

## ŠTÚDIE

PETER MARIOT

METODICKÉ HLADISKÁ HODNOTENIA REALIZAČNÝCH  
PREDPOKLADOV CESTOVNÉHO RUCHU

Peter Mariot: Methodical aspects of evaluating the presuppositions for the realization of touristic movement. *Geografický časopis*, Bratislava 1974, XXVI, 4; 15 figures, 12 lit. cit.

The present contribution thematically closes the series of articles [3, 4, 5] which are devoted to the representation of theoretical and methodical aspects of the functional-chorological appreciation of presuppositions for the tourism, ending with a complex regional research of the touristic movement. The author suggests here the methodical principles of evaluating the realization presuppositions (the communicational circumstances and material-technical base of touristic movement). The generally oriented and discussed in more details considerations on this topic, and the analytical results are documented by concrete results of researches, executed on the territory of western Slovakia (Fig. 1—14). The author presents Fig. 15 as one of the possible results of a complex evaluation of realization presuppositions for the touristic movement.

## 1. ÚVOD

V troch predošlých príspevkoch [3, 4, 5] sme predstavili teoretické základy funkčno-chorologického hodnotenia predpokladov cestovného ruchu [3] a metodické hladiská hodnotenia lokalizačných [4] i selektívnych [5] predpokladov cestovného ruchu. Organickou súčasťou tohto teoreticko-metodického konceptu nového prístupu k hodnoteniu cestovného ruchu ako predmetu záujmu geografických výskumov je načrt metodiky evaluácie realizačných predpokladov cestovného ruchu, ktorý ilustrujeme v tomto príspevku. Súbor informácií o možnostiach použitia metodiky navrhovanej v teoretickej podobe sa ním kompletizuje o detailnejšie poznámky, ako aj o skúsenosti získané počas jeho aplikácie na konkrétnom území. Výsledky analýz územia západného Slovenska, ktoré ilustrujú niektoré etapy výskumu, majú predovšetkým ilustratívnu úlohu. Viac pozornosti treba venovať všeobecnejšie platným úvahám o celkovej metodike uskutočneného hodnotenia, ktorá sa dá použiť na rôznych územiach.

Funkčno-chorologický prístup k hodnoteniu predpokladov cestovného ruchu dovoľuje vymedziť tri skupiny predpokladov cestovného ruchu [3]. Lokalizačné predpoklady určujú miesto výskytu cestovného ruchu v krajine. Póly ich výskytu majú k okoliu

kontrakčný vzťah. Selektívne predpoklady určujú spôsobilosť spoločnosti zúčastniť sa na cestovnom ruchu. Póly ich výskytu majú k okoliu disperzný vzťah. Spolu s pólmi lokalizačných predpokladov vytvárajú protikladné prvky v schéme priestorového modelu cestovného ruchu. Vzhľadom na to, že oba druhy pólov ležia v rôznych častiach územia, je nevyhnutná ďalšia skupina predpokladov cestovného ruchu, ktorá umožňuje realizovať spojenie kontrakčných vzťahov pólov lokalizačných predpokladov s disperznými vzťahmi pólov selektívnych predpokladov a obrátene. Vzhľadom na jej funkciu túto skupinu predpokladov cestovného ruchu môžeme nazývať skupinou realizačných predpokladov [3].

Z hľadiska širšieho priestorového pohľadu na cestovný ruch význam jeho realizačných predpokladov je v tom, že umožňujú realizovať jestvujúci záujem o účasť na cestovnom ruchu (koncentrovaný v póloch selektívnych predpokladov) na územiach, ktoré majú na to vhodné predpoklady (póly lokalizačných predpokladov), a preto realizačné predpoklady cestovného ruchu majú pre jeho vznik rovnako dôležitú i nenahradiiteľnú úlohu ako skupina lokalizačných alebo selektívnych predpokladov.

Správne orientované hodnotenie realizačných predpokladov v rámci geografických analýz cestovného ruchu určitého územia je preto práve tak dôležité ako hodnotenie oboch predošlých skupín predpokladov cestovného ruchu.

## 2. VŠEOBECNÉ ZÁSADY HODNOTENIA REALIZAČNÝCH PREDPOKLADOV CESTOVNÉHO RUCHU

Zo súboru najvýznamnejších predpokladov cestovného ruchu, ktoré sa zvyčajne vo väčšine štúdií spomínajú [3], k skupine realizačných predpokladov cestovného ruchu patria komunikačné predpoklady a materiálne-technická základňa cestovného ruchu.

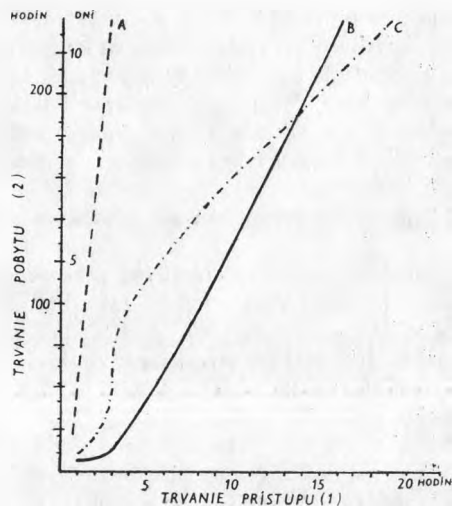
### 2.1. Komunikačné pomery

Ťažiskovou úlohou komunikačných predpokladov je ich funkcia, ktorú majú pri zabezpečovaní minimálnych časových strát, potrebných na prekonanie vzdialenosti medzi pólmi selektívnych a pólmi lokalizačných predpokladov, t. j. medzi miestom trvalého pobytu účastníkov cestovného ruchu a miestom, ktoré chcú navštíviť. Rozsah a miera únosnosti týchto časových strát sú priamo úmerné dĺžke voľného času účastníka cestovného ruchu. Pohybujú sa od 15 do 30 minút. Tieto sú únosné pre účastníkov krátkodobých foriem cestovného ruchu, realizovaných v pracovných dňoch po skončení zamestnania, až po 36—48 hodín, ktoré sú ochotní obetovať na prístup do vzdialených rekreačných oblastí účastníci dlhodobých (14—21 dní) pobytov počas hlavnej dovolenky.

Závislosť medzi dĺžkou trvania prístupovej cesty a dĺžkou pobytu na navštívenom mieste možno v našich podmienkach schematicky zobraziť tak, ako je to na obr. 1. Ukazuje sa, že je potrebné rozlišovať druhy dopravných prostriedkov, a to preto, že každý z nich formuje špecifický vzťah medzi dĺžkou trvania prístupovej cesty a dĺžkou pobytu na navštívenom mieste. Krivky lietadla, verejných dopravných prostriedkov (vlak, autobus) i auta dovoľujú získať obraz o rozmeroch gravitačného zázemia návštevného miesta. Podľa povahy a miery atraktívnosti jeho lokalizačných predpokladov, ktoré určujú, na ako dlho je schopné návštevné miesto upútať záujem účastníkov cestovného ruchu, možno predpokladať, aká je únosná dĺžka trvania prístupovej cesty rôznymi

Obr. 1. Vzťah medzi trvaním dĺžky cesty (1) a dĺžkou pobytu (2) v návštevných miestach z hľadiska rôznych dopravných prostriedkov.

A — lietadlo, B — individuálna doprava autom, C — vlak.



dopravnými prostriedkami. Ak sa táto chronologická hodnota transformuje do chorologických rozmerov (za predpokladu priemernej rýchlosti dopravy lietadlom 600 km za hod., autom 60 km za hod. a vlakom, resp. autobusom 50 km za hod.), potom môžeme získať aj predstavy o území, v rámci ktorého je reálne očakávať širší záujem o jednotlivé návštevné miesta. Najviac vo vzťahu k cestovným nákladom, ktoré sú pri jednotlivých druhoch dopravných prostriedkov odlišné, možno predpokladať, ktoré skupiny z radov záujemcov o účasť na cestovnom ruchu budú zastúpené medzi návštevníkmi prichádzajúcimi rôznymi dopravnými prostriedkami, resp. medzi návštevníkmi z rôznych vzdialeností.

Komunikačné pomery teda významne spolupôsobia pri určovaní rozmerov sféry vplyvov pólov selektívnych predpokladov a gravitačného zázemia pólov lokalizačných predpokladov cestovného ruchu. Komunikácie však súčasne vytvárajú dôležité koridory, v rámci ktorých sa účastníci cestovného ruchu pohybujú. Podľa charakteru dopravného prostriedku existencia týchto koridórov kladie rôzne nároky na dĺžku trvania a z toho vyplývajúci charakter kontaktov účastníka cestovného ruchu s prostredím, ktoré sa nachádza medzi počiatočným a cieľovým miestom jeho cesty.

V leteckej doprave sa tieto kontakty znižujú na minimum a skôr výnimočne ako pravidelne sa obmedzujú na jedno miesto, v ktorom cestujúci pri medzipristátí nakrátko prerušia svoju cestu. Medzi počiatočným a cieľovým miestom jestvuje určitý, pomerne rozľahlý priestor, v ktorom sa vplyvy účasti záujemcov o cestovný ruch na leteckej doprave neprejavujú.

Pri cestách vlakom alebo autobusom kontaktných miest je niekoľko. Zvyčajne ich určujú komunikačné uzly, v ktorých cestujúci prestupujú na iné spoje. Hoci všeobecne možno pozorovať snahu zvoliť si také spoje, pri ktorých je čas čakania na prípoj čo najmenší, predsa dĺžka takto stráveného času sa pohybuje od 30 do 300 minút a pobyt účastníkov cestovného ruchu používajúcich tieto dopravné prostriedky kladie určité nároky na okolie takýchto miest.

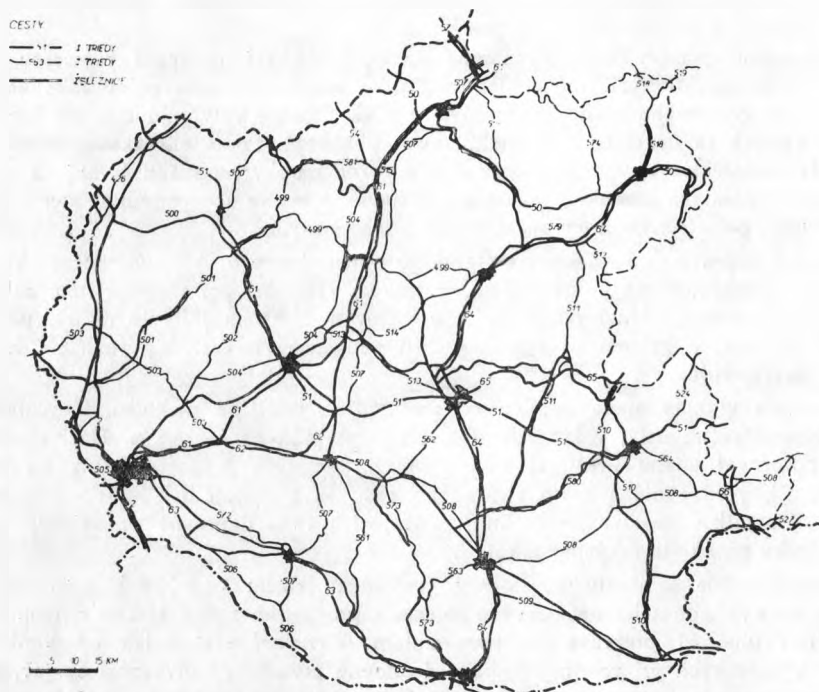
Najintenzívnejšie kontakty účastníkov cestovného ruchu cestujúcich z miesta ich bydliska do vyhladnutého návštevného miesta s prostredím medzi týmito dvoma pólmi je pri individuálnej preprave osobným autom. Závislosť cestujúcich od vonkajších vplyvov významných pri verejnej doprave (cestovný poriadok, nadväznosť spojov, voľba trasy cesty, prerušenie cesty a iné) sa znižuje na minimum, avšak sa zvyšuje možnosť kontaktov cestujúcich s prostredím medzi počiatočným cieľovým miestom, čím sa for-

mujú osobitné podmienky a charakterové črty cestovného ruchu v mototuristicky intenzívne frekventovaných cestovných koridóroch.

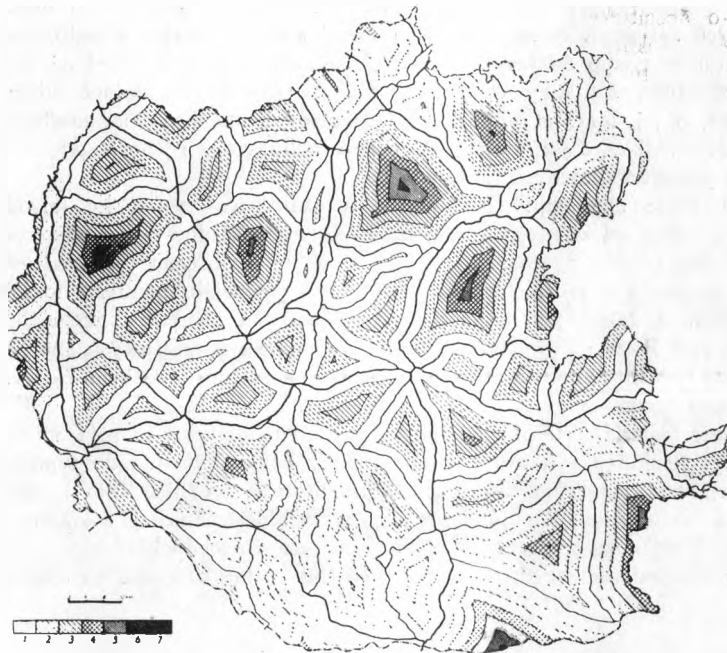
Hodnotenie komunikačných pomerov sa musí teda opierať o analýzy siete komunikácií a o rozbor dostupnosti študovaného územia. Vyúsťuje do delimitácie územia uskutočnenej na základe týchto dvoch podkladov a zobrazujúcej rozdiely vo vhodnosti jednotlivých častí tohto územia z hľadiska dopravných pomerov.

## 2.2 Materiálno-technická základňa cestovného ruchu

Druhým, osobitne dôležitým prvkom skupiny realizačných predpokladov cestovného ruchu je materiálno-technická základňa cestovného ruchu. Pod týmto súhrnným názvom sa všeobecne chápu všetky zariadenia, ktoré umožňujú a podporujú rozvoj cestovného ruchu. Ich zoznam nie je vo všetkých prácach jednotný. Časť autorov tento pojem vysvetľuje mimoriadne široko a zahŕňa do materiálno-technickej základne cestovného ruchu prakticky všetky zariadenia terciálnej sféry. Iní autori zasa tento pojem chápu iba ako súhrnný názov úzko špecifikovaného súboru zariadení, ktoré bezprostredne slúžia na uspokojenie nárokov účastníkov cestovného ruchu. Nie je úlohou tohto príspevku podrobnejšie polemizovať o obsahu pojmu materiálno-technická základňa cestovného ruchu, a preto iba uvedieme, že pod týmto názvom budeme v ďalšej časti príspevku rozumieť sieť ubytovacích, stravovacích a zábavných zariadení cestovného ruchu spolu s dopravnými zariadeniami s výrazne rekreačnou funkciou (vleky, výťahy,



Obr. 2. Základná komunikačná sieť západného Slovenska.



Obr. 3. Izochory ciest I. a II. triedy na území západného Slovenska. Územie vzdialené od ciest I. a II. triedy.

I — menej ako 2,5 km, 2 — 2,5–5,0 km, 3 — 5,0–7,5 km, 4 — 7,5–10,0 km, 5 — 10,0–12,5 km, 6 — 12,5–15,0 km, 7 — viac ako 15 km.

lanovky a pod.). Sieť tých zariadení, ktoré v rozhodujúcej miere vplývajú na vznik gravitačných jadier, formujú ťažiskové oblasti koncentrácie záujmu v póloch lokalizačných predpokladov cestovného ruchu.

Rozmery a štruktúra materiálno-technickej základne cestovného ruchu sú v optimálnom prípade dobre rozvinutého návštevného miesta v úzkom a v priamom vzťahu s atraktivnosťou a charakterom jeho lokalizačných predpokladov. Kapacita a druhová skladba materiálno-technickej základne cestovného ruchu nie sú v celom rade prípadov úmerné významu a funkcii návštevného miesta, nie sú teda úmerné potencii jeho lokalizačných predpokladov. Podobná situácia je typická pre rozvíjajúce sa návštevné miesta, kde je však zvyčajne iba otázkou času, kedy sa sieť zariadení dobuduje na potrebnú úroveň. Menej priaznivý je prípad, keď materiálno-technická základňa nekorešponduje s mierou atraktivnosti dlhšie známeho a budovaného návštevného miesta. Za takýchto okolností sa možnosti uspokojiť širší okruh záujemcov nielen znižujú, ale navyše akútne vzrastá nebezpečenstvo negatívnych zásahov účastníkov cestovného ruchu do krajiny návštevného miesta, a preto je porovnanie potencie lokalizačných predpokladov a materiálno-technickej základne veľmi dôležitým krokom, ktorý prináša zaujímavé výsledky aj pre riadiace a plánovacie inštitúcie.

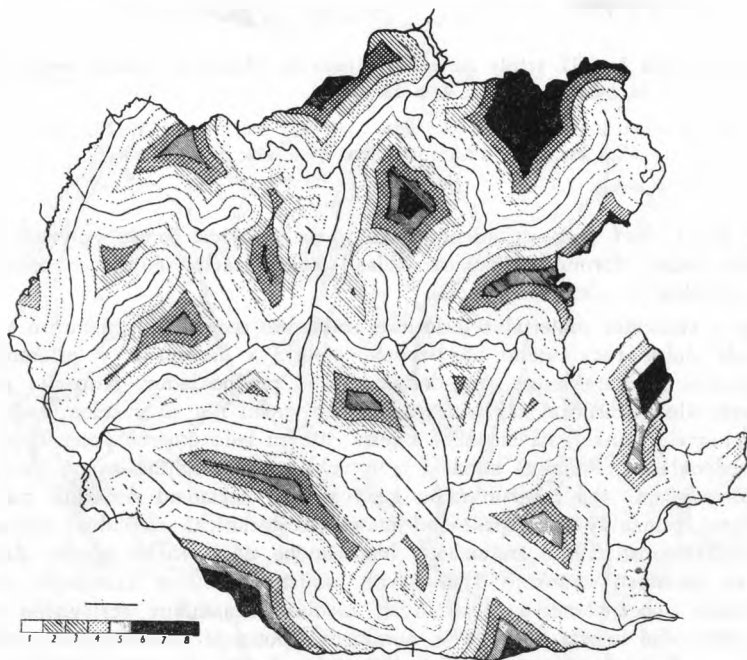
V tejto súvislosti nadobúda význam analyzovať nielen kapacitu a štruktúru materiálno-technickej základne, ale všimnúť si aj jej výkony, t. j. údaje o jej skutočnom

využití a o špecifických črtách tohto využitia. Tým sa dostáva do okruhu záujmu geografických výskumov cestovného ruchu široký komplex údajov o realizovanej návštevnosti. Charakter týchto údajov je v rôznych štátoch odlišný a závisí od skladby a zamerania oficiálnej štatistiky cestovného ruchu. Dôležité sú najmä údaje o objeme návštevnosti, o jej časovom priebehu a štruktúrnych znakoch charakterizujúcich rôzne skupiny návštevníkov, o príjmoch z cestovného ruchu, resp. o jeho konkrétnych vplyvoch na krajinu pólů lokalizačných predpokladov.

Podobné údaje umožňujú konfrontovať a exaktizovať teoreticky odvodené úvahy o interakcii pólů selektívnych a lokalizačných predpokladov cestovného ruchu, o rozmeroch objemu záujmu o účasť na cestovnom ruchu, o časovom rozložení tohto záujmu, o jeho smerovaní a o miere využitia jestvujúceho potenciálu ponúkaného lokalizačnými predpokladmi, o ďalšej potrebe doplnenia kapacity a štruktúry materiálno-technickej základne a pod. Preto sú významným prvkom komplexu geografických analýz cestovného ruchu, ktoré vyúsťujú do syntetického hodnotenia možností rozvoja cestovného ruchu v študovanom území.

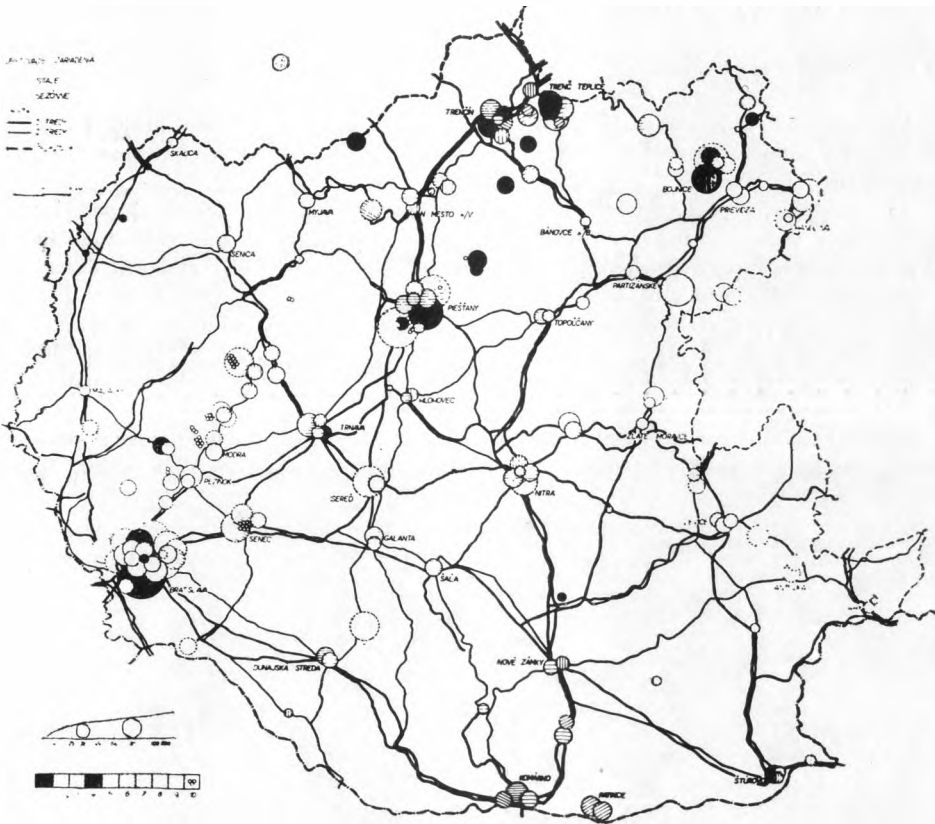
Hodnotenie materiálno-technickej základne cestovného ruchu sa teda opiera o analýzy jej kapacity, štruktúry a o rôzne posudzované výkony. Vyúsťuje do typizácie návštevných miest, ktorá vyjadruje stupeň ich vybavenosti a využitia. Táto typizácia je podkladom na hodnotenie jestvujúceho stavu materiálno-technickej základne z hľadiska potenciálnych možností jednotlivých pólů lokalizačných predpokladov.

Analýzy realizačných predpokladov cestovného ruchu uzatvára záverečné syntetické



Obr. 4. Izochory železníc západného Slovenska (podľa F. Podhorského). Územie vzdialené od železníc.

1 – 6 ako pri obr. 3, 7 – 15,0–17,5 km, 8 – viac ako 17,5 km.



Obr. 5. Rozmiestnenie a kapacita ubytovacích zariadení (r. 1969).

1 — hotely A, 2 — hotely B, 3 — hotely C, 4 — turistické ubytovne A, 5 — turistické ubytovne B, 6 — stanové, zrubové, chatové základne, 7 — autocampingy, motely, 8 — ubytovanie v privátnych domácnostiach, 9 — zotavovne ROH, 10 — miesta intenzívnej výstavby podnikových a súkromných chat.

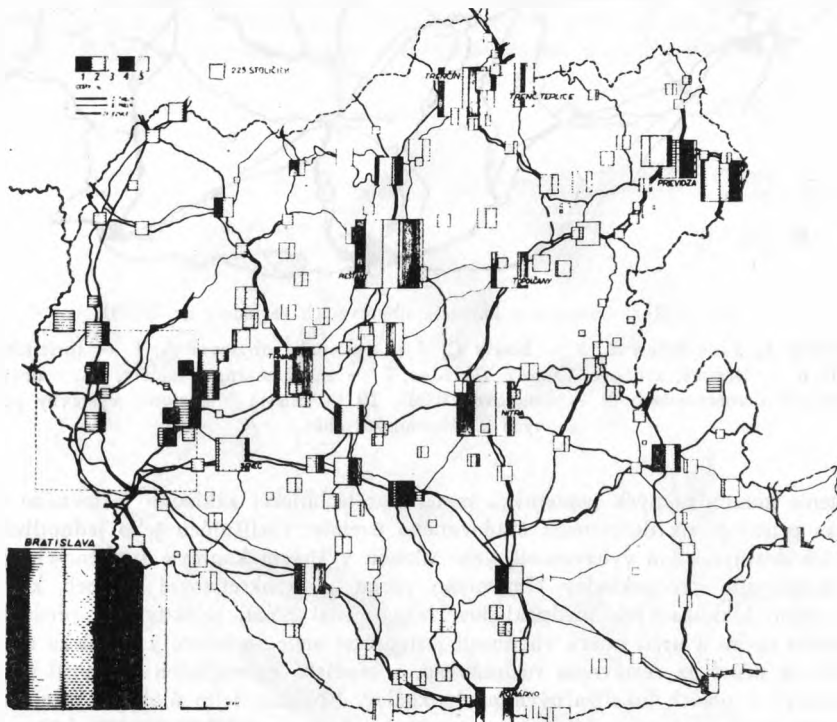
hodnotenie komunikačných pomerov a materiálo-technickej základne cestovného ruchu, ktoré sa orientuje na delimitáciu študovaného územia, rozlišujúcu jeho jednotlivé časti podľa ich dostupnosti a vybavenosti. Jeho úlohou v širšom kontexte funkčno-chorologického hodnotenia predpokladov cestovného ruchu je konkretizovať priebeh kontaktov medzi pólmi lokalizačných predpokladov, resp. medzi pólmi selektívnych predpokladov cestovného ruchu a určiť mieru vhodnosti jestvujúcej siete zariadení z hľadiska zistených nárokov na účasť na cestovnom ruchu, resp. z hľadiska existujúcich možností uspokojiť tieto nároky v póloch lokalizačných predpokladov. Splnenie tejto úlohy dovoľuje včleniť medzi dve predošlé čiastkové syntézy, zistené pri hodnotení lokalizačných [4] a selektívnych [5] predpokladov cestovného ruchu tretí a posledný článok, ktorý umožňuje transformovať potenciálne hodnoty ponuky pólů lokalizačných a dopytov v póloch selektívnych predpokladov cestovného ruchu do konkrétnej podoby, a tým vytvorí finálny syntetický pohľad na študované územie.

## 3.1 Komunikačné predpoklady

Význam analýz komunikačnej siete úzko súvisí s úlohou, ktorú hrajú jej prvky z hľadiska cestovného ruchu. Hlavné črty tejto úlohy veľmi stručne možno charakterizovať takto:

So vzrastajúcim počtom majiteľov osobných áut sa výrazne zväčšuje aj podiel tohto dopravného prostriedku na preprave účastníkov cestovného ruchu. Odhaduje sa, že v európskych krajinách prichádza do návštevného miesta 50–70 % všetkých účastníkov cestovného ruchu osobným autom. Tento podiel je ešte väčší (65–85 %) v rámci krátkodobej, najmä však koncom týždňovej rekreácie [11]. V súvislosti s tým cestné komunikácie nadobúdajú mimoriadny fažiskový význam, keďže predstavujú hlavné komunikačné osi z hľadiska cestovného ruchu. Poloha vo vzťahu k nim patrí teda k dôležitým predpokladom rozvoja cestovného ruchu.

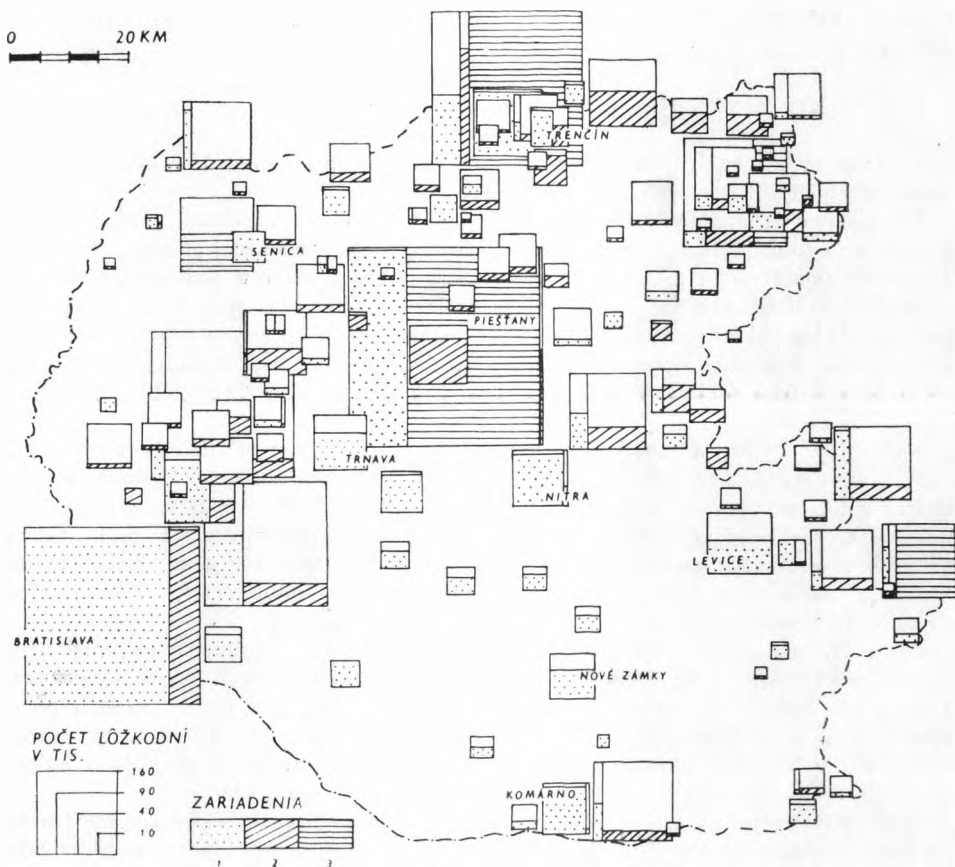
Význam železničnej a verejnej autobusovej dopravy v cestovnom ruchu postupne klesá, avšak ešte stále ju používa 15 až 40 % účastníkov cestovného ruchu. Najmä



Obr. 6. Kapacita stravovacích a zábavných zariadení (r. 1969).

- 1 — reštaurácie I. a II. cenovej skupiny, 2 — reštaurácie III. cenovej skupiny, 3 — sezónny fond stoličiek v reštauráciách I. a II. cenovej skupiny, 4 — kaviarne, espressá, bary, vinárne.  
5 — sezónny fond stoličiek v kaviarňach, espressách, baroch a vinárňach.





Obr. 7. Využitie ubytovacieho fondu. Zariadenia.

1 — voľného cestovného ruchu, 2 — viazaného cestovného ruchu, 3 — liečebné.

v rekreačných zázemiach veľkých miest má nenahraditeľnú funkciu s kulmináčnymi bodmi využívania v období účasti na rekreácie koncom týždňa.

Pri doprave na väčšie vzdialenosti význam železničnej a autobusovej prepravy postupne klesá v prospech leteckých spojov. Najmä rekreačné oblasti s priaznivými predpokladmi pre dlhodobý pobyt návštevníkov vykazujú v posledných rokoch podstatné zvýšenie podielu hostí, ktorí prichádzajú lietadlom (nad 10 %). Veľká cestovná rýchlosť v leteckej doprave umožnila rozšíriť gravitačné zázemie týchto miest prakticky na kontinentálne rozmery, čím prispela nielen k podstatnému rozšíreniu možností uspokojiť jestvujúci záujem, ale aj k prudkému budovaniu nových rekreačných komplexov s veľkou kapacitou. Letecká doprava postupne vytlačá aj lodnú námornú dopravu, ktorá i napriek svojmu zrýchleniu nestačí konkurovať dopravnej rýchlosti lietadiel.

Z uvedeného vyplýva, že pri analýzach cestovného ruchu je dôležité študovať charakter komunikácií, ako aj ich rozmiestnenie v priestore, a preto pri posudzovaní komunikačných pomerov vystupujú dve hlavné hľadiská pohľadu na študované územie. Prvé

formujú analýzy textúry a štruktúry komunikačnej siete, druhé analýzy dostupnosti územia.

### 3.11 Analýzy textúry a štruktúry komunikačnej siete

V rámci týchto analýz sa venuje pozornosť obrazu rozmiestnenia a významu cestných, železničných, leteckých a vodných komunikácií.

Pri cestovných komunikáciách sa analyzuje hustota ich rozšírenia, šírka, kvalita a spojovacia funkcia vzhľadom na územia položené mimo študovanej oblasti. Treba brať do úvahy najmä rôznu hierarchiu cestných komunikácií, ktorá v podstate odrzkadluje aj kvalitu a šírku povrchu vozovky. Hierarchický význam cestných komunikácií, vyjadrený ich klasifikáciou do tried, je dôležitý najmä v rámci tranzitu účastníkov cestovného ruchu. Možno predpokladať, že čím má cestná komunikácia väčší význam pre zabezpečenie styku rozľahlejších území, tým je aj intenzívnejšie jej využitie z hľadiska cestovného ruchu.

Medzinárodné trasy a cesty celoštátneho významu (I. triedy) pri presunoch motorizovaných návštevníkov na veľké vzdialenosti hrajú dôležitú úlohu najmä v letnom období, keď sa v Európe výrazne prejavujú kontakty severnejšie položených území s južnejšími. Koridór týchto ciest sa stáva na niekoľko mesiacov miestom intenzívnych kontaktov účastníkov cestovného ruchu s okolitým prostredím. Návštevníci v ňom hľadajú najmä špecifické zariadenia (motely, motoresty, autocampingy, reštaurácie), v ktorých sa zvyčajne zdržiavajú iba 1 až 2 hodiny alebo jednu noc.

Cesty II. triedy sa podieľajú najmä na zabezpečovaní dopravy návštevníkov na kratšie vzdialenosti a na prístup z hlavných trás do rekreačných území. Miera zapojenia ich úsekov do cestovného ruchu je rozdielna; závisí od polohy väčších pólov selektívnych a lokalizačných predpokladov cestovného ruchu. Úseky ciest II. triedy, ktoré ležia v blízkosti takýchto pólov, sú pomerne frekventované, so zvyčajnou kulmináciou intenzity dopravy v letnom období, najmä však koncom týždňa.

Cesty III. triedy sú z hľadiska cestovného ruchu pozoruhodné ako konečné úseky prístupových trás do menších návštevných miest (najmä v pohoriach), prípadne ako spojovacie úseky, ktoré skracujú dĺžku cesty a vytvárajú uzavretý cestovný okruh vhodný na mototuristické výlety na konci týždňa.

Pri železničných komunikáciách sa analyzuje hustota ich rozšírenia a siete staníc, zapojenie do rýchlikových spojov a ich funkcia pri zabezpečovaní vzájomných kontaktov väčších území. Železničné spoje majú oproti autobusovým výhodu v tom, že môžu prepravovať podstatne viac záujemcov o účasť na cestovnom ruchu; naproti tomu však sú nepružné z hľadiska zmien voľby trasy prepravy, ktorým sa verejná autobusová doprava môže prispôbiť bez väčších technických ťažkostí. Preto železničné trate možno hodnotiť z hľadiska možností rozvoja cestovného ruchu, a to predovšetkým ako dôležitý prvok v systéme dopravy účastníkov krátkodobých pobytov a pomerne ako významný prvok v rámci dopravy účastníkov dlhodobějších pobytov v rekreačných oblastiach. Často sa ich služby kombinujú s verejnou autobusovou dopravou, ktorá zabezpečuje prepravu na konečných úsekoch cesty. Podobne ako pri železničnej doprave aj pri verejnej autobusovej doprave je vhodné sledovať orientáciu liniek, hustotu spojov a siete staníc. Niektoré, inak menej významné železničné trate môžu však plniť dôležitú úlohu aj v rámci rozvoja cestovného ruchu.

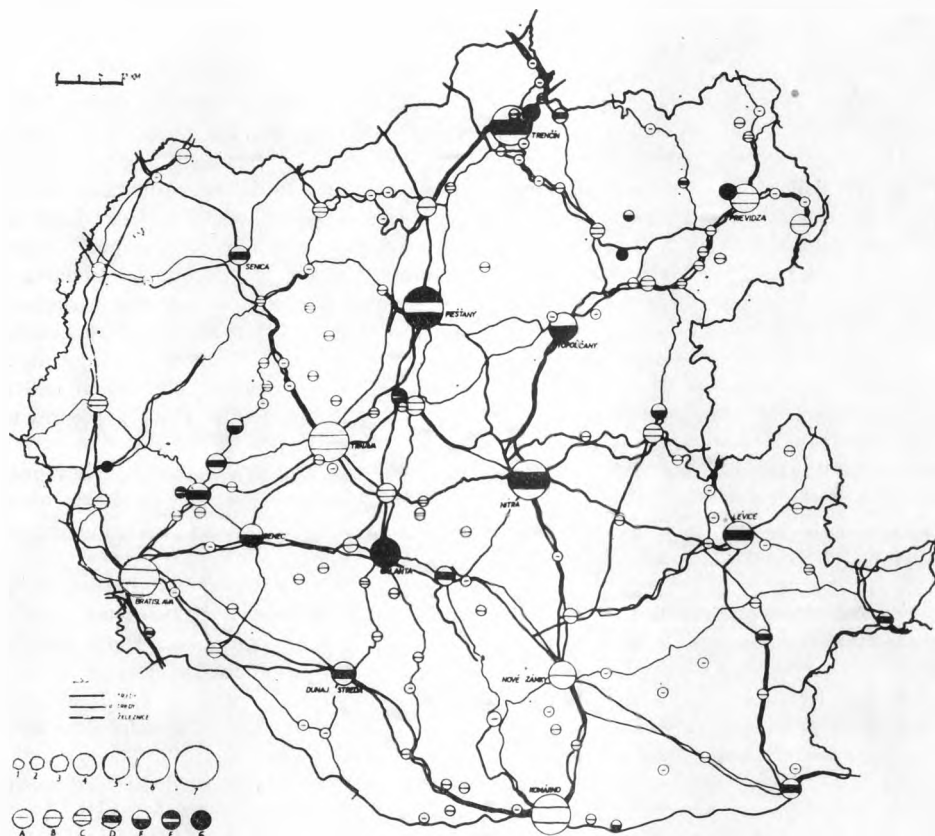
Pri leteckej doprave sa analyzuje sieť letísk a tým určená sieť leteckých spojov. Mimoriadna rýchlosť leteckej dopravy má svoje prednosti v podstatnom rozšírení sféry vplyvu, resp. gravitačného zázemia. Jej pozitívne vplyvy však do určitej miery znižujú

vysoké cestovné náklady, ktoré podmieňujú, že tento spôsob dopravy má nízke zastúpenie v rámci krátkodobej, jednodennej až dvojdennej rekreácie.

Analýzy textúry a štruktúry komunikačnej siete sa podstatne viac ako v kartografickej podobe môžu uskutočňovať v slovnom hodnotení situácie, pričom sa zdôrazňujú najmä špecifické vlastnosti územia a jeho komunikačnej siete, ktoré vyplývajú z jeho širšej polohy, z celkovej hustoty komunikačnej siete a zastúpení jednotlivých druhov komunikácií. Kartografický podklad pre tieto analýzy je zvyčajne pomerne jednoduchý (obr. 2).

### 3.12 Analýzy dostupnosti územia

Kým analýzy textúry a štruktúry komunikačnej siete študovaného územia poukazujú na tie časti, ktorými prebiehajú komunikácie, analýzy dostupnosti územia, dovoľujú vyjadriť sa aj k tým častiam, ktoré neležia bezprostredne pri jestvujúcich komunikáciách.



Obr. 8. Absolútne a relatívne príjmy z cestovného ruchu. Absolútne príjmy ubytovacích a stravovacích zariadení (v mil. Kčs).

1 — menej ako 5, 2 — 5–10, 3 — 11–15, 4 — 16–20, 5 — 21–25, 6 — 26–30, 7 — viac ako 30. Príjmy na 100 obyvateľov obce (v tis. Kčs). A — menej ako 50, B — 51–100, C — 101–150, D — 151–200, E — 201–250, F — 251–300, G — viac ako 300.

Takýto prístup má svoje opodstatnenie najmä v súvislosti s vymedzením pólov lokalizačných predpokladov, ktoré sa svojou potenciálnou hodnotou zaraďujú medzi atraktívne územia, zatiaľ však nenašli širšie možnosti využitia práve preto, že ich komunikačná poloha nie je priaznivá.

V súvislosti s rozdielmi v hustote komunikačnej siete, za predpokladu, že všetky úseky na cestných komunikáciách sú rovnako dostupné a že na železničných komunikáciách sú počítačnými bodmi dostupnosti pevne určené stanice (zastávky), možno vytvoriť izochorické mapy študovaného územia, ktoré sú podkladom na hodnotenie jeho dostupnosti. Exaktné vyjadrenie rozdielov v dostupnosti jednotlivých území môže mať rôznu základňu. Najvhodnejšou sa však zdá škála odvodená z priemeru hodnôt dostupnosti väčšej oblasti, ktorej súčasťou je študované územie. Pri tomto hodnotení treba brať do úvahy aj priemernú dĺžku komunikácií na 1 km<sup>2</sup>, ktorá pomáha exaktizovať údaje o dostupnosti rôznych častí študovaného územia. Príkladom podobných hodnotení uskutočnených na území západného Slovenska sú obr. 3 a 4.

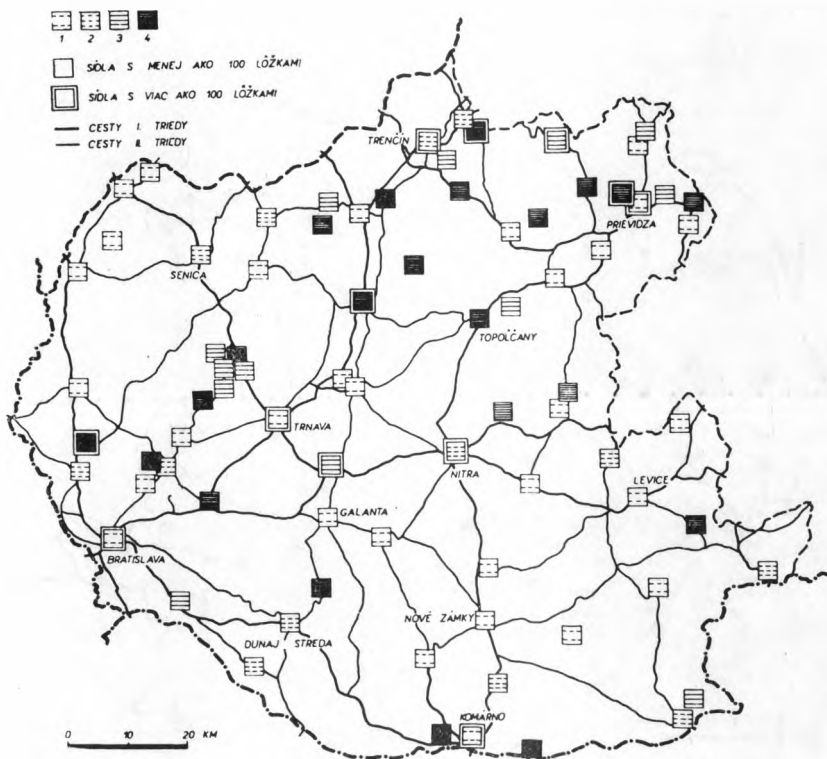
### 3.2 Materiálno-technická základňa cestovného ruchu

Z údajov, ktoré charakterizujú materiálno-technickú základňu cestovného ruchu, informujú niektoré o jej rozmiestnení, stave, štruktúre a kapacite. Sú to dôležité číselné podklady, ktoré dovoľujú predpokladať celkovú intenzitu návštevnosti, keďže limitujú výkony zariadení. Podstatnú časť týchto údajov poskytuje štatistika cestovného ruchu. Patria k nim údaje o kapacite ubytovacích zariadení udávanej počtom lôžok, ktoré sú návštevníkom k dispozícii, v časovom priemete sa z tohto údaje odvodzuje počet lôžko-dní, t. j. údaj o hornej hranici možného počtu prenocovaní pri jestvujúcej ubytovacej kapacite; o štruktúre ubytovacích zariadení určovanej typom ubytovacieho zariadenia (hotel B, autocamping, zotavovňa ROH, liečebný dom a pod.); o kapacite stravovacích a zábavných zariadení udávanej počtom stoličiek, ktoré sú návštevníkom v zariadeniach k dispozícii; o štruktúre stravovacích a zábavných zariadení určovanej ich typom (reštaurácia II. cenovej skupiny, motorest, vináreň a pod.), a napokon o dĺžke a prepravnej kapacite vlekov, výťahov, lanoviek a podobných zariadení.

V kombinácii s údajmi o účele využitia, období používania a celkovej vybavenosti zariadenia sú tieto údaje podkladom, z ktorého sa dá vytvoriť kartografický obraz rozmiestnenia, štruktúry a priestorových väzieb materiálno-technickej základne cestovného ruchu.

Keďže vo väčšine prípadov sa údaje o kapacite a štruktúre materiálno-technickej základne hodnotia za administratívne celky najnižšieho rádu (obec), získa sa tak prehľad o objeme a štruktúre lôžkového a stoličkového fondu jednotlivých obcí. Tento prehľad umožňuje formulovať úvahy o rozdieloch v priestorovom rozšírení kapacity a skladby materiálno-technickej základne cestovného ruchu študovaného územia, ktoré sú podkladom na porovnanie s možnosťami a potrebami určenými charakterom lokalizačných predpokladov. Príklady takýchto podkladov ilustrujú obr. 5 a 6.

Ďalšiu skupinu údajov súvisiacich s materiálno-technickou základňou cestovného ruchu tvoria číselné podklady, ktoré charakterizujú základné črty jej využívania. Sú to údaje, ktoré sú kvantitatívnym, exaktným odrazom jestvujúceho záujmu o jednotlivé zariadenia. Ich analýzy sčasti umožňujú konfrontovať teoretické úvahy o atraktívnosti pólov lokalizačných predpokladov so skutočnosťou. Hoci v niektorých prípadoch práve nedostatočná kapacita rôznych zariadení, ktorá nedovoľuje realizovať celý objem záujmu pre všetkých potenciálnych návštevníkov, môže podstatne skresliť celkovú výšku údajov získaných zo štatistických hlásení.



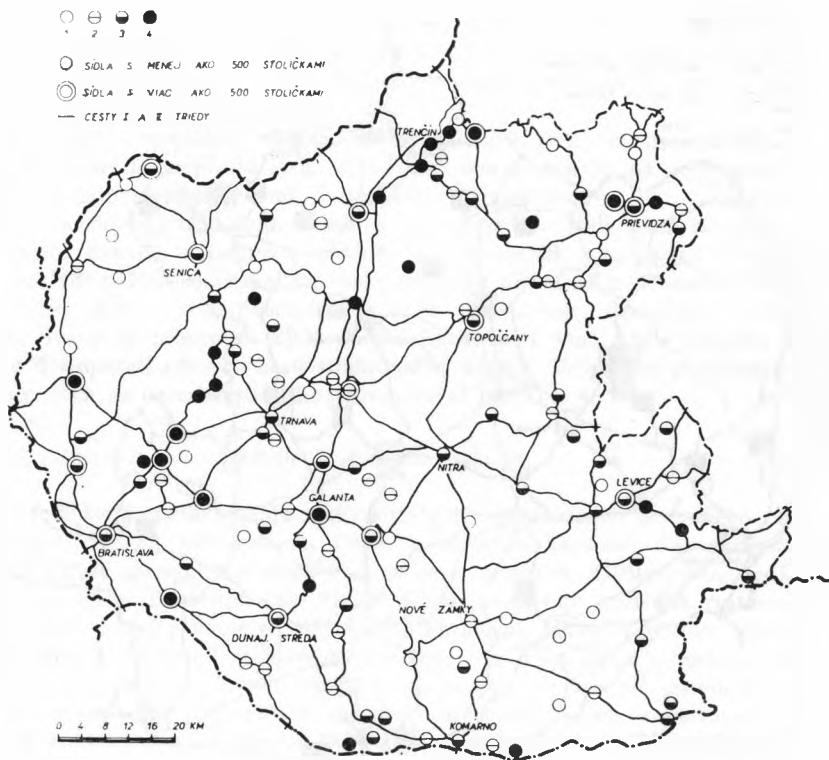
Obr. 9. Vzťah počtu obyvateľov a počtu lôžok.

1 — menej ako 3100 obyv./100 lôžok, 2 — 3100–6200 obyv./100 lôžok, 3 — 6201–12 400 obyv./100 lôžok, 4 — viac ako 12 400 obyv./100 lôžok.

K podkladom, ktoré charakterizujú základné črty využívania materiálno-technickej základne cestovného ruchu, patria údaje o počte hostí ubytovaných v ubytovacích zariadeniach, o počte prenocovaní realizovaných v ubytovacích zariadeniach, o počte prepravených osôb na dopravných zariadeniach s rekreačnou funkciou a o príjmoch získaných od návštevníkov siete zariadení.

Kým v prípade ubytovacích a rôznych dopravných zariadení možnosti vyčíslenia ich výkonov sú pomerne jednoduché, keďže sa robí dôsledná evidencia ich používateľov, vo sfére pôsobenia stravovacích a zábavných zariadení je exaktné vyjadrenie výkonov podstatne zložitejšie. Ako pomocné podklady pre ich výkony sa používajú údaje zo sféry ukazovateľov intenzity cestovného ruchu (napr. priemerný obrat na jedno miesto pri stole, odvodený z kapacity stoličkového fondu a celkovej výšky príjmov v tomto zariadení).

Údaje o využití materiálno-technickej základne cestovného ruchu sa pri analýzach väčších území zvyčajne vzťahujú aj na jednotlivé návštevné miesta (obce). Umožňujú ďalší stupeň konfrontácie, tentokrát na úrovni, ktorú určuje systém údajov: atraktivnosť pólů lokalizačných predpokladů — jestvujúca kapacita zariadení — realizovaný objem



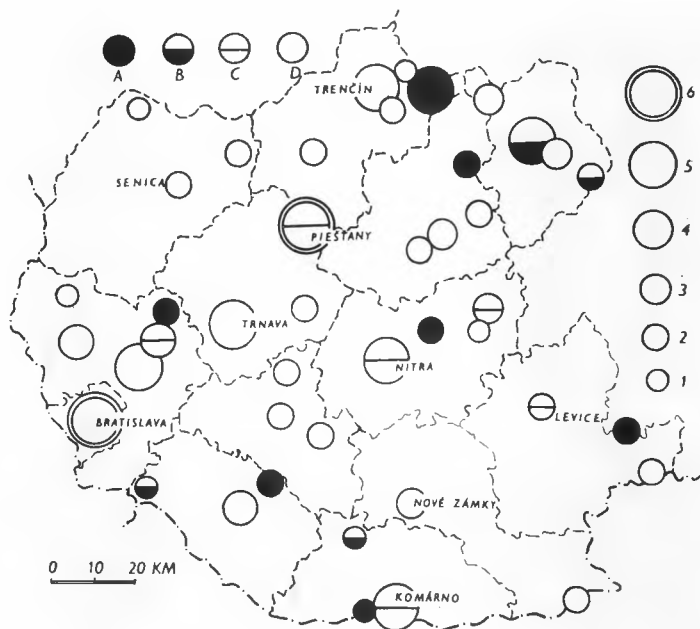
Obr. 10. Vzťah počtu obyvateľov a počtu stoličiek.

1 — menej ako 750 obyv./100 stoličiek, 2 — 750—1500 obyv./100 stoličiek, 3 — 1501—3000 obyv./100 stoličiek, 4 — viac ako 3000 obyv./100 stoličiek.

záujmu. Podkladom pre úvahy v tejto rovine, ktorý umožňuje brať do úvahy aj jestvujúce priestorové odlišnosti, sú kartografické znázornenia uvedených hlavných údajov. Dva príklady takýchto podkladov znázorňujeme na obr. 7 a 8.

Tretiu skupinu údajov súvisiacich s materiálno-technickou základňou cestovného ruchu tvorí mimoriadne široká škála numerických podkladov, ktoré majú spoločného menovateľa v tom, že charakterizujú, spresňujú a ilustrujú kvalitatívne črty využitia materiálno-technickej základne cestovného ruchu. Sú to skutočne rôzne údaje odvodené prevažne z kombinácií podkladov z predošlých dvoch skupín s ďalšími údajmi. Pri určitom zovšeobecnení ich obsahu sa dajú zhrnúť do štyroch veľkých tematických celkov.

Do prvého tematického celku možno zaradiť údaje orientované na vyjadrenie rôznych intenzitných parametrov cestovného ruchu. Ku klasickému vyjadreniu intenzity cestovného ruchu ako pomeru počtu prenocovaní v polroku (letnom alebo zimnom) s väčším počtom prenocovaní k celkovému počtu stálych obyvateľov návštevného miesta pribudli v posledných rokoch ďalšie ukazovatele, ktoré majú prispieť k odhaleniu ďalších vzťahov v závislosti medzi materiálno-technickou základňou, resp. jej výkonmi na jednej strane a rôznymi exaktno vyjadriteľnými prvkami na strane druhej. K takýmto údajom patria napr. vzťahy medzi lôžkovou alebo stoličkovou kapacitou návštevných miest a počtom



Obr. 11. Počet lôžok a sezónnosť cestovného ruchu. Ubytovacia kapacita (lôžok).

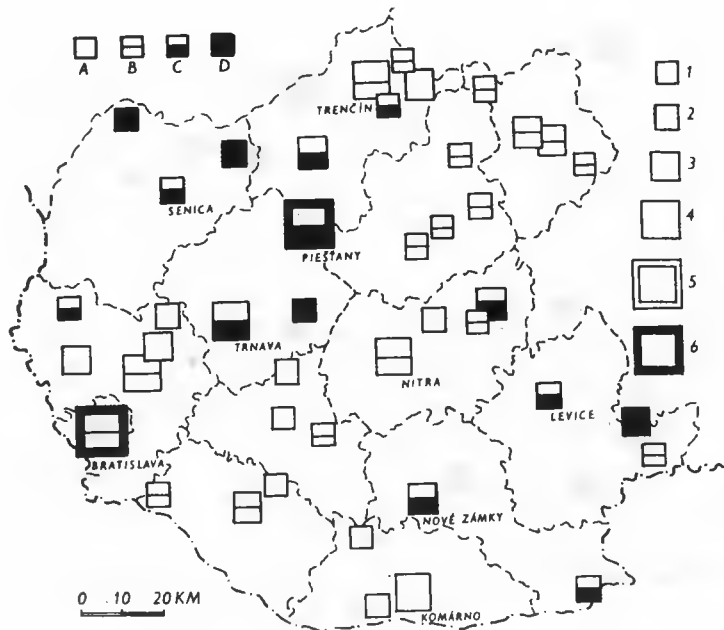
1 — menej ako 50, 2 — 51–100, 3 — 101–150, 4 — 151–200, 5 — 201–500, 6 — viac ako 500. Pomer počtu prenocovaní v letnom a zimnom polroku.

A — viac ako 3,0, B — 2,1–3,0, C — 1,6–2,0, D — menej ako 1,6.

ich stálych obyvateľov (obr. 9 a 10), údaje o finančnom obrate na jedného zamestnanca z rôznych zariadení, údaje o pomere lôžkovej kapacity k stoličkovej kapacite návštevného miesta, o pomere počtu návštevníkov používajúcich ubytovacie zariadenia k počtu návštevníkov, ktorí služby ubytovacích zariadení nepoužívajú a pod.

Do druhého tematického celku patria údaje orientované v prvom rade na vyjadrenie časového priebehu návštevnosti, ktoré majú poukázať na jestvujúce výkyvy v rozložení záujmu účastníkov cestovného ruchu. Sú dôležitou pomôckou pri úvahách o využití kapacity zariadení. Vzhľadom na sledované časové obdobie môžu informovať o priebehu cestovného ruchu počas roka (podľa letného a zimného polroka, resp. podľa mesiacov), týždňa (podľa dní) i dňa (podľa hodín) a o dĺžke pobytu hostí. Z hľadiska týchto časových intervalov sa sleduje najmä skupina údajov, ktorá je charakterizovaná základnými črtami využívania materiálno-technickej základne cestovného ruchu. Príklady z celého radu podkladov pre takéto analýzy prinášajú obr. 11 a 12.

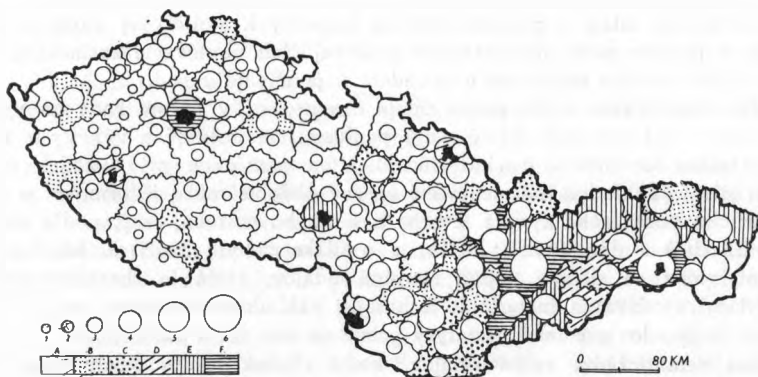
K tretiemu tematickému celku patria údaje, ktoré charakterizujú kvalitatívne stránky využitia materiálno-technickej základne cestovného ruchu, patria podklady informujúce o skladbe účastníkov cestovného ruchu. Tieto podklady šírkou svojho pohľadu dovoľujú ilustrovať najrôznejšie štruktúrne znaky skupiny návštevníkov, čím prispievajú k objasneniu mnohých situácií, k charakterizovaniu viacerých procesov a k exaktizovaniu rôznych trendov. Sú základným podkladom pre konfrontáciu teoretických záverov o jestvujúcich priestorových vzťahoch medzi pólmi lokalizačných a selektívnych pred-



Obr. 12. Počet prenocovaní a priemerná dĺžka pobytu hostí. Počet prenocovaní (v tis.).

1 — 5–10, 2 — 10–20, 3 — 20–40, 4 — 40–80, 5 — 80–160, 6 — viac ako 160.  
Priemerná dĺžka pobytu hostí v dňoch.

A — menej ako 1,5, B — 1,5–3,0, C — 3,1–7,0, D — viac ako 7,0.

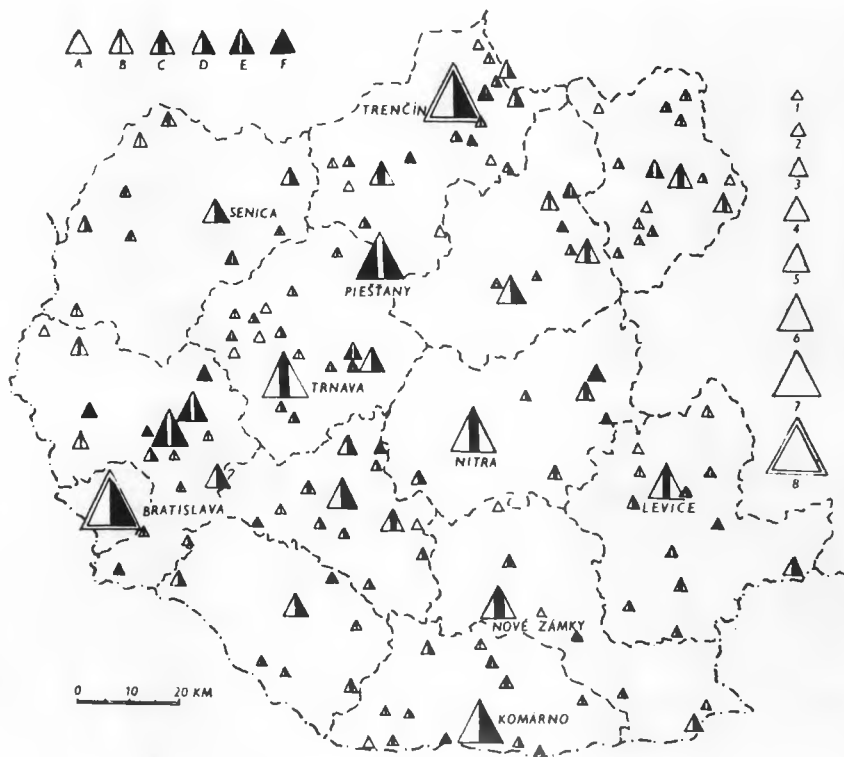


Obr. 13. Počet prenocovaní obyvateľov okresov ČSSR v Bratislave.

1 — menej ako 137, 2 — 138–279, 3 — 280–559, 4 — 560–1115, 5 — 1115–2230,  
6 — viac ako 2230. Počet prenocovaní v Bratislave na 10 tis. obyvateľov okresu.

A — menej ako 60, B — 61–123, C — 124–153, D — 154–183, E — 184–245, F —  
viac ako 245.



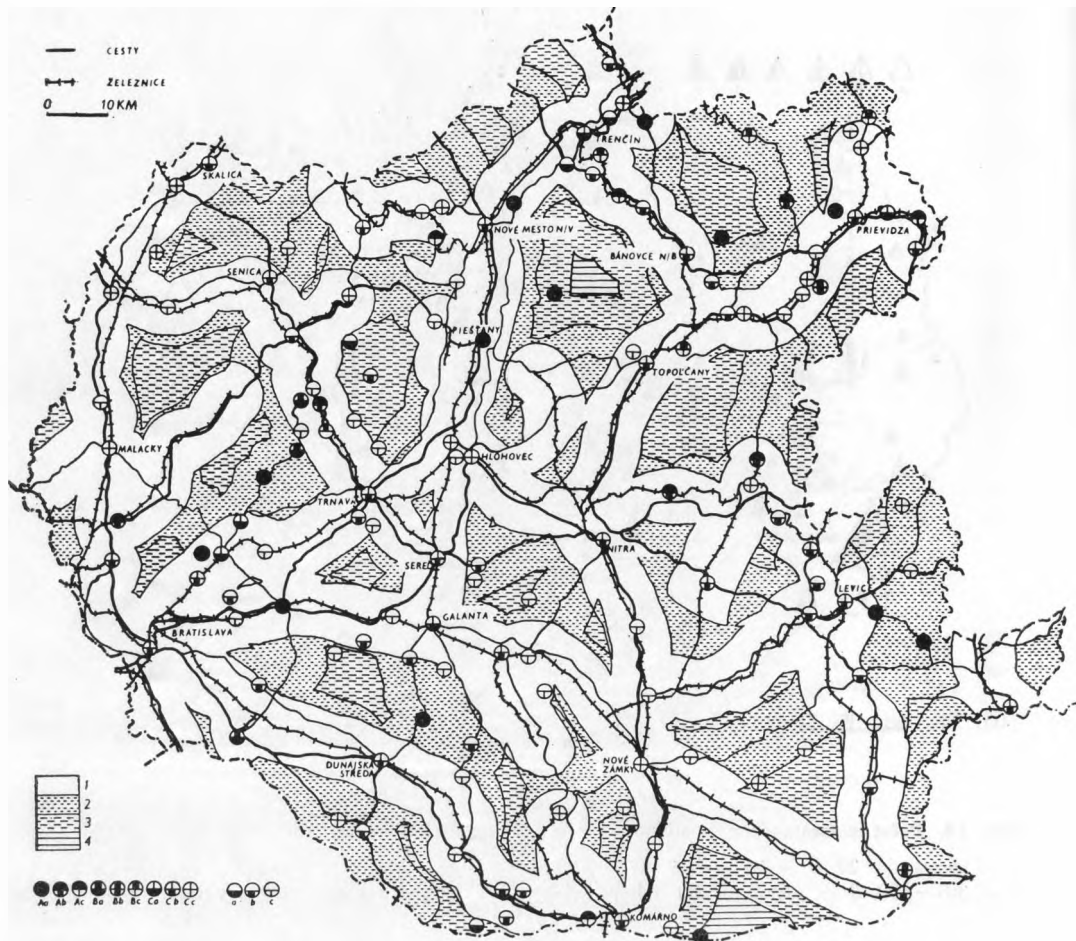


Obr. 14. Počet zamestnancov v ubytovacích a stravovacích zariadeniach. Počet zamestnancov. 1 — menej ako 20, 2 — 21–50, 3 — 51–90, 4 — 91–140, 5 — 141–200, 6 — 201–300, 7 — 301–500, 8 — viac ako 500. Ich podiel z celkového počtu zamestnaných v maloobchodnej sieti (v %).

A — menej ako 10, B — 11–20, C — 21–30, D — 31–45, E — 46–60, F — viac ako 60.

pokladov so skutočnosťou, reprezentovanou realizovanou návštevnosťou. K najviac frekventovaným podkladom tohto druhu patria údaje o pohlaví, vekovej, profesionálnej a sociálnej štruktúre návštevníkov, o mieste ich trvalého bydliska (vnútroštátny, zahraničný cestovný ruch), o dopravných prostriedkoch, ktoré používajú, o intenzite ich účasti na cestovnom ruchu, o výške ich výdavkov na cestovný ruch, o podnetoch pre ich účasť na cestovnom ruchu a pod. Príklad jedného podkladu pre takéto analýzy prinášame na obr. 13.

Štvrtý tematický celok údajov tvoria podklady, ktoré informujú o vplyvoch cestovného ruchu v póloch lokalizačných predpokladov. Umožňujú zachytiť a konkretizovať hlavné črty pôsobenia cestovného ruchu na krajinu, čím sa dostáva do popredia jeho pôsobnosť ako hospodárskeho činiteľa, ako aj jeho dôsledky ako procesu schopného meniť základné znaky obrazu a štruktúry krajiny. Väčšina týchto ukazovateľov sa dotýka sociálnych a hospodárskych pomerov v póloch lokalizačných predpokladov premietnutých do vý-



Obr. 15. Hodnotenie realizačných predpokladov cestovného ruchu.

I — komunikačne vhodne prístupné územie, 2 — komunikačne prístupné územie, 3 — komunikačne menej vhodne prístupné územie, 4 — komunikačne málo prístupné územie.

Počet obyvateľov:

	Aa	Ab	Ac	Ba	Bb	Bc	Ca	Cb	Cc	a	b	c
Na 100 lôžok	menej ako 3100			3100 6200	3100 6200	3100 6200	viac ako 6200			—	—	—
Na 100 stoličiek	pod 750	750- 1500	nad 1500	pod 750	750- 1500	nad 1500	pod 750	750- 1500	nad 1500	pod 750	750- 1500	nad 1500

vojových dimenzií. Sledujú sa napr. údaje o zmenách počtu zamestnaných v cestovnom ruchu, o zmenách vo výškach príjmov domáceho obyvateľstva v cestovnom ruchu, o zmenách v jeho sociálnej, vekovej a profesionálnej skladbe, o zmenách vo sfére vlastníckych vzťahov, vo sfére bytového a domového fondu a pod. Jeden z podkladov pre takéto analýzy uvádzame na obr. 14.

#### 4. KOMPLEXNÉ HODNOTENIE REALIZAČNÝCH PREDPOKLADOV

Spomínali sme už, že úlohou komplexného hodnotenia realizačných predpokladov cestovného ruchu je konkretizovať priebeh kontaktov lokalizačných a selektívnych pólov predpokladov cestovného ruchu a určiť mieru vhodnosti jestvujúcej siete zariadení z hľadiska existujúcich nárokov na účasť na cestovnom ruchu. Konkrétny priebeh kontaktov rôzne rozvinutých funkčných celkov možno odvodiť z kartografického obrazu komunikačnej dostupnosti územia, ktorý je vhodné v záujme splnenia druhej časti spomínanej úlohy doplniť o hodnotenie kapacitných možností jednotlivých návštevných miest. Kým realizovanie textovej časti takýchto hodnotení je pomerne jednoduché a dovoľuje v širokej miere brať do úvahy výsledky všetkých analýz realizačných predpokladov, predstaviť kartografický obraz ich komplexného hodnotenia je podstatne zložitejšou úlohou. Riešenie tejto úlohy závisí od toho, ktoré z hľadísk komplexného hodnotenia realizačných predpokladov cestovného ruchu sa má najviac zdôrazniť.

Ak sa dôraz kladie viac na predstavenie jestvujúcej situácie v študovanom území, je vhodné ako hlavné charakteristiky materiálno-technickej základne použiť údaje o jej kapacite a štruktúre. Ak majú vystúpiť do popredia viac jestvujúce rezervy materiálno-technickej základne, je vhodné dať prednosť údajom o využití siete zariadení. Ak je prospešnejšie poukázať na potenciálne rezervy pólov lokalizačných predpokladov, potom sa ako záverečné hodnotenie ponúka porovnanie kapacitných možností (prípadne skutočného objemu návštevnosti) s potenciálnou ponukou plôch. Ak sa však za prvoradý cieľ postaví snaha predstaviť vzťahy medzi veľkosťou návštevných miest a objemom kapacity ich materiálno-technickej základne, potom sa pre výsledné zobrazenie situácie ponúkajú najmä údaje o vzťahu počtu lôžok, resp. stoličiek k počtu stálych obyvateľov návštevných miest. Takto koncipované výsledné hodnotenie realizačných predpokladov cestovného ruchu ilustrujeme na obr. 15.

Pestré možnosti záveru komplexného hodnotenia realizačných predpokladov cestovného ruchu neznižujú jeho význam, ba skôr naopak, poukazujú na to, že táto časť hodnotení predpokladov cestovného ruchu je mimoriadne dôležitou a jej výsledky majú široký teoretický i praktický dosah. V teoretickej sfére slúžia ako konkrétne dôkazy, ktoré potvrdzujú úvahy o priestorových vzťahoch v študovanej oblasti. V praktickej sfére umožňujú v nadväznosti na analýzy potenciálneho objemu ponuky a dopytu exaktizovať predstavy o jestvujúcich rezervách, prípadne o nežiadúcom stupni intenzity návštevnosti niektorých častí študovaného územia, a práve preto bude potrebné aj v budúcnosti otázkam ďalšieho rozpracovania metodiky ich výskumov venovať osobitnú pozornosť.

#### 5. ZÁVER

Uskutočnený opis postupu hodnotenia realizačných predpokladov cestovného ruchu obsahuje iba základný náčrt možností hodnotenia komunikačných predpokladov, resp. materiálno-technickej základne cestovného ruchu. Jestvuje ešte bohatá škála užšie orien-

tovaných pohľadov, ktoré môžu analyzovať tieto objekty štúdia z ďalších hľadísk a predložiť cenné výsledky pre syntetické hodnotenia. V tomto smere sú veľké rezervy najmä v akceptovaní a exaktnom hodnotení významu, rozmerov a celkového trendu vývinu tých foriem cestovného ruchu, na ktorých účasť obyvateľstva nepresahuje 10–12 hodín. Primárny prínos uskutočneného postupu nie je preto v zhrnutí všetkých ukazovateľov zaujímavých pri kvantácii realizačných predpokladov. Vhodnejšie je ho hľadať v jeho základnej myšlienke hodnotiť komunikačné pomery a materiálno-technickú základňu na jednej strane ako nevyhnutný prvok súboru predpokladov cestovného ruchu a na druhej strane ako odraz interakcie pólom lokalizačných a selektívnych predpokladov cestovného ruchu. Na rozdiel od zaužívanej tradície, v rámci ktorej sa najmä sieť zariadení cestovného ruchu hodnotila takmer výlučne na základe jej vzťahu k pólom lokalizačných predpokladov, ponúka nový pohľad podstatne bohatšie a exaktnejšie možnosti pre vystihnutie dynamického charakteru cestovného ruchu a pre tvorbu prognóz jeho rozvoja. Nech by si ďalšie výskumy tejto tematiky vytvorili hoci celkom novú škálu ukazovateľov, podstatné je, aby sa uskutočňovali v tejto novo načrtnutej rovine.

Predstavením základných metodických čít hodnotenia realizačných predpokladov cestovného ruchu sa tematicky uzatvára séria príspevkov [3, 4, 5] venovaných predstaveniu teoretických a metodických hľadísk funkčno-chorologického hodnotenia predpokladov cestovného ruchu. Prezentovaný postup je snahou o náčrt metodiky regionálneho výskumu cestovného ruchu, a preto má byť v prvom rade konkrétnym príspevkom k rozšíreniu teoretickej a metodickej základne geografických výskumov cestovného ruchu o komplexný pohľad na súbor vzťahov medzi cestovným ruchom a krajinou, ktorý je nevyhnutným predpokladom ďalšieho rozvoja a širšieho uplatnenia výsledkov štúdia tohto javu. Ako všetky úvodné práce nepochybne poskytujú možnosti pre ďalšie precízkovanie a rozšírenie analytických pohľadov, pre nové obsahové riešenie čiastkových syntéz i finálnej syntézy, ktorej kartografickým prietomom je obr. 7 v príspevku venovanom hodnoteniu selektívnych predpokladov cestovného ruchu [5]. Najmä rozširovanie fondu podkladových údajov vhodných pre analýzy lokalizačných, selektívnych i realizačných predpokladov cestovného ruchu ponúka nové možnosti pre získanie ďalších veľmi cenných konštatovaní s významom a odrazom v teórii i v praxi, a preto treba privítať každý pokus o doplnenie predstavených úvah. Bolo by však vhodné rozšíriť najmä počet podobne orientovaných výskumov uskutočnených v konkrétnych územiach, keďže predovšetkým výsledky štúdia konkrétnej situácie môžu pomôcť rozpracovať skutočne všeobecne aplikovateľnú metódu geografického výskumu cestovného ruchu, ktorý poskytne podklady na jeho dôkladné opísanie a určenie zákonitostí jeho správania, vplyvov i vývinu.

#### LITERATÚRA

1. DODT, J.: Der Fremdenverkehr im Moseltal zwischen Trier und Koblenz. Forsch. z. dt. Landeskunde, B. 162, Bad Godesberg: Bundesanst. Landeskunde u. Raumforsch. 1967, s. 211 — 2. MAIER, J.: Die Leistungskraft einer Fremdenverkehrsgemeinde. Modelanalyse des Marktes Hindelang. (Allgäu. WG) Berichte zur Regionalforschung, H. 3, München 1970, 447 s. — 3. MARIOT, P.: Funkčné hodnotenie predpokladov cestovného ruchu ako podklad na vytvorenie priestorového modelu cestovného ruchu. Geogr. Čas., 23, 1971, č. 3, s. 242–254. — 4. MARIOT, P.: Metodické aspekty funkčno-chorologického hodnotenia lokalizačných predpokladov cestovného ruchu. Geogr. Čas., 25, 1973, č. 1, s. 27–46. — 5. MARIOT, P.: Metodické aspekty

- hodnotenia selektívnych predpokladov cestovného ruchu. Geogr. Čas., 25, 1973, č. 3, s. 233–248.
- 6. MARIOT, P.: Priestorové aspekty cestovného ruchu a otázky gravitačného zázemia návštevných miest. Geogr. Čas., 21, 1969, č. 4, s. 287–312. — 7. MARIOT, P.: Príspevok k metóde výskumu potencie krajiny z hľadiska cestovného ruchu. Geogr. Čas., 21, 1964, č. 1, s. 57–72.
- 8. MARIOT, P.: Príspevok k poznaniu rozšírenia cestovného ruchu na Slovensku. Sbor. Českosl. spol. zem., 79, 1974, č. 2, s. 108–121. — 9. MARIOT, P.: Regionálna analýza západného Slovenska z hľadiska cestovného ruchu. [Kandidátska dizertačná práca (strojopis)], 1971, s. 129, 52 príloh. — 10. MARIOT, P., OČOVSKÝ, Š.: Geografické črty cestovného ruchu na Slovensku. Náuka o zemi, 3, VSAV 1973, s. 116.
- 11. RUPPERT, K., MAIER, J.: Naherholungsraum und Naherholungsverkehr. Münch. Stud. z. Sozial- und Wirtschaftsgeogr., 1970, B. G, s. 55–77. — 12. RUPPERT, K., MAIER, J.: Zum Standort der Fremdenverkehrsgeographie. Münch. Stud. z. Sozial- und Wirtschaftsgeogr., 1970, B. G, s. 9–36.

Peter Mariot

#### METHODISCHE ASPEKTE FÜR DIE BEWERTUNG DER REALISATIONSVORAUSSETZUNGEN DES FREMDENVERKEHRS

Nach einem, auf die Darlegung der theoretischen und methodischen Konzeption der funktionell-chorologischen Erforschung des Fremdenverkehrs gerichteten Beitrag [3] und zwei weiteren, auf ausführlichere Illustration der Methodik zur Bewertung der lokalisatorischen [4] und selektiven [5] Voraussetzungen des Fremdenverkehrs orientierten Beiträgen, erörtert nun der Autor die methodischen Aspekte der Auswertung der Realisationsvoraussetzungen des Fremdenverkehrs. Thematisch wird damit der durch den Autor bearbeitete Umriß der Methodik der regionalen Forschung des Fremdenverkehrs in komplexer Weise abgeschlossen.

Wie in den zwei vorhergehenden Artikeln [4, 5] behandelt der Autor — auf Grund der bei der Applikation der Bewertung von Realisationsvoraussetzungen des Fremdenverkehrs am Territorium der westlichen Slowakei gewonnenen Erfahrungen — die wichtigsten methodischen Grundsätze der Auswertung der Kommunikationsverhältnisse und die materiell-technische Grundlage des Fremdenverkehrs. Zunächst summarisiert er diese Grundsätze auf allgemeiner Ebene und danach beschreibt er die konkreten Umrisse der Orientation von Analysen der Kommunikationsvoraussetzungen und materiell-technischen Grundlage des Fremdenverkehrs.

Im Rahmen von Analysen über die Kommunikationsverhältnisse studiert er: A — die Textur- und Strukturanalysen des Kommunikationsnetzes, B — Analysen der Zugänglichkeit des Gebietes. Im Rahmen der Analysen der materiell-technischen Grundlage des Fremdenverkehrs (des Netzes von Unterbringungs-, Verpflegungs- und Transporteinrichtungen mit rekreativer Funktion) beachtet er folgende Angaben: A — über deren Verteilung, Zustand, Kapazität und Struktur, B — über deren Ausnützung und C — über qualitative Merkmale der realisierten Besuche (Intensität des Fremdenverkehrs, dessen Zeitverlauf, Struktur der Teilnehmer, Einflüsse des Fremdenverkehrs auf die Pole der Lokalisationsvoraussetzungen). Seine Überlegungen über die Orientation dieser Analysen illustriert der Autor mit einigen Beispielen an kartographischen Unterlagen, die er bei Verwendung der beschriebenen Methodik am Territorium der westlichen Slowakei gewonnen hat (Abb. 2–14). Als eines der möglichen Resultate der komplexen Auswertung von Realisationsvoraussetzungen im Fremdenverkehr schlägt der Autor die Abb. 15 vor.

Die Reihe dieser, den Problemen der Methodik für die funktionell-chorologische Forschung des Fremdenverkehrs gewidmeten Beiträge [3, 4, 5] soll den Weg zur Bearbeitung einer breit applizierten Methodik der komplexen Fremdenverkehr-Forschung vorstellen, die es ermöglichen soll einen genügend reichen Fonds von Angaben zwecks Vollendung der theoretischen Grundlagen der Geographie des Fremdenverkehrs zu gewinnen.

Übersetzt von J. Belaj

Abb. 1. Beziehung zwischen der Reisedauer (1) und Aufenthaltsdauer (2) in den Besuchsorten, vom Aspekt unterschiedlicher Transportmittel.

1 — Flugzeug, 2 — individueller Autotransport, 3 — Eisenbahn.

Abb. 2. Grundlegendes Kommunikationsnetz der westlichen Slowakei.

Abb. 3. Isochoren der Wege I. und II. Klasse am Territorium der westlichen Slowakei. Gebiete entfernt von den Wegen I. und II. Klasse.

1 — mehr als 2,5 km, 2 — 2,5–5,0 km, 3 — 5,0–7,5 km, 4 — 7,5–10,0 km, 5 — 10,0–12,5 km, 6 — 12,5–15,0 km, 7 — mehr als 15 km.

Abb. 4. Isochoren der Eisenbahnen in der westlichen Slowakei (nach F. Podhorský). Gebiete entfernt von der Eisenbahn.

1 — 6 — wie in Abb. 3, 7 — 15,0–17,5 km, 8 — mehr als 17,5 km.

Abb. 5. Verteilung und Kapazität der Unterbringungseinrichtungen (in 1969).

1 — A Hotels, 2 — B Hotels, 3 — C Hotels, 4 — Touristenherberge A, 5 — Touristenherberge B, 6 — Zelt-, Holzhaus- und Hüttenlager, 7 — Autocampings, Motels, 8 — Unterbringung in Privathaushalten, 9 — Erholungsheime der Gewerkschaften, 10 — Orte intensiven Aufbaues von Betriebs- und privaten Hütten.

Abb. 6. Kapazität der Verpflegungs- und Unterhaltungseinrichtungen (in 1969).

1 — Restaurants I. und II. Preisgruppe, 2 — Restaurants III. Preisgruppe, 3 — Saisonfonds der Stühle in Restaurants I. und II. Preisgruppe, 4 — Kaffeehäuser, Espressos, Bars, Weinstuben, 5 — Saisonfonds der Stühle in Kaffeehäuser, Espressos, Bars und Weinstuben.

Abb. 7. Ausnützung des Unterbringungsfonds in Einrichtungen.

1 — des freien Reiseverkehrs, 2 — des gebundenen Reiseverkehrs, 3 — Heilanstalten.

Abb. 8. Absolute und relative Einnahmen vom Fremdenverkehr. Absolute Einnahmen der Unterbringungs- und Verpflegungseinrichtungen (in Mil. Kčs).

1 — weniger als 5, 2 — 5–10, 3 — 11–15, 4 — 16–20, 5 — 21–25, 6 — 26–30, 7 — mehr als 30. Einnahmen auf je 100 Einwohner der Gemeinde (in 1000 Kčs).

A — weniger als 50, B — 51–100, C — 101–150, D — 151–200, E — 201–250, F — 251–300, G — mehr als 300.

Abb. 9. Verhältnis zwischen der Einwohnerzahl und Anzahl der Betten.

1 — weniger als 3100 Einw./100 Betten, 2 — 3100–6200 Einw./100 Betten, 3 — 6201–12.400 Einw./100 Betten, 4 — mehr als 12.400 Einw./100 Betten.

Abb. 10. Verhältnis zwischen der Einwohnerzahl und Anzahl der Stühle.

1 — weniger als 750 Einw./100 Stühle, 2 — 750–1500 Einw./100 Stühle, 3 — 1501–3000 Einw./100 Stühle, 4 — mehr als 3000 Einw./100 Stühle.

Abb. 11. Anzahl der Betten und Saisonmäßigkeit des Fremdenverkehrs. Unterbringungskapazität (Betten).

1 — weniger als 50, 2 — 51–100, 3 — 101–150, 4 — 151–200, 5 — 201–500, 6 — mehr als 500. Verhältnis zwischen den Übernachtungen im Sommer- und Winterhalbjahr.

A — mehr als 3,0, B — 2,1–3,0, C — 1,6–2,0, D — weniger als 1,6.

Abb. 12. Anzahl der Übernachtungen und durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste. Anzahl der Übernachtungen (in 1000).

1 — 5—10, 2 — 10—20, 3 — 20—40, 4 40—80, 5 — 80—160. Durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste in Tagen.

A — weniger als 1,5, B — 1,5—3,0, C — 3,1—7,0, D — mehr als 7,0.

Abb. 13. Anzahl der Übernachtungen von Einwohnern anderer tschechoslowakischer Bezirke in Bratislava.

1 — weniger als 137, 2 — 138—279, 3 — 280—559, 4 — 560—1114, 5 — 1115—2230, 6 — mehr als 2230. Anzahl der Übernachtungen in Bratislava auf 10 000 Einwohner anderer Bezirke.

A — weniger als 60, B — 61—123, C — 124—153, D — 154—183, E — 184—245, F — mehr als 245.

Abb. 14. Anzahl der Angestellten in den Unterbringungs- und Verpflegungseinrichtungen.

1 — weniger als 20, 2 — 21—50, 3 — 51—90, 4 — 91—140, 5 — 141—200, 6 — 201—300, 7 — 301—500, 8 — mehr als 500. Deren Anteil in der Gesamtzahl der Angestellten im Kleinhandelsnetz (in %).

A — weniger als 100, B — 11—20, C — 21—30, D — 31—45, E — 46—60, F — mehr als 60.

Abb. 15. Bewertung der Realisationsvoraussetzungen des Fremdenverkehrs.

1 — kommunikationsmäßig gut zugängliches Territorium, 2 — kommunikationsmäßig zugängliches Territorium, 3 — kommunikationsmäßig weniger zugängliches Territorium. Anzahl der Einwohner.

	Aa	Ab	Ac	Ba	Bb	Bc	Ca	Cb	Cc	a	b	c
Auf 100 Betten	weniger als 3100			3100—6200			mehr als 6200			—	—	—
Auf 100 Stühle	unter 750	750- 1500	über 1500	unter 750	750- 1500	über 1500	unter 750	750- 1500	über 1500	unter 750	750- 1500	über 1500