

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
OBCHODNÁ FAKULTA

Evidenčné číslo: 102003/I/2024/36124048423271428

NADMERNÝ CESTOVNÝ RUCH A MOŽNOSTI JEHO
MANAŽMENTU

PRÍPADOVÁ ŠTÚDIA PRAHY

Diplomová práca

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
OBCHODNÁ FAKULTA

NADMERNÝ CESTOVNÝ RUCH A MOŽNOSTI JEHO
MANAŽMENTU

PRÍPADOVÁ ŠTÚDIA PRAHY

Diplomová práca

Študijný program: manažment cestovného ruchu

Študijný odbor: ekonómia a manažment

Školiace pracovisko: katedra cestovného ruchu

Vedúci záverečnej práce: doc. RNDr. Matlovičová, Kvetoslava, PhD.

Čestné vyhlásenie

Čestne vyhlasujem, že záverečnú prácu som vypracovala samostatne, a že som uviedla všetku použitú literatúru.

Dátum:

.....

Ivana Rášová

Pod'akovanie

Týmto by som chcela poďakovať svojej školiteľke doc. RNDr. Kvetoslave Matlovičovej, PhD. za jej profesionálne vedenie pri písaní práce a za jej cenné rady.

ABSTRAKT

RÁŠOVÁ, Ivana: *Nadmerný cestovný ruch a možnosti jeho manažmentu. Prípadová štúdia Prahy*. - Ekonomická univerzita v Bratislave. Obchodná fakulta; katedra cestovného ruchu. – Vedúci záverečnej práce: doc. RNDr. Kvetoslava Matlovičová, PhD. – Bratislava: OF EU, 2024, 90 s.

Hlavným cieľom diplomovej práce je preskúmať dopady rozvoja cestovného ruchu v Prahe 1 na rezidentov a navrhnúť odporúčania na riešenie identifikovaných problémových oblastí. Teoretická časť práce vymedzuje fenomén nadmerného cestovného ruchu, príčiny a dôsledky z pohľadu udržateľnosti rozvoja ako aj možnosti jeho merania a manažmentu na vybraných príkladoch Európskych metropol. Empirický výskum je zameraný na skúmanie nadmerného cestovného ruchu v meste Praha, osobitne na percepciu cestovného ruchu obyvateľmi mestskej časti Praha 1 na základe primárnych dát z vlastného prieskumu formou online ankety. S ohľadom na získané výsledky hodnotíme aktuálne strategické plánovacie dokumenty a ich ciele dosiahnuť udržateľný rozvoj cestovného ruchu v hlavnom meste Českej republiky. Na základe verejne dostupných štatistických údajov skúmame intenzitu a hustotu cestovného ruchu vo vybraných správnych obvodoch Prahy, ktoré sú doplnené o defertovú funkciu. Hodnoty uvedených indikátorov sú porovnávané v období pred pandémiou covid-19 v roku 2019 a v roku 2022. Výsledky skúmania ukazujú, že cestovný ruch v Prahe je rozložený značne nerovnomerne, s nadmernou koncentráciou turistov v centre mesta (správny obvod Praha 1). Naše skúmanie ukázalo, že postoj rezidentov k cestovnému ruchu a turistom v Prahe 1 sa približuje iritačnej fáze 3 Doxeyoho iritačného indexu - dosahuje hodnotu 2,98, čo znamená, že miestni obyvatelia si začínajú uvedomovať negatívne dopady cestovného ruchu a turisti im prekážajú. V závere práce sumarizujeme hlavné faktory, ktoré prispievajú k nadmernému cestovnému ruchu v Prahe a súčasne uvádzame aj odporúčania pre aktérov destinačného manažmentu na zmiernenie dopadov vyplývajúcich z nerovnomerného rozvoja cestovného ruchu v meste.

Kľúčové slová:

nadmerný cestovný ruch, udržateľnosť, destinačný manažment, Praha.

ABSTRACT

RÁŠOVÁ, Ivana: *Overtourism and its management options. The case study of Prague.* - University of Economics in Bratislava. Faculty of Commerce; department of tourism. – Thesis supervisor: doc. RNDr. Kvetoslava Matlovičová, PhD. – Bratislava: OF EU, 2024, 90 p.

The main goal of the thesis is to examine the impact of the development of tourism in Prague 1 on the residents and propose recommendations for solving the identified problem areas. The theoretical framework of the thesis defines the phenomenon of excessive tourism, its causes and consequences from the point of view of the sustainability of development as well as the possibilities of its measurement and management on selected examples of European metropolises. Empirical research is focused on the investigation of excessive tourism in the city of Prague, in particular on the perception of tourism by residents of the Prague 1 district based on primary data from their own research in the form of an online survey. With regard to the obtained results, we evaluate the current strategic planning documents and their goals to achieve sustainable development of tourism in the capital of the Czech Republic. Based on publicly available statistical data, we examine the intensity and density of tourism in selected administrative districts of Prague, which are supplemented by a defert tourist function index. The values of the mentioned indicators are compared in the period before the covid-19 pandemic in 2019 and in 2022. The results of the study show that tourism in Prague is distributed very unevenly, with an excessive concentration of tourists in the city center (administrative district Prague 1). Our research showed that the attitude of residents towards tourism and tourists in Prague 1 is approaching irritation phase 3 of Doxey's irritation index - reaching a value of 2.98, which means that local residents are beginning to realize the negative impacts of tourism and tourists are disturbing them. At the end of the work, we summarize the main factors that contribute to excessive tourism in Prague, and at the same time we also present recommendations for destination management actors to mitigate the impacts resulting from the uneven development of tourism in the city.

Key words:

overtourism, sustainabilty, destination management, Prague.

OBSAH

Úvod	11
1 Súčasný stav riešenej problematiky doma i v zahraničí	13
1.1 Nadmerný cestovný ruch.....	13
1.1.1 Príčiny vzniku nadmerného cestovného ruchu.....	15
1.1.2 Dôsledky nadmerného cestovného ruchu	17
1.2 Udržateľný rozvoj turistickej destinácie	21
1.2.1 Indikátory merania udržateľnosti destinácie	22
1.3 Destinačný manažment	24
1.3.1 Životný cyklus destinácie	26
1.3.2 Možnosti merania nadmerného cestovného ruchu v destinácii	28
1.3.3 Možnosti manažmentu nadmerného cestovného ruchu v destinácii	31
1.4 Európske mestá zasiahnuté nadmerným cestovným ruchom.....	33
2 Ciele práce a metódy skúmania	36
2.1 Zdroje dát a metodika práce	37
3 Nadmerný cestovný ruch v Prahe 1	43
3.1 Charakteristika cieľového miesta.....	43
3.2 Politika rozvoja cestovného ruchu v Prahe	45
3.3 Indikátory nadmerného cestovného ruchu	48
3.4 Percepčia cestovného ruchu rezidentmi Prahy 1.....	55
3.4.1 Postoj respondentov k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 podľa sociodemografických charakteristík.....	60
3.4.2 Rozdiely v postojoch respondentov - testovanie hypotéz	64
4 Diskusia a odporúčania pre prax	70
Záver	75
Zoznam použitej literatúry	77
Prílohy	90

Zoznam grafov

Graf č. 1: Počet medzinárodných turistov (v miliónoch).....	14
Graf č. 2: Návštevnosť hlavných turistických atrakcií Prahy v roku 2022.....	44
Graf č. 3: Top 10 turistických atrakcií v Prahe podľa Tripadvisoru na základe recenzií (stav k 13.2.2024, v tis.).....	45
Graf č. 4: Vývoj defertovej turistickej funkcie v Prahe a mestskej časti Praha 1 (2012-2022)	51
Graf č. 5: Vývoj počtu návštevníkov hromadných ubytovacích zariadení v Prahe 1 (v miliónoch).....	52
Graf č. 6: Počet rezervovaných nocí cez online ubytovacie platformy (v mil.)	54
Graf č. 7: Odpovede z prieskumu znázornené pomocou sémantického diferenciálu	59
Graf č. 8: Postoj respondentov k <i>podpore zvyšovania počtu turistov a k ďalšiemu rozvoju CR v Prahe 1</i> podľa pohlavia (1 - úplný nesúhlas, 5 - úplný súhlas)	60
Graf č. 9: Postoj respondentov Prahy 1 k tvrdeniu, že <i>cestovný ruch prispieva k zvyšovaniu ich životnej úrovne</i> podľa veku (1 - úplný nesúhlas, 5 - úplný súhlas).....	62
Graf č. 10: Postoj respondentov k tvrdeniu, že <i>CR v Prahe 1 prináša rozširovanie rekreačných možností aj pre miestnych obyvateľov</i> (nové športoviská, detské ihriská, kúpaliská a pod.) (1 - úplný nesúhlas, 5 - úplný súhlas).....	63
Graf č. 11: Postoj respondentov k tvrdeniu že <i>CR Prahe 1 prispieva k ich príjmom</i> podľa toho či majú (áno) alebo nemajú (nie) skúsenosť s prácou v CR alebo ho študovali (1 - úplný nesúhlas, 5 - úplný súhlas)	64

Zoznam tabuliek

Tabuľka č. 1: Možnosti merania nadmerného cestovného ruchu pomocou intenzity	29
Tabuľka č. 2: Demarketingové nástroje.....	33
Tabuľka č. 3: Tematické zameranie overovaných tvrdení v prieskume (2023)	41
Tabuľka č. 4: Štruktúra vzorky	42
Tabuľka č. 5: Hustota a intenzita cestovného ruchu vo vybraných správnych obvodoch Prahy za rok 2019	49
Tabuľka č. 6: Hustota a intenzita cestovného ruchu vo vybraných správnych obvodoch Prahy za rok 2022	49
Tabuľka č. 7: Štatistiky cestovného ruchu v Prahe 1.....	52
Tabuľka č. 8: Výsledky prieskumu – podľa vplyvov cestovného ruchu na rezidentov	55

Tabuľka č. 9: Základne štatistické charakteristiky súboru získaných dát (z prieskumu 23.1.2023 do 25.2.2023)	57
Tabuľka č. 10: Postoj respondentov k podpore zvyšovania počtu turistov a k ďalšiemu rozvoju CR v Prahe 1 podľa pohlavia a veku (1 - úplný nesúhlas, 5 - úplný súhlas)	61
Tabuľka č. 11: Súhlas respondentov s tvrdením, že cestovný ruch zvyšuje ich životnú úroveň podľa pohlavia a veku (1 - úplný nesúhlas, 5 - úplný súhlas)	62
Tabuľka č. 12: Kalkulácia hodnoty chí-kvadrátu (skúsenosť s CR).....	65
Tabuľka č. 13: Kalkulácia hodnoty chí-kvadrátu (vek).....	66
Tabuľka č. 14: Kalkulácia hodnoty chí-kvadrátu (pohlavie).....	67
Tabuľka č. 15: Kalkulácia hodnoty chí-kvadrátu (vzdelanie)	68

Zoznam ilustrácií

Obrázok č. 1: Tri piliere udržateľnosti.....	22
Obrázok č. 2: Životný cyklus destinácie.....	26
Obrázok č. 3: Intenzita cestovného ruchu podľa správnych obvodov v roku 2019.....	50
Obrázok č. 4: Hustota cestovného ruchu podľa správnych obvodov v roku 2019.....	50
Obrázok č. 5: Rozmiestnenie Airbnb bytov v Prahe (stav k decembru 2023).....	54

Úvod

Odvetvie cestovného ruchu sa stáva dôležitou súčasťou ekonomík krajín, v niektorých viac a v niektorých menej. Existujú krajiny, ktorých vysokú časť príjmov a hrubého domáceho produktu tvorí práve cestovný ruch. Rok 2019 patril medzi rekordné pokiaľ ide o hodnoty objemu počtu turistov a ich výdavkov. Následná pandémia Covid-19, ako aj dopady ďalších kríz (najmä energetická a ďalšie dôsledky vojny na Ukrajine) spôsobili výrazný pokles výkonnosti odvetvia. Ako sa ukazuje, išlo o dočasný stav, pretože aktuálne dopyt po službách cestovného ruchu rastie. Túžba cestovať a snaha vynahradiť si zameškané počas pandémie sa zdá byť nateraz silnejšia ako obavy u neistej budúcnosti, čo je pravdepodobne hlavným dôvodom optimizmu pri predpovedaní budúcich trendov vo vývoji počtu turistov v mnohých destináciách po celom svete. Ako príklad v tejto súvislosti môžeme uviesť nedávno medializovaný príklad centra Benátok, ktoré očakáva veľký nápor turistov v tomto roku, preto prijíma regulačné opatrenia (systém spoplatneného vstupu) s cieľom dosiahnuť zníženie počtu jednodenných turistov (České noviny, 2024).

Nadmerné množstvo turistov znižuje kvalitu zážitku z destinácie. Práve krajiny a mestá, pre ktoré je cestovný ruch dôležitým zdrojom príjmov, predstavuje nadmerný cestovný ruch častý problém. Jeho negatívne dôsledky sa môžu prejavovať vo viacerých rovinách, napríklad v oblasti zhoršenia životného prostredia, kvality života miestnych obyvateľov, ale aj kvality zážitkov samotných turistov. Bez premysleného manažmentu rozvoja cestovného ruchu v destináciách môže tento problém vyústiť až do situácie, keď sú už environmentálne a/alebo sociokultúrne dôsledky nezvratné. Snaha o dosiahnutie udržateľného rozvoja cestovného ruchu sa tak postupne dostáva do centra pozornosti stále početnejších skupín stakeholderov, ale aj širokej verejnosti, čím sa stáva jedným z kľúčových cieľov destinačných manažmentov. Tie reagujú na rastúci tlak najmä zo strany rezidentov, ktorých sa jeho rozvoj priamo alebo nepriamo dotýka a na potrebu hľadania a predchádzania riešení problémov spojených s nadmerným cestovným ruchom rôznym spôsobom, často s vysokou mierou kreativity. Ich prístupy môžu poslúžiť ako cenné inšpirácie pre iné územia a záujmové skupiny, ktoré ich reprezentujú.

Uvedenej problematike sa podrobnejšie venujeme v úvodnej časti práce, kde skúmame otázky spojené s vymedzením fenoménu nadmerného cestovného ruchu, ako aj možné prístupy jeho riadenia vo vybraných európskych mestách. Následne sme na príklade Prahy 1, skúmali postoje obyvateľov tejto mestskej časti k rozvoju cestovného ruchu. Ide

o územie, ktoré generuje viac ako 60% hrubého domáceho produktu z cestovného ruchu Českej Republiky, čím sa radí medzi najintenzívnejšie navštevované turistické destinácie v Českej republike. Zamerali sme sa na percepciu možných negatívnych dopadov nadmerného cestovného ruchu v historickom centre mesta, ako aj na preskúmanie prístupov k jeho manažmentu (plánovanie a regulačné opatrenia na zmiernenie na prostredie a jeho obyvateľov). Na základe výsledkov skúmania a vlastného prieskumu, formulujeme v závere práce súbor odporúčaní pre budúci udržateľný rozvoj cestovného ruchu v destinácii Praha 1.

1 Súčasný stav riešenej problematiky doma i v zahraničí

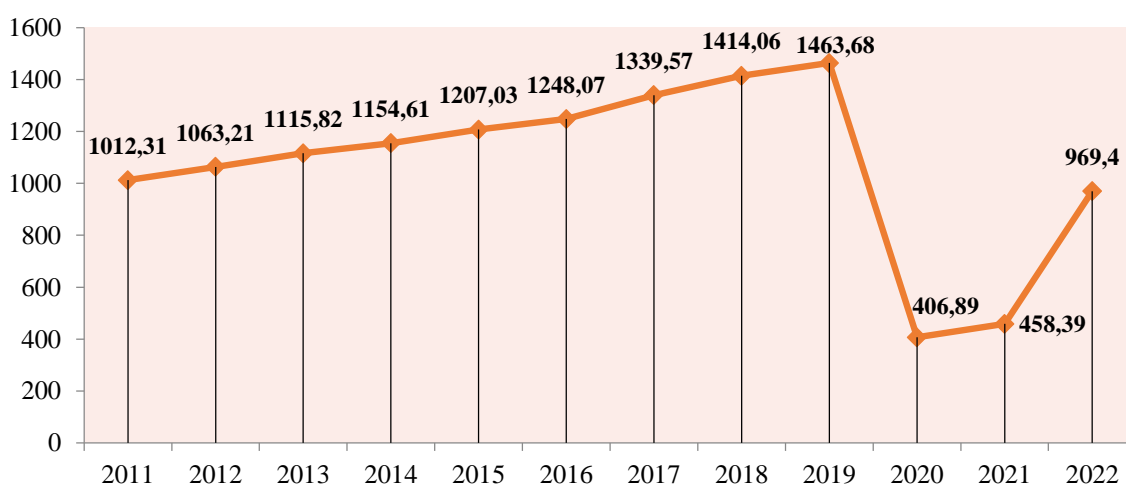
Postupný rast životnej úrovne obyvateľov po celom svete, rozvoj dopravnej infraštruktúry a zmeny v spôsobe života sú len niektoré z početných faktorov, ktoré spoločne prispievajú k rastu cestovného ruchu a počtu turistov, najmä v populárnych destináciách (napr. Sarpong et al., 2020). Cestovanie je pre obyvateľov rozvinutých krajín stále dostupnejšie a zapája sa do neho stále viac obyvateľov a to aj napriek otrasom, ktorými prešlo odvetvie v posledných rokoch najmä pandémie Covid-19, energetické kríza). Súčasný stav ukazuje, že krajiny a ich ekonomiky sa postupne vracajú do stavu z pred roka 2020 (UNWTO, 2023). To poukazuje na vysokú mieru odolnosti a životaschopnosti odvetvia cestovného ruchu.

1.1 Nadmerný cestovný ruch

Uvedený rast je na jednej strane dobrou správou pre krajiny, v ktorých ekonomikách tvorí cestovný ruch dôležitú súčasť ich príjmov, ale súčasne je to aj varovný signál pre tie destinácie, ktoré dlhodobo bojujú s nadmerným cestovným ruchom.

Z grafu č. 1 je zrejmé, že počet medzinárodných turistov celosvetovo mal do roku 2019 rastúcu tendenciu. Kým v roku 2019 dosahoval cestovný ruch jednoznačne najvyššie hodnoty, v roku 2020 poklesol až o 72%. UNWTO (2023) odhaduje, že v prvom štvrtroku 2023 dosiahol príchod medzinárodných turistov úroveň 80% v porovnaní s rovnakým obdobím v roku 2019, pričom niektoré destinácie dosiahli 100% (napr. Blízky východ prekročil túto úroveň dokonca prekročil o 15%; UNWTO 2023). V ďalších rokoch sa podľa rovnakého zdroja očakáva pokračujúci rast a ďalšie zvyšovanie objemu medzinárodného cestovného ruchu.

Graf č. 1: Počet medzinárodných turistov (v miliónoch)



Zdroj: vlastné spracovanie podľa UNWTO, 2023

Na základe posledných rokov je možné podľa viacerých autorov očakávať (napr. Croce, 2018), že aj budúce krízy budú zasahovať do rozvoja cestovného ruchu a spomaľovať jeho rozvoj, ale z dlhodobého hľadiska bude celkovo trend rastúci. Cestovný ruch je pre mnohé krajiny rozhodujúcou hnacou silou ekonomiky v krajinách (Croce, 2018). V týchto prípadoch môže dosahovať jeho každoročný podiel na hrubom domácom produkte (HDP) až takmer jednu štvrtinu. Jednou z krajín závislých na cestovnom ruchu je Chorvátsko, kde sa cestovný ruch podľa World Travel and Tourism Council v roku 2019 podieľal až 25,6% na HDP krajiny, pričom priemer Európskej únie je 9,6% (WTTC, 2023).

Ako ukazuje zmienený príklad Chorvátska, ale aj iných početných turistických destinácií po celom svete, cestovný ruch je zdrojom cenných príjmov pre územia. Jeho rozvoj je všestranne podporovaný v snahe zvyšovať objem prichádzajúcich turistov a všestranné benefity pre všetky zapojené subjekty. Jednostranné zameranie len na ekonomické aspekty, spolu s podceňovaním premysleného riadenia rozvoja cestovného ruchu zohľadňujúceho dôsledky aj na ostatné prírodné a sociokultúrne atribúty prostredia, môže z dlhodobého hľadiska spôsobiť destináciám početné problémy. Ich neriešenie totiž často vedie k poškodeniu, nielen prírodných či kultúrnych atraktivít, ale môže vyvolať aj sociokultúrne problémy. V takýchto prípadoch, keď miera rozvoja cestovného ruchu prekročila únosnú kapacitu územia, hovoríme o nadmernom cestovnom ruchu. Ide o opak zodpovedného cestovného ruchu, teda premysleného plánovania rozvoja území, „ktoré využívajú cestovný ruch na vytváranie lepších miest pre život a lepších miest na návštevu.“ (Kuščer, 2019).

Nadmerný cestovný ruch je dnes považovaný za globálny problém a niektoré turistické destinácie mu čelia dlhodobo. Tento fenomén sa spája najmä s počtom turistov, typom a časovým rámcom ich návštevy a únosnou kapacitou destinácie (Vagena, 2021). Vyznačuje sa nadmerným množstvom turistov v turistických destináciách, čo vyúsťuje v rôzne negatívne dopady na životné prostredie a miestnu komunitu (Dodds & Butler, 2019). Podľa UNWTO (2018) môže byť nadmerný cestovný ruch definovaný ako „*vplyv cestovného ruchu na destináciu alebo jej časti, ktorý nadmerne negatívne ovplyvňuje vnímanú kvalitu života občanov a/alebo kvalitu zážitkov návštevníkov*“. Nadmerným cestovným ruchom môžu byť ovplyvnené nielen prvky prírodného a urbánneho prostredia, ale aj rôzne zainteresované strany, najmä obyvatelia, turisti alebo podniky. Niektoré destinácie sú ovplyvnené množstvom turistov do takej miery, že strácajú svoje primárne funkcie a príťažlivosť (Vagena, 2021). Dochádza tak k situácii, ktorú označujeme ako turistická pasca „tourist trap“.

Séraphin a kolektív v svojej práci *Overtourism: Causes, Implications and Solutions* (2020) poukazuje na nerovnomernosť v rozvoji cestovného ruchu. Na jednej strane sú menej známe destinácie, ktoré sa musia snažiť zvýšiť a udržať svoj podiel na trhu, zatiaľ čo na druhej strane existujú vysoko populárne destinácie, ktorých podiel na trhu narastá aj napriek tomu, že nadmerná spotreba znižuje kvalitu života ich obyvateľov a pre turistov vytvára horší zážitok z destinácie. Výzvou pre destinácie je nájsť balans medzi nadmerným cestovným ruchom a nedostatočne rozvinutým cestovným ruchom. Podrozvinutý cestovný ruch je možno považovať za jeden z vedľajších efektov nadmerného cestovného ruchu destinácií, ktoré snahou o zvýšenie návštevnosti nemusia dosiahnuť zamýšľané ekonomické benefity, keďže meranie výkonnosti na základe objemu návštevníkov nemusí nevyhnutne znamenať aj zvýšenie príjmov z cestovného ruchu.

1.1.1 Príčiny vzniku nadmerného cestovného ruchu

Cestovný ruch má v dôsledku globálne zvyšujúceho sa dopytu po cestovaní, rastúcu tendenciu. Medzi hlavné faktory, ktoré prispievajú k rastu dopytu po cestovaní a v niektorých prípadoch aj k problémom s nadmerným cestovným ruchom, patria technologický rozvoj a digitalizácia. Platformy zdieľanej ekonomiky ako napr. *Airbnb* zvýšili kapacitné možnosti dostupného ubytovania, najmä v centrách miest a v blízkosti žiadaných turistických atrakcií (Pechlaner et al., 2020). Zdieľaná ekonomika funguje na princípe využívania voľnej kapacity - nevyužívaného aktíva majiteľmi, v tomto prípade

ubytovacích kapacít, spotrebiteľmi, ktorí aktívum krátkodobo využívajú, ale nechcú si ho priamo kúpiť do osobného vlastníctva (Pelech, 2023). Ubytovanie môže byť zdieľané, napríklad v prípadoch, kedy je majiteľ odcestovaný a dočasne poskytne svoj byt niekomu, kto v tom čase ubytovanie hľadá, alebo keď má majiteľ izbu navyše, ktorú nevyužíva. Majiteľ vďaka tomu efektívne využíva kapacitu svojej nehnuteľnosti. Zdieľané platformy a celkovo rezervácia ubytovania funguje prostredníctvom aplikácií a online platforiem, ktoré zjednodušili a zrýchlili prístup turistov k destináciám.

Pokrok v technológiách vytvoril zmeny v dopyte po cestovaní a v potrebách turistov. Digitálne nástroje slúžia zákazníkom od vyhľadávania ubytovania, cez vyhľadávanie a organizáciu spievodných aktivít v rámci pobytu až po vyhľadávanie užitočných informácií, tipov a písanie recenzií. Bourliataux-Lajoinie a kolektív (2019) tvrdí, že *„Hlavným príjemcom týchto aplikácií je turista, ktorý plánuje navštíviť mesto v priebehu niekoľkých hodín, má málo času a potrebuje produkt ponúkajúci trasu so sprievodcom, ktorú možno ľahko konzultovať a prehľadávať.“* Takýchto turistov, ktorí dlhodobo a v nadmerných počtoch navštevujú destináciu len kvôli najpopulárnejším pamiatkam a turistickým atrakciám, časom začnú miestni obyvatelia, ktorým spôsobujú zhoršenie kvality života, vnímať negatívne.

Značnú úlohu v cestovaní v tejto digitálnej dobe zohrávajú sociálne siete. Instagram, Tiktok alebo Pinterest, ktoré podporujú cestovanie do konkrétnych destinácií a ovplyvňujú správanie turistov v nich. V príspevkoch a videách ľudia zobrazujú *„najlepšie miesta na návštevu“*, v ktorých sa následne koncentruje dopyt (Gretzel, 2019). Dnes je pre ľudí a špeciálne pre cestovateľov dôležité byť videný a mať pozitívne reakcie na sociálnych sieťach. Takzvaný „instagramový efekt“ spôsobuje v destináciách určité problémy. V dôsledku neho sa turisti často koncentrujú len na istých miestach, čo vedie k zhoršenému turistickému zážitku. Koncept cestovania sa postupne mení. Dnes ľudom už nestačí iba bohatý zážitok z destinácie, ale stále dôležitejšie je zachytiť daný moment na fotke, ktorá následne poslúži ako prostriedok získania úspechu a uznania po vzore fotografií, zverejnených v online prostredí najmä populárnych sociálnych sietí, ktoré nasledovali až do miesta ich vzniku (Ozturk & Hancer, 2022). V konečnom dôsledku zverejňovanie snímok na sociálnych sieťach je považované za veľmi efektívny a lacný spôsob marketingovej komunikácie, ktorá účinne stimuluje záujem a túžbu navštíviť dané miesto a zverejniť svoju „trofej“ v online komunite aj napriek tomu, že kvalita turistického zážitku nemusí vždy zodpovedať zobrazenej realite (Honey & Frenkiel, 2021).

Ďalším populárnym trendom v cestovnom ruchu je dopyt po autentickom zážitku. S cieľom zvýšiť atraktivitu ponuky, ale aj z dôvodu vyhnúť sa preplneným turistickým atrakciám a predraženým reštauráciám, organizátori dovoleníek integrujú do itinerárov ponúkaných zájazdov aj návštevu miest kde, žijú miestne komunity, a kde môžu turisti zažiť typickú miestnu kultúru (Pechlaner et al., 2020). Neustále rastúci počet návštevníkov však v konečnom dôsledku takýmto lokalitám škodí. Dochádza tak k situácii, že nadmerná prítomnosť turistov v lokalitách, ktoré boli primárne využívané miestnymi obyvateľmi aby sa vyhli turistom, vedie k početným zmenám v ich správaní a v konečnom dôsledku k strate autenticity ich kultúry (Pechlaner et al., 2020).

Rozmach lacnej leteckej prepravy a jej dostupnosť pre omnoho širšie skupiny cestovateľov, ktoré ju dovtedy nevyužívali, je jedným z ďalších faktorov, ktoré prispeli k nadmernému cestovnému ruchu. Letecká preprava je aktuálne najrýchlejší spôsob prepravy a mnohokrát aj najlacnejší (Goodwin, 2017). Fenomén nízkonákladových leteckých spoločností, ponúkajúcich lacné priame lety tak prispel k zmenám v spotrebiteľskom správaní. Objavila sa tendencia častejšieho cestovania na kratšie dovolenky, čo spolu s rozšírením ponuky leteckých spojení (najmä priamych letov do početných metropol, alebo aj ponuky tzv. „city breaks“) prispelo k nárastu a neúmerným koncentráciám turistov v mnohých mestách (Goodwin, 2017).

1.1.2 Dôsledky nadmerného cestovného ruchu

Ako sme uviedli vyššie, sektor cestovného ruchu je vnímaný v mnohých ohľadoch pozitívne ako dôležitý zdroj príjmov a významný prispievateľ k hrubému domácomu produktu (HDP) v mnohých krajinách. Významne prispieva k tvorbe pracovných miest - priamo, ale aj nepriamo v zariadeniach, ktoré súvisia s cestovným ruchom (napr. dodávatelia služieb). Dokazujú to aj štatistické údaje, podľa ktorých v r. 2023 celosvetovo cestovný ruch vygeneroval približne 9,2% HDP a 320 miliónov (9,6%) pracovných miest (WTTC, 2023). Zohráva tak dôležitú úlohu pri zmierňovaní chudoby, zvyšovaní distribúcie príjmov, vytváraní dodatočného dopytu po tovaroch a službách, poskytovaní dodatočných daňových príjmov a devízových rezerv pre vlády. Všetky tieto pozitívne faktory vplývajú na hospodársky rozvoj krajiny (Taizen et al., 2019). Cestovný ruch má však pre krajiny aj neekonomické prínosy. Prispieva napríklad k udržiavaniu miestnych kultúrnych tradícií, resp. zo strany návštevníkov k poznávaniu odlišných kultúr a tradícií, čo vedie ku zvyšovaniu vzájomnej tolerancii a rešpektu.

Čím je rozvoj cestovného ruchu v destináciách intenzívnejší, tým viac jeho aktivity ovplyvňujú okolité prostredie. Napriek nepochybniteľným prínosom cestovného ruchu, sa v spojitosti s nadmerným cestovným ruchom v určitých lokalitách čoraz častejšie spomínajú aj jeho negatívne efekty. Množstvo turistov bolo spočiatku indikátorom obľúbenosti destinácie, no postupne sa začala prejavovať aj jeho odvrátená stránka - negatívny vplyv na výsledný zážitok a v konečnom dôsledku aj na imidž destinácie a zníženie šance jej opätovnej návštevy zo strany turistov (Szromek, 2019). Inými slovami negatívne vplyvy sa neprejavujú len na životnom prostredí, ale časom ich pociťujú aj miestne komunity a pri ich dlhodobom ignorovaní môžu viesť až k zníženiu kvality turistického zážitku, poškodeniu alebo aj k zničeniu turistického atrakcie a následnému zániku destinácie.

a) Sociokultúrne dopady rozvoja cestovného ruchu na prostredie

Sociokultúrne prostredie zahŕňa lokálnu komunitu, čiže rezidentov, a miestne kultúrne dedičstvo. Sociokultúrne vplyvy rozvoja cestovného ruchu sú menej zreteľné a dajú sa ťažšie merať. Prejavujú sa najmä v mestách, ktoré sú intenzívne navštevované turistami v rámci kultúrneho cestovného ruchu (napr. aj tzv. *city breaks*).

Podľa UNWTO (2018) zohráva kultúrny cestovný ruch hlavnú úlohu v globálnom cestovnom ruchu. Kultúrne dedičstvo miest však priťahuje príliš veľké množstvo turistov a vznikajú tak problémy. Častým problémom je parkovanie v historických centrách, podráždenie domácich obyvateľov kvôli správaniu sa turistov, rastúce životné náklady miestnych obyvateľov, poškodzovanie či opotrebovanie kultúrneho dedičstva a následne aj nespokojnosť návštevníkov (Adie et al., 2020).

Turistická iritácia sa vzťahuje na vzťah medzi obyvateľmi a turistami. Obyvatelia pociťujú averziu voči turistom, pretože ich nadmerná koncentrácia ľudí znižuje kvalitu ich života. Obyvatelia aj turisti vnímajú stratu autenticity, keďže podniky vytvorené pre turistov vytlačujú tie tradičné (Diaz-Parra & Jover, 2021). Tovary a služby, ktoré boli kedysi vytvorené pre miestnu spotrebu, sa orientujú na trh cestovného ruchu (tzv. komodifikácia územia). Komodifikácia ničí autenticnosť miestnych kultúrnych produktov a vedie k falošným zážitkom vytvoreným špeciálne pre turistov. Strata autenticity má v konečnom dôsledku negatívny vplyv nie len na hosťiteľskú komunitu, ale aj na skúsenosti návštevníkov (Smith & Robinson, 2006).

Turisti sa koncentrujú najmä do historických centier mesta, kde nájdú najvýznamnejšie kultúrne pamiatky a atrakcie a najzaujímavejšiu architektúru. Následkom toho sa v centrách nachádza široká ponuka ubytovacích, stravovacích a iných služieb prispôbených pre turistov. To následne môže viesť k tzv. štandardizácii poskytovaných produktov a služieb (napr. potlačanie lokálnych gastronomických špecifik rozširovaním celosvetovo známych fastfoodových reťazcov v mestách a homogenizácia ponuky, s cieľom prispôbiť sa turistom). Centrá rôznych miest tak ponúkajú veľmi podobné služby a strácajú tak svoje tradičné znaky, tým že sa prispôbujú dopytu turistov (Barrera-Fernández, 2019).

V spojitosti s nadmerným cestovným ruchom sa popisuje aj fenomén tzv. gentrifikácie. Gentrifikácia je séria udalostí, kedy sú pôvodní menej majetní obyvatelia nútení odísť z atraktívnych území miest, ktoré celé roky obývali, pričom nehnuteľnosti skupujú bohatší investori, ktorí postupne menia charakter štvrte na luxusné a prerábajú byty na turistické zariadenia (Um & Yoon, 2020). Obytné priestory a služby sa prispôbujú turistom tak, aby vyhovovali ich túžbam po rekreácii a zábave. Obyvatelia sú v dôsledku vysokých cien nútení sa presťahovať a ich mesto sa mení na mesto spotreby (Um & Yoon, 2020). Zdieľané ubytovania prispievajú k tomuto javu ich rozmachom najmä v najnavštevovanejších destináciách. Celata a Romano (2020) tvrdia, že premenou rezidenčných bytov na byty určené pre turistov spôsobujú nedostatok disponibilného bytového fondu pre obyvateľov, ktorí v dôsledku toho postupne odchádzajú.

Niektorí turisti nie sú ochotní rešpektovať miestne tradície a kultúrne dedičstvo a prejavuje sa to vandalizmom, krádežami alebo nezákonným vývozom predmetov do zahraničia (Grouchy, 2015). Nepriaznivé správanie turistov môže vyústiť aj do rôznych foriem kriminality. Negatívnym dopadom cestovného ruchu v niektorých krajinách je sexuálna turistika často spájaná so zneužívaním detí. Sexuálna turistika vedie neraz aj k vykorisťovaniu obyvateľov chudobných krajín a k zvýšenému rozširovaniu prenosných chorôb (Grouchy, 2015).

Obyvatelia často vyjadrujú svoju nespokojnosť voči nadmernému cestovnému ruchu protestmi. Ide najmä o situácie, keď rast cestovného ruchu v destinácii presiahne bod zlomu. (Gössling, et al., 2020). Protesty proti turistom a rozvoju cestovného ruchu existujú už desaťročia, no v súčasnosti sú mnohokrát lepšie organizované a propagované. V Európe

sa protesty proti turistom konali rôznych v krajinách (napr. Malta, Španielsko, Taliansko a Francúzsko).

b) Environmentálne dopady rozvoja cestovného ruchu na prostredie

Kvalita životného prostredia je pre cestovný ruch nevyhnutná. Prírodné prostredie tvorí primárnu ponuku destinácie a z veľkej miery určuje atraktivnosť destinácie pre turistov. Na jednej strane kvalita životného prostredia vplyva na atraktivitu destinácie a rozvoj cestovného ruchu, na druhej strane majú turistické aktivity negatívny vplyv na prírodu v destinácii. Dokazuje to aj Zhang a kolektív (2020), ktorí hovoria, že znečistenie ovzdušia v cieľových destináciách ovplyvňuje rozhodnutia turistov, či danú destináciu navštívia, pričom samotné správanie turistov v destináciách negatívne prispieva k zhoršovaniu jeho kvality ovzdušia.

Z hľadiska vplyvov na životné prostredie prispieva nadmerný počet turistov k zvýšeniu spotreby vody, znečisteniu ovzdušia a tvorbe odpadu v turistických destináciách a vo voľnej prírode, erózii a k zásahom do úprav krajiny, flóry a fauny (Drăgan & Camară, 2021). Cestovný ruch vytvára tlak na prírodné zdroje ich nadmerným užívaním (napr. nadmerná spotreba vody v hoteloch v bazénoch a v aquaparkoch).

Turisti prispievajú k produkcii odpadu. Tento často končí mimo odpadového koša (napr. pri riekach, scénických oblastiach, pri cestách a v horských a turistických oblastiach). Takéto správanie turistov zhoršuje kvalitu životného prostredia, najmä v odľahlých prírodných oblastiach, ktoré majú málo zariadení na zber alebo likvidáciu odpadu (Ludic & Yekela, 2020). Veľkým problémom je tvorba odpadu na plážach pri moriach a oceánoch. Znečistenie oceánov plastmi je celosvetovým problémom. Koncentrácia plastov v oceánoch dosahuje 580 000 kusov na km² a produkcia sa exponenciálne zvyšuje (Wilcox, 2015). Navyše necitlivé budovanie hotelových komplexov môže v turisticky atraktívnych oblastiach vytvárať aj estetické znečistenie.

Ďalším vplyvom cestovného ruchu na životné prostredie je hluk. Turisti vytvárajú rôzne druhy zvukov, napríklad súvisiacich s cestnou, lodnou a leteckou dopravou. Ľudia, či už v mestách alebo v prírode vytvárajú hluk, ktorý vplyva na biodiverzitu a výskyt zvierat v daných oblastiach (Sordello, 2019).

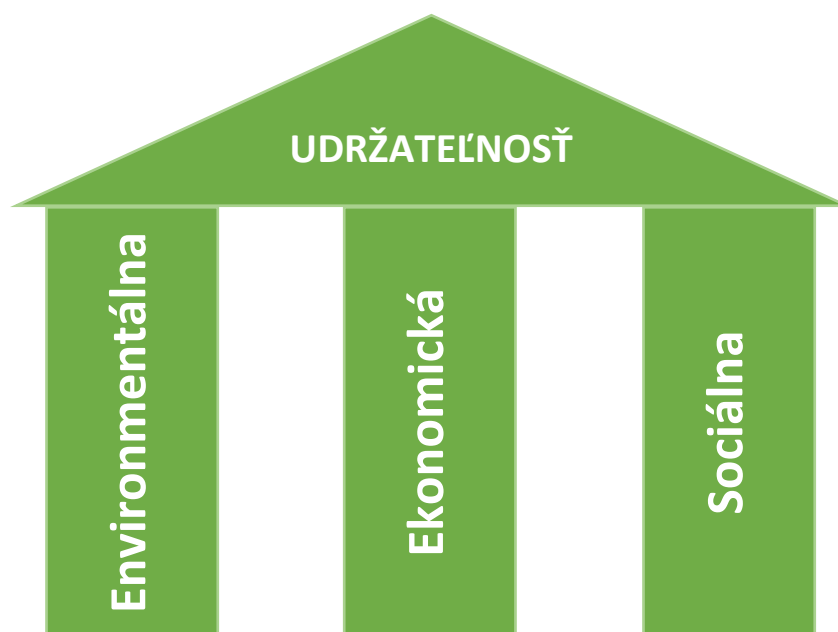
1.2 Udržateľný rozvoj turistickej destinácie

Vplyv masovej výroby a nadmerného konzumu na kvalitu životného prostredia predstavuje pre súčasné národné ekonomiky výzvu. Pojem „udržateľnosť“ sa v posledných rokoch stáva témou mnohých diskusií a jeho dôležitosť je vidieť vo všetkých fázach produktu, vo výrobe, obchode a spotrebe, kde sa stáva rozhodujúcim faktorom. Udržateľnosť bola už v roku 1987 definovaná Brundtlandskou komisiou ako „*uspokojovanie potrieb súčasnosti bez ohrozenia schopnosti budúcich generácií uspokojovať svoje vlastné potreby*“ (Klarin, 2018). Každá činnosť by mala byť vykonávaná tak, aby nevedla k sebadeštrukcii, umožnila dlhodobé opakovanie a obnovu (Klarin, 2018).

Udržateľnosť a udržateľný rozvoj sú úzko súvisiace a často zamieňané termíny. Udržateľný rozvoj možno dosiahnuť prostredníctvom 17 cieľov stanovených Organizáciou Spojených národov (OSN) vo svojej správe „*Transformujeme náš svet: Agenda 2030 pre udržateľný rozvoj*“ (Panchal, 2021). Holden a kolektív (2016) tvrdia, že koncepcia udržateľného rozvoja spočíva na troch morálnych imperatívoch: uspokojovanie ľudských potrieb, zabezpečenie sociálnej rovnosti a rešpektovanie environmentálnych limitov.

Udržateľný rozvoj podporuje blahobyt ľudí aj planéty s cieľom pokrytia environmentálnych, ekonomických a sociálnych záujmov (Agbedahin, 2019). Na základe toho možno skonštatovať, že udržateľný rozvoj by mal byť postavený na troch pilieroch: environmentálny, ekonomický a sociálny (obrázok č. 1). Často sa stáva, že je udržateľnosť zamieňaná s ochranou prírody, avšak je to iba jeden z princípov udržateľnosti. Environmentálny pilier môžeme chápať ako hodnotu ekosystémov a životného prostredia, v ktorom nie je neobmedzené množstvo zdrojov, preto je potrebné s nimi zaobchádzať opatrne (Prčík, 2019). Všetky hospodárske aktivity patria do ekonomického piliera. Ide o zachovanie hospodárskeho rastu efektívnym využívaním zdrojov. Sociálny pilier je založený na odstraňovaní nerovností medzi spoločenskými skupinami. Dôležitými aspektmi sú odstraňovanie diskriminácie, rasizmu a xenofóbie. (Prčík, 2019). Len súčinnosťou týchto troch pilierov je možné dosiahnuť dlhodobu udržateľnú stav.

Obrázok č. 1: Tri piliere udržateľnosti



Zdroj: vlastné spracovanie podľa Purvis a kolektív (2018)

Cestovný ruch môže mať značné ekonomické, environmentálne a sociálne dopady, preto by malo plánovanie jeho rozvoja prihliadať na všetky tri piliere udržateľnosti. Udržateľnosť sa stáva pre spotrebiteľov dôležitým faktorom pri výbere produktov. Ak chce byť destinácia konkurencieschopná, musí sa zamerať na udržateľný rozvoj, poskytovať služby a využívať inovácie, ktoré zmierňujú dopad na životné prostredie a komunitu. Udržateľné inovácie môžu pomôcť fungovaniu firiem v nových efektívnych organizačných formách, ktoré vytvárajú nové možnosti aj v cestovnom ruchu (Streimikiene et. al, 2020).

1.2.1 Indikátory merania udržateľnosti destinácie

Merať udržateľnosť v cestovnom ruchu možno pomocou rôznych ukazovateľov. Existujú dva prístupy k chápaniu ukazovateľov udržateľného cestovného ruchu. Prvý z nich považuje udržateľnosť za komplexnú tému, ktorá si vyžaduje technické a vedecké metódy hodnotenia, kým druhý závisí od miestnych podmienok, ktoré sú vždy v súlade s politickými programami (Rasoolimanesh, 2023).

Potreba medzinárodného súboru metrík na vyhodnotenie posunu k udržateľnosti bola zdôraznená počas *Summitu Zeme* Organizácie Spojených národov v roku 1992. Následne niekoľko národných a medzinárodných organizácií, vrátane mimovládnych organizácií, navrhlo ukazovatele udržateľnosti a všetky ekonomické sektory, vrátane

odvetvia cestovného ruchu, uznali potrebu kvantifikovať udržateľný rozvoj (Torres-Delgado & Saarinen, 2013).

Francesca Sabatini (2019) analyzuje vo svojej práci kultúru ako štvrtý pilier udržateľnosti. V súvislosti so spomenutými štyrmi princípmi udržateľnosti, Agyeiwaah a kolektív (2017) identifikovali 7 najdôležitejších indikátorov udržateľného rozvoja v cestovnom ruchu a možnosti ich merania:

1. *Zamestnanosť* – počet, typy, rovnosť pohlaví.
2. *Životaschopnosť podnikania* – výdavky, príchody a spokojnosť turistov.
3. *Kvalita života* – postavenie rezidentov, preplnenosť (zápchy) a postoje miestnej komunity k cestovnému ruchu, prístup k občianskemu vybaveniu, zmeny v kriminalite.
4. *Kvalita vody a vodné hospodárstvo* – objem a zmeny v objeme, úprava vody.
5. *Nakladanie s pevným odpadom* – recyklácia.
6. *Šetrenie energiami* – zníženie spotreby energie.
7. *Udržiavanie integrity miestnych komunit* - zachovanie miestnej kultúry a tradícií, udržiavanie kultúrnych pamiatok, autentická reprezentácia miestnej kultúry.

Ďalší súbor indikátorov pripravila v roku 2013 *Európska komisia* pod názvom „*Európsky systém ukazovateľov cestovného ruchu*“ (ETIS). ETIS má pomôcť destináciám využívať porovnateľný prístup k meraniu ich udržateľnosti. Kľúčovým prvkom systému je spolupráca viacerých zainteresovaných strán, ktoré pomocou vytvoreného tímu stanovujú priority, roly a zodpovednosti medzi jednotlivými stranami. Posledná úprava indikátorov nastala v roku 2016. ETIS je založený na 43 hlavných ukazovateľoch a ďalších voliteľných ukazovateľoch, ktoré sú rozdelené do štyroch kategórií:

1. manažment destinácie,
2. sociálny a kultúrny dopad,
3. ekonomická hodnota,
4. environmentálny dopad.

Vo výskume Font a kolektív (2023) potvrdili, že široká škála destinácií pozná nástroj ETIS. Napriek tomu zistili, že úplnosť a porovnateľnosť výkonov v cestovnom ruchu je na európskej a svetovej úrovni stále nízka. Problém je najmä v získavaní environmentálnych a sociálnych údajov.

Významnú rolu pri meraní udržateľnosti destinácie zohráva aj manažment turistov. Kebete a Wondirad (2019) vo svojej štúdií zistili, že reguláciou toku návštevníkov a poskytovaním informácií tvrdé techniky riadenia návštevníkov, vrátane zónovania, nosnosti, značenia a výkladu, podporujú udržateľný rozvoj cestovného ruchu a ochranu životného prostredia. Na druhej strane environmentálne informačné a interpretačné nástroje poskytujú základné informácie o dostupných kultúrnych a prírodných zaujímavostiach. Mäkké nástroje na správu návštevníkov slúžia na šírenie informácií a interpretáciu. Patria sem brožúry, noviny, časopisy, letáky, plagáty a mapy a musia byť ľahko dostupné v rôznych jazykoch na informovanie turistov a propagáciu destinácie.

1.3 Destinačný manažment

Destináciu možno podľa Matlovičovej a Matloviča (2017, s. 14) vnímať ako „*súbor zdrojov resp. príležitostí pre tvorbu turistického produktu, kt. na rozdiel od geografického prístupu presúva dôraz od vymedzenia územia ako takého, k jeho novej turistickej ponuke, z ktorej je následne koncipovaný produkt*“. Podľa príručky k zakladaniu a činnosti organizácií cestovného ruchu (Kuhn & Petrášová, 2011) je turistická destinácia krajina, región alebo lokalita, ktorá disponuje potrebnými ubytovacími a stravovacími zariadeniami a zároveň ponúka možnosti zábavy a trávenia voľného času.

Destinácie slúžia ako uzly pre turistické aktivity a tým aj pre výskum cestovného ruchu, ktoré sú tvorené zložitými sieťami zainteresovaných strán a je zložitá ich riadiť (Presenza, 2005). Destinácie môžu v dôsledku toho čeliť vážnym ťažkostiam, pokiaľ ide o financovanie, správu, riadenie zdrojov a politické programy. Historicky bolo riadenie zdrojov hlavným zameraním destinačných manažérov. Tento prístup zvyšuje konkurencieschopnosť destinácie a v konečnom dôsledku zlepšuje turistický zážitok. Riadenie destinácií však čelí veľkej výzve dosiahnuť vyvážený ekonomický rast, ktorý zlepšuje kvalitu zážitku návštevníkov, chráni životné prostredie a zvyšuje životnú úroveň hostiteľskej „rezidentskej“ populácie (Alan & Brian, 2020). Destinačný manažment zohráva kľúčovú rolu pri riešení problémov v cestovnom ruchu. Destinácie slúžia rôznym

potrebám turistov, podnikom cestovného ruchu, ako aj komunitám obyvateľov a podnikov, čo znamená, že vytvárajú rôzne výzvy pre ich riadenie a rozvoj (Presenza, 2005).

Organizácie destinačného manažmentu (DMO) zabezpečujú konkurencieschopnosť destinácii vďaka ich propagácií, komunikácii, marketingu a rozvoju dlhodobých stratégií cestovného ruchu. DMO majú rôzne úrovne, ako miestna, regionálna alebo národná (Matlovičová & Matlovič, 2017). Označujú sa aj ako Tourism Board, Tourism Authority a Convention a Visitor Bureau (Au-Yeung, 2021). Každá takáto organizácia je zodpovedná za marketing určitej destinácie, geografickej oblasti alebo skupiny zainteresovaných strán a manažment zainteresovaných strán, ktoré zdieľajú spojenie (Jørgensen, 2017). Podľa Fotea a kolektív (2020) *„efektívny manažment turistických destinácií implicitne vedie k zvýšeniu ich atraktivity a konkurencieschopnosti“*.

Spoločným cieľom organizácií je rozvoj destinácie a cestovného ruchu. Spolupráca miestnych samospráv a komerčných organizácií je kľúčovou súčasťou destinačného manažmentu. Ich spolupráca môže viesť k rozvoju silnej destinácie, ktorá môže konkurovať v cestovnom ruchu (Gburová, 2018). Podľa Sheenan a kolektív (2016) by sa organizácie destinačného manažmentu mali stať agentmi, ktorí pôsobia ako prepojenie medzi vonkajším a vnútorným prostredím destinácie. V externom konkurenčnom prostredí je ich cieľom zhromažďovanie informácií a konkurenčné umiestnenie destinácie na trhu, zatiaľ čo vo vnútornom prostredí destinácie DMO zodpovedá za šírenie spravodajských informácií a spoluprácu zainteresovaných strán.

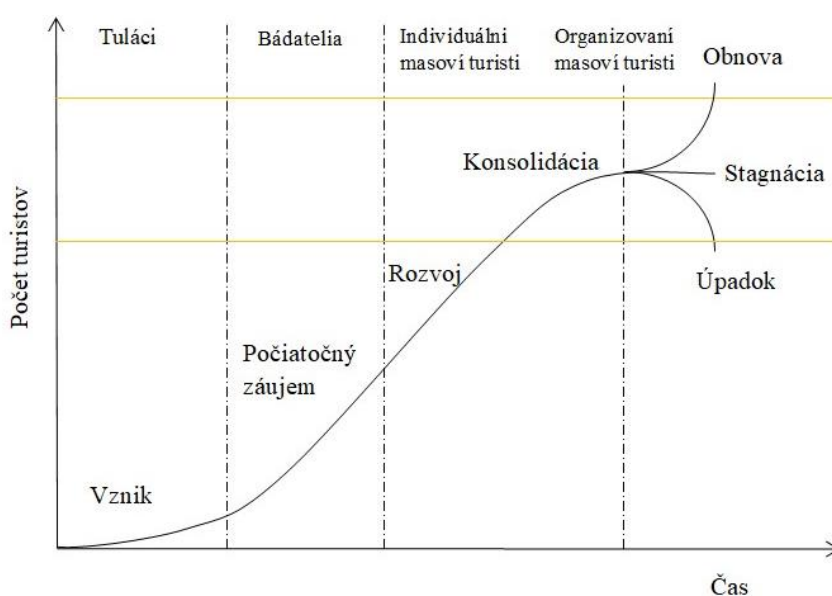
Destinačný manažment obsahuje množstvo funkcií. Najvýznamnejšími funkciami sú destinačný marketing, positioning a značka, plánovanie, monitorovanie a hodnotenie destinácií, vývoj produktov, správa zdrojov a environmentálny manažment, výskum, riadenie informácií a budovanie znalostí a rôzne aspekty správy návštevníkov (Pearce, 2016).

Podľa Eckerta a kolektívu (2019) patria medzi klasické funkcie DMO marketing, branding a positioning, vytváranie a koordináciu vzťahov medzi zainteresovanými stranami v destinácii, ako aj vývoj produktov a aktivít špecifických pre destináciu. Z hľadiska strednodobého a dlhodobého plánovania je ďalšou úlohou formulovať, monitorovať a vyhodnocovať stratégiu rozvoja destinácie (Eckert et al., 2019).

1.3.1 Životný cyklus destinácie

Model životného cyklu turistickej destinácie (obrázok č. 2), ako ho stanovil Butler vo svojom kľúčovom článku, popisuje štádiá vývoja destinácie od vzniku, počiatocného záujmu, rozvoja, konsolidácie, stagnácie až po obnovu alebo úpadok (Cole, 2012). Tento životný cyklus destinácie zaobchádza s destináciou ako so živým organizmom, ktorý sa časom mení. Ako každý živý organizmus, aj destinácia sa „zrodí“ v určitom čase a rastie dokým sa nerozhodne o jej budúcnosti – či dôjde k jej obnove a následnému rozvoju alebo zanikne (Matlovičová & Matlovič, 2017).

Obrázok č. 2: Životný cyklus destinácie



Zdroj: vlastné spracovanie podľa Matlovičová – Matlovič, 2017

Podľa Butlera (1980) existuje 5 fáz životného cyklu destinácie. Životný cyklus destinácie a jeho fázy opisuje vo svojej práci aj Matlovičová a Matlovič (2017):

- **Fáza vzniku.** Táto fáza je charakterizovaná malým počtom návštevníkov, pretože ide o „nové územie“, v ktorom sa pohybujú hlavne domáci obyvatelia. Podľa Cohenovej typológie turistov sa v tejto fáze objavujú tuláci. Lákadlom novej destinácie sú jedinečné prírodné a kultúrne atraktivity. Nenachádzajú sa tu žiadne turistické zariadenia, preto turisti využívajú najmä lokálne zariadenia a ich príchody nepredstavujú pre oblasť významný ekonomický alebo sociálny vplyv.
- **Fáza záujmu.** Vo fáze záujmu sa v destinácií objavuje vyšší počet turistov, čo znamená, že sa začína vytvárať základná ponuka cestovného ruchu, akou sú rôzne

ubytovacie a stravovacie zariadenia. Vytvára sa tlak na vládu, aby sa zlepšila dopravná sieť v destinácii a reklamné agentúry a zariadenia cestovného ruchu vytvárajú reklamu na prilákanie turistov. Podľa typu destinácie sa začína objavovať aj turistická sezóna. Podľa Cohena sa v tejto fáze hovorí o bádateľoch, ktorí namiesto destinácií poznačených nadmerným počtom turistov preferujú autentický zážitok z nepoznačenej prírody a kultúrne zážitky s miestnymi obyvateľmi.

- **Fáza rozvoja.** Ide o dobre rozvinutú destináciu cestovného ruchu, do ktorej sa pravidelne vracajú turisti vďaka silnej reklame a vybavenosti. Zapojenie miestnych obyvateľov do rozvoja cestovného ruchu klesá a nahrádza ich zahraničná pracovná sila a investori. Zariadenia pre domácich sa menia na turistické ubytovacie zariadenia a obchody so suvenírmi. K lokálnym kultúrnym atrakciám sa pridávajú aj umelé dovezené zariadenia. Tlak na domácich obyvateľov je viditeľný. Bádatelia strácajú záujem o takýto typ destinácie a nahrádzajú ich individuálni masoví turisti, ktorých nároky na zariadenia a ich kvalitu je vyšší.
- **Fáza konsolidácie.** Počet turistov v destinácií už rastie pomalšie a prevyšuje miestnych obyvateľov. Cestovný ruch je hlavným zdrojom príjmu ekonomiky štátu a destinácia sa stáva na ňom závislá. Miestnych obyvateľov ovplyvňuje nadmerný počet turistov a v dôsledku toho vznikajú určité nepokoje a protesty voči turistom. Vyskytujú sa tu už organizované masové skupiny turistov. Z pohľadu vývoja turistickej destinácie je táto fáza kritickou a môže viesť ku stagnácii, oživeniu alebo úpadku.
- **Stagnácia.** Vo fáze stagnácie sa dosiahne maximálna návštevnosť. Destinácia sa spolieha na opakované návštevy turistov nadmernou lôžkovou kapacitou, avšak už nebude taká populárna. V dôsledku zmien súvisiacich s cestovným ruchom v destinácií bude čeliť rôznym environmentálnym, ekonomickým a sociálnym problémom.
- **Úpadok.** V tejto fáze turisti strácajú záujem o destináciu a presúvajú sa ku konkurencii. Turisti budú preferovať jednodňové alebo víkendové pobyty v destinácii namiesto pravidelných dlhých návštev. Trh klesá, čo spôsobuje znižovanie cien a vyššiu mieru zapojenia miestnych obyvateľov na cestovnom ruchu. Prežitie turistickej destinácie nie je isté.
- **Oživenie.** Oživenie destinácie je možné upravením ponuky cestovného ruchu. Väčšinou ide o pridanie umelej atrakcie (zábavné parky), organizáciu veľkého

podujatia (olympijské hry) alebo využitie prírodných zdrojov (kúpele). Turisti sú prilákaní na nové formy rekreácie.

Podľa Séraphina a Yallopa (2021) sa nadmerný cestovný ruch môže objaviť v ktorejkoľvek fáze životného cyklu destinácie, keďže porovnávame počet turistov s kapacitnou únosnosťou územia. Nadmerný cestovný ruch sa môže prejavovať v prístupe a správaní turistov, vo fyzickom priestore (veľké davы ľudí), infraštruktúre (aj doprave) a v stave životného prostredia (znečistenie, nedostatok vody a strata biodiverzity; Séraphin a Yallop, 2021). Ak počet turistov presiahne udržateľnú kapacitu, nadmerný cestovný ruch sa môže prejavovať aj v skorších fázach životného cyklu destinácie.

1.3.2 Možnosti merania nadmerného cestovného ruchu v destinácii

Jedným zo špecifik nadmerného cestovného ruchu je nerovnomerné rozloženie návštevníkov v čase a priestore. Jeho negatívne vplyvy sa neprejavujú rovnako vo všetkých častiach destinácie. Každá destinácia je jedinečná a vyžaduje si špecifické opatrenia na zmiernenie negatívnych vplyvov. Nerovnomerné priestorové rozloženie turistov v destinácii znamená potrebu diferenciácie riešení pre jej špecifické oblasti (Buitrago a Yñiguez, 2021). Najviac používanými metódami merania nadmerného cestovného ruchu v destináciách sú indikátory, prieskumy, rozhovory a merania spojené so sociálnymi sieťami (Buitrago a Yñiguez, 2021).

Výbor pre dopravu a cestovný ruch je výborom Európskeho parlamentu (2018), ktorý pripravil súbor ukazovateľov ako identifikovať prvé príznaky a hrozby nadmerného turizmu:

- hustota (počet prenocovaní na km² za rok) a intenzita cestovného ruchu (počet prenocovaní na obyvateľa za rok),
- nárast počtu prenocovaní (v kombinácii s intenzitou),
- podiel ubytovania na Airbnb,
- podiel cestovného ruchu k HDP,
- intenzita leteckej dopravy,
- blízkosť letísk, výletných prístavov a miest svetového dedičstva.

Hustota a intenzita cestovného ruchu sa považujú za najčastejšie používané indikátory, ktoré značia nadmerný cestovný ruch v destinácii. Keďže cestovný ruch sa vyznačuje nerovnomerným rozmiestnením turistov v destináciách, vhodné je merať nadmerný

cestovný ruch pomocou intenzity a hustoty pre jednotlivé časti destinácie (mesta) samostatne (Buitrago & Yñiguez, 2021). Intenzita a hustota cestovného ruchu z hľadiska dopytu aj ponuky však môže byť vyjadrená rôznymi spôsobmi (tabuľka č. 1).

Tabuľka č. 1: Možnosti merania nadmerného cestovného ruchu pomocou intenzity a hustoty cestovného ruchu v destinácii

	Intenzita CR	Hustota CR
Dopyt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Turisti / Rezidenti ▪ Návštevníci / Rezidenti ▪ Prenocovania / Rezidenti ▪ Prenocovania / 1000 rezidentov ▪ Pasažieri z výletných lodí / Rezidenti 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Turisti / km² ▪ Prenocovania / km²
Ponuka	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lôžka / Rezidenti ▪ Turistické zariadenia / rezidenti 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lôžka / km² ▪ Turistické zariadenia / km²

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa (Buitrago & Yñiguez, 2021)

Intenzitu turistickej aktivity v destinácií môžeme merať aj pomocou defertovej funkcie:

$$T(f) = \frac{B * 100}{P}$$

kde, $T(f)$ je turistická funkcia; B vyjadruje počet lôžok a P vyjadruje počet rezidentov.

Vďaka defertovej funkcii máme predstavu, ako cestovný ruch ovplyvňuje schopnosť miestneho obyvateľstva zachovať si svoju kultúrnu identitu. Konkrétne môže naznačiť, či rast cestovného ruchu podporuje nadmerné budovanie ubytovacích zariadení, ktoré by mohlo ohroziť a zmeniť charakter obľúbenej turistickej destinácie (Marković et al., 2017). Čím je vyššia hodnota turistickej funkcie, tým môžeme považovať destináciu za oblasť s vyššou turistickou aktivitou.

T (f) = 0 – 4	Takmer žiadna turistická aktivita
T (f) = 4 – 10	Nevýrazná turistická aktivita
T (f) = 10 – 40	Územie s významnou, avšak neprevažujúcou turistickou aktivitou
T (f) = 40 – 100	Prevažne turistické územie

T (f) = 100 – 500 Významná turistická destinácia

T (f) > 500 Hyperturistická destinácia

Nadmerný cestovný ruch sa môže prejavovať nielen kapacitným problémom, ale aj ako vzájomný vzťah a tolerancia miestneho obyvateľstva a turistov. Doxey popísal vzťah miestneho obyvateľstva ku turistom ako proces (*Doxeyho iritačný index*), ktorý sa vyvíja v 4 fázach: eufória, apatia, iritácia a antagonizmus. V prvej fáze, “*eufórii*”, sú turisti vítaní miestnymi obyvateľmi. Vo fáze “*apatia*” sa cestovný ruch stáva bežnou ekonomickou aktivitou a vzťah k turistom je neutrálny. V “*iritačnej*” fáze si miestni obyvatelia začínajú uvedomovať negatívne dopady cestovného ruchu a turisti im vadia. V poslednej fáze, “*antagonizmus*”, sa dopady cestovného ruchu stávajú neúnosné a rezidenti si budujú odpor voči aktivitám cestovného ruchu a turistom (Akdu & Ödemiş, 2018).

Podľa Dumbrowskej (2014) môžeme použiť 5 rôznych ukazovateľov merania intenzity cestovného ruchu. Ich relevantnosť je však otázna vzhľadom k podhodnocovaniu štatistických údajov v cestovnom ruchu. Niektoré údaje nevieme štatisticky zachytiť, ako sú prenocovania u príbuzných a známych alebo jednodňoví výletníci bez prenocovania. Okrem Defertovej funkcie Dumbrovská uvádza nasledujúce ukazovatele merania intenzity cestovného ruchu:

- *Miera turistickej penetrácie:*

$$TPR = \frac{ALS * T}{R * 365}$$

kde *ALS* - je priemerná dĺžka pobytu turistov, *T* - je počet turistov a *R* - je počet rezidentov.

- *Hustota výskytu turistov:*

$$TDR = \frac{ALS * T}{A * 365}$$

kde *ALS* - je priemerná dĺžka pobytu turistov, *T* - je počet turistov a *A* - je celková rozloha destinácie.

- *Miera turistickej intenzity:*

$$TIR = \frac{T * 100}{R}$$

kde T - je počet turistov a R - je počet rezidentov.

- *Index turistického zaťaženia územia:*

$$TL = \frac{N}{A}$$

kde N - je počet stálych lôžok v ubytovacích zariadeniach a A - je celková rozloha destinácie (Dumbrovská, 2014).

1.3.3 Možnosti manažmentu nadmerného cestovného ruchu v destinácii

Úloha miestnych orgánov zodpovedných za plánovanie a riadenie destinácie je nevyhnutná pre riadenie turistických tokov a dosiahnutie udržateľného manažmentu cestovného ruchu (Guilarte & González, 2018). „*Hlavnou výzvou prekonania nadmerného cestovného ruchu je ako zosúladiť právo turistu cestovať s právami obyvateľov žiť tak, ako si želajú žiť vo svojom životnom prostredí*“ (Gowreesunkar & Seraphin, 2019).

Medzi najčastejšie spomínané možnosti manažmentu nadmerného cestovného ruchu patrí regulácia turistických tokov - presmerovanie turistov do iných častí miest a do období mimo najvyťaženejšiu turistickú sezónu. Stimulom návštevy menej navštevovaných miest môžu byť turistické karty a zľavy na nové atrakcie. Avšak rôzne typy návštevníkov majú rôzne preferencie. Ak chceme turistov odlákať z jednej prírodnej atrakcie na inú prírodnú atrakciu, je veľká šanca, že turisti budú chcieť preskúmať aj túto oblasť, keďže uspokojuje rovnaké potreby. Na druhej strane, ak chceme znížiť počet návštevníkov z atrakcie, ktorá je unikátna a nenachádza sa podobná atrakcia v okolí, napríklad zábavný park, ochota turistov spoznávať iné atrakcie bude nižšia (Boháč & Drápela, 2021). Dôležité je pochopiť správanie rôznych typov turistov, vedieť identifikovať turistické toky a udržateľnú kapacitu cieľového miesta cestovného ruchu, na základe čoho môžu riadiace skupiny upraviť cielenie opatrení a prispôbiť miestnu infraštruktúru (Hospers, 2019).

UNWTO (2018 in Pechlaner et al., 2020) vo svojej štúdii „*Nadmerný cestovný ruch. Pochopenie a riadenie rastu mestského cestovného ruchu za hranicami vnímania*“ vypracovala 11 stratégií a 68 opatrení manažmentu počtu turistov v mestskej destinácii. Stratégie sa týkajú miestnych obyvateľov, návštevníkov a iných aktérov cestovného ruchu:

- Stratégia 1: Podporovať rozptýlenie návštevníkov v rámci mesta aj mimo neho.
- Stratégia 2: Podporovať časové rozptýlenie návštevníkov.
- Stratégia 3: Stimulovať nové turistické trasy a atrakcie.
- Stratégia 4: Preskúmať a zaviesť regulácie.
- Stratégia 5: Zlepšiť segmentáciu návštevníkov.
- Stratégia 6: Zabezpečiť, aby miestne komunity profitovali z cestovného ruchu.
- Stratégia 7: Vytvárať zážitky, ktoré sú prospešné pre obyvateľov aj návštevníkov.
- Stratégia 8: Vylepšiť mestskú infraštruktúru a zariadenia.
- Stratégia 9: Zapájať a komunikovať s miestnymi zainteresovanými stranami.
- Stratégia 10: Zapájať a komunikovať s návštevníkmi.
- Stratégia 11: Nastaviť opatrenia na monitorovanie a reakciu (Pechlaner et al., 2020).

Jedným zo spôsobov ako znížiť počet turistov v destinácii je *demarketing*. Ako hovorí vo svojom článku Hall a Wood (2021) cieľom demarketingu je odradiť zákazníkov dočasne alebo trvalo cestovať do turistickej destinácie. Čoraz viac sa považuje za potenciálny nástroj na zníženie rastu cestovného ruchu a zlepšenie jeho celkovej udržateľnosti, najmä v dôsledku nadmerného cestovného ruchu. Demarketing patrí medzi špecifické formy marketingovej stratégie. Demarketingové nástroje (tabuľka č. 2) sa dajú charakterizovať prostredníctvom tradičného marketingového mixu 4P: produkt, cena (promotion), propagácia, distribúcia (place) (Gülşen et al., 2021).

Tabuľka č. 2: Demarketingové nástroje

Produkt	Cena	Propagácia	Distribúcia
Obmedzenie užitočnosti produktu	Zvyšovanie súvisiacich poplatkov	Zmenšenie reklamného priestoru	Zmenšenie oblasti spotreby
Zvýšenie dostupnosti alternatív	Zvyšovanie vstupných cien	Pridanie povinných výstražných štítkov	Zmenšenie oblasti distribúcie
Zvýraznenie faktora poškodenia produktu			Obmedzenie predaja
Zníženie atraktivity			

Zdroj: vlastné spracovanie podľa Gülşen et al., 2021

Demarketing, najmä selektívny demarketing, možno použiť na rozdelenie turistov na základe vplyvov na životné prostredie a odradenie environmentálne nezodpovedných turistických segmentov od návštevy vybraných destinácií (Lawrence & Mekoth, 2023). Destinácie uprednostňujú prilákanie menších skupín s vysokými výdavkami a nízkym vplyvom (Milano et al., 2018). Tento nástroj sa často používa na zabránenie cestovného ruchu v národných parkoch a v iných prírodných atrakciách, ktoré sú špeciálne náchylné na ľudské vplyvy. Konkrétne sa využívajú opatrenia, ako skrátenie času návštevy, rezervačný systém, obmedzenie pre súkromné vozidlá a odklonenie turistov do alternatívnych destinácií (Lawrence & Mekoth, 2023).

1.4 Európske mestá zasiahnuté nadmerným cestovným ruchom

Európske mestá patria medzi najnavštevovanejšie destinácie vo svete. Rozmach leteckej dopravy a “*lowcost*“ letecké spoločnosti prispeli k tomu, že európske mestá sa stali destináciami krátkych pobytov (Amore, 2020). Následkom toho je, že narastajú obavy z ekonomických a sociokultúrnych dôsledkov rastúceho objemu turistov pre existujúcich obyvateľov. Európske mestské destinácie majú problém v prerozdelení služieb a zariadení medzi obyvateľov a turistov (Amore, 2020).

Talianske mesto **Benátky** sa stalo symbolickým príkladom destinácie, ktoré čelí nadmernému cestovnému ruchom. Za posledných 25 rokov sa počet príchodov z cestovného ruchu štvornásobne zvýšil. Až 80% turistov tvoria jednodňoví výletníci (Bertocchi, 2020).

Odhaduje sa, že historické centrum Benátok navštívi denne približne 70 až 80 tisíc turistov v porovnaní s počtom 55 tisíc miestnych obyvateľov (Goodwin, 2021).

Obyvatelia už roky prejavujú svoj nesúhlas s nadmerným počtom turistov protestmi. Benátkam hrozí, že sa stanú skanzenom, ktoré bude lákadlom pre cestovný ruch v celom regióne. (Goodwin, 2021). Hlavným problémom, ktorému mesto čelilo, boli veľké výletné lode, vplávajúce do lagúny aj spolu s niekoľko tisíc pasažiermi, ktorí naraz zaplavili mesto (Kryczka, 2019). V Benátkach vznikajú rôzne kampane na zníženie dopadu cestovného ruchu na mesto. Od roku 2021 majú veľké výletné lode zákaz vstupu do centra mesta. S cieľom lepšie monitorovať počet turistov a zvýšiť príjmy generované menším množstvom turistov prijala talianska vláda v roku 2018 zákon, ktorý umožňuje miestnym úradom zdaňovať návštevníkov pri vstupe do mesta vo výške 2,50-10 EUR (Kryczka, 2019).

Ďalším klasickým príkladom nadmerného cestovného ruchu je **Barcelona**. V rokoch 2016 a 2017 prebiehali v meste demonštrácie proti cestovnému ruchu. V problémoch s nadmerným cestovným ruchom pravdepodobne zohráva rolu aj malá rozloha mesta. Barcelona je stredne veľké mesto, ktoré má okolo 1,6 milióna obyvateľov a v období pred pandemiou ju navštívilo cca. 30 miliónov turistov za rok (Aran, 2022). Takéto množstvo turistov má veľký vplyv na život miestnych obyvateľov, pretože miestne obchody, bývanie a kultúrne aktivity sa prispôbili cestovnému ruchu (Aran, 2022). Miestni obyvatelia sa vyjadrujú svoj nesúhlas s nadmerným počtom návštevníkov v meste aj prostredníctvom graffity po stenách budov (niekedy aj naozaj agresívne): „*Ak je turistická sezóna, prečo by sme ich nemohli zastreliť?*“ alebo „*Turisti chod'te domov*“ (Papathanassis, 2017).

Domácim obyvateľom prekáža najmä hluk, ktorí turisti spôsobujú (najmä v noci) ale aj neustále rastúce nájomné (Hospers, 2019). Aby sa tento problém vyriešil, mesto Barcelona vytvorilo osobitné nariadenia pre mestské plánovanie a vyslalo inšpekčné tímy, aby overili, či sa dovolenkové prenájmy využívajú zákonne. Okrem toho mestská samospráva zakladá svoju politiku na analýze turistických tokov. Na získanie potrebných údajov sa používajú nástroje „inteligentného mesta“ a iné digitálne techniky. Na základe týchto poznatkov sa podporuje rozptýlenie návštevníkov po meste tak, aby sa turistické pamiatky vyhli preplnenosti (Hospers, 2019).

Mesto **Budapešť** je už viac ako 20 rokov **intenzívne** propagované ako historická alebo kultúrna turistická destinácia, no v posledných rokoch mu jeho populárne „*ruin bars*“ pomohli získať obľubu u mladých cestovateľov (Smith et al., 2019). Nárast turistov viedol ku koncentrácii ubytovania pre turistov cez Airbnb, najmä v časti mesta, kde sa vyskytujú takéto bary, a k množstvu sťažností od miestnych obyvateľov na nočný hluk, tlačenicu, odpadky, zvyšovanie cien a pouličné násilie (Smith et al., 2019). Nočný cestovný ruch v Budapešti má výrazne negatívnejšie dopady na miestne prostredie a komunitu, ako iné formy cestovného ruchu (Pinke-Sziva, 2018).

Nadmerný cestovný ruch je možné sledovať aj v centre hlavného mesta Českej republiky. Z hľadiska medzinárodného cestovného ruchu je **Praha** hlavnou cieľovou destináciou v rámci Českej republiky. Vysoká koncentrácia turistov už vykazuje zmeny funkčného využitia historického centra Prahy (Vanicek, 2019). Praha je považovaná za turistické geto a postupne stráca svoju autenticnosť (Klímová & Žitek, 2018). Problémom Prahy je nerovnomerné rozloženie turistov v priestore a v čase. Dôsledkom je vysoká koncentrácia návštevníkov pri niektorých atrakciách. Podľa zistení Vaniceka (2019) obyvateľov neodráždi celkový počet návštevníkov, avšak sťažujú sa na hluk a vandalizmus niektorých skupín návštevníkov.

2 Ciele práce a metódy skúmania

Hlavným cieľom diplomovej práce je preskúmať dopady rozvoja cestovného ruchu v Prahe 1 na rezidentov a navrhnúť odporúčania na riešenie identifikovaných problémových oblastí. Objektom výskumu je územie historického centra Prahy, administratívne vymedzeného hranicami mestskej časti Praha 1. Predmetom nášho skúmania je nadmerný cestovný ruch v Prahe 1.

V nadväznosti na hlavný cieľ sme si stanovili čiastkové ciele diplomovej práce:

- preskúmať priestorovú diferenciáciu turistov na území Prahy;
- na základe indikátorov nadmerného cestovného ruchu kvantifikovať mieru rozvoja cestovného ruchu v jednotlivých mestských častiach Prahy;
- identifikovať územia s najvyššou koncentráciou cestovného ruchu;
- preskúmať strategické ciele rozvoja cestovného ruchu Prahy v prijatých plánovacích dokumentoch z pohľadu možnosti manažmentu nadmerného cestovného ruchu v meste;
- identifikovať problémové oblasti rozvoja cestovného ruchu v Prahe 1;
- preskúmať postoj obyvateľov Prahy 1 k rozvoju cestovného ruchu;
- navrhnúť odporúčania pre manažment rozvoja cestovného ruchu v Prahe 1.

Pre naplnenie cieľov diplomovej práce sme si určili nasledovné výskumné otázky:

VO₁: Ako sa líši intenzita a hustota cestovného ruchu v jednotlivých mestských častiach Prahy?

VO₂: Aké sú hlavné dôvody nadmerného cestovného ruchu v Prahe 1?

VO₃: Ktoré z atribútov cestovného ruchu považujú rezidenti Prahy 1 za najviac iritujúce?

VO₄: Existujú nejaké rozdiely v percepcii cestovného ruchu rezidentmi Prahy 1 determinované odlišnými sociodemografickými charakteristikami?

V nadväznosti na stanovené ciele sme testovali nasledujúci súbor hypotéz:

- H₁: Existuje štatisticky významná závislosť v postojoch interviewovaných rezidentov k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 a ich osobnou skúsenosťou s prácou alebo štúdiom v cestovnom ruchu.
- H₂: Existuje štatisticky významná závislosť v postojoch interviewovaných rezidentov k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 a ich vekom.
- H₃: Existuje štatisticky významná závislosť v postojoch interviewovaných rezidentov k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 a ich pohlavím.
- H₄: Existuje štatisticky významná závislosť v postojoch interviewovaných rezidentov k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 a ich vzdelaním.
- H₅: Postoj interviewovaných rezidentov k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 má neutrálny charakter.

2.1 Zdroje dát a metodika práce

Pri skúmaní súčasného stavu riešenej problematiky sme sa opierali predovšetkým o sekundárne zdroje dát. Stručný prehľad sme následne zostavili na základe rešerše, analýzy, syntézy a porovnávania dostupných domácich aj zahraničných zdrojov, ktoré tvorili rôzne publikácie, vedecké a odborné štúdie, štatistické prehľady a pod. Pri vyhľadávaní literatúry sme využívali najmä dostupné vedecké databázy Web of Science, Scopus, Google Scholar, EBSCO, Proquest a mnohé iné najmä online zdroje.

V rámci empirickej časti práce sme využívali kombinované zdroje dát:

- a) sekundárne dáta sme čerpali najmä z verejne dostupných databáz *Českého Štatistického Úradu* a agentúry *Czech Tourism*
- b) a primárne dáta sme získali z vlastného prieskumu (online anketa).

a) Sekundárny výskum sa opieral o dáta z *Českého Štatistického Úradu*, agentúry *Czech Tourism* a iných verejne dostupných online zdrojov, ktoré sme využili na zhodnotenie aktuálneho stavu rozvoja cestovného ruchu v Prahe (zamerali sme sa najmä na základné charakteristiky ako počet a štruktúra návštevníkov, vývoj v čase, návštevnosť atrakcií a pod.). Osobitne sme sa venovali komparácii stavu v rokoch 2019 (stav pred pandémiou) a 2022, ktorý bol v čase skúmania posledným štatisticky zaznamenaným

rokom. S ohľadom na ciele práce sme sa pri skúmaní dostupných štatistických údajov sústredili na skúmanie nadmerného cestovného ruchu.

Na základe štatistických údajov z *Českého Štatistického úradu* sme vypočítali nasledujúce *indikátory nadmerného cestovného ruchu*, ktoré poslúžili ako základ pre porovnanie v jednotlivých mestských častiach Prahy:

- *Hustota cestovného ruchu (TDR)* - vyjadruje počet prenocovaní na km²:

$$TDR = \frac{N}{A}$$

kde N - vyjadruje počet prenocovaní a A - je rozloha skúmaného územia v km².

- *Intenzita cestovného ruchu (TIR)* - vyjadruje počet prenocovaní na rezidenta:

$$TIR = \frac{N}{P}$$

kde N - vyjadruje počet prenocovaní a P - je počet rezidentov.

- *Intenzita turistickej aktivity v území* - pomocou defertovej funkcie $T(f)$:

$$T(f) = \frac{B * 100}{P}$$

kde B - vyjadruje počet lôžok a P - vyjadruje počet rezidentov.

Pre testovanie hypotéz sme využili Pearsonov test nezávislosti (Chí-kvadrát test), ktorý sa používa na štatistické overenie závislosti medzi dvoma premennými. Nulová hypotéza predpokladá, že medzi premennými nie je žiadna závislosť, zatiaľ čo alternatívna hypotéza predpokladá, že medzi premennými je určitá závislosť. Test vychádza z kontingenčnej tabuľky, ktorá prehľadne zobrazuje vzájomný vzťah hodnôt skúmaných premenných. V našom prípade vzájomný vzťah početnosti odpovedí pre danú hodnotu miery vyjadreného súhlasu (na škále od úplného nesúhlasu – 1, až po vyjadrenie úplného súhlasu – 5) a jednotlivých sociodemografických charakteristík respondentov (napr. vzťah miery súhlasu a deklarovaného najvyššieho dosiahnutého stupňa vzdelania respondentov).

Konkrétne išlo o testovaciu štatistiku vyjadrenú ako:

$$X^2 = \sum \frac{(O_{ij} - E_{ij})^2}{E_{ij}}$$

kde O_{ij} - je pozorovaná frekvencia v bunke ij a E_{ij} - je očakávaná frekvencia v bunke ij (Kudlová, 2023). Potom pre E_{ij} platí, že:

$$E_{ij} = \frac{r_i \cdot c_j}{N}$$

kde r_i - je súčet všetkých hodnôt v i -tom riadku, c_j - je súčet hodnôt v j -tom riadku a N - je celkový súčet všetkých hodnôt v kontingenčnej tabuľke.

Následne sme porovnávali hodnotu chí-kvadrátu X^2_N s kritickou hodnotou $X^2_{(r-1)(c-1)}(1 - \alpha)$, ktorá je závislá od zvolenej hladiny významnosti (α), a stupňa voľnosti (df), vyjadrený ako:

$$(r - 1)(c - 1)$$

kde r - je počet riadkov a c - je počet stĺpcov (Gažová, 2022).

Na výpočet poslednej hypotézy sme použili neparametrický test - jednovýberový Studentov t-test, ktorý určuje, či sa výberový priemer významne líši od predpokladanej hodnoty:

$$t = \frac{\bar{x} - \mu_0}{s} \sqrt{n}$$

kde \bar{x} - je výberový priemer, μ_0 - je stredná hodnota normálneho rozptylenia, n - je veľkosť výberovej vzorky a s - je smerodajná odchýlka (Zemanová, 2023).

b) Dopady nadmerného cestovného ruchu na rezidentov v Prahe 1, územie intenzívneho urbánneho cestovného ruchu, sme skúmali na základe dát získaných z vlastného prieskumu formou online ankety. Konkrétne sme sa zamerali na rezidentov turistami najvyhľadávanejšej oblasti centra mesta - mestskej časti Praha 1.

V prípravnej fáze prieskumu sme zostavili tri batérie otázok (tabuľka č. 3), pričom každý set pokrýval inú oblasť možných dopadov (environmentálne, sociálne a socioekonomické dopady). Súčasťou zisťovania boli aj identifikačné otázky - zisťovali sme nimi pohlavie, vek, ukončené vzdelanie, zamestnanie respondentov ako aj ich skúsenosť s prácou, resp. štúdiom cestovného ruchu. Počas celého prieskumu sme rešpektovali zásady *Európskeho kódexu etiky a integrity výskumu*.

Pred samotným spustením zberu dát sme v čase od 1.2.2023 do 14.12.2023 uskutočnili predvýskum zameraný na overenie validity otázok. Navrhnutý súbor otázok sme testovali na piatich rezidentoch Prahy 1. Ich výber sme robili účelovo tak, aby každý respondent reprezentoval inú vekovú kategóriu. Počas rozhovoroch sme testovaný súbor otázok dopĺňali sondážnymi otázkami nad rámec testovaného súboru (verbál probing), aby sme overili, či otázkam rozumejú správne a rovnako a to bez ohľadu na sociodemografické odlišnosti vybraných respondentov. Každý z rozhovorov trval približne polhodiny. V závislosti od časovej disponovanosti oslovenej skupiny respondentov sme využili osobný alebo online rozhovor. Na základe výsledkov predvýskumu sme upravili nepresné formulácie a korigovali počet otázok.

Následne sme v období od 23.1.2023 do 25.2.2023 sme uskutočnili samotný online prieskum - anketu cieleňú na rezidentov Prahy 1. Pre vyhľadávanie rezidentov Prahy 1 sme využili sociálne siete – konkrétne aktívne komunity rezidentov Prahy. Selekcii cieľovej skupiny respondentov sme zabezpečili úvodnou filtračnou otázkou (overujúcou miesto bydliska respondenta). S respondentmi, ktorí uviedli iné miesto bydliska ako Praha 1, sme ďalej v prieskume nepokračovali. Konečný súbor respondentov, od ktorých sa nám podarilo získať platné odpovede spĺňajúce podmienku – bydlisko v Prahe 1, tvoril 58 respondentov.

Samotné otázky v online ankete boli formulované ako tvrdenia, ku ktorým mal respondent vyjadriť mieru súhlasu, resp. nesúhlasu na päťbodovej likertovej škále (hodnotenia boli nastavené ako interval od 1 – úplný nesúhlas, až po 5 – úplný súhlas). Vyššie zmienené tri tematické okruhy otázok sme doplnili o overovanie percepcie podpory zvyšovania počtu turistov v Prahe 1 rezidentmi tejto mestskej časti (tabuľka č. 3).

Štruktúra vzorky podľa zisťovaných identifikačných údajov (pohlavie, vek, ukončené vzdelanie, zamestnanie a skúsenosť s prácou v cestovnom ruchu, resp. štúdium cestovného ruchu; tabuľka č. 4) ukazuje, proporcionálne vyvážené zastúpenie mužov a žien (53,45% - muži a 46,55% - ženy). Najpočetnejšou vekovou kategóriou boli respondenti vo veku 19-39 rokov (44,83%), následne 37,93% tvorila kohorta 40 – 59 ročných a 17,24% tvorili respondenti vo veku 60 a viac rokov. Najpočetnejšou skupinou oslovených podľa deklarovaného najvyššieho dosiahnutého vzdelania tvorili respondenti s ukončeným vysokoškolským vzdelaním 2. stupňa (41,38%). Respondenti s ukončeným stredoškolským a vysokoškolským vzdelaním I. stupňa tvorili zhodne 24,14%. Najmenej

početné zastúpenie mali respondenti s ukončeným vysokoškolským vzdelaním III. stupňa (10,34%). Pokiaľ ide o štruktúru vzorky podľa ekonomickej aktivity takmer 80% (79,3%) tvorili ekonomicky aktívni respondentov. Ostávajúcich cca 20% vzorky tvorili respondenti v starobnom alebo invalidnom dôchodku (6,90%), rovnako ako pracujúci študenti (6,90%). Takmer 3,45% respondentov uviedlo, že v čase prieskumu bolo nezamestnaných a 1,72% tvorili študenti a respondenti na materskej dovolenke. Poslednou zisťovanou charakteristikou súboru oslovených respondentov boli ich skúsenosti s prácou alebo štúdiom v cestovnom ruchu. Z celkového počtu oslovených deklarovalo takéto prepojenie na cestovný ruch (práca alebo štúdium) takmer 16% (tabuľka č. 4).

Tabuľka č. 3: Tematické zameranie overovaných tvrdení v prieskume (2023)

Vplyvy		Tvrdenia
O ₁	en	Vďaka rozvoju CR podniky v Prahe 1 zavádzajú nové opatrenia na ochranu ŽP.
O ₂	en	Rozvoj CR brzdí ochotu kompetentných prijímať opatrenia na ochranu ŽP.
O ₃	en	V Prahe 1 sa zvýšilo znečistenie v uliciach kvôli väčšiemu počtu návštevníkov.
O ₄	en	Niektoré prevádzky zamerané na turistov znižujú vizuálnu atraktivitu mesta.
O ₅	soc	Rozvoj cestovného ruchu v Prahe 1 prináša rekreačné možnosti pre rezidentov.
O ₆	soc	V Prahe 1 sa kvôli CR znižuje ponuka služieb a obchodov pre rezidentov.
O ₇	soc	Praha 1 má vďaka CR lepšie vybudovanú dopravnú infraštruktúru.
O ₈	soc	Pokiaľ je to možné, vyhýbam sa turisticky frekventovaným miestam.
O ₉	soc	Hluk, ktorý spôsobujú turisti negatívne vplýva na kvalitu môjho života.
O ₁₀	soc	Cestovný ruch v Prahe 1 prispieva k rastu kriminality v tejto časti mesta.
O ₁₁	soc	Neuvažujem o zmene bydliska z dôvodu nadmerného počtu turistov v Prahe 1.
O ₁₂	soc-ek	CR prispieva k mojim príjmom.
O ₁₃	soc-ek	Stále rastúci počet turistov v Prahe 1 spôsobuje rast cien v tejto mestskej časti.
O ₁₄	soc-ek	V dôsledku rozvoja zdieľaného ubytovania sa zvýšili moje náklady na bývanie.
O ₁₅	soc-ek	Radšej nakupujem v iných častiach mesta kvôli nižšej cene.
O ₁₆	soc-ek	Radšej nakupujem v iných častiach mesta kvôli lepšej ponuke tovarov a služieb.
O ₁₇	soc-ek	Som proti ďalšiemu rozširovaniu turistických zariadení v meste.
O ₁₈	soc-ek	CR prispieva k zvýšeniu mojej životnej úrovne.
O ₁₉	soc-ek	Je treba podporovať ďalšie zvyšovanie počtu turistov a rozvoj CR v Prahe 1.

Poznámka:

en – oblasť možných environmentálnych dopadov,

soc – oblasť možných sociálnych dopadov,

soc-ek – oblasť možných socioekonomických dopadov.

Zdroj: vlastné spracovanie

Tabuľka č. 4: Štruktúra vzorky

Pohlavie	
Muž	53,45%
Žena	46,55%
Veková kategória	
19 – 39 rokov	44,83%
40 – 59 rokov	37,93%
60 a viac rokov	17,24%
Ukončené vzdelanie	
Stredné	24,14%
Vysokoškolské I. stupňa	24,14%
Vysokoškolské II. stupňa	41,38%
Vysokoškolské III. stupňa	10,34%
Zamestnanie	
Pracujem	79,31%
Študujem	1,72%
Pracujem, študujem	6,90%
Som na materskej	1,72%
Som v starobnom alebo invalidnom dôchodku	6,90%
Som nezamestnaný/nezamestnaná	3,45%
Skúsenosť s prácou / štúdiom v cestovnom ruchu	
V CR som študoval(a)	3,45%
V CR pracujem	5,17%
V CR som pracoval(a)	5,17%
Som študoval(a)/študujem, Som pracoval(a)	1,72%
Ani jedno z uvedených	84,48%

Zdroj: vlastné spracovanie

3 Nadmerný cestovný ruch v Prahe 1

Praha s 1,33 miliónmi obyvateľov (Český Statistický Úrad, 2024) je aktuálne 24. najväčšie mesto Európy podľa počtu obyvateľov (World Population Review, 2024). Je lokalizovaná v centrálnej časti Českej republiky, ktorej je hlavným mestom. Jej poloha na oboch brehoch rieky Vltava, spolu s bohatou históriou, ktorej odrazom sú početné historické pamiatky, mnohé zapísané na zoznamoch svetového dedičstva UNESCO, už celé desaťročia priťahuje početné skupiny návštevníkov. Najväčší záujem púta historické staré mestom, s atraktívnou stredovekou architektúrou (Peeters et al., 2018), ktoré sú spolu s bohatou ponukou kultúrnych podujatí základom intenzívneho kultúrneho cestovného ruchu.

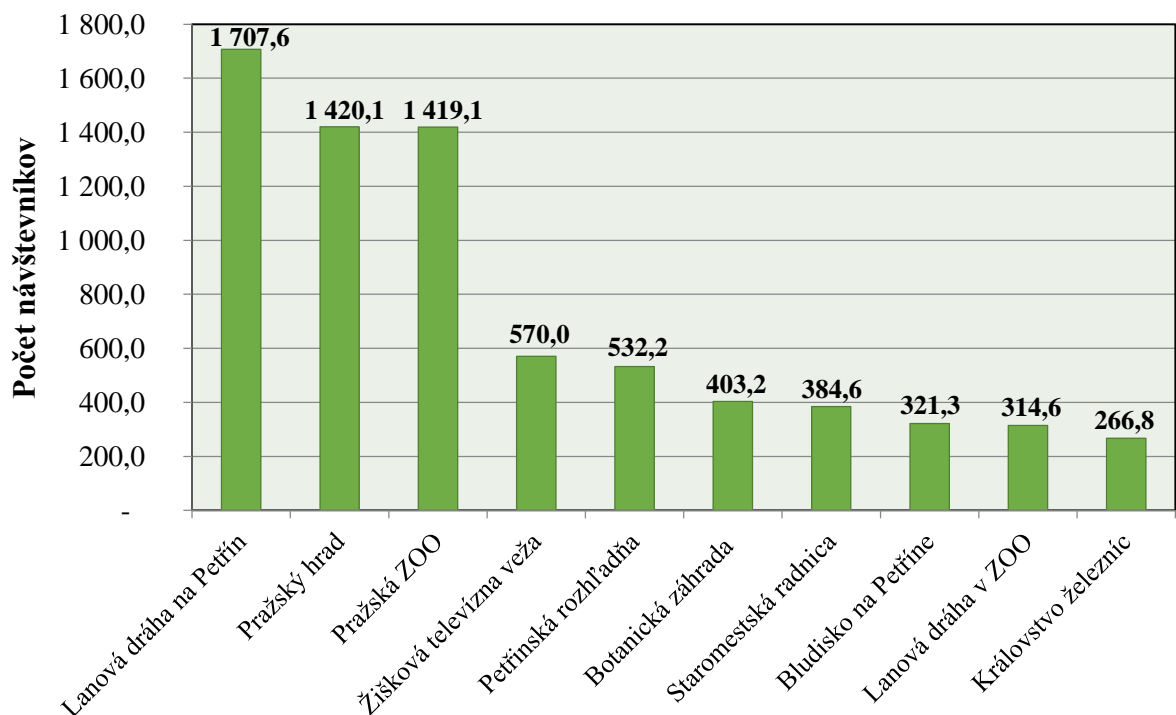
3.1 Charakteristika cieľového miesta

Dôležitým predpokladom pre rozvoj cestovného ruchu v meste je medzinárodné letisko Václava Havla, ktoré patrí medzi najväčšie v strednej Európe. V roku 2023 odbavilo vyše 13 miliónov cestujúcich, čím sa približuje k výkonom z roku 2019 (Letište Praha, 2024). Poskytuje lety do 169 destinácií a využíva ho 69 leteckých dopravcov (Letište Praha, 2024). Praha je považovaná za jedno z najatraktívnejších miest v Európe. V roku 2019 ju navštívilo 8 miliónov turistov, z čoho 85% tvorili zahraniční turisti (Český Statistický Úrad, 2024). Najpočetnejšiu skupinu návštevníkov tvorili Slováci, Poliaci, Nemci a z krajín mimo EÚ to boli Ukrajinci, Vietnamci a Rusi (Český Statistický Úrad, 2024).

Administratívne členenie Prahy upravuje *Zákon o hlavnom meste Praha č. 131/2000 Z. z.* (Zákon 131/2000), ktorý upravuje členenie územia mesta na 22 správnych obvodov a 57 mestských častí. Pre účely tejto práce sme sa zamerali na územie Prahy 1, ktorá je najnavštevovanejšou časťou mesta, kde sme na základe štúdia doposiaľ publikovaných prác predpokladali, že jej obyvatelia môžu pociťovať dôsledky nadmerného cestovného ruchu. Praha 1 je z pohľadu administratívneho členenia klasifikovaná ako správny obvod a zároveň mestská časť. Je situovaná v centrálnej časti mesta, kde sa nachádzajú najvýznamnejšie architektonicky hodnotné kultúrne pamiatky mesta lákajúce každoročne početné skupiny turistov.

Medzi najväčšie atrakcie mesta patrí Orloj na Staromestskom námestí, Staromestská radnica a kostol sv. Mikuláša, Karlov most, spájajúci Staré Mesto s Malou stranou na druhej strane rieky Vltavy a Pražský hrad s gotickou katedrálou sv. Víta. Okrem kultúrno-poznávacieho cestovného ruchu je Praha známou destináciou párty cestovného ruchu - už niekoľkokrát bola označená ako top párty mesto Európy. Turistov zo zahraničia lákajú nízke ceny a podniky zabezpečujúce bohatý nočný život. Prispieva k tomu aj bohatá pivná kultúra, ktorá víta turistov napríklad aj na rozlúčky so slobodou. V Prahe 1 sa nachádza päť z desiatich najviac navštevovaných turistických atrakcií v Prahe z hľadiska registrovaných návštevníkov. Medzi najnavštevovanejšie turistické atrakcie Prahy, s evidovaným počtom návštevníkov (napr. prostredníctvom vstupného poplatku), patrí Lanová dráha na Petřín (Praha 1), Pražský hrad (Praha 1) a Zoologická záhrada (Praha 7; graf č. 2).

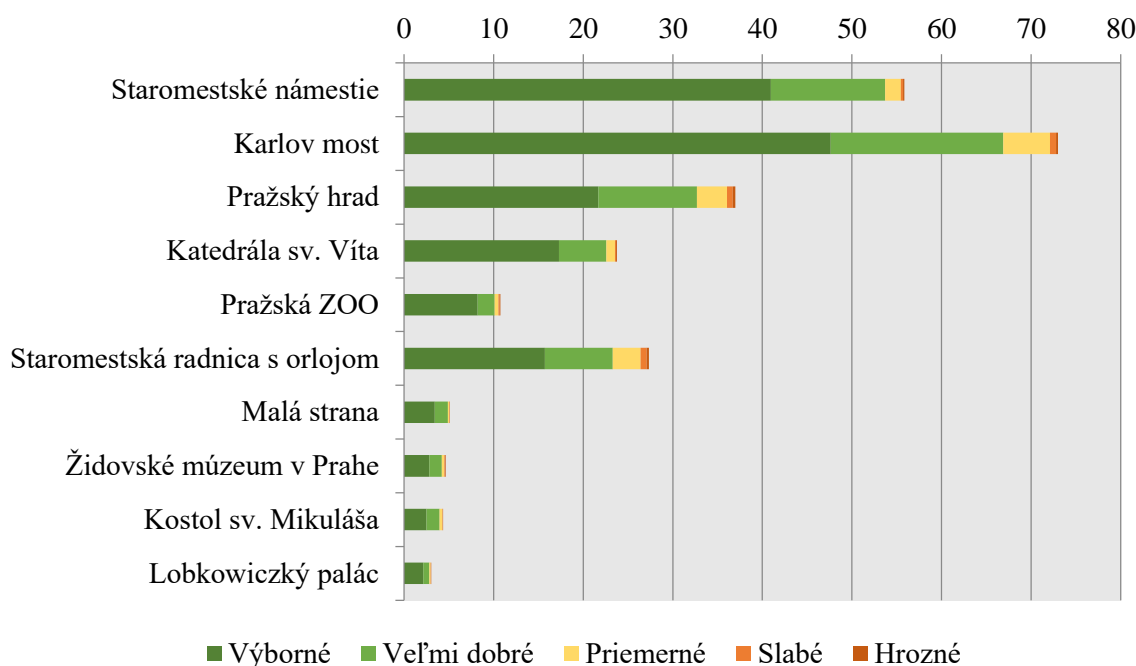
Graf č. 2: Návštevnosť hlavných turistických atrakcií Prahy v roku 2022



Zdroj: vlastné spracovanie podľa Prague City Tourism, 2024

Odhad návštevnosti je možné určiť približne aj na základe počtu recenzií. Tripadvisor (2024) prostredníctvom recenzií určil ako top atrakciu v Prahe Staromestské námestie a hneď za ním Karlov most (graf č. 3). Všetky z top 10 atrakcií, okrem Pražskej Zoo, sa nachádzajú v mestskej časti Praha 1, čo potvrdzuje náš predpoklad, o koncentrování cestovného ruchu v tejto časti mesta.

Graf č. 3: Top 10 turistických atrakcií v Prahe podľa Tripadvisoru na základe recenzií (stav k 13.2.2024, v tis.)



Zdroj: vlastné spracovanie podľa Tripadvisoru (2024)

3.2 Politika rozvoja cestovného ruchu v Prahe

Ministerstvo pre miestny rozvoj Českej republiky v roku 2021 vypracovalo „Strategický rozvoj cestovného ruchu Českej republiky“ na roky 2021 – 2030 (Stratégia ČR, 2021), ktorý slúži ako rámcový strategický dokument cestovného ruchu na národnej úrovni. Hlavným cieľom je udržateľný rozvoj cestovného ruchu v Českej republike. V dokumente sa identifikujú ako prínosy cestovného ruchu za rok 2019 podiel na HDP krajiny (2,9%) a celkovej zamestnanosti (4,4%), pričom Praha tvorí až 62,5% podielu na zahraničnej návštevnosti (Stratégia ČR, 2021). Na druhej strane sa tu spomína aj nadmerná zaťaženosť niektorých území cestovným ruchom s dôležitosťou stanovenia limitu únosnosti predovšetkým v chránených prírodných lokalitách. Ako najdôležitejšie body záujmu podpory udržateľného rozvoja cestovného ruchu v Prahe do budúcnosti sa v dokumente identifikujú *slow tourism*, vytváranie alternatívnych turistických trás mimo hlavného centra Prahy, ale aj zapojenie miestnych obyvateľov do plánovania.

Podrobnejšie sa rozvoju cestovného ruchu na území hlavného mesta Praha venuje strategický plánovací dokument „Koncepcie příjezdového cestovního ruchu hlavního města Prahy“, ktorý vytvorili Magistrát hlavního města Prahy, v spolupráci s Inštitútom

plánovania a rozvoja hlavného mesta Prahy a Prague City Tourism (Stratégia, 2020). Stratégia rozvoja cestovného ruchu určuje nasledujúce hlavné problémy rozvoja cestovného ruchu v Prahe:

- turistifikácia historického centra Prahy a z toho vyplývajúce znižovanie ponuky služieb dennej potreby a zvyšovanie cien tovarov, služieb a nehnuteľností;
- absencia miestnych obyvateľov v historickom centre Prahy;
- preplnenosť verejných priestorov;
- zlá dopravná a pešia priechodnosť;
- turistický smog – vizuálny, odpad, hluk;
- nočný život – bezpečnosť, hluk;
- platformy ponúkajúce krátkodobé ubytovanie;
- nedostatočná komunikácia s miestnymi rezidentmi pri riešení problémov spojených s dopadmi cestovného ruchu v Prahe;
- nedostatočný zber dát z cestovného ruchu a tým pádom nedostatočný prehľad o aktivitách cestovného ruchu v meste;
- nepomer medzi skutočným príjmami mesta z cestovného ruchu a výdavkami mesta vo forme dopadov cestovného ruchu;
- nedostatočné prepojenie rozvoja cestovného ruchu s celkovým rozvojom mesta a potrebami miestnych obyvateľov a aktérov;
- nevyužitý potenciál spolupráce mesta s organizáciami destinačného manažmentu na národnej a regionálnej úrovni mimo hlavného mesta (In Stratégia, 2020).

Zohľadňujúc uvedené problémové oblasti súvisiace s nadmernou intenzitou cestovného ruchu, boli stanovené tri strategické ciele rozvoja mesta Praha:

- starostlivosť o záujmy miestnych obyvateľov,
- starostlivosť o verejný priestor
- a starostlivosť o destináciu, v ktorých sa navrhujú vízie pre udržateľný rozvoj mesta (Stratégia, 2020).

Stratégia (Stratégia, 2020) odporúča pomocou kampaní a v spolupráci s obyvateľmi, komunikovať s návštevníkmi o pravidlách správania sa v meste. Ďalej navrhuje reguláciu vizuálneho smogu pomocou stanovenia pravidiel rozmiestňovania a štýlu reklamy.

Rovnako aj krátkodobé ubytovania by mali podliehať určitému systému kontroly s nastavenými pravidlami prevádzkovania takýchto zariadení (Stratégia, 2020).

Praha v rokoch 2020 – 2022 realizovala projekty, ktoré nadväzovali na *Koncepciu príjazdového cestovného ruchu hlavného mesta Prahy* (Stratégia, 2020) a boli zhrnuté v dokumente „*Zpráva o realizaci Koncepcie příjezdového cestovního ruchu hlavního města Prahy prostřednictvím Implementačního plánu za roky 2020—2022*“ (Správa, 2023), ktorú v roku 2023 predstavilo *Prague City Tourism*. Realizované projekty predstavujú opatrenia proti negatívnym dopadom nadmerného cestovného ruchu na mesto Praha a jej obyvateľov. Konkrétne ide o:

- ✓ *Plán na riešenie problémov s krátkodobými prenájmi.* V roku 2021 vytvoril Magistrát hlavného mesta Prahy právnu poradňu pre majiteľov bytov, ktorí majú problémy s krátkodobým ubytovaním. Taktiež v roku 2022 vydalo Ministerstvo pre miestny rozvoj metodiku, ktorá hovorí o tom, že byt môže slúžiť ako ubytovanie, iba ak bol kvôli tomuto účelu skolaudovaný. Poskytovatelia majú tiež povinnosť na platforme Airbnb zverejňovať svoje IČO. V súvislosti s prenájmami vznikol aj *Dodatok o kvalite služieb v mestských prenájmoch*, čo znamená, že v zmluvách o mestských prenájmoch je spomenuté, že v prenájmoch nie je žiaduce poskytovať služby výlučne pre turistov a zohľadňuje sa prínos činnosti pre miestnych obyvateľov.
- ✓ *Stratégia pre rozvoj kultúrnej infraštruktúry mimo centra mesta.* Na podporu kultúrnych aktivít mimo centra mesta vznikli nové produkty cestovného ruchu, napr. zážitkové vychádzky *Zažij Prahu* a zároveň vznikol dokument „*Kultúrní politika hlavního města Prahy 22+*“, ktorý upravuje pravidlá a podmienky vytvárania kultúrnej infraštruktúry v iných častiach mesta. Tvorbou alternatívnych kultúrnych ciest ako je aj *Zažij Prahu* sa podarilo mestu znížiť zaťaženosť centra mesta o 7%
- ✓ *Vzdelávacia kampaň medzi návštevníkmi o limitoch, pravidlách a kultúre správania sa v Prahe.* Kampaň *Enjoy Respect Prague* informuje turistov ako sa správať hlavne v historickom centre Prahy, a na základe toho vzniklo desatoro pravidiel správania sa (odporúčani pre turistov). Propagácia kampane je realizovaná aj prostredníctvom billboardov na Letisku Praha.

- ✓ *Manuál pre kultivovanú Prahu.* Ide o manuál obsahujúci pravidlá pre umiestňovanie reklám určené pre rôzne typy prevádzok v meste.
- ✓ *Marketingová kampaň zameraná na udržateľný cestovný ruch v Prahe.* Nová webová stránka *Praha udržateľne* poskytuje tipy ako sa v Prahe správať udržateľne. Kampaň chce prilákať zodpovedných turistov, ktorý sa budú k historickým pamiatkam ale aj k miestnym obyvateľom správať ohľaduplne (In Správa, 2023).

3.3 Indikátory nadmerného cestovného ruchu

Medzi základné ukazovatele merania nadmerného cestovného ruchu v destinácii patria: *intenzita cestovného ruchu* (počet prenocovaní na rezidenta) a *hustota cestovného ruchu* (počet prenocovaní na km²).

Na základe dostupných štatistických údajov z Českého štatistického úradu ČSÚ (2024) za vybrané správne obvody (mestské časti) Prahy sme vypočítali a porovnali oba zmienené ukazovatele (tabuľka č. 5). Celková priemerná intenzita cestovného ruchu v Prahe nie je vysoká (13,95 v r. 2019), ale pri podrobnejšej priestorovej analýze vidíme značné rozdiely, poukazujúce na vysokú mieru koncentrácie cestovného ruchu v centre Prahy (Praha 1). Zatiaľ čo intenzita väčšiny správnych obvodov Prahy dosahuje priemerné hodnoty na úrovni 14-16 (v r. 2019), Praha 1 túto úroveň značne prekračuje – 234,12 (v r. 2019; tabuľka č. 5). Podobné rozdiely vykazujú aj hodnoty hustoty cestovného ruchu vo vybraných obvodoch za rok 2019 (tabuľka č. 5, obrázok č. 3). Pri skúmaní rozloženia intenzity a hustoty cestovného ruchu v roku 2022 sú disparity priestorovej distribúcie cestovného ruchu zachované (hodnota indikátorov v Prahe 1 výrazne prevyšuje ostatné obvody) s tým rozdielom, že celkové namerané hodnoty sú nižšie pri všetkých obvodoch (tabuľka č. 6, obrázok č. 4). Ide o dôsledok krízových udalostí (najmä pandémie Covid-19 a energetickej krízou sprevádzanou skokovou infláciou). Inými slovami rok 2019 bol, z hľadiska počtu turistov v Prahe, z pohľadu návštevnosti rekordným rokom. Napriek tomu, že v roku 2022 došlo k výraznému obnoveniu cestovného ruchu, jeho celková intenzita bola stále o 30% nižšia (v Prahe 1 o 18%) oproti roku 2019. Rovnako to bolo aj v prípade hustoty cestovného ruchu, ktorá bola o 28% nižšia (v Prahe 1 o 21%) v porovnaní s rokom 2019 (tabuľka č. 5, tabuľka č. 6; obrázok č. 3, obrázok č. 4).

**Tabuľka č. 5: Hustota a intenzita cestovného ruchu vo vybraných správnych
obvodoch Prahy za rok 2019**

Správny obvod	Počet prenocovaní	Výmera územia (km ²)	Počet rezidentov	Hustota CR	Intenzita CR
Praha	18 479 653	496,21	1 324 277	37 241,60	13,95
Praha 1	6 921 324	5,54	29 563	1 249 336,46	234,12
Praha 2	2 002 463	4,19	50 363	477 914,80	39,76
Praha 3	1 236 739	6,48	76 041	190 854,78	16,26
Praha 5	1 316 937	35,09	91 921	37 530,27	14,33
Praha 9	993 999	13,31	60 601	74 680,62	16,40

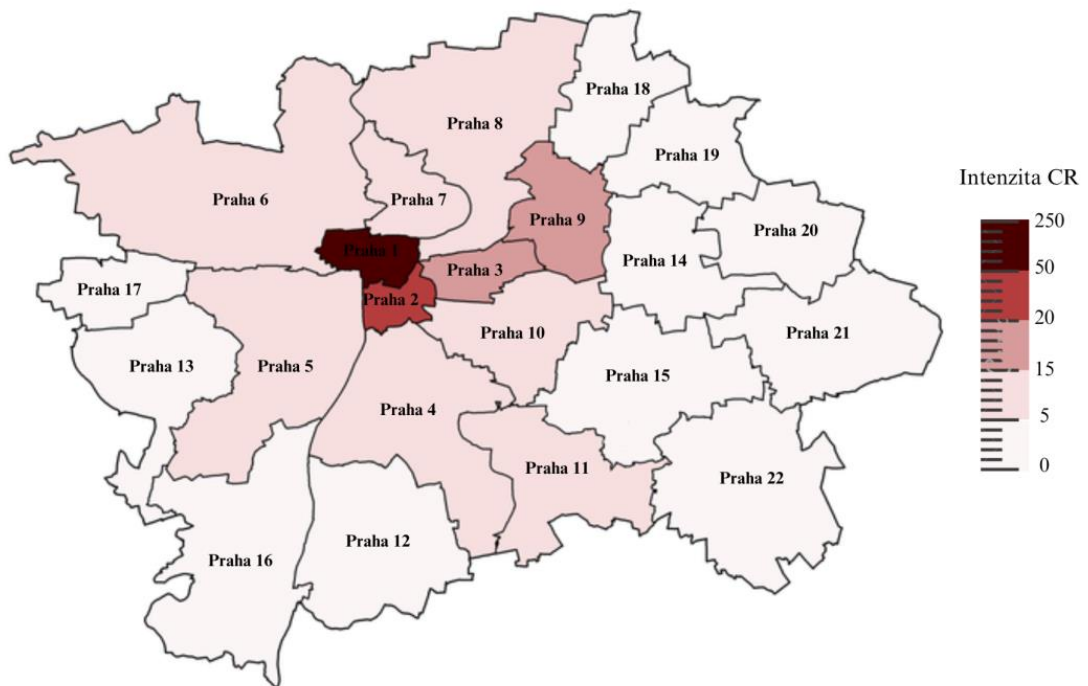
Zdroj: vlastné spracovanie podľa ČSÚ (2024)

**Tabuľka č. 6: Hustota a intenzita cestovného ruchu vo vybraných správnych
obvodoch Prahy za rok 2022**

Správny obvod	Počet prenocovaní	Výmera územia (km ²)	Počet rezidentov	Hustota CR	Intenzita CR
Praha	13 370 616	496,21	1 357 326	26 945,48	9,85
Praha 1	5 517 854	5,54	28 738	996 002,53	192,01
Praha 2	1 302 938	4,19	50 604	310 963,72	25,75
Praha 3	789 778	6,48	79 237	121 879,32	9,97
Praha 5	958 153	35,09	96 888	27 305,59	9,89
Praha 9	685 813	13,31	64 699	51 526,15	10,60

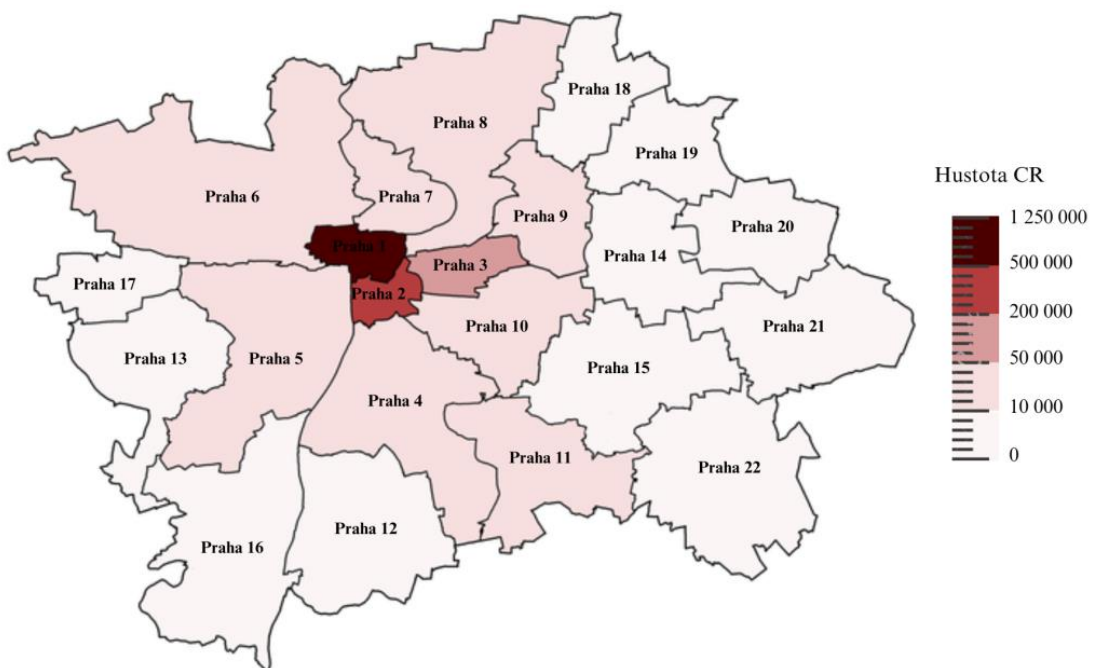
Zdroj: vlastné spracovanie podľa ČSÚ (2024)

Obrázok č. 3: Intenzita cestovného ruchu podľa správnych obvodov v roku 2019



Zdroj: vlastné spracovanie

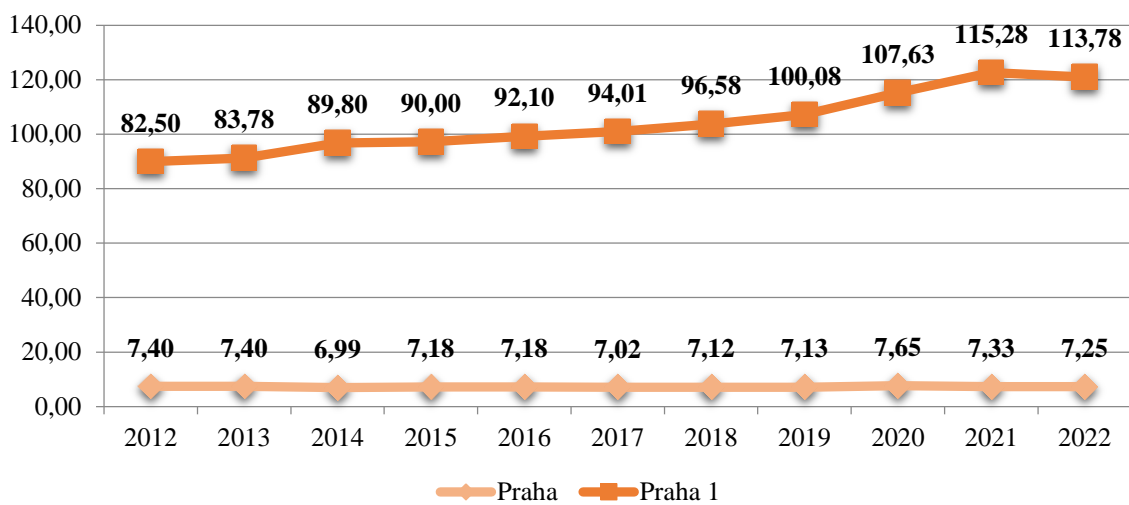
Obrázok č. 4: Hustota cestovného ruchu podľa správnych obvodov v roku 2019



Zdroj: vlastné spracovanie

Intenzitu turistickej aktivity v destinácií môžeme merať aj pomocou *defertovej funkcie*. Zatiaľ čo vývoj defertovej funkcie v Prahe značí, že vplyv cestovného ruchu na mesto ako celok je zanedbateľný, Praha 1 patrí k významným turistickým destináciám (graf č. 4). Praha 1 prekročila hodnotu 100, preto sa klasifikuje ako významná turistická destinácia. V roku 2022 mala táto mestská časť 113,78 lôžok na 100 obyvateľov. Taktiež vidíme rastúci trend defertovej funkcie, čo indikuje zvýšené riziko iritácie miestneho obyvateľstva voči turistom.

Graf č. 4: Vývoj defertovej turistickej funkcie v Prahe a mestskej časti Praha 1 (2012-2022)



Zdroj: vlastné spracovanie podľa ČSÚ (2024)

Praha 1 je cestovným ruchom najviac ovplyvnená mestská časť. Dokazujú to aj ďalšie štatistiky cestovného ruchu za obdobie rokov 2019-2022 (tabuľka č. 7). Priemerný počet prenocovaní na úrovni 2,3 - 2,4 noci/pobyt ukazuje, že Praha je mesto krátkodobých pobytov. Krátkodobé pobyty sú sprievodným indikátorom pri nadmernom cestovnom ruchu. Typickým dopadom krátkodobých pobytov je, že turisti navštívia len najznámejšie atrakcie a kultúrne pamiatky mesta, čo spôsobuje preľudnenie na týchto miestach. Zaujímavé je, že počet hromadných ubytovacích zariadení od roku 2019 narastal napriek nepriaznivej situácii vo svete, kedy sa menej cestovalo.

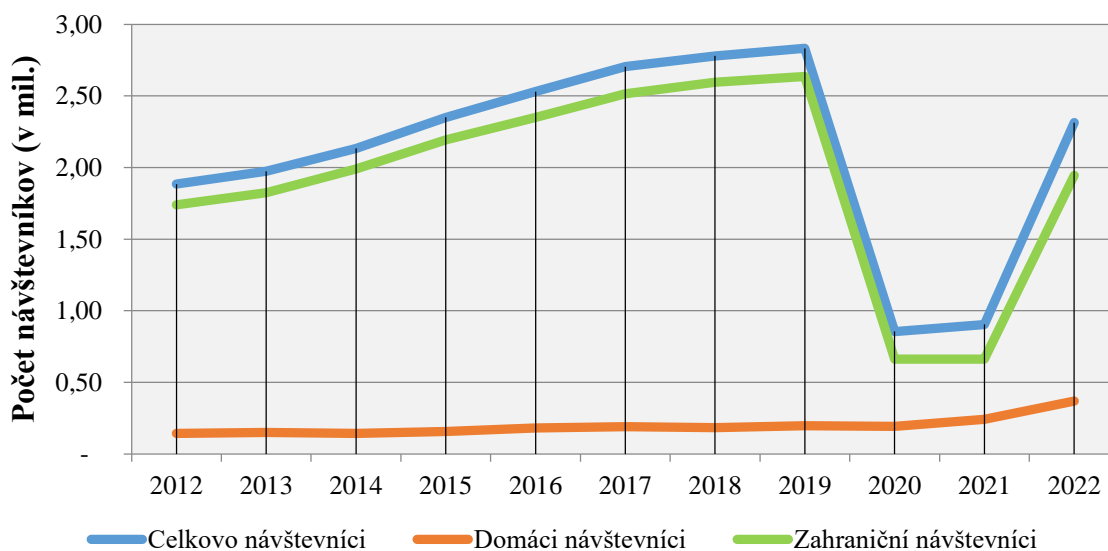
Tabuľka č. 7: Štatistiky cestovného ruchu v Prahe 1

Rok	Hromadné ubytovania	Izby	Lôžka	Hostia v mil.	Rezidenti v mil.	Nerezidenti v mil.	Prenocovania v mil.	Priemerný počet prenocovaní
2019	271	13 682	29 587	2,83	0,20	2,64	6,92	2,4
2020	315	14 752	32 505	0,85	0,19	0,66	1,96	2,3
2021	301	14 298	30 685	0,90	0,24	0,66	2,09	2,3
2022	311	15 069	32 697	2,31	0,37	1,94	5,52	2,4

Zdroj: vlastné spracovanie podľa ČSÚ (2024)

Počet návštevníkov v Prahe 1 do roku 2019 kontinuálne narastal (graf č. 5). V tomto roku sa v Prahe 1 ubytovalo 2,83 milióna návštevníkov, čo je najväčší počet v histórii tejto časti mesta. V roku 2020 klesol počet, z dôsledku pandémie Covid-19 až o 70% na 0,85 milióna ubytovaných návštevníkov. Ak sa však pozrieme na počet ubytovaných domácich návštevníkov v Prahe 1, vidíme, že ich počet významne vzrástol práve v rokoch 2020 až 2022. V časoch pandémie sa českí rezidenti, z dôvodu bezpečnosti, mohli rozhodnúť stráviť dovolenku radšej doma, čo dokazuje aj fakt, že český výjazdový cestovný ruch klesol v daných rokoch vo výrazne väčšej miere ako domáci cestovný ruch (ČSÚ, 2024).

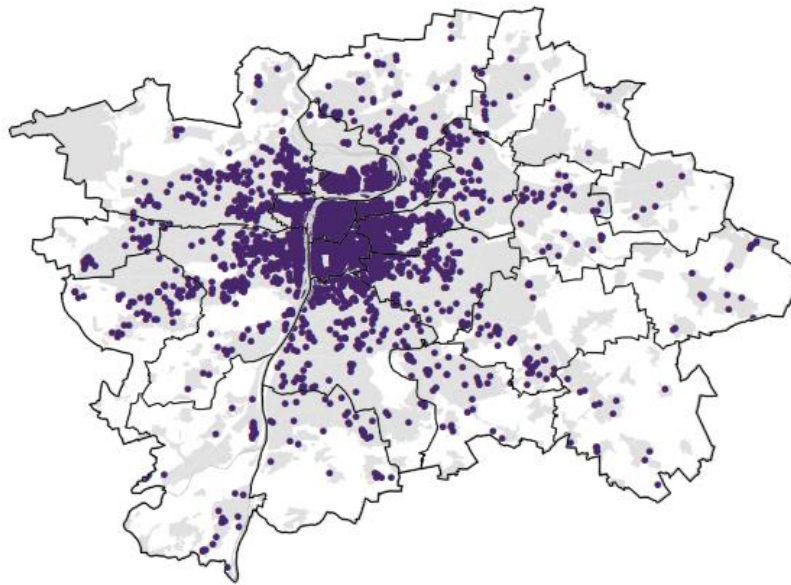
Graf č. 5: Vývoj počtu návštevníkov hromadných ubytovacích zariadení v Prahe 1 (v miliónoch)



Zdroj: vlastné spracovanie podľa Český statistický úřad (2024)

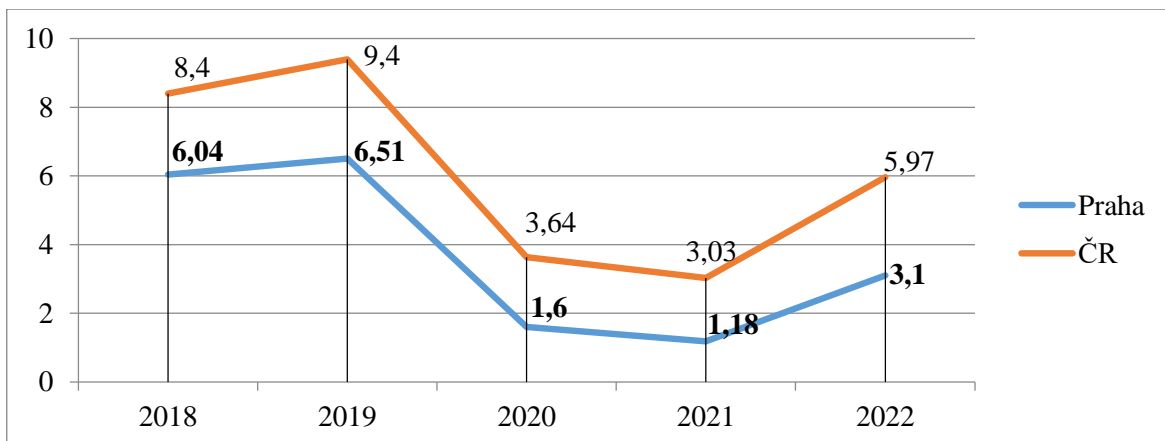
Ako sme uviedli v úvode práce, k zvyšovaniu intenzity cestovného ruchu v destinácii prispieva rozšírenie ponuky súkromných ubytovacích zariadení v rámci zdieľaných služieb napr. tzv. Airbnb bytov. V Prahe sa skúmaniu Airbnb bytov venuje dokument „*Airbnb v Praze: Analýza množství, struktury a rozmístění nabízených ubytování k 13. 7. 2021*“ (Marianovská, 2021), ktorý uviedol, že v Prahe bolo v roku 2019 - 13 704 Airbnb bytov, pričom v roku 2021 ich ponuka klesla o viac než polovicu na 6 599 bytov, z čoho len 10% bolo aktívnych (Štúdia, 2021). V nasledujúcich rokoch síce došlo kvôli pandémie k útlmu, avšak do budúcnosti sa očakáva opätovný nárast počtu Airbnb bytov v Prahe. Pre porovnanie Praha aktuálne eviduje 897 hromadných ubytovacích zariadení typu hotel, hotel garni, penzión, kemp, turistická ubytovňa a ostatné nešpecifikované zariadenia (ČSÚ, 2023). Počet rezervácií prostredníctvom online ubytovacích platforiem (ako sú Airbnb, Booking, Exopedia Group a Tripadvisor a pod.) do roku 2019 rástol, následne počas pandémie klesol, ale postupne opätovne stúpa (nedosiahol však úroveň pred roku 2020; graf č. 6). Podiel nocí strávených v takto rezervovaných ubytovacích zariadeniach v Prahe na celkovom počte prenocovaní Českej Republiky v roku 2022 dosiahol 52 %, čo indikuje významné postavenie Prahy ako turistickej destinácie. Z pohľadu priestorového rozmiestnenia Airbnb bytov v Prahe (obrázok č. 5) je evidentná ich koncentrácia v centre mesta a jeho bezprostrednom okolí. Najvyšší počet (106) Airbnb bytov na tisíc obyvateľov je v Starom meste (Praha 1; obrázok č. 5; Štúdia, 2021). Podľa údajov získaných z *Inside Airbnb* bolo v decembri v roku 2023 v Prahe 1 4130 Airbnb bytov, čo tvorí 44% z celkového počtu.

Obrázok č. 5: Rozmiestnenie Airbnb bytov v Prahe (stav k decembru 2023)



Zdroj: Marianovská (2021), upravené

Graf č. 6: Počet rezervovaných nocí cez online ubytovacie platformy (v mil.)



Zdroj: vlastné spracovanie podľa Český statistický úřad (2024)

3.4 Percepcia cestovného ruchu rezidentmi Prahy 1

Výsledky kvantitatívnej analýzy v predošlých častiach práce ukázali, že koncentrácia cestovného ruchu v meste Praha je značne nerovnomerná. Vysoké hodnoty intenzity a hustoty cestovného ruchu v mestskej časti Praha 1 naznačujú, že v tejto časti mesta môže dochádzať k zhoršeniu jeho percepcie tamojšími obyvateľmi. Tento predpoklad sme overovali v čase od 23.1.2023 do 25.2.2023 online anketou medzi rezidentmi Prahy 1. Obyvateľov sme v prieskume požiadali aby vyjadrili mieru súhlasu, resp. nesúhlasu s tvrdeniami na päťbodovej likertovej škále (hodnotenia boli nastavené ako interval od 1 – úplný nesúhlas, až po 5 – úplný súhlas). Z hľadiska obsahu išlo o tri tematické okruhy tvrdení (tabuľka č. 3, tabuľka č. 8; v príloha č. 1), pričom každý set pokrýval inú oblasť možných dopadov cestovného ruchu na život v Prahe 1 (podrobnosti popisujeme

v kapitole 2). Konkrétne išlo o nasledujúce okruhy (dopady cestovného ruchu):

- environmentálne, ktoré súvisia so znečistením a zavádzaním opatrení na ochranu životného prostredia (ŽP);
- sociálne, týkajúce sa spokojnosti a kvality života rezidentov v Prahe 1 (sociálne aspekty);
- a socioekonomické, ktoré súvisia s kvalitou života rezidentov ako odraz ich ekonomickej situácie v dôsledku rozvoja cestovného ruchu (socioekonomické aspekty).

Prehľad výsledkov prieskumu je v tabuľke č. 8 (1 – úplný nesúhlas, 5 – úplný súhlas).

Tabuľka č. 8: Výsledky prieskumu – podľa vplyvov cestovného ruchu na rezidentov

OVEROVANÉ TVRDENIE	VÝSLEDKY PRIESKUMU (23.1.2023 do 25.2.2023)
Environmentálne vplyvy CR	
O ₁ : Zavádzajú sa opatrenia na ochranu ŽP	65,6% nesúhlas hodnoty 1 a 2 na likertovej škále
O ₂ : Ochota kompetentných prijímať opatrenia na ochranu ŽP je nízka	44,8% súhlas hodnoty 4 a 5 na likertovej škále
O ₃ : Zvyšuje sa množstvo odpadkov v meste	65,5% súhlas hodnoty 4 a 5 na likertovej škále
O ₄ : Obchody so suvenírmi znižujú vizuálnu atraktivitu mesta	89,7% súhlas hodnoty 4 a 5 na likertovej škále

Sociálne vplyvy CR	
O ₅ : Narastajú rekreačné možnosti	70,7% nesúhlas hodnoty 1 a 2 na likertovej škále
O ₆ : Znižuje sa ponuka služieb a obchodov pre rezidentov	79,3% súhlas s tvrdením hodnoty 4 a 5 na likertovej škále
O ₇ : Dopravná infraštruktúra je lepšie vybudovaná	48,2% nesúhlas hodnoty 1 a 2 na likertovej škále
O ₈ : Vyhýbam sa turisticky frekventovaným miestam	79,3% súhlas hodnoty 4 a 5 na likertovej škále
O ₉ : Hluk z turistov negatívne vplýva na moju kvalitu života	63,8% súhlas hodnoty 4 a 5 na likertovej škále
O ₁₀ : V meste rastie kriminalita	51,7% súhlas hodnoty 4 a 5 na likertovej škále
O ₁₁ : Neuvažujem zmeniť bydlisko kvôli CR	67,3% súhlas hodnoty 4 a 5 na likertovej škále
Socioekonomické vplyvy CR	
O ₁₂ : CR prispieva k mojim príjmom	79,3% nesúhlas hodnoty 1 a 2 na likertovej škále
O ₁₃ : Rastú ceny služieb, potravín, atď	81% súhlas hodnoty 4 a 5 na likertovej škále
O ₁₄ : Zvyšujú sa mi náklady na bývanie	46,5% súhlas hodnoty 4 a 5 na likertovej škále
O ₁₅ : Nakupujem v iných častiach mesta kvôli nižšej cene	39,6% nesúhlas hodnoty 1 a 2 na likertovej škále a rovnako 39,6% súhlas hodnoty 4 a 5 na likertovej škále
O ₁₆ : Nakupujem v iných častiach mesta kvôli lepšej ponuke pre rezidentov	62,1% súhlas hodnoty 4 a 5 na likertovej škále
O ₁₇ : Som proti rastu turistických zariadení v meste	72,4% súhlas hodnoty 4 a 5 na likertovej škále
O ₁₈ : CR prispieva k zvýšeniu mojej životnej úrovne	70,7% nesúhlas hodnoty 1 a 2 na likertovej škále
O ₁₉ : Podporujem rozvoj CR	79,3% nesúhlas hodnoty 1 a 2 na likertovej škále

Zdroj: *vlastné spracovanie*

Niektoré tvrdenia, ku ktorým sa mali respondenti vyjadriť boli pre účely následnej kvantitatívnej analýzy prekódované z pozitívnych tvrdení na negatívne (tabuľka č. 9).

Tabuľka č. 9: Základné štatistické charakteristiky súboru získaných dát (z prieskumu 23.1.2023 do 25.2.2023)

OVEROVANÉ TVRDENIA	Priemer	Medián	Modus	Std. dev.
Environmentálne vplyvy CR				
O ₁ : Zavádzajú sa opatrenia na ochranu ŽP (obrátené kódovanie)	3,97	4	5	1,14
O ₂ : Ochota kompetentných prijímať opatrenia na ochranu ŽP je nízka	3,33	3	3	1,22
O ₃ : Zvyšuje sa množstvo odpadkov v meste	3,97	4	5	1,12
O ₄ : Obchody so suvenírmi znižujú vizuálnu atraktivitu mesta	4,59	5	5	1,45
SPOLU priemer	3,97			
Sociálne vplyvy CR				
O ₅ : Narastajú rekreačné možnosti (obrátené kódovanie)	3,97	4	5	1,19
O ₆ : Znižuje sa ponuka služieb a obchodov pre rezidentov	4,17	5	5	1,26
O ₇ : Dopravná infraštruktúra je lepšie vybudovaná (obrátené kódovanie)	3,17	3	3(4)	1,44
O ₈ : Vyhýbam sa turisticky frekventovaným miestam	4,16	5	5	1,25
O ₉ : Hluk z turistov negatívne vplyva na moju kvalitu života	3,69	4	5	1,42
O ₁₀ : V meste rastie kriminalita	3,36	3	5	1,10
O ₁₁ : Neuvažujem zmeniť bydlisko kvôli CR (obrátené kódovanie)	1,97	1	1	1,09
SPOLU priemer	3,50			
Socioekonomické vplyvy CR				
O ₁₂ : CR prispieva k mojim príjmom (obrátené kódovanie)	4,40	5	5	1,67
O ₁₃ : Rastú ceny služieb, potravín, atď	4,24	5	5	1,28
O ₁₄ : Zvyšujú sa mi náklady na bývanie	3,16	3	5	1,53
O ₁₅ : Nakupujem v iných častiach mesta kvôli nižšej cene	3,07	3	5	1,42
O ₁₆ : Nakupujem v iných častiach mesta kvôli lepšej ponuke pre rezidentov	3,55	4	5	1,36
O ₁₇ : Som proti rastu turistických zariadení v meste	4,00	5	5	1,37
O ₁₈ : CR prispieva k zvýšeniu mojej životnej úrovne (obrátené kódovanie)	3,12	4	5	1,18
O ₁₉ : Podporujem rozvoj CR (obrátené kódovanie)	4,17	5	5	1,26
SPOLU priemer	3,71			

Zdroj: vlastné spracovanie

Vnímanie cestovného ruchu rezidentmi je vo všeobecnosti negatívne, keďže najčastejšie sa vyskytovala odpoveď „úplne súhlasím“ s negatívnym vplyvom cestovného ruchu (O₁, O₃ – O₆, O₈ – O₁₀, O₁₂ – O₁₉; modus = 5). Napriek nepriaznivému postoju k turistom a cestovnému ruchu v Prahe 1 rezidenti nezvažujú presťahovanie sa do inej časti mesta (O₁₁, priemer = 1,97).

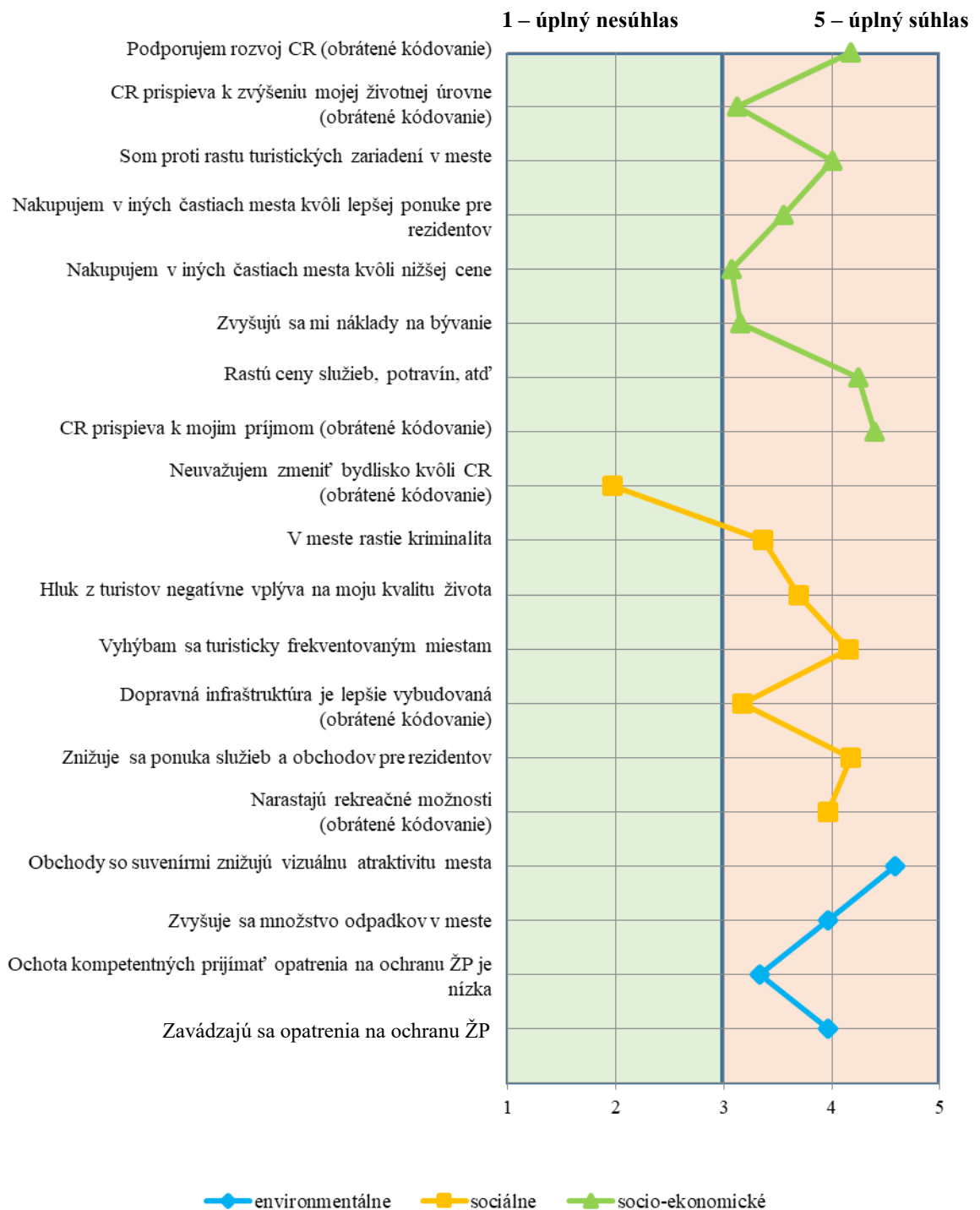
V prípade environmentálnych vplyvov sa väčšina respondentov vyjadrila, že vníma negatívne dôsledky cestovného ruchu na životné prostredie (priemer odpovedí na likertovej škále bol 3,97). Najväčší problém vidia rezidenti v predajniach so sortimentom zameraným na turistov, ktoré znižujú svojimi nevkusnými výkladmi vizuálnu atraktivitu historického mesta (O₄, priemer = 4,59).

V prípade sociálnych vplyvov cestovného ruchu na život v Prahe 1 bol priemer odpovedí na likertovej škále 3,50, s najväčším príklonom k strednej hodnote. Najviac rezidentov ovplyvňuje znižovanie ponuky služieb a obchodov v dôsledku rastu počtu obchodov so suvenírmi (O₆, priemer = 4,17). Avšak, ako bolo už spomenuté vyššie, rezidenti napriek všetkým nepriaznivým vplyvom cestovného ruchu na kvalitu ich života neuvažujú o zmene bydliska (O₁₁, priemer = 1,97).

Posledným overovaným tematickým okruhom boli postoje respondentov k socioekonomickým vplyvom cestovného ruchu na ich život v Prahe 1. Tu výsledná hodnota priemeru na úrovni 3,71 naznačuje príklon k negatívnemu postoju. Z prieskumu teda vyplýva, že cestovný ruch neprispieva k príjmom rezidentov (O₁₂), keďže priemer odpovedí bol na úrovni 4,4. Za najväčší problém v dôsledku rastu cestovného ruchu považujú rezidenti rast cien služieb a potravín (O₁₃, priemer = 4,24). Taktiež z prieskumu vyplýva, že rezidenti nepodporujú ďalší rozvoj cestovného ruchu v Prahe 1 (O₁₉, priemer = 4,17).

Výsledný prehľad postojov oslovených respondentov k overovaným tvrdeniam sme spracovali graficky pomocou sémantického diferenciálu (graf č. 7). Prehľad jasne ukazuje, že s výnimkou jediného tvrdenia („nezavžujem zmeniť bydlisko v dôsledku nadmerného cestovného ruchu“) sú všetky ostatné vnímané negatívne, čo dokazuje, že oslovení respondenti vnímajú rozvoj cestovného ruchu v Prahe 1 negatívne.

Graf č. 7: Odpovede z prieskumu znázornené pomocou sémantického diferenciálu



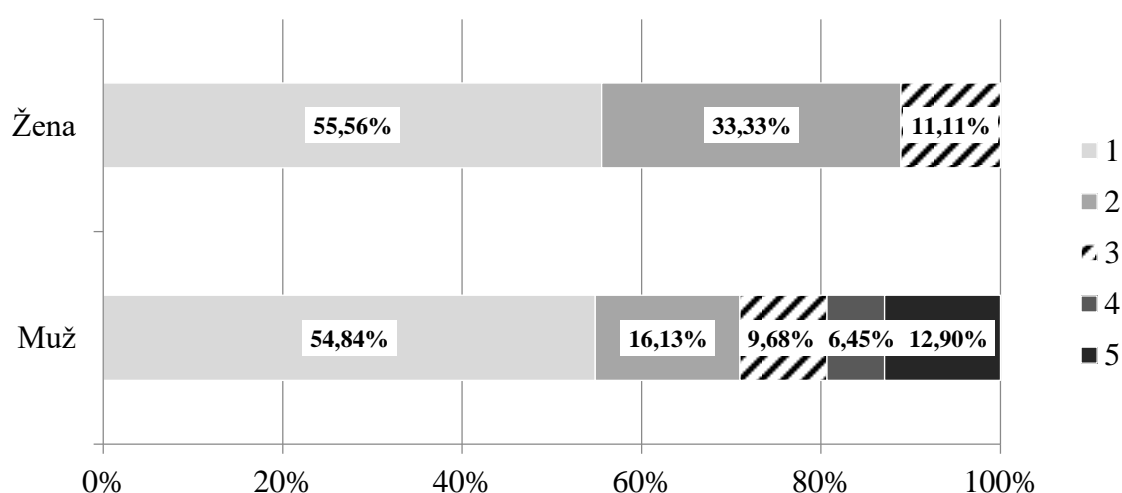
Zdroj: vlastné spracovanie

3.4.1 Postoj respondentov k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 podľa sociodemografických charakteristík

Pri vyhodnocovaní výsledkov prieskumu sme zistili značné rozdiely v postojoch oslovených respondentov v závislosti od sociodemografických charakteristík - v závislosti od pohlavia, veku, najvyššieho ukončeného stupňa vzdelania, zamestnania a tiež podľa skúsenosti s prácou alebo štúdiom v cestovnom ruchu. Výsledky sme preto podrobili podrobnejšiemu skúmaniu.

Keďže Praha 1, ako mestská časť sa vyznačuje najintenzívnejšou mierou rozvoja cestovného ruchu spomedzi všetkých mestských častí zaujímalo nás, či rezidenti napriek tomu vidia priestor na ďalšie zvyšovanie počtu turistov. Zatiaľ čo respondenti celkovo skôr nesúhlasia so zvyšovaním počtu turistov v Prahe 1, predsalen v prípade respondentov – mužov je miera nesúhlasu nižšia. Inak povedané, muži v našom prieskume deklarovali vyššiu mieru ochoty akceptovať ďalší rozvoj cestovného ruchu ako ženy. Ani jedna zo žien neuviedla, že súhlasí s rozvojom cestovného ruchu v tejto mestskej časti (odpovede 4 alebo 5 = 0%), na druhej strane 19,35% mužov s týmto výrokom súhlasí (odpovede 4 alebo 5; graf č. 8).

Graf č. 8: Postoj respondentov k podpore zvyšovania počtu turistov a k ďalšiemu rozvoju CR v Prahe 1 podľa pohlavia (1 - úplný nesúhlas, 5 - úplný súhlas)



Zdroj: vlastné spracovanie

Podobne rozdielny postoj k rozvoju cestovného ruchu sme zaznamenali v rozdielnych vekových skupinách oslovených respondentov. Všetci respondenti, muži aj ženy, vo veku 60 a viac rokov nesúhlasia s ďalším zvyšovaním počtu turistov v Prahe 1 (odpovede 1 alebo 2 = 100%). Rozvoj cestovného ruchu vnímajú pozitívne skôr muži vo veku 40 – 59 rokov v podiele 28,58% s odpoveďou 4 alebo 5 a taktiež 15,38% mužov vo veku 19 – 39 rokov (tabuľka č. 10).

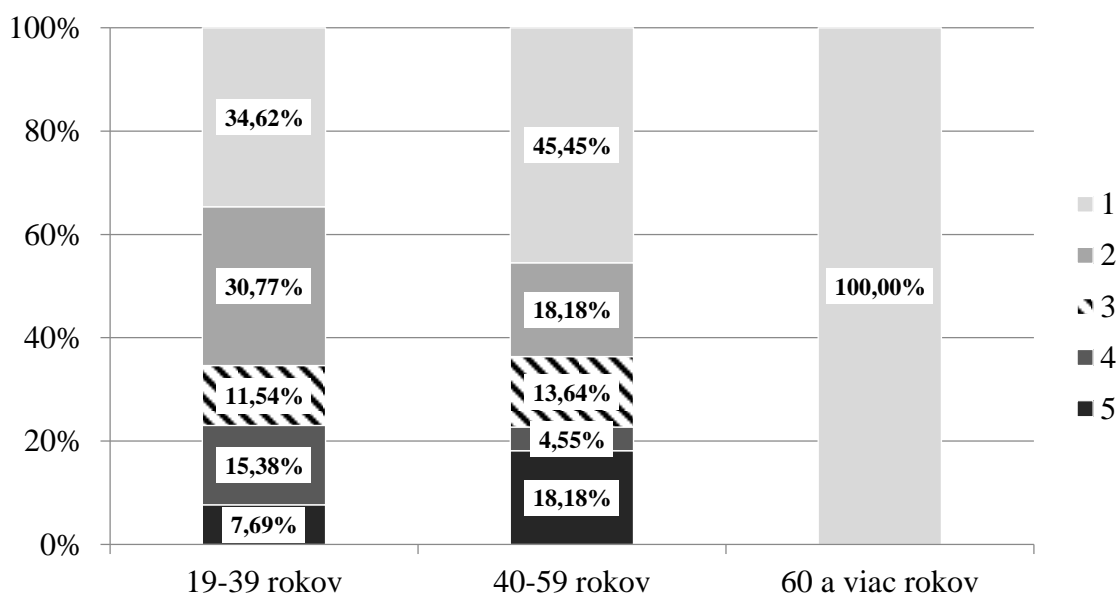
Tabuľka č. 10: Postoj respondentov k podpore zvyšovania počtu turistov a k ďalšiemu rozvoju CR v Prahe 1 podľa pohlavia a veku (1 - úplný nesúhlas, 5 - úplný súhlas)

Pohlavie a vek respondentov	1	2	3	4	5
MUŽI	54,80%	16,10%	9,70%	6,50%	12,90%
<i>19 - 39 rokov</i>	38,60%	30,80%	15,40%	0%	15,40%
<i>40 - 59 rokov</i>	57,10%	7,14%	7,14%	14,29%	14,29%
<i>60 a viac rokov</i>	100%	0%	0%	0%	0%
ŽENY	55,60%	33,30%	11,11%	0%	0%
<i>19 - 39 rokov</i>	30,80%	53,90%	15,40%	0%	0%
<i>40 - 59 rokov</i>	75,00%	12,50%	12,50%	0%	0%
<i>60 a viac rokov</i>	83,30%	16,70%	0%	0%	0%
Celkový súčet	55,2%	24,1%	10,3%	3,5%	6,9%

Zdroj: vlastné spracovanie

Životná úroveň a kvalita života sú vnímané na individuálnej úrovni rôzne. Niektorí ju môžu vnímať ako celkovú spokojnosť so životom bez ohľadu na materiálne zabezpečenie a iní ako bohatstvo. Tieto dva pohľady spolu nemusia súvisieť, pretože spokojnosť nie je závislá od bohatstva a naopak. Ako povedal indický nositeľ Nobelovej ceny za ekonómiu Amartya Sen (1987), sú to alternatívne pohľady na životnú úroveň. Nás v prieskume zaujímalo, ako rezidenti v Prahe 1 vnímajú cestovný ruch v zmysle jeho príspevku k zvyšovaniu ich životnej úrovne. Znova sa potvrdilo, že až 100% respondentov vo veku 60 a viac rokov nesúhlasí s tvrdením, že cestovný ruch prispieva k zvýšeniu ich životnej úrovne (graf č. 9). S výrokom naopak súhlasí 23,07% respondentov vo veku 19 – 39 rokov a 22,73% respondentov vo veku 40 – 59 rokov.

Graf č. 9: Postoj respondentov Prahy 1 k tvrdeniu, že cestovný ruch prispieva k zvyšovaniu ich životnej úrovne podľa veku (1 - úplný nesúhlas, 5 - úplný súhlas)



Zdroj: vlastné spracovanie

Podobne ako v predchádzajúcom tvrdení v tabuľke č. 10, aj v tabuľke č. 11 sú vidieť kladnejšie odpovede zo strany mužov. Vo veku 19 – 39 rokov 30,77% mužov súhlasí s tvrdením v porovnaní s 15,38% žien a taktiež vo veku 40 – 59 rokov 35,71% mužov súhlasí s tvrdením na rozdiel od 0% žien v tomto veku.

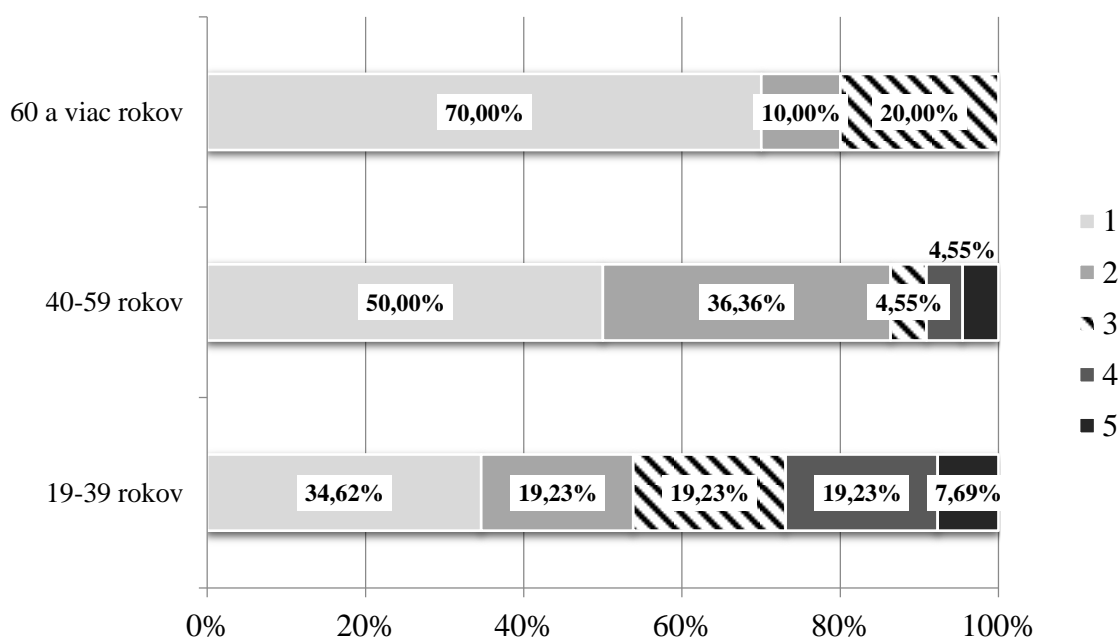
Tabuľka č. 11: Súhlas respondentov s tvrdením, že cestovný ruch zvyšuje ich životnú úroveň podľa pohlavia a veku (1 - úplný nesúhlas, 5 - úplný súhlas)

Pohlavie a vek respondentov	1	2	3	4	5
Muži	51,61%	12,90%	6,45%	12,90%	16,13%
19 - 39 rokov	38,46%	23,08%	7,69%	23,08%	7,69%
40 - 59 rokov	50,00%	7,14%	7,14%	7,14%	28,57%
60 a viac rokov	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Ženy	48,15%	29,63%	14,81%	3,70%	3,70%
19 - 39 rokov	30,77%	38,46%	15,38%	7,69%	7,69%
40 - 59 rokov	37,50%	37,50%	25,00%	0,00%	0,00%
60 a viac rokov	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Celkový súčet	50,00%	20,69%	10,34%	8,62%	10,34%

Zdroj: vlastné spracovanie

Jedným zo spôsobov, ako môže cestovný ruch pozitívne vplyvať na miestne obyvateľstvo, je rozširovanie možností trávenia voľného času, ktoré rovnako, ako pre miestnych slúžia aj turistom. Náš prieskum ukázal, že v tomto prípade mali jednotlivé vekové skupiny respondentov rozdielny postoj (graf č. 10). S tvrdením, že cestovný ruch prináša nové možnosti pre rekreáciu miestnych obyvateľov, súhlasilo 26,92% respondentov vo veku 19 – 39 rokov (odpovede 4 a 5) a iba 9,1% respondentov vo veku 40 – 59 rokov (odpovede 4 a 5). Na druhej strane ani jeden z respondentov vo veku 60 a viac rokov nevníma, že rozvoj CR prináša zvyšovanie rekreačných možností (odpovede 4 a 5 = 0%).

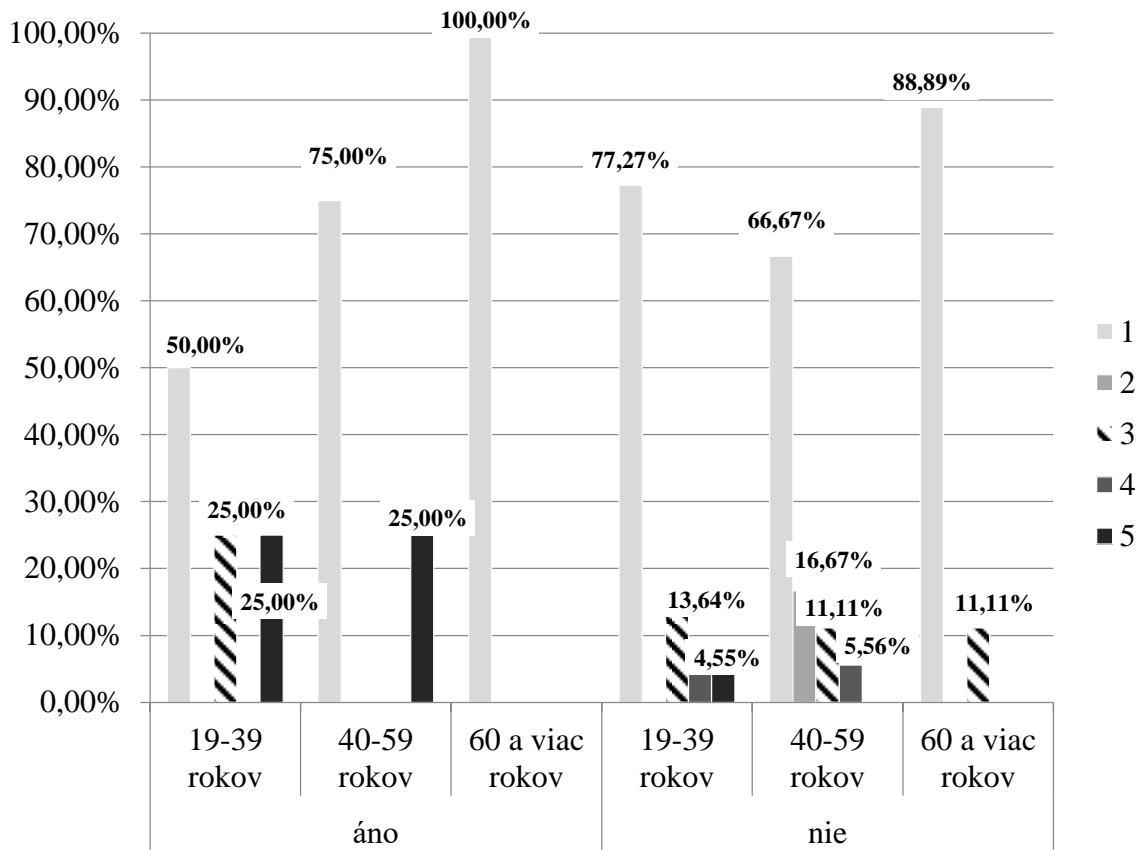
Graf č. 10: Postoj respondentov k tvrdeniu, že CR v Prahe 1 prináša rozširovanie rekreačných možností aj pre miestnych obyvateľov (nové športoviská, detské ihriská, kúpaliská a pod.) (1 - úplný nesúhlas, 5 - úplný súhlas)



Zdroj: vlastné spracovanie

Jedným z pozitív rozvoja cestovného ruchu je, že podporuje miestnu ekonomiku, vytvára pracovné príležitosti a je zdrojom príjmov pre miestnych obyvateľov. V našom prieskume sa ukázalo, že respondenti vo veku 60 a viac rokov túto stránku cestovného ruchu nevnímajú (pre väčšinu z nich cestovný ruch neprispieva k ich príjmom). V ďalších dvoch kategóriách vidíme rozdielne odpovede: 25% respondentov vo veku 19 – 39 rokov a rovnako 25% respondentov vo veku 40 – 59 rokov ktorí majú skúsenosti s prácou alebo študovali CR uviedli, že cestovný ruch prispieva k ich príjmom (graf č. 11).

Graf č. 11: Postoj respondentov k tvrdeniu že CR Prahe 1 prispieva k ich príjmom podľa toho či majú (áno) alebo nemajú (nie) skúsenosť s prácou v CR alebo ho študovali (1 - úplný nesúhlas, 5 - úplný súhlas)



Zdroj: vlastné spracovanie

3.4.2 Rozdiely v postojoch respondentov - testovanie hypotéz

Testovanie hypotéz sme vykonali pomocou výberového súboru, ktorý tvorili odpovede respondentov, čiže postoj respondentov k daným tvrdeniam týkajúce sa cestovného ruchu a turistov v Prahe 1. Odpovede boli prekódované tak, aby všetky merali celkový súhlas rezidentov k negatívnemu vplyvu cestovného ruchu, respektíve negatívny postoj.

H_1 : Existuje štatisticky významná závislosť medzi postojom interviewovaných rezidentov Prahy 1 k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 a osobnou skúsenosťou s prácou alebo štúdiom v cestovnom ruchu.

Nulová hypotéza H_0 v tomto prípade znie: Neexistuje štatisticky významná závislosť medzi postojom interviewovaných rezidentov Prahy 1 k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 a osobnou skúsenosťou s prácou alebo štúdiom v cestovnom ruchu. Nulovú hypotézu budeme overovať pomocou Pearsonovho testu nezávislosti (Chí-kvadrát testu), ktorý podrobnejšie popisujeme v kapitole 2.

Tabuľka č. 12: Kalkulácia hodnoty chí-kvadrátu (skúsenosť s CR)

Pozorované frekvencie O_{ij}							
Skúsenosť s CR	Hodnoty odpovedí						
		1	2	3	4	5	Celkom r_j
	Áno	18	15	21	50	67	171
	Nie	130	80	141	151	429	931
	Celkom c_i	148	95	162	201	496	N = 1102
Očakávané frekvencie $O_{ij} ((r_i - c_j) / N)$							
Skúsenosť s CR	Hodnoty odpovedí						
		1	2	3	4	5	Celkom r_j
	Áno	22,97	14,74	25,14	31,19	76,97	171
	Nie	125,03	80,26	136,86	169,81	419,03	931
	Celkom c_i	148	95	162	201	496	1102
$(O_{ij} - E_{ij})^2 / E_{ij}$							
Skúsenosť s CR	Hodnoty odpovedí						
		1	2	3	4	5	Celkom X^2
	Áno	1,07	0,00	0,68	11,34	1,00	16,75
	Nie	0,20	0,00	0,13	2,08	0,24	

Zdroj: vlastné spracovanie

Následne porovnáme hodnotu chí-kvadrátu $X^2_N = 16,75$ s kritickou hodnotou $X^2_{(r-1)(c-1)}(1 - \alpha) = 9,488$, ktorú sme získali na základe tabuľky distribúcie chí-kvadrátu. Hladinu významnosti sme stanovili na $\alpha = 0,05$ a stupeň voľnosti (df) je v našom prípade 4.

Nulovú hypotézu zamietame na základe pravidla: H_0 zamietni, ak $X^2_N \geq X^2_{(r-1)(c-1)}(1 - \alpha)$ (Gážová, 2022). To znamená, že **existuje štatisticky významná závislosť** medzi postojom interviewovaných rezidentov Prahy 1 k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 a osobnou skúsenosťou s prácou alebo štúdiom v cestovnom ruchu.

H_2 : Existuje štatisticky významná závislosť medzi postojom interviewovaných rezidentov Prahy 1 k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 a vekom respondentov.

Nulová hypotéza H_0 v tomto prípade znie: Neexistuje štatisticky významná závislosť medzi postojom interviewovaných rezidentov Prahy 1 k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 a vekom respondentov.

Tabuľka č. 13: Kalkulácia hodnoty chí-kvadrátu (vek)

Pozorované frekvencie O_{ij}							
Vek	Hodnoty odpovedí						
		1	2	3	4	5	Celkom r_j
	19-39 rokov	72	53	71	84	214	494
	40-59 rokov	48	36	58	81	195	418
	60 a viac rokov	28	6	33	36	87	190
Celkom c_j	148	95	162	201	496	N = 1102	
Očakávané frekvencie $O_{ij} ((r_i \cdot c_j) / N)$							
Vek	Hodnoty odpovedí						
		1	2	3	4	5	Celkom r_j
	19-39 rokov	66,34	42,59	72,62	90,10	222,34	494
	40-59 rokov	56,14	36,03	61,45	76,24	188,14	418
	60 a viac rokov	25,52	16,38	27,93	34,66	85,52	190
Celkom	148	95	162	201	496	N = 1102	
$(O_{ij} - E_{ij})^2 / E_{ij}$							
Vek	Hodnoty odpovedí						
		1	2	3	4	5	Celkom X^2
	19-39 rokov	0,48	2,55	0,04	0,41	0,31	13,53
	40-59 rokov	1,18	0,00	0,19	0,30	0,25	
	60 a viac rokov	0,24	6,58	0,92	0,05	0,03	

Zdroj: vlastné spracovanie

Následne porovnáme hodnotu chí-kvadrátu $X^2_N = 13,53$ s kritickou hodnotou $X^2_{(r-1)(c-1)}(1 - \alpha) = 15,507$, ktorú sme získali na základe tabuľky distribúcie chí-kvadrátu. Hladinu významnosti sme stanovili na $\alpha = 0,05$ a stupeň voľnosti (df) je v našom prípade 8.

Nulovú hypotézu nemôžeme zamietnuť, keďže $X^2_N \leq X^2_{(r-1)(c-1)}(1 - \alpha)$. To znamená, že **nemáme dostatočné dôkazy na to, že existuje štatisticky významná závislosť** medzi postojom interviewovaných rezidentov Prahy 1 k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 a vekom.

H_3 : Existuje štatisticky signifikantná závislosť medzi postojom interviewovaných rezidentov Prahy 1 k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 a pohlavím respondentov.

Nulová hypotéza H_0 v tomto prípade znie: Neexistuje štatisticky signifikantná závislosť medzi postojom interviewovaných rezidentov Prahy 1 k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 a pohlavím respondentov.

Tabuľka č. 14: Kalkulácia hodnoty chí-kvadrátu (pohlavie)

Pozorované frekvencie O_{ij}							
Pohlavie	Hodnoty odpovedí						
		1	2	3	4	5	Celkom r_j
	Žena	89	50	86	94	194	513
	Muž	59	45	76	107	302	589
Celkom c_j	148	95	162	201	496	N = 1102	
Očakávané frekvencie $O_{ij} ((r_i - c_j) / N)$							
Pohlavie	Hodnoty odpovedí						
		1	2	3	4	5	Celkom O_{ij}
	Žena	68,90	44,22	75,41	93,57	230,90	513
	Muž	79,10	50,78	86,59	107,43	265,10	589
Celkom	148	95	162	201	496	1102	
$(O_{ij} - E_{ij})^2 / E_{ij}$							
Pohlavie	Hodnoty odpovedí						
		1	2	3	4	5	Celkom X^2
	Žena	5,87	0,75	1,49	0,00	5,90	26,20
Muž	5,11	0,66	1,29	0,00	5,14		

Zdroj: vlastné spracovanie

Následne porovnáme hodnotu chí-kvadrátu $X^2_N = 26,20$ s kritickou hodnotou $X^2_{(r-1)(c-1)}(1 - \alpha) = 9,488$, ktorú sme získali na základe tabuľky distribúcie chí-kvadrátu. Hladinu významnosti sme stanovili na $\alpha = 0,05$ a stupeň voľnosti (df) je v našom prípade 4.

Nulovú hypotézu zamietame na základe pravidla: H_0 zamietni, ak $X^2_N \geq X^2_{(r-1)(c-1)}(1 - \alpha)$. To znamená, že **existuje štatisticky signifikantná závislosť** medzi postojom interviewovaných rezidentov Prahy 1 k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 a pohlavím respondentov.

H_4 : Existuje štatisticky významná závislosť medzi postojom interviewovaných rezidentov Prahy 1 k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 a vzdelaním respondentov.

Nulová hypotéza H_0 v tomto prípade znie: Neexistuje štatisticky významná závislosť medzi postojom interviewovaných rezidentov Prahy 1 k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 a vzdelaním respondentov.

Tabuľka č. 15: Kalkulácia hodnoty chí-kvadrátu (vzdelanie)

Pozorované frekvencie O_{ij}							
Vzdelanie	Hodnoty odpovedí						
		1	2	3	4	5	Celkom r_j
	Stredné	28	20	37	46	135	266
	Vysokoškolské I. stupňa	42	34	31	36	123	266
	Vysokoškolské II. stupňa	48	36	79	103	190	456
	Vysokoškolské III. stupňa	30	5	15	16	48	114
	Celkom c_i	148	95	162	201	496	N = 1102
Očakávané frekvencie $O_{ij} ((r_i - c_j) / N)$							
Vzdelanie	Hodnoty odpovedí						
		1	2	3	4	5	Celkom r_j
	Stredné	35,72	22,93	39,10	48,52	119,72	266
	Vysokoškolské I. stupňa	35,72	22,93	39,10	48,52	119,72	266
	Vysokoškolské II. stupňa	61,24	39,31	67,03	83,17	205,24	456
	Vysokoškolské III. stupňa	15,31	9,83	16,76	20,79	51,31	114
	Celkom	148	95	162	201	496	N = 1102
$(O_{ij} - E_{ij})^2 / E_{ij}$							
Vzdelanie	Hodnoty odpovedí						
		1	2	3	4	5	Celkom X^2
	Stredné	1,67	0,37	0,11	0,13	1,95	44,79
	Vysokoškolské I. stupňa	1,10	5,34	1,68	3,23	0,09	
	Vysokoškolské II. stupňa	2,86	0,28	2,14	4,73	1,13	
	Vysokoškolské III. stupňa	14,09	2,37	0,18	1,10	0,21	

Zdroj: vlastné spracovanie

Teraz porovnáme hodnotu chí-kvadrátu $X^2_N = 44,79$ s kritickou hodnotou $X^2_{(r-1)(c-1)}(1 - \alpha) = 21,026$, ktorú sme získali na základe tabuľky distribúcie chí-kvadrátu. Hladinu významnosti sme stanovili na $\alpha = 0,05$ a stupeň voľnosti (df) je v našom prípade 12. Nulovú hypotézu zamietame na základe pravidla: H_0 zamietni, ak $X^2_N \geq X^2_{(r-1)(c-1)}(1 - \alpha)$. To znamená, že **existuje štatisticky významná závislosť** medzi postojom interviewovaných rezidentov Prahy 1 k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 a vzdelaním respondentov.

H₅: Postoj interviewovaných rezidentov Prahy 1 k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 má neutrálny charakter.

Poslednú hypotézu sme overovali pomocou Studentovho t-testu, ktorý porovnáva priemer výberového súboru s predpokladanou hodnotu. V našom prípade sa predpokladaná hodnota = 3. Výberový súbor tvoria odpovede 58 respondentov z 19 otázok.

$$t = \frac{3,73 - 3}{1,44} \sqrt{1102} = 16,83$$

Výpočtom sme zistili, že t má hodnotu 16,83, čo je viac ako kritická hodnota $t_{1-\alpha/2}(n) = 1,646$ pri hladine významnosti $\alpha = 0,05$ a stupni voľnosti (df), ktorý je v našom prípade 1101. Kritickú hodnotu sme zisťovali prostredníctvom programovacieho jazyka Python, keďže hodnota pre takýto veľký výberový súbor sa nenachádza v Studentovej t-test tabuľke. Hypotézu zamietame na základe pravidla: $t > t_{1-\alpha/2}(n)$. To znamená, že **priemerný postoj** interviewovaných rezidentov Prahy 1 k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 **je významne rozdielny oproti strednej hodnote**, čo znamená, že nemá neutrálny charakter.

4 Diskusia a odporúčania pre prax

Na základe výsledkov skúmania nadmerného cestovného ruchu (tak v teoretickej ako aj v praktickej rovine), sme sformulovali odpovede na stanovené výskumné otázky, taktiež porovnáme naše výsledky s výsledkami iných autorov a navrhujeme odporúčania pre manažment nadmerného cestovného ruchu v Prahe.

Pri skúmaní nerovností v rozvoji cestovného ruchu na území Prahy sme využili indikátory nadmerného cestovného ruchu ako intenzita cestovného ruchu, hustota cestovného ruchu a rozmiestnenie Airbnb bytov v Prahe a v jej správnych obvodoch. Taktiež sme počítali defertovú turistickú funkciu. Výsledkom našich zistení je, že Praha 1 vykazuje spomedzi všetkých správnych obvodoch niekoľko násobne vyššiu hustotu aj intenzitu cestovného ruchu ako ostatné mestské časti Prahy. Konkrétne intenzita cestovného ruchu v správnom obvode Praha 1 bola v roku 2019 - 16,8 krát vyššia a v roku 2022 až 19,5 krát vyššia v porovnaní s priemernou intenzitou cestovného ruchu celého mesta Prahy. Podobne hustota cestovného ruchu bola v roku 2019 v Prahe 1 - 33,5 krát vyššia a v roku 2022 až 37 krát vyššia ako za celú Prahu. Ovplyvnené cestovným ruchom pritom je aj okolie, najmä správny obvod Praha 2. Prahu môžeme považovať sa významnú turistickú destináciu aj na základe defertovej turistickej funkcie. K nerovnomernej priestorovej distribúcii turistov v Prahe podľa nášho názoru najviac prispieva poloha kultúrnych pamiatok v meste, ktorá spôsobuje výrazne vyšší dopyt po ubytovacích kapacitách v tejto časti mesta zo strany turistov. Výrazne nerovnomernú lokalizáciu ubytovacích zariadení potvrdzuje poloha Airbnb bytov, z ktorých až 44% je koncentrovaných v mestskej časti (správnom obvode) Praha 1, najviac v Starom meste. Najintenzívnejšie turistické toky smerujú do historického centra Prahy (Praha 1), kde sa nachádzajú najviac navštevované a najlepšie hodnotené pamiatky.

Medzi hlavné dôvody nadmerného cestovného ruchu v Prahe 1 možno zaradiť:

1. Výrazná koncentrácia najatraktívnejších pamiatok v centre Prahy, ktorá má bezprostredný vplyv na nerovnomerné rozloženie turistov v meste. Ide primárne o pamiatky na zozname svetového dedičstva UNESCO.
2. Trend zdieľaného ubytovania. Na rastúci dopyt reagujú poskytovatelia služieb tým, že neustále rozširujú ponuku. Vysoké koncentrácie turistov v Prahe 1 podporuje rozmach zdieľaného ubytovania v Prahe, v ktorom vedie platforma Airbnb. Platformy zdieľaného ubytovania umožňujú turistom veľmi flexibilný, variabilný

a mnohokrát aj lacný prístup k ubytovaniu, ktoré je často lokalizované v najžiadanejších častiach mesta, s pohodlným prístupom k najatraktívnejším pamiatkam mesta.

3. Cenová dostupnosť. V porovnaní s inými európskymi metropolami je Praha veľmi cenovo dostupné mesto. Je vyhľadávanou destináciou pre mnohých turistov z bohatších krajín, ktorí chodia do Prahy na lacné pivo, párty a rozlúčky so slobodou (najviac turistov pochádza z Nemecka - 2,28 mil. v roku 2023, podľa ČSÚ).
4. Dobrá dopravná dostupnosť - v Prahe sa nachádza aj jedno z najväčších letísk strednej Európy. Z letiska sa lieta až do 169 destinácií, čím sa Praha stáva ľahko prístupná pre z mnohých medzinárodných turistov. Napriek tomu, že Česko má niekoľko aktívnych letísk, pražské letisko je najlepšie prepojené so svetom.
5. Silná a dobre diferencovaná značka mesta. Praha celé roky buduje imidž značky, čo sa prejavuje v jej percepcii mesta ako jedno z najkrajších miest Európy. K podpore imidžu značky turistickej destinácie pristupuje aktívne aj využívaním online marketingu a marketingu na sociálnych sieťach. Krásne zábery z mesta sa objavujú na sociálnych sieťach, kde lákajú ďalších turistov k návšteve, čím sa podporuje rast turistických tokov do už teraz návštevníkmi nadmerne zaťaženého centra mesta.

V tejto súvislosti sme zisťovali, ako sa k nadmernému počtu turistov v Prahe 1 stavajú obyvatelia tejto mestskej časti. Výsledky online preskumu ukázali, že oslovení rezidenti považujú za najviac iritujúce maloobchodné prevádzky v historickom centre zamerané na predaj nevkusných suvenírov, ktoré znižujú vizuálnu atraktivitu mesta. Až 89,7% rezidentov sa vyjadrilo negatívne k týmto obchodom. Najviac im prekážajú nadmieru vysvietené obchody so suvenírmi (menovite uvádzali aj Bohemia Crystal, české krištáľové sklo). K podobným záverom dospeli iné prieskumy v tejto časti mesta. Napr. Roncak (2020) spomína, že až 90% obchodov na Kráľovskej ceste, ktorá vedie historickým centrom Prahy, je turisticky orientovaných.

Rezidenti taktiež negatívne vnímajú, že v dôsledku rozvoja cestovného ruchu v Prahe 1 sa zvýšili ceny tovarov a služieb (81%). Ceny sa zvyšujú kvôli väčšiemu dopytu turistov, čo negatívne vplyva na rezidentov, ktorí sú nútení buď nakupovať za vyššie ceny alebo cestovať za nákupmi do iných častí mesta. S tým súvisí aj znižovanie ponuky pre rezidentov v dôsledku transformácie podnikov a obchodov na turistickú klientelu (79,3%).

Až 79,3% rezidentov sa vyhýba turisticky frekventovaným miestam, kde sú neustále davy turistov. Medzi takéto miesta patria najnavštevovanejšie pamiatky ako Karlov most a Staromestské námestie. K rovnakým záverom dospeli prieskumy realizované pred pandémiou. Napr. Vaníček (2019) vo svojej práci uvádza, že počas letnej sezóny 30 – 60 tisíc turistov prejde denne uličkami Prahy, pričom takáto vysoká koncentrácia je vnímaná ako obťažujúca v každodennom živote miestnych obyvateľov. Je preto celkom pochopiteľné, že aj v našom prieskume sa oslovení respondenti vyjadrili odmietavo k ďalšiemu rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 (79,3%).

Na základe týchto výsledkov konštatujeme, že postoj rezidentov k cestovnému ruchu a turistom v Prahe 1 sa približuje iritačnej fáze 3 Doxeyoho iritačného indexu (viac sme sa mu venovali v kapitole 1.3.2), čo znamená, že miestni obyvatelia si začínajú uvedomovať negatívne dopady cestovného ruchu a turisti im prekážajú. Doxeyoho iritačný index dosahuje hodnotu 2,98 a vypočítali sme ho na základe výsledkov nášho prieskumu medzi rezidentmi Prahy 1. Oslovení respondenti sa nachádzajú na hrane tretej fázy zo štyroch, čo znamená negatívny postoj k turistom. Pre porovnanie, v drafte novej stratégie cestovného ruchu pre Prahu (2024), je hodnota iritačného indexu 2,22. Rozdiel mohol vzniknúť preto, že draft stratégie meria postoj obyvateľov celého mesta Praha, zatiaľ čo my sme sa zamerali iba na obyvateľov najviac turistami zaťaženej mestskej časti Prahy 1. Pre porovnanie Kormaníková a Mitříková (2022) zisťovali aké negatívne dopady nadmerného cestovného ruchu vnímali turisti pri návšteve Prahy. Tu sa ukázalo, že aj samotní turisti si všimli najmä vysokú koncentráciu turistov, ďalej aj nadmerný hluk, hromadenie odpadkov a vysoké ceny, čo možno považovať za signál, že dochádza k zhoršovaniu turistického zážitku, v dôsledku nadmenej koncentrácie cestovného ruchu v centre Prahy.

Napriek tomu, že vnímanie cestovného ruchu rezidentmi Prahy 1 je vo všeobecnosti negatívne, náš prieskum ukázal aj isté rozdiely v postojoch respondentov k nadmernému cestovnému ruchu a v Prahe 1 determinované sociodemografickými charakteristikami.

Ani jedna z oslovených žien nesúhlasila so zvyšovaním počtu turistov a ďalším rozvojom cestovného ruchu v Prahe 1 (0%), na druhej strane takmer 20% oslovených mužov s týmto tvrdením súhlasilo. Všetci respondenti - muži, ktorí mali pozitívny prístup k rozvoju cestovného ruchu boli vo vekovej kategórii 19 – 39 rokov alebo 40 – 59 rokov. Starší respondenti nad 60 rokov vyjadrovali vyššiu mieru iritácie z turistov. Nevedia si

predstaviť, že by sa množstvo turistov v Prahe 1 ešte viac zvyšovalo, keďže ich nadmerný počet prináša pre rezidentov aj množstvo obmedzení.

Podobné rozdiely v postojoch sme zaznamenali aj v ďalších otázkach. Všetci respondenti vo veku 60 a viac rokov nesúhlasia, že cestovný ruch prispieva k zvýšeniu ich životnej úrovne (100%). Aj v tomto prípade je vidieť významné rozdiely v odpovediach mužov a žien. Len 15,38% respondentov vo veku 19 – 39 rokov vníma, že cestovný ruch prispieva k zvýšeniu ich životnej úrovne a na druhej strane v rovnakej vekovej kategórii to tak vníma až 30,77% mužov a vo vekovej kategórii 40 – 59 rokov žiadna z oslovených žien a 35,71% oslovených mužov. Tento výsledok pravdepodobne súvisí s tým, ženy ako matky vnímajú citlivejšie nadmerný počet návštevníkov jednak z pohľadu obáv o bezpečnosť detí, prípadne vlastnej zraniteľnosti a rovnako aj obmedzené možnosti trávenia voľného času s deťmi na preplnených verejných priestoroch. Taktiež ženy častejšie robia nákupy pre rodinu, takže intenzívnejšie vnímajú znižovanie možností, zmeny sortimentu a nárast cien.

S tým súvisí aj negatívne vnímanie cestovného ruchu v Prahe 1 z pohľadu rozširovania rekreačných možností aj pre miestnych obyvateľov (nové športoviská, detské ihriská, kúpaliská a pod.). Respondenti vo veku 60 a viac rokov nesúhlasili s tvrdením, že cestovný ruch prináša rozširovanie rekreačných možností aj pre miestnych obyvateľov (80%). Predpokladáme, že starší ľudia nad 60 rokov majú väčší problém tráviť voľný čas v centre Prahy, keďže môžu byť rekreačné možnosti určené skôr pre mladšie vekové skupiny týkajúce sa športu a kultúry.

Rovnako ani jeden z respondentov vo veku 60 a viac rokov neuviedol, že cestovný ruch prispieva k jeho príjmom. V ostatných dvoch vekových kategóriách v priemere 25% respondentov so skúsenosťou s prácou alebo štúdiom v CR súhlasí, že cestovný ruch prispieva k ich príjmom v porovnaní so 7,33% respondentov bez tejto skúsenosti. V tomto prípade príjem respondentov, ktorí pracujú v cestovnom ruchu, pochádza z tohto odvetvia.

Na základe výsledkov skúmania nadmerného cestovného ruchu v Prahe 1 sme sformulovali nasledujúci súbor odporúčaní pre manažment mesta Praha, ktoré by mohli pomôcť znížiť jeho intenzitu a negatívne dopady na miestnych obyvateľov a prostredie. Predovšetkým z dlhodobého hľadiska by sa destinačný manažment mal zamerať na tvorbu alternatívnych trás do iných častí mesta, ktoré sú menej známe a naopak zvýšenie počtu turistov by mohol byť pre nich pozitívom. Alternatívne trasy a atraktivity by tiež mohli

zvýšiť počet prenocovaní v Prahe na viac ako 2 - 3 noci. Organizácia *Internattional Greeter Association* (2024) je jeden z dobrých príkladov ako dostať ľudí do menej známych častí mesta. Myšlienka tejto iniciatívy je v tom, že vznikli takzvaní „greeteri“, dobrovoľníci, ktorí vezmú turistov do svojho mesta na bezplatnú prechádzku mimo hlavných turistických trias. Takáto prechádzka sa koná v malých skupinách a má za cieľ vytvoriť pozitívny obraz mesta pre turistov. Momentálne iniciatíva funguje už vo viac ako 140 mestách po celom svete.

Historické centrum mesta Prahy je však natoľko populárne s dobre vybudovanou supraštruktúrou cestovného ruchu, že by bolo potrebné znížiť počet turistov demarketingovými nástrojmi. Mesto by mohlo znížiť počet lôžok tým, že odmietne licencie pre nové hotely a zníži počet Airbnb bytov. Prenájom Airbnb bytov by mal byť legislatívne upravený tak, aby sa vrátil späť ich pôvodný účel, čiže zdieľanie ubytovania, ktoré sa dostatočne nevyužíva. Podobne, ako Praha, aj Amsterdam patrilo medzi mestá ovplyvnené Airbnb boomom. Na zmiernenie dopadov, v roku 2019, zakázalo mesto Amsterdam krátkodobé prenájmy v niektorých častiach starého mesta a v roku 2021 zaviedlo prvý registračný systém, na základe ktorého musia majitelia bytov v prvom rade získať povolenie na prenájom bytov. Povolenie je následne platné rok, počas ktorého môžu prenajať svoj byt najviac na 30 dní a naraz maximálne štvorčlenným skupinám (Airbnb, 2024). Táto regulácia tak neumožňuje podnikateľom možnosť zarábať na prenájme bytov turistom bez akéhokoľvek obmedzenia.

Historické centrum Prahy robí Prahu jednou z najkrajších miest Európy. Na základe osobných rozhovorov a online prieskumu môžeme však skonštatovať, že suvenírové obchody a najmä nevhodne osvetlené obchody s českým krištálom robia centrum vizuálne menej atraktívnym. Pri prezentácii miestnej kultúry by sa mesto malo skôr prikloniť podpore miestnych remeselníkov, napríklad organizáciou pravidelných remeselných trhov, ktoré prilákajú nielen turistov, ale aj miestnych obyvateľov. Predaj suvenírového tovaru by sa tiež mal lepšie prispôbiť národnej kultúre, pretože v meste je vidno aj privlastňovanie si tradícií z iných kultúr.

Záver

Hlavným cieľom diplomovej práce bolo preskúmať dopady rozvoja cestovného ruchu v Prahe 1 na rezidentov a navrhnúť odporúčania na riešenie identifikovaných problémových oblastí. Z prvotného prieskumu danej problematiky sme zistili, že problém s nadmerným cestovným ruchom sa vyskytuje v mestskej časti Praha 1, na ktorú sme sa v práci bližšie zamerali. Hlavný cieľ sme skúmali z viacerých hľadísk. Môžeme skonštatovať, že hlavný cieľ práce sa nám podarilo naplniť.

Indikátormi nadmerného cestovného ruchu sme potvrdili nerovnomerné rozloženie turistov v Prahe. Najviac turistov a nadväzujúco aj ubytovacích zariadení sa nachádza v mestskej časti Praha 1, kde sme identifikovali vysokú intenzitu aj hustotu cestovného ruchu. Intenzita cestovného ruchu v Prahe 1 vyplýva z polohy kultúrnych pamiatok a atraktivít v tejto mestskej časti.

Najväčším problémom a dôvodom nadmerného cestovného ruchu v Prahe 1 je nerovnomerná koncentrácia turistov v Prahe. Nedostatočná regulácia Airbnb bytov zvyšuje ponuku ubytovania a obmedzuje bývanie miestnych obyvateľov. Cestovný ruch v Prahe je orientovaný na historické centrum, na základe čoho je Praha populárna aj medzi zahraničnými turistami. Nachádza sa tu veľké medzinárodné letisko, ktoré robí Prahu pre turistov ľahko prístupnú.

Intenzitu nadmerného cestovného ruchu sme merali pomocou realizovaného prieskumu aj z hľadiska vplyvu cestovného ruchu v Prahe 1 na rezidentov. Na základe výsledkov, rezidenti vnímajú cestovný ruch v Prahe 1 negatívne a nepodporujú jeho rozvoj. Turistifikácia historického centra Prahy a s tým súvisiaca znížená ponuka obchodov a podnikov pre miestnych a rast cien možno považovať za dôsledky nadmerného rozvoja cestovného ruchu, ktoré rezidenti pociťujú najviac. Ak sa bude cestovný ruch v Prahe 1 naďalej rozvíjať rovnakým tempom, môže negatívny postoj rezidentov voči turistom prerásť až v nenávisť, z čoho môžu vyplývať ďalšie problémy a konflikty.

V úvode práce sme formulovali päť hypotéz. Štatistickým overovaním sme zistili, že:

- existuje štatisticky významná závislosť medzi postojom interviewovaných rezidentov Prahy 1 k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 a osobnou skúsenosťou s prácou alebo štúdiom v cestovnom ruchu;
- nemáme dostatočné dôkazy na preukázanie štatisticky významnej závislosti medzi postojom interviewovaných rezidentov Prahy 1 k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 a vekom respondentov;
- existuje štatisticky významná závislosť medzi postojom interviewovaných rezidentov Prahy 1 k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 a pohlavím respondentov;
- existuje štatisticky významná závislosť medzi postojom interviewovaných rezidentov Prahy 1 k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 a vzdelaním respondentov.

Napriek výsledkom overovania hypotéz sme pri niektorých otázkach zaznamenali rozdielne odpovede aj v závislosti od veku, kedy bol postoj rezidentov Prahy 1 vo veku 60 a viac rokov vo vyššej miere negatívny voči rozvoju cestovného ruchu oproti mladším respondentom.

Napokon sme overovali hypotézou, či má postoj interviewovaných rezidentov Prahy 1 k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 neutrálny charakter. Zistili sme že priemerná hodnota vyjadrujúca postoj interviewovaných rezidentov Prahy 1 k rozvoju cestovného ruchu v Prahe 1 je významne rozdielna oproti strednej hodnote, čo znamená, že nemá neutrálny charakter.

Napriek existujúcim iniciatívam zmiernenia dopadov nadmerného cestovného ruchu v Prahe, odporúčame manažmentu cestovného ruchu v Prahe tejto problematike venovať viac pozornosti, kým je možné negatívne vplyvy ešte zvrátiť. Vo svete existujú úspešné príklady manažmentu v destináciách, ktorými sa členovia mestskej rady môžu inšpirovať. Praha by sa mala zamerať na reguláciu Airbnb bytov, tak aby ich prenájom nebol na úkor rezidentov. Taktiež vidíme príležitosť v zlepšení prezentácie vlastnej kultúry a tradícii mesta a miestnych obyvateľov, ktoré podporujú miestnu hrdosť a autenticitu. Napokon za najdôležitejšie považujeme riešiť výrazné priestorové nerovnomernosti v distribúcii turistov a zabezpečiť presmerovanie časti turistických tokov z Prahy 1 do iných mestských častí, napríklad tvorbou alternatívnych trás a podporou iniciatív, ktoré sa sústreďujú na prilákanie turistov do iných častí mesta.

Zoznam použitej literatúry

ADIE, Bailey Ashton – FALK, Martin – SAVIOLI, Marco. Overtourism as a perceived threat to cultural heritage in Europe. In: *Current issues in tourism*. Routledge, 2020, vol. 23, no. 4, 1737 – 1741 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.1080/13683500.2019.1687661>

AGBEDAHIN, Adesuwa Vanessa. Sustainable development, Education for Sustainable Development, and the 2030 Agenda for Sustainable Development: Emergence, efficacy, eminence, and future. In: *Sustainable Development*. John Wiley & Sons, Ltd and ERP Environment, 2019, vol. 27, no. 4, 669 – 680 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.1002/sd.1931>

AGYEIWAH, Elizabeth – MCKERCHER, Bob – SUNTIKUL, Wantanee. Identifying core indicators of sustainable tourism: A path forward? In: *Tourism Management Perspectives*. Elsevier Ltd., 2017, vol. 24, 26 – 33 s. ISSN 2211-9736. Dostupné na: <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2017.07.005>

AIRBNB. [elektronický zdroj]. 2024. Dostupné na: <https://www.airbnb.com/help>

AKDU, Uğur – ÖDEMIŞ, Murat. Examining the Impacts of Tourism on Gumushane Residents According to the Doxey Index. In: *Turizm Akademik Dergisi*. 2018, vol. 5, no. 2, 33-45 s.

AMORE, Alberto – FALK, Martin – BAILEY, Ashton Adie. One visitor too many: assessing the degree of overtourism in established European urban destinations. In: *International Journal of Tourism Cities*. Emerald Publishing Limited, 2020, vol. 6, no. 1, 117 – 137 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.1108/IJTC-09-2019-0152>

ARAN, Adriá Sanchez. *Framing overtourism: A qualitative media analysis of the case of Barcelona between 2016 and 2020*. 2022

AU-YEUNG, Min Anna Maria – TUNG, Vincent Wing Sun – TSE, Serene Wai Tsz. Agile destination management and marketing. In: *Tourism Recreation Research*. Routledge. Dostupné na: <https://doi.org/10.1080/02508281.2022.2078623>

BARRERA-FERNÁNDEZ, Daniel – BUJALANCE, Susana García – SCALICI, Miriam. Touristification in historic cities: Reflections on Malaga. In: *Revista de Turismo Contemporaneo*. 2019, vol. 7, n. 1, 93 – 115 s. ISSN 2357-8211. Dostupné na: <https://doi.org/10.21680/2357-8211.2019v7n1ID16169>

BELLINI, Nicola – PASQUINELLI, Cecilia. *Tourism in the City: Towards an Integrative Agenda on Urban Tourism*. Springer Cham, 2016, 339 s. ISBN 978-3-319-26877-4. Dostupné na: <https://doi.org/10.1007/978-3-319-26877-4>

BERTOCCHI, Dario et al. Venice and Overtourism: Simulating Sustainable Development Scenarios through a Tourism Carrying Capacity Model. In: *Sustainability*. MDPI, 2020, vol. 12, no. 2. 512 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.3390/su12020512>

BOHÁČ, Artur – DRÁPELA, Emil. Overtourism Hotspots: Both a Threat and Opportunity for Rural Tourism. In: *European Countryside*. 2022, vol. 14, no.1, 157 – 179 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.2478/euco-2022-0009>

BOURLIATAUX-LAJOINIE, Stéphane – DOSQUET, Frederick – OLMO ARRIAGA, Josep Lluís. The dark side of digital technology to overtourism: the case of Barcelona. In: *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*. Emerald Publishing Limited, 2019, vol. 11, no. 5. 582 – 593 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.1108/WHATT-06-2019-0041>

BRUNDTLAND, G. H. et al. *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*. Oxford: Oxford University Press, 1987, 300 s.

BUITRAGO, Eva M. – YÑIGUEZ, Rocío. 2021. Measuring Overtourism: A Necessary Tool for Landscape Planning. In: *Land*. 2021, vol. 10, no. 9, 889 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.3390/land10090889>

BUTLER, Richard. Challenges and opportunities. In: *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*. Emerald Publishing Limited, 2018, vol. 10, no. 6, 635 – 641 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.1108/WHATT-07-2018-0042>

BUTLER, Richard. The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources. In: *The Canadian Geographer*. 1980, vol. 24, no. 1, 5 – 12 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.1111/j.1541-0064.1980.tb00970.x>

CELATA, Filippo – ROMANO, Antonello. *Overtourism and online short-term rental platforms in Italian cities*. Routledge, 2020, vol. 30, no. 5. 1020 – 1039 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.1080/09669582.2020.1788568>

ČESKÉ NOVINY. Benátky se chystají zavést vstupné pro návštěvníky. 6.09.2023

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚRAD [elektronický zdroj]. 2024. Dostupné na: <https://www.czso.cz/csu/czso/domov>

COLE, Sam. Synergy and congestion in the tourist destination life cycle. In: *Tourism Management*. Elsevier Ltd., 2012, vol. 33, no. 5, 1128 – 1140 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2011.11.018>

CROATIAN BUREAU OF STATISTICS. *Tourism Satellite Account for the Republic of Croatia*. Zagreb. 2022. ISSN 1334-0557

CROCE, Valeria. With growth comes accountability: could a leisure activity turn into a driver for sustainable growth?. In: *Journal of tourism futures*. Emerald Publishing Limited, 2018, vol. 4, no. 3, 2018 – 232 s. ISSN 2055-5911. Dostupné na: <https://doi.org/10.1108/JTF-04-2018-0020>

DIAZ-PARRA, Iban – JOVER, Jaime. Overtourism, place alienation and the right to the city: insights from the historic centre of Seville, Spain. In: *Journal of sustainable tourism*. Routledge, 2021, vol. 29, no. 2 – 3, 158 – 175 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.1080/09669582.2020.1717504>

DODDS, Rachel – BUTLER, Richard. *Overtourism: Issues, realities and solutions*. Berlin, Boston: De Gruyter Oldenbourg, 2019, 299 s. ISBN 9783110620450. Dostupné na: <https://doi.org/10.1515/9783110607369>

DODDS, Rachel – BUTLER, Richard. The phenomena of overtourism: a review. In: *International Journal of Tourism Cities*. Emerald Publishing Limited, 2019, vol. 5, no. 4, 519 – 529 s. ISSN 2056-5607. Dostupné na: <https://doi.org/10.1108/IJTC-06-2019-0090>

DRĂGAN, Maria Catrinel – CAMARĂ, Gabriel. Overtourism – occurrences and effects. In: *Present environment and sustainable development*. 2021, vol. 15, no. 2. Dostupné na: <https://doi.org/10.15551/pesd2021152023>

DUIGNAN, Michael B. – EVERETT, Sally – MCCABE, Scott. Events as catalysts for communal resistance to overtourism. In: *Annals of Tourism Research*. 2022, vol. 96, 103438 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.1016/j.annals.2022.103438>

DUMBROVSKÁ, Veronika, 2014. Měření dopadů cestovního ruchu v městském prostoru. In: *Aktuální problémy cestovního ruchu „Cestovní ruch a jeho dopady na společnost“*. Jihlava: Vysoká škola polytechnická Jihlava. ISBN 0-87-87035- 80-978

ECKERT, Christian et al. Strategies and measures directed towards overtourism: a perspective of European DMOs. In: *International Journal of Tourism Cities*. Emerald Publishing Limited. 2019, vol. 5, no. 4, 639 – 655 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.1108/IJTC-12-2018-0102>

EURÓPSKA KOMISIA. *The European Tourism Indicator System: ETIS toolkit for sustainable destination management*. Luxemburg, 2016. ISBN 978-92-79-55247-2

FYALL, Alan – GARROD, Brian. Destination management: a perspective article. In: *Tourism Review*. Emerald Publishing Limited, 2020, vol. 75, no. 1, 165 – 169 s. ISSN 1660-5373. Dostupné na: <https://doi.org/10.1108/TR-07-2019-0311>

FONT, Xavier et al. The impact of sustainable tourism indicators on destination competitiveness: the European Tourism Indicator System. In: *Journal of Sustainable Tourism*. Routledge, 2023, vol. 31, no. 7, 1608 – 1630 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.1080/09669582.2021.1910281>

FOTEA, Silvia L. – FOTEA, Ioan Ş., – VĀDUVA, Sebastian. *Navigating Through the Crisis: Business, Technological and Ethical Considerations*. Springer Cham, 2022, vol. 2, 228 s. ISSN 2198-7254. Dostupné na: <https://doi.org/10.1007/978-3-030-82751-9>

GAŽOVÁ, Miroslava. *Testy nezávislosti v kontingenčních tabulkách*. [bakalárska práca]. Univerzita Karlova (Praha, Česko). Matematicko-fyzikální fakulta. Katedra pravděpodobnosti a matematické statistiky. Školitel: doc. Ing. Marek Omelka, Ph.D., 2022. 32 s.

GBUROVÁ, Jaroslava. Možnosti využitia distribučnej politiky a destinačného manažmentu v oblasti cestovného ruchu. In: *Journal of Global Science*. 2018. ISSN: 2453-756X

GOODWIN Harold. City destinations, overtourism and governance. In: *International Journal of Tourism Cities*. Emerald Publishing, 2021, vol. 7, no. 4, 916 – 921 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.1108/IJTC-02-2021-0024>

GOODWIN Harold. The challenge of overtourism. In: *Responsible tourism*. 2017

GÖSSLING, Stefan – MCCABE, Scott – CHEN Ning. A socio-psychological conceptualisation of overtourism. In: *Annals of tourism research*. Elsevier Ltd, 2020, vol. 84. Dostupné na: <https://doi.org/10.1016/j.annals.2020.102976>

GOWREESUNKAR, Vanessa – SERAPHIN, Hugues. Introduction: What smart and sustainable strategies could be used to reduce the impact of overtourism?. In: *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*. 2019, vol. 11, no. 5, 484 – 491 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.1108/WHATT-06-2019-0044>

GRETZEL, Ulrike (2019). The Role of Social Media in Creating and Addressing Overtourism. In: *Overtourism: Issues, realities and solutions*, 62 – 75 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.1515/9783110607369-005>

GROUCHY, Jillian (2015) Student Independent Projects Tourism Studies 2015: *The Global Impact of the Sex Tourism Industry: Issues of Legalization*. 2015. Dostupné na: <https://research.library.mun.ca/11816/>

GUILARTE, Yamilé Pérez – GONZÁLEZ, Rubén Comilo Lois. Sustainability and visitor management in tourist historic cities: the case of Santiago de Compostela, Spain. In: *Journal of heritage tourism*. Routledge, 2018, vol. 13, no. 6, 489 – 505 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.1080/1743873X.2018.1435665>

GÜLŞEN, Umut et al. Counteracting Overtourism Using Demarketing Tools: A Logit Analysis Based on Existing Literature. In: *Sustainability*. MDPI, 2021, vol. 13, no. 19. Dostupné na: <https://doi.org/10.3390/su131910592>

HALL, C. Michael – Wood, Kimberley J. Demarketing Tourism for Sustainability: Degrowing Tourism or Moving the Deckchairs on the Titanic? In: *Sustainability*. MDPI 2021, vol. 13, no. 3. Dostupné na: <https://doi.org/10.3390/su13031585>

HOLDEN, Erling – LINNERUD, Kristin – BANISTER, David. The Imperatives of Sustainable Development. In: *Sustainable Development*. 2016, vol. 25, no. 3, 213 – 226 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.1002/sd.1647>

HONEY, Martha – FRENKIEL, Kersel. *Overtourism: Lessons for a Better Future*. Island Press. 2021, 400 s. ISBN 9781642830774

HOSPERS, Gert-Jan. Overtourism in European Cities: From Challenges to Coping Strategies. In: *CESifo Forum*. Mnichov, 2019, 2019, vol. 20, no. 3, 20 – 24 s. ISSN 2190-717X

INSIDE AIRBNB [elektronický zdroj]. 2024. Dostupné na: <https://insideairbnb.com//>

INTERNATIONAL GREETER ASSOCIATION [elektronický zdroj]. 2024. Dostupné na: <https://internationalgreeter.org/>

IPR PRAHA. *Strategický plán hl. m. Prahy*. 2016. Dostupné na: <https://ippraha.cz/assets/files/files/a553dad09755c115015fd11ed5fccd7e.pdf>

JIYOUNG, Um – SUNYOUNG, Yoon. Evaluating the relationship between perceived value regarding tourism gentrification experience, attitude, and responsible tourism intention. In: *Journal of Tourism and Cultural Change*. 2021, vol. 19, no. 3. Dostupné na: <https://doi.org/10.1080/14766825.2019.1707217>

JØRGENSEN, Matias Thuen. Developing a holistic framework for analysis of destination management and/or marketing organizations: six Danish destinations. In: *Journal of Travel & Tourism Marketing*. Routledge, 2017, vol. 34, no. 5, 624 – 635 s. Dostupné na: <http://dx.doi.org/10.1080/10548408.2016.1209152>

KEBETE, Yihalem – WONDIRAD, Amare. Visitor management and sustainable destination management nexus in Zegie Peninsula, Northern Ethiopia. In: *Journal of Destination Marketing & Management*. Elsevier Ltd., 2019, vol. 13, 83 – 98 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2019.03.006>

KLARIN, Tomislav. The Concept of Sustainable Development: From its Beginning to the Contemporary Issues. In: *Zagreb International Review of Economics & Business*. 2018, vol. 21, no. 1, 67 – 94 s. ISSN 1331-5609. Dostupné na: <https://doi.org/10.2478/zireb-2018-0005>

KLÍMOVÁ, Viktorie – ŽÍTEK, Vladimír. Ekonomická transformace a rozvoj cestovního ruchu – masový cestovní ruch v Praze. In: *XXI. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. Sborník příspěvků*. Brno: Masarykova univerzita, 2018, 1 – 15 s. ISBN 978-80-210-8969-3

KORMANÍKOVÁ, Erika – MITRÍKOVÁ, Jana. Analýza vnímania udržateľnosti vo vybraných destináciách overtourizmu pred a počas pandémie covid-19. In: *Mladá Veda*. 2022, vol. 10, no. 2., S. 8-27.

KRYCZKA, Malgorzata. Overtourism vs. Sustainable Development of Tourism. Attempts to Handle Overtourism Following the Example of Venice. In: *Studia Periegetica*. 2019, vol. 26, no. 2. Dostupné na: <https://doi.org/10.26349/st.per.0026.03>

KUDLOVÁ, Katarína. *Jedlo, turizmus a kultúra. Kulinársky turizmus, jeho variácie a globálne trendy* [dizertačná práca]. Prešovská univerzita v Prešove (Prešov, Slovensko). Fakulta humanitných a prírodných vied. Katedra geografie a aplikovanej geoinformatiky. Školiteľ: doc. RNDr. Kvetoslava Matlovičová, PhD. Stupeň odbornej kvalifikácie: Philosophiae doctor. Prešov: FHPV PU, 2024. 226 s.

KUHN, Igor – TOMÁŠOVÁ, Petra. *Úvod do destinačného manažmentu: Príručka pre samosprávy, podnikateľské a iné subjekty k zakladaniu a činnosti organizácií cestovného ruchu podľa zákona č.91/2010 z.z. o podpore cestovného ruchu v znení neskorších predpisov*. 2011, 79 s.

KUŠČER, Kir – MIHALIČ, Tanja. Residents' Attitudes towards Overtourism from the Perspective of Tourism Impacts and Cooperation - The Case of Ljubljana. In: *Sustainability*. MDPI, 2019, vol. 11, no. 6, 1823 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.3390/su11061823>

LAWRENCE, Jeevan – MEKOTH, Nandakumar. Demarketing for sustainability: A review and future research agenda. In: *International Journal of Consumer Studies*. John Wiley & Sons Ltd., vol. 47, no. 6, 2157 – 2180 s. ISSN 1470-6423. Dostupné na: <https://doi.org/10.1111/ijcs.12904>

LETIŠTE PRAHA. *Uplynulý rok Letiště Praha v číslech: nárůst cestujících o 29 procent a více než 160 destinací* [elektronický zdroj]. 18.1.2024. Dostupné na: <https://www.prg.aero/uplynuly-rok-letiste-praha-v-cislech-narust-cestujicich-o-29-procent-vice-nez-160-destinaci>

LUDIC, Kimrochey Goliath – YEKELA, Siyasanga. Resident's perception of the environmental impact of tourism: A case study of the bawa community in butterworth, South Africa. In: *GeoJournal of Tourism and Geosites*. 2020, vol. 33, no.4, 1527 – 1531 s. ISSN 2065-1198. Dostupné na: <https://doi.org/10.30892/gtg.334spl12-603>

MARIANOVSKÁ, Veronika. *Airbnb v Praze: Analýza množství, struktury a umístění nabízených ubytování k 13.7.2021*. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2021.

MARKOVIC, Slobodanka et al. Application of tourist function indicators in tourism development. In: *Journal of the Geographical Institute Jovan Cvijic, SASA*. 2017, ol. 67, no. 2 163 – 178 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.2298/IJGI1702163M>

MATLOVIČOVÁ, Kvetoslava – MATLOVIČ, René. *Destinačný marketing pre geografov*. Prešov: Prešovská univerzita v Prešove, 2017, vol. 1, 257 s.

MIKAC, Robert – KRAVARŠČAN Karla. Croatian tourism sector and crisis management - A case study related to the COVID-19 pandemic. In: *Tourism*. 2021, vol. 69, no.4, 611 – 629 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.37741/t.69.4.9>

MILANO, Claudio – CHEER, Joseph M. – NOVELLI, Marina. Overtourism: a growing global problem. In: *The Conversation*. 2018

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Strategie rozvoje cestovního ruchu České republiky 2021-2030*. 2021, 134 s.

OZTURK, Ahmet Bulent – HANCER, Murat. *Digital Marketing and Social Media Strategies for Tourism and Hospitality Organizations*. Goodfellow Publishers Ltd, 2022, 256 s. ISBN 9781911635475. Dostupné na: <https://doi.org/10.23912/9781911635475-4393>

PANCHAL, Rohit – SINGH, Anju – DIWAN, Hema. Does circular economy performance lead to sustainable development? – A systematic literature review. In: *Journal of Environmental Management*. Elsevier Ltd., 2021, vol. 293, 112811 s. ISSN 0301-4797 Dostupné na: <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2021.112811>

PAPADOPOULOU, Nikoleta Maria – RIBEIRO, Manuel Alector – PRAYAG, Girish. Psychological Determinants of Tourist Satisfaction and Destination Loyalty: The Influence of Perceived Overcrowding and Overtourism. In: *Journal of Travel Research*. Routledge, 2023, vol. 62, no. 3. Dostupné na: <https://doi.org/10.1177/00472875221089049>

PAPATHANSSIS, Alexis. *Over-Tourism and Anti-Tourist Sentiment: An Exploratory Analysis and Discussion*. 2017, vol. 17, no. 2

PEARCE, Douglas. Interdependent destination management functions. In: *Tourism Recreation Research*. 2015, vol. 41, no. 1, 37 – 48 s. Dostupné na: <http://dx.doi.org/10.1080/02508281.2015.1119433>

PECHLANER, Herald – INNERHOFER, Elisa – ERSCHBAMER, Greta. *Overtourism: Tourism management and solutions*. Routledge, 2020, 256 s.

PEETERS, Paul et al. *Research for TRAN Committee - Overtourism: impact and possible policy responses*. Brusel, 2018

PELECH, Pavel. Marketing Perspectives on Supply and Demand in the Sharing Economy: Who Are the Target Generations?. In: *Central European Business Review*. 2023, vol. 12, no. 3. 81 – 101 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.18267/j.cebr.327>

PINKE-SZIVA, Ivett et al. Overtourism and the night-time economy: a case study of Budapest. In: *International Journal of Tourism Cities*. Emerald Publishing Limited, 2019, vol. 5, no. 1, 1 – 16 s. ISSN 2056-5607. Dostupné na: <https://doi.org/10.1108/IJTC-04-2018-0028>

PRAGUE CITY TOURISM [elektronický zdroj]. 2024. Dostupné na: <https://www.praguecitytourism.cz/cs/nase-cinnost/statistiky>

PRAGUE CITY TOURISM. *Destinační management Prahy: Zájmy Prahy na prvním místě*. 2020, 23 s. Dostupné na: <https://www.praguecitytourism.cz/file/edee/2020/11/koncepce-2020.pdf>

PRAGUE CITY TOURISM. *S respektem k Praze. Strategie příjezdového cestovního ruchu hl. m. Prahy 2024—2027 (draft)*. 2024, 31 s.

PRAGUE CITY TOURISM. *Zpráva o realizaci Koncepce příjezdového cestovního ruchu hlavního města Prahy prostřednictvím Implementačního plánu za roky 2020—2022*. 2023, 9 s. Dostupné na: <https://www.praguecitytourism.cz/file/edee/2023/05/zprava-o-realizaci-koncepce-prijezdoveho-cestovniho-ruchu-20-22.pdf>

PRČÍK, Martin - HAUPTVOGL, Martin - KOTRLA Marián. *Udržitelný rozvoj: Aktuální přehled a vybrané problémy*. Nitra: Slovenská poľnohospodárska univerzita v Nitre, 2019. 131 s. ISBN 978-80-552-2057-4

PRESENZA, Angelo – SHEEHAN, Lorn – BRENT RICHIE, J. R. Towards a model of the roles and activities of destination management organizations. In: *Journal of Hospitality*. 2005, vol. 3

PURVIS Ben – MAO, Yong – ROBINSON, Darren. Three pillars of sustainability: in search of conceptual origins. In: *Sustainability Science*. 2018, vol. 14, 681 – 695 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.1007/s11625-018-0627-5>

RASOOLIMANESH, S. Mostafa et al. A systematic scoping review of sustainable tourism indicators in relation to the sustainable development goals. In: *Journal of Sustainable Tourism*. Routledge, 2023, vol. 31, no. 7. 1497 – 1517 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.1080/09669582.2020.1775621>

RONCAK, Miroslav. *Managing tourism growth in Prague*. 2020. Dostupné na: <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.15548.80005>

SABATINI, Francesca. Culture as Fourth Pillar of Sustainable Development: Perspectives for Integration, Paradigms of Action. In: *European Journal of Sustainable Development*. 2019, vol. 8, no. 3, 31 – 40 s. ISSN: 2239-5938. Dostupné na: <https://doi.org/10.14207/ejsd.2019.v8n3p31>

SARPONG, Steve et al. (2020). The impact of tourism arrivals, tourism receipts and renewable energy consumption on quality of life: A panel study of Southern African region. *Heliyon*. In: *Heliyon*. Elsevier Ltd., 2020, vol 6, no 10, 9 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2020.e05351>

- SEN, Amartya et al. *The standard of living*. Cambridge: Cambridge University Press. 1987, vol. 6, no. 2, xiv + 125 s. doi: <https://doi.org/10.1017/S0266267100001334>
- SÉRAPHIN, Hugues – GLADKIKH Tatiana – THANH, Tan Vo. *Overtourism Causes Implications and Solutions*. Palgrave Macmillan Cham. 2020, 448 s., ISBN 978-3-030-42458-9. Dostupné na: <https://doi.org/10.1007/978-3-030-42458-9>
- SÉRAPHIN, Hugues – Yallop, Anca C. *Tourism education: A strategy for sustainable tourism futures*. Oxon: Routledge, 2021. ISBN 978-1-003-03176-5
- SHEENAN Lorn et al. The Use of Intelligence in Tourism Destination Management: An Emerging Role for DMOs. In: *International Journal of Tourism Research*. 2016, vol. 18, no. 6, 549 – 557 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.1002/jtr.2072>
- SMITH, Melanie Kay – SZIVA, Ivett Pinke – OLT, Gergely. Overtourism and Resident Resistance in Budapest. In: *Tourism Planning & Development*. Routledge, 2019, vol. 16, no. 4, 376 -392 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.1080/21568316.2019.1595705>
- SMITH, Melanie Kay – ROBINSON, Mike. *Cultural Tourism in a Changing World: Politics, Participation and (Re)presentation*. Bristol: Channel View Publications, 2006, 272 s. ISBN 1-84541-045-9. Dostupné na: <https://doi.org/10.21832/9781845410452>
- SORDELLO, Romain et al. Evidence of the environmental impact of noise pollution on biodiversity: a systematic map protocol. In: *Environmental Evidence*. 2019, vol. 8, no. 8. Dostupné na: <https://doi.org/10.1186/s13750-019-0146-6>
- ŠŤASTNÁ, Simona – KOKEŠOVÁ, Lucie – ŽENKA, Jan. (2022). Specifika průmyslových firem v periferních regionech – Případová studie okresu Jeseník. In: *XXV. Mezinárodní kolokvium o regionálních vědách*. Brno: Masarykova univerzita. 2022, vol. 25, 156-163 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.5817/CZ.MUNI.P280-0068-2022-19>
- STREIMIKIENE, Dalia et al. Sustainable tourism development and competitiveness: The systematic literature review. In: *Sustainable Development*. 2020, vol. 29, no. 1, 259 – 271 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.1002/sd.2133>
- SZROMEK, Adam R. – HYSA, Beta – KARASEK, Aneta. The Perception of Overtourism from the Perspective of Different Generations. In: *Sustainability*. MSPI, 2019, vol.11, no. 24, 7151 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.3390/su11247151>

- TAIZENG, Ren et al. The Impact of Tourism Quality on Economic Development and Environment: Evidence from Mediterranean Countries. In: *Sustainability*. MDPI, 2019, vol. 11, no. 8, 2296 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.3390/su11082296>
- TORRES-DELGADO, Anna – SAARINEN, Jarkko. Using indicators to assess sustainable tourism development: a review. In: *Tourism Geographies*. Routledge, 2014, vo. 16, no. 1. 31 – 34 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.1080/14616688.2013.867530>
- TRIPADVISOR [elektronický zdroj]. 2024. Dostupné na: <https://www.tripadvisor.com/>
- UNWTO. International Tourism – 2023 starts on a strong note with the Middle East recovering 2019 levels in the first quarter. In: *World Tourism Barometer*. 2023, vol. 21, no. 2
- UNWTO. 'Overtourism'? Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions. Madrid: 2018, 12 s. ISBN 978-92-844-2007-0. Dostupné na: <https://doi.org/10.18111/9789284420070>
- UNWTO. *Tourism and Culture Synergies*. 2018, 160 s. ISBN 978-92-844-1897-8. Dostupné na: <https://doi.org/10.18111/9789284418978>
- VAGENA, Akrivi. Overtourism: Definition and Impact. In: *Academia Letters*. 2021 <https://doi.org/10.20935/AL1207>
- VANICEK, Jiri. Disparities in Urban Tourism in the Czech Republic. In: *Czech Journal of Tourism*. 2019, vol. 8, no. 1, 33 – 47 s. Dostupné na: <https://doi.org/10.2478/cjot-2019-0003>
- VANICEK, Jiri. Position of prague on the international tourism market. In: *Economic and Social Development: Book of Proceedings*. 2019, 24 – 25 s.
- WILCOX, Chris – VAN SEBILLE, Erik – HARDESTY, Britta Denise. Threat of plastic pollution to seabirds is global, pervasive, and increasing. In: *Environmental Sciences*. PNAS, 2015, vol. 112, no. 38, 11899 – 11904 s. Dostupné na: <https://www.pnas.org/doi/full/10.1073/pnas.1502108112>
- WORLD POPULATION RIEVIEW [elektronický zdroj]. 2024. Dostupné na: <https://worldpopulationreview.com/>

WORLD TRAVEL & TOURISM COUNCIL. *Croatia 2023 Annual Research: Key Highlights*. 2023

WORLD TRAVEL & TOURISM COUNCIL. *European Union 2023 Annual Research: Key Highlights*. 2023

WORLD TRAVEL & TOURISM COUNCIL. *Travel & Tourism: Economic impact 2023*. 2023

ZÁKON Č. 131/2000 SB. Zákon o hlavním městě Praze

ZEMANOVÁ, Lenka: *Spolupráca krajín Vyšehradskej štvorky (V4) v marketingovej podpore cestovného ruchu pod značkou „Discover Central Europe“*. – Ekonomická univerzita v Bratislave. Obchodná fakulta; Katedra cestovného ruchu. – Vedúci záverečnej práce: doc. RNDr. Kvetoslava Matlovičová, PhD.– Bratislava: OF EU, 2023, 200 s.

ZHANG, Ning et al. Air pollution and tourism development: An interplay. In: *Annals of Tourism Research*. Elsevier Ltd, 2020, vol. 85. 103032 s. ISSN 0160-7383. Dostupné na: <https://doi.org/10.1016/j.annals.2020.103032>

Prílohy

Príloha č. 1: Vzor ankety z prieskumu