

PETER MARIOT

FUNKČNÉ HODNOTENIE PREDPOKLADOV CESTOVNÉHO RUCHU
AKO PODKLAD PRE VYTVORENIE PRIESTOROVÉHO MODELU
CESTOVNÉHO RUCHU

L'aspect fonctionnel des suppositions du tourisme nous offre des possibilités plus favorables pour la classification comme le classement génésiaque, nous permettant de distinguer les suppositions de placement, de sélection et de réalisation bien que former un modèle d'espace de tourisme; en dehors nous attestant la nécessité de se préoccuper non seulement par „les catégories de tourisme“, mais aussi en rapport avec les suppositions de sélection.

1. DOTERAJŠÍ PRÍSTUP K HODNOTENIU PREDPOKLADOV CESTOVNÉHO RUCHU

Väčšina autorov geografických prác o cestovnom ruchu sa všeobecnejšie, či detailnejšie zaoberala tiež predpokladmi cestovného ruchu (15). Všimli si ich predovšetkým autori výskumov konkrétnych území, najmä z hľadiska úlohy, ktorú majú pri určovaní rozšírenia a štruktúry cestovného ruchu. Detailnejší pohľad na tieto časti publikovaných prác umožňuje zostaviť pomerne širokú škálu činiteľov, ktoré sa rôznym spôsobom zúčastňujú na vytváraní možností rozvoja cestovného ruchu. Z nej sa dajú vybrať také činitele, ktoré uvádzajú všetci alebo aspoň podstatná väčšina autorov — aj také, ktoré vystupujú v úlohe predpokladov cestovného ruchu iba v ojedinelých prípadoch, podmienených určitou špecifickou situáciou. K prvej skupine patria predovšetkým poloha, reliéf, klíma, vodstvo, vegetácia, živočíšstvo, kultúrnohistorické pamätihodnosti, ďalej niektoré demografické a sídelnogeografické charakteristiky, hospodárska situácia, komunikačné pomery a sieť zariadení slúžiacich na podporu cestovného ruchu (materiálno-technická základňa cestovného ruchu).

Význam jednotlivých komponentov tohto stabilného súboru predpokladov cestovného ruchu sa z miesta na miesto mení a podľa toho sa mení tiež miera ich hodnotenia autormi, ktorí si všímajú tieto aspekty podrobnejšie. Napríklad Woll vo svojej práci o Bodamskom jazere (25) analyzuje predovšetkým krajinné (polohu a reliéf), klimatické, historické a sídelné predpoklady. Hasbargenová v práci o Východofrižských ostrovoch (7) opisuje ako predpoklady cestovného ruchu regionálnu polohu, charakter krajiny, reliéf, klímu a dopravnú polohu študovaného územia. Ludwigová v dizertačnej práci o Ruppoldingu (13) spomína polohu, charakter krajiny a liečivú klímu, kým Barrier vo svojej teoreticky širšie koncipovanej práci (2) uvádza ako činitele, ktoré podmieňujú rozvoj cestovného ruchu, klímu, reliéf, vegetáciu, historické pamiatky, ekonomickú štruktúru, sociálne a politické podmienky. Z československých autorov Šprincová (23) uvažuje v tejto súvislosti o stupni životnej úrovne obyvateľstva a ďal-

sích vhodných ekonomických podmienkach, o klíme, vodstve, zemínskóm povrchu, rastlinstve a zverine, krásach krajiny, kapacite prírodného prostredia, zdravotnej nezávadnosti, kultúrnohistorických danostiach, obyvateľstve a sídlach, resp. o ďalších šiestich hospodárskogeografických činiteľoch.

Vzhľadom na rôznorodosť jednotlivých predpokladov cestovného ruchu sa ich väčšina autorov snažila určitým spôsobom roztriediť. Rozdelila ich do niekoľkých skupín, pričom hlavným kritériom pri posudzovaní príslušnosti každého z činiteľov bol presnejšie nedefinovaný, empiricky však ľahko odlišiteľný genetický aspekt. Takto sa do skupiny „prírodných predpokladov“ zvyčajne zaraďujú fyzikogeografické komponenty krajiny (relieľ, klíma, vodstvo, rastlinstvo a živočíšstvo), do druhej — menej výraznej a v literatúre aj menej frekventovanej — skupiny „kultúrnohistorických predpokladov“ objekty a danosti súvisiace s históriou a kultúrou spoločnosti (stavebné pamiatky, ľudová kultúra, múzeá i rôzne stáľe, či periodicky sa opakujúce podujatia vplývajúce na rozvoj cestovného ruchu) a do tretej skupiny „spoločenských predpokladov“ všetky ostatné činitele a prvky vytvorené človekom, súvisiace s jeho životom a charakterizujúce jeho správanie. Charakterová príbuznosť činiteľov vo vnútri každej z týchto skupín je nesporná, i keď v rámci kultúrnohistorických a najmä spoločenských predpokladov je spájajúce kritérium veľmi široké, ako to dokumentuje napríklad detailnejšie rozčlenenie skupiny hospodárskogeografických predpokladov, uvádzané S. Š p r i n c o v o u: a) obyvateľstvo a sídla, b) výrobnohospodársky charakter oblasti a z neho vyplývajúce územné záujmové kolízie, c) komunikačná sieť, d) sieť zariadení cestovného ruchu, e) sieť obchodu a služieb využiteľných pre cestovný ruch, f) rozloženie stredísk záujmu o cestovný ruch, g) poloha vzhľadom na iné oblasti cestovného ruchu s podobnou špecializáciou (23).

Tieto predpoklady spomína autorka spolu so skupinou ekonomických predpokladov, určovanou výškou životnej úrovne a určitým stupňom rozvoja výrobných síl a akumulácie kapitálu. Ak sa charakter týchto predpokladov posudzuje z hľadiska ich vzniku, resp. ich existencie, je ich príbuznosť nesporná, takže napriek veľkej heterogénnosti ich povahy sa takéto rozčlenenie, s už spomínanými menšími obsahovými odlišnosťami, v literatúre ujalo.

Názorová príbuznosť autorov na predpoklady cestovného ruchu nepramení iba z nepopierateľnej súvislosti určitej kvality prostredia a výskytu cestovného ruchu, ktorú postrehli všetci autori. V nemalej miere je podobný súlad názorov — transformovaný aj vo všeobecnom prijatí spomínaného zoskupenia činiteľov podmieňujúcich rozvoj návštevnosti — tiež odrazom totožného nazerania na úlohu predpokladov cestovného ruchu, ktoré neraz určuje aj bezprostredné preberanie obsahovej štruktúry nových výskumov z už publikovaných príbuzných štúdií. Svoj podiel na tom má tiež slabé rozpracovanie metodických otázok geografických výskumov cestovného ruchu, v rámci ktorých sa prezentujú predovšetkým analýzy prírodných, spoločenských, či kultúrnohistorických podmienok študovaného územia, pričom toto rozdelenie je — v súlade s tradíciou — aplikované apriórne. Z podobných príčin má časť venovaná predpokladom cestovného ruchu v niektorých prácach iba opisný, nanajvýš inventarizačný charakter, čo často zužuje celkovú hodnotu výskumov.

V súlade so zaužívaným delením predpokladov cestovného ruchu na prírodné a spoločenské sa rozvinula, v literatúre zatiaľ síce bližšie nezachytená, v praxi však veľmi rozšírená polemika o prioritě významu niektorých z nich. Jej jadro tvorí otázka, ktorá z týchto dvoch skupín predpokladov je základným podnetom pre vznik a rozvoj cestovného ruchu. Aj keď sa väčšina polemizujúcich prikláňa k názoru, že primárny význam možno prisúdiť skupine spoločenských predpokladov — argumentujúc predovšetkým

tým, že až vysoký stupeň rozvoja spoločnosti umožnil využitie existujúceho prírodného potenciálu — nepodarilo sa im úplne vyvrátiť argumenty užšej skupiny odborníkov, ktorí — zužujúc problematiku do roviny lokalizačných závislostí — zdôrazňujú prvotný význam prírodných predpokladov cestovného ruchu. To, že sa táto téma nedostala na širšie pretraktovanie na stránky odbornej literatúry, nie je iba dôsledkom zatiaľ skromných publikačných možností autorov zaoberajúcich sa cestovným ruchom, ale tiež výsledkom nesmiernej zložitosti celej problematiky, ktorá sa kumuluje pri čoraz detailnejšom zahľbení do jej podstaty. Najmä preto nie sú otázky významovej priority jednej zo skupín predpokladov cestovného ruchu v literatúre zatiaľ argumentatívne doložené.

Toto posledné konštatovanie by sa mohlo zdať v rozpore s niektorými pasážami prác autorov, ktorí sa hlbšie a na všeobecnej základni zaoberali predpokladmi cestovného ruchu ako napr. Ritter vo svojej kompletizujúcej práci o cestovnom ruchu v Európe (19). Podľa jeho názoru rozhodujúcu úlohu pri vzniku cestovného ruchu zohrali „... javy, ktoré sprevádzajú vzostup životnej úrovne práve tak ako zmeny v spôsobe bývania...“ doplnené druhým predpokladom pre jeho rozvoj — existenciou „... času potrebného na uskutočnenie cesty...“ a ďalšími činiteľmi, ako sú potrebné finančné prostriedky, platená dovolenka, moderné dopravné prostriedky a i. Rozvoj týchto skutočností vytvoril podľa Ritterových názorov celospoločenskú situáciu, ktorá umožnila, ba — podľa názoru viacerých autorov — si aj vynútila vznik cestovného ruchu ako procesu, ktorý rozširuje možnosti relaxácie človeka unaveného životným tempom.

Aj keď tieto názory neboli zatiaľ dokumentované konkrétnejšími sumárnymi výskumami, výsledky čiastkových analýz zamerané na určenie závislostí medzi objemom účasti obyvateľov od cestovného ruchu a hustoty osídlenia priestoru ich trvalého pobytu (resp. veľkosťou ich príjmu, dĺžkou ich pracovného času a pod.) ukazujú oprávnenosť názorov, že z hľadiska vývoja spoločnosti sú podobné demografické a sociálne zmeny najdôležitejším činiteľom, ktorý podmienil rozvoj cestovného ruchu. Ak sa však tento aspekt hodnotenia významu predpokladov cestovného ruchu rozšíri o lokalizačné hľadisko, ukáže sa, že tieto zmeny v živote spoločnosti iba formujú určitý stav, ktorý by bez ďalších a charakterovo odlišných predpokladov cestovného ruchu nemal možnosti realizácie. Ak by takáto situácia skutočne jestvovala (teoreticky ju môže ilustrovať úplne industrializované územie ostrova, umiestneného uprostred jazera s vodou znečistenou priemyselnými odpadovými vodami), orientovalo by sa uspokojovanie potreby uvoľnenia a oddychu členov spoločnosti žijúcej v takýchto podmienkach nesporne inak, ako to je v súčasnosti. To zároveň ukazuje, že cestovný ruch nemusí byť objektívne jestvujúcim dôsledkom sprevádzajúcim určité štádium vývoja spoločnosti, ba naopak. že je výsledkom symbiôzy dvoch nevyhnutných, a pre jeho rozvoj rovnako potrebných skupín predpokladov cestovného ruchu, ktoré sú v literatúre známe ako prírodné a spoločenské predpoklady cestovného ruchu.

V súvislosti s tým sú úvahy o prioritě jednej, či druhej skupiny predpokladov pre vznik a rozvoj cestovného ruchu limitované a získavajú opodstatnenie iba v prípadoch, keď sa zúži všeobecný prístup k problematike cestovného ruchu na čiastkové hľadisko, teda keď sa posudzujú iba niektoré vybrané charakteristiky z celého komplexu jeho vlastností. Existujúce disproporcie v názoroch na hodnotu významu prírodných a spoločenských predpokladov pre vznik a rozvoj cestovného ruchu možno označiť predovšetkým ako dôsledok nepochopenia tejto skutočnosti. Nepostrehlo sa, že zástupcovia oboch názorov budujú vlastne iba na parciálnych hodnoteniach vybraných z celého komplexu predpokladov cestovného ruchu a že výsledky štúdiá časti problémov sa pokúšajú absolutizovať do komplexných rozmerov. Spolu s inými okolnosťami aj tieto okolnosti prispeli k vytvoreniu komplikovanej situácie v teórii cestovného ruchu, ktorá

bola takýmto spôsobom formovaná výsledkami parciálnych prístupov k študovanému problému, predkladanými však so snahou dokázať ich všeobecnú, komplexnú platnosť.

Tieto úvahy v ničom neznižujú význam čiastkových pohľadov na cestovný ruch. Prínos užšie orientovaných výskumov cestovného ruchu je pozitívny do tej miery, pokiaľ v rámci svojho aspektu komplexne posúdia úlohu jednotlivých činiteľov pre rozvoj cestovného ruchu. Treba si však uvedomiť, že takto získané výsledky predstavujú iba čiastkový pohľad na komplexnú problematiku cestovného ruchu.

2. FUNKČNÝ PRÍSTUP K HODNOTENIU PREDPOKLADOV CESTOVNÉHO RUCHU

Jednou z možností prístupu k štúdiu problematiky predpokladov cestovného ruchu je ich hodnotenie z hľadiska geografie. Podobnú úlohu, i keď azda tak jednoznačne neformulovanú, si vytýčilo viac autorov (5, 7, 8, 24, 25 a i.), tematicky inšpirovaných tiež overením ich úlohy v konkrétnom priestore, ktoré predstavil vo svojej práci Poser (18). Ich snaha však nebola orientovaná tak úspešne ako úmysly priekopníka geografie cestovného ruchu H. Posera.

Poserov pokus určiť činitele, ktoré podnecovali, či brzdili vývoj cestovného ruchu v Krkonošiach v období medzi dvoma svetovými vojnami, predstavuje zároveň prvý pokus určiť úlohu predpokladov cestovného ruchu z funkčného hľadiska. Poser rozlíšil tri skupiny činiteľov — základné, podporujúce a brzdiace. K prvej z nich pričlenil prírodné (morfológické a klimatické) a demografické (štruktúra obyvateľstva v oblasti ich trvalého pobytu) činitele. Do druhej skupiny zaradil vzostup počtu obyvateľov v záujmovom území, rozvoj záujmu o cestovný ruch, komunikačné uspôsobenie oblasti, propagáciu, ekonomické a finančné predpoklady obyvateľstva záujmového územia a psychologické aspekty vyplývajúce zo vzťahu domáceho obyvateľstva k návštevníkom. Ako brzdiace činitele v rozvoji cestovného ruchu Krkonôš identifikoval Poser negatívne vplyvy politických konfliktov, hospodárskych kríz a klimaticky nepriaznivé obdobia (18).

Napriek tomuto — vzhľadom na vtedajší stav rozvoja geografických výskumov cestovného ruchu — mimoriadne progresívnemu hodnoteniu predpokladov cestovného ruchu autori povojnových výskumov venovali viac sympatií už spomínanému genetickému prístupu k hodnoteniu a deleniu predpokladov cestovného ruchu. Tým sa dostala Poserova snaha o funkčné rozlíšenie študovaných činiteľov na dlhší čas do úzadia. Až ďalšie zdôrazňovanie potreby funkčného prístupu k objektom štúdia geografického výskumu ukázalo správnosť Poserovej orientácie pri hodnotení súboru predpokladov cestovného ruchu. Vtedy sa však už prejavili vplyvy tradície a ani autorom, ktorí sa snažili nekonvenčne pristupovať k hodnoteniu predpokladov cestovného ruchu (1, 4, 9, 17 a i.), sa nepodarilo celkom vymaniť z vychodených kolají genetického pohľadu.

Táto skutočnosť je o to zaujímavejšia, že niektorí autori sa pokúšali o funkčnú typizáciu návštevných miest (3, 5, 8, 10, 20, 24 a i.), pri ktorej boli blízko tiež ku funkčnému pohľadu na predpoklady cestovného ruchu. Väčšina z nich však budovala svoju typizáciu návštevných miest na empirických hodnoteniach podporených niekedy kvantitatívnymi charakteristikami a tiež pohľad na predpoklady cestovného ruchu typizovaných lokalít uskutočnila iba v týchto dimenziách, takže sa k funkčnému deleniu predpokladov cestovného ruchu nedostala.

V súvislosti s tým možno považovať problematiku funkčného delenia predpokladov cestovného ruchu z geografického aspektu za tému takmer nerozpracovanú, čo však nijakým spôsobom neznižuje jej metodický význam.

Vývoj geografie ako vednej disciplíny, ktorá sa dostáva do syntetizujúceho štádia reprezentovaného snahou formulovať určité zovšeobecnenia vystihujúce charakter a správanie sa študovaných objektov, prináša so sebou tiež snahu delimitovať krajinu na určité funkčné priestory, ktoré dokumentujú hlavné črty jej rozčlenenia formovaného (živeľne, či zámerne) ako dôsledok sprievodných javov života spoločnosti.

Pri existujúcej zložitosti systému javov a vzťahov obsiahnutých v krajine je proces syntetickej funkčnej delimitácie krajiny realizovateľný iba na základe komplexného hodnotenia výsledkov série čiastkových delimitácií uskutočnených vždy z určitého špeci-fického aspektu. Úlohou týchto čiastkových delimitácií je predstaviť obraz funkčného delenia krajiny tak, ako ho formujú rozdiely v rozmiestnení, štruktúre a charaktere analyzovaného prvku. Aj keď metodické otázky syntetického funkčného členenia kra-jiny nie sú zatiaľ úplne vyjasnené, práve tak ako nie je určené štruktúralne zloženie čiastkových výskumov potrebných pre komplexné geografické posúdenie krajiny, ne-možno pochybovať o tom, že aspekt cestovného ruchu nebude pri realizácii finálnej etapy geografickej rajonizácie chýbať. Argumentom pre tento názor nie je len skutoč-nosť, že potrebu rekreácie zaraďujú autori sociálno-geografických výskumov medzi základné funkcie prejavu existencie spoločnosti (21). Sú ním predovšetkým dôsledky tohto prejavu, ktoré — ako to dokumentujú práce autorov geografických výskumov cestovného ruchu (15) — výrazne ovplyvňujú nielen vzhlad, ale aj funkciu niektorých častí krajiny, a to dokonca do takej miery, že im prepožičiavajú základné charak-teristické črty.

Ak teda funkčná delimitácia krajiny z aspektu cestovného ruchu tvorí jedno z čiast-kových delení potrebných pre jej syntetické hodnotenie, vynára sa otázka, akým sme-rom má byť orientovaná, akým spôsobom a na základe ktorých kritérií realizovaná.

Na prvý pohľad sa ponúka relatívne jednoduchá cesta — využiť pri funkčnej deli-mitácii krajiny z hľadiska cestovného ruchu škálu druhov návštevnosti, keďže ich charakteristické vlastnosti určujú hlavne odlišnosti vo využívaní návštevných území a priradujú jednému územiu napríklad úlohu oblasti s letnou rekreáciou a turistikou, dru-hému územiu úlohu oblasti s letnou a zimnou rekreáciou a pod. Takáto funkčná deli-mitácia niektorých území je dokonca v literatúre už aj známa (3, 10, 17, 22, 25 a i.), i keď s jej všeobecnejším aplikovaním nie sú ešte širšie skúsenosti. Z existujúcich výskumov, ktoré vyústili do funkčného členenia územia podľa druhov cestovného ruchu, možno však získať predstavu o konečnom výsledku takéhoto postupu. Je to (a vyplýva to z charakteru použitých kritérií) funkčné delenie územia *návštevných oblastí*. Teda z hľadiska priestorových dimenzií iba určenie úlohy určitých častí krajiny. Druhá časť krajinného priestoru — tá, v ktorej sa nevyskytujú nijaké druhy cestovného ruchu — sa pri použití týchto kritérií nedá posúdiť.

Tento metodický nedostatok je osobitne výrazný pri hodnotení väčších regionálnych celkov, v ktorých oblasti s intenzívnejšie rozvinutým cestovným ruchom predstavujú iba časť študovaného priestoru. Jeho jednostrannosť ho znemožňuje aplikovať tiež pri čiastkovej analýze cestovného ruchu územia, ktoré sa spracúva z komplexne geografic-kého hľadiska, keďže nemôže určiť úlohu a vplyvy cestovného ruchu v určitej časti študovaného územia. Ak by táto časť nemala z hľadiska cestovného ruchu nijakú úlohu, bolo by možné označiť ju za oblasť, ktorá leží mimo študovaného okruhu otázok. V skutočnosti však aj časť študovaného územia, kde sa cestovný ruch nevyskytuje, má pri funkčnom delení priestoru z hľadiska cestovného ruchu svoj osobitný význam. Môžu sa tu sústreďovať (bývať) záujemci o cestovný ruch, ktorých chovanie nie je pre rozvoj a charakter priestorov s cestovným ruchom bezvýznamné, ale, naopak, určuje niektoré ich dôležité parametre. Tento, na prvý pohľad vhodný spôsob možnosti funk-

čného delenia krajiny neumožňuje teda kompaktné posúdenie krajiny. Zároveň dokumentuje, že pri hľadaní priestorových štruktúr určených cestovným ruchom nemožno vychádzať zo samého rozšírenia cestovného ruchu, keďže sa jeho výskyt viaže iba na niektoré časti krajiny, ale treba brať do úvahy širšie hľadisko.

Pri hľadaní vhodnejších identifikačných činiteľov sa ukázalo, že to, čo neumožňuje sám študovaný proces, dovoľuje uskutočniť analýza jeho predpokladov. Táto možnosť vyplýva zo skutočnosti, že súbor predpokladov cestovného ruchu má — ako je to pri väčšine javov, ktoré sú prejavom aktivity spoločnosti — v regionálnych rozmeroch väčšie dimenzie rozšírenia ako sám výsledok ich interakcie. V skutočnosti sa iba jedna časť predpokladov cestovného ruchu viaže na tie miesta, kde sa on sám objavuje. Umiestnenie inej skupiny predpokladov sa s výskytom cestovného ruchu nestotožňuje, ba, naopak, ťažisko ich výskytu je práve v oblastiach, kde cestovný ruch stráca svoje dominantné postavenie.

Pri podobne orientovanom prístupe k hodnoteniu predpokladov cestovného ruchu je však nevyhnutné opustiť tradičný genetický pohľad na ich súbor a nahradí ho funkčno-chorologickým. Ukazuje sa však, že funkčno-chorologický prístup k analýzám cestovného ruchu dovoľuje dve možnosti delimitácie krajiny.

Prvú z nich predstavuje už spomínaná funkčná delimitácia uskutočnená na základe prevahy jednotlivých druhov cestovného ruchu. Jej výsledkom je vymedzenie funkčných regiónov v hraniciach oblastí s výskytom cestovného ruchu, pričom východiskovým materiálom pre identifikovanie funkcie sú konkrétne údaje o realizovanom cestovnom ruchu.

Druhú možnosť predstavuje hodnotenie krajiny, zamerané na určenie úlohy jej častí z hľadiska širšieho pohľadu na cestovný ruch, charakterizované snahou identifikovať tiež úlohu území bez cestovného ruchu. Ústrednou myšlienkou tohto prístupu je pátranie po tom, akú úlohu majú jednotlivé časti krajiny z aspektu formovania obrazu rozšírenia a štruktúry cestovného ruchu — teda identifikovanie funkčných priestorových štruktúr v krajine. Vzhľadom na rozsah pohľadu týchto dvoch možností funkčno-chorologického prístupu k analýzám cestovného ruchu môžeme prvú označiť za užší funkčný pohľad, kým druhú, ktorej budeme venovať detailnejšiu pozornosť, za širší funkčný pohľad na cestovný ruch.

Náznakom toho, že aj širší funkčný pohľad na cestovný ruch môže viesť k zaujímavým výsledkom, je už spomínané konštatovanie, že jedna časť predpokladov cestovného ruchu sa viaže na miesta jeho lokalizácie, kým iná časť práve mimo týchto oblastí. O tom, ktoré činitele patria k prvej a ktoré k ďalšej skupine, resp. či mimo týchto dvoch skupín neexistujú ešte ďalšie skupiny predpokladov cestovného ruchu, ktoré sú špecifické iným spôsobom, možno však rozhodnúť až po hlbšej funkčnej analýze jednotlivých komponentov súboru predpokladov cestovného ruchu.

Východisko pre túto analýzu predstavoval nasledovný súbor najvýznamnejších predpokladov cestovného ruchu, určený na základe výsledkov geografických výskumov návštevnosti a upravený tak, aby sa vylúčilo tematické prekrývanie jeho jednotlivých komponentov, ktoré vo viacerých štúdiách často zapríčiňuje zbytočnú duplicitu:

A. prírodné predpoklady: a) povrch, b) klíma, c) voda, d) rastlinstvo a živočíšstvo, e) celkový obraz krajiny.

B. kultúrno-historické predpoklady: a) stavebné pamiatky, b) ľudová kultúra, c) iné kultúrno-historické predpoklady.

C. spoločenské predpoklady: a) demografické, b) sídelné, c) hospodárske, d) sociálne, e) politické, f) komunikačné, g) materiálno-technická základňa cestovného ruchu (zariadenia cestovného ruchu).

Pre určenie vplyvov jednotlivých komponentov tohto súboru na utváranie a určovanie úlohy priestorových štruktúr sa analyzoval ich vzťah ku najvýznamnejším charakteristikám cestovného ruchu. Ako podklady pre tieto rozborov sa použili výsledky publikovaných výskumov (15), ktoré boli po overení ich širšej platnosti transformované do všeobecnejších rozmerov.

Výsledky týchto analýz ukázali, že činitele, ktoré sa považujú za predpoklady cestovného ruchu, skutočne nemajú pri určení lokalizácie, objemu, časového priebehu a štruktúry cestovného ruchu rozdielnu úlohu a že ich možno na tomto základe rozdeliť do troch skupín. Sú to: lokalizačné predpoklady, selektívne predpoklady a realizačné predpoklady.

2.1 LOKALIZAČNÉ PREDPOKLADY CESTOVNÉHO RUCHU

Pri analýze súboru predpokladov cestovného ruchu sa ukázalo, že kvalitatívne rozdiely v charaktere niektorých jeho komponentov určujú miesto výskytu cestovného ruchu v krajine a majú teda z hľadiska priestorového pohľadu na cestovný ruch výrazne lokalizačné vplyvy, ktoré sa prejavujú predovšetkým ako výsledok interakcie všetkých komponentov tejto skupiny. Iba extrémne priaznivé hodnoty, niektoré z nich podmieňujú rozvoj cestovného ruchu i bez zvlášť priaznivých hodnôt iných komponentov.

Ak prihliadneme na tradičné delenie predpokladov cestovného ruchu, potom skupinu lokalizačných predpokladov tvoria:

A. prírodné predpoklady: a) povrch, b) klíma, c) voda, d) rastlinstvo a živočíšstvo, e) celkový obraz krajiny.

B. kultúrnohistorické predpoklady: a) stavebné pamiatky, b) ľudová kultúra, c) iné kultúrnohistorické predpoklady.

Sú to teda dve geneticky odlišné časti súboru predpokladov cestovného ruchu (prírodné, resp. človekom vytvorené), ktoré boli v zmysle doterajších delení posudzované, práve zásluhou rôznej povahy, odlišne. V skutočnosti však majú pri určení obrazu rozmiestnenia cestovného ruchu navzájom príbuznú úlohu.

Ich schopnosť vplývať na lokalizáciu cestovného ruchu vyplýva z úlohy, ktorú cestovný ruch plní v živote spoločnosti, t. j. umožniť regeneráciu fyzických a psychických síl človeka. Keďže základným predpokladom pre umožnenie regenerácie je najmä priaznivá zmena zaužívaného stereotypu, predovšetkým pohybového, ale tiež všetkých ostatných (prostredie, širšie okolie a pod.), pre lokalizáciu cestovného ruchu sú najvhodnejšie také činitele, ktoré zmenu týchto stereotypov najúspešnejšie umožňujú. V dôsledku toho sa výskyt cestovného ruchu úzko viaže s rozšírením ich najpriaznivejších hodnôt, pričom ich priestorový vzťah k cestovnému ruchu možno vo všeobecnosti hodnotiť ako kontrakčný. Schematické znázornenie ich vzťahu k okoliu možno získať parafrázou schémy kontrakčnej zóny návštevných miest, ktorú uvádza Jovičič (11) (obr. 1).

Z metodického hľadiska predstavuje vyčlenenie tejto skupiny predpokladov cestovného ruchu osobitný význam.

Hodnotenie komplexu lokalizačných predpokladov umožňuje vyjadriť prirodzenú potenciu krajiny z hľadiska cestovného ruchu, t. j. skutočnú spôsobilosť krajiny pre rekreačné využitie. Táto ich vlastnosť je dôležitá najmä pri uspokojovaní potrieb aplikčných inštitúcií, ktoré pátrajú po spôsoboch určenia celkových rekreačných možností krajiny. Toto delenie je tiež príspevkom ku riešeniu koncepčných otázok problematiky

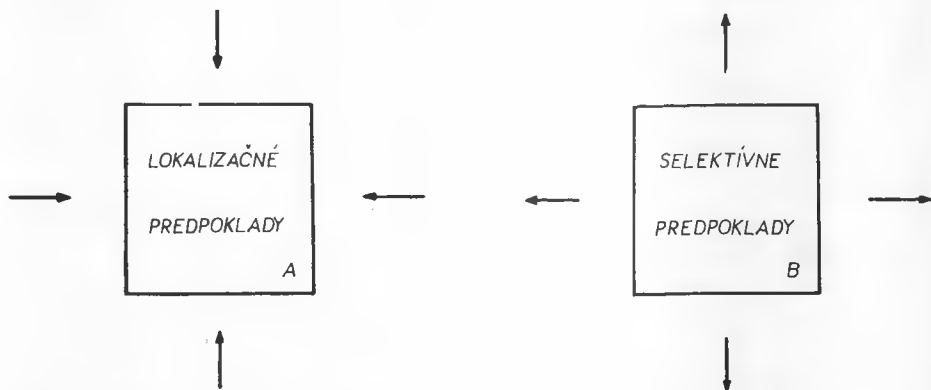
výskumu potencie krajiny. Ako ilustrujú niektoré štúdie venované tematike potencie krajiny z hľadiska cestovného ruchu (6, 16), mali ich autori pri určovaní úlohy predpokladov cestovného ruchu sťaženú situáciu práve v dôsledku tradičného prístupu k deleniu predpokladov cestovného ruchu.

2.2 SELEKTÍVNE PREDPOKLADY CESTOVNÉHO RUCHU

Ďalšia skupina zo súboru predpokladov cestovného ruchu sa vyznačuje predovšetkým vplyvmi na objemové parametre účasti obyvateľov na cestovnom ruchu. Oproti potencii krajiny, ktorú charakterizuje jej schopnosť poskytnúť podmienky pre rozšírenie cestovného ruchu, dokumentujú selektívne predpoklady, spôsobilosť spoločnosti zúčastniť sa na cestovnom ruchu. Preto skupinu selektívnych predpokladov tvoria tie komponenty súboru predpokladov cestovného ruchu, ktoré z rôznych aspektov určujú, kto, resp. ako často sa zúčastní na cestovnom ruchu, t. j. podmieňujú kvalitatívnu a kvantitatívnu selekciu v radoch obyvateľov. Ako dokumentujú doterajšie výskumy, patria k nim niektoré z doteraz vymedzovaných spoločenských predpokladov cestovného ruchu, a to: a) *hospodárske činitele*, b) *sídelné činitele*, c) *sociálne činitele*, d) *politické činitele*.

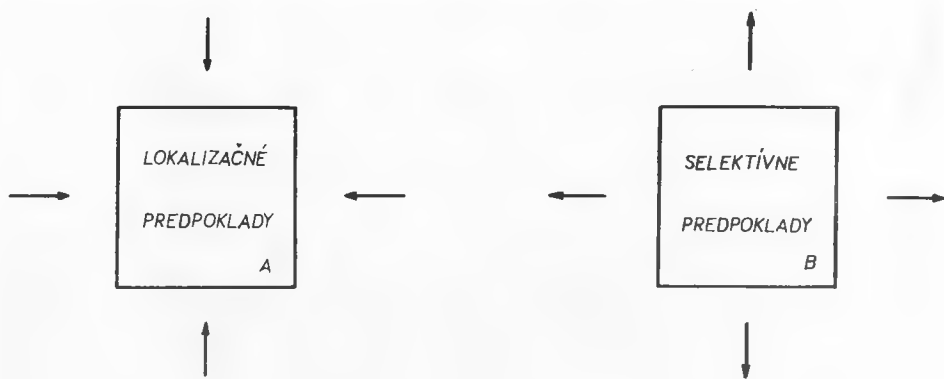
Poradie významu týchto činiteľov pri určovaní kvóty účasti obyvateľov na cestovnom ruchu sa od územia k územiu mení, takže ho sotva možno s plnou hodnovernosťou zovšeobecniť. V súvislosti s charakterom cestovného ruchu vytvára táto skupina predpokladov cestovného ruchu protipól skupine lokalizačných predpokladov. Nielen preto, že sa jej najpriaznivejšie hodnoty zvyčajne vyskytujú práve v oblastiach s menej vhodnými hodnotami lokalizačných predpokladov cestovného ruchu, ale tiež preto, že ich vzťah k okoliu možno vo všeobecnosti hodnotiť ako disperzný, teda ako protiklad ku kontrakčnému vzťahu lokalizačných predpokladov. Nadväzujúc na Jovičiovu schému vysielacích miest (11), môžeme tieto vzťahy znázorniť, ako to ukazuje obr. 2.

Protikladnosť vzťahov lokalizačných a selektívnych predpokladov návštevnosti pri širšom funkčnom pohľade na cestovný ruch umožňuje predstaviť dva póly všeobecnej funkčnej schémy delimitácie priestoru z aspektu cestovného ruchu (obr. 3). Na nej možno ilustrovat prínos širšieho pohľadu na cestovný ruch. Vyplýva z nej, že



Obr. 1. Kontrakčný vzťah lokalizačných predpokladov cestovného ruchu k okoliu.

Obr. 2. Disperzný vzťah selektívnych predpokladov cestovného ruchu k okoliu.



Obr. 3. Póly funkčnej schémy priestorového pohľadu na cestovný ruch.

disperzná orientácia vzťahov území s prevahou selektívnych predpokladov cestovného ruchu nachádza vhodnú možnosť nadviazať na kontrakčnú orientáciu vzťahov území s prevahou lokalizačných predpokladov. Tým sa formuje základná črta vzťahov týchto dvoch funkčne odlišných priestorových štruktúr — ich vzájomné spojenie. Prejavom tohto spojenia je migračný charakter cestovného ruchu. Jeho dôsledkom je nevyhnutnosť existencie ďalšej skupiny predpokladov cestovného ruchu — takých, ktoré toto spojenie dvoch statických pólov priestorového modelu cestovného ruchu umožňujú.

2.3 REALIZAČNÉ PREDPOKLADY CESTOVNÉHO RUCHU

Lokalizačné a selektívne predpoklady cestovného ruchu majú potenciálny charakter. Jednotlivo, bez možnosti nadviazania ich kontrakčných a disperzných vzťahov ešte nepostačujú pre vznik cestovného ruchu. Transformáciu ich potenciálnych hodnôt umožňujú až ďalšie komponenty súboru predpokladov cestovného ruchu, ktoré majú teda rovnako dôležitú a nenahraditeľnú úlohu pre vznik a rozvoj cestovného ruchu ako predpoklady zaradené do oboch predchádzajúcich skupín. Keďže svojou existenciou umožňujú uskutočnenie cestovného ruchu, je vhodné označiť ich ako skupinu realizačných predpokladov cestovného ruchu.

Zo súboru predpokladov cestovného ruchu, ktorý slúžil ako východisko pre analýzu ich vplyvov na utváranie a určovanie úlohy priestorových štruktúr, patria k tejto skupine: a) komunikačné predpoklady a b) materiálne-technická základňa cestovného ruchu.

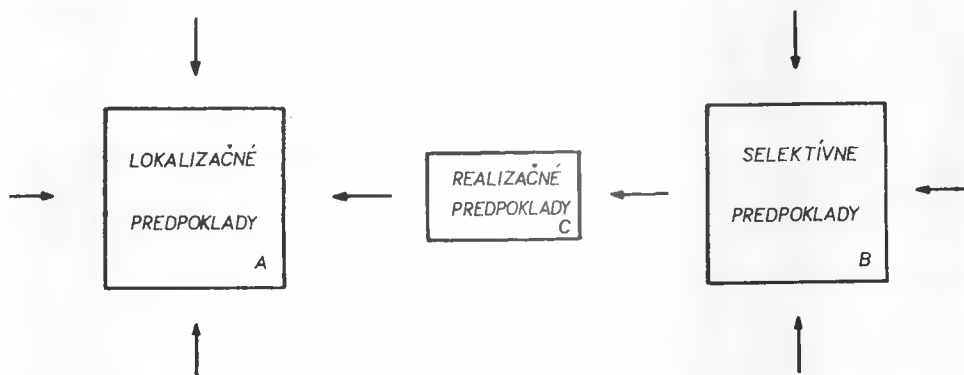
Určiť ich postavenie medzi ostatnými predpokladmi cestovného ruchu bolo azda najťažším problémom pri funkčnom posudzovaní analyzovaného súboru predpokladov. Súvisí to predovšetkým s niektorými ich vlastnosťami, ktoré na prvý pohľad vytvárajú dojem, že majú typickú charakteristickú črtu lokalizačných predpokladov, že teda určujú miesta výskytu cestovného ruchu. K tejto vlastnosti im však chýba druhá, rovnako typická črta nielen lokalizačných, ale aj selektívnych predpokladov cestovného ruchu — ich potenciálny charakter a nezávislosť na cestovnom ruchu. V súvislosti s tým sa ukazuje, že schopnosť realizačných predpokladov vytvárať miesta koncentrácie cestovného ruchu nie je výrazom ich lokalizačnej schopnosti, ale prejavom ich gravitačnej sily, ktorá je sekundárnym vyjadrením hodnôt lokalizačných predpokladov cestovného ruchu. Exis-

tenciu tejto gravitačnej sily podmieňuje jednak migračný charakter cestovného ruchu — v dôsledku ktorého sú komunikačné spojnice dôležitými osami presunu jeho účastníkov — a tiež potreba uspokojiť základné fyziologické a kultúrne nároky návštevníkov, resp. snaha umožniť im rentabilné využívanie času určeného na rekreáciu.

Z hľadiska širšieho priestorového pohľadu tkvie význam realizačných predpokladov cestovného ruchu v ich schopnosti vytvoriť spojenie a konkretizovať vzťahy medzi lokalizačnými a selektívnymi predpokladmi cestovného ruchu, teda ilustrovať skutočnú situáciu v krajine, ktorá na rozdiel od potencionálnych čít určených lokalizačnými, či selektívnymi predpokladmi cestovného ruchu dokumentuje reálny stav. Je pochopiteľné, že tento stav sa môže odlišovať od potencionálnych možností jednotlivých oblastí určených predchádzajúcimi skupinami predpokladov cestovného ruchu. Práve v tom možno vidieť praktický prínos vytvárania potencionálnych pohľadov na krajinu. Pri porovnaní skutočnej situácie s potenciou lokalizačných predpokladov možno objaviť rezervy, či predimenzovanosť území, kým pri porovnaní skutočnej situácie s potenciou selektívnych predpokladov si možno vytvoriť konkrétnu predstavu o účasti obyvateľov na cestovnom ruchu a v priaznivých prípadoch i kvantifikovať ich nároky na rekreačné priestory.

Schému zobrazujúcu priestorovú diferenciaciu krajiny z hľadiska cestovného ruchu kompletizujú teda realizačné predpoklady v súlade s ich funkciou o spojovací článok (obr. 4).

Nadviazaním kontrakčne a difúzne orientovaných vzťahov v okolí lokalizačných a selektívnych predpokladov cestovného ruchu sa do priestorového modelu cestovného ruchu dostáva aspekt interakcie. Realizuje sa prostredníctvom komunikačných predpokladov. Sústreďenie technickej základne cestovného ruchu, ktoré sa objavuje spravidla tam, kde lokalizačné predpoklady cestovného ruchu dosahujú najpriaznivejšie hodnoty, formuje vznik gravitačných jadier — centier cestovného ruchu. Ich veľkosť, význam a vplyv závisia od objemu a charakteru materiálno-technickej základne, ktorá — ako sme už spomínali — je sekundárnym vyjadrením hodnôt lokalizačných predpokladov cestovného ruchu. Na umiestnenie gravitačných jadier vplývajú tiež komunikačné a selektívne predpoklady cestovného ruchu, takže sú vlastne výsledkom konkrétnych prejavov vzájomných vzťahov predpokladov cestovného ruchu. Ako finálny produkt interakcie predpokladov cestovného ruchu sú miestami jeho najväčšej frekvencie, ústred-



Obr. 4. Funkčná schéma priestorových vzťahov cestovného ruchu.

nými lokalitami jeho vplyvov na krajinu a z tých príčin, najmä ich vyššie hierarchické stupne, tiež významnými objektmi monografických štúdií geografie cestovného ruchu.

3. VÝZNAM PRIESTOROVÉHO MODELU PRE RAJONIZÁCIU CESTOVNÉHO RUCHU

Doterajšie pokusy o delimitáciu väčších celkov uskutočnené z aspektu cestovného ruchu vyúsťovali výlučne iba do vymedzenia území s najpriaznivejšími lokalizačnými predpokladmi cestovného ruchu. V literatúre sú označované ako „oblasti cestovného ruchu“ a predstavujú základné priestorové jednotky tiež z hľadiska plánovacích orgánov (12). Na základe hodnotenia ich možností a funkčnej orientácie sa spracúvajú štúdie, ktoré sú podkladom pre riadenie investičnej činnosti a celkového rozvoja cestovného ruchu týchto oblastí.

Uskutočnené analýzy významu a vzťahov jednotlivých predpokladov cestovného ruchu však ukazujú, že oblasti sústredeného výskytu lokalizačných predpokladov cestovného ruchu tvoria iba jeden pól priestorového modelu cestovného ruchu. Druhý pól a spojnica oboch pólov sa nachádza — z väčšej časti — mimo územia týchto oblastí. Rajonizácia určitého územia, uskutočnená z aspektu lokalizačných predpokladov cestovného ruchu, neposkytuje teda komplexný pohľad na celkovú delimitáciu priestoru a jeho štruktúrne väzby. V dôsledku toho nedovoľuje plne posúdiť jestvujúcu situáciu a najmä vystihnúť jej vývojové tendencie. Práve pre takúto jednostrannosť tradičného pohľadu na študované územie môže prísť k ekonomicky chybným rozhodnutiam pri rozširovaní materiálo-technickej základne cestovného ruchu. Oproti tomu delimitácia územia uskutočnená na základe hodnotenia lokalizačných, selektívnych i realizačných predpokladov cestovného ruchu umožňuje komplexne vyjadriť orientáciu, dimenziu i realnosť vzťahov medzi jednotlivými subpriestormi a určiť hlavné črty ich funkcie z hľadiska cestovného ruchu. Spolu s hodnotením potenciálu krajiny z aspektu návštevnosti (16) vytvára teda predpoklady pre komplexné posúdenie jestvujúcej situácie i pre výstižné stanovenie jej vývojových tendencií.

Funkčný prístup k hodnoteniu predpokladov cestovného ruchu umožňuje teda nielen nové, výstižné usporiadanie súboru predpokladov cestovného ruchu, resp. vytvorenie priestorového modelu cestovného ruchu, ktorý odhaľuje základný princíp štruktúrnych väzieb odlišne saturovaných území v krajine. Dovoľuje tiež predstaviť základné črty komplexného pohľadu na systém vzťahov cestovný ruch — krajina a načrtnúť metodické princípy rajonizácie cestovného ruchu, čím získava osobitný aplikačný význam.

LITERATÚRA

1. Abella M., *A települések és az idegenforgalom kapcsolata Magyarországon*. OIH III. Igedenforgalmi Kollokvium, Budapest 1966, 220—228. — 2. Barrier M., *L'etude géographique du tourisme*. Assoc. d. Public. de la Fac. d. Lettres et Sciences Humaines de l'Université de Caen, Caen 1964, 206. — 3. Brand H. D., *Der Fremdenverkehr im Westharz*. Geographische Rundschau, Jg. 17, H. 8, Aug. 1965, 327—331. — 4. Diekmann S., *Die Ferienhaussiedlungen Schleswig-Holsteins*. Schriften des Geographischen Instituts der Universität Kiel, Band XXI, Heft 3, Kiel 1963, 206. — 5. Dodd J., *Der Fremdenverkehr im Moseltal zwischen Trier und Koblenz*. Forsch. z. dt. Landeskunde, B. 162, Bad Godesberg: Bundesanst. Landeskunde. u. Raumforsch. 1967, 211. — 6. Hartch E., *Gedanken zur Frage der Bewertung landschaftlichen Erholungspotentials*. Landschaftsforschung — Neef — Festschrift, Gotha — Leipzig 1968, 199—206. — 7. Hasbargen L., *Die Ostfriesischen Inseln*. Bad Godesberg

1963, 201. — 8. Christaller W., *Beiträge zu einer Geographie des Fremdenverkehrs*. Erdkunde. Bd. 9, 1955, Heft 1, 1—19. — 9. Jacob G., *Modell zur regionalen Geographie des Fremdenverkehrs*. Geographische Berichte, 46, 1968, č. 1, 51—57. — 10. Jovičič Ž., *Klasifikacija turističkih mesta v Jugoslaviji*. Zbornik radova geografskog zavoda, zv. XV, Beograd, 1968, 101—112.

11. Jovičič Ž., *Turistička kretanja*. Beograd 1966, 133. — 12. Kotrba M., *Rajonizace cestovního ruchu v ČSSR*. Merkur, Praha 1968, 241. — 13. Ludwig E., *Die Entwicklung des Raumes von Ruhpolding zum Fremdenverkehrsgebiet*. Hattenhof 1958, 76. — 14. Mariot P., *Priestorové aspekty cestovního ruchu a otázky gravitačného zázemia návštevných miest*. Geografický časopis, 1969, č. 4, 287—312. — 15. Mariot P., *Príspevok k bibliografii prác z geografie cestovního ruchu*. Geografický časopis, 1968, č. 1, 72—84. — 16. Mariot P., *Prispevok k metode výskumu potencie krajiny z hľadiska cestovního ruchu*. Geografický časopis, 1969, č. 1, 57—72. — 17. Posea Gr., Popescu N., Ielenicz M., *Zonarea judetelor din Romania dupa potentialul turistic*. Lucrarile colocviului national de geografia turismului, Bucuresti, septembrie 1968, Bucuresti 1969, 73—82. — 18. Poser H., *Geographische Studien über den Fremdenverkehr im Riesengebirge*. Abhandlungen der Gesellschaft der Wissenschaften zu Göttingen, Math.-phys. Klasse, 3. Folge, Heft 20, Göttingen 1939, 171. — 19. Ritter W., *Fremdenverkehr in Europa*. Leiden, A. W. Sijthoff 1966, 320. — 20. Ruppert K., Maier J., *Fremdenverkehr und Geographie*. Wiss. Aspekte des Fremdenverkehrs, Hannover 1969, 89—102.

21. Ruppert K., Maier J., *Naherholungsraum und Naherholungsverkehr — Geographische Aspekte eines speziellen Freizeitverhaltens*. Münchn. Stud. z. Sozial- und Wirtschaftsgeogr. B. 6, München 1970, 55—77. — 22. Strzygowski W., *Erholungsräume und Reiseziele der Bevölkerung Wiens*. Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft Wien, Bd. 85, Wien 1942, 321—333. — 23. Šprincová S., *Príspevek ke geografii cestovního ruchu na príkladu rekreačnej oblasti Jeseniku*. Acta Univ. Pal. Olomouensis, Tom 23, Geographica-Geologica VIII, 1968, 81—237. Weber A., *Geographie des Fremdenverkehrs im Fichtelgebirge und Frankenwald*. Mitt. d. Fränkischen Geogr. Gess., Band 5, 1958, 35—107. — 25. Woll H., *Der Fremdenverkehr im Bodenseegebiet*. Verlag Julius Beltz, Weinheim/Bergstr. 1962, 156.

Do redakcie došlo 18. 2. 1971

Peter Mariot

FUNKTIONELLE BEWERTUNG DER VORAUSSETZUNGEN DES FREMDENVERKEHRS ALS GRUNDLAGE FÜR DIE BILDUNG EINES RAUMMODELLS DES FREMDENVERKEHRS

Die Bedeutung einzelner Komponenten des Komplexes von Voraussetzungen des Fremdenverkehrs ändert sich von Stelle zu Stelle. Deshalb ist die Stellungnahme verschiedener Autoren zur Bedeutung der Voraussetzungen des Fremdenverkehrs verschieden. Im Prinzip hat sich doch in der Fachliteratur die Tradition der genetischen Klassifikation der Voraussetzungen des Fremdenverkehrs auf natürliche, kulturell-historische und gesellschaftliche Voraussetzungen gebildet. Dabei sind die Ansichten der Autoren auf die Bedeutungspriorität einzelner Gruppen der Voraussetzungen unterschiedlich, auch wenn sie im allgemeinen an der Seite der Gruppe der gesellschaftlichen Voraussetzungen sind.

Neue Möglichkeiten der Ansicht auf die Problematik der Voraussetzungen des Fremdenverkehrs bieten ihre Analysen aus dem funktionellen Standpunkt. Bei diesen Analysen wird die Rolle einzelner Voraussetzungen bei der Entwicklung des Fremdenverkehrs geforscht. So ein Zutritt ermöglicht drei Gruppen der Voraussetzungen des Fremdenverkehrs zu bestimmen:

1. Lokalisationsvoraussetzungen, welche den Ort des Vorkommens des Fremdenverkehrs bestimmen. Zu ihnen gehören: Relief, Klima, Wasser, Flora, Fauna, das Gesamtbild der Land-

schaft, Baudenkmäler, Volkskultur und andere kulturell-historische Voraussetzungen. Sie haben eine kontrakte Beziehung zu ihrer Umgebung. (Abb. 1).

2. Selektive Voraussetzungen, welche die Befähigung zur Teilnahme am Fremdenverkehr dokumentieren. Zu ihnen gehören: Wirtschaftsfaktoren, Siedlungsfaktoren, soziale und politische Faktoren. Sie haben eine disperse Beziehung zu ihrer Umgebung (Abb. 2).

3. Realisationsvoraussetzungen, welche die Teilnahme am Fremdenverkehr ermöglichen, also die Anknüpfung kontrakter und disperser Lokalisationsbeziehungen resp. selektiver Voraussetzungen (Abb. 4). Zu ihnen gehören Verkehrsvoraussetzungen und das Netz der Fremdenverkehrseinrichtungen.

Die Dislokation der Voraussetzungen des Fremdenverkehrs in der Landschaft ermöglicht die Darstellung eines Raummodells des Fremdenverkehrs als zwei Pole (A — Pol der Lokalisationsvoraussetzungen, B — Pol der selektiven Voraussetzungen) mit kontrakten resp. dispersen Beziehungen zur Umgebung. Die Anknüpfung dieser Beziehungen wird durch die Realisationsvoraussetzungen des Fremdenverkehrs (C) ermöglicht, welche eine besondere Gravitationsstärke haben.

Aus diesem Modell ausgehend kann sich die Fremdenverkehrsregionalisation nicht nur auf die Abgrenzung der Regione des Fremdenverkehrs (Pole der Lokalisationsvoraussetzungen) beschränken. Es müssen auch die Pole der selektiven Voraussetzungen abgegrenzt und die strukturellen Bindungen zwischen beiden Polen vorgestellt werden. So ein Zutritt ermöglicht die Bildung einer wirklich komplexen Ansicht der Beziehung Fremdenverkehr — Landschaft, auf die Delimitation des Raumes vom Standpunkt des Fremdenverkehrs und ermöglicht reellere Pläne seiner Entwicklung zu konzipieren.

Aus dem Slowakischen übersetzt von A. Mišková

Abb. 1. Kontrakte Beziehung der Lokalisationsvoraussetzungen des Fremdenverkehrs zur Umgebung.

Abb. 2. Disperse Beziehung selektiver Voraussetzungen des Fremdenverkehrs zur Umgebung.

Abb. 3. Pole des funktionellen Schemas der räumlichen Ansicht auf den Fremdenverkehr.

Abb. 4. Funktionelles Schema der räumlichen Beziehungen des Fremdenverkehrs.