

PETER MARIOT

## K OBJASNENIU NIEKTORÝCH TERMÍNOV Z GEOGRAFIE CESTOVNÉHO RUCHU

P. Mariot: To explaining some terms in Geography of tourism. — Sborník ČSGS 86:3:246—256 (1981). — The author gives definitions of some terms, such as the potential of a landscape for tourism, the attractiveness of the landscape for tourism, as well as the definitions of the territorial units of the tourism (region of the tourism, subregion of the tourism, area of the tourism, and the centre of tourism).

### 1. Úvod

Rozvoj cestovného ruchu, ktorý v poslednom období čoraz výraznejšie ovplyvňuje fyzignómiu, štruktúru a využívanie krajiny, podmienil, že sa aj o túto spoločenskú aktivitu začala intenzívne zaujímať geografia. Jej záujem je orientovaný predovšetkým na výskum interakcií medzi cestovným ruchom a krajinou. V rámci neho sa čoraz výraznejšie vynárajú tiež otázky rozvoja terminológie geografie cestovného ruchu. Riešenie týchto otázok je problémom, ktorý má medzinárodné rozšírenie. Okrem iného to dokazuje tiež skutočnosť, že jedno zo stretnutí odborníkov, ktoré pôsobia v rámci pracovnej skupiny geografie cestovného ruchu pri Medzinárodnej geografickej únii (IGU Working Group Geography of Tourism and Recreation) bolo venované objasňovaniu obsahu rôznych termínov. Materiály z tohto sympózia [Terminological Problems in Geography of Tourism, 1976] dokumentujú rozmanitosť názorov na vysvetľovanie obsahu základných termínov geografie cestovného ruchu. Súčasne potvrdzujú, že týmto otázkam treba venovať osobitú pozornosť.

Úlohou nášho príspevku je predstaviť a komentovať definície niektorých základných termínov používaných v geografii cestovného ruchu. Zo širokého terminologického aparátu geografie cestovného ruchu sme vybrali tie, ktoré najviac súvisia so špecifickými problémami riešenými na pôde geografie cestovného ruchu. Sú to termíny, ktoré súvisia so štruktúrou krajiny a jej teritorálnym členením. K takýmto patria najmä termíny, „potenciál krajiny pre cestovný ruch“, „atraktívnosť krajiny z hľadiska cestovného ruchu“ a názvy základných teritorálnych jednotiek cestovného ruchu.

Vzhľadom na nejednotnosť pri vysvetľovaní pojmu „cestovný ruch“ považujeme za vhodné zdôrazniť, že tento pojem zatiaľ nemá interdisciplinárne platnú definíciu. Sme toho názoru, že vzhľadom na jeho zložitnosť treba cestovný ruch definovať najskôr na pôde jednotlivých vedných odborov, ktoré ho študujú (ekonómia, sociológia, geografia a i.). Až po overení týchto „čiastkových definícií“, ktoré vystihnú rôzne aspekty cestov-

ného ruchu, bude možné vytvoriť jeho medziviedne platnú, všeobecnú definíciu. V súlade s týmto prístupom môžeme z geografického hľadiska formulovať nasledovnú definíciu cestovného ruchu. Cestovný ruch je spoločenskou aktivitou, ktorá podmieňuje premiestňovanie obyvateľstva do častí krajiny sféry, charakterizovaných interakciami krajinných prvkov, schopnými vyvolať dočasnú zmenu miesta pobytu. Predmetom geografie cestovného ruchu je výskum teritorálnych aspektov interakcií medzi cestovným ruchom a krajinou. Významným cieľom geografických výskumov cestovného ruchu je určiť zákonitosti vývoja týchto interakcií.

## 2. Potenciál krajiny pre cestovný ruch

Aktuálnosť problematiky potenciálu krajiny pre cestovný ruch<sup>1)</sup> sa objavila v súvislosti s trvalým vzrastom účasti obyvateľstva na cestovnom ruchu. Rozvoj cestovného ruchu dosiahol takú vysokú intenzitu, že niektoré najviac navštevované centrá a oblasti začali strácať zo svojej príťažlivosti. Hodnota ich predpokladov cestovného ruchu sa znižovala najmä v období, keď počet návštevníkov presiahol kritickú hodnotu únosnosti krajiny. Vzhľadom na negatívne vplyvy, ktoré vyvolalo podobné preťaženie centier a oblastí cestovného ruchu, sa ukázalo vhodné uvažovať o stanovení optimálnych mier únosnosti krajiny odvodených z charakteru, štruktúry a citlivosti jej predpokladov cestovného ruchu. Tieto úvahy začlenili do literatúry odborné termíny „potenciál krajiny pre cestovný ruch“ a „kapacita krajiny z hľadiska cestovného ruchu“.

Oba termíny sa vzťahujú na krajinu, takže zasiahli tiež do geografických výskumov cestovného ruchu. Vysvetľovanie obsahu termínov „potenciál krajiny pre cestovný ruch“ a „kapacita krajiny z hľadiska cestovného ruchu“ je rozličné. Niektorí odborníci chápu oba ako synonymá. Iní si pomáhajú pohľadmi do ekonomickej literatúry a pojmy „potenciál“ resp. „kapacita“ vysvetľujú v súlade s ich významom v ekonomickej literatúre. V posledných rokoch sa udomácnili názory, v zmysle ktorých sú „potencia“ a „kapacita“ dôležité kategórie geografických výskumov cestovného ruchu, ktoré si tieto pojmy definujú v súlade so svojim osobitým pohľadom na cestovný ruch a jeho vzťahy s krajinným systémom.

V tejto súvislosti treba osobitne zdôrazniť, že ekonomický výklad pojmu „potenciál cestovného ruchu“ sa vzťahuje predovšetkým na kapacitu, štruktúru a využitie materiálnotechnickej základne cestovného ruchu. V geografickom názvosloví sa termín „potenciál“ jednoznačne vzťahuje na krajinu, na „... schopnosť určitého priestoru vo vhodnej miere poskytovať látku a energiu pre produkčné a konzumné účely“ (J. Drdoš, 1978).

Z tohto hľadiska možno potenciál krajiny pre cestovný ruch v geografických výskumoch chápať ako pojem, ktorý sa vždy vzťahuje na určité územie a vyjadruje spôsobilosť tohto územia poskytnúť podmienky pre rozvoj cestovného ruchu. Vzhľadom na pôvod takýchto podmienok delia

---

1) Miesto termínu „potenciál krajiny pre cestovný ruch“ sa v slovenskej literatúre zvyčajne používa kratší termín „rekreačný potenciál“. Tento termín je síce na prvý pohľad výstižnejší, ale má užší význam. Vyjadruje len potenciú krajiny pre rekreačné aktivity, takže nepokrýva celý predmet definície cestovného ruchu. Oproti tomu termín „potencia krajiny pre cestovný ruch“ možno v slovenskom názvosloví chápať ako synonymum termínu „potenciál krajiny pre cestovný ruch“.

niektorí autori potenciál krajiny pre cestovný ruch na prírodný potenciál a potenciál vytvorený činnosťou spoločnosti.

Problematika konkrétneho vyjadrenia, najmä vyčíslenia potenciálu krajiny pre cestovný ruch je zložitá. Doterajšie výskumy potvrdzujú, že ho formuje vzťah rozlohy územia, jeho citlivosti na zásahy účastníkov cestovného ruchu a kvantatívneho vyjadrenia veľkosti realizovaného cestovného ruchu v určitom časovom období. Keďže väčšina územia je z hľadiska kvality predpokladov cestovného ruchu a stability krajinného systému heterogénna, mení sa v rámci väčších území tiež potenciál ich častí. Navyše antropogénne zásahy a vplyvy môžu pozitívne i negatívne meniť kvalitu potenciálu krajiny pre cestovný ruch.

Okrem väzby na určité územie sa potenciál krajiny vzťahuje tiež k jednotlivým formám cestovného ruchu. Kombinácia „čiastkových“ potenciálov vyjadrujúcich vhodnosť krajiny skúmaného územia pre rôzne formy cestovného ruchu (napr. pre turistiku, zimné športy, celoročnú rekreáciu a pod.), vytvára celkový potenciál územia. Na syntetické vyjadrenie odlišných predpokladov rôznych častí územia pre rozvoj cestovného ruchu sa zvyčajne využívajú metódy hodnotenia s pomocou bezrozmerných veličín — balov, kategórií, stupňov. Týmito veličinami sa hodnotia vybrané krajinné prvky, alebo ich vlastnosti, ktoré sa najviac podieľajú na formovaní potenciálu krajiny pre cestovný ruch.

Riešenie problematiky potenciálu krajiny pre cestovný ruch úzko súvisí so záujmami riadiacej a plánovacej praxe. V súčasnom období, keď sa plánuje rozvíjať nové rekreačné oblasti, je osobitne dôležité riadiť rozvoj ich cestovného ruchu v súlade s funkčným i objemovým potenciálom krajiny. Len prísne dodržiavanie hraničných hodnôt môže zabezpečiť stabilitu existujúceho potenciálu, ohrozovanú najmä príliš vysokou intenzitou cestovného ruchu. Problémy potenciálu krajiny pre cestovný ruch sa často riešia tiež v rámci výskumov životného prostredia, orientovaných na prognózy tvorby nových funkčných štruktúr v krajine.

Spomínali sme už, že termín „potenciál krajiny pre cestovný ruch“ je svojim obsahom blízky obsahu termínu „kapacita krajiny z hľadiska cestovného ruchu“. Tieto dva termíny však nie sú obsahovo totožné. Pojem „potenciál“ má všeobecný význam. Reprezentuje objektívnu spôsobilosť krajiny z hľadiska rozvoja cestovného ruchu, bez ohľadu na to, či sa záujem o existujúce podmienky realizuje, alebo či ostanú nevyužitú. Oproti tomu termín „kapacita krajiny pre cestovný ruch“ vyjadruje také limitujúce hodnoty využitia krajiny, ktoré dovoľujú predpokladať, že nebude dochádzať k negatívnemu narušovaniu interakcií, formujúcich potenciál krajiny pre cestovný ruch. Kapacita krajiny sa vyjadruje pomocou rôznych jednotiek využitia, najčastejšie osôb rozpočítaných na plošné miery ( $m^2$ ,  $ha^2$ ,  $km^2$ ) a určitý časový úsek (hodinu, dobu prevádzky, deň a pod.).

### 3. Atraktivnosť krajiny z hľadiska cestovného ruchu

Termín „potenciál krajiny pre cestovný ruch“ sa často spomína spolu s termínom „atraktivnosť krajiny z hľadiska cestovného ruchu“, keďže oba sa viažu na určité územie a rozlišujú vo vzťahu k formám cestovného ruchu. Niektorí odborníci vyjadrujú atraktivnosť krajiny prostredníctvom údajov o jej využívaní, keďže predpokladajú, že realizovaný cestovný ruch

je odrazom skutočného záujmu o oblasti a centrá cestovného ruchu. Iní zdôrazňujú subjektívny charakter atraktívnosti, ktorý podľa ich názoru bráni tomu, aby sa vyslovili širšie platné zákonitosti, charakterizujúce atraktívnosť krajiny z hľadiska cestovného ruchu. Všetci sa však zhodujú na tom, že otázky atraktívnosti krajiny z hľadiska cestovného ruchu významne ovplyvňujú interakcie medzi cestovným ruchom a krajinou.

Pojem atraktívnosti sa najmä pod vplyvom potrieb praxe prestal vysvetľovať ako estetická kategória. Definície, ktoré atraktívnosť vysvetľovali ako vlastnosť objektov vyvolávať estetické dojmy, boli príliš všeobecné na to, aby sa podľa nich dali hodnotiť vývojové tendencie cestovného ruchu určitého územia. Atraktívnosť sa začala chápať ako komplexné vyjadrenie príťažlivosti určitého územia z hľadiska cestovného ruchu. Pritom sa ukázalo, že celková atraktívnosť územia sa skladá z kombinácie jeho „čiasťkových“ atraktívností pre rôzne formy cestovného ruchu. Na tomto základe možno atraktívnosť krajiny z hľadiska cestovného ruchu definovať ako schopnosť krajinných štruktúr vytvárať podmienky pre vznik interakcií medzi cestovným ruchom a krajinou.

Ďalšie analýzy všeobecných aspektov tohto problému ukázali, že na formovaní atraktívnosti krajiny z hľadiska cestovného ruchu sa podieľa niekoľko činiteľov. Pohľad na štruktúru týchto činiteľov dovoľuje bližšie konkretizovať tiež vzťah atraktívnosti k potenciálu krajiny pre cestovný ruch. Ako činitele atraktívnosti určitého územia vystupujú najmä jeho potenciál krajiny pre cestovný ruch, materiálnotechnická základňa a komunikačná dostupnosť. K týmto trom činiteľom priradujú niektorí aj štvrtý. Sú to psychologické činitele, ktoré vyplývajú z meniacich sa záujmov obyvateľstva pod vplyvom rôznych módných vln, propagácie, reklamy a pod.

Medzi základnými termínmi používanými v geografii cestovného ruchu má teda atraktívnosť krajiny z hľadiska cestovného ruchu postavenie zložitého pojmu, ktorý charakterizuje príťažlivosť krajiny určitého územia vo vzťahu k rozhodovaniu účastníkov cestovného ruchu. Pri konkrétnych výskumoch sa hodnoty atraktívnosti krajiny z hľadiska cestovného ruchu vyjadrujú väčšinou pomocou bezrozmerných veličín.

#### **4. Základné teritorálne jednotky cestovného ruchu**

Dôležité miesto v geografii cestovného ruchu majú územné jednotky vymedzené z aspektu niektorých vlastností vzťahov medzi cestovným ruchom a krajinou. O tom, ktoré sú to vlastnosti a aké je ich hierarchické postavenie v komplexe kritérií vymedzovania územných jednotiek cestovného ruchu sa este diskutuje, hoci prvé pokusy o funkčnú delimitáciu krajiny z hľadiska cestovného ruchu pochádzajú už z mezivojnového obdobia.

Základné podnety pre vymedzovanie územných jednotiek cestovného ruchu prišli z plánovacej a riadiacej praxe, ktorá v súvislosti s riadením rozvoja cestovného ruchu potrebovala rozdeliť väčšie územia na menšie. Zdôrazňovanie vhodných podmienok pre riadenie týchto celkov prispelo k prispôsobovaniu ich hraníc hraniciam stredne veľkých administratívnych jednotiek. Takto však boli viaceré funkčne homogénne územné celky umelo rozdelené, čo bolo v protiklade s pôvodnými úmyslami a prinášalo problémy pri riadení ich jednotného vývoja.

V ďalšej etape rozvoja metodiky vymedzovania oblastí cestovného ruchu sa preto ako primárne použilo kritérium funkčnej homogenity predpokladov cestovného ruchu. Tým sa pri vyčleňovaní oblastí cestovného ruchu dostali do popredia prvky fyzickogeografického podsystemu krajiny a z nich najmä členitosť reliéfu. Po určitej generalizácii sa oblasti cestovného ruchu stotožnili so základnými geomorfologickými celkami, ktoré svojou rozlohou i charakterom vnútornej štruktúry predpokladov cestovného ruchu najviac vyhovujú požiadavkám praxe.

Zaužívaný hierarchický systém územných jednotiek cestovného ruchu a ich názvoslovie poznačil kontakt rozvoja problematiky členenia krajiny na územné jednotky cestovného ruchu s požiadavkami a predstavami praxe. V plánovacej praxi dostalo toto názvoslovie, používané najmä v územnom plánovaní, svoju právnu záväznosť a tým čiastočne vylúčilo možnosti jeho úpravy, napríklad v súlade so všeobecne rozšírenou geografickou terminológiou. V záujme zjednotenia odbornej terminológie je preto vhodné používať aj v geografii cestovného ruchu už zaužívanú a schválenú terminológiu a ako základné stupne územných jednotiek cestovného ruchu rozlišovať:

- oblasť cestovného ruchu,
- podoblasť cestovného ruchu,
- krajinný celok (okrsok cestovného ruchu)
- rekreačný priestor (areál cestovného ruchu),
- stredisko cestovného ruchu.

Nižšími stupňami územných celkov, rozlišovanými v územnom plánovaní sú „lokality“ a „stavenisko“. Táto úroveň územných celkov cestovného ruchu však z veľkej časti presahuje okruh záujmu geografie cestovného ruchu.

#### 4. 1 Oblasť cestovného ruchu

K definícii a objasneniu geografického prístupu k týmto územným celkom, resp. ich terminologickému označeniu treba však doplniť niekoľko poznámok.

Oblasť cestovného ruchu sa v plánovacej praxi chápe ako „... prirodzene vyhranený celok, ktorý z hľadiska predpokladov rekreácie a cestovného ruchu vykazuje spoločné charakteristické vlastnosti odlišné od ostatného územia“ [J. Kuklica, R. Šteis, J. Miazdra]. Pritom jednotný charakter územia a funkciu oblastí určuje vhodnosť troch skupín podmienok rozvoja cestovného ruchu (prírodné, resp. umele vytvorené, komunikačná dostupnosť a materiálnotecnická základňa).

Takáto charakteristika oblastí cestovného ruchu zodpovedá predstavám o homogénnych geografických regiónoch a je v súčasnom období všeobecne rozšírená. Nové výskumy teritoriálnych rekreačných systémov však načrtávajú trend ku koncipovaniu oblastí cestovného ruchu ako nodálnych regiónov. Výsledky týchto výskumov však zatiaľ nie sú prepracované do takej miery, aby vytvorili teoretickú a metodickú základňu nového prístupu k rajonizácii cestovného ruchu. ale v budúcnosti bude treba počítať s takýmto prístupom, keďže umožňuje dôkladnejšie akceptovať teritoriálne väzby medzi lokalizačnými a selektívnymi predpokladmi cestovného ruchu.

S použitím geografickej terminológie možno oblasť cestovného ruchu

definovať ako komplex krajinných štruktúr, ktorý sa vyznačuje interakciami medzi cestovným pohybom a krajinou, určujúcimi podmienky pre rozvoj rovnakého súboru foriem cestovného pohybu.

Z hľadiska typológie krajiny tvorí oblasť cestovného pohybu viacero krajinných typov.

#### 4. 2 *Podoblasť cestovného pohybu*

Podoblasťou cestovného pohybu sa v územnom plánovaní rozumie „... organický územný celok s jednotnou nadväznosťou na komunikačné ťahy a výraznou spádovitosťou k hlavnému nástupnému centru“ (J. Kuklica, R. Šteis, J. Miazdra). Počet podoblastí v rámci oblasti cestovného pohybu je daný počtom nástupných centier.

V tejto definícii sa potreby praxe intuitívne prikláňajú k tvorbe nodálnych územných celkov, pre ktoré sú charakteristické teritoriálne väzby k jednému stredisku. Pri vymedzovaní podoblastí sa viac ako teritoriálne rozdiely vo funkčnej štruktúre oblasti, uplatňuje jej delimitácia z aspektov dopravy, ktorá väčším komunikačným uzlom priradzuje vlastné zázemie. V tomto zázemí môžu byť vhodné podmienky pre rozvoj rôznych foriem cestovného pohybu zastúpených v štruktúre foriem cestovného pohybu celej oblasti.

V geografickej terminológii možno ako podoblasť cestovného pohybu chápať časť oblasti cestovného pohybu, ktorá je charakterizovaná komunikačnými vzťahmi a spádovosťou služieb orientovanou na spoločné centrum. Podoblasť cestovného pohybu tvorí niekoľko krajinných typov.

#### 4. 3 *Krajinný celok (okrsok cestovného pohybu)*

Pod krajinným celkom sa územnoplánovacej praxi rozumie „... geomorfologicky jednotné územie, ktoré je z hľadiska rekreácie a cestovného pohybu nositeľom rovnakých, alebo príbuzných funkcií“ (J. Kuklica, R. Šteis, R. Miazdra).

Pri pomenovaní tejto územnej jednotky sa prax dostala do rozporov s geografickou terminológiou, v zmysle ktorej je každá územná jednotka cestovného pohybu krajinným celkom, teda určitou teritoriálnou štruktúrou. Použitie tohto najvšeobecnejšieho názvu teritoriálnej jednotky na pomenovanie jedného zo stupňov hierarchie územných jednotiek cestovného pohybu treba dôkladne uvážiť a nahradiť ho vhodnejším termínom napr. okrsok cestovného pohybu. Tento termín je v súlade so zaužívaným u nás názvoslovím hierarchického členenia funkčných, alebo správnych územných celkov. Navyše zachováva tiež vnútornú skladbu zložených termínov vyššieho rádu („oblasť cestovného pohybu“, „podoblasť cestovného pohybu“, „okrsok cestovného pohybu“).

Úvahy v tomto smere sa čiastočne akceptovali aj pri aktualizácii Rajonalizácie cestovného pohybu ČSSR spracovávanej pre územie SSR v rokoch 1978-80.

Pri vymedzovaní krajinných celkov (okrskov cestovného pohybu) vystupuje do popredia morfológická homogénnosť územia, ktorá vytvára podmienky pre rozvoj rovnakých foriem cestovného pohybu. Geografické výskumy cestovného pohybu sa zatiaľ neorientovali na tak detailnú delimitáciu krajiny. Vzhľadom na jej význam pre plánovacie prax však bude vhodné,

najmä pri analýzach jednotlivých oblastí cestovného ruchu, venovať pozornosť tiež vymedzeniu územných celkov tohto rádu.

Pritom treba krajinný celok (okrsok cestovného ruchu) chápať ako krajinnú štruktúru s predpokladmi pre rozvoj rovnakej druhovej skladby cestovného ruchu.

#### 4. 4 *Rekreačný priestor (areál cestovného ruchu)*

Ako rekreačný priestor sa rozumie „... geograficky lokalizované menšie územie s priaznivými podmienkami a určitým stupňom obytnej hodnoty, ktoré je nejakým spôsobom prístupné a má schopnosť strhávať na seba pravidelnú, alebo sporadickú návštevnosť“ (J. Kuklica, R. Šteis, J. Miazdra). Veľkosť rekreačného priestoru určujú vplyvy jeho najvýznamnejšej lokality, z čoho vyplýva, že pod názvom „rekreačný priestor“ sa v územnom plánovaní v podstate chápe funkčné zázemie strediska cestovného ruchu.

Treba zdôrazniť, že termín „rekreačný priestor“ je vytvorený umelo. Nielsen v geografii, ale ani v iných priestorových vedách, sa pojem „priestor“ nepoužíva v kontexte v akom sa aplikuje v tomto prípade. Bude preto vhodné uvažovať nad zmenou názvu tohto stupňa hierarchie územných jednotiek cestovného ruchu. Ako jeho výstižnejšie pomenovanie sa ponúka termín „areál cestovného ruchu“.

V prospech navrhovaného termínu možno uviesť niekoľko argumentov. V prvom rade je to skutočnosť, že doterajšie chápanie rekreačného priestoru bolo prezentované ako „... geografické vymedzenie funkčného prejavu strediska“ (J. Kuklica, R. Šteis, J. Miazdra), teda v skutočnosti ako funkčne homogénne, priľahlé územie strediska cestovného ruchu. Ako druhý argument vystupuje snaha zachovať logickú stavbu hierarchizácie územných celkov cestovného ruchu, ktorá má smerovať od veľkých plošných celkov až ku plošne malým celkom (s rozlohou niekoľko desiatok m<sup>2</sup>). V tejto logickej stavbe ponúka „areál cestovného ruchu“ vhodný stupeň prechodu od vyšších teritoriálnych jednotiek (oblasť, podoblasť, okrsok) ku nižším „bodovým“ jednotkám (stredisko, lokalita, stavenisko). A za tretie z formálneho, schématického aspektu, nemožno ani v tomto prípade zanedbať už spomínanú snahu zachovať jednotnú skladbu zložených termínov vyjadrujúcich názvy územných celkov cestovného ruchu. Termín „areál cestovného ruchu“ spĺňa aj tuto požiadavku.

Názvom rekreačný priestor (areál cestovného ruchu) môžeme teda označovať územie s priaznivými lokalizačnými i realizačnými predpokladmi pre rozvoj rovnakých druhov cestovného ruchu.

Rekreačné priestory (areály cestovného ruchu) nemusia vždy ležať na území krajinných celkov (okrskov cestovného ruchu), podoblastí cestovného ruchu. Môžu vystupovať tiež ako teritoriálne solitéry mimo územných jednotiek cestovného ruchu vyššieho rádu. Každý rekreačný priestor (areál) má svoje jadro, charakterizované výskytom materiálnotecnickej základne cestovného ruchu.

#### 4. 5 *Stredisko cestovného ruchu*

Pojem „strediska cestovného ruchu“, alebo tiež „centra cestovného ruchu“ je v odbornej literatúre o cestovnom ruchu chápaný v niekoľkých rovinách.

V najvšeobecnejšie rovine bolo určitý čas za stredisko cestovného ru-

chu považované každé miesto, na ktorom sa vyskytovalo zariadenie patriace k materiálnotechnickej základni cestovného ruchu (horská chata, vodná nádrž s plážou a reštauráciou, lyžiarsky svah s vlekom a pod.). Od tohto výkladu termínu stredisko cestovného ruchu sa však upustilo a podobné miesta sa označujú ako „miesto zotavenia“, „lokality“ a pod.

V plánovacej praxi sa v súčasnosti ako stredisko cestovného ruchu označuje taká lokalita mimo intravilánu obce, položená v rámci rekreačného priestoru (areálu), ktorá má pestrejšiu štruktúru materiálnotechnickej základne z hľadiska cestovného ruchu určité ústredné postavenie voči svojmu okoliu. Strediská, v ktorých štruktúra zariadení materiálnotechnickej základne cestovného ruchu umožňuje využiť všetky funkcie potenciálu okolia, sa označujú ako komplexné strediská cestovného ruchu.

Územné plánovanie rozlišuje 4 typy stredísk cestovného ruchu, ktoré sú vymedzené kombináciou kritérií rešpektujúcich typy rekreačnej krajiny, využitie zariadení v priebehu roka a dĺžku pobytu účastníkov cestovného ruchu. Sú to:

- stredisko I. typu — letné stredisko kúpania a vodných športov v nížine,
- stredisko II. typu — podhorské stredisko rekreácie a vodných športov,
- stredisko III. typu — horské stredisko rekreácie a turistiky
- stredisko IV. typu — vysokohorské stredisko turistiky a zimných športov (J. Kuklica, R. Šteis, J. Maizdra).

V geografickej literatúre sa však pod pojmom stredisko, alebo centrum cestovného ruchu zväčša chápu najnižšie administratívne územné jednotky — obce. Na rozdiel od vyššie spomínaných prístupov k vysvetľovaniu termínu stredisko cestovného ruchu je v tomto prípade stredisko cestovného ruchu obec, v ktorej chotári je väčšia koncentrácia materiálnotechnickej základne cestovného ruchu. Hraničné hodnoty tejto koncentrácie nie sú zatiaľ presne stanovené a často sa vyjadrujú tiež pomocou výkonov ubytovacích zariadení.

Podľa funkcie, objemu a štruktúry cestovného ruchu, ktorá charakterizuje takto chápané strediská cestovného ruchu sa rozlišujú funkčné, veľkostné a iné typy stredísk, alebo centier cestovného ruchu. Hoci názvy stredisko cestovného ruchu a centrum cestovného ruchu sú synonymá, možno zaviesť pravidlo, že termín centrá cestovného ruchu budeme používať na označenie stredísk cestovného ruchu, ktoré boli vymedzené pri veľkostnej typizácii.

Funkčná typizácia stredísk cestovného ruchu, rozlišovaných na úrovni obcí, nemá zatiaľ pevne stanovené, všeobecne aplikovateľné a extaktne vyjadriteľné kritéria. Aj z týchto dôvodov jestvuje niekoľko variant funkčnej typizácie stredísk cestovného ruchu. Ich autori vymedzujú typy stredísk prevažne na základe empirických hodnotení. Pri aplikovaní kritéria úlohy v kontexte foriem cestovného ruchu rozlišujú napr.: rekreačné, kúpeľné, kultúrnohistorické, religiózne, hospodársko-administratívne a i. strediská cestovného ruchu. Ak sa ako kritérium typizácie postaví do popredia komunikačná funkcia obce z hľadiska cestovného ruchu rozlišujú sa vysielajúce etapové, tranzitné, cieľové, východiskové, nástupné a i. strediská cestovného ruchu.

V záujme zjednotenia funkčných typizácií stredísk cestovného ruchu



je nevyhnutné rozpracovať všeobecne aplikovateľné exaktné kritéria takejto typizácie. Skúsenosti získané pri plánovaní rozvoja cestovného ruchu potvrdzujú nielen teoretický, ale aj praktický prínos funkčných typizácií stredísk cestovného ruchu.

Veľkostná typizácia stredísk cestovného ruchu sa niekedy opiera o číselné údaje charakterizujúce kapacitu ubytovacích zariadení. Častejšie sa však berie do úvahy objem cestovného ruchu vyjadrený počtom prenocovaní za rok. Umožňuje porovnávať rôzne oblasti cestovného ruchu a určiť centrá cestovného ruchu rôznych veľkostných stupňov. Najviac sa používa veľkostná typizácia, ktorá rozlišuje 6 veľkostných typov centier cestovného ruchu (s viac ako 1 mil. prenocovaniami za rok, s 500 tis. až 1 mil. prenocovaniami, s 200 až 500 tis. prenocovaniami, s 100 až 200 tis. prenocovaniami, s 50 až 100 tis. prenocovaniami, s 20, alebo 25 tis. až 50 tis. prenocovaniami za rok).

Najväčším prínosom pre poznanie rozmanitosti vzťahov rôznych stredísk cestovného ruchu ku krajine sú typizácie založené na kombinácií viacerých, extaktné charakterizovaných kritérií. K takýmto patria rôzne indikátory napr. počet prenocovaní, lôžková kapacita, sociálna a územná štruktúra hostí, príjmy alebo intenzita cestovného ruchu, sezónne rozloženie cestovného ruchu a i. Konceptné a metodické otázky takýchto typizácií sú detailnejšie rozpracované napr. v príspevkoch J. Maiera (1970) a P. Mariota (1970, 1971). Tieto pokusy potvrdzujú teoretický i praktický prínos všeobecne platnej typizácie stredísk cestovného ruchu na úrovni najnižších administratívnych jednotiek.

V geografickej literatúre sa jednoznačne uprednostľuje trend považovať za stredisko cestovného ruchu obec vymedzenú jej administratívnymi hranicami. Okrem toho, že územie takto definovaného strediska je jednoznačne vymedzené ponúka tiež príležitosť hodnotiť strediská cestovného ruchu na základe rôznych charakteristík obyvateľstva, výroby, služieb a iných aktivít, zahrnutých medzi oficiálne štatistické ukazovatele sledované podľa obcí.

V súlade s touto koncepciou sa na označenie nižšej teritorálnej jednotky ponúka termín lokalita cestovného ruchu, definovaný ako lokalita, v ktorej sa vyskytujú zariadenia materiálnotechnickej základne cestovného ruchu. Charakter strediska cestovného ruchu a štruktúru jeho cestovného ruchu určuje teda využitie jednej, alebo viac lokalít cestovného ruchu. Lokality cestovného ruchu ležia v administratívnych hraniciach strediska cestovného ruchu a prienik ich funkcií určuje postavenie strediska v rámci funkčnej štruktúry a hierarchie stredísk cestovného ruchu.

## 5. Závěr

Geografia cestovného ruchu sa intenzívnejšie zapojila do výskumov cestovného ruchu v období, keď už bol predmetom štúdia iných vied. V terminologickej oblasti geografia zatiaľ nevyrovnala tento svoj handicap. Najviac sa to prejavuje v tom, že vo väčšine prípadov preberá odbornú terminológiu z iných vied. Túto skutočnosť zdôraznil tiež V. S. Preobraženskij, keď na úvod pokusu o definíciu cestovného ruchu upozornil, že „... pojmy „cestovný ruch“, „teória cestovného ruchu“, „hodnoty cestovného ruchu“, „atraktivnosť cestovného ruchu“ vznikajú, formujú a definujú

sa mimo systému geografických vied“ (Terminological Problems in Geography of Tourism, 1976).

Takáto situácia negatívne vplýva na rozvoj pojmového aparátu geografie cestovného ruchu, ktorá musí v terminologickej sfére riešiť zložitú úlohu určenú dvomi základnými požiadavkami. Prvú formuje snaha udržať a ďalej rozšíriť kontakt s inak orientovanými výskumami cestovného ruchu tiež prostredníctvom zaužívanej terminológie. Druhá požiadavka súvisí so snahou vytvoriť si vlastné odborné názvoslovie, ktoré bude dôsledne korenšpondovať s pojmovým aparátom systému geografických vied.

Násilné presadzovanie prvej požiadavky vedie k nevhodnému epigónstvu a odklonu pojmovej základne geografie cestovného ruchu od geografickej terminológie. Zdôrazňovanie druhej požiadavky má v súčasnom období za následok ochudobnenie možností uplatnenia výsledkov geografických výskumov cestovného ruchu v práci iných odborníkov. Riešenie tejto zložitej situácie možno hľadať v rozumnom kompromise medzi premysleným preberaním vhodných termínov z iných špecializácií a rozpracovaním, ale i popularizovaním vlastného, geografického názvoslovia.

Náš príspevok k objasneniu niektorých termínov z geografie cestovného ruchu má byť podnetom pre ďalšie rozpracovanie terminologickej základne geografie cestovného ruchu. Práve v geografii treba dosiahnuť jednotné vysvetľovanie obsahu termínov, ktoré úzko súvisia so štruktúrou krajiny i jej teritoriálnym členením a rozšíriť ich používanie tiež na iné systémy vied. Bude preto osožné, keď sa aj ďalší československí odborníci vyjadria k terminologickým problémom geografie cestovného ruchu a aktívne prispjú k unifikácii ich chápania a používania vo vedeckej literatúre i v plánovacej a riadiacej praxi.

#### Literatura

- DRDOŠ J. (1978): Geografia a jej úlohy pri ochrane a tvorbe životného prostredia. Geogr. čas., 30:3:218—226, Vydavateľstvo SAV, Bratislava.
- KUKLICA J., ŠTEJS R., MIAZDRA: Metodické pokyny pre výstavbu stredísk cestovného ruchu a rekreácie. Reklama obchodu, 258 s. (Bez určenia miesta a roku vydania).
- MAIER, J. (1970): Probleme und Methoden zur sozialgeographischen Charakterisierung und Typisierung von Fremdenverkehrsgemeinden. In: Geogr. Pap. Nr. 1, s. 145—154, Zagreb.
- MARIOT, P. (1970): Probleme der Typisierung von Fremdenverkehrsorten in der ČSSR. In: Münchner Stud. zur Sozial- und Wirtschaftsgeogr., B 6, s. 37—48, München.
- MARIOT, P. (1971): Príspevok ku klasifikácii návštevných miest. In: Acta Geogr. Univ. Comeniana, Econ.—Geogr., 10, s. 155—174, Bratislava.
- MARIOT, P., OČOVSKÝ, Š. (1973): Geografické črty cestovného ruchu na Slovensku. Náuka o zemi, IV, Geogr. 3, 100 str., Vydavateľstvo SAV, Bratislava.
- MARIOT, P. (1974): Príspevok k poznaniu rozšírenia cestovného ruchu na Slovensku. Sbor. ČSSZ, 79:2:108—121, Academia, Praha.
- MARIOT, P. (1976): Ein Beitrag zur Regionierung des Fremdenverkehrs. Petermanns Geogr. Mitt., 120:4:285—294, Gotha.
- ŠPRINCOVÁ, S. (1967): The Regionalization of Tourism. In: Economic Regionalization, 191—195, Academia, Praha.
- ŠPRINCOVÁ, S. (1969): Geografie cestovného ruchu v ČSSR. In: Sborník Čs. spol. zeměp., 74:3:234—237, Academia, Praha.
- Terminological Problems in Geography of Tourism (1976): Zesz. nauk. Univ. Jagiellońskiego, Prace geogr. 42, Państwowe wydaw. naukowe, Kraków.

## TO EXPLAINING SOME TERMS IN GEOGRAPHY OF TOURISM

According to the author, tourism is a social activity conditioning the movement of population to the parts of landscape sphere, which are characterized by such interactions of landscape elements, which are able to provoke a temporary change in place of stay. The object of geography of tourism lies in the reseearch of territorial aspects of interactions between tourism and the landscape. The explaining of the contain of some terms concerned with specific problems being solved upon the ground of geography of tourism has not yet been unified. The author submits and comments definitions of the terms „landscape potential for tourism“, „landscape atractivity from the viewpoint of tourism“ as well as the terms of basic territorial units tourism.

The landscape potential for tourism relates always to a certain territory and expresses its ability to eafford conditions for the development in tourism. This term is of a more general significance than the term „landscape capacity for tourism“. The landscape capacity for tourism expresses such limiting values in using the landscape, which allow to presuppose that no negative disturbance of interactions forming the landscape potential for tourism will occur. The landscape attractivity from the viewpoint of tourism is an ability of landscape structures to create conditinions for appearance of interactions between tourism and the landscape.

So far no terms for territorial units of different order from the aspect of tourism are not still in use in geographical literature. Thus the author suggests to distinguish 5 degrees of the territorial units of tourism. A region is a complex of landscape structures, which is marked for interactions between tourism and the landscape, which determine the conditions for the development of a homogeheous set of the forms of tourism. A subregion of tourism is a part of the touristic region, which is characterized by communication relations as well as by a tributarity of services, which is orientated to a common centre. A district of tourism is a landscape structure with presuppositions for the development of a homogeneous generic composition of tourism. An area of tourism is a territory with favourable lcalizational and realizational presuppositions for the development of the same kinds of tourism. As a centre of tourism is conceived in geography a community, within the landmarks of which a largeer concentration of material-technical basis for tourism occurs.

*(Translation by A. Krajčír)*