

DOSTUPNOSŤ VYBRANÝCH TURISTICKÝCH STREDÍSK V REGIÓNE TATIER

*Daniel Michniak**

**Geografický ústav SAV, Štefánikova 49, 814 73 Bratislava, geomich@savba.sk*

Accessibility of selected tourist centres in the region of the Tatras.

The question of acquiring, maintaining and strengthening of positions corresponding to individual tourist destinations is always topical and significant. The aim of the paper is to outline the concept of competitiveness of tourist destinations, to point to the significance of the accessibility of tourist centres as one of the factors that influence their competitiveness and to outline the possibilities of tourist centre accessibility measurement, as well as to assess the accessibility of selected tourist centres in the region of the Tatras by public transport and individual automobile transport. Accessibility from other countries and the most important centres in Slovakia in terms of their mutual connectedness and the transport infrastructure accessibility is also assessed.

Key words: accessibility, tourist centres, public transport, individual automobile transport, Tatras

ÚVOD

Cestovný ruch je jedným z významne sa rozvíjajúcich odvetví ekonomiky v celosvetovom meradle. Neustále narastá počet turistov, vďaka čomu rastie počet zamestnancov v tomto odvetví a taktiež aj celkové príjmy z cestovného ruchu. Aj na Slovensku zohráva cestovný ruch dôležitú úlohu v ekonomike a rozvoji jednotlivých regiónov.

V porovnaní s inými odvetviami má cestovný ruch prierezný charakter a na jeho realizácii sa priamo podieľa celý rad ďalších odvetví, ako napr. doprava, kultúra, stavebníctvo, zdravotníctvo, priemysel, poľnohospodárstvo. K rozvoju cestovného ruchu prispel predovšetkým rozvoj dopravy.

Cieľom cestovného ruchu je skúsenosť, zážitok návštevníka získaný v konkrétnej turistickej destinácii, ktorý je výsledkom celého radu aktérov ovplyvňujúcich skúsenosť návštevníka, od podnikateľov v turistickom ruchu (napr. cestovné kancelárie, ubytovacie a stravovacie zariadenia, dopravné kancelárie) cez ďalšie podporné organizácie (napr. umenie, zábava, šport), organizácie zaoberajúce sa manažmentom turistických destinácií (súkromné alebo verejné), verejný sektor (ktorý poskytuje služby turistom, budovanie dopravnej a inej technickej infraštruktúry), miestnych obyvateľov a iné (Crouch 2007). Je teda zrejme, že na cestovný ruch vplyva veľké množstvo faktorov, ktoré sú predmetom výskumu viacerých vedeckých prístupov a disciplín. Jedným z možných prístupov k širokej problematike je využitie koncepcie konkurencieschopnosti turistických destinácií.

Cieľom príspevku je načrtnúť koncepciu konkurencieschopnosti turistických destinácií, poukázať na význam dostupnosti turistických stredísk ako jedného z faktorov ovplyvňujúcich ich konkurencieschopnosť. Ďalším cieľom je načrtnúť možnosti merania dostupnosti a následne zhodnotiť dostupnosť vybraných turistických stredísk v regióne Tatier prostredníctvom verejnej hromadnej a individuálnej dopravy, z hľadiska ich dostupnosti zo zahraničia, z najvýznamnejších centier na Slovensku ako aj z aspektu ich vzájomnej prepojenosti a dostupnosti dopravnej infraštruktúry.

KONKURENCIESCHOPNOSŤ TURISTICKÝCH STREDÍSK

Významnou výzvou pre cestovný ruch je otázka získania, udržania a posilnenia pozície celých turistických regiónov, ako aj jednotlivých stredísk. Táto otázka si získala pozornosť v akademickej literatúre, kde sa často stretávame s pojmom konkurencieschopnosť destinácií.

Koncept konkurencieschopnosti môžeme jednoducho chápať ako vyjadrenie kvalitatívnej a kvantitatívnej naderadenosti aktéra (napr. firma, územie, atď.) nad súborom skutočných aj potenciálnych konkurentov (Cracolici et al. 2006).

Crouch (2007) rozdelil literatúru venovanú konkurencieschopnosti destinácií do troch skupín. V prvej skupine sú štúdie zaoberajúce sa konkurenčnou pozíciou jednotlivých destinácií (napr. Kozak a Rimmington 1999, Omerzel 2006, Wilde a Cox 2008). Do druhej skupiny zaradil práce zamerané na jednotlivé aspekty konkurencieschopnosti destinácií (napr. Buhalis 2000, Mihalič 2000). V tretej skupine sú práce zamerané na vytváranie všeobecných modelov a teórií týkajúcich sa konkurencieschopnosti destinácií (napr. Crouch a Ritchie 1999, Ritchie a Crouch 2003, Dwyer a Kim 2003, Crouch 2007).

Jednou z teoretických koncepcií je koncepcia konkurencieschopnosti a udržateľnosti destinácií (Ritchie a Crouch 2003), ktorá poukazuje na skupiny faktorov majúcich významnú úlohu v konku-

rencieschopnosti turistických destinácií. Najdôležitejšími z nich sú jadrové zdroje a atrakcie (prírodné podmienky a klíma, kultúra a história, rôznorodosť aktivít, špeciálne podujatia, zábava, nadstavba, trhové väzby), na ktoré nadväzujú podporné faktory a zdroje (infraštruktúra, dostupnosť, pomocné zariadenia, pohostinnosť, podnikavosť, politická vôľa) a manažment destinácie (organizácie, marketing, kvalita služieb/skúsenosti, informácie/výskum, manažment ľudských zdrojov, financie a rizikový kapitál, manažment kontroly, správa zdrojov a krízový manažment). Okrem toho sú to vymedzujúce a posilňujúce činitele (poloha, bezpečnosť, cena, vzájomná závislosť, povedomie/imidž, kapacita únosnosti) a politika destinácie, plánovanie a rozvoj (definícia systému, filozofia/hodnoty, vízia, postavenie/značka, rozvoj, analýza konkurencieschopnosti a spolupráce, monitoring a hodnotenie, audit). Ako uvádzajú samotní autori (Crouch a Ritchie 1999) tento model má aj nedostatky, ktorými sú chýbajúce databázy alebo ukazovatele na hodnotenie uvedených faktorov, nejasná dôležitosť jednotlivých faktorov a ich relatívna váha, potreba doplnenia ukazovateľov na meranie vlastnosti prostredia a prírodných atribútov destinácie (Garau-Taberner 2007).

Konkurencieschopnosť destinácií môžeme merať na základe kvantitatívnych, ako aj kvalitatívnych ukazovateľov. Kvantitatívnymi ukazovateľmi je napr. počet turistov, počet prenocovaní, príjem z turistiky a podobne. Ku kvalitatívnym ukazovateľom patria napr. tie charakteristiky destinácie, s ktorými boli najviac alebo najmenej spokojní počas pobytu (Kozak a Rimmington 1999).

Štúdium faktorov ovplyvňujúcich konkurencieschopnosť destinácií má interdisciplinárny charakter a na ich výskume sa môžu podieľať ekonómovia, sociológovia, geografi a ďalší. Jedným z faktorov, ktoré sú predmetom geografického výskumu je dostupnosť. Skúmanie dostupnosti v súvislosti s konkurencieschopnosťou turistických destinácií má opodstatnenie vďaka skutočnosti, že dobrá dopravná dostupnosť regiónu a efektívny dopravný systém na jeho území sú dôležitými predpokladmi rozvoja cestovného ruchu v regióne.

Pojem dostupnosti sa obyčajne vzťahuje ku koncepcii blízkosti, jednoduchosti (ľahkosti) priestorovej interakcie, potenciálnej schopnosti interakcie alebo potenciálnych kontaktov s rôznymi službami a funkciami (Taylor 1997). Dostupnosť môžeme jednoducho chápať ako ľahkosť dosiahnutia miesta alebo služby z ostatných miest, ktorú môžeme merať napr. prekonanou vzdialenosťou, vynaloženými cestovnými nákladmi alebo časom trvania cesty (Clark 1990, p. 2).

DOSTUPNOSŤ VYBRANÝCH TURISTICKÝCH STREDÍSK VEREJNOU DOPRAVOU

Nesmierne dôležitou podmienkou pre udržateľný rozvoj turistických oblastí i jednotlivých stredísk rekreácie a cestovného ruchu je ich dopravná dostupnosť prostriedkami verejnej hromadnej dopravy. Rozhodujúcu úlohu v tomto prípade zohráva na jednej strane dosiahnutá úroveň autobusového príp. železničného spojenia s prirodzenými ekonomickými a administratívnymi centrami v rámci príslušného regiónu i štátu a úroveň spojenia s bezprostredne susediacimi turistickými oblasťami či okolitými mestami a obcami zabezpečujúca fungovanie prirodzených väzieb medzi ich obyvateľmi.



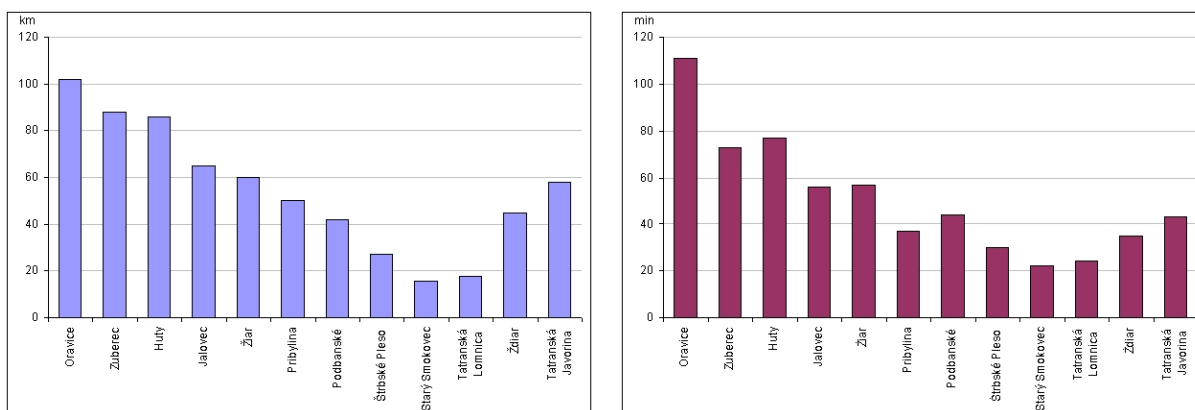
Obr. 1 Poloha vybraných turistických stredísk v regióne Tatier

Pre potreby štúdia dostupnosti turistických stredísk v regióne Tatier sme vybrali turistické strediská na dvoch úrovniach (pozri obr. 1). Na vyššej úrovni sú to strediská Poprad a Liptovský Mikuláš, predstavujúce strediská, z ktorých vo väčšine prípadov smerujú dopravné spojenia do menších stredísk v regióne Tatier. Na nižšej úrovni bolo vybraných 13 stredísk nachádzajúcich sa na celom obvode TANAPu (Oravice, Zuberec, Zverovka, Huty, Jalovec, Žiar, Pribylina, Podbanské, Štrbské Pleso, Starý Smokovec, Tatranská Lomnica, Ždiar a Tatranská Javorina).

Región Tatier je po Bratislave druhým najvýznamnejším cieľom zahraničných turistov na Slovensku. Z hľadiska dobrej dostupnosti regiónu pre zahraničných návštevníkov je dôležitá existencia priamych medzinárodných dopravných prepojení. Preto sme analyzovali priame dopravné prepojenia miest Poprad a Liptovský Mikuláš. Obe mestá mali v roku 2007 priame prepojenie s desiatimi krajinami v Európe. Z hľadiska vlakových spojení bola situácia v oboch mestách rovnaká, t. j. mali priame prepojenie so štyrmi krajinami (Česká republika, Rakúsko, Nemecko a Ukrajina), pričom dominujú vlakové spojenia s Českou republikou na trati do Prahy. Významnú úlohu má vlakové spojenie s Rakúskom prostredníctvom vlakov kategórie IC na trase Košice – Viedeň.

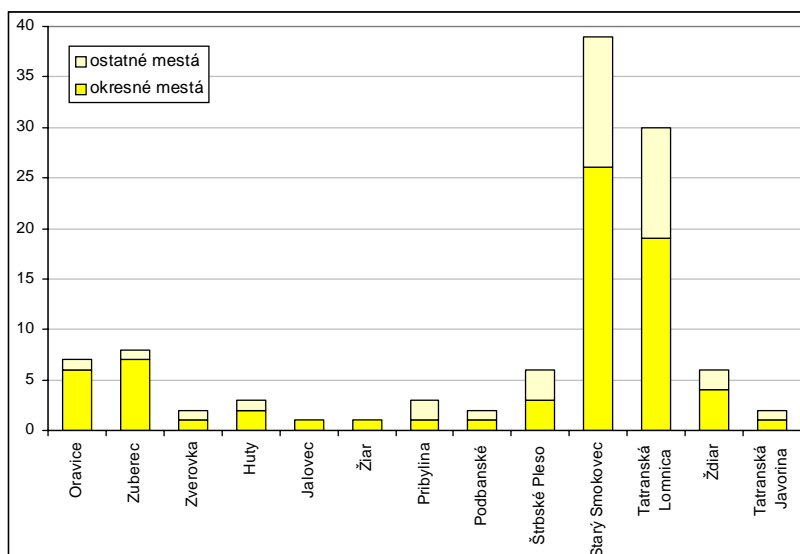
Prostredníctvom autobusových spojení má región Tatier priame prepojenie s deviatimi krajinami (Česká republika, Nemecko, Švajčiarsko, Taliansko, Rakúsko, Holandsko, Belgicko, Poľsko, Veľká Británia). V prípade miest Poprad a Liptovský Mikuláš je intenzita spojení s jednotlivými krajinami podobná, no podstatné rozdiely sú v spojeniach s Českou republikou a Poľskom. V oboch mestách dominujú spojenia s Českou republikou, hlavne s Prahou, Brnom a Olomoucom, avšak Poprad má týždenne 156 autobusových spojení s 37 sídlami v ČR, kým Liptovský Mikuláš iba 66 spojení s 24 sídlami v ČR. V prípade spojení s Poľskom má lepšie autobusové prepojenie Poprad (v priemere 6 spojov týždenne). Okrem týchto spojení je pre dostupnosť regiónu Tatier dôležitá existencia letiska Poprad-Tatry. V súčasnosti existuje letecké spojenie Poprad – Londýn (4 krát týždenne). Na tejto linke prešlo letiskom Poprad až 60 % cestujúcich z ich celkového počtu v roku 2007 (60 176). Okrem toho 7 % cestujúcich predstavovali cestujúci na linke Poprad – Praha, ktorá bola na konci roka 2007 zrušená. Z hľadiska cestovného ruchu majú význam aj charterové lety (najmä z Ruska), pričom cestujúci z týchto letov predstavovali v roku 2007 spolu 31 % (v zimnom období 20 % a letnom období 11 % cestujúcich).

Pri výbere strediska môže v prípade zahraničných návštevníkov využívajúcich leteckú dopravu zohrávať dôležitú úlohu aj dostupnosť najbližšieho medzinárodného letiska (pozri obr. 2), ktorým je pre všetky strediská letisko Poprad-Tatry. Najlepšou dostupnosťou letiska sa vyznačujú strediská Starý Smokovec a Tatranská Lomnica a naopak nepriaznivú úroveň dostupnosti majú strediská v západnej časti študovaného územia.



Obr. 2. Cestná a časová vzdialenosť vybraných stredísk k najbližšiemu medzinárodnému letisku

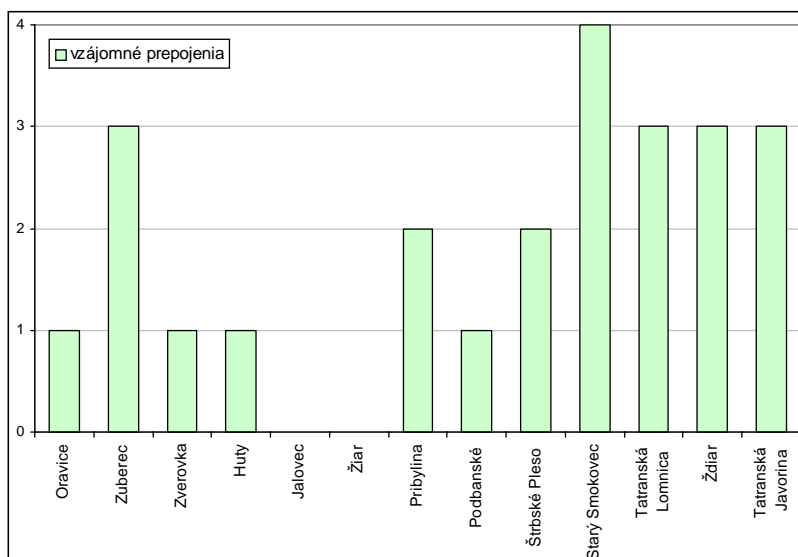
Región Tatier je významným regiónom cestovného ruchu pre obyvateľov celého Slovenska. Na pozíciu jednotlivých stredísk vplyva aj ich dostupnosť z ostatných sídel na Slovensku. Na vyjadrenie dostupnosti môžeme využiť napr. ukazovateľ existencie priamych autobusových prepojení jednotlivých stredísk s ostatnými mestami na Slovensku (pozri obr. 3), pretože mestá sú najväčším zdrojom potenciálnych turistov. V prípade tohto ukazovateľa sú najlepšie dostupnými strediskami Starý Smokovec a Tatranská Lomnica.



Obr. 3. Počet miest, s ktorými majú vybrané strediská priame autobusové prepojenie

Pre efektívne fungovanie cestovného ruchu v určitom regióne je dôležité aj vzájomné dopravné prepojenie jednotlivých stredísk prostredníctvom verejnej dopravy. V regióne Tatier majú z tohto hľadiska veľký význam najmä Tatranské elektrické železnice, ktorých fungovanie začalo na trati Poprad – Starý Smokovec už v roku 1908. Neskôr boli dobudované úseky Starý Smokovec – Štrbské Pleso, Starý Smokovec – Tatranská Lomnica, ozubnicová železnica Štrba – Štrbské Pleso a trať normálneho rozchodu do Tatranskej Lomnice. Okrem železničných spojení zabezpečuje prepojenie tatranských stredísk hlavne autobusová doprava.

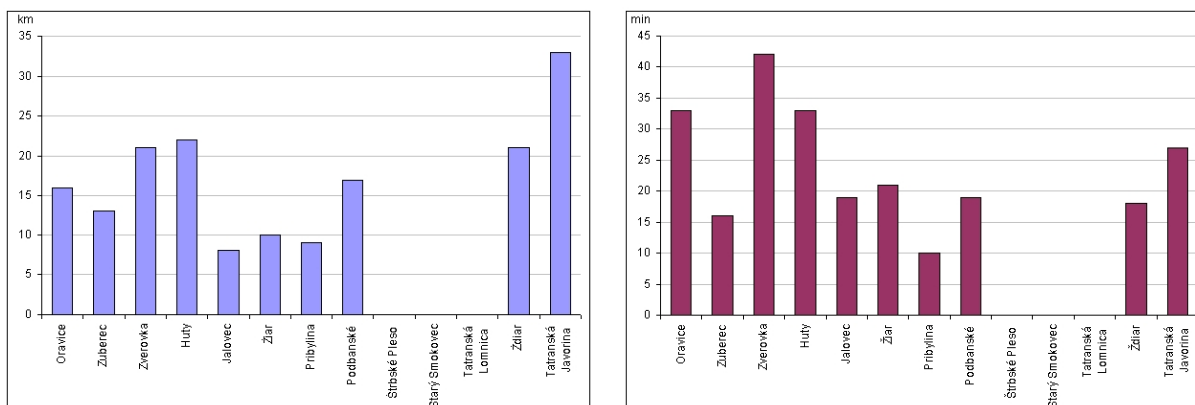
Vzájomná prepojenosť turistických stredísk verejnou dopravou (pozri obr. 4) je lepšia vo východnej časti Tatier, pričom najlepšie prepojenie s ostatnými vybranými strediskami má Starý Smokovec. V západnej časti Tatier má z tohto hľadiska najlepšiu pozíciu Zuberec. Z hľadiska vzájomného prepojenia verejnou dopravou majú izolovanú polohu strediská Jalovec a Žiar, ktoré sú spojené iba s Liptovským Mikulášom, ktoré je však strediskom na vyššom hierarchickom stupni.



Obr. 4. Počet stredísk s priamym dopravným prepojením do vybraných stredísk

Z hľadiska dostupnosti jednotlivých turistických stredísk verejnou dopravou má významnú úlohu aj dostupnosť najbližšej autobusovej zastávky a železničnej stanice. Autobusová zastávka sa nachádza v každom z vybraných stredísk, takže o postavení jednotlivých stredísk rozhoduje skôr intenzita a priestorový rozsah autobusových spojení. Podstatne väčšie rozdiely sú v dostupnosti najbliž-

šej železničnej stanice, príp. zastávky (pozri obr. 5). Najlepšie dostupné sú železničné stanice nachádzajúce sa priamo v strediskách Starý Smokovec, Tatranská Lomnica a Štrbské Pleso. Naopak nepriaznivá je dostupnosť železníc zo stredísk Ždiar a Tatranská Javorina. Ďalším z možných ukazovateľov dostupnosti železničnej dopravy by mohla byť napr. dostupnosť najbližšej železničnej stanice nadregionálneho významu na trati Žilina – Košice.

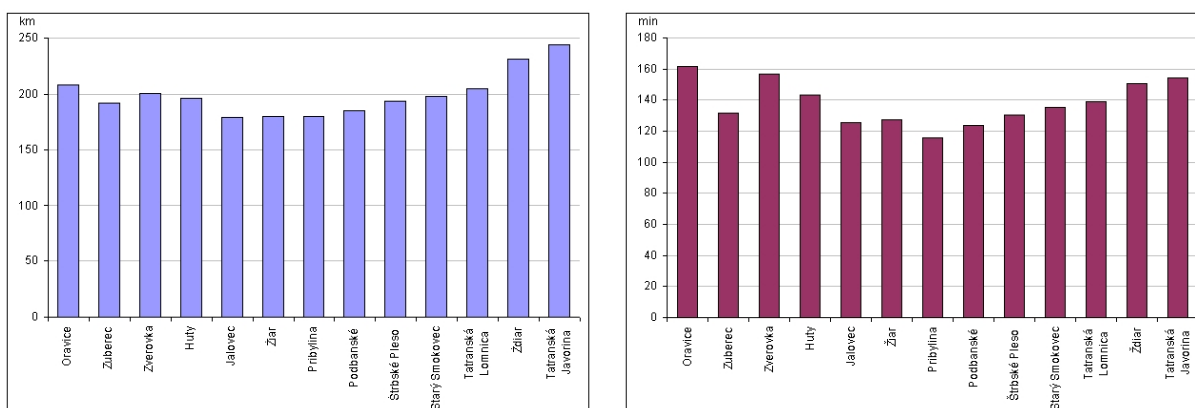


Obr. 5. Cestná a časová vzdialenosť z vybraných stredísk k najbližšej železničnej stanici

DOSTUPNOSŤ TURISTICKÝCH STREDÍSK AUTOMOBILOVOU DOPRAVOU

S neustálym rozvojom automobilizmu rastie využívanie individuálnej automobilovej dopravy pri ceste do turisticky atraktívnych regiónov. Preto je dôležitá otázka dostupnosti turistických stredísk autom. Osobné automobily sa využívajú napr. pri víkendových a jednodňových pobytoch, pri ktorých je dôležitý čas prepravy z miesta bydliska, pretože automobilová doprava je v mnohých prípadoch rýchlejšia v porovnaní s verejnou dopravou. Ďalšou z výhod automobilovej dopravy je lepšia dostupnosť ďalších stredísk v regióne. Naproti tomu automobilová doprava má, najmä v chránených oblastiach, negatívny vplyv na životné prostredie.

Príkladom ukazovateľa dostupnosti turistických stredísk automobilovou dopravou je priemerná vzdialenosť do vybraných stredísk z krajských miest na Slovensku (pozri obr. 6). Je zrejmé, že v dostupnosti jednotlivých stredísk individuálnou automobilovou dopravou sú menšie rozdiely ako v dostupnosti verejnou dopravou. V tomto prípade sú najlepšie dostupné strediská v centrálnej časti Tatier.



Obr. 6. Cestná a časová vzdialenosť z krajských miest vybraných stredísk

Zaujímavým ukazovateľom dostupnosti turistických stredísk by mohol byť aj počet potenciálnych turistov z hľadiska jednodňovej rekreácie, t. j. počet obyvateľov žijúcich do určitej vzdialenosti (cestnej a časovej) od turistického strediska.

Jedným z dôležitých predpokladov rozvoja cestovného ruchu je aj budovanie dopravnej infraštruktúry, ako sú napr. diaľnice a rýchlostné cesty. Preto ďalším faktorom ovplyvňujúcim pozíciu jednotlivých stredísk je dostupnosť najbližšej diaľnice (diaľničnej križovatky). Keďže v priebehu roka 2008 boli dané do užívania ďalšie úseky diaľnice D1 v oblasti Tatier (Važec – Mengusovce a väč-

šia časť úseku Mengusovce – Jánovce), zlepšila sa výrazne aj dostupnosť najbližšej diaľnice hlavne v strediskách vo východnej časti Tatier. Nepriaznivú situáciu majú z tohto hľadiska najmä strediská na okrajoch študovaného územia.

ZÁVER

V tomto článku sme sa snažili predstaviť niekoľko spôsobov merania dostupnosti turistických stredísk, pričom sme využili viacero ukazovateľov (mier) dostupnosti. Vo všeobecnosti môžeme konštatovať, že existujú rozdiely v úrovni dostupnosti vybraných turistických stredísk, najmä ak hodnotíme dostupnosť týchto stredísk prostredníctvom verejnej dopravy. Menšie rozdiely sú medzi strediskami v dostupnosti individuálnou automobilovou dopravou, kde majú lepšiu pozíciu strediská v centrálnej časti Tatier. Z dvojice hlavných centier Liptovský Mikuláš a Poprad je lepšie dostupným centrom Poprad, ktorý má lepšie dopravné prepojenie so zahraničím v autobusovej doprave a nachádza sa tu aj medzinárodné letisko. Najlepšie dostupnými strediskami na nižšej úrovni sú Starý Smokovec a Tatranská Lomnica v západnej časti skúmaného regiónu Zuberec.

Keďže na základe rôznych ukazovateľov sa v niektorých prípadoch môžu objaviť významné rozdiely v úrovni dostupnosti jednotlivých stredísk, je pre potreby jednotlivých štúdií dôležité venovať dostatočnú pozornosť výberu vhodnej miery dostupnosti.

V prípade turistických stredísk dostupnosť vyjadruje ľahkosť dosiahnutia turisticky atraktívneho miesta (regiónu) z iných miest (regiónov), v ktorých sa nachádzajú potenciálni návštevníci. Dobrá úroveň dostupnosti regiónu z hľadiska potenciálnych návštevníkov preto významným spôsobom prispieva k rozvoju územia. Nie vždy má však zlepšovanie dostupnosti (napr. budovaním dopravnej infraštruktúry) na región iba pozitívny vplyv. V niektorých prípadoch môže nárast počtu návštevníkov viesť k poškodeniu územia, a to najmä v prípade chránených oblastí. Pri príprave územného plánu a rozvoji územia by sa preto mala zohľadňovať jeho únosnosť.

Tento príspevok vznikol v rámci riešenia projektu č. 0096 financovaného grantovou agentúrou VEGA.

LITERATÚRA

- BUHALIS, D. (2000). Marketing the competitive destination of the future. *Tourism Management*, 21, 97-116.
- CLARK, A. N. (1990). *The penguin dictionary of geography*. Harmondsworth (Penguin).
- CRACOLICI, M. F., NIJKAMP, P., RIETVELD, P. (2006). Assessment of tourist competitiveness by analysing destination efficiency. *Tinbergen Institute Discussion Paper*, 2, p. 20.
- CROUCH, G. (2007). *Modelling destination competitiveness: a survey and analysis of the impact of competitiveness attributes*. Gold Coast (CRC for Sustainable Tourism).
- CROUCH, G. I., RITCHIE, J. R. B. (1999). Tourism, competitiveness and societal prosperity. *Journal of Business Research*, 44, 137-152.
- DWYER, L., KIM, C. (2003). Destination competitiveness. Determinants and indicators. *Current Issues in Tourism*, 6, 369-414.
- GARAU-TABERNER, J. (2007). Measuring destination competitiveness: an exploratory study of the Canaries, mainland Spain, France, the Balearics and Italy. *Tourism Today*, 7, 61-78.
- KOZAK, M., RIMMINGTON, M. (1999). Measuring tourist destination competitiveness: conceptual considerations and empirical findings. *International Journal of Hospitality Management*, 18, 273-283.
- MIHALIĆ, T. (2000). Environmental management of a tourist destination. A factor of tourism competitiveness. *Tourism Management*, 21, 65-78.
- OMERZEL, D. G. (2006). Competitiveness of Slovenia as a tourist destination. *Managing Global Transitions*, 4, 167-189.
- RITCHIE, J. R. B., CROUCH, G. I. (2003). *The competitive destination: a sustainable tourism perspective*. Wallingford (CABI Publishing).
- TAYLOR, Z. (1997). Dostępność miejsc pracy, nauki i usług w obszarach wiejskich jako przedmiot badań geografii społeczno-ekonomicznej – próba analizy krytycznej. *Przegląd geograficzny*, 69, 261-283.
- WILDE, S., COX, C. (2008). Linking destination competitiveness and destination development: findings from a mature Australian tourism destination. *Proceedings of the Travel and Tourism Research Association (TTRA) European Chapter Conference – Competition in Tourism: Business and Destination Perspectives*. Helsinki, pp. 467-478.