ISSN 1339-3189

November 2014

Mladá veda

Young Science

Rozhovor s docentom Michalom Kozubíkom

Zadíženosť územných samospráv na Slovensku

Kultúrny turizmus najvýznamnejších múzeí vo svetových metropolách

www.mladaveda.sk

Mladá veda
Young Science

MEDZINÁRODNÝ VEDECKÝ ČASOPIS MLADÁ VEDA / YOUNG SCIENCE

November 2014 (číslo 3)
Ročník druhý
ISSN 1339-3189
Kontakt: info@mladaveda.sk, tel.: +421 908 546 716, www.mladaveda.sk
Fotografia na obálke: Kuala Lumpur 2013. © Branislav A. Švorc, foto.branisko.at

REDAKČNÁ RADA
doc. Ing. Peter Adamišin, PhD. (Katedra environmentálneho manažmentu, Prešovská univerzita, Prešov)
doc. Dr. Pavel Chromý, PhD. (Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Univerzita Karlova, Praha)
doc. PaedDr. Peter Čuka, PhD. (Katedra cestovního ruchu, Slezská univerzita v Opavě)
prof. Dr. Paul Robert Magocsi (Chair of UkrainianStudies, University of Toronto; Royal Society of Canada)
Ing. Lucia Mikušová, PhD. (Ústav biochémie, výživy a ochrany zdravia, Slovenská technická univerzita, Bratislava)
doc. Ing. Peter Skok, CSc. (Ekomos s. r. o., Prešov)
prof. Ing. Róbert Štefko, Ph.D. (Katedra marketingu a medzinárodného obchodu, Prešovská univerzita, Prešov)
prof. PhDr. Peter Švorc, CSc., predseda (Inštitút histórie, Prešovská univerzita, Prešov)
doc. Ing. Petr Tománek, CSc. (Katedra veřejné ekonomiky, Vysoká škola báňská - Technická univerzita, Ostrava)

REDAKCIA
Mgr. Richard Nikischer (Sociologický ústav Akademie věd ČR, Praha)
Mgr. Branislav A. Švorc, PhD. šéfredaktor (Katedra turizmu a hotelového manažmentu, Prešovská univerzita, Prešov)
PhDr. Veronika Trstianska, PhD. (Ústav stredoeurópskych jazykov a kultúr FSŠ UKF, Nitra)
Mgr. Veronika Zuskáčová (Geografický ústav, Masarykova univerzita, Brno)

VYDAVATEĽ
Vydavateľstvo UNIVERSUM, spol. s r.o.
www.universum-eu.sk
Javorinská 26, 080 01 Prešov
Slovenská republika

© Mladá veda / Young Science. Akékoľvek šírenie a rozmnožovanie textu, fotografií, údajov a iných informácií je možné len s písomným povolením redakcie.

Mladá veda
Young Science
ISSN 1339-3189

Vol. 2 (3), pp. 88-98

DOPRAVNÁ DOSTUPNOSŤ V CESTOVNOM RUCHU S PRÍKLADMI GRAFICKÝCH A KARTOGRAFICKÝCH METÓD ZOBRAZOVANIA – ZÁKLADNÝ NÁČRT SPRACOVANIA PROBLEMATIKY

TRANSPORT ACCESSIBILITY IN TOURISM WITH EXAMPELS OF GRAFIC AND CARTOGRAPHIC TECHNIQUES PROJECTIONS – BASIC OUTLINE OF THE ISSUES

Jana Mitríková, Lucia Kunáková [1]

Jana Mitríková pôsobí ako odborná asistentka na Katedre turizmu a hotelového manažmentu na Fakulte manažmentu Prešovskej univerzity v Prešove. Vo svojej vedecko-výskumnej činnosti sa zaoberá problematikou humánnej geografie, geografiou maloobchodu, kvalitou života seniorov a problematikou geografie cestovného ruchu. V poslednom období rieši problematiku trávenia voľného času v nákupných centrách, ako novú formu mestského turizmu.
Lucia Kunáková pôsobí ako odborná asistentka na Katedre turizmu a hotelového manažmentu na Fakulte manažmentu Prešovskej univerzity v Prešove. Vo svojom výskume sa venuje problematike krajinnoekologického potenciálu, komplexnému fyzicko-geografickému výskumu, kartografii, tvorbe máp a geografii cestovného ruchu.

Jana Mitríková acts as an assistant lecturer at the Department of Tourism and Hotel Management, Faculty of Management, University of Prešov in Prešov. In her research work, she focuses mainly on issues of human geography, retail geography, life quality of seniors and tourism. Recently, she focuses on the research of spending free time in shopping centres, as a new form of urban tourism.
Lucia Kunáková acts as an assistant lecturer at the Department of Tourism and Hotel Management, Faculty of Management, University of Prešov in Prešov. In her research work, she focuses mainly on problematic of landscape potential, global physical geographical research, cartography, maps making and geography of tourism.

[1] Adresa pracoviska: Katedra turizmu a hotelového manažmentu, Fakulta manažmentu, Prešovská univerzita v Prešove, Konštantínova 16, 080 01 Prešov
E-mail: jana.mitrikova@unipo.sk, lucia.kunakova@unipo.sk

Abstract
Transport accessibility can be considered as one of the most important factors for the development of tourism. This paper presents selected graphic and cartographic approaches and projections to the study of accessibility. Evaluation of accessibility of a tourist region or centre in the best way requires combination of several approaches and use different methods of accessibility evaluation.
Key words: accessibility, tourism, distance, transport infrastructure, grafic and cartographic techniques

Abstrakt
Dopravná dostupnosť je považovaná za jeden z najdôležitejších faktorov rozvoja cestovného ruchu. Preto hodnotenie dostupnosti regiónov cestovného ruchu i jednotlivých stredísk si vyžaduje našu pozornosť prostredníctvom selekcie správnych prístupov a metód. V tomto článku sa stručne venujeme vybraným grafickým a kartografickým metódam, ktoré sa najčastejšie používajú pri znázorňovaní dostupnosti.
Kľúčové slová: dostupnosť, cestovný ruch, vzdialenosť, dopravná infraštruktúra, grafické a kartografické metódy

Úvod

Cestovný ruch je kľúčovým odvetvím, ktoré by malo zabezpečiť rozvoj regiónu v mnohých regiónoch Slovenska. K rozvoju cestovného ruchu prispel podľa Michniaka (2010 a 2014a) predovšetkým rozvoj dopravy, s čím bezprostredne súvisí dostupnosť regiónov cestovného ruchu. Na rozdiel od pojmu mobilita, ktorý vyjadruje skutočný pohyb osôb alebo nákladu v priestore, dostupnosť je podľa neho vlastnosťou miesta alebo jednotlivcov vyjadrujúcou schopnosť dosiahnuť stanovený cieľ alebo skupinu cieľov. Dostupnosť regiónu tak môžeme definovať ako ľahkosť dosiahnutia regiónu z iných miest alebo regiónov (Michaniak 2009 a 2010). Dobrá dostupnosť regiónu tak prispieva k celkovej atraktivite územia z hľadiska jeho potenciálnych návštevníkov. Naopak slabá dostupnosť regiónu môže viesť k nedostatku, prípadne aj odlivu turistov do lepšie dostupných regiónov s podobnými podmienkami. V našom príspevku sa pokúsime poukázať na príklady grafických a kartografických metód znázorňovania dostupnosti v kontexte rozvoja oblastí cestovného ruchu.

Predpoklady cestovného ruchu

Cestovný ruch má v porovnaní s inými hospodárskymi odvetviami prierezový charakter a na jeho realizácii sa priamo podieľa celý rad ďalších odvetví, ako napr. doprava, kultúra, stavebníctvo, zdravotníctvo, priemysel, poľnohospodárstvo a i. (Michniak 2009; Gúčik 2010). Pre jeho existenciu a rozvoj sú veľmi dôležité predpoklady (podmienky, či faktory), ich všeobecné zákonitosti v konkrétnych oblastiach. V kontexte dostupnosti sú to dopravné realizačné predpoklady, s ktorými dostupnosť priamo súvisí. Preto sa v úvode článku venujeme predpokladom (podmienkam) rozvoja cestovného ruchu.

Podmienky pre cestovný ruch sa podľa Mariota (1983, cit. in Mitríková 2014), Holečka a kol. 2005, Gučíka (2010) a Matušíkovej (2013) obvykle členia na lokalizačné predpoklady, selektívne predpoklady a realizačné predpoklady.

Lokalizačné predpoklady umožňujú umiestnenie (lokalizáciu) aktivít cestovného ruchu do určitej oblasti. Rozhodujúcou je geografická poloha konkrétneho miesta, prírodné a kultúrno-historické predpoklady. Prírodné predpoklady cestovného ruchu priamo súvisia s rozmanitosťou prírodného prostredia na Zemi; sú výsledkom dlhodobého vzájomného pôsobenia rôznych prírodných činiteľov. Patria tu, klíma, vodstvo, reliéf, fauna a flóra. Kultúrno-historické predpokla*dy* vyplývajú z výsledkov tvorivých aktivít človeka, súvisiacich s historickým vývojom územia. Ich hodnotenie umožňuje vyjadriť potenciál krajiny pre CR, schopnosť územia poskytnúť podmienky pre rozšírenie CR – potenciálny charakter.

Selektívne predpoklady cestovného ruchu vyjadrujú spôsobilosť spoločnosti danej krajiny, či destinácie podieľať sa na cestovnom ruchu aktívne i pasívne. Tzn. prijímať účastníkov cestovného ruchu, alebo sa nimi stať. Umožňujú selekciu tých obyvateľov alebo tých oblastí, ktoré majú najlepšie predpoklady pre účasť na cestovnom ruchu. Podľa jedného z členení sa delia na objektívne a subjektívne. Objektívne predpoklady (politické, ekonomické a demografické) zahrňujú súbor faktorov ovplyvňujúcich cestovný ruch územia. Medzi základné politické faktory stimulujúce rozvoj turizmu patrí všeobecne mierové usporiadanie sveta bez vojnových konfliktov akéhokoľvek rozmeru. Medzi kľúčové ekonomické faktory stimulujúce rozvoj turizmu patrí dosiahnutá životná úroveň obyvateľstva a s ňou súvisiaci fond voľného času. Existuje priama úmera medzi životnou úrovňou obyvateľstva určitého štátu a jeho podielu na turizme. Z demografických faktorov sú to napr. veková štruktúra, vzdelanie, podiel mestského obyvateľstva a stupeň jeho koncentrácie a i. Subjektívne predpoklady (psychologické, sociologické a i.) ovplyvňujú rozhodovanie ľudí o účasti na cestovnom ruchu. Dôležitú úlohu v rámci subjektívnych predpokladov rozvoja turizmu hrajú skúsenosti s cestovaním. Významnú úlohu tak hrá marketing, reklama, ktoré majú vplyv na vytváranie módnosti niektorých destinácií. Patria tu aj charakterové vlastnosti určitého národa. Udávajú spôsobilosť obyvateľov zúčastňovať sa na CR – potenciálny charakter.

Realizačné predpoklady cestovného ruchu umožňujú realizovať nároky účastníkov cestovného ruchu v strediskách s priaznivými lokalizačnými podmienkami. Delia sa na dopravné a materiálno-technické predpoklady. Dopravné predpoklady patria medzi základné podmienky (možnosť, hustota, kvalita dopravného spojenia). Materiálno-technické predpoklady vyjadrujú vybavenie územia infraštruktúrou (ubytovacími, stravovacími, zábavnými, športovými a ďalšími zariadeniami). Umožňujú uskutočnenie CR, - udávajú reálny stav v krajine.

Na komplexný vzťah medzi dopravnou infraštruktúrou, využitím územia, dostupnosťou a mobilitou poukazuje Gutiérrez (2009 cit. in Michniak 2014). Zmeny v dopravnej infraštruktúre (napr. postavenie novej rýchlostnej cesty, diaľnice, tunela) alebo vo využití územia (napr. vybudovanie lyžiarskeho strediska, aquaparku, postavenie nového nákupného centra a pod.) vedú k zmenám v úrovni dostupnosti. Na druhej strane zmeny v dostupnosti podľa Michniaka (2014) napomáhajú zmenám vo využití územia, pričom tieto zmeny následne ovplyvňujú mobilitu (väčší počet ciest do miest, v ktorých obyvatelia realizujú svoje

aktivity). Pri náraste mobility, ktorá prekročí kapacitu dopravnej infraštruktúry, vznikajú problémy s dopravnými zápchami.

Problematika riešenia dostupnosti v geografickej literatúre

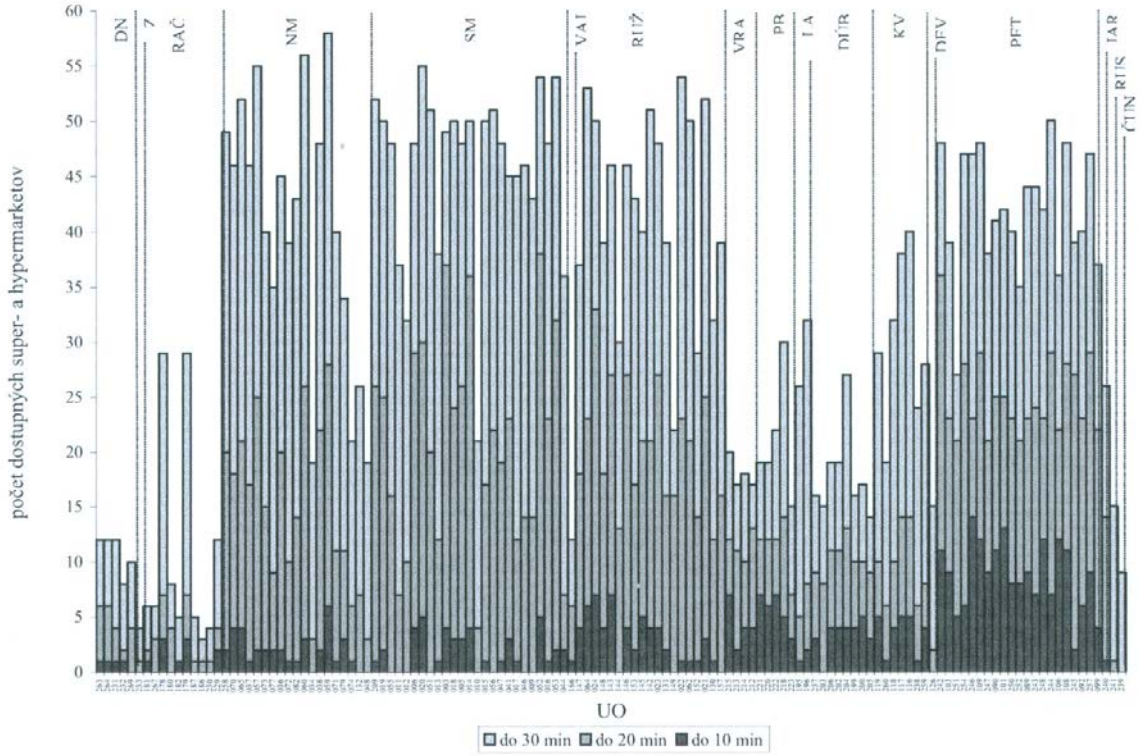
Dopravná infraštruktúra ovplyvňuje rozvoj cestovného ruchu viacerými spôsobmi, preto je dôležitá analýza priestorovej dostupnosti ako vedecká báza jej výskumu. Problematikou riešenia priestorovej dostupnosti vo všeobecnosti a v cestovnom ruchu sa venujú práce geografov ako napr. Tolmáči 1998 a 2002; Michniak 2002, 2003, 2006, 2009, 2010, 2014a, 2014b; Križan 2007a; meraním priestorovej dostupnosti Križan a Tolmáči 2008. Viaceré úrovne štúdia dostupnosti (makroregionálnu, mezoregionálnu a mikroregionálnu) rozlišujú Tolmáči a Križan (2004). Kartografickými a grafickými metódami znázorňovania dostupnosti sa venujú Križan a Gurňák 2008. Analýzou priestorovej dostupnosti jednotlivých centier cestovného ruchu z hľadiska prepravného času v poľsko-slovenskom pohraničí a zároveň identifikovaniu potenciálnych skupín návštevníkov a ich početnosti podľa jednotlivých foriem cestovného ruchu sa venujú Więckowski, Michniak a kol. (2012a), námety a odporúčania na zlepšenie dostupnosti v cestovom ruchu poľsko-slovenského pohraničia Więckowski, Michniak a kol. (2012b). Civáň, Némethová a Krogmann (2014) riešili problematiku dopravnej obslužnosti verejnou autobusovou dopravou vo vidieckych obciach okresu Nitra. Problematikou dostupnosti v geografii obchodu sa venujú Križan 2007a, 2007b; Križan, Tolmáči a Lauko 2007 a 2008; Križan a Danielová 2008; Mitríková 2008; Trembošová 2008b a 2012; Kunc a kol. 2012; Kunc a kol. 2013; Michniak 2013; Maryáš a kol. 2014; Križan a Lauko 2014. Huffov model v mestách Košice a Prešov aplikovali Fertaľová – Mitríková a Varga 2007 a 2008; v Nitre Trembošová 2008a.

Príklady metód znázorňovania dostupnosti

Metódy znázorňovania dostupnosti môžeme rozdeliť do dvoch základných kategórií:

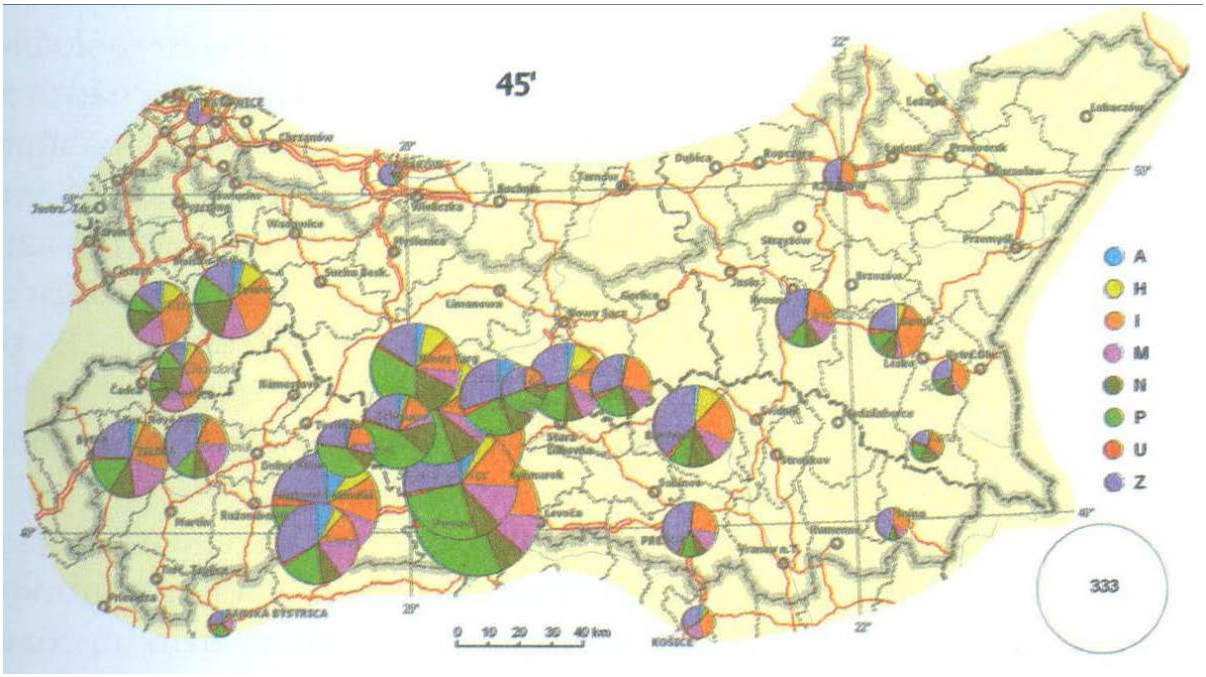
- grafické metódy
- kartografické metódy

Pri grafických metódach znázorňovania dostupnosti ide o vyjadrenie dostupnosti pomocou techniky grafov (rôznych typov). Graf je jednoduchou topologickou reprezentáciou aktuálnej siete vo forme uzlov a hrán (Goodall 1987, s.197). Ako príklad tejto techniky uvedieme počet dostupných supermarketov a hypermarketov v Bratislave do vzdialenosti 10, 20 a 30 min (Križan a Gurňák 2008). Na osi x sú znázornené jednotlivé urbanistické obvody a na osi y počet dostupných supermarketov a hypermarketov. Čiernou farbou je znázornený počet dostupných super a hypermarketov do 10 minút, sivou farbou do 20 minút a svetlou farbou počet super a hypermarketov do 30 minút. Medzi grafické metódy patrí aj technika spojitých uzlov, či technika štandardizovaných hodnôt rôznych mier dostupnosti, čím sa dajú výsledky medzi danými mierami porovnávať.



UO – urbanistické obvody, PET – Petržalka a pod.

Graf. 1 Počet dostupných supermarketov a hypermarketov v Bratislave do vzdialenosti 10, 20 a 30 min.
Zdroj: Križan a Gurňák 2008

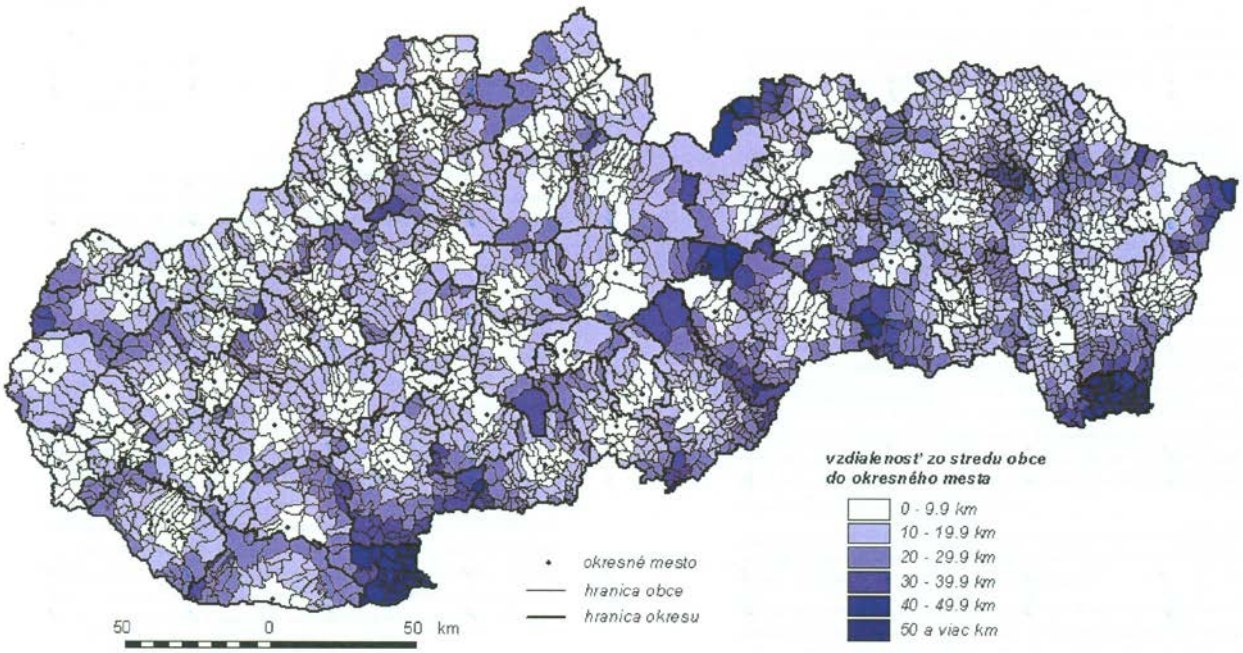


A - aquaparky, H – štvorhviezdičkové a päťhviezdičkové hotely, I – podujatia, M – múzea, N – lyžiarske strediská, P – prírodné atraktivity, U – kúpele, Z – kultúrno-historické pamiatky

Obrázok 1 Počet atraktivít a ich štruktúra podľa jednotlivých druhov
v oblasti ohraničenej izochrónou 45´ v slovensko-poľskom pohraničí.
Zdroj: Wieckowski, Michniak a kol. 2012b

Kartografické metódy sú vyjadrené pomocou techniky kartodiagramov, kartogramov, bodových, lineárnych (smerových) techník, alebo izochrónovej techniky.
Príklad techniky kartodiagramov je znázornený na obrázku 1, a to počtom atraktivít a ich štruktúry podľa jednotlivých druhov v oblasti ohraničenej izochrónou 45 minút v slovensko-poľskom pohraničí. Znázorňuje koľko atraktivít (diagramom je vyjadrená štruktúra jednotlivých atraktivít) je možné dosiahnuť v danej časovej vzdialenosti (45´) vo vybraných 27 strediskách cestovného ruchu. Dostupnosť možno merať aj využitím mier dostupnosti, pričom v tomto prípade je aplikovaná miera založená na príležitostiach.

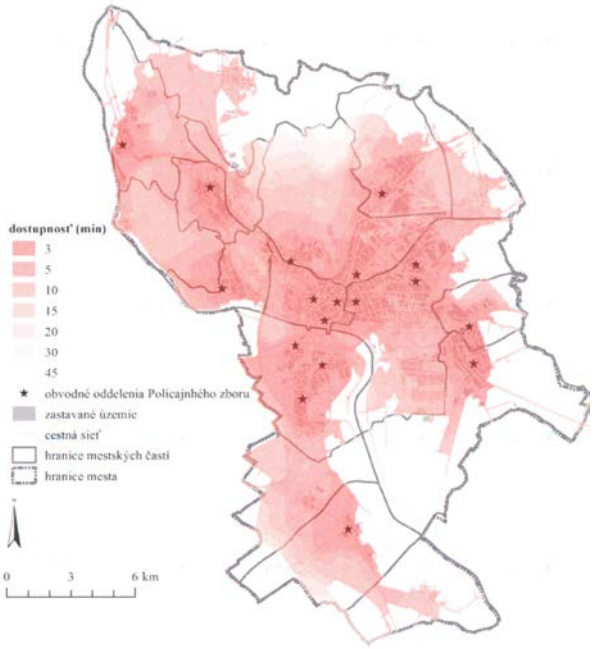
Technikou kartogramov plošne (priestorovo) vyjadrujeme zistenú dostupnosť. Ako príklad takejto metódy môžeme uviesť dostupnosť obyvateľov jednotlivých obcí do okresného mesta (Michniak 2003).



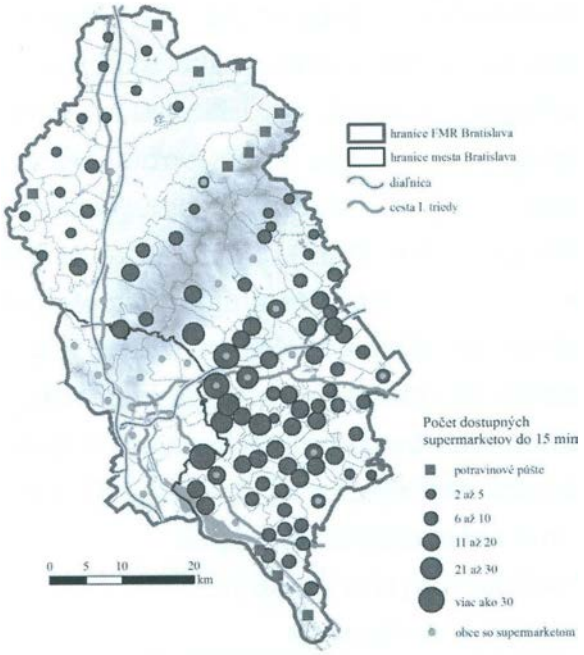
Mapa 1 Dostupnosť jednotlivých obcí do okresného mesta
Zdroj: Michniak 2003

Čím je intenzita farby väčšia, tým je dostupnosť zo stredu danej obce do okresného mesta horšia. Techniku kartogramov použil aj Križan (2007) pri regionálnych typoch urbanizačných obvodov vzhľadom na dostupnosť supermarketov a hypermartketov v Bratislave, ktoré boli hodnotené pomocou 8 mier dostupnosti a následne štandardizované do jednotlivých typov urbanistických obvodov.

Príkladom izochrónovej techniky zobrazovania dostupnosti je spracovanie dostupnosti obvodných oddelení policajných zborov na území mesta Bratislava (mapa 2).



Mapa 2 Dostupnosť obvodných oddelené PZ mesta Bratislava
Zdroj: Barlík, Križan a Tolmači 2014

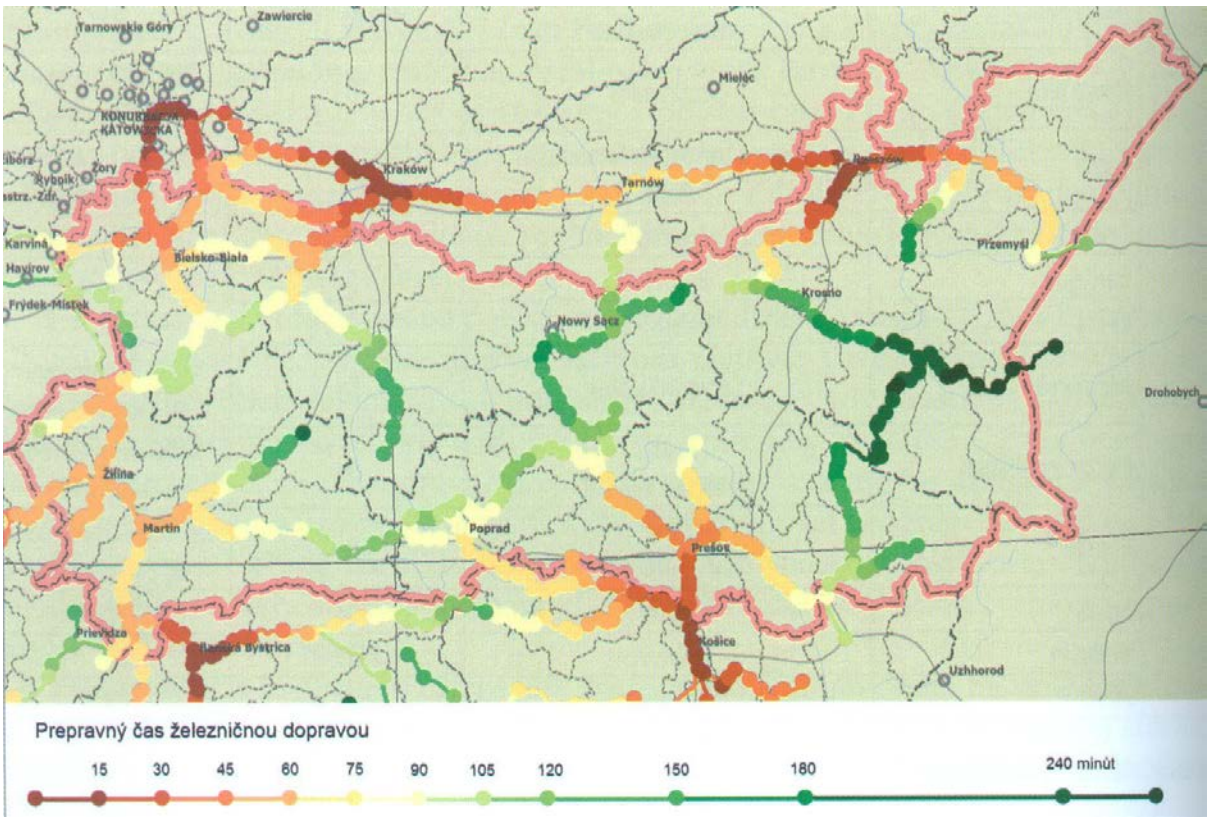


Mapa 3 Identifikácia potravinových púští vo FMR Bratislava
Zdroj: Križan, Tolmáči a Lauko 2008

Izochróna je čiara spájajúca body s rovnakou časovou vzdialenosťou od určitého miesta. V tomto prípade boli použité izochróny 3, 5, 10, 15, 20, 30 a 45 minút. Čím je intenzita farby menšia, tým je dostupnosť horšia. Časovú dostupnosť jednotlivých miest poľsko-slovenského pohraničia technikou izochrón použil vo svojej práci aj Wieckowski, Michniak (2012a).

Príkladom bodových techník je mapa Identifikácie potravinových púští vo funkčnom mestskom regióne Bratislava (Križan, Tolmáči a Lauko 2008) aplikáciou miery založenej na príležitostiach (mapa 3). Najmenším krúžkom sú označené obce, ktorých obyvatelia majú do 15 minút dostupné 2 až 5 supermarketov. Čím je krúžok väčší, tým je vyšší počet dostupných supermarketov v obci do 15 minút. Štvorčekom sú označené obce, v ktorých sa nenachádza žiaden supermarket (podľa Križana, Tolmáčiho a Lauka (2008) ide o takzvané potravinové púšte).

Lineárne (smerové) techniky sa používajú prevažne na znázorňovanie dopravnej dostupnosti. Výhodou tejto techniky je možnosť presného trasovania pozdĺž komunikácií a nevýhodou je problematické zobrazovanie hustých dopravných sietí s veľmi variabilnou intenzitou dopravy, a to najmä na mapách malých mierok, napr. Podhorský 2002a alebo Podhorský 2002b (Križan a Gurňák 2008). Lineárne (smerové) techniky môžu byť znázornené pomocou vektorových kartodiagramov (udávajú smer tokov priamočiaro —>), alebo stuhových kartodiagramov (smer tokov pozdĺž komunikácií). Ako príklad znázorňovania dostupnosti touto technikou si uvedieme Železničnú dostupnosť poľsko-slovenského pohraničia (Wieckowski, Michniak a kol. 2012a). Mapa znázorňuje časový prístup železničnou sieťou k poľsko-slovenskej hranici z vybraných centier ležiacich v susedstve územia pohraničia (Katovice, Krakov, Rzeszów, Trenčín, Banská Bystrica a Košice).



Obrázok 2 Železničná dostupnosť poľsko-slovenského pohraničia meraná na základe skutočného prepravného času v roku 2010 z vybraných centier ležiacich v susedstve územia pohraničia (Katovice, Krakov, Rzeszów, Trenčín, Banská Bystrica a Košice)
Zdroj: Wieckowski, Michniak a kol. 2012a

Cestovný ruch a problematika dostupnosti

Cestovný ruch je podľa Michniaka (2010) priestorový proces, kde sa na jednej strane nachádza zdrojová oblasť (predstavujúca lokalitu odkiaľ pochádzajú turisti), na druhej strane je oblasť realizácie cestovného ruchu (lokalita, ktorá je cieľom pre turistov). Medzi týmito miestami dochádza k tranzitu účastníkov cestovného ruchu. Geografia ponúka množstvo vhodných nástrojov na štúdium cestovného ruchu, ktorý kvôli svojmu charakteru môžeme označiť ako komplexný spoločenský fenomén. Jedným z nich je problematika dostupnosti, ktorá podľa Michniaka (2002, 2009, 2014), Križana a Tolmáčiho (2008), Križana a Gurňáka (2008) patrí medzi najvýznamnejšie, no najťažšie definované pojmy v humánnej geografii. Jednou zo základných úloh pri skúmaní dostupnosti lokality cestovného ruchu je výber spôsobu dopravy, resp. dopravného prostriedku použitého pri ceste. Takto je možné (v zmysle Michniaka 2013, 2014) rozlišovať dostupnosť verejnou hromadnou dopravou a dostupnosť individuálnou dopravou. V prípade hromadnej dopravy je to najmä dostupnosť autobusom, vlakom, lietadlom a loďou. Pri individuálnej doprave osôb možno uvažovať o dostupnosti osobným automobilom, motocyklom a bicyklom. Okrem týchto spôsobov dopravy má v cestovnom ruchu dôležitý význam aj pešia dostupnosť. Dopravná dostupnosť prostriedkami verejnej hromadnej dopravy je podľa Michniaka (2009) nesmierne dôležitou podmienkou pre udržateľný rozvoj turistických oblastí i jednotlivých stredísk rekreácie a cestovného ruchu. 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. Pri výbere strediska zahraničnými návštevníkmi môže dôležitú úlohu zohrať aj dostupnosť najbližšieho medzinárodného letiska. Pre efektívne fungovanie cestovného ruchu v určitom regióne je podľa Michniaka (2009) dôležité aj vzájomné dopravné prepojenie jednotlivých stredísk prostredníctvom verejnej dopravy, významnú úlohu má aj dostupnosť najbližšej autobusovej zastávky a železničnej stanice. S neustálym rozvojom automobilizmu rastie využívanie individuálnej automobilovej dopravy pri ceste do turisticky atraktívnych regiónov. 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 (Michniak 2009). Je zrejmé, že v dostupnosti jednotlivých stredísk individuálnou automobilovou dopravou sú menšie rozdiely ako v dostupnosti verejnou dopravou.

Záver

Okrem prírodných a kultúrno-historických lokalizačných predpokladov sú medzi jednotlivými regiónmi rozdiely aj z hľadiska materiálno-technickej základne, ktorá je predpokladom pre realizáciu cestovného ruchu. Jedným z významných faktorov rozvoja cestovného ruchu je aj priestorová dostupnosť regiónu. 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). V tomto článku sme sa stručne venovali vybraným grafickým a kartografickým metódam, ktoré sa najčastejšie používajú pri znázorňovaní dostupnosti. Medzi najčastejšie používané grafické metódy patrí technika spojitých uzlov, či technika štandardizovaných hodnôt rôznych mier dostupnosti, čím sa dajú výsledky medzi danými mierami porovnávať. Kartografické metódy sú vyjadrené pomocou techniky kartodiagramov, kartogramov, bodových, lineárnych (smerových) techník, alebo izochrónovej techniky. Záverom môžeme konštatovať, že dobrá dostupnosť regiónu tak prispieva k celkovej atraktivite územia z hľadiska jeho potenciálnych návštevníkov, naopak slabá dostupnosť regiónu môže viesť k nedostatočnému počtu turistov.

Tento článok odporúčal na publikovanie vo vedeckom časopise Mladá veda: Doc. Ing. Štefan Kireta, CSc.

Táto štúdia je jedným z výstupov riešenia výskumného grantu APVV SK-PL-0061-12 „Výskum súčasného stavu a možností marketingovej komunikácie významných náboženských kultúrnohistorických a pútnických miest v Prešovskom kraji a regióne Slaskie prostredníctvom internetových nástrojov s dôrazom na sociálne siete“.

Použitá literatúra

1. BARLÍK, P., F. KRIŽAN a L. TOLMAČI, 2014. *Analýza dostupnosti obvodných oddelení Policajného zboru aplikáciou nástrojov GIS: Prípadová štúdia mesta Bratislava* [online]. [cit. 2014-10-22]. Dostupné z: http://www.akademiapz.sk/sites/default/files/OVVP/PTP/2014/2/002%20BARL%C3%8DK,%20KRI%C5%BDAN,%20TOLM%C3%81%C4%8CI%20Anal%C3%BDza%20dostupnosti%20obvodn%C3%BDch%20oddelen%C3%AD%20PZ%20SR%20aplik%C3%A1ciou%20n%C3%A1strojov%20GIS-1.pdf
2. CIVÁŇ, M., J. NÉMETHOVÁ a A. KROGMANN, 2014. Aspekty dopravnej obslužnosti verejnou autobusovou dopravou vo vidieckych obciach okresu Nitra. Aspects of public bus transport service in rural municipalities in the district of Nitra. In: *Pernerś Contacts.* Roč. 9, č. 1, s. 27 – 40. ISSN 1801-674X.
3. CLARK, A. N., 1990. *The penguin dictionary of geography.* Harmondsworth: Penguin.
4. FERTAĽOVÁ (MITRÍKOVÁ), J. a P. VARGA, 2007. Application of the Huff´s probability model on selected large area retail units in Košice in the context of transformational changes in retail after 1989 in Slovakia. In: *Revija za geografijo,* Vol. 2-2, p. 63-72. ISSN 1854-665X.
5. FERTAĽOVÁ (MITRÍKOVÁ), J. a P. VARGA, 2008. The Huff´s Probability Model and its Application on Selected Large-Area Retail Units in Košice. In: *Acta Facultatis Studiorium Humanitatis et Naturae Universitatis Prešoviensis: Prírodné vedy: Folia Geographica* 12, roč. 47, č. 12, s. 77-88. ISSN 1336-6157.
6. GOODALL, B., 1987. *The Penguin dictionary of human geography.* Harmondsworth (Penguin).
7. GÚČIK, M., 2010. *Cestovný ruch. Úvod do štúdia*. Knižnica cestovného ruchu 15. Banská Bystrica:
8. Slovak- Swiss Tourism.
9. HOLEČEK, M., P. MARIOT a M. STŘÍDA, 2005. *Zeměpis cestovního ruchu. Učebnice pro hotelové a jiné střední školy. Príručka pro průvodce cestovního ruchu*. Praha: Nakladatelství České geografické společnosti. ISBN 80-86034-64-X.
10. KRIŽAN, F., 2007a. *Intraurbánna dostupnosť vybratých zariadení v Bratislave*. Dizertačná práca, Prírodovedecká fakulta Univerzity Komenského, Bratislava.
11. KRIŽAN, F., 2007b. Regionálna typológia územia Bratislavy na základe dostupnosti supermarketov a hypermarketov. In: *Geografický časopis*, Roč. 59, s. 373-385. ISSN 1335-1257.
12. KRIŽAN, F., L. TOLMÁČI, a V. LAUKO, 2007. Intraurbánna dostupnosť super- a hypermarketov v Bratislave. In: *10. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách.* Brno: Masarykova univerzita. s. 228-238.
13. KRIŽAN, F. a K. DANIELOVÁ, 2008. "Potravinové púšte" definované na základe merania dostupnosti -prípadová štúdia mesta Bratislava. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, Roč. 11, č. 3, s. 26-30. ISSN 1212-0855.
14. KRIŽAN, F. a D. GURŇÁK, 2008. Vybrané kartografické a grafické metódy znázorňovania dostupnosti. In: *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographic*a, Roč. 51, s. 71-81. ISBN 80-223-1372-6.
15. KRIŽAN, F. a L. TOLMÁČI, 2008. Meranie priestorovej dostupnosti. In: *Horizonty dopravy. s.* 6-10. ISSN 1210-0978.
16. KRIŽAN, F., L. TOLMÁČI, a V. LAUKO, 2008. Identifikácia "potravinových púští" na území mesta Bratislava aplikáciou mier dostupnosti. In: *Ekonomický časopis*. Roč. 56, s. 959-972. ISSN 0013-3035.
17. KRIŽAN, F. a V. LAUKO, 2014. *Geografia maloobchodu. Úvod do problematiky.* Bratislava: Univerzita Komenského. ISBN 978-80-223-3542-3.
18. KUNC, J., P. TONEV, B. FRANTÁL a Z. SZCZYRBA, 2012. Retail Gravity Models Shopping Habits anh Shopping Centres: The Case of the Brno Agglomeration (a Contribution to the Study of Daily Urban Systems) In: *Sociologický časopis.* Roč. 48, č. 5, s. 879 – 910. ISSN 0038-0288.
19. KUNC, J., J. MARYÁŠ, P. TONEV, B. FRANTÁL, T. SIWEK, M. HALÁS, P. KLAPKA, Z. SZCZYRBA a V. ZUSKÁČOVÁ, 2013. *Časoprostorové modely nákupního chování české populace.* 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita. ISBN 978-80-210-6020-3.
20. MARYÁŠ, J., J. KUNC, P. TONEV a Z. SZCZYRBA, 2014. Shopping and services related travel in the hinterland of Brno: changes from the socialist period to present. In: *Moravian Geographical Reports. Roč. 22, č. 3, s. 18 – 28. ISSN 1210-8812.*
21. MATUŠÍKOVÁ, D., 2013. *Základy cestovného ruchu pre manažérov: skriptá pre predmet Základy cestovného ruchu*. Prešov: Bookman. ISBN 978-80-89568-75-8.
22. MICHNIAK, D., 2002. *Dostupnosť ako geografická kategória a jej význam pri hodnotení územno-správneho členenia Slovenska.* Bratislava: Geografický ústav SAV. Dizertačná práca.
23. MICHNIAK, D., 2003. Dostupnosť okresných miest na Slovensku. In: *Geografický časopis,* Roč. 55, č.1, s.21-39. ISSN 1335-1257.
24. MICHNIAK, D., 2006. Pojem dostupnosti v geografii a vybrané prístupy k jej štúdiu. In: *Geografická revue*, Roč. 2, s. 724-741. ISSN 1336-7072.

25. MICHNIAK, D., 2009. Dostupnosť vybraných turistických stredísk v regióne Tatier. In: *Regionálne štruktúry ČR a SR: časové a priestorové zmeny*. Bratislava: Geografický ústav SAV. S. 44 – 49.
26. MICHNIAK, D., 2010. Vplyv dostupnosti na rozvoj cestovného ruchu vo vybraných regiónoch na Slovensku. In: *Geographia Cassoviensis*. Roč. 4, č. 1, s. 114 – 117. ISSN 1337-6748.
27. MICHNIAK, D., 2013. Niektoré možnosti analýzy dostupnosti v geografii maloobchodu. In: *Geographia Cassoviensis*. Roč. 7, č. 1, s. 94 – 99. ISSN 1337-6748.
28. MICHNIAK, D., 2014a. Vybrané prístupy k hodnoteniu dopravnej dostupnosti vo vzťahu k rozvoju cestovného ruchu. In: *Geografický časopis.* Roč. 66, č. 1, s. 21-38. ISSN 1335-1257.
29. MICHNIAK, D. a kol., 2014b. Analýza vplyvu investícií do cestnej infraštruktúry na rozvoj cestovného ruchu v poľsko-slovenskom pohraničí. In: *Ekonomický časopis.* Roč. 62, č. 5. ISSN 0013-3035.
30. MITRÍKOVÁ, J., 2008. *Geografické aspekty transformácie maloobchodu a nákupného správania sa na Slovensku : (prípadové štúdie z miest Prešov a Košice).* Geografické práce č. 14. Prešov: Prešovská univerzita v Prešove, Fakulta humanitných a prírodných vied. ISBN 978-80-8068-922-3.
31. MITRÍKOVÁ, J., 2014. *Mimoeurópske turistické destinácie (vybrané oblasti).* Prešov: Bookman. ISBN 978-80-8165-062-8.
32. PODHORSKÝ, F., 2002a. Cestná doprava. In: *Atlas krajiny Slovenskej republiky*. Bratislava: Ministerstvo životného prostredia SR; Banská Bystrica: Slovenská agentúra životného prostredia, s. 177. ISBN 80-88833-27-2.
33. PODHORSKÝ, F., 2002b. Osobná železničná doprava. In: *Atlas krajiny Slovenskej republiky*. Bratislava: Ministerstvo životného prostredia SR; Banská Bystrica: Slovenská agentúra životného prostredia, s. 178. ISBN 80-88833-27-2.
34. TOLMÁČI, L., 1998. Miery dostupnosti, koncepcia pojmu a teoretická báza. In: *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographic*a, Roč. 41, s. 175-191. ISBN 80-223-1372-6.
35. TOLMÁČI, L., 2002. *Dostupnosť miest Slovenska*. Bratislava: MAPA Slovakia.
36. TOLMÁČI, L. a F. KRIŽAN, 2004. Dostupnosť mesta – príkladová štúdia Galanta. In: *Geografie malých měst.* Brno: Ústav Geoniky ČAV.
37. TREMBOŠOVÁ, M. 2008a. Huffov model pravdepodobnosti výberu aplikovaný v obchodných centrách mesta Nitra. In: *Geografická revue*, č. 4, s. 448-459. ISSN 1336-7072.
38. TREMBOŠOVÁ, M. 2008b. Intraurbánne spádové oblasti maloobchodnej vybavenosti mesta Nitra v roku 2008. In: *Geografické štúdie.* Roč. 13, č. 2, s. 93 – 109. ISSN 1335-9445.
39. TREMBOŠOVÁ, M. 2012. *Geografické aspekty maloobchodnej siete mesta Nitra*. Nitra: Univerzita Konštantína Filozofa. ISBN 978-80-558-0105-6.
40. WIĘCKOWSKI, M., D. MICHNIAK, M. BEDNAREK-SYCZEPAŃSKA, B. CHRENKA, V. IRA, T. KOMORNICKI, P. ROSIK, M. STĘPNIAK, V. SZÉKELY, P. ŚLESZYŃSKI, D. ŚWIĄTEK a R. WIŚNIEWSKI, 2012a. *Poľsko-slovenské pohraničie z hľadiska dopravnej dostupnosti a rozvoja cestovného ruchu.* Varšava: Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polska Akademia Nauk a Bratislava: Geografický ústav Slovenskej akadémie vied. ISBN 978-83-61590-93-4.
41. WIĘCKOWSKI, M., D. MICHNIAK, B. CHRENKA, V. IRA, T. KOMORNICKI, P. ROSIK, V. SZÉKELY, P. ŚLESZYŃSKI a R. WIŚNIEWSKI, 2012b. *Možnosti zlepšenia dostupnosti a rozvoja cestovného ruchu v poľsko-slovenskom pohraničí – námety, odporúčania a dobré príklady*. Varšava: Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polska Akademia Nauk a Bratislava: Geografický ústav Slovenskej akadémie vied. ISBN 978-83-61590-84-2.