

PETER MARIOT

**NÁČRT VZŤAHOV CESTOVNÉHO RUCHU V KRAJINNÝCH SYSTÉMOCH
KOTLÍN SLOVENSKA**

Peter Mariot: Outline of relations involved in tourism and recreation in the landscape systems of Slovakia's basins. *Geogr. Čas.*, 33, 1981, 4; 9 figs, 14 refs.

The author investigates the relations involved in tourism and recreation in the landscape system of 52 basins in Slovakia. He includes selected factors affecting the pre-conditions concerning localization, selection and realization of tourism and recreation. Eventually he distinguishes the basins according to the degree of development of interactions between tourism and further elements of the landscape system of basins (fig. 8) and he outlines a diagram of connections between tourism and other elements of the landscape of basins (fig 9).

1. ÚVOD

Na významné postavenie kotlín pri formovaní krajiny Slovenska poukázali viacerí autori [2, 3, 4, 5, 15]. Osobitosť krajinných štruktúr kotlín, ktorých prostredie a prírodný potenciál sa výrazne odlišuje od prostredia i potenciálu pohorí a nížin, našla v dlhodobom vývoji spoločnosti odraz v ich špecifickom postavení pri tvorbe základov teritoriálnej diferenciacie územia Slovenska. Niektoré z týchto aspektov sa predstavili v citovaných príspevkoch. Osobitne výrazne sa však dokumentovali na mape súčasných typov krajiny, ktorú do Atlasu SSR vypracovali E. Mazúr a E. Krippel [18].

Na tejto mape možno vhodne sledovať rozdiely v charaktere využívania krajiny Slovenska, podmienené výskytom vhlbených povrchových foriem rozšírených vnútri karpatského oblúka. Z nich najmä svojrázne geologické zloženie a stavba kotlín, osobitosti ich pôdneho krytu, klímy, hydrologických pomerov, zastúpenia biocenóz a v neposlednej miere tiež história ich hospodárskeho osvojovania prispeli k vytvoreniu charakteristickej kotlinovej krajiny. Avšak i napriek tomu, že sa v rámci tohto krajinného typu vyskytuje niekoľko funkčných subtypov, kotlinová krajina formuje teritoriálne celky, v ktorých dynamike pôsobí iná štruktúra a intenzita interakcií krajinných prvkov ako v montánnom prostredí alebo v prostredí nížin.

Na mape geomorfologických jednotiek územia SSR [19] E. Mazúr a M. Lukniš vymedzili kotliny na štyroch hierarchických úrovniach. Na úrovni geomorfologických subprovincií vystupujú Viedenská, Malá Dunajská a Veľká Dunajská kotlina. Tieto ležia mimo Karpát, a preto ich z našich ďalších úvah

vyčleníme. Na úrovni geomorfologických celkov, geomorfologických podcelkov a ich častí citovaní autori rozlišujú 52 kotlín znázornených na obr. 8.

Okrem kotlín k vhlbeným formám reliéfu Slovenska patria tiež brázdy a podolia. Z fyziognomického aspektu sa k nim zaraďujú pozdĺžne povrchové formy, ktoré majú viac podobu ryhy ako panvy. V našom príspevku si v nich všímame iba geomorfologické podcelky, resp. časti geomorfologických podcelkov, ktoré sa v rámci regionálneho geomorfologického členenia Slovenska [19] vymedzili ako kotliny.

Úlohou nášho príspevku je poukázať na vzťahy, ktoré v krajinnom systéme kotlín Slovenska súvisia s cestovným ruchom. Táto problematika má na prvý pohľad okrajový význam, keďže základňu vysokých hodnôtencie krajiny Slovenska pre cestovný ruch jednoznačne formuje potencia montánnej krajiny. Ak sa však zoberie do úvahy napr. dopravná funkcia kotlín, ktoré vytvárajú ústredné komunikačné koridory v rámci karpatského oblúka, úloha kotlín v cestovnom ruchu Slovenska sa objaví v inom svetle. K dôležitým činiteľom, ktoré modelujú vzťahy medzi kotlinami a cestovným ruchom, patrí okrem komunikačných aspektov tiež husté osídlenie, urbanizácia a industrializácia kotlín, ako aj lokalizačné predpoklady rozvoja cestovného ruchu vystupujúce v kotlinovej krajine Slovenska.

Pri vzniku tohto príspevku dôležitú úlohu zohral bohatý fond podkladových údajov zhrnutý v Atlase SSR [1]. Viaceré mapy v Atlase SSR — z nich najmä mapa geoekologických typov krajiny [16], typov súčasnej krajiny [18], typov reliéfu z hľadiska cestovného ruchu [17], klimatickogeografických typov [22], predpokladov cestovného ruchu [13], materiálnotecnickej základne cestovného ruchu [12], typov návštevných miest a oblastí cestovného ruchu [14], slúžili pri spracovávaní tohto príspevku ako východiská pre syntetizujúci pohľad na lokalizačné, selektívne a realizačné predpoklady cestovného ruchu, ktoré rozhodujúco formujú interakcie cestovného ruchu s ďalšími prvkami krajinného systému kotlín. Sme toho názoru, že materiály zhrnuté v Atlase SSR treba v budúcnosti intenzívne využívať aj na odvodzovanie podobných syntetizujúcich pohľadov, pre ktoré si žiaden odborník nemôže vytvoriť podklady sám.

2. LOKALIZAČNÉ PREDPOKLADY CESTOVNÉHO RUCHU V KOTLINÁCH

V dôsledku výrazných zásahov človeka do prostredia kotlín na ich území prevažuje poľnohospodárska krajina. V rámci najväčších kotlín sa v úzkych pásoch, ktoré zväčša sledujú ústrednú komunikáciu kotliny, vytvorila priemyselno-technizovaná krajina mestského a prechodného sídelného typu. V okrajových polohách niektorých kotlín sa na nevelkých plochách vyskytuje aj lesná neosídlená, až sporadicky osídlená krajina so sekundárnou skladbou drevín. V poľnohospodárskej kotlinovej krajine najväčšie plochy zaberajú oráčinová, oráčinovo-lúčna a lúčno-lesná krajina so sústredenými vidieckymi sídlami [18].

Tieto krajinné typy vytvárajú málo atraktívne prostredie, ktoré najmä v porovnaní s podstatne príťažlivejšou montánnou krajinou, ktorá obklopuje slovenské kotliny, nevytvára podmienky na výskyt súvislých území s priaznivými lokalizačnými predpokladmi pre rozvoj cestovného ruchu. Preto sa v kotli-

novej krajine vyskytujú zväčša iba neveľké plochy s priaznivými lokalizačnými predpokladmi pre rozvoj cestovného ruchu. Ich výskyt určujú najmä prvky zo skupiny hydrologických predpokladov, kultúrnych pamiatok a centrálnych inštitúcií.

Monotónny, málo členitý reliéf slovenských kotlín patrí k typom reliéfu, ktoré majú nízku hodnotu atraktivity pre cestovný ruch; napriek tomu však geomorfologické aspekty ovplyvňujú rozdiely v atraktivite prostredia slovenských kotlín pre cestovný ruch. Súvisia s atraktivitou percepcie pohorí, ktoré kotliny obklopujú. Vďaka ich kulise krajina väčšiny slovenských kotlín nadobúda zvláštne fyziognomické črty, ktorých príťažlivosť zatiľáča do úzadia monotónnosť povrchu kotlinovej krajiny. Pri hodnotení reliéfu ako lokalizačného činiteľa rozvoja cestovného ruchu je preto nevyhnutné brať do úvahy aj atraktivitu okolia kotliny. Z tohto aspektu možno slovenské kotliny rozdeliť do štyroch skupín (obr. 1).

Prvú skupinu (A) tvoria kotliny alebo časti kotlín s nízkou atraktivitou okolia, obklopené zväčša vrchovinovým reliéfom. Tieto kotliny nemajú významnejšie predpoklady pre rozvoj rekreačných aktivít, ktoré sa viažu na územia s väčšou energiou reliéfu.

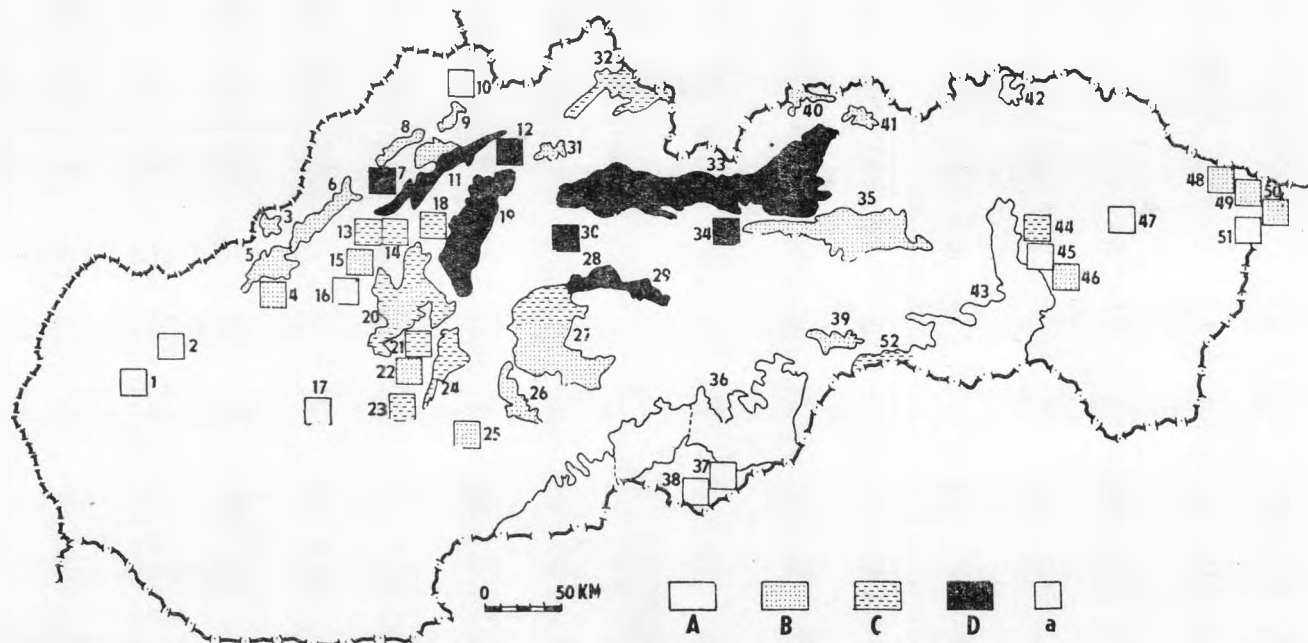
K druhej skupine (B) patria kotliny alebo ich časti obklopené územím so strednými hodnotami atraktivity reliéfu pre cestovný ruch. Ich okolie ponúka relatívne priaznivé terény pre turistiku a zimné športy, preto v kotlinách tejto skupiny vznikajú menšie strediská cestovného ruchu, ktoré slúžia ako východisko alebo základne pre využívanie okolia kotliny.

Tretiu skupinu slovenských kotlín (C), rozdelených na základe hodnoty atraktivity ich okolia, tvoria kotliny, resp. ich časti s vysokou hodnotou atraktivity reliéfu okolia pre cestovný ruch. Terén horských masívov, ktoré ich obklopujú, je vhodný na turistiku a zimné športy. Vo väčšine prípadov tieto kotliny majú výrazne vyvýšené ohraničenie, ktoré pozitívne ovplyvňuje percepciu krajiny. Pri týchto kotlinách sa geomorfologické podmienky zúčastňujú na formovaní priaznivých predpokladov pre vznik stredísk cestovného ruchu, aj keď strediská cestovného ruchu vznikajú zväčša v dolinách okolitých pohorí.

Do štvrtej skupiny kotlín (D) patria slovenské kotliny alebo ich časti, ktorých okolie má veľmi vysoké hodnoty atraktivity pre cestovný ruch. Obklopujú ich časti najvyšších slovenských pohorí, ktoré vytvárajú nezvyčajne príťažlivú panorámu kotliny. Za týchto podmienok sa väčšinou negatívne vplyvy monotónnosti reliéfu kotliny strácajú, takže aj jej krajina nadobúda atraktívny charakter. V kotlinách tejto skupiny ležia niektoré významné strediská cestovného ruchu a viaceré obce plnia úlohu východiskových bodov do okolitých pohorí.

Detailnejší pohľad na hodnotenie atraktivity reliéfu v širšom okolí Hornonitrianskej kotliny ilustruje obr. 2. Pri jeho spracovaní sa ako podklad použila mapa evaluácie reliéfu z hľadiska atraktivity pre cestovný ruch od autorov E. Mazúra a J. Drdoša [17].

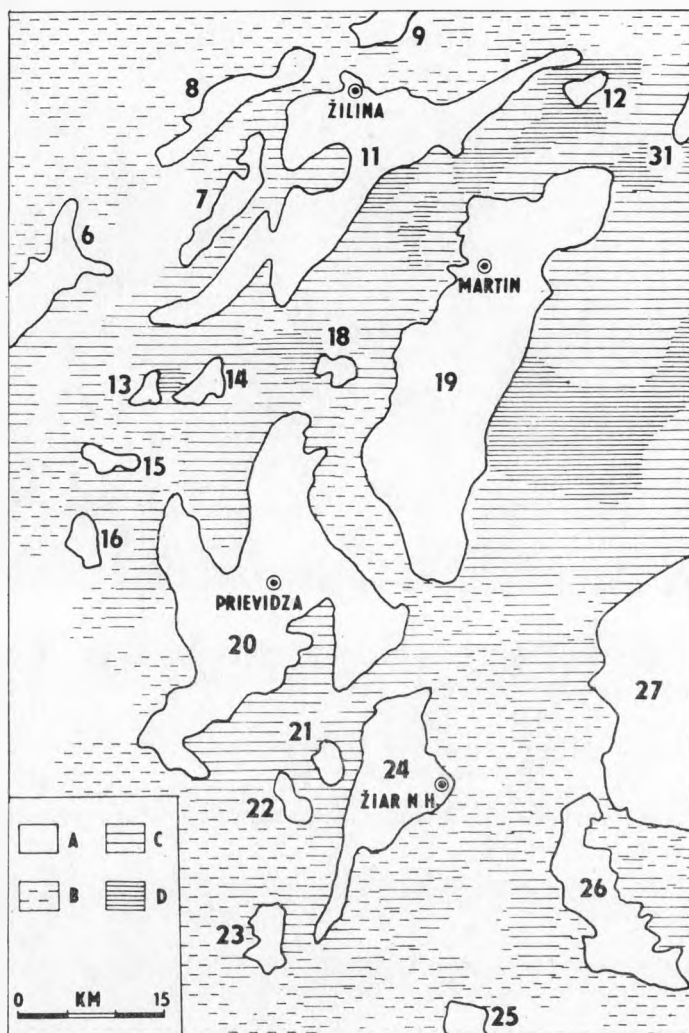
Vplyvy klímy na vytváranie priaznivých podmienok pre rozvoj cestovného ruchu v slovenských kotlinách formujú predovšetkým teplotné pomery, čo súvisí najmä so skutočnosťou, že bezprostredne v oblasti kotlín sú zväčša priaznivé podmienky iba na realizovanie rekreačných aktivít spojených s pobytom pri vode. V tomto kontexte sú zaujímavé najmä údaje o priemernom ročnom



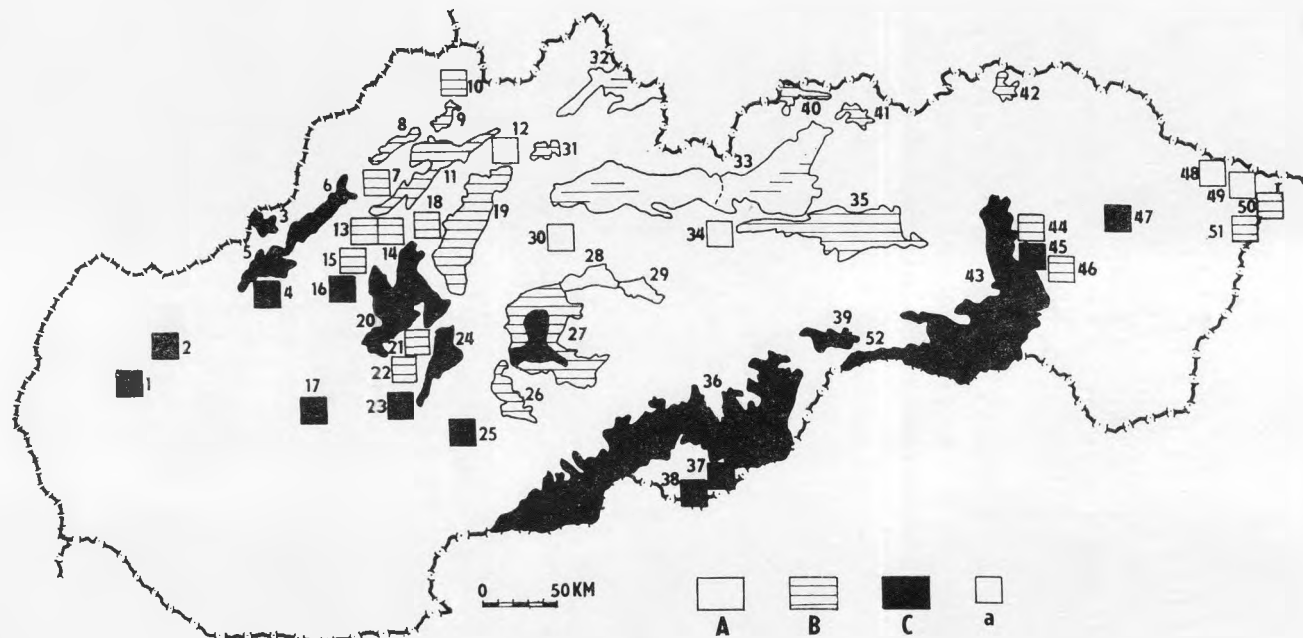
Obr. 1. Atraktivita reliéfu okolia slovenských kotlín. Hodnoty atraktivity reliéfu okolia kotlín: A — nízke, B — stredné, C — vysoké, D — veľmi vysoké; a — kotliny s rozlohou menej ako 50 km². 1—52—kotliny (obr. 8).

počte letných dní (dni s maximálnou teplotou vzduchu 25 °C a vyššou), ktoré umožňujú slovenské kotliny rozdeliť do troch skupín, vyjadrujúcich vhodnosť ich klimatických predpokladov pre rozvoj cestovného ruchu (obr. 3).

Prvú skupinu (A) tvoria najchladnejšie, najvyššie položené slovenské kotli-



Obr. 2. Atraktivita reliéfu v širšom okolí Hornonitrianskej kotliny. Hodnoty atraktivity: A — nízke, B — stredné, C — vysoké, D — veľmi vysoké. Kotliny: 6 — Ilavská, 7 — Súľovská, 8 — Bytčianska, 9 — Kysucká, 11 — Žilinská, 12 — Štefanovská, 13 — Zliechovská, 14 — Čičmianska, 15 — Belianska, 16 — Kšinianska, 18 — Vrčicka, 19 — Turčianska, 20 — Hornonitrianska, 21 — Prochovská, 22 — Ostrogrúnska, 23 — Novobanská, 24 — Žiarska, 25 — Prenčovská, 26 — Pliešovská, 27 — Zvolenská, 31 — Veličnianska.



Obr. 3. Vhodnosť klimatických predpokladov slovenských kotlín pre cestovný ruch. Vhodnosť klímy kotlín pre cestovný ruch: A — malá, B — stredná, C — vysoká; a — kotliny s rozlohou menej ako 50 km². 1—52—kotliny (obr. 8).

ny, v ktorých sa za rok vyskytuje menej ako 30 letných dní. V týchto kotlinách priemerné júlové teploty dosahujú menej ako 16 °C, čo podstatne obmedzuje možnosti kúpania vo voľnej prírode. Väčšie vodné plochy sa tu využívajú prevažne na vodáctvo.

K druhej skupine (B) patria kotliny, v ktorých sa ročne vyskytuje 30 až 50 letných dní. Priemerné júlové teploty sa v nich pohybujú zhruba od 16 do 18 °C. V období súvislého výskytu vyšších teplôt sa v týchto kotlinách vytvárajú čiastočne priaznivé klimatické podmienky na kúpanie. Väčšinu roka sa však ich vodné plochy dajú využívať iba na vodáctvo a poskytujú možnosti na budovanie podhorských stredísk rekreácie a vodných športov.

Tretia skupina (C) slovenských kotlin má najpriaznivejšie klimatické predpoklady pre rozvoj cestovného ruchu. Formuje ich výskyt viac ako 50 letných dní za rok. V týchto kotlinách sú aj v porovnaní s podmienkami v nížinách priaznivé možnosti pre výstavbu letných stredísk kúpania a vodných športov. Výstavba väčších vodných nádrží v nich výrazne zvyšuje potenciú krajiny pre cestovný ruch.

Ku klimatickým situáciám, ktoré nepriaznivo ovplyvňujú cestovný ruch v kotlinách, patria inverzie teplôt. Počas nich sú v kotlinách nižšie teploty ako na stráňach pohorí, vyskytuje sa v nich hmla. Tieto situácie sú charakteristické najmä v prvej skupine kotlin, ktorú vyčleňujeme z aspektu vhodnosti ich klimatických predpokladov pre cestovný ruch.

Z hydrologických predpokladov na pozitívny rozvoj cestovného ruchu v kotlinách Slovenska vplýva predovšetkým výskyt vodných plôch a minerálnych prameňov. Vo väčších kotlinách s vysokou vhodnosťou klímy pre cestovný ruch sú aj malé vodné plochy objektom sezónneho záujmu účastníkov cestovného ruchu. Ich atraktivnosť však nepresahuje lokálny význam. Nadregionálny význam majú iba umelé veľké vodné plochy vybudované na dne Liptovskej (Liptovská Mara) a Oravskej kotliny (Oravská vodná nádrž). Pri nich vznikli celoslovensky významné sezónne strediská cestovného ruchu.

Výskyt minerálnych prameňov podmieňuje v kotlinách zvýšenú koncentráciu záujmu účastníkov cestovného ruchu. Jej intenzita závisí v primárnej miere od výdatnosti a chemického zloženia vody prameňov. Väčšinou nepresahuje lokálne rozmery a nevyvoláva vznik stredísk cestovného ruchu. V niektorých kotlinách však minerálne pramene prispeli k vzniku kúpeľov celoštátneho významu. K takýmto patria Rajecké Teplice v Žilinskej kotline, Turčianske Teplice v Turčianskej kotline, Bojnice v Hornonitrianskej kotline, Kováčová a Sliach vo Zvolenskej kotline, Brusno v Lopejskej kotline, Lúčky v Podtatranskej kotline. Neveľké areály kúpeľov predstavujú v kotlinovej krajine osobitný typ prostredia, ktorého štruktúru, fyziogóniu a teritoriálne väzby rozhodujúco určujú vplyvy cestovného ruchu. Regionálne významné pramene, ktoré vytvárajú základňu pre formovanie nových, zatiaľ menších stredísk cestovného ruchu, vyskytujú sa v Turčianskej, Hornonitrianskej, Zvolenskej, Podtatranskej, Hornádskej, Juhoslovenskej kotline.

Premena krajiny kotlin na kultúrnu lesostep podmieňuje, že v ich prostredí je úloha rastlinstva a živočíšstva pri formovaní lokalizačných predpokladov cestovného ruchu veľmi nízka a nepresahuje úzke, lokálne rozmery.

Kultúrne pamiatky formujúce lokalizačné predpoklady cestovného ruchu v slovenských kotlinách prispievajú k zvyšovaniu jeho koncentrácie do obcí umiestnených v kotlinách. Úhrnné hodnotenie ich turistickej atraktivity, zís-

kané ako syntetizujúce vyjadrenie príťažlivosti národnohistorických, urbanistických pamiatok, pamiatok výtvarného a úžitkového umenia, pamiatok techniky a pamiatok ľudovej kultúry umožňuje obce vyskytujúce sa v slovenských kotlinách rozdeliť do troch typov.

Prvý typ tvoria obce bez významnejších kultúrnych pamiatok, resp. s kultúrnymi pamiatkami, ktorých atraktivita dosahuje iba lokálne rozmery. Tieto obce nemajú pre cestovný ruch väčší význam.

K druhému typu patria obce, v ktorých súbor kultúrnych pamiatok dosahuje regionálne rozmery atraktivity. Tieto obce sa zaraďujú k tranzitným strediskám cestovného ruchu.

Tretí typ tvoria obce s kultúrnymi pamiatkami, ktorých atraktivnosť má celoslovenské rozmery. Tieto obce sa zaraďujú k významným cieľovým strediskám cestovného ruchu. Ich rozloženie v rámci kotliny i vzhľadom na textúru jej cestnej siete ovplyvňuje priebeh základných trás pohybu účastníkov cestovného ruchu.

Hodnotenie atraktivity kultúrnych pamiatok obcí na príklade Turčianskej kotliny dokumentuje obr. 4.

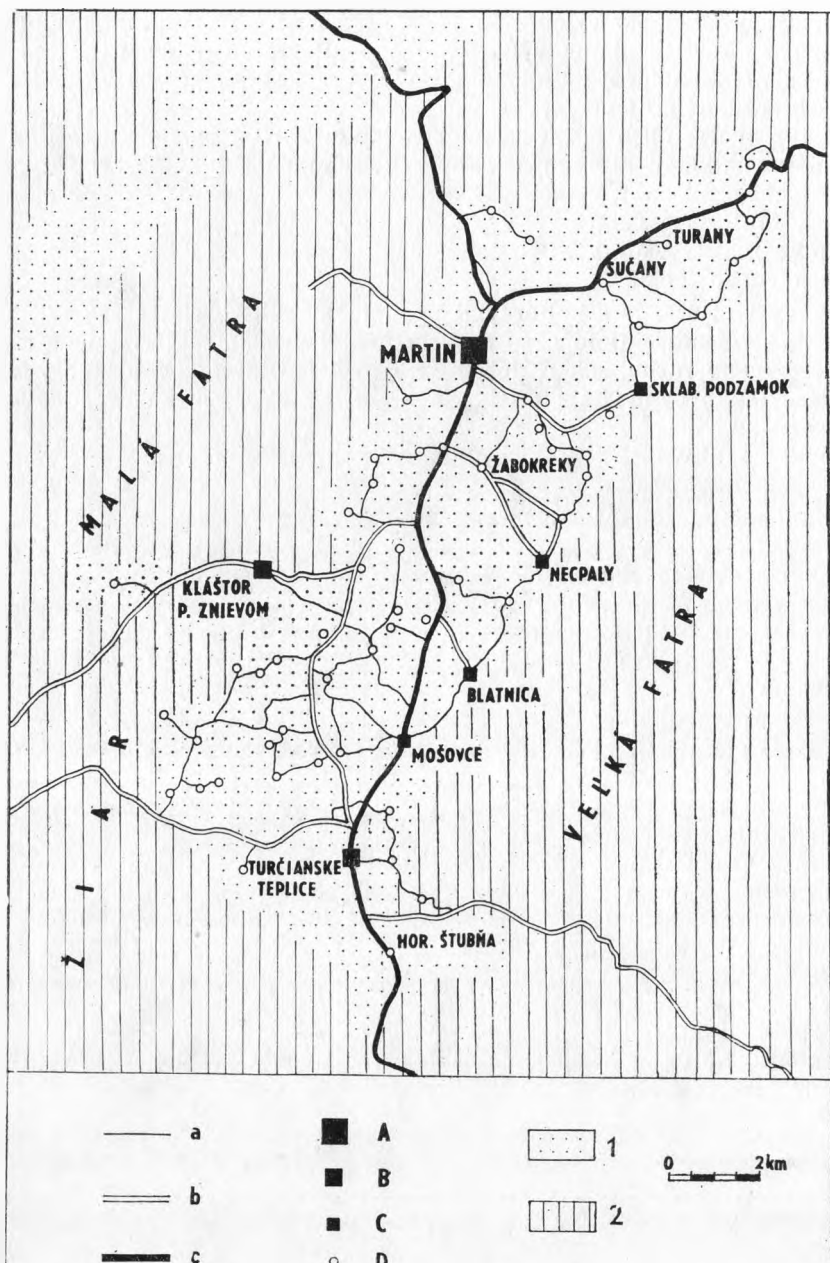
Ďalšiu skupinu lokalizačných predpokladov cestovného ruchu tvoria centrálné inštitúcie, ktorých rozmiestnenie formujú základné črty orientácie služobného cestovného ruchu. Sústreďujú sa do významných administratívnych a priemyselných centier, takže sa vyskytujú iba vo veľkých slovenských kotlinách. Centrálna funkcia na úrovni okresov nemá z hľadiska cestovného ruchu význam. Centrálna funkcia na úrovni krajov dosahuje regionálny význam. Teritoriálne širšie dimenzované funkcie majú gravitačné zázemie takmer na celom území SSR.

Charakter týchto predpokladov dopĺňa atraktivitu kultúrnych pamiatok. Všeobecne zmierňuje vplyvy sezónnosti cestovného ruchu, ktoré spôsobuje letné zvýšenie záujmu o mototuristiku. V období, kedy sú na území kotlin málo priaznivé klimatické podmienky pre rozvoj cestovného ruchu, ich potenciál prispieva k využívaniu ubytovacích zariadení voľného cestovného ruchu, a preto v kotlinách, kde sú väčšie mestá, sú zastúpené strediská cestovného ruchu s menšou sezónnosťou [9]. Spolu s prírodnými predpokladmi cestovného ruchu kultúrne pamiatky a centrálné inštitúcie v kotlinách Slovenska určujú lokálny výskyt priaznivých podmienok pre rozvoj cestovného ruchu. Formujú nepravidelnú textúru siete stredísk cestovného ruchu, ktorá sa objavuje najmä vo funkčnej delimitácii krajiny väčších kotlin.

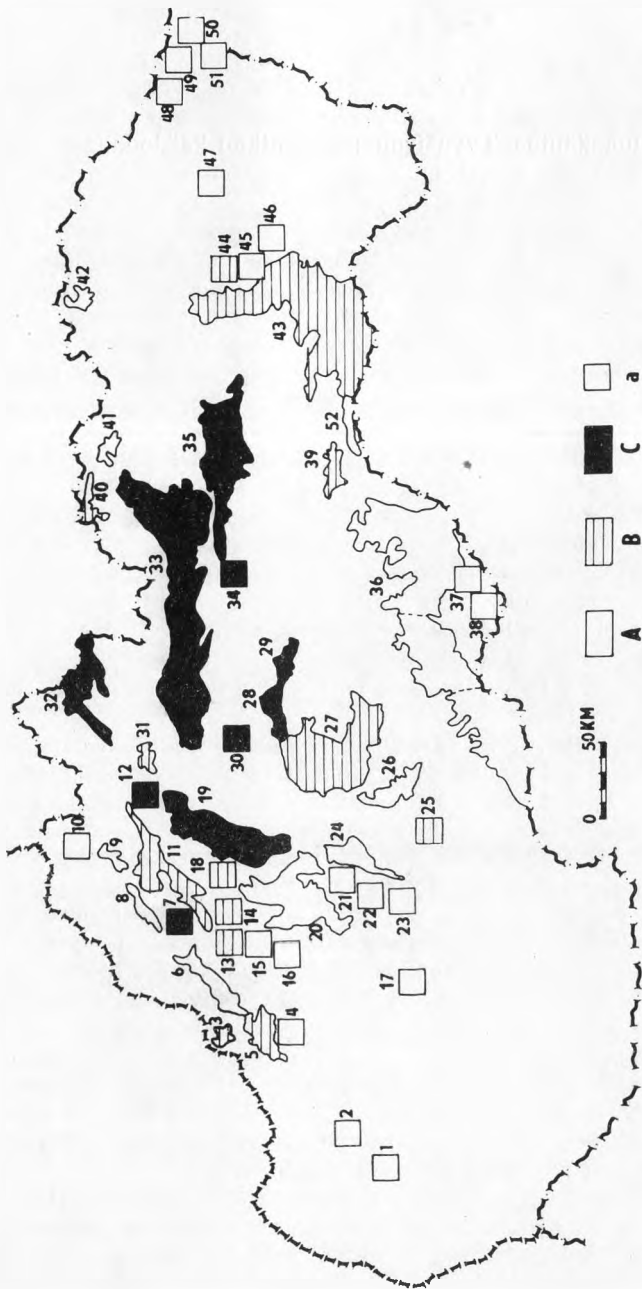
Atraktivitu kotlin z hľadiska komplexného hodnotenia lokalizačných predpokladov cestovného ruchu znázorňujeme na obr. 5.

3. SELEKTÍVNE PREDPOKLADY CESTOVNÉHO RUCHU V KOTLINÁCH SSR

Na intenzitu a štruktúru cestovného ruchu v slovenských kotlinách neovplyvujú iba nadregionálne aspekty, ale aj vnútroregionálne činitele, ktoré určujú záujmy obyvateľov kotliny o účasť na cestovnom ruchu. Z tohto aspektu sú rozhodujúce najmä vplyvy krátkodobého, víkendového a každodenného cestovného ruchu, ktoré vychádzajú z väčších miest. Keďže potencia kotlinovej krajiny z hľadiska cestovného ruchu má podstatne nižšie hodnoty ako potencia blízkej montánnej krajiny, väčšina týchto vplyvov presahuje hranice kotli-



Obr. 4. Hodnotenie funkcie cestných komunikácií a atraktivity kultúrnych pamiatok obcí Turčianskej kotliny z hľadiska cestovného ruchu. Cesty s významom: a — lokálnym, b — regionálnym, c — nadregionálnym. Atraktivita kultúrnych pamiatok obcí: A — celoslovenská, B — regionálna, C — lokálna, D — iné obce. Krajinné typy: 1 — kotlinová krajina, 2 — montánná krajina.



Obr. 5. Atraktivita kotlín z hľadiska komplexného hodnotenia lokalizačných predpokladov cestovného ruchu. Teritoriálne rozmery atraktivity kotlín: A — lokálne, B — regionálne, C — nadregionálne; a — kotliny s rozlohou menej ako 50 km², 1—52-kotliny (obr. 8).

ny. V rámci kotliny krátkodobý cestovný ruch preto ovplyvňuje najmä intenzitu dopravy, využitie komunikačnej siete a okolie vodných plôch.

Vzhľadom na blízkosť montánnej krajiny sa štruktúra záujmu obyvateľov

väčšich sídel v slovenských kotlinách o rekreačné aktivity, vykonávané v rámci krátkodobého cestovného ruchu, odlišuje od štruktúry záujmu obyvateľov miest v nížinách. Výraznejšie v nej dominuje najmä záujem o turistiku a lyžovanie, pre ktoré sa vyskytujú priaznivé podmienky v rámci 30-minútovvej izochrómy, ktorá umožňuje ich využívanie účastníkmi každodenného cest. ruchu.

V súvislosti s tým obyvatelia miest umiestnených v slovenských kotlinách prispievajú k zvyšovaniu intenzity návštevnosti blízkych stredísk cestovného ruchu. Malá vzdialenosť týchto stredísk od miesta trvalého pobytu návštevníkov podmieňuje, že táto početná skupina účastníkov cestovného ruchu nevyužíva služby ubytovacích zariadení, preto sa neeviduje v rámci Štatistiky cestovného ruchu, takže nejestvujú takmer žiadne číselné údaje o počte návštevníkov, štruktúre a teritoriálnej orientácie ich záujmov a pod. Problémy vyplývajúce z krátkodobého pobytu obyvateľov miest kotlín v blízkych strediskách cestovného ruchu však postupne narastajú. Ešte predtým, ako sa budú riešiť na serióznej základni, je nevyhnutné vytvoriť podmienky na kvantifikovanie rôznych aspektov krátkodobého cestovného ruchu obyvateľov miest lokalizovaných v slovenských kotlinách.

Ukazuje sa, že z komplexu selektívnych predpokladov cestovného ruchu pri určení záujmu obyvateľov kotlín o účasť na krátkodobom cestovnom ruchu rozhodujúcu úlohu hrajú najmä dva činitele — veľkosť obcí a sociálna príslušnosť obyvateľstva.

Veľkosť obcí určuje predovšetkým intenzita účasti ich obyvateľov na cestovnom ruchu, a preto sa zvýšená intenzita záujmu o krátkodobý cestovný ruch prejavuje najmä v kotlinách, kde sú mestá s viac ako 20 000 obyvateľmi. K takýmto patria Trenčianska, Žilinská, Turčianska, Hornonitrianska, Žiarska, Zvolenská, Podtatranská, Hornádska, Rožňavská, Košická a čiastočne Juhoslovenská kotlina (okolie Lučenca a Rimavskej Soboty). Hoci sféry vplyvu hlavných stredísk kotlín presahujú hranice kotliny, rytmus účasti ich obyvateľstva na krátkodobom cestovnom ruchu sa výrazne prejavuje aj v kotline, kde tieto strediská ležia. Okrem už spomínaného ovplyvňovania dopravy tento rytmus zasahuje aj do štruktúry funkčných plôch kotlín. Stále výraznejšie sa v nej uplatňujú plochy vyhradené pre výstavbu chát a záhradkárenie. Záujem obyvateľov väčšich miest sa sústreďuje aj do okolia vodných plôch lokalizovaných v kotlinách, keďže teplejšia kotlinová krajina poskytuje priaznivejšie podmienky na realizovanie rekreačných aktivít spojených s pobytom pri vode ako chladné montánne prostredie.

Hoci sociálna štruktúra obyvateľstva je vo väčšine prípadov v priamom vzťahu k veľkosti sídel, aj tento prvok komplexu selektívnych predpokladov cestovného ruchu ovplyvňuje určité špecifické aspekty účasti obyvateľstva na cestovnom ruchu. Tieto aspekty súvisia s rôznym postojom príslušníkov sociálnych skupín k účasti na cestovnom ruchu. Z troch najrozšírenejších sociálnych skupín obyvateľstva sa na cestovnom ruchu najintenzívnejšie zúčastňujú zamestnanci, menej intenzívne skupina robotníkov a najmenej skupina pracujúcich v poľnohospodárstve. Kotliny, kde je nadpriemerné zastúpenie príslušníkov skupiny zamestnancov a robotníkov (Trenčianska, Ilavská, Kysucká, Žilinská, Hornonitrianska, Novobanská, Žiarska, Zvolenská, Podtatranská, Hornádska, Košická) preto patria k oblastiam so zvýšenou intenzitou záujmu obyvateľstva o krátkodobý cestovný ruch, ktorého vplyvy sa prejavujú aj v krajine týchto kotlín.

Rozmiestnenie, kapacita a štruktúra materiálnotechnickej základne cestovného ruchu na území kotlín súvisí s rozmiestnením stredísk cestovného ruchu formovaných atraktívnosťou kultúrnych pamiatok, centrálnych inštitúcií a minerálnych prameňov lokalizovaných v kotlinách. Tieto aspekty ovplyvňuje aj postavenie, ktoré majú obce kotlín ako východiská do atraktívnej okolitej montánnej krajiny. Preto sa najhustejšia sieť, najväčšia kapacita a pestrejšia štruktúra ubytovacích, stravovacích a zábavných zariadení vyskytuje v rozľahlejších kotlinách, ktoré ležia na hlavných mototuristických trasách a majú z hľadiska cestovného ruchu vysoko atraktívne okolie. V menších kotlinách materiálnotechnickú základňu cestovného ruchu tvoria zväčša iba malé stravovacie zariadenia.

Využívanie materiálnotechnickej základne cestovného ruchu, sústredenej v kotlinách, ovplyvňuje dynamický cestovný ruch. V súvislosti s tým ho formuje výrazná letná sezóna, charakteristická nielen pre Oravskú kotlinu, kde pomer letnej a zimnej návštevnosti dosahuje maximum, ale pre všetky slovenské kotliny. Iba vo väčších administratívnych a priemyselných strediskách, atraktívnych z hľadiska služobného cestovného ruchu, sú menšie rozdiely medzi využívaním ubytovacích zariadení v letnom a zimnom polroku.

Rozmiestnenie kotlín medzi masívmi pohorí vytvorilo priaznivé podmienky na to, aby niektoré z nich spojili väčšie slovenské rieky do niekoľkých sústav. Sústavy kotlín sa už v období intenzívnejšieho osídľovania územia Slovenska stali hlavnými komunikačnými koridormi, ktoré zabezpečujú nadregionálne i vnútroregionálne kontakty slovenských miest a dedín. Túto dôležitú funkciu si zachovali aj v ďalšom období. Zintenzívnenie hospodárskeho využívania kotlinovej krajiny a prudký rozvoj dopravy v povojnových rokoch ďalej zvýraznilo dopravnú úlohu najväčších slovenských kotlín.

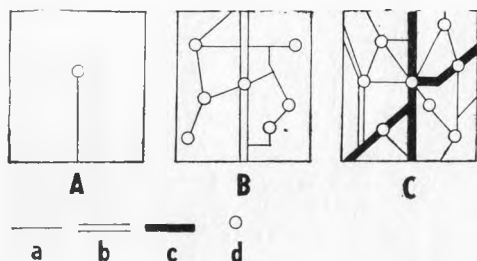
Z hľadiska komunikačnej nadväznosti na okolité územie slovenské kotliny možno rozdeliť do troch skupín.

Prvú skupinu tvoria malé kotliny vnútri masívov pohorí. Ležia mimo hlavných komunikačných trás Slovenska. Ich okraje prekonáva iba jedna komunikácia, ktorá spája kotlinu s cestami vyššieho rádu prebiehajúcimi za hranicami kotliny. Táto komunikácia lokálneho významu sa končí v kotline, takže je jej jedinou spojnicou s okolím. Modelové znázornenie komunikačnej nadväznosti tejto skupiny kotlín na okolité územie ilustruje obr. 6 (A).

Kotliny prvej skupiny (obr. 7) majú z hľadiska cestovného ruchu iba lokálne ohraničenú dopravnú funkciu. Obce umiestnené v týchto kotlinách spája cestná komunikácia i verejná autobusová doprava s komunikáciami vyššieho rádu. Slúžia zväčša ako nástupné body pre účastníkov turistiky, ktorí sa zaujímajú o hornaté okolie. Dôležitým činiteľom, ktorý z hľadiska cestovného ruchu ovplyvňuje využívanie dopravného spojenia kotliny s komunikáciami vyššieho rádu, preto je atraktívnosť krajiny blízkeho okolia kotliny z hľadiska cestovného ruchu.

Podnetom pre zvýšenie intenzity dopravy vyvolanej v kotlinách tejto skupiny sú tiež priaznivé lokalizačné predpoklady cestovného ruchu vystupujúce priamo v kotline. Tieto majú zväčša bodový charakter. Reprezentujú ich najmä atraktívne skalné formy, minerálne pramene, historické stavebné pamiatky a pamiatky ľudovej kultúry. Teritoriálne rozmery atraktívnosti lokalizačných

predpokladov podmieňujú, že intenzita využívania týchto kotlín účastníkmi cestovného ruchu je rozličná. Vysoká intenzita využitia a široké gravitačné zázemie sú však pri kotlinách prvej skupiny iba výnimkou (Štefanovská, Sučanská kotlina). Záujem o účasť na cestovnom ruchu vo väčšine prípadov realizujú v týchto kotlinách iba obyvatelia najbližších miest a preto aj štruktúra a kapacita ich materiálnotechnickej základne sú skromné.



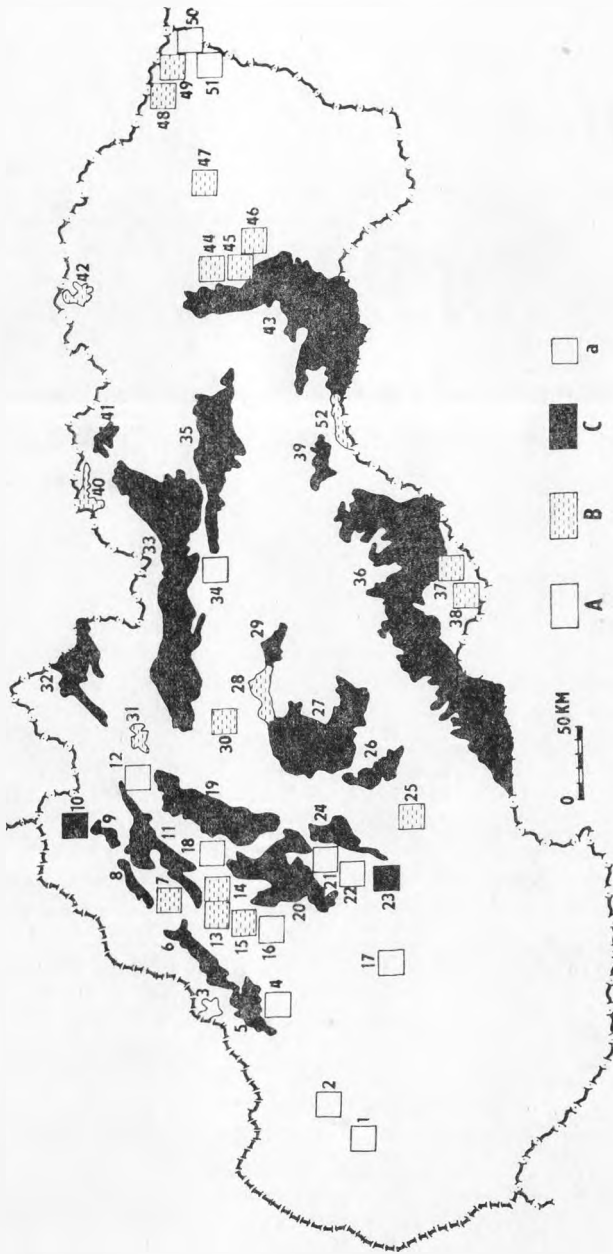
Obr. 6. Model komunikačnej nadväznosti slovenských kotlín na okolie. Komunikačná nadväznosť kotlín: A — prvej skupiny, B — druhej skupiny, C — tretej skupiny. Cesty s významom a — lokálnym, b — regionálnym, c — nadregionálnym; d — obce.

Druhú skupinu kotlín Slovenska tvoria kotliny s odotrôpnou textúrou komunikačnej siete. Naprieč ich územím prebieha zvyčajne jedna ústredná komunikácia, z ktorej odbočujú zväčša krátke cesty k obciam lokalizovaným v kotline. Ústredná komunikácia zabezpečuje kontakty vnútra kotliny najmenej na dva smery, čo nielen pozitívne vplyva na dostupnosť kotliny, ale vytvára aj podmienky na jej zapojenie do tranzitného cestovného ruchu. Modelové znázornenie komunikačnej nadväznosti tejto skupiny kotlín na okolité územie ilustruje obr. 6 (B). Príslušnosť slovenských kotlín k tejto skupine znázorňuje obr. 7.

Kotliny druhej skupiny, ktoré zväčša tiež ležia vnútri pohorí, plnia z hľadiska cestovného ruchu Slovenska prevažne úlohy regionálneho významu. Vo všetkých prípadoch ich vhlbené územie vytvorilo vhodný koridor na vybudovanie komunikácií, ktoré umožňujú vniknúť do horských masívov, resp. preklenúť hlavné alebo bočné chrbáty pohorí. V niektorých prípadoch ich sedlá alebo úzke doliny spájajú so susednými kotlinami.

Zvlášť významné postavenie majú kotliny druhej skupiny vtedy, ak ležia na ceste, ktorá vedie cez chrbátnicu pohorí a spája dve sústavy kotlín, vytvorených pozdĺž väčších slovenských riek (Zliechovská, Belianska, Banská, Veľičianska kotlina). V týchto prípadoch vedú cez ne mototuristické trasy, ktoré využívajú najmä účastníci krátkodobej rekreácie, čiastočne tiež v rámci dynamického cestovného ruchu. Za iných okolností kotliny druhej skupiny plnia menej významné úlohy v rámci koncotyždňových výletov obyvateľov do blízkych miest (Zlatobanská, Prenčovská, Staroveská, Ohradzianska kotlina). Keď sa v ich okolí nenachádzajú väčšie mestá, v cestovnom ruchu majú iba podružné postavenie (Ruská, Uličská kotlina).

Aj v prípade kotlín druhej skupiny na intenzitu ich využitia účastníkmi cestovného ruchu významne vplyva atraktivnosť súboru ich lokalizačných predpokladov. Podieľajú sa na nej zväčša skalné formy, minerálne pramene, historické pamiatky a dokumenty ľudovej kultúry. Vysoká atraktivnosť týchto predpokladov vytvára v kotlinách druhej skupiny podmienky na vznik a rozvoj



Obr. 7. Komunikačná nadväznosť slovenských kotlín na okolie. Kotliny: A — prvej skupiny, B — druhej skupiny, C — tretej skupiny; a — kotliny s rozlohou menej ako 50 km².

významnejších stredísk cestovného ruchu (Čičmianska, Súľovská, Lužňanská kotlina).

Väčšia rozloha kotlín druhej skupiny umožňuje úspešnejšie riešiť problémy

zaradenia rekreačných plôch do teritoriálnej štruktúry ich územia ako v prípade kotlín prvej skupiny. Preto v kotlinách druhej skupiny, kde sú priaznivé podmienky na rozvoj zimných športov, v súčasnosti sa začínajú črtat' zárodky jadier budúcich stredísk cestovného ruchu. Deje sa tak zatiaľ zväčša mimo intravilánu obcí kotliny. Nové trendy smerujúce k vytváraniu rekreačných dedín, teda obcí, kde sa bude aktívne podporovať rozvoj rekreačnej funkcie, formujú vhodné podmienky na intenzívnejšie zapojenie obcí lokalizovaných v týchto kotlinách do cestovného ruchu. Vzhľadom na charakter okolia, bytového fondu i migračné tendencie ich pôvodného obyvateľstva takéto obce majú možnosť uspokojovať najmä stále narastajúci záujem o vlastníctvo objektov individuálnej rekreácie. Pri plnení tejto úlohy nie je nevýhodou ani tá skutočnosť, že väčšina kotlín tejto skupiny leží mimo hlavných komunikačných koridorov Slovenska. V súčasnosti má však s nimi uspokojivo vyriešené spojenie.

Tretiu skupinu kotlín Slovenska, vymedzenú z hľadiska komunikačnej nadväznosti územia kotliny na jej okolie, tvoria najrozľahlejšie slovenské kotliny. Vyskytuje sa v nich rôzna textúra komunikačných sietí (odotrópna — napr. Rožňavskej kotline, polycentrická — napr. v Juhoslovenskej kotline, viac-osová — napr. v Popradskej a Hornádskej kotline). Cez územie väčšiny z nich vedú medzinárodné celoštátne, resp. celoslovensky významné komunikácie, ktoré sa z hľadiska cestovného ruchu využívajú ako tranzitné alebo prístupové osi. Cestné komunikácie pretínajú okraje kotliny na viacerých miestach, spájajú kotlinovú krajinu nielen so svahmi priľahlých pohorí. Prechádzajú aj cez ich chrbátice do iných sústav kotlín. Modelové znázornenie komunikačnej nadväznosti kotlín tretej skupiny na okolité územie ilustruje obr. 6 (C). Príslušnosť slovenských kotlín k tejto skupine dokumentuje obr. 7.

Kotliny tretej skupiny formujú ťažisko významnej úlohy kotlín v cestovnom ruchu Slovenska. Ich sústavy, spojené cestnou sieťou nadregionálneho významu, určujú hlavné dopravné koridory na území Slovenska. V ich rámci sa uskutocňuje takmer celá výmena účastníkov cestovného ruchu. Najmä v letnom období kotliny tretej skupiny plnia úlohu území, cez ktoré vedú hlavné trasy pohybu účastníkov cestovného ruchu. V rámci kotlín tretej skupiny možno z aspektu cestovného ruchu vymedziť tri typy cestných komunikácií, ktoré sa odlišujú podľa funkcie, ktorú plnia vo vzťahu k účastníkom cestovného ruchu.

Cesty tretieho typu (a) tvoria úseky ciest, ktoré spájajú sídla kotliny a nemajú pri zabezpečovaní dopravy účastníkov cestovného ruchu ani v rámci alebo mimo rámca kotliny výraznejšiu funkciu. Patria k nim zväčša cesty tretej triedy.

Cesty druhého typu (b) majú rozhodujúci význam pre zabezpečenie rozvoja cestovného ruchu na území kotliny a v priľahlých pohoriach. Patria k nim úseky ciest tretej triedy, ktoré odbočujú z ciest nadregionálneho a regionálneho významu. Umožňujú účastníkom cestovného ruchu prístup do stredísk cestovného ruchu lokalizovaných zväčša v pohoriach obklopujúcich kotlinu. Niektoré z nich majú výrazne turistickú funkciu. Intenzitu a rytmus ich dopravy jednoznačne určujú vplyvy cestovného ruchu, ktoré vychádzajú z pohorí.

Tretí typ (c) reprezentujú hlavné cestné transverzály kotliny, ktoré využívajú účastníci cestovného ruchu pri prechode cez územie kotliny, takže ovplyvňujú možnosti rozvoja cestovného ruchu mimo územia kotliny. K nim patria

zväčša cesty prvej a druhej triedy. Ich novovybudované úseky obchádzajú sídla, takže v tomto pásme územia sú kontakty účastníkov cestovného ruchu s krajinou kotliny krátkodobé. Obmedzujú sa na úzky pruh ciest, resp. na niektoré zariadenia vybudované v ich tesnej blízkosti. Význam kotlin v tomto kontexte určuje skutočnosť, že vytvárajú navzájom prepojené systémy, ktoré umožňujú výstavbu komunikačnej siete zoradenej súbežne s hlavnými pásmami montánnej krajiny Slovenska.

Hodnotenie funkcie cestných komunikácií na príklade Turčianskej kotliny ilustruje obr. 4.

5. ZÁVER

Hodnotenie interakcií cestovného ruchu s ďalšími prvkami krajinného systému slovenských kotlin, uskutočnené pomocou pohľadu na ich lokalizačné, selektívne a realizačné predpoklady cestovného ruchu, umožňuje detailnejšie rozlíšiť postavenie jednotlivých kotlin v cestovnom ruchu Slovenska. Ukazuje sa, že z tohto hľadiska nie sú rozhodujúce genetické aspekty, charakteristiky jednotlivých prírodných prvkov krajinného systému kotlin alebo ich rozloha. Určujúcu úlohu tu hrajú dva činitele. Prvým je systém krajiny kotlin, formovaný ako výsledok interakcií prvkov, ktoré sa navzájom dopĺňajú, pričom vytvárajú nové kvality. Dôležitú funkciu v tomto systéme majú vzťahy prvkov formujúce selektívne predpoklady cestovného ruchu, teda prvkov sociogeografického subsystému krajiny. Druhým činiteľom, ktorý určuje rozdielny význam kotlin v cestovnom ruchu Slovenska, sú ich teritoriálne väzby ku geografickému okoliu. Tieto sú závislé od potencie krajiny, okolia kotlin pre cestovný ruch. Určujú ich najmä vzťahy prvkov prírodného subsystému krajiny.

Podstatu rozdielov v postavení jednotlivých kotlin Slovenska v cestovnom ruchu možno v čiastočne syntetizujúcej podobe predstaviť vyjadrením stupňa rozvoja interakcií cestovného ruchu s ďalšími prvkami krajinného systému. Identifikátory umožňujúce študovať tieto interakcie majú rôzny charakter. Pre odlišenie kvality prostredia, ktorú určujú ich rôzne hodnoty, je nevyhnutné použiť balové hodnotenia. Umožňujú uskutočniť niekoľko čiastkových delimitácií územia. Napriek rôznemu charakteru identifikátorov sledovaných vzťahov vymedzujú tieto delimitácie teritoriálne štruktúry so zhruba rovnakou kvalitou prostredia z hľadiska cestovného ruchu a slúžia ako základňa pre dokumentovanie stupňa rozvoja interakcií cestovného ruchu s ďalšími prvkami krajinného systému.

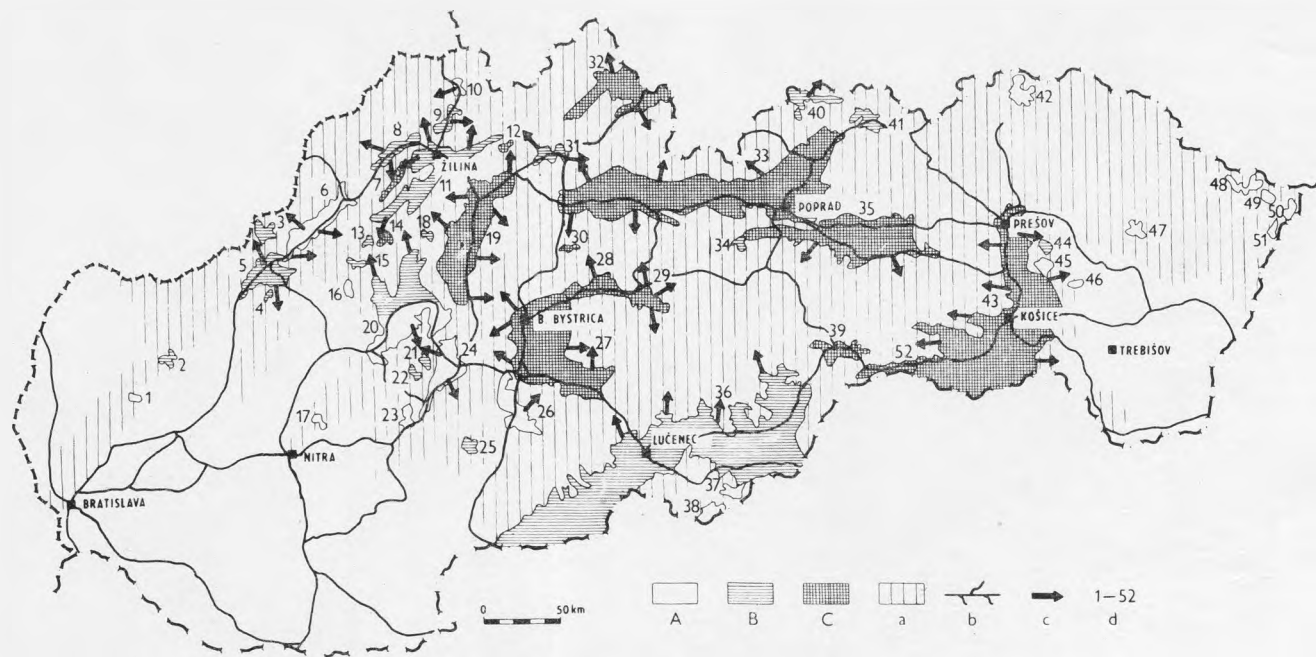
Analýzy, ktorých výsledky sme predstavili v predošlých odsekoch nášho článku, ako aj ďalšie analýzy cestovného ruchu Slovenska umožňujú slovenské kotliny rozdeliť na základe stupňa rozvoja interakcií cestovného ruchu s ďalšími prvkami krajinného systému do troch skupín:

A — kotliny bez pozoruhodnejších interakcií cestovného ruchu v krajinnom systéme,

B — kotliny s formujúcimi sa interakciami cestovného ruchu v krajinnom systéme,

C — kotliny s rozvinutými interakciami cestovného ruchu v krajinnom systéme (obr. 8).

V kotlinách prvej skupiny (A) cestovný ruch nezískal zatiaľ z rôznych prí-



Obr. 8. Zastúpenie interakcií cestovného ruchu v krajinnom systéme kotlín Slovenska.

A — kotliny bez pozoruhodnejších interakcií cestovného ruchu v krajinnom systéme, B — kotliny s formujúcimi sa interakciami cestovného ruchu v krajinnom systéme, C — kotliny s rozvinutými interakciami cestovného ruchu v krajinnom systéme; a — montánna krajina, b — cesty, c — orientácia hlavných vzťahov kotlín k okoliu, d — kotliny: 1 — Lošonská, 2 — Dobrovodská, 3 — Súčanská, 4 — Selecká, 5 — Trenčianska, 6 — Ilavská, 7 — Súľovská, 8 — Bytčianska, 9 — Kysucká, 10 — Krásňanská, 11 — Žilinská, 12 — Štefanovská, 13 — Zliechovská, 14 — Čičmianska, 15 — Belianska, 16 — Kšinianska, 17 — Kostolianska, 18 — Vrúcka, 19 — Turčianska, 20 — Hornonitrianska, 21 — Prochotská, 22 — Ostrogrúnska, 23 — Novobanská, 24 — Žiarska, 25 — Prenčovská, 26 — Pliešovská, 27 — Zvolenská, 28 — Lopejská, 29 — Breznianska, 30 — Lužňanská, 31 — Veličnianska, 32 — Oravská, 33 — Podtatranská, 34 — Teplická, 35 — Hornádska, 36 — Juhoslovenská, 37 — Baštianska, 38 — Hostiecká, 39 — Rožňavská, 40 — Staroveská, 41 — Lubovnianska, 42 — Zborovská, 43 — Košická, 44 — Zlatobanská, 45 — Lúčinská, 46 — Banská, 47 — Ohradzianska, 48 — Ruská, 49 — Runinská, 50 — Sedlická, 51 — Uličská, 52 — Turnianska.

čin postavenie prvku, ktorý výraznejšie určuje štruktúru a dynamiku krajinného systému.

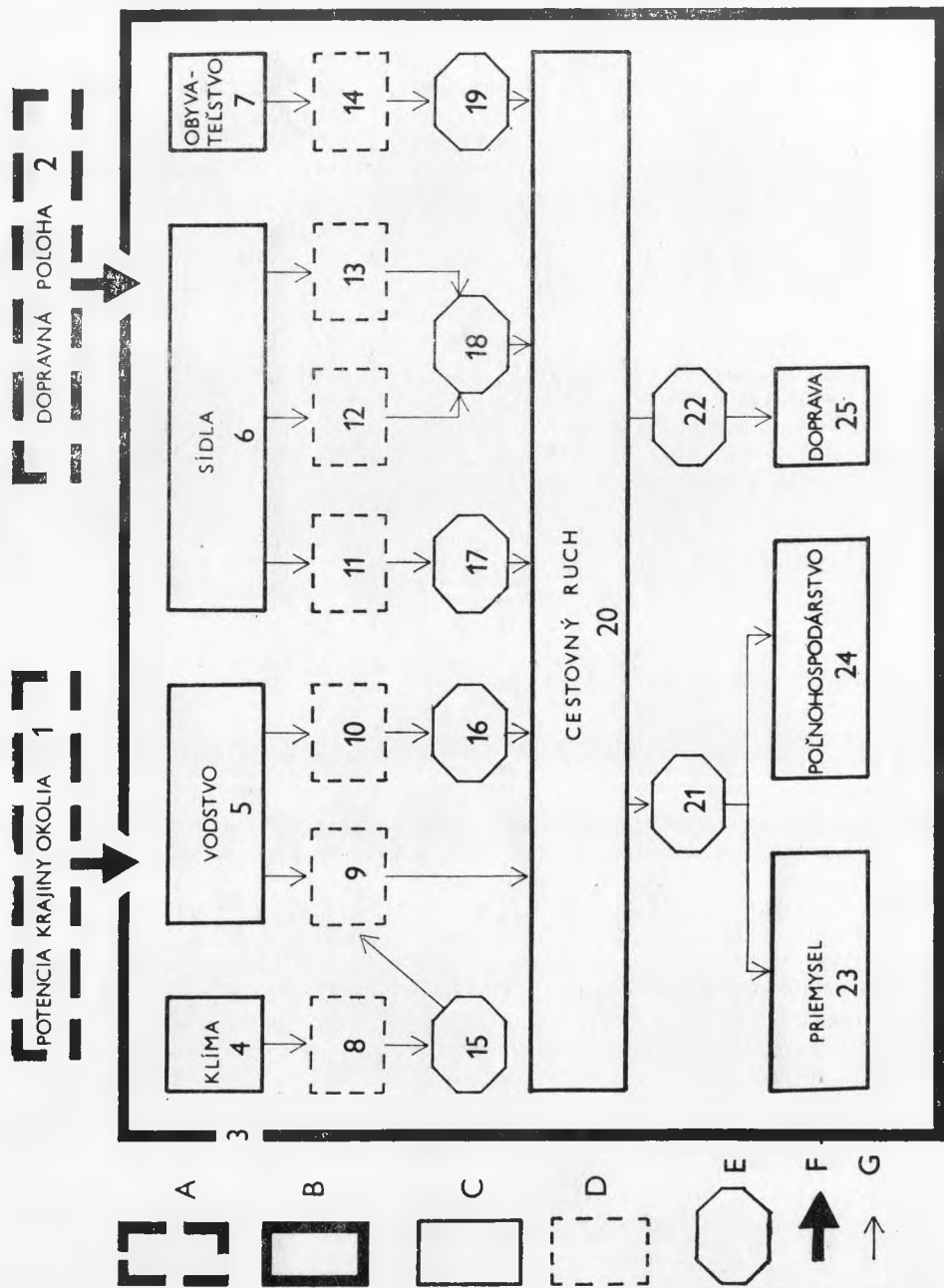
V kotlinách druhej skupiny (B) sa pod vplyvom stúpajúcej účasti obyvateľstva na cestovnom ruchu začínajú prejavovať vplyvy narastania jeho intenzity a rozvoja materiálnotechnickej základne. V súvislosti s tým sa v obraze funkčného využívania krajiny objavujú nové plochy s rekreačnou funkciou, ktorých vznik a špecifické nároky formujú novú štruktúru vzťahov k obytným, priemyselným, poľnohospodárskym, zalesneným a iným plochám. Ďalší rozvoj cestovného ruchu, podporovaný zvyšovaním intenzity ich väzieb s okolím, prispieje v kotlinách tejto skupiny k postupnému zvýrazňovaniu jeho vzťahov k ostatným prvkom krajinného systému a podmieni potrebu riešiť rad nových problémov.

V krajine kotlin tretej skupiny (C) možno zreteľne sledovať prítomnosť interakcií cestovného ruchu s inými prvkami krajinného systému. Stupeň rozvoja cestovného ruchu v nich dosahuje intenzitu, ktorá si vyžaduje riešiť väčšinu problémov súvisiacich s rozložením funkčných plôch s ohľadom na záujmy a nároky cestovného ruchu. V niektorých menších kotlinách alebo častiach väčších kotlin tejto skupiny sa požiadavky cestovného ruchu stávajú prvoradými a ovplyvňujú možnosti rozvoja iných spoločenských aktivít. Zo štruktúry interakcií sú zvlášť významné vzťahy cestovného ruchu s priemyslom, poľnohospodárstvom a dopravou, ktorých vplyvy sa premietajú do štruktúry i dynamiky vývoja krajinného systému. Významný vplyv na formovanie interakcií v krajinnom systéme týchto kotlin majú väzby s okolím. Schematický náčrt väzieb cestovného ruchu s inými prvkami krajiny kotlin ilustruje obr. 9.

V našom príspevku sme sa usilovali predstaviť základné črty významu kotlin v cestovnom ruchu Slovenska z aspektu vzťahov, ktoré v krajinnom systéme kotlin súvisia s cestovným ruchom. Tento netradičný pohľad na netradičné objekty geografických výskumov cestovného ruchu potvrdil, že činitele, ktoré významne ovplyvňujú kvalitatívne ukazovatele cestovného ruchu, pôsobia aj mimo najnavštevovanejších montánných oblastí. Navyše uviedol do zorného uhla záujmu geografických výskumov cestovného ruchu kotliny, ktoré sú dôležitou súčasťou geografického prostredia Slovenska a majú veľmi citlivo reagujúci krajinný systém. Ako dokazujú uskutočnené analýzy v tomto systéme, má alebo v mnohých prípadoch získava dôležité postavenie aj cestovný ruch. Preto bude vhodné v štúdiu problémov načrtnutých v našom príspevku ďalej pokračovať a venovať pozornosť rôznym, najmä praktickým aspektom utvárania interakcií cestovného ruchu s ďalšími prvkami formujúcimi krajinný systém slovenských kotlin.

LITERATÚRA

1. Atlas Slovenskej socialistickej republiky. SAV a Slovenský úrad geodézie a kartografie. Bratislava 1980. — 2. ČINČURA, J.: Vzťahy medzi lokalizáciou sídel a morfológiou povrchu v kotlinovom reliéfe Západných Karpát. Geogr. Čas., 3, 1972, 201—212. — 3. ČINČURA, J.: Kotliny — dôležitá súčasť životného prostredia Slovenska. Geogr. Čas., 1, 1975, 20—24. — 4. ČINČURA, J., MARIOT, P.: Metodické aspekty hodnotenia vplyvu výstavby diaľnic na životné prostredie kotlin Slovenska. Geogr., Čas., 1, 1981, 58—71. — 5. KURPELOVÁ, M.: Fenologická charakteristika vysoko položených kotlin



Obr. 9. Schéma väzieb cestovného ruchu s vybranými prvkami systému kotlinovej krajiny. A — okolie systému kotlinovej krajiny: 1 — potencia krajiny geografického okolia, 2 — dopravná poloha kotliny, B — 3 — systém kotlinovej krajiny, C — prvky

na Slovensku. Geogr. Čas., 4, 1963, 241—263. — 6. MARIOT, P.: Funkčné hodnotenie predpokladov cestovného ruchu ako podklad pre vytvorenie priestorového modelu cestovného ruchu. Geogr. Čas., 3, 1971, 242—254. — 7. MARIOT, P.: Metodické aspekty funkčno-chorologického hodnotenia lokalizačných predpokladov cestovného ruchu. Geogr. Čas., 1, 1973, 27—46. — 8. MARIOT, P.: Metodické aspekty hodnotenia selektívnych predpokladov cestovného ruchu. Geogr. Čas., 3, 1973, 233—248. — 9. MARIOT, P.: Metodické aspekty hodnotenia realizačných predpokladov cestovného ruchu. Geogr. Čas., 4, 1974, 313—335. — 10. MARIOT, P.: Rekreačné prostredie ako organizačná súčasť životného prostredia. Geogr. Čas., 4, 1977, 354—369.

11. MARIOT, P.: Voľný čas a krajina. Životné prostredie, 2, 1978, 73—75. — 12. MARIOT, P. a kol.: Materiálnotechnická základňa cestovného ruchu. Mapa mierky 1:500 000. Atlas SSR, s. 262—263, Bratislava 1980. — 13. MARIOT, P.: Predpoklady cestovného ruchu. Mapa mierky 1:1 000 000. Atlas SSR, s. 294. Bratislava 1980. — 14. MARIOT, P.: Typy návštevných miest a oblastí cestovného ruchu. Mapa mierky 1:1 000 000. Atlas SSR, s. 268, Bratislava 1980. — 15. MAZÚR, E.: Intermontains Basins — a Characteristic Element in the Relief of Slovakia. Geogr. Čas., 2, 1964, 105—126. — 16. MAZÚR, E. a kol.: Geoekologické (prírodné krajinné) typy. Mapa mierky 1:500 000. Atlas SSR, s. 98—99. Bratislava 1980. — 17. MAZÚR, E., DRDOŠ, J.: Typy reliéfu z hľadiska cestovného ruchu. Mapa mierky 1:1 000 000. Atlas SSSR, s. 285. Bratislava 1980. — 18. MAZÚR, E., KRIPPEL, E.: Typy súčasnej krajiny. Mapa mierky 1:500 000. Atlas SSR, s. 102—103. Bratislava 1980. — 19. MAZÚR, E., LUKNIŠ, M.: Geomorfologické jednotky. Mapa mierky 1:500 000. Atlas SSR, s. 54—55. Bratislava 1980. — 20. MIŠUNOVÁ-ŠULAVÍKOVÁ, E.: Všeobecné zásady hodnotenia kultúrnohistorických objektov z aspektu cestovného ruchu. Geogr. Čas., 2, 1977, 154—169.

21. PODHORSKÝ, F.: Význam dopravy pre cestovný ruch. Ekon. Rev. cestovného ruchu, 4, 1972, 17—31. — 22. TARÁBEK, K.: Klimatickogeografické typy. Mapa mierky 1:1 000 000. Atlas SSR, s. 64. Bratislava 1980.

Петер Мариот

НАБРОСОК СВЯЗЕЙ ТУРИЗМА В ЛАНДШАФТНЫХ СИСТЕМАХ КОТЛОВИН СЛОВАКИИ

Задача статьи — обратить внимание на связи ландшафтной системы 52 котловин Словакии с туризмом. С учетом теоретической и методической концепции исследования туризма, предложенной в статьях [6, 7, 8, 9], автор рассматривает связи туризма определяющие локализационные, селективные и реализационные предпосылки туризма в котловинах Словакии.

Оценивая локализационные предпосылки (второй раздел) в качестве главных компонен-

систему котлинovej krajiny: 4 — klíma, 5 — vodstvo, 6 — sídla, 7 — obyvateľstvo, 20 — cestovný ruch, 23 — priemysel, 24 — poľnohospodárstvo, 25 — doprava, D — charakteristiky prvkov systému kotlinovej krajiny: 8 — teplota vzduchu, 9 — vodné plochy, 10 — minerálne pramene, 11 — veľkosť sídel, 12 — kultúrne pamiatky, 13 — centrálné inštitúcie, 14 — sociálna štruktúra, E — Identifikátory väzieb: 15 — počet letných dní za rok, 16 — výdatnosť prameňov, 17 — počet obyvateľov, 18 — atraktivita pre cestovný ruch, 19 — podiel zamestnancov, resp. robotníkov, 21 — zmeny funkčnej štruktúry krajiny, 22 — intenzita dopravy. Prevažujúca orientácia väzieb: F — z okolia do systému kotlinovej krajiny, G — v rámci systému kotlinovej krajiny.

тов, определяющих связи туризма с другими элементами ландшафтной системы, автором рассматриваются: привлекательность географических окрестностей котловин с аспектов туризма (рис. 1, 2), среднегодовое число летних дней (рис. 3), наличие минеральных источников, водных поверхностей, привлекательность памятников культуры в населенных пунктах котловин (рис. 4) и наличие центральных учреждений. В результате таких связей получается разная степень привлекательности котловин с аспектов локализационных предпосылок туризма (рис. 5).

Характер связей, вытекающих из селективных предпосылок туризма (третий раздел) определяется, главным образом, интересом населения котловин к кратковременному туризму. Среди них в качестве решающих автор считает величину по численности и социальный состав населения населенных пунктов.

Реализационные предпосылки туризма в котловинах ССР (четвертый раздел) формируют связи вызываемые структурой, объемом и эксплуатацией материально-технического базиса туризма, а также положением котловин относительно магистральных коммуникаций. Автором выдвинуто модельное отображение коммуникационных связей трех взаимно отличающихся друг от друга групп котловин — по отношению к их окрестностям (рис. 6). Отношение котловин к этим группам проиллюстрировано на рис. 7. На основании разной роли, которую играют дорожные коммуникации с аспектов туризма, автор выделяет три типа дорог (рис. 4).

В результате анализа удалось подразделить словацкие котловины в зависимости от степени развития интеракций туризма и других элементов ландшафтной системы на три группы (рис. 8) и сделать набросок схемы связей туризма с другими элементами котловинного ландшафта (рис. 9). В заключении автор отмечает, что факторы, которые в значительной степени влияют на развитие туризма горных областей с высокой посещаемостью, находятся также вне их территории. Поэтому необходимо обращать внимание также и на развитие связей туризма в ландшафтной системе котловин Словакии.

Рис. 1. Привлекательность рельефа окрестностей словацких котловин. Значения привлекательности рельефа окрестностей котловин: *A* — низкие, *B* — средние, *C* — высокие, *D* — очень высокие; *a* — котловины площадь которых менее 50 кв.км, *1—52* — котловины (см. рис. 8).

Рис. 2. Привлекательность рельефа более обширных окрестностей Верхненитранской котловины. Значения привлекательности: *A* — низкие, *B* — средние, *C* — высокие, *D* — очень высокие. Котловины: *6* — Илавская, *7* — Сулевская, *8* — Бытчанская, *9* — Кисуцкая, *11* — Жилинская, *12* — Штефановская, *13* — Злиховская, *14* — Чичманская, *15* — Беланская, *16* — Кшинянская, *18* — Врицкая, *19* — Турчанская, *20* — Верхненитранская, *21* — Прохотьская, *22* — Острогруньская, *23* — Новобанская, *24* — Жиарская, *25* — Пренчовская, *26* — Плишовская, *27* — Зволенская, *31* — Величская.

Рис. 3. Подходимость климатических предпосылок словацких котловин для туризма. Подходимость климата котловин для туризма: *A* — небольшая, *B* — средняя, *C* — большая; *a* — котловины площадь которых менее 50 кв.км, *1—52* — котловины (см. рис. 8).

Рис. 4. Оценка функции дорожных коммуникаций и привлекательности памятников культуры населенных пунктов Турчанской котловины с аспектов туризма. Дороги имеющие значение: *a* — местное, *b* — региональное, *c* — межрегиональное. Привлекательность памятников культуры в населенных пунктах: *A* — общесловацкая, *B* — региональная, *C* — местная, *D* — прочие населенные пункты. Ландшафтные типы: *1* — котловинный ландшафт, *2* — горный ландшафт.

Рис. 5. Привлекательность котловин с аспектов комплексной оценки локализационных предпосылок туризма. Масштаб привлекательности котловин: *A* — местный, *B* — регио-

нальный, *C* — межрегиональный; *a* — котловины площадь которых менее 50 кв. км, 1—52 — котловины (см. рис. 8).

Рис. 6. Модель коммуникационной подключенности словацких котловин к окрестностям. Коммуникационная подключенность котловин: *A* — первой группы, *B* — второй группы, *C* — третьей группы. Дороги значения: *a* — местного, *b* — регионального, *c* — межрегионального, *d* — населенные пункты.

Рис. 7. Коммуникационная подключенность словацких котловин к окрестностям. Котловины: *A* — первой группы, *B* — второй группы, *C* — третьей группы; *a* — котловины площадь которых менее 50 кв. км.

Рис. 8. Интеракции туризма в ландшафтной системе котловин Словакии. *A* — котловины без особых интеракций туризма в ландшафтной системе, *B* — котловины с образующимися интеракциями туризма в ландшафтной системе, *C* — котловины с развитыми интеракциями туризма в ландшафтной системе; *a* — горный ландшафт, *b* — дороги, *c* — ориентировка главных связей котловин и их окрестностей, *d* — котловины: 1 — Лошонцевская, 2 — Доброводская, 3 — Сучанская, 4 — Селецкая, 5 — Тренчинская, 6 — Илавская, 7 — Сулевская, 8 — Бытчанская, 9 — Кисуцкая, 10 — Краснянская, 11 — Жилинская, 12 — Штефановская, 13 — Злиеховская, 14 — Чичманская, 15 — Беланская, 16 — Кишинянская, 17 — Костоланская, 18 — Врицкая, 19 — Турчанская, 20 — Верхненитранская, 21 — Прохотская, 22 — Острогруньская, 23 — Новобанская, 24 — Жиарская, 25 — Пренчовская, 26 — Плишовская, 27 — Зволенская, 28 — Лопейская, 29 — Брезнянская, 30 — Лужнянская, 31 — Величкая, 32 — Оравская, 33 — Податранская, 34 — Теплицкая, 35 — Горнадская, 36 — Южнословацкая, 37 — Баштянская, 38 — Гостицкая, 39 — Рожнянская, 40 — Старовеская, 41 — Любовнянская, 42 — Зборовская, 43 — Кошицкая, 44 — Златобанская, 45 — Лучинская, 46, — Банская, 47 — Оградзанская, 48 — Руская, 49 — Рунинская, 50 — Седлицкая, 51 — Уличская, 52 — Турнянская.

Рис. 9. Схема связей туризма с избранными элементами системы котловинного ландшафта. *A* — Окрестности системы котловинного ландшафта: 1 — потенция ландшафта географических окрестностей, 2 — транспортное положение ландшафта. *B* — 3 — Система котловинного ландшафта. *C* — Элементы системы котловинного ландшафта: 4 — климат, 5 — гидрография, 6 — населенные пункты, 7 — население, 20 — туризм, 23 — промышленность, 24 — сельское хозяйство, 25 — транспорт. *D* — Характеристики элементов системы котловинного ландшафта: 8 — температура воздуха, 9 — водные поверхности, 10 — минеральные источники, 11 — величина населенных пунктов, 12 — памятники культуры, 13 — центральные учреждения, 14 — социальная структура. *E* — Идентификаторы связей: 15 — среднегодовое число летних дней, 16 — дебит источников, 17 — численность населения, 18 — привлекательность для туризма, 19 — доля служащих или же рабочих, 21 — изменения функциональной структуры ландшафта, 22 — интенсивность транспорта. Преобладающая ориентировка связей: *F* — из окрестностей внутрь системы котловинного ландшафта, *G* — в пределах системы котловинного ландшафта.

Перевод: Л. П р а в д о в а

Peter Mariot

SKIZZE DER BEZIEHUNGEN IM FREMDENVERKEHR IN DEN LANDSCHAFTSSYSTEMEN DER BECKEN DER SLOWAKEI

Die Aufgabe des Beitrages ist auf Beziehungen hinzuweisen, die im Landschaftssystem von 52 Becken der Slowakei mit dem Fremdenverkehr im Zusammenhang stehen. In Einklang mit der theoretischen und methodischen Konzeption der Forschungen des

Fremdenverkehrs, behandelt in den Aufsätzen [6, 7, 8, 9], befasst sich der Autor mit Beziehungen des Fremdenverkehrs welche die Lokalisations-, Selektions- und Realisationsvoraussetzungen des Fremdenverkehrs in den Becken der Slowakei bestimmen.

Bei der Bewertung der Lokalisationsvoraussetzungen (2. Teil) werden als Hauptfaktoren, welche die Beziehungen des Fremdenverkehrs zu anderen Elementen des Landschaftssystems bestimmen folgende dargestellt: die Attraktion des geographischen Milieus des Beckens aus dem Aspekt des Fremdenverkehrs (Abb. 1, 2), die Durchschnittszahl der Sommertage im Jahr (Abb. 3), das Vorkommen von Mineralquellen und Wasserflächen, die Anziehungskraft von Kulturdenkmälern in den Gemeinden des Beckens (Abb. 4) und das Vorhandensein zentraler Institutionen. Als Resultat dieser Beziehungen ist die unterschiedliche Attraktion der Becken aus dem Aspekt der Lokalisationsvoraussetzungen des Fremdenverkehrs zu betrachten (Abb. 5).

Der Charakter der Beziehungen, die aus den selektiven Voraussetzungen des Fremdenverkehrs folgen (3. Teil), wird vor allem vom Interesse der Bewohner der Becken am Naherholungsverkehr bestimmt. Von diesen Voraussetzungen wird eine entscheidende Rolle der Grösse der Gemeinden und der sozialen Angehörigkeit der Bevölkerung zugeschrieben.

Die Realisationsvoraussetzungen des Fremdenverkehrs in den Becken der SSR (4. Teil) werden durch Beziehungen geformt, die durch die Struktur, Kapazität und Ausnutzung der materiell-technischen Basis des Fremdenverkehrs und durch eine breitere Kommunikationslage der Becken ausgelöst werden. Der Autor präsentiert eine Modell-darstellung der Kommunikationsverbindung dreier unterschiedlichen Gruppen von Becken zur Umgebung (Abb. 6). Die Zuständigkeit der Becken zu diesen Gruppen wird in Abb. 7 dargestellt. Aufgrund verschiedener Aufgaben, die die Strassenkommunikationen aus dem Aspekt des Fremdenverkehrs erfüllen, unterscheidet der Autor drei Strassentypen (Abb. 4).

Die verwirklichten Analysen ermöglichten, die Becken der Slowakei aufgrund des Entwicklungsgrades der Interaktionen des Fremdenverkehrs mit weiteren Elementen des Landschaftssystems in drei Gruppen zu teilen (Abb. 8) und ein Schema der Bindungen des Fremdenverkehrs mit anderen Elementen der Beckenlandschaft (Abb. 9) zu skizzieren. Abschliessend stellt der Autor fest, dass Faktoren, die den Fremdenverkehr der meistbesuchten Gebirgsregionen bedeutsam beeinflussen, auch ausserhalb dieser Gebiete zu finden sind. Deshalb ist es nötig auch der Entwicklung der Beziehungen des Fremdenverkehrs im Landschaftssystem der Becken der Slowakei Aufmerksamkeit zu widmen.

Abb. 1. Attraktion des Reliefs der Umgebung slowakischer Becken. Werte der Attraktion des Reliefs der Umgebung der Becken: *A* — niedrige, *B* — mittlere, *C* — hohe, *D* — sehr hohe; *a* — Becken kleineren Ausmasses als 50 km². 1—52-Becken (Abb. 8).

Abb. 2. Attraktion des Reliefs in der weiteren Umgebung des Beckens Horná Nitra (Obere Nitra). Werte der Attraktion: *A* — niedrige, *B* — mittlere, *C* — hohe, *D* — sehr hohe. Becken: 6 — Ilava, 7 — Súľov, 8 — Bytča, 9 — Kysuca, 11 — Žilina, 12 — Štefanová, 13 — Zliechov, 14 — Čičmany, 15 — Belá, 16 — Kšinná, 18 — Vrúcko, 19 — Turiec, 20 — Horná Nitra (Obere Nitra), 21 — Prochov, 22 — Ostrý Grúň, 23 — Nová Baňa, 24 — Žiar, 25 — Preňčov, 26 — Pliešovce, 27 — Zvolen, 31 — Veličná.

Abb. 3. Eignung der klimatischen Voraussetzungen slowakischer Becken für den Fremdenverkehr. Eignung des Klimas der Becken für den Fremdenverkehr: *A* — geringe, *B* — mittlere, *C* — hohe; *a* — Becken kleineren Ausmasses als 50 km². 1—52 Becken (Abb. 8).

Abb. 4. Bewertung der Funktion der Strassenkommunikationen und der Attraktion der Kulturdenkmäler der Gemeinden des Turiec Beckens aus dem Aspekt des Fremdenverkehrs. Strassen mit: *a* — lokaler, *b* — regionaler, *c* — überregionaler Bedeutung.

Attraktion der Kulturdenkmäler der Gemeinden: *A* — die ganze Slowakei betreffend, *B* — regionale, *C* — lokale; *D* — andere Gemeinden. Landschaftstypen: *1* — Beckenlandschaft, *2* — Gebirgslandschaft.

Abb. 5. Attraktion der Becken aus dem Aspekt der komplexen Bewertung der Lokalisationsvoraussetzungen des Fremdenverkehrs. Territoriale Dimensionen der Attraktion der Becken: *A* — lokale, *B* — regionale, *C* — überregionale; *a* — Becken kleineren Ausmasses als 50 km². *1*—*52* Becken (Abb. 8).

Abb. 6. Modell der Kommunikationsverbindung slowakischer Becken mit der Umgebung. Kommunikationsverbindung der Becken: *A* — der ersten Gruppe, *B* — der zweiten Gruppe, *C* — der dritten Gruppe. Strassen mit: *a* — lokaler, *b* — regionaler, *c* — überregionaler Bedeutung; *d* — Gemeinden.

Abb. 7. Kommunikationsverbindung slowakischer Becken mit der Umgebung. Becken: *A* — der ersten Gruppe, *B* — der zweiten Gruppe, *C* — der dritten Gruppe; *a* — Becken kleineren Ausmasses als 50 km².

Abb. 8. Vertretung der Interaktionen des Fremdenverkehrs im Landschaftssystem der Becken der Slowakei. *A* — Becken ohne bemerkenswerte Interaktionen des Fremdenverkehrs im Landschaftssystem, *B* — Becken mit sich gestaltenden Interaktionen des Fremdenverkehrs im Landschaftssystem, *C* — Becken mit entfalteten Interaktionen des Fremdenverkehrs im Landschaftssystem; *a* — Gebirgslandschaft, *b* — Strassen, *c* — Orientierung der Hauptbeziehungen der Becken zur Umgebung, *d* — Becken: *1* — Lošonec, *2* — Dobrá Voda, *3* — Sučany, *4* — Selec, *5* — Trenčín, *6* — Ilava, *7* — Súľov, *8* — Bytča, *9* — Kysuca, *10* — Krásňany, *11* — Žilina, *12* — Štefanová, *13* — Zliechov, *14* — Čičmany, *15* — Belá, *16* — Kšinná, *17* — Kostolany, *18* — Vrúcko, *19* — Turiec, *20* — Horná Nitra (Obere Nitra), *21* — Prochov, *22* — Ostrý Grúň, *23* — Nová Baňa, *24* — Žiar, *25* — Prenčov, *26* — Pliešovce, *27* — Zvolen, *28* — Lopej, *29* — Brezno, *30* — Lúžna, *31* — Veličná, *32* — Orava, *33* — Podtatranská (Tatra Vorland), *34* — Teplice, *35* — Hornád, *36* — Juhoslovenská (Südslowakei), *37* — Baštín, *38* — Hostice, *39* — Rožňava, *40* — Stará Ves, *41* — Lubovňa, *42* — Zborov, *43* — Košice, *44* — Zlatá Baňa, *45* — Lúčina, *46* — Banské, *47* — Ohradzany, *48* — Ruská, *49* — Runina, *50* — Sedlice, *51* — Ulič, *52* — Turna.

Abb. 9 Schema der Bindungen des Fremdenverkehrs mit ausgewählten Elementen des Systems der Beckenlandschaft. *A* — die Umgebung des Systems der Beckenlandschaft: *1* — die Landschaftspotenz des geographischen Milieus, *2* — die Verkehrslage des Beckens. *B* — *3* — System der Beckenlandschaft. *C* — Elemente des Systems der Beckenlandschaft: *4* — Klima, *5* — Gewässer, *6* — Siedlungen, *7* — Bevölkerung, *20* — Fremdenverkehr, *23* — Industrie, *24* — Landwirtschaft, *25* — Verkehr. *D* — Charakteristiken der Elemente des Systems der Beckenlandschaft: *8* — Lufttemperatur, *9* — Wasserflächen, *10* — Mineralquellen, *11* — Grösse der Siedlungen, *12* — Kulturdenkmäler, *13* — Zentralinstitutionen, *14* — Sozialstruktur. *E* — Identifikatoren der Bindungen: *15* — Zahl der Sommertage im Jahr, *16* — Ergiebigkeit der Quellen, *17* — Bevölkerungszahl, *18* — Attraktion für den Fremdenverkehr, *19* — Anteil der Beschäftigten, bzw. Arbeiter, *21* — Änderungen der Funktionsstruktur der Landschaft, *22* — Verkehrsintensität. Überwiegende Orientierung der Bindungen: *F* — aus der Umgebung ins System der Beckenlandschaft, *G* — im Rahmen des Systems der Beckenlandschaft.

Übersetzt von A. Mišíková