a rozšírenie počtu výskumov venovaných otázkam gravitačného zázemia a sféry vplyvov konkrétnych centier či oblastí.

Napriek jestvujúcim medzerám v teórii a nedostatočným praktickým skúsenostiam pri hodnotení vzťahov pólov lokalizačných a selektívnych predpokladov cestovného ruchu umožňujú analýzy uskutočnené na území západného Slovenska predstaviť čiastočný pohľad na systém vzťahov medzi sférami vplyvov a gravitačným zázemím pólov cestovného ruchu v tejto oblasti (obr. 7). Reprezentuje ho sústava vzťahov určených krátkodobými formami cestovného ruchu. Orientácia týchto vzťahov umožňuje pomerne ľahko identifikovať jednotlivé časti študovaného územia ako polarizované regióny. Na rozdiel od homogénnych regiónov (ako sú doteraz chápané oblasti cestovného ruchu) podmieňujú predstavenie oblastí cestovného ruchu ako polarizovaných regiónov, že sa pri riešení ich štruktúrnych znakov a kvantifikovaní základných parametrov ich materiálno-technickej základne použije nový prístup. V tejto súvislosti nadobúda osobitný význam adekvátne orientované hodnotenie realizačných predpokladov cestovného ruchu.

#### LITERATÚRA

1. Koncepcia rozvoja cestovného ruchu Západoslovenského kraja do r. 1980. 145 s. + 66 s. príloh, Západoslovenský KNV, Bratislava 1969. — 2. LABORDE, P.: Propriété foraine et séjour touristique à Biarritz. *Annales de Géographie* 78, 1969, č. 429 s. 529—542. — 3. MARIOT, P.: Funkčné hodnotenie predpokladov cestovného ruchu ako podklad pre vytvorenie priestorového modelu cestovného ruchu. *Geogr. Čas.*, 23, 1971, č. 3, s. 242—254. — 4. MARIOT, P.: Metodické aspekty funkčno-chorologického hodnotenia lokalizačných predpokladov cestovného ruchu. *Geogr. Čas.*, 25, 1973, č. 1, s. 27—46. — 5. MARIOT, P.: Priestorové aspekty cestovného ruchu a otázky gravitačného zázemia návštevných miest. *Geogr. Čas.*, 21, 1969, č. 4, s. 287—312. — 6. MARIOT, P.: Regionálna analýza západného Slovenska z hľadiska cestovného ruchu. [Kandidátska dizertačná práca (nepublikovaná)], 130 s. + 52 príloh, Geografický ústav SAV, Bratislava 1971. — 7. MICHNÍK, L.: Cestovný ruch — činiteľ životnej úrovne. *Ekon. Rev. cestovného ruchu* 1, 1968, č. 1, s. 82—123. — 8. RUPPERT, K., MAIER, J.: Zum Standort der Fremdenverkehrsgeographie — Versuch eines Konzepts. *Münchener Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie*, 6, 1970, s. 9—36. — 9. RYS, K.: Rozbor výdajov obyvateľstva na cestovný ruch. *Social. Obch.*, 1961, č. 4, s. 159—162. — 10. *Statistická ročenka ČSSR 1962*. Praha, Stat. nakl. techn. lit. 1962, s. 602.

## METHODISCHE ASPEKTE DER BEWERTUNG DER SELEKTIVEN VORAUSSETZUNGEN DES FREMDENVERKEHRS

Der Autor knüpft in diesem Beitrag auf seine vorhergehende der Arbeiten an (3, 4, 6), die den methodischen Aspekten der geographischen Erforschung des Fremdenverkehrs gewidmet waren. Ausgehend von der Methodik der funktionell-chorologischen Bewertung der Voraussetzungen für den Fremdenverkehr, die im einleitenden Beitrag zu diesem Thema bearbeitet wurde (3), erörtert der Autor hier die Möglichkeiten und Arten der Beurteilung des Komplexes selektiver Voraussetzungen für den Fremdenverkehr.

Gegenstände der auf das Territorium der westlichen Slowakei applizierten Analysen des Autors sind: Urbanisationsgrad der Landschaft, Charakter des Aufbaues von Siedlungen, Bevölkerungsdichte, Dauer und Verteilung der Freizeit der Bevölkerung, Höhe der Einnahmen und die daraus abgeleiteten Charakteristiken, psychologische Beziehung der Bevölkerung zu der Teilnahme am Fremdenverkehr und die politisch-administrative Situation. Im Rahmen seiner Analysen über die siedlungs-geographischen Voraussetzungen bearbeitete der Autor 3 Karten (Abb. 1, 2, 3). Im Rahmen seiner Analysen über die siedlungs-geographischen Voraussetzungen trachtete der Autor solche Indexe zu finden, die in synthetisierender Form die breiteste Skale von Faktoren, die die Teilnahme der Bevölkerung am Fremdenverkehr bedingen, erfassen würden. Zu diesem Zweck schaffte er den sog. Index des Interesses der Bevölkerung am Fremdenverkehr, der eine Bilanzierung des potentiellen Interesses der Bevölkerung am Fremdenverkehr und die Festlegung der Gebiete bzw. Zentren dessen höchster Konzentration ermöglicht.

Bei der Feststellung dieses Interessen-Indexes benützte der Autor Angaben über die durchschnittliche Höhe der Ausgaben für den Fremdenverkehr im Rahmen der drei wichtigsten Sozialgruppen: Angestellte, Arbeiter und Tätige in der Landwirtschaft. Verschiedene Forschungen zeigten, daß die Ausgaben der Angehörigen dieser Sozialgruppen für den Fremdenverkehr im folgenden Verhältnis zueinander stehen: 3 (Angestellte): 2 (Arbeiter): 1 (Tätige in der Landwirtschaft). Wenn man also die soziale Struktur der Bevölkerung eines bestimmten Gebietes in Betracht nimmt (Abb. 4), so kann man das Volumen des Interesses der Bevölkerung in den Siedlungen des Gebietes quantifizieren (Abb. 5). Die komplexe Beurteilung der Eignung von siedlungs-geographischen und sozial-geographischen Voraussetzungen mündet somit in die Ermittlung der Pole der selektiven Voraussetzungen des Fremdenverkehrs, die man im Zusammenklang mit den vorausgesetzten Dimensionen der Sphäre ihrer Einflüsse ebenfalls hierarchisieren kann (Abb. 6).

Die Pole selektiver Voraussetzungen bilden einen Gegenpol zu den Lokalisationspolen der Voraussetzungen für den Fremdenverkehr (Literatur 4, Abb. 8). Deren gegenseitige Beziehungen ermöglichen es, die dynamischen Aspekte des Fremdenverkehrs zu identifizieren und studieren. Ein Teil dieser durch ihre gegenseitige Verbindung im Rahm des kurzfristigen Fremdenverkehrs bestimmten Beziehungen sind in Abb. 7 dargestellt.

Das angeführte methodische Vorgehen ermöglicht den Fremdenverkehr als eine dynamische Erscheinung zu studieren und nicht nur die Gebiete seines Vorkommens, sondern auch die Gegende, wo sich die Impulse zur Teilnahme am Fremdenverkehr formieren, zu erörtern. Seine Applikation läßt erkennen, daß die Fremdenverkehrsregion eher als polarisierte und nicht als homogene Regionen aufzufassen sind. Die strukturalen Merkmale dieser Regionem lassen sich durch eine Analyse der Realisationsvoraussetzungen des Fremdenverkehrs, die die dritte Etappe der in einem der vorhergehenden Beiträgen des Autors (3) vorgeschlagenen funktionellen Bewertung der Voraussetzungen des Fremdenverkehrs bildet, näher erkennen.

Abb. 1. Durchschnittliche Dichte der Siedlungen. Mittlere Entfernung der Siedlungen:  
1 — unter 3,8 km, 2 — 3,8–5,3 km, 3 — mehr als 5,3 km.

Abb. 2. Durchschnittliche Dichte der Bevölkerung.

Abb. 3. Bevölkerungsdichte auf 1 ha bebauter Fläche.

Abb. 4. Voraussetzungen des Fremdenverkehrs vom Aspekt der Sozialstruktur der Bevölkerung. Einwohnerzahl in den Gruppen:

	Angestellte (I)	Arbeiter (II)
1.	400 — 900	700 — 2 200
2.	901 — 1 800	2 201 — 4 400
3.	1 801 — 3 600	4 401 — 8 500
4.	3 601 — 14 400	8 501 — 16 600
5.	14 401 und mehr	16 601 und mehr

Relativer Anteil der Gruppe von Angestellten: A = 23–30 %, B = über 30 %; der Gruppe von Arbeitern: C = über 70 %.

Abb. 5. Bilanz des potentiellen Interesses der Bevölkerung an der Teilnahme am Fremdenverkehr. Interessen-Index: 1 — unter 3214, 2 — 3214–12 856, 3 — 12 857–26 712, 4 — 26 713 und mehr.

Abb. 6. Selektive Voraussetzungen des Fremdenverkehrs der westlichen Slowakei. Pole der selektiven Voraussetzungen: 1 — von gesamtstaatlicher Bedeutung, 2 — von regionaler Bedeutung, 3 — von lokaler Bedeutung.

Abb. 7. Grundrisse der Einflußsphäre und des Gravitationshinterlandes der Pole des Fremdenverkehrs in der westlichen Slowakei. Pole der selektiven Voraussetzungen mit: A<sub>1</sub> — gesamtstaatlicher, A<sub>2</sub> — regionaler, A<sub>3</sub> — lokaler Bedeutung. Pole der Lokalisationsvoraussetzungen mit Entwicklungsmöglichkeiten für: 1 — Sommertouristik, 2 — Sommertouristik und Wintersporte, 3 — Baden und Wassersporte, 4 — Exkursionstourismus, 5 — Zentren des Exkursionstourismus, 6 — dienstlicher Fremdenverkehr, 7 — langfristiger Aufenthalt beim Wasser, 8 — balneologische Heilbehandlung. Mit Einzugsgebieten von A — gesamtstaatlichem Ausmaß, B — regionalem Ausmaß, C — lokalem Ausmaß. Beziehungen der Pole des Fremdenverkehrs bedingt durch kurzfristiges Interesse an: I — Sommertouristik und Wintersport, II — Sommertouristik, III — Baden und Wassersporte, im Rahmen a — halbtägiger Arbeitsruhe, b — ein- bis zweitägiger Arbeitsruhe.