

UNIVERZITA KONŠTANTÍNA FILOZOFA V NITRE
CONSTANTINE THE PHILOSOPHER UNIVERSITY IN NITRA

FAKULTA PRÍRODNÝCH VIED
FACULTY OF NATURAL SCIENCES

GEOGRAFICKÉ INFORMÁCIE
GEOGRAPHICAL INFORMATION

Ročník / Volume: 25

Číslo / Issue: 1

Rok / Year: 2021

GEOGRAFICKÉ INFORMÁCIE
GEOGRAPHICAL INFORMATION

Časopis Katedry geografie a regionálneho rozvoja FPV UKF v Nitre
Journal of the Department of Geography and Regional Development FNS CPU in Nitra

Ročník / Volume: 25 Číslo / Issue: 1 Rok / Year: 2021

Vydavateľ / Publisher:

Univerzita Konštantína Filozofa v Nitre, Trieda A. Hlinku 1, 949 01 Nitra,
Slovenská republika

Constantine the Philosopher University in Nitra, Trieda A. Hlinku 1, 949 01 Nitra,
Slovak Republic

IČO: 00157716

Za jazykovú stránku príspevkov zodpovedajú autori.

The authors are responsible for the linguistic side of their submissions.

© 2021 Univerzita Konštantína Filozofa v Nitre

Evidenčné číslo: EV 2802/08

ISSN 1337-9453

OBSAH
CONTENTS**Florin Žigrai, Martin Boltížiar**

Vedecko-pedagogický rast a prínos prof. RNDr. Vladimíra Drgoňu, CSc.
pre rozvoj slovenskej geografie (vybrané teoreticko-metavedecké aspekty)... 4

Zdena Krnáčová

Ekologickejší a sociálne zodpovedný rozvoj cestovného ruchu v 21. storočí
Greener and More Socially Responsible Development of Tourism in the
21st Century..... 21

Libor Lněnička

Morfologická a funkční struktura ruských měst Archangelsk a Astrachaň
Morphological and Functional Structure of the Russian Cities of
Archangelsk and Astrachan..... 34

Zuzana Palenčíková, Zuzana Lučanská

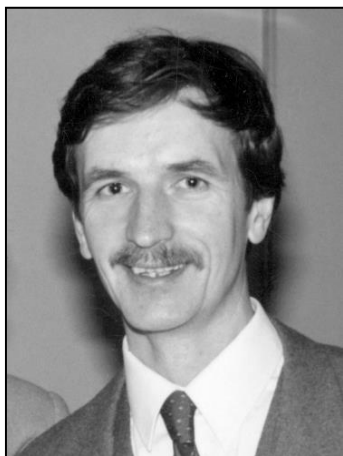
Zmeny v spotrebiteľskom správaní a v dopyte obyvateľov SR po cestovnom
ruchu v roku 2020 v dôsledku svetovej pandémie COVID-19
Changes in Consumer Behaviour and Demand of the Population of the
Slovak Republic for Tourism in 2020 as a Result of the World Pandemic
COVID-19..... 52

Adéla Pancová, Martin Kebza

Provinciální gentrifikace v post-socialistickém městě: případ Plzně
Provincial Gentrification in the Post-Socialist City: The Case of Pilsen..... 65

**VEDECKO-PEDAGOGICKÝ RAST A PRÍNOS
Prof. RNDr. VLADIMÍRA DRGOŇU, CSc.
PRE ROZVOJ SLOVENSKEJ GEOGRAFIE
(VYBRANÉ TEORETICKO-METAVEDECKÉ ASPEKTY)**

Florin Žigrai, Martin Boltížiar



V roku 2020 sme si pripomenuli nedožitú 65. narodeninu významného slovenského geografa a bývalého vedúceho Katedry geografie a regionálneho rozvoja FPV UKF v Nitre, prof. RNDr. Vladimíra Drgoňa, CSc. – vedca a pedagóga, ktorý svojou vedeckovýskumnou a organizačnou činnosťou ovplyvnil rozvoj slovenskej geografie ako aj samotného geografického pracoviska v Nitre a zanechal v nich svoju výraznú, nezmazateľnú stopu. Z tohto dôvodu sme sa podujali zhodnotiť nielen jeho vedecko-pedagogický rast ale najmä spomínaný prínos v intenciách geografie ako vednej disciplíny s dôrazom na vybrané teoreticko-metavedecké aspekty.

Vedecko-pedagogický rast a organizačné aktivity prof. V. Drgoňa

Prof. RNDr. Vladimír Drgoňa, CSc. sa narodil 16.5.1955 v Zlatých Moravciach v oblasti Požitavia, odkiaľ pochádza mnoho ďalších významných slovenských geografov (prof. M. Lukniš, prof. M. Zaťko, prof. J. Paulov, prof. J. Krcho, prof. J. Minár, doc. A. Dubcová a ďalší). Zomrel náhle, 18.10.2010 vo veku 55 rokov v Nitre. Väčšinu ďalších informácií sme čerpali z monografie venovanej 60. výročiu katedry (Boltížiar a kol., 2019) ako aj z inauguračného spisu prof. Drgoňa.

Prof. Drgoňa po maturite na Gymnáziu J. Kráľa v Zlatých Moravciach v roku 1975 absolvoval štúdium geografie na PriF UK v Bratislave, ktorú v roku 1979 ukončil v odbore Fyzická a regionálna geografia. V rokoch 1979 - 1983 absolvoval študijný pobyt na Geografickom ústave SAV v Bratislave. V roku 1981 získal titul doktora prírodných vied (RNDr.) z odboru Geografia a kartografia. Neskôr v rokoch 1983 - 1991 pracoval ako odborný pracovník v oblasti životného prostredia v Stavoprojekte Nitra. V roku 1989 získal vedeckú hodnosť kandidáta vied v odbore Regionálna geografia obhájením práce na tému „Regionálne

štruktúry životného prostredia Hornonitrianskej sídelno-regionálnej aglomerácie“. Od februára 1991 začal pracovať na Katedre geografie Pedagogickej fakulty v Nitre ako odborný asistent a v roku 1992 sa stal jej vedúcim (v rokoch 1992-1996 a 1999-2006). Bol druhým najdlhšie slúžiacim vedúcim katedry, ktoré bolo prerušené obdobím, kedy vykonával funkciu prorektora pre vedeckovýskumnú činnosť na Univerzite Konštantína Filozofa v Nitre (1996-1999).

V roku 1995 na Pedagogickej fakulte Masarykovej univerzity v Brne obhájil habilitačnú prácu „Environmentálne predpoklady regionálneho rozvoja: geografické prístupy“ a získal vedecko-pedagogický titul docent (doc.) v odbore Regionálna geografia. V roku 2004 absolvoval inauguračné konanie v študijnom odbore Environmentalistika na FPV UKF v Nitre a získal tak vedecko-pedagogický titul profesor (prof.). Na pracovisku pôsobil do r. 2007, celkovo teda 16 rokov.

Výskumnými oblasťami prof. Drgoňu boli fyzická, regionálna a environmentálna geografia. Svoj vedecký výskum orientoval najmä na zmeny regionálnych štruktúr Slovenska a na aplikáciu geografických prístupov v oblasti životného prostredia.

Jeho publikačná činnosť bola veľmi rozsiahla. Výsledky svojej práce uverejňoval v zahraničných i domácich monografiách, časopisoch či zborníkoch. Často publikoval aj v spoluautorstve (napr. Drgoňa, Dubcová, Kramáreková, 1998. Slovakia. Privatization in rural Eastern Europe: the process of restitution and restructuring. UK: Edward Elgar Publishing, pp. 251-273. ISBN 1-85898-203-0; Drgoňa, 2001a. Transformačný proces a jeho vplyv na regionálnu štruktúru Slovenska. Geografické štúdie, 8, 138 s. ISBN 80-8050-453-9; Drgoňa, Turnock, 2002. Slovakia. Environmental problems in Eastern Europe. UK: Edward Elgar Publishing, pp. 207-227. ISBN 0-415-17403-1; Drgoňa, 2004. Assessment of the landscape use in the city of Nitra. Ekológia (Bratislava), 23. Bratislava: SAV, s. 385-392, atď.). Úzko spolupracoval aj s aplikačnou praxou. Absolvoval viacero študijných a prednáškových pobytov v zahraničí, napr. v Rakúsku, Kanade či USA.

Viedol viaceré vedecké projekty, akými boli napríklad: VEGA 1/0202/2003: Pohraničné územia v kontexte transformačných procesov (2003 - 2005), VEGA 1/7554/2000: Geograficky relevantné transformačné procesy v SR (2000 - 2002), CGA 44/1997: Transformačné zmeny a ich odraz v regionálnej štruktúre Západného Slovenska (1997 - 1999) a CGA 36/1994: Predpoklady regionálneho rozvoja Nitry a jej zázemia (1994 - 1996).

Zabezpečoval výučbu predmetov Fyzická geografia I. (Morfogeografia), Pedogeografia, Náuka o krajine, Environmentálna geografia, Aplikovaná geografia, Teoretická geografia, Krajinná ekológia, Terénna prax z fyzickej geografie, Zahraničná exkurzia a pod.

Bol spolugarantom magisterského študijného programu Učiteľstvo akademických predmetov – Geografia, garantom bakalárskeho a magisterského študijného programu Geografia v regionálnom rozvoji, školiteľom doktorandského

študijného programu Environmentalistika (FPV UKF), Fyzická geografia a geoekológia (PriF UK v Bratislave) a Teória vyučovania geografie (UMB v Banskej Bystrici). Počas svojej pätnásťročnej pedagogickej praxe vychoval stovky študentov (vrátane mnohých diplomantov a doktorandov).

Pozoruhodné boli aj jeho aktivity v oblasti organizovania domácich a zahraničných konferencií. Po roku 1990 katedra začala postupne budovať kontakty najmä s Katedrou geografie Pedagogickej fakulty v Brne (iniciátori doc. V. Drgoňa, prof. P. Chalupa). Od r. 1993 sa každoročne striedavo v Nitre a v Brne koná spoločná medzinárodná konferencia venovaná aktuálnym problémom stredoeurópskeho priestoru. Po roku 1990 je to v oboch štátoch geografická konferencia s najdlhšou tradíciou. V roku 2020 sa konal už jej 28. ročník.

Začiatkom 90-tych rokov bola veľmi dobrá spolupráca s Rakúskym ústavom pre juhovýchodnú a východnú Európu vo Viedni, kedy prof. F. Žigrai iniciatívne kontaktoval prof. V. Drgoňa. Výrazným spôsobom tento ústav pomohol katedre najmä v období rokov 1991 - 1997, kedy s jeho podporou katedra uskutočnila v Rakúsku 3 študentské exkurzie (v rokoch 1995, 1996 a 1997). Program týchto exkurzií bol orientovaný, okrem poznávania štruktúr prírodnej a kultúrnej krajiny Rakúska, aj na návštevu významných geografických pracovísk na rakúskych univerzitách.

Prof. Drgoňa bol tiež editorom časopisov (vtedy ešte zborníkov) Geografické informácie a Geografické štúdie (FPV UKF), členom redakčnej rady časopisu Geografie (MU Brno). Jeho aktivita sa prejavovala aj vo Výkonnom výbore Slovenskej geografickej spoločnosti pri SAV (od r. 1985) a v Slovenskom národnom geografickom komitáte. Bol tiež členom Slovenskej ekologickej spoločnosti pri SAV. V rokoch 1985 - 1990 bol predsedom Miestnej skupiny Západoslovenskej odbočky SGS pri SAV v Nitre. V rokoch 1986 - 1994 bol predsedom Sekcie aplikovanej geografie. Slovensko zastupoval ako člen výboru Stálej konferencie európskych asociácií učiteľov geografie EUROGEO v Utrechte (Holandsko). V rokoch 1992 - 1996 pôsobil ako regionálny korešpondent dvoch komisií Medzinárodnej geografickej únie IGU. Taktiež bol nositeľom viacerých ocenení a vyznamenaní v akademickej i v aplikačnej oblasti, naposledy mu bola udelená Pamätná medaila dekana FPV UKF v Nitre pri príležitosti 50. výročia vzniku UKF v Nitre v roku 2009 (Boltižiar a kol., 2019).

Prínos prof. Drgoňa pre rozvoj slovenskej geografie v kontexte nových spoločenských podmienok

Prínos prof. Drgoňa pre rozvoj slovenskej geografie je potrebné vidieť v kontexte nových spoločenských podmienok po roku 1990. Začínajúca všeobecná transformácia spoločenských pomerov spolu s nadväznou globalizáciou a digitalizáciou postupne ovplyvnili okrem iného tiež vznik nových spoločenských

paradigiem a od nich odvodených vedeckých a v rámci nich aj geografických, prejavujúcich sa vo výskume a výučbe súčasnej geografie.

V nitrianskej geografii sa tento transformačný proces odrazil predovšetkým v zmene jej charakteru, postavenia, prístupu a povedomia zo všeobecne vzdelávacieho, popisno-topografického charakteru zemepisu na didaktický, explikačno-holisticko-priestorový, s aplikačným a s idiograficko-nomotetickým prístupom. Ten umožňuje chápanie časovo-priestorových a prírodno-spoločenských vzťahov a príčin v krajine v ich komplexnosti, kontextualite a integrite, čo predstavuje podstatu geografie a zároveň posilnenie jej spoločensko-vedeckého a didaktického významu. Tak postupne dochádzalo tiež k zmene postavenia geografie z pedagogicko-didaktického zemepisu na vedecko-didaktickú geografiu, ako aj k zmene spoločensko-vedeckého povedomia geografie z tradičného chápania vyučovacieho predmetu zemepisu ako súčasť všeobecného vzdelania na verejnosťou akceptovateľný dôležitý vyučovací predmet a zároveň aj vedecko-aplikačnú disciplínu.

Spolu s teoreticko-metavedeckým duchom geografie a jej systému je preto potrebné chápať celkovú aktivitu a jednotlivé empiricko-metodické, teoreticko-metavedecké a aplikačno-didaktické kroky a postupy prof. Drgoňu, v ktorých sa okrem iného tiež v plnej miere odráža jeho vedecko-pedagogický rast a prínos pre rozvoj slovenskej geografie.

Zhodou okolností v období spojenom so spoločenskými zmenami v roku 1989/1990, ktoré boli tiež výrazným časovým medzníkom vývoja nitrianskej katedry geografie v bývalom Československu, nastúpil prof. Drgoňa v roku 1991 ako odborný asistent na Katedru geografie Pedagogickej fakulty, ktorá bola od roku 1992 spolu s ďalšími 2 fakultami už súčasťou Vysokej školy Pedagogickej v Nitre.

S touto novou spoločenskou situáciou ako aj s pozíciou vedúceho katedry sa musel tiež vysporiadať nielen on, ale aj všetci zamestnanci, k čomu mu výdatne pomohli nižšie uvedené skoršie nadobudnuté empiricko-metodické a teoreticko-aplikačné poznatky skúsenosti a zručnosti. Tie sa prejavili v jeho nasledujúcom vedeckom-pedagogickom raste spojenom s neskorším vedením katedry geografie. Prof. Drgoňa si uvedomil, že je potrebné upraviť celkový charakter a zameranie tejto katedry s prihliadnutím na jej minulosť, ktorej snahou bolo dovtedy hľadať pozíciu geografie medzi ostatnými vyučovacími predmetmi, ako aj vytvoriť samostatné geografické pracovisko. Tento stav bol do určitej miery aj odzrkadlením vtedajšieho, predovšetkým pedagogicko-didaktického zamerania celej vysokej školy (bližšie Boltžiar, 2019).

Prínos prof. Drgoňu v oblasti geografie, environmentalistiky a krajinnej ekológie

Prínos prof. Drgoňu sa odrážal predovšetkým v jeho vedeckých štúdiách. Tieto sa vyznačovali hľadaním odpovede na prevažne nepriaznivé

krajinnoekologický a environmentálny dopad a zmeny v krajine spôsobené vyššie uvedeným transformačným procesom spoločnosti sprevádzaného, okrem iného, tiež globalizačnými efektami. Tieto sa prejavovali v konečnom efekte v transformácii krajiny vyvolanou okrem iného tiež v zmene jej využívania. Vedecky a didakticky vyrastal prof. Drgoňa na území Nitry a Ponitria, ktoré mu slúžili ako akýsi časovo-priestorový geografický „inkubátor“. Z tohto jemu dôvernému územia čerpal nové empiricko-metodické, aplikačné a teoretické poznatky a impulzy pre jeho ďalšiu vedeckú prácu zameranú v prvom rade na problematiku transformácie, regionalizácie a využívania krajiny spojeného s environmentálnymi dopadmi.

Vedecký rast prof. Drgoňa bol do roku 1991 formovaný predovšetkým počas študijného pobytu a externej aspirantúry na poprednom geografickom pracovisku na Slovensku, menovite na Geografickom ústave SAV v Bratislave, kde nadobudol teoreticko-metodické základy výskumu synergicko-chorických väzieb v topickej a chorickej dimenzii v krajinnom geosystéme v prepojení na problematiku potenciálu krajiny. Tieto poznatky sformuloval do publikácií ako napr. „Hodnotenie krajiny z hľadiska jej potenciálu pre poľnohospodársku výrobu v našej geografickej literatúre“ (Drgoňa, 1981), „Analiz geoekologických princípov v dokumentoch po teritoriálnom planirovaní v ČSSR“ (Drgoňa, 1982) a „Formovanie základných chorických krajinných štruktúr: geoekologické prístupy“ (Drgoňa, 1983). Popri rozvíjaní základného geografického výskumu získal aj bohaté aplikované geograficko-environmentálne skúsenosti, vedomosti a zručnosti na Stavoprojekte v Nitre, kde pôsobil ako vedúci samostatný projektant pre oblasť ekológie a životného prostredia a jeho aktivita sa premietla v štúdiách ako napr. „Geografická báza procesu hodnotenia a rozhodovania v krajinnom plánovaní“ (Drgoňa, 1985) a „Geografické hodnotenie kvality životného prostredia miest“ (Rýchla, Drgoňa, 1987).

Prínos prof. Drgoňa v problematike transformácie krajiny a jej štruktúry

Transformácia krajiny ako odraz spoločenských zmien, ako súčasný globálny fenomén, predstavuje zmenu jej prírodnej a antropogénnej časti, ktorú treba chápať predovšetkým v jej časovo-priestorovom kontexte. Čas a priestor predstavujú totiž dve najdôležitejšie, univerzálne veličiny resp. dimenzie, v ktorých prírodné a ľudské sily spoločne formujú a permanentne pretvárajú prírodnú krajinu na kultúrnu a vtlačajú jej neopakovateľný ráz. Charakteristickým rysom premien krajiny v čase a priestore je, že tieto sa uskutočňujú permanentne, paralelne a komplementárne.

Prírodno-sociálna transformácia krajiny môže byť chápaná z metavedeckého aspektu okrem iného tiež ako komplexná vedecko-výskumná problematika. Táto predstavuje veľkú výzvu pre veľa vedeckých disciplín, geografiu nevynímajúc. V tomto kontexte je kľúčovou otázkou, do akej miery je pripravená geografia svojou

teoretickou bázou, metodickým inštrumentárium, kvalitatívno-kvantitatívnym charakterom empirických poznatkov, aplikačnými skúsenosťami a edukačnou spôsobilosťou úspešne riešiť problematiku transformácie krajiny z geografického hľadiska. Viacnásobná výzva geografie riešiť problematiku transformácie krajiny a jej štruktúry spočíva na intra-, inter- a transdisciplinárnej úrovni, ako aj v závislosti od koncepcie a štruktúry samotnej geografie.

Tieto súvislosti si uvedomil v plnej miere aj prof. Drgoňa, čo sa odzrkadlilo v jeho štúdiách, napr. „Transformačné zmeny v regionálnej štruktúre Nitrianskeho kraja“ (Drgoňa, 1998), „Slovakia: Privatisation in rural Eastern Europe: the process of restitution and restructuring“ (Drgoňa, Dubcová, Kramáreková, 1998). „Transformačný proces v kontexte regionálnej politiky Slovenskej republiky“ (Drgoňa, 2000), „Policies for rural Eastern Europe in transition: the case of Slovakia“ (Drgoňa, Turnock, 2000), „Transformačný proces a jeho odraz v regionálnej štruktúre Slovenskej republiky“ (Drgoňa, 2001a), „Transformácia a jej priestorové aspekty v Slovenskej republike: teoreticko-metodologické východiská“ (Drgoňa, 2001b) a „Einflüsse des Transformationsprozesses auf die Slowakei und auf die Struktur der Region Neutra“ (Drgoňa, Dubcová, Kramáreková, 2002).

Vedecké aktivity prof. Drgoňa v problematike regionalizácie územia

Jedným z opatrení ako zmierniť negatívne dopady globalizácie vedy, ako napr. zužovania jej spektra záujmu len na globálne vedecké disciplíny, by mohlo byť posilňovanie opačne prebiehajúceho procesu „regionalizácie“ vedy, t. j. snahy finančne podporovať rozvoj regionálne orientovaných špecifických disciplín, ktoré sú pre základný a aplikovaný výskum regiónu nezastupiteľné. Regionálny výskum môže najúčinnejšie prispieť k určeniu prírodno-spoločenskej a ekonomickej identity regiónu, ktorá, okrem iného, je dôležitou súčasťou globalizačných komparatívnych výhod pri rozhodovacom procese lokalizácie určitej hospodárskej aktivity v regióne, ako aj predpokladom pre jeho úspešný rozvoj spolu s odstraňovaním prípadných regionálnych disparít. Popritom sa zdôrazňovaním zvláštnosti, jedinečnosti a neopakovateľnosti regiónu upozorní aj na jeho pestrosť, v protiklade ku spoločensko-ekonomickej homogenizácii územia, ako jedného z negatívnych dôsledkov globalizácie. V tejto snahe môže výrazne prispieť tiež výskumná stratégia regionálnej geografie vo vzťahu globalizácia vs regionalizácia, ktorá spočíva vo zvyšovaní konkurencieschopnosti regiónu v globalizačnom procese výskumom jeho jednotlivých znakov a potenciálov, ktoré sú schopné odhaliť vnútorné, skryté rezervy jeho rozvoja, ako aj v upevňovaní spolupráce s príslušnými vedeckými disciplínami.

V procese regionalizácie vied by mala zohrať geografia tiež v budúcnosti jednu z kľúčových vedecko-manažérskych úloh pri koordinovaní internej spolupráce s inými disciplínami. Tým by sa súčasne umožnilo zmierniť narastajúcu

diskrepanciu ekonomicko-finančného záujmu o globálno-univerzálne a regionálno-špecifické vedy v prospech posilnenia základného a aplikovaného regionálne, t. j. idiograficky orientovaného výskumu. Okrem iného by takto mohlo dôjsť k pozdvihnutiu vedecko-spoločenského renomé samotnej geografie.

Zo vzťahu medzi globálnymi a regionálnymi vedami vyplýva, že „globálne“ t. j. predovšetkým nomotetické vedy, ako nositelia globalizačného indukčného procesu vedy, sú z časovo-priestorového hľadiska univerzálne a tým aj nezávislé a zároveň obohacujú diferenciatívny charakter „regionálnych“ vied o globalizačný aspekt. Tým sa prispieva k ich časovo-priestorovej univerzálnosti a nezávislosti. Na druhej strane regionálne, predovšetkým idiografické vedy ako nositelia regionalizačného dedukčného procesu vedy, sú z časovo-priestorového hľadiska špecifické a závislé a zároveň obohacujú univerzálny charakter globálnych vied o regionalizačný aspekt, čím prispievajú k ich časovo-priestorovej diferenciacii. Tento mechanizmus vzájomného ovplyvňovania sa globálnych a regionálnych vedeckých disciplín okrem iného naznačuje, že procesy globalizácie a regionalizácie vedy nie sú antagonizujúce, ale komplementárne a vzájomne prospešné.

V praxi to znamená napríklad regionálne orientovaný výskum komparatívnych výhod jednotlivých hospodárskych činností, ktoré predstavujú jeden z nosných pilierov globalizácie ekonomiky. Z vnútornej entity komparatívnych výhod totiž vyplýva ich ekonomická, finančná, politická a kultúrna priestorová diferencovanosť. Tá môže pomôcť pri výbere úspornejšej a tým aj výhodnejšej lokality, potrebnej pre zvýšenie konkurencieschopnosti príslušnej hospodárskej aktivity.

Na základe všeobecného vzťahu medzi globalizáciou a regionalizáciou došiel prof. Drgoňa k záveru, že geografia svojím holisticko-priestorovým pohľadom v rámci základného a aplikovaného výskumu regiónu je nezastupiteľná. Zároveň upozornil na nutnosť posilnenia regionalizácie, ako určitého kompenzujúceho procesu voči globalizácii. Vychádzal z úvahy, že regionálny výskum môže najúčinnejšie prispieť k určeniu prírodno-spoločenskej a ekonomickej identity regiónu, ktorá, okrem iného, je dôležitou súčasťou globalizačných komparatívnych výhod pri rozhodovacom procese lokalizácie určitej hospodárskej aktivity v regióne, ako aj predpokladom pre jeho úspešný rozvoj spolu s odstraňovaním prípadných regionálnych disparít.

Tiež si uvedomil, že je potrebné posilňovať výskumnú stratégiu regionálnej geografie štúdiom jednotlivých znakov a potenciálov príslušných regiónov, ktoré sú schopné odhaliť vnútorné, skryté rezervy ich rozvoja.

Tieto úvahy dokumentoval napr. v štúdiách „Natural structures of the region of Upper Nitra (district of Prievidza) and evaluation thereof from the viewpoint of vulnerability“ (Drgoňa, 1992), „Využitie regionálnej geografie vo výskume vidieckej krajiny – teória a praktická aplikácia“ (Drgoňa, Dubcová, Kramáreková, 1999), „Postavenie Nitry a jej zázemia v regionálnej štruktúre Slovenskej

republiky“ (Drgoňa, 1994), „Regionálny rozvoj Ponitria v kontexte zmien územnej organizácie“ (Drgoňa, Dubcová, Kramáreková, 1996a), „Geografické predpoklady rozvoja regiónu západného Slovenska“ (Drgoňa, Dubcová, Kramáreková, 1996b), „Pohraničné územia SR: regionálna komparácia“ (Drgoňa, 1999), „Euroregióny – nový prvok v regionálnej štruktúre“ (Drgoňa, 2001c) a „Cezhraničná spolupráca: nový fenomén v regionálnej politike na príklade pohraničných území SR“ (Drgoňa, 2003).

Vedecké aktivity prof. Drgoňa v problematike využívania krajiny a jej ochrany

Výskumnou náplňou využívania krajiny sú jednotlivé kategórie foriem a spôsobov využívania krajiny. Tieto sú konkrétnym prejavom reakcie ľudských aktivít s prírodným prostredím a zároveň v sebe zhromažďujú určitý prírodný, historický, technický, sociálny a kultúrny potenciál. Uplatnenie integračnej funkcie štúdia využívania krajiny v rámci geografie vyplýva zo samotného pojmu a spojenej slovnej konštrukcie „využívanie krajiny“, ktorého prvá časť „využívanie“ prezrádza určitú činnosť človeka, t. j. humánny potenciál, resp. antropocentricky orientovanú kategóriu patriacej do humánnej geografie, zatiaľ čo druhá časť termínu „krajiny“ v sebe implicitne zahŕňa fyzickogeografický a krajinnoeekologický potenciál, t. j. prírodné danosti krajiny, ktoré sú popri fyzickej geografii tiež predmetom výskumu krajinnnej ekológie.

Problematiku využívania krajiny metavedecky zastrešuje náuka o využívaní krajiny ako regionálno- a humánno-geografická disciplína predstavujúca jedinú geografickú syntetickú disciplínu, ktorá v sebe zároveň spája fyzickogeografickú a humánno-geografickú entitu. Náuka o využívaní krajiny predstavuje ucelený súbor teoretických poznatkov, územných informácií a metodických postupov zaoberajúcich sa časovo-priestorovými funkčnými a fyziognomickými aspektmi jednotlivých kategórií využívania krajiny. Z toho okrem iného vyplýva, že spoločným výskumným objektom náuky o využívaní krajiny a predovšetkým krajinnnej ekológie a náuky o ochrane krajiny je krajina sledovaná z rôznych aspektov a skúmaná s odlišným humánno-geografickým, krajinnoeekologickým a ochranárskym metodickým prístupom.

Ochrana krajiny a jej využívanie predstavujú dve antropocentricky zamerané a súčasne navzájom komplementárne a na sebe závislé kategórie. Z pozície využívania krajiny vyjadrujú jednotlivé druhy a stupne kategórie ochrany krajiny nepriame, resp. skryté vyjadrenie stupňa intenzity využívania danej krajiny a naopak z pozície ochrany krajiny predstavujú jednotlivé kategórie využívania krajiny nepriame, resp. skryté vyjadrenie určitého limitujúceho stupňa jej ochrany.

Tieto teoreticko-metavedecké úvahy pri výskume využívania krajiny a jej ochrany v jeho časovo-priestorovej a prírodno-spoločenskej integrite,

komplexnosti a kontextuálnosti si plne uvedomil aj prof. Drgoňa, čo názorne dokumentoval v štúdiách ako napr. „Environmentálna analýza rizík využívania krajiny“ (Drgoňa, Ira, Oľahel', 1992), „Analysis of the land use development for environmental planning - case study Nitra“ (Žigrai, Drgoňa, 1994) a „Landscape ecological analysis of the land use development for environmental planning - case study Nitra“ (Žigrai, Drgoňa, 1995), „Ecological problems arising out of intensive agriculture in Western Slovakia“ (Drgoňa, 1996) a „Assessment of the landscape use in the city of Nitra“ (Drgoňa, 2004).

Vedecké aktivity prof. Drgoňa v environmentálnej problematike

Pozíciu a spoluprácu geografie v rámci environmentálnych disciplín pri riešení environmentálnej problematiky je potrebné chápať v kontexte súčasného procesu diferenciacie vedeckých disciplín, spôsobenej paralelným procesom geografizácie mimo krajinnoekologických disciplín, t. j. zdôrazňovaním, resp. väčším zohľadňovaním priestorového aspektu, ekologizáciou nebiologických a neekologických vedeckých disciplín, t. j. vyzdvihovaním biologicko-ekologických väzieb medzi jedincom, resp. spoločnosťou a jej okolím, resp. prostredím, environmentalizáciou, t. j. uvedomovaním si negatívnych dopadov ľudskej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia a humanizáciou nespoločenských vied, t. j. zohľadňovaním vnímania a správania sa človeka ako hnacej sily generujúcej jednotlivé zásahy v krajinnom prostredí. Táto okolnosť viedla okrem iného tiež k snahe aplikovať geografiu s jej empiricko-metodickými a teoretickými prístupmi pri riešení environmentálnych problémov v krajine a k etablovaniu environmentálnej geografie ako geografickej subdisciplíny.

V tomto duchu prof. Drgoňa dokumentoval kombináciou regionálneho a environmentálneho prístupu svoje vedecké aktivity v štúdiách ako napr. „Diagnóza hlavných komponentov životného prostredia - región stredné Ponitrie“ (Drgoňa, Poláčik, 1991), „Environmentálne zmeny a ich odraz v regionálnej štruktúre Európy“ (Drgoňa, 1992), „Regional analysis of the air contamination in the Slovak Republic“ (Drgoňa, Kramáreková, Baráth, 1993) a „Landscape use as basis for environmental planning (case studies of Bratislava and Nitra hinterlands“ (Oľahel', Žigrai, Drgoňa 1993).

Vedecké aktivity prof. Drgoňa v teoreticko-metavedeckej a v environmentálnej geografii

Hlavným výskumným objektom teoreticko-metavedeckej a environmentálnej geografie je vytváranie pravidelnosti, resp. zákonitostí zovšeobecňovaním empirických, metodických a aplikačných poznatkov výskumu krajiny v rámci vedeckej základne geografie a environmentalistiky. Hlavným výskumným

predmetom teoreticko-metavedeckej a environmentálnej geografie je empirický, metodický a aplikačný prístup pri výskume krajiny z geografického a environmentálneho aspektu. Z hlavného výskumného objektu a predmetu teoreticko-metavedeckej a environmentálnej geografie vyplýva, že tieto predstavujú disciplíny, ktoré sa zaoberajú ich predpokladmi, metódami a cieľmi, ako aj formami získavania nových poznatkov o krajine z geografického a environmentálneho hľadiska. Zároveň teoreticko-metavedecká a environmentálna geografia predstavujú najvyššiu zovšeobecňujúcu a abstraktnú rovinu základných a aplikovaných geografických a environmentálnych poznatkov v podobe terminologických pojmov, empirických údajov, výskumných metód, jednotlivých teórií a metavedeckých zákonitostí.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že význam teoretickej a environmentálnej geografie spočíva v zovšeobecňovaní empirických, metodických, aplikačných a didaktických poznatkov výskumu krajiny v rámci vedeckej základne geografie a environmentalistiky, ako aj zaobieraním sa teoretickým vývojom, štruktúrou a prognózou vývoja geografie a environmentalistiky ako vedeckých disciplín. Súčasne tieto disciplíny spĺňajú niekoľko funkcií ako napr. explanačnú (vysvetľuje entity, javy, štruktúru a procesy geografie a environmentalistiky v časovo-priestorovej kontextuálnosti, komplexnosti a integrite), ako akumuláčno-transformačnú (zhromažďuje a pretvára poznatky základného a aplikovaného geografického a environmentálneho výskumu do teoreticko-metavedeckej polohy), ako kohézo-integračnú (podporuje súdržnosť geografie a environmentalistiky a ich integritu), ako aj predikčnú funkciu (načrtáva smery možného budúceho vývoja geografie a environmentalistiky).

Vyššie načrtnutý charakter a význam teoreticko-metavedeckej a environmentálnej geografie si v plnej miere uvedomil aj prof. Drgoňa, čo ho viedlo k napísaniu štúdie „Teoreticko-metodologické problémy rozhodovacieho procesu v priestorovom plánovaní“ (Drgoňa, 1989), vysokoškolských učebných textov „Environmentálna geografia I“ (Drgoňa, Kramáreková, 1995), resp. „Globální problémy Země. Environmentálně postižené oblasti světa. 1, 2“ (Drgoňa, Kramáreková, 1996a, b).

Prínos prof. Drgoňa v oblasti vyučovania geografie

Vyššie naznačenú novú geografickú paradigmu posunu charakteru geografie z pedagogicko-didaktického zemepisu na vedecko-didaktickú geografiu sa snažil prof. Drgoňa postupne aplikovať do pedagogických aktivít nielen vlastných, ale aj celého pracoviska. Nadobudnuté empirické, teoreticko-metavedecké a aplikačné geograficko-environmentálne poznatky a zručnosti prof. Drgoňa sa okrem iného prejavili v pedagogickej činnosti, charakterizovanej širokým spektrom prednášok a cvičení. Súčasne vychádzal z kľúčovej morfogeografie a rozsah prednášok postupne rozširoval o pedogeografiu, náuku o

krajine, krajinnú ekológiu, environmentálnu geografiu, aplikovanú geografiu a teoretickú geografiu. Jeho didaktické poznatky z prednášok, cvičení, terénnych praxí a exkurzií sa premietli v plnom rozsahu a kvalite aj v nadväzných učebných textoch, resp. vysokoškolských skriptách (napr. environmentálna geografia a pod.)

Zároveň si prof. Drgoňa zrejme uvedomil, že transformácia a implementácia z geografie ako vedy do geografie ako vysokoškolského predmetu predstavuje zložitejší vzťah. Geografia ako vedecká disciplína vytvára a určuje vedecké geografické pozadie a identitu povinných a voliteľných vyučovacích predmetov geografie. Tým sa okrem iného napomáha k zachovaniu autenticity didaktiky geografie ako vyučovacieho predmetu a tým aj k upevneniu jeho pozície, aby nesplynul s inými predmetmi.

Na druhej strane geografia ako vyučovací predmet spätne obohacuje didaktickými znalosťami a zručnosťami povinných a voliteľných vyučovacích predmetov geografie ich teoreticko-metavedeckú a empiricko-aplikačnú časť. Vyššie načrtnutý vzťah medzi geografiou ako vedeckou disciplínou a vyučovacím predmetom okrem iného napomáha k nadväznému usmerňovaniu vývoja základného geografického výskumu pre potreby vysokoškolskej didaktiky. Určenie autenticity geografie ako vyučovacieho predmetu na vysokých školách predstavuje okrem iného nevyhnutnú podmienku pre jeho profiláciu, ako aj vyzdvihnutie významu a pozície v rámci ostatných vysokoškolských predmetov. Autenticita geografie ako vysokoškolského predmetu leží na prieniku geografických a didaktických znalostí a zručností, ako aj schopnosti implementovať poznatky a zručnosti geografie ako vedy do geografie ako vyučovacieho predmetu.

Originálnym sa v tomto zmysle javí dosiaľ prvý a jediný preklad „Medzinárodná charta geografickej výchovy“ (Drgoňa, Kramáreková, 1993). Z ďalších štúdií možno spomenúť napr. „Geography and environmental education: present state and prospects in Slovak Republic“ (Drgoňa, 1993), „Geography at the universities in the Slovak Republic“ (Drgoňa, 1994), „Environment and geographic education in the Slovak Republic“ (Drgoňa, 1994), „Príspevok k hodnoteniu kvality vyučovania geografie“ (Kramáreková, Dubcová, Drgoňa, Nogová, 1995), „Európska dimenzia vo vyučovaní geografie na vysokých školách v Slovenskej republike“ (Drgoňa, 1995), resp. Slovensko a Európa: Európa a Slovensko - očami európskej vysokoškolskej mládeže (Drgoňa, Kramáreková, Dubcová, 1997).

Vedecko-pedagogický prínos prof. Drgoňu pre rozvoj slovenskej geografie

Z vyššie uvedených poznámok k vedecko-pedagogickým aktivitám prof. Drgoňu vyplýva okrem iného aj jeho nasledovný prínos v kontexte rozvoja slovenskej geografie:

- v problematike transformácie krajiny a jej štruktúry - prof. Drgoňa bol jedným z prvých slovenských geografov, ktorý sa systematicky zaoberal sociálno-

ekonomickými príčinami a procesmi transformácie krajiny na rôznych regionálnych úrovniach nielen Slovenska, ale aj strednej Európy, čo je dokumentované vo vyššie uvedených štúdiách; tiež upozornil na nutnosť interdisciplinárneho prístupu pri riešení problematiky transformácie krajiny ako komplexnej vedecko-výskumnej problematiky;

- v problematike regionalizácie územia - prof. Drgoňa prezentoval na viacerých empirických a metodicko-teoretických príkladoch Slovenska nový prístup regionálno-geografického výskumu opierajúceho sa o analýzu jednotlivých znakov a potenciálov konkrétnych regiónov smerujúcich k určeniu ich skrytého prírodno-spoločenského rozvoja spojeného s odstraňovaním regionálnych disparít;

- v problematike využívania krajiny a jej ochrany - prof. Drgoňa názorne demonštroval na viacerých územiach Slovenska analýzou historických máp možnosť kombinácie dlhodobého vývoja využívania krajiny a ich zmien s paralelným vývojom krajinnookologických daností územia a stanovením jeho krajinnookologickej stability a zároveň účinne aplikoval výsledky a poznatky týchto štúdií pre potreby krajinnookologického a environmentálneho plánovania, ako aj ochrany krajiny;

- v environmentálnej problematike - prof. Drgoňa prispel k rozvoju výskumu environmentálnej problematiky použitím originálneho kombinovaného regionálneho a environmentálneho prístupu, aby upozornil, že jedným z limitujúcich faktorov rozvoja regiónu je tiež udržateľnosť kvality jeho životného prostredia; tento nový prístup bol verifikovaný na viacerých územiach;

- v problematike metodicko-teoretickej a metavedeckej geografie - prof. Drgoňa vypracoval originálnu metodiku výskumu základných chorických štruktúr a ich vzťahu ku synergicko-chorickým väzbám v krajinnom systéme; tiež rozpracoval novú metodiku hodnotenia krajinného potenciálu pre poľnohospodársku výrobu, ako aj metodiku analýzy štatistických postupov pre hodnotenie ekologickej stability krajiny spojenej s vývojom a zmenami využívania krajiny; okrem toho prispel k rozpracovaniu teoreticko-metodologických problémov rozhodovacieho procesu v priestorovom plánovaní;

- v oblasti organizačnej – prof. Drgoňa výrazne prispel k rozvoju vedeckého manažmentu na katedre geografie a regionálneho rozvoja zavedením a organizovaním pravidelných medzinárodných geografických konferencií s dlhoročnou tradíciou zaoberajúcich sa geografickou problematikou v stredoeurópskom priestore a dokumentovaných publikáciami ako napr. „Regionale Systeme der Umwelt: Möglichkeiten und Voraussetzungen der Erforschung ihrer Raumstrukturen“ (Drgoňa, ed., 1992);

- v problematike vyučovania geografie – prínos prof. Drgoňa spočíval predovšetkým v pretransformovaní zemepisu chápaného ako všeobecnovzdelávacieho vyučovacieho predmetu na moderne chápanú geografiu s prepojením na prax; zaviedol v celoslovenskom kontexte nový predmet

Environmentálna geografia ako odpoveď na riešenie narastajúcich problémov životného prostredia z geografického, t.j. priestorovo-holistického aspektu. Dlhoročnou vedecko-pedagogickou činnosťou nielenže založil nový geografický vedecký smer so zameraním na kombinovaný regionálno-environmentálny výskum spolu s výskumom dlhodobého vývoja využívania krajiny z krajinnoekologického hľadiska, ale výrazne prispel aj k výchove novej geografickej generácie.

Odkaz prof. Drgoňu pre ďalší rozvoj Katedry geografie a regionálneho rozvoja FPV UKF v Nitre

Vedecko-pedagogický rozlet prof. Drgoňu bol zastavený nečakaným úmrtím, ktoré bolo nielen veľkou stratou ako vedca a pedagóg pre Katedru geografie a regionálneho rozvoja FPV UKF v Nitre, ale aj stratou pre nás osobne ako človeka - priateľa, s ktorým sa veľmi dobre komunikovalo a spolupracovalo. Sme pevne presvedčení, že jeho odkaz je pevne zakotvený aj v ďalšom rozvoji tejto katedry opierajúci sa o kontinuítu-akumulačný, inovačno-aplikačný, pedagogicko-didaktický a integrujúci teoreticko-metavedecký pilier (bližšie Žigrai, 2019).

Tak napríklad nadobudnuté empiricko-metodické a teoreticko-aplikačné poznatky a skúsenosti prof. Drgoňu sa vďaka pôsobeniu časových vlastností ako napr. kontinuity, zotrvačnosti a akumuláčného potenciálu prejavujú v posilnení kontinuítu-akumulačného piliera zachovaním okrem iného tiež informačnej „pamäti“ katedry geografie. Prínos a odkaz prof. Drgoňu sa uplatňuje tiež v rámci inovačno-aplikačného piliera rozvoja katedry, ktorého poslaním je reagovať na vznikajúce geografické paradigmy, výskumné smery, pedagogické školy a výzvy ako napr. v oblasti kultúrnej krajiny a krajinnej ekológie, ktoré prof. Drgoňa už skoršie anticipoval a publikoval na základe svojich vedeckovýskumných aktivít, poznatkov a skúseností. Poslaním pedagogicko-didaktického piliera každej geografickej katedry, nitriansku nevynímajúc, je formovať profil absolventa geografa, v ktorom sa odráža jeho geografická výchova, vzdelanie, zručnosti a profesionálne uplatnenie. V tomto duchu prof. Drgoňa dlhoročnou vedecko-pedagogickou pôsobnosťou v spolupráci s kolegami vychoval celú novú generáciu učiteľov geografie, ktorí sa uplatnili na základných, stredných i vysokých školách. Okrem toho sa odkaz prof. Drgoňu prejavil vo formovaní katedry geografie, jej kohézności, stability, ako aj vytvorením priaznivej pracovnej atmosféry. Úlohou teoreticko-metavedeckého piliera katedry je zovšeobecniť výsledky doterajšieho empiricko-metodického a didakticko-aplikačného výskumu na vyššiu všeobecne platnú úroveň s príslušnými zákonitostami a tým prispieť k rozvoju a usmerňovaniu geografie, ako aj k určeniu jej pozície a autentickejši.

Záverom tak možno konštatovať, že najväčší prínos a odkaz prof. Drgoňu pre rozvoj slovenskej geografie a špeciálne pre Katedru geografie a regionálneho

rozvoja FPV UKF v Nitre spočíval v položení základov moderného geografického pracoviska, z ktorého podstaty doteraz účinne čerpajú a ďalej ho rozvíjajú súčasní členovia katedry.

Literatúra

- BOLTIŽIAR, M. 2019. 60 rokov existencie nitrianskeho geografického pracoviska. In *Geografické informácie*. ISSN 1337-9453, 2019, roč. 23, č. 2, s. 83-97.
- BOLTIŽIAR, M. – DUBCOVÁ, A. – KRAMÁREKOVÁ, H. – KROGMANN, A. – LACIKA, J. – MIČUDOVÁ, R. – NEMČÍKOVÁ, M. – NÉMETHOVÁ, J. – OREMUSOVÁ, D. – PETRIKOVIČOVÁ, L. – RAMPÁŠEKOVÁ, Z. – REPASKÁ, G. – TREMBOŠOVÁ, M. – VILINOVÁ, K. – VOJTEK, M. – VOJTEKOVÁ, J. 2019. *Ku koreňom nitrianskej geografie*. Nitra: Edícia Prírodovedec č. 708, FPV UKF v Nitre, 2019. 619 s. ISBN 978-80-558-1471-1.
- DRGOŇA, V. 1981. Hodnotenie krajiny z hľadiska jej potenciálu pre poľnohospodársku výrobu v našej geografickej literatúre. In *Geografický časopis*. ISSN 0016-7193, 1981, roč. 33, č. 2, s. 197-212.
- DRGOŇA, V. 1982. *Analiz geoeologických princípov v dokumentach po teritorialnom planirovaniji v ČSSR. Ochrana landšaftov i projektovanie*. Moskva: AN SSSR, 1982. s. 119-123.
- DRGOŇA, V. 1983. Formovanie základných chorických krajinných štruktúr: geoeologické prístupy. In *Geografický časopis*. ISSN 0016-7193, 1983, roč. 35, č. 4, s. 353-373.
- DRGOŇA, V. 1985. Geografická báza procesu hodnotenia a rozhodovania v krajinnom plánovaní. In *Geografický časopis*. ISSN 0016-7193, 1985, roč. 37, č. 4, s. 413-428.
- DRGOŇA, V. 1989. Teoreticko-metodologické problémy rozhodovacieho procesu v priestorovom plánovaní. In Bezák, A. (ed.). *Nové trendy v geografii*. Bratislava: SGS pri SAV, 1989.
- DRGOŇA, V. 1992. Natural structures of the region of Upper Nitra (district of Prievidza) and evaluation there of from the viewpoint of vulnerability. In *Regionale Systeme der Umwelt*. Nitra: VŠPg, Vienna: OSI, 1992, pp. 72-77.
- DRGOŇA, V. 1992. Environmentálne zmeny a ich odraz v regionálnej štruktúre Európy. In *Geografické informácie I*. Nitra: VŠPg, 1992, s. 42-51. ISBN 80-85183-88-9.
- DRGOŇA, V. 1993. Geography and environmental education: present state and prospects in Slovak Republic. In Zborník referátov z medzinárodnej konferencie MEDACTA 93. *Moderné technológie vzdelávania*. Časť 3, Geography – Education – Environment, Nitra: VŠPg, 1993. s. 291-293.
- DRGOŇA, V. 1994. Postavenie Nítry a jej zázemia v regionálnej štruktúre Slovenskej republiky. In *Geografické štúdie 3*. Nitra: VŠPg, 1994, s. 37-54.

- DRGOŇA, V. 1994. Geography at the universities in the Slovak Republic. In Regional conference of the International Geographical Union „*Environment and quality of life in Central Europe: Problems of transition*“ : conference abstracts, Prague, pp. 32-33.
- DRGOŇA, V. 1994. Environment and geographic education in the Slovak Republic. In Regional conference of the International Geographical Union „*Environment and quality of life in Central Europe: Problems of transition*“. Conference abstracts, Prague, pp. 33.
- DRGOŇA, V. 1995. Európska dimenzia vo vyučovaní geografie na vysokých školách v Slovenskej republike. In Hofmann, E. (ed.). *Postavení regionální geografie České republiky a Slovenské republiky v kontextu nových podmínek rozvoje*. Brno: Pedagogická fakulta, Masarykova univerzita, 1995, s. 8-12.
- DRGOŇA, V. 1996. Ecological problems arising out of intensive agriculture in Western Slovakia. In Turnock, D. (ed.). *Agricultural change in Eastern Europe*. GeoJournal. vol. 38, no. 2, pp. 213-218.
- DRGOŇA, V. 1998. Transformačné zmeny v regionálnej štruktúre Nitrianskeho kraja. In *Geografické informácie 5*. Nitra: FPV UKF v Nitre, s. 36-42. ISBN 80-8050-453-9.
- DRGOŇA, V. 1999. Pohraničné územia SR: regionálna komparácia. In *Geografie XI*, A. Brno. ISBN 80-210-2138-1, s. 36-42.
- DUBCOVÁ, A. – KRAMÁREKOVÁ, H. (eds.). 1999. *40 rokov geografie na UKF*. Nitra: UKF v Nitre, 1999. 164 s. ISBN 80-8050-290-0.
- DRGOŇA, V. 1999. 40 rokov geografie na UKF. In *Geografické informácie 6*. FPV UKF v Nitre, s. 7-12. ISBN 80-8050-290-0.
- DRGOŇA, V. 2000. Transformačný proces v kontexte regionálnej politiky Slovenskej republiky. In *Scientific script*. vol. 3, Univerzita Mateja Bela, FPVaMV, s. 165-171.
- DRGOŇA, V. 2001a. *Transformačný proces a jeho odraz v regionálnej štruktúre Slovenskej republiky*. FPV UKF v Nitre, s. 138.
- DRGOŇA, V. 2001b. Transformácia a jej priestorové aspekty v Slovenskej republike: teoreticko-metodologické východiská. In *Geografické štúdie 8*. Katedra geografie FPV UMB Banská Bystrica, s. 67-72.
- DRGOŇA, V. 2001c. Euroregióny – nový prvok v regionálnej štruktúre Slovenskej republiky. In *Geografie XII*. Katedra geografie, Pedagogická fakulta MU Brno, s. 26-30.
- DRGOŇA, V. 2003. Cezhraničná spolupráca: nový fenomén v regionálnej politike (na príklade pohraničných území SR). In *Geografická aspekty stredoevropského priestoru* : medzinárodná konferencia, Katedra geografie PF Masarykova univerzita Brno a Katedra geografie FPV UKF Nitra.
- DRGOŇA, V. 2004. Assessment of the landscape use changes in the city of Nitra. In *Ekológia (Bratislava)*. ISSN 1335-342X, 1991, vol. 23, no. 3, pp. 385-392.

- DRGOŇA, V. – POLÁČIK, J. 1991. Diagnóza hlavných komponentov životného prostredia (región stredné Ponitrie). In *Archeologico-Historico-Geographica*. AÚ SAV, Katedra histórie PF, Katedra geografie PF Nitra, s. 15-24.
- DRGOŇA, V. (ed.) 1992. *Regionálne systémy životného prostredia* (Regionale Systeme der Umwelt: Möglichkeiten und Voraussetzungen der Erforschung ihrer Raumstrukturen). Lehrstuhl für Geographie Nitra, OSI Wien, p. 210.
- DRGOŇA, V. – IRA, V. – OŤAHEL, J. 1992. Environmentálna analýza rizík využívania krajiny. In *Geografické štúdie 1*. Nitra: VŠPg, s. 9-35. ISBN 80-85183-88-9.
- DRGOŇA, V. – DUBCOVÁ, A. – KRAMÁREKOVÁ, H. 1996a. Regionálny rozvoj Ponitria v kontexte zmien územnej organizácie. In *Zborník z vedeckej konferencie pri príležitosti nedožitých 80-tich narodenín prof. Lukniša*. Bratislava: SAV, s. 37-44
- DRGOŇA, V. – DUBCOVÁ, A. – KRAMÁREKOVÁ, H. 1996b. Geografické predpoklady rozvoja regiónu západného Slovenska. In *Geografické informácie 4*. FPV UKF v Nitre, s. 28-33.
- DRGOŇA, V. – DUBCOVÁ, A. – KRAMÁREKOVÁ, H. 1998. *Slovakia: Privatisation in rural Eastern Europe: the process of restitution and restructuring*. In Turnock, D. (ed.). Edward Elgar Publishing, pp. 251-273.
- DRGOŇA, V. – DUBCOVÁ, A. – KRAMÁREKOVÁ, H. 1999. Využitie regionálnej geografie vo výskume vidieckej krajiny - teória a praktická aplikácia. In Minár, J., Trizna, M. (eds.). *Teoreticko-metodologické problémy geografie, príbuzných disciplín a ich aplikácie*. Bratislava: UK, 1999, s. 167-172.
- DRGOŇA, V. – DUBCOVÁ, A. – KRAMÁREKOVÁ, H. 2002. Einflüsse des Transformationsprozess auf die Slowakei und auf die Struktur der Region Neutra. In Matlovič, R., Žigrai, F. (eds.). *Wandel der regionalen Strukturen in der Slowakei in österreichisch – slowakischen Grenzgebiet*. Folia Geographica 5. Prešov: FHPV PU v Prešove.
- DRGOŇA, V. – KRAMÁREKOVÁ, H. 1993. Medzinárodná charta geografickej výchovy, 1993. In *Geografia - časopis pre ZŠ, SŠ a VŠ*. ISSN 1335-9258, 1993, č. 2-3, s. 93-95.
- DRGOŇA, V. – KRAMÁREKOVÁ, H. 1995. *Environmentálna geografia 1*. Nitra: FPV VŠPg v Nitre, Edícia Prírodovedec č. 14, 136 s. ISBN 80-8050-00-x.
- DRGOŇA, V. – KRAMÁREKOVÁ, H. 1996a. *Globální problémy Země. Environmentálně postižené oblasti světa 1*. Ostrava: Scholaforum, 1996. 33 s.
- DRGOŇA, V. – KRAMÁREKOVÁ, H. 1996b. *Globální problémy Země. Environmentálně postižené oblasti světa 2*. Ostrava: Scholaforum, 1996. 35 s.
- DRGOŇA, V. – KRAMÁREKOVÁ, H. – BARÁTH, J. 1993. Regional analysis of the air contamination in the Slovak Republic. In *Geographical Studies 2*. Nitra: VŠPg, pp. 97-114. ISSN 1335-342X.

- DRGOŇA, V. – KRAMÁREKOVÁ, H. – DUBCOVÁ, A. 1997. Slovensko a Európa: Európa a Slovensko - očami európskej vysokoškolskej mládeže, 1997. In *MEDACTA 97*. Nitra: UKF v Nitre, 1997. s. 293-295. ISBN 80-967339-9-0.
- DRGOŇA, V. – TURNOCK, D. 2000. Policies for rural Eastern Europe in transition: the case of Slovakia. In *GeoJournal*. vol. 2/3, pp. 235-247.
- IRA, V. – OĎAHEL, J. – DRGOŇA, V. 1992. Environmentálna analýza rizík využívania krajiny. In *Geografické štúdie 1*. Nitra: VŠPg, 1992, s. 9-35. ISBN 80-85183-88-9.
- KRAMÁREKOVÁ, H. – DUBCOVÁ, A. – DRGOŇA, V. – NOGOVÁ, M. 1995. Príspevok k hodnoteniu kvality vyučovania geografie. In Bezák, A. (ed.) *Geographia Slovaca 10*. Bratislava: Geografický ústav SAV, 1995, s. 119-124.
- OĎAHEL, J. – ŽIGRAI, F. – DRGOŇA, V. 1993. Landscape use as basis for environmental planning (case studies of Bratislava and Nitra hinterlands). In *Geographical Studies 2*. Nitra: VŠPg, 1993, pp. 7-84. ISSN 1335-342X.
- RÝCHLA, H. – DRGOŇA, V. 1987. Geografické hodnotenie kvality životného prostredia miest. In *Životné prostredie*. ISSN 0044-4863, 1987, roč. 21, s. 6-11.
- ŽIGRAI, F. – DRGOŇA, V. 1994. Analysis of the land use development for environmental planning (case study Nitra). In Regional conference of the International Geographical Union „*Environment and quality of life in Central Europe: Problems of transition*“ : conference abstracts, Prague, p. 172.
- ŽIGRAI, F. – DRGOŇA, V. 1995. Landscape-ecological analysis of the land use development for environmental planning analysis (case study Nitra). In *Ekológia (Bratislava)*. ISSN 1335-342X, 1995, supplement 1, pp. 97-112.
- ŽIGRAI, F. 2019. Niekoľko teoreticko-metovedeckých poznámok k retrospektívnemu a perspektívnemu vývoju Katedry geografie a regionálneho rozvoja v Nitre. In *Geografické informácie*. ISSN 1337-9453, 2019, roč. 23, č. 2, s. 98-119.

Dr.h.c. prof. RNDr. Florin Žigrai, DrSc.

externý spolupracovník

Katedra geografie a aplikovanej geoinformatiky FHPV PU v Prešove

Ulica 17. novembra 15, 080 01 Prešov

E-mail: florin.zigrai@a1.net

Prof. PhDr. RNDr. Martin Boltžiar, PhD.

Katedra geografie a regionálneho rozvoja FPV UKF v Nitre

Trieda A. Hlinku 1, 949 01 Nitra

E-mail: mboltžiar@ukf.sk

EKOLOGICKEJŠÍ A SOCIÁLNE ZODPOVEDNÝ ROZVOJ CESTOVNÉHO RUCHU V 21. STOROČÍ

Zdena Krnáčová

Abstract

According to the UNWTO (2017), that tourism is rightly considered a major branch of the world economy and therefore needs to be addressed from a political, legislative but also professional point of view. For a long time, tourism, as a scientific department, lacked a sufficient academic background, intertwined with planning, recreation, geography, economics, transport and other sectors. Many renowned authors recommend using a more balanced approach by creating more methodologically refined articles on research with appropriate statistical techniques based on strong theoretical principles. The aim of this trend is for tourism to develop as a recognized branch of science. In the article we present a brief overview of new methodological procedures, taking into account the protection and preservation of the natural and cultural potential of the landscape. Travel restrictions related to the COVID-19 pandemic have decimated the tourism industry, which is one of the most important sectors of the European economy. The crisis should be seen as an opportunity to modernize tourism in the EU so that it is greener and more socially responsible in the future.

Keywords: sustainable tourism, greener tourism, development of methodologies, socially responsible tourism, geographical aspect, quantification of the landscape supply

Úvod

Výskum rozvoja cestovného ruchu (CR) je v súčasnosti zameraný na udržateľný rozvoj turizmu, ktorý uspokojuje potreby súčasných turistov a hostiteľských regiónov a zároveň chráni a zvyšuje tieto možnosti do budúcnosti. Európska komisia prezentuje koncept udržateľného rozvoja ako spôsob ekonomického rastu, ktorý pokrýva potreby spoločnosti utváraním podmienok blahobytu v krátkodobom, strednodobom, no najmä dlhodobom horizonte. Koncept vychádza z predpokladu, že rozvoj musí naplňovať dnešné potreby bez toho, aby boli ohrozené možnosti pokračujúceho rastu pre ďalšie generácie.

Hodnotenie prírodného a kultúrno-historického potenciálu a návrh rozvoja cestovného ruchu musí byť v súlade s ochranou prírody a krajiny a socioekonomickými aspektmi. V súčasnosti je veľakrát rozvoj rekreácie v konflikte so záujmami ochrany prírody a krajiny. Je to spôsobené tým, že

konvenčný turizmus stavia do popredia maximalizáciu zisku v čo najkratšom čase bez ohľadu na environmentálne aspekty.

Cestovný ruch predstavuje súbor aktivít v určitom prostredí s cieľom uspokojiť potreby účastníkov CR na jednej strane a na druhej strane vytvoriť podmienky s cieľom ekonomických a spoločenských prínosov pre poskytovateľov služieb a miestne obyvateľstvo (Mariot, 1983, 1970).

V súčasnosti pred pandemickou situáciou v Európe turistický ruch predstavoval 9,5% HDP EÚ, vytváral 11,2% pracovných miest, kde pôsobia 3 milióny firiem, pričom 90% z nich sú malé a stredné podniky. Cestovný ruch je jedným z kľúčových odvetví európskeho hospodárstva (Krogmann, 2005).

Hrubé odhady priamej zamestnanosti v CR na Slovensku pred pandemickou situáciou sa pohybovali od 75 tisíc až do 110 tisíc osôb v stálych pracovných miestach a ďalších cca 40 – 50 tis. osôb v nadväzných službách. Okrem toho je tu aj rozsiahla sezónna zamestnanosť (Krogmann, 2006, 2005). Nanešťastie je to aj jedno z odvetví, ktoré boli krízou spôsobenou ochorením COVID-19 zasiahnuté najviac.

Cestovné obmedzenia súvisiace s pandémiou koronavírusu zdecimovali odvetvie cestovného ruchu, ktorý je jedným z najdôležitejších odvetví európskej ekonomiky. Európsky parlament prijal Návrh uznesenia predložený na základe vyhlásení Rady a Komisie o COVID-19: koordinácia posúdení z hľadiska zdravia a klasifikácie rizík na úrovni EÚ a dôsledky pre Schengenský priestor a jednotný trh.

Poslanci EÚ uviedli, že kríza by sa mala považovať za príležitosť na modernizáciu cestovného ruchu v EÚ, aby bol v budúcnosti ekologickejší a sociálne zodpovedný. Tieto budú premietnuté aj do novej Stratégie rozvoja CR SR.

Podľa Svetovej organizácie cestovného ruchu UNWTO (2017) môže udržateľný cestovný ruch predstavovať:

- optimálne využívanie environmentálnych zdrojov,
- rešpektovanie sociokultúrnej autenticity v hostiteľských krajinách,
- zabezpečenie dlhodobých ekonomických operácií, ktoré prinesú socioekonomický úžitok všetkým zúčastneným.

UNWTO (2017) definuje udržateľný cestovný ruch ako vzájomné prepojenie potrieb účastníkov cestovného ruchu a hostiteľských regiónov, pričom je potrebné chrániť a zvyšovať možnosti pre budúcnosť. Udržateľný rozvoj cestovného ruchu si vyžaduje manažovať všetky zdroje s aspektom na ekonomické, sociálne a „estetické“ potreby, ktoré vytvoria podmienky na naplnenie kultúrnej integrity, základných ekologických procesov, biologickej diverzity a existencie systémov na podporu života.

Súčasná kríza predstavuje príležitosť vybudovať odolnejšie odvetvie cestovného ruchu v EÚ a zrýchliť jeho ekologickú a digitálnu transformáciu. Zároveň je potrebné zachovať postavenie Európy ako jednej z najvyhľadávanejších destinácií a maximalizovať prínos tohto odvetvia pre rast a zamestnanosť.

Udržateľné oživenie potrebuje cenovo dostupnú a udržateľnejšiu dopravu a lepšie prepojenie, inteligentné riadenie tokov cestovného ruchu, diverzifikáciu ponuky v oblasti cestovného ruchu, rozvoj zručností v oblasti udržateľnosti pre odborníkov v oblasti cestovného ruchu a väčšie úsilie na zvýšenie informovanosti o rôznych typoch krajín a kultúrnej rozmanitosti v celej Európe (Factsheet, 2020).

Cieľom príspevku je stručný prehľad nových metodických postupov (pôvodných a originálnych metód hodnotenia prírodných, socioekonomických, kultúrno-historických predpokladov potenciálu krajiny) súvisiacich s rozvojom ekologickejšieho cestovného ruchu, ktoré boli aplikované na prípadových štúdiách.

Teoreticko-metodické východiská

Nižšie uvádzané metodické postupy boli vytvorené v rámci niekoľkých projektov, ktoré boli zamerané na rozvoj hlavne udržateľných foriem CR. Nezaobráame sa ekonomickými aspektami, ale prírodným potenciálom krajiny, jej jednotlivých zložiek. Dôraz je kladený na súlad prírodného a kultúrno-historického potenciálu a dopyt zo strany záujmu spoločnosti o cestovný ruch (Krnáčová, Kenderessy, 2010, Jančura, 1998, Nohl, 2001, Paudišová, Šajánek, 2008, Štefunková, 2007, Warszynska, 1979, Bína, 2001, 2010, Drábová, Krnáčová, 2017, Nováková, Frantál, 2007, Mederly, Černecký a kol., 2020, Burkhard et al., 2009, 2014, Krnáčová et al., 2018, Sláviková, 1977, Vyskupová, Pavličková, Baus, 2018, Krnáčová et al., 2005).

Prehľad metodík je koncipovaný tak, že postupujeme hierarchicky od hodnotenia jednotlivých zložiek krajiny, teda od abiotických atribútov, ako sú napr. reliéf, vizuálny obraz krajiny, diverzita krajiny, k hodnoteniu biotických pomerov konkrétnej lokality až po komplexnejšie prístupy založených na metodike LANDEP. Tieto koncepcie vychádzajú z tvorby funkčno-chorologických krajinných celkov, ktoré umožňujú výstižnejšie usporiadanie teritoriálneho modelu CR. Zohľadnením environmentálnych limitov nadobúdajú tak charakter udržateľných (ekologicky šetrných) modelov rozvoja CR, čo zabezpečuje minimalizáciu environmentálnych nepriaznivých dopadov. Tieto boli spracovávané na prednostnom využívaní kvantitatívnych (QN) a kvalitatívnych (QL) metodických postupov, alebo ich kombináciou s využitím GIS prostriedkov. Podľa autora Stynes (2006):

- QN-metódy využívajú všeobecné zákony, zameriavajú sa na testovanie a verifikáciu hypotéz. Uvedené metodiky využívajú štandardizované a štrukturované postupy, funkčné definície, pravdepodobnostný výber. Prikláňajú sa k redukovaniu vecí na najdôležitejšie aspekty. Interpretácia je oddelená od analýzy.
- QL-metódy skúmajú čiastkové príklady a stupne a zameriavajú sa viac na zámer a význam skúmaného javu. Uvedené metodiky využívajú

neštandardizované postupy, koncepty stanovené činiteľom a nepravdepodobnostné vzorky. Prikláňa sa k holistickému poňatiu, interpretácia je prepojená s postupmi a analýzami a je od nich neoddeliteľná.

Rozvoj cestovného ruchu na konkrétnom území je podmienený predovšetkým predpokladmi, ktorými územie disponuje. Tieto predpoklady sú buď vyjadrené atraktivitou, krajinnoeekologickou významnosťou miestnej prírody alebo kultúrno-historickými pozoruhodnosťami. Prírodné predpoklady majú časovo relatívne nemenný, trvalý charakter a patria k rozhodujúcim činiteľom atraktivity určitého územia.

Stručný popis metodických postupov hodnotenia atribútov krajiny pre rozvoj CR aplikovaných na prípadových štúdiách

Atraktivnosť reliéfu (AR)

Reliéf je ucelený súbor všetkých povrchových foriem prírodného prostredia, je jedným z najdôležitejších prírodných podmienok, ktoré majú vplyv na atraktivitu krajiny. Základným predpokladom modelovania týchto prírodných procesov, ako aj hodnotenia prírodných zdrojov v prostredí GIS, je digitálny model reliéfu (*DMR*).

Pre identifikovanie a exaktné vyjadrenie hlavných charakteristík reliéfu s využitím *QN*-technik, ktoré formujú atraktivnosť krajiny, je vhodné vybrať kombináciu vhodných parametrov, napr. výškovej vegetačnej členitosti, expozície a svahovitosti. Výšková stupňovitosť je dôsledkom zmeny klímy s narastajúcou nadmorskou výškou, ktoré podmieňuje vertikálnu zonáciu rastlinstva. Priestorové členenie výškového rozpätia jednotlivých stupňov (v m n. m.) má orientačný charakter. Vstupujú tu ďalšie faktory, z nich najvýznamnejšia je mohutnosť pohoria a orientácia k svetovým stranám. Pre určenie stupňa atraktivity reliéfu bol použitý algoritmus, kde pre každú kombináciu vybraných parametrov sme určili príslušný stupeň atraktivity (Krnáčová, Kenderessy, 2010, Nyerges, 1990).

Vizuálna kvalita krajiny (VKK)

V pravom zmysle slova je obrazom reálnej krajiny vo vedomí pozorovateľa. V tomto zmysle definujú krajinný obraz aj Buchwald, Engejiardt (1996), podľa ktorých je krajinný obraz „vizuálne“ vnímateľný obraz javov krajiny. V krajinnom priestore sú na javoch vizuálne vnímateľné veľkosť, formy, farby, látková povaha, ako aj vonkajšie členenie, rozmanitosť a bohatstvo zmien, čo možno označiť ako rôzne zážitkové hodnoty krajiny.

Pre hodnotenie krajinného obrazu je ponuka existujúcich metodík využívajúcich ako základnú informačnú bázu krajinnú štruktúru, pre ktoré sú hodnotené parametre estetickej kvality - pôvodnosť, atraktivita a významnosť z

hľadiska pozitívneho alebo negatívneho vnímania (Jančura 1998, Nohl, 2001, Paudišová, Šajánek, 2008, Štefunková, 2003, 2007).

Tieto atribúty sa priradujú k jednotlivým prvkom krajinnej štruktúry, pričom sa využívajú aj bodové hodnotenia. Postup založený na priradovaní numerických hodnôt krajinným prvkom je možné z pohľadu systémového prístupu označiť za kvázi objektívny postup, keďže sú akceptované všetky prvky druhej krajinnej štruktúry a sú hodnotené pomocou jednotnej spoločnej bodovej škály.

Krajinnoekologická významnosť (KEV)

Je účelová vlastnosť krajiny, vyplývajúca z interpretácie vlastností súčasnej krajinnej štruktúry. Charakterizovaná je ako prirodzená vlastnosť ekosystémov prezentovaná prvkami súčasnej krajinnej štruktúry (SKŠ), ktorým priradujeme stupne prirodzenosti (Izakovičová, Hrnčiarová a kol., 2001).

Pri kvantifikačných metodických postupoch určovania stupňa KEV územia je určujúcim kritériom stupeň hemeróbie, ktorý je modifikovaný informáciami o význame lokalít z hľadiska diverzity, genofondovej významnosti, druhovej vzácnosti a ohrozenosti. Medzi krajinno-ekologicky najvýznamnejšie územia (kategória 1. a 2.) patria predovšetkým prirodzené lesné porasty, lesíky a prirodzené krovinné a trávo-bylinné biotopy v pôvodnej napr. vinohradníckej, kopaničiarskej krajine ako aj v tradičných agrárnych podhorských a horských krajinách. Najzachovalejšie časti týchto území zároveň predstavujú genofondové lokality fauny a flóry a významné biotopy územia. Mimo spomenutých lokalít za krajinno-ekologicky významné (kategória 2.) považujeme aj prvky SKŠ s charakterom extenzívne obhospodávaných poľnohospodárskych mozaík, a prirodzených vodných tokov. Do kategórie strednej (3.) krajinno-ekologickej významnosti sú obvykle zaradené výrazne antropicky ovplyvnené poloprirodné prvky SKŠ – rôzne trvalé kultúry, extenzívne obhospodávané jednorôčné kultúry, vodné kanály a pod. Plochy zaradené do 1., 2. a 3. stupňa krajinno-ekologickej významnosti budú tvoriť atraktívne a ekologicky významné krajinné segmenty krajiny pre možnosti rozvoja vybraných foriem CR (Krnáčová et al., 2005).

Hodnotenie prírodného a kultúrno-historického potenciálu krajiny pre rozvoj cestovného ruchu s využitím kvantitatívnych techník

Rozhodujúcim lokalizačným faktorom väčšiny aktivít cestovného ruchu je prírodný a kultúrnohistorický potenciál krajiny. Je však potrebné si uvedomiť, že i napriek významnosti tohto faktora sú len časťou výsledkov, nakoľko do určovania celkového potenciálu krajiny vstupuje hodnotenie infraštruktúry CR.

Metodikám výpočtu lokalizačného potenciálu cestovného ruchu a kvantifikácii potenciálu krajiny pre cestovaný ruch sa venovalo viac autorov

(Warszynska, 1979, Bina, 2001, 2010, Nováková, Frantál, 2007, Drábová, Krnáčová, 2017).

Výsledný vzorec podľa autorov Nováková, Frantál (2007) a upravený podľa autorov Drábová, Krnáčová (2017) pre výpočet prírodného potenciálu krajiny pre rozvoj CR (PPCR) má podobu:

$$PPCR = \sum_{i=1}^n [C_{1-5} * \sum (L * I)_{1-5}] \text{ kde,}$$

C_{1-5} – priemerná svahovitosť polygónu KEK na území katastra (C_1 – veľmi nízky $0^\circ - 3^\circ$, C_2 – nízky $3^\circ - 7^\circ$, C_3 – stredný $7^\circ - 12^\circ$, C_4 – vysoký $12^\circ - 25^\circ$, C_5 – veľmi vysoký nad 25°); L – percentuálne zastúpenie plôch KEK za daný sklon vhodných pre CR na ploche katastra; I – index tvaru týchto polygónov,

Pre výpočet v tomto matematickom vzťahu sa postupovalo tak, že najprv sa urobil výpočet prevýšenia terénu na území. Tieto hodnoty boli reklasifikované do piatich stupňov typov reliéfu, pričom najvyššie prevýšenie je chápané ako najatraktívnejšie a bola mu priradená hodnota 5 a najmenšie prevýšenie dostalo hodnotu 1, čo znamená, že atraktivita územia z hľadiska prírodného potenciálu je zanedbateľná. Následne bola vypočítaná plocha jednotlivých povrchov v území a index tvaru polygónov každej kategórie. Index tvaru polygónov bol vypočítaný podľa vzťahu:

$$I = \frac{P}{(2\sqrt{A \cdot n})} \text{ kde,}$$

P – je súčet obvodov polygónov jednej triedy a A súčet ich plôch, A – súčet plôch prvkov KEK za daný sklon na území katastra, n – počet prvkov KEK za daný sklon na území katastra a I – je konštanta, ktorá vyjadruje nakoľko polygón KEK je podobný kruhu.

Podobne sa dá odvodiť aj výpočet kultúrno-historického potenciálu krajiny (KHPCR).

$$KHPCR = \sum_{i=1}^n [C_{1-5} * KHZ_{1-n}] * I \text{ kde,}$$

C_{1-5} – priemerná svahovitosť polygónu KEK na území katastra (C_1 – veľmi nízky $0^\circ - 3^\circ$, C_2 – nízky $3^\circ - 7^\circ$, C_3 – stredný $7^\circ - 12^\circ$, C_4 – vysoký $12^\circ - 25^\circ$, C_5 – veľmi vysoký nad 25°); KHZ – percentuálne zastúpenie plôch vhodných pre cestovný ruch, ktoré tvoria areály významného stupňa kultúrno-historických zdrojov (KHZ) (pamiatkové zóny mesta a obcí, archeologické náleziská a pod.):

I – index tvaru týchto polygónov:

$$I = \frac{P}{(2\sqrt{A \cdot n})} \text{ kde,}$$

P – je súčet obvodov polygónov jednej triedy a A súčet ich plôch, A – súčet plôch prvkov KEK za daný sklon na území katastra, n – počet prvkov KEK za daný sklon na území katastra a I – je konštanta, ktorá vyjadruje nakoľko polygón KEK je podobný kruhu.

Uvedená metóda dovoľuje na základe vypočítaných kvantifikátorov potenciálu krajiny objektívne porovnávať prírodné predpoklady rozsiahlejších územných celkov regionálneho až národného charakteru (Drábová, Krnáčová, 2017).

Dotazníkové prieskumy

Hlavným cieľom dotazníkových prieskumov je zistiť pohľad návštevníkov na hlavné komponenty spokojnosti s kvalitou poskytovaných služieb v rekreačných lokalitách. Dotazníkové prieskumy sme využili pri skúmaní krajiny mesta Bratislava s cieľom zistiť percepciu mestského CR návštevníkmi mesta so spokojnosťou s kvalitou poskytovaných služieb v mestských rekreačných lokalitách. Dotazník pozostáva z otázok/položiek otvorených, škálovaných a polouzavretých, ktoré poskytujú možnosť výberu jednej alebo viacerých odpovedí. Pre účely výskumu bola vybraná exploratívna metóda – dotazník, ktorý je vhodný najmä pri hromadnom získavaní informácií, ale aj názorov a postojov k problémom od veľkého počtu respondentov. Ide o ekonomický výskumný, vývojový a vyhodnocovací nástroj, ktorý využíva spôsob písomného kladenia otázok a získavania písomných odpovedí (Rosová a kol., 1996, Oriška, 2011, Otrubová, 1996).

Hodnotenie vybraných kultúrnych ekosystémových služieb – úžitky ekosystémov krajinej pokrývky pre návrhy ekologických modelov rozvoja cestovného ruchu

Ekosystémové služby sú úžitky poskytované ľudskej spoločnosti prírodnými ekosystémami, širšie chápané ako ekosystémové procesy, ktorými je udržiavaný ľudský život. K zachovaniu rozmanitosti podmienok a foriem života na Zemi významnou mierou prispieva kultúrna diverzita krajiny (zachovanie tradičných hmotných aj nehmotných prejavov kultúry ľudu, ktoré sú výsledkom dlhodobého vývoja). Prednosťou tohto prepojenia medzi kultúrnymi a prírodnými fenoménmi je, že sa zároveň zabezpečuje spätosť histórie s ekologickými, krajinárskymi a estetickými hodnotami územia, ktoré prispievajú k rozmanitosti podmienok a foriem života a k záchrane prírodného a kultúrneho dedičstva na Slovensku. Kultúrne ekosystémové služby tak poskytujú prostredníctvom krajinej, biologickej diverzity a zachovalých hodnôt kultúrneho dedičstva služby a úžitky pre rozvoj cestovného ruchu (Mederly, Černecký a kol., 2020, Burkhard et al., 2009, 2014, Krnáčová et al., 2018).

Zraniteľnosť potenciálu krajiny ako nástroj stanovenia vhodného modelu rozvoja cestovného ruchu

Krajinnoekologické hodnotenie krajiny ako celku je postavené na poznaní jednotlivých krajinných zložiek, tzv. krajinných receptorov. Krajinné receptory pokrývajú všetky základné sféry krajiny, rozlišujeme tak abiotické a biotické receptory a socioekonomické receptory. Na základe doterajších skúseností z teoretických a aplikovaných krajinnoekologických výskumov bol vytvorený základný súbor krajinných receptorov, na poklade ktorých možno vykonať relevantné hodnotenie zraniteľnosti krajiny. Keďže však stav územia ovplyvňuje viacero faktorov, predovšetkým jeho charakter (typ krajiny), fyzickogeografické odlišnosti, stupeň antropogénneho využívania, miera poškodenia a pod., neexistuje univerzálny súbor receptorov optimálny pre každé hodnotenie. Voľba receptorov sa tak spravidla realizuje až na základe poznania hodnoteného územia a konkrétnych požiadaviek na samotné hodnotenie (Vyskupová, Pavličková, Baus, 2017).

Integrovaný prístup k riešeniu rozvoja CR na báze teritoriálnych modelov s využitím kombinácie kvantitatívnych (QN) a kvalitatívnych (QL) techník

Rozvoj CR je podmienený mnohým faktormi, medzi najdôležitejšie, patria lokalizačné predpoklady prírodnej a antropogénnej sféry a realizačné predpoklady, ktoré zahŕňajú infraštruktúru CR. Nezanedbateľnými faktormi rozvoja sú environmentálne predpoklady. Spolu tvoria priestorové funkčno-chorologické krajinné celky obvykle viažuce sa na región.

Pre teritoriálne modely CR je charakteristický aspekt priestorovej diferenciacie. Okrem iných prístupov sa objavilo tiež niekoľko pokusov o modelové vyjadrenie základov priestorovej štruktúry CR. Tieto pokusy sú pomerne kompletne hodnotené v práci napr. Benthien (1997).

V rámci projektu PHARE CBC Slovensko/Rakúsko ÚKE SAV v spolupráci s Prírodovedeckou fakultou UK v Bratislave vypracovali nový metodický postup pre integrovaný rozvoj CR regiónu. Myšlienka integrovaného prístupu k riešeniu rozvoja nielen turizmu, ale aj akejkolvek inej hospodárskej činnosti, je stále aktuálna, pretože je nevyhnutnou podmienkou ďalšej existencie človeka na Zemi. V riešení integrovaného postupu rozvoja CR sa koncepcne vychádzalo z metodiky LANDEP (Ružička, Miklós, 1982), metód tvorby teritoriálnych modelov CR s využitím kombinácie QN a QL techník (Krnáčová et al., 2005).

Záver

Rozvoj cestovného ruchu na konkrétnom území je podmienený predovšetkým predpokladmi, ktorými lokalita disponuje. Tieto predpoklady sú buď vyjadrené atraktivitou, krajinnoekologickou významnosťou miestnej prírody alebo kultúrno-historickými pozoruhodnosťami. Prírodné predpoklady majú časovo

relatívne nemenný, trvalý charakter a patria k rozhodujúcim činiteľom atraktivity určitého územia. Prírodná atraktivita územia je daná geologicko-geomorfologickými, klimatickými, hydrologickými a biologickými podmienkami.

Krajinnokoologický prístup zohľadňuje súčasné využitie krajiny a všetky relevantné atribúty krajiny, vyčleňuje ekologicky vhodný krajinný priestor pre rozvoj cestovného ruchu. Cieľom príspevku bolo podať stručný prehľad nových alebo upravených metodických postupov s vhodnými štatistickými technikami založenými na teoretických princípoch. Trendy výskumu predpokladov rozvoja CR sa v súčasnosti uberajú smerom tvorby prepracovanejších metodických prístupov. V uvedených metodikách sa dostáva do popredia ochrana životného prostredia a stanovenie environmentálnych limitov, ktoré v doterajších štúdiách často neboli zohľadňované.

Pod'akovanie

Príspevok bol spracovaný v rámci projektu VEGA č. 2/0077/21 „Integrácia poskytovania vybraných služieb ekosystémov pre spoločenský dopyt z hľadiska rozvoja udržateľných foriem cestovného ruchu“ financovaného Vedeckou grantovou agentúrou MŠVVŠ SR a SAV.

Literatúra

- BENTHIEN, B. 1997. *Geographie der Erholung und des Tourismus*. Gotha: Justus Perthes Verlag, 1997. 191 p. ISBN 3-6263-00845-1.
- BÍNA, J. 2001. Hodnocení potenciálu cestovního ruchu v obcích České republiky. In *Urbanizmus a územní rozvoj*. ISSN 1212-0855 , 2001, roč. 5, č. 1, s. 2-11.
- BÍNA, J. 2010. *Aktualizace potenciálu cestovního ruchu v České republice*. [online]. Brno: Ústav územního rozvoje, 2010. 20 s. [cit. 2021.06.04.]. Dostupné na internete: <<http://www.uur.cz/images/uzemnirozvoj/cestovnicruch/potencialCR/PotencialCR-text.pdf>>.
- BURKHARD, B. – KROLL, F. – MÜLLER, F. – WINDHORST, W. 2009. Landscapes' Capacities to Provide Ecosystem Services – A Concept for Land - Cover Based Assessments. In *Landscape Online*. ISSN 1865-1542, 2009, vol. 15, pp. 1-22. DOI: 10.3097/LO.200915
- BURKHARD, B. – KANDZIARA, M. – HOU, Y. – MÜLLER, F. 2014. Ecosystem Service Potentials, Flows and Demands – Concepts for Spatial Localisation, Indication and Quantification. In *Landscape Online*. ISSN 1865-1542, 2014, vol. 34, pp. 1-32. DOI: 10.3097/LO.201434
- BUCHWALD, K. – ENGEIJIARDT, E. 1996. *Umweltschutz - Grundlagen und Praxis. Bd. 2: Bewertung und Planung im Umweltschutz*. Bonn: Economica Verlag, 1996. 572 p.

- DRÁBOVÁ, M. – KRNÁČOVÁ, Z. 2017. Assessment of natural and cultural landscape capacity to proposals the ecological model of tourism development (case study for the area of the Zamagurie region). In *Ekológia (Bratislava)*. ISSN 1335-342X, 2017, vol. 36, no. 1, pp. 69-87.
- IZAKOVIČOVÁ, Z. – HRNČIAROVÁ, T. et al. 2001. *Environmental assessment of urban environment*. Bratislava: Združenie Krajina 21, Ústav krajinej ekológie SAV, 2001. 286 p.
- FACTSHEET. 2020. *The EU helps reboot Europes tourism*. Brussels, 13.5.2020.
- JANČURA, P. 1998. Vybrané teoretické a metodologické otázky krajinného obrazu a súvisiacich termínov. In Moncol, M. (ed.). *Krajinný obraz – národná kultúrna hodnota*. Bratislava: STU, 1998. s. 187-193.
- KRNÁČOVÁ, Z. – DOBROVODSKÁ, M. – ŠTEFUNKOVÁ, D. – HRNČIAROVÁ, T. – PAVLIČKOVÁ, K. – PAUDITŠOVÁ, E. – POTOČKOVÁ, L. – KOŠOVIČ, P. – KUBÍČEK, F. – JANOTKA, V. – GAJDOŠ, V. 2005. *Integrated development of tourism in the micro-region Svätý Jur*. Bratislava: Institute of Landscape Ecology SAS, Faculty of Natural Sciences UK, PHARE CBC Slovensko/Rakúsko. 173 p. ISBN 80-969272-0-5.
- KRNÁČOVÁ, Z. – KENDERESSY, P. 2010. Primary formation the landscape recreational areas according to selected abiotic natural resources. In *Environmental Studies*. vol. 1, no. 1, pp. 73-82.
- KRNÁČOVÁ, Z. – BARANČOK, P. – PAVLIČKOVÁ, K. 2018. Assessment of selected cultural ecosystem services: Benefits of land cover ecosystem for ecological models of tourism development. I.: Mobilities tourism and travel behavior contexts and boundaries. Rieka: In *TECH OPEN*. ISBN 978953-51-3726-9, pp. 189-207.
- KROGMANN, A. 2005. *Current options land use Nitra region in terms tourism*. Nitra: UKF, 2005. 218 p. ISBN 80-8050-8 8-7.
- KROGMANN, A. 2006. Using the model of the geography of tourism on the example of border cities, Komárno and Štúrovo. In *Acta Economica*. vol. 19. Banská Bystrica: Ekonomická fakulta UMB, 2006. ISBN 80-8083-211-0, pp. 108-114.
- MARIOT, P. 1970. Probleme der Typisierung von Fremdenverkehrsorten in den ČSSR. In *Münchener Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie*. vol. 6, pp. 37-48.
- MARIOT, P. 1983. *Geografia cestovného ruchu*. Bratislava: VEDA, 1983. 243 s.
- MEDERLY, P. – ČERNECKÝ, J. – JANČOVIČ, M. – ĎURICOVÁ, V. – STAŠOVÁ, S. – HREŠKO, J. – PETROVIČ, F. – ŠTEFUNKOVÁ, D. – ŠATALOVÁ, B. – MOČKO, M. – VRBIČANOVÁ, D. – KAISOVÁ, D. – TURANOVIČOVÁ, M. – KOVÁČ, T. – LACO, I. 2020. *Katalóg ekosystémových služieb*. Banská Bystrica, Nitra: ŠOP SR, UKF v Nitre, ÚKE SAV, 2020. 215 s.

- Návrh uznesenia predložený na základe vyhlásení Rady a Komisie v súlade s článkom 132 ods. 2 rokovacieho poriadku o COVID-19: koordinácia posúdení z hľadiska zdravia a klasifikácie rizík na úrovni EÚ a dôsledky pre schengenský priestor a jednotný trh (2020/2780(RSP))
- NOHL, W. 2001. Sustainable landscape use and aesthetic perception preliminary reflections on future landscape aesthetic. In *Landscape and Urban Planning*. ISSN 0169-2046, 2001, vol. 54, pp. 223-237.
- NOVÁKOVÁ, E. – FRANTÁL, B. 2007. Přírodní potenciál cestovního ruchu Vranovska a Podyjí. In *Sborník příspěvků z X. mezinárodního kolokvia o regionálních vědách*. Brno: Masarykova univerzita, 2007. ISBN 978-80-210-4325-1, s. 356-363.
- NYERGES, T. L. 1990. *Spatial Databases as Models of Reality*. NCGIA Core Curriculum in GIS Science.
- OTRUBOVÁ, E. 1996. Human Geography, University lecture notes, Department of Human Geography PRIF UK, Bratislava, 146 p.
- ORIEŠKA, J. 2011. *Služby v cestovnom ruchu. I časť*. Banská Bystrica: Univerzita Mateja Bela, 2011. s. 17-18. ISBN 978-80-89090-93-8.
- PAUDITŠOVÁ, E. – ŠAJÁNEK, V. 2008. Krajinný obraz a jeho hodnotenie prostredníctvom ukazovateľov prvkov súčasnej krajinej štruktúry. In *Smolenická výzva 4. Kultúrna krajina ako objekt výskumu v oblasti trvalo udržateľného rozvoja*, konferencia, Smolenice, 9.-10.10.2008. Bratislava: Ústav krajinej ekológie SAV, s. 41-44.
- ROSOVÁ V. – ĎURKOVSKÁ K. – SLÁVIKOVÁ V. 1996. Vstupné štúdie sociálnej dimenzie biosférických rezervácií na Slovensku: Ľudia v biosférickej rezervácii CHKO-BR Slovenský kras a CHKO-BR Poľana. In *Zborník z I. národnej konferencie o biosférických rezerváciách na Slovensku*. Zvolen: EEF TU, s. 77-81.
- RUŽIČKA, M. – MIKLÓS, L. 1982. *Landscape Ecological Planning. (LANDEP) in the Process of Territorial Planning*. In *Ekológia (ČSSR)*. ISSN 0231-7044, 1982, vol. 1, no. 3, pp. 297-312.
- SLÁVIKOVÁ, D. 1977. The application of different methods of assessment landscape for recreational use to model the district Žiar nad Hronom. In *Geographical Journal*. vol. 29, no. 2, pp. 170-195.
- STYNES, D. 2006. *Research Methods in Parks, Recreation and Tourism*. Michigan State University. Journal of Travel Research.
- ŠTEFUNKOVÁ, D. 2003. Analýza vizuálnych prepojení sídla a krajiny na území mesta Svätý Jur. In Herber, V. (ed.). *Fyzickogeografický zborník*. 1. : zborník z 20. výročnej konferencie Fyzicko-geografickej sekcie Českej geografickej spoločnosti. 11.-12. únor 2003, Brno, s. 200-206.
- ŠTEFUNKOVÁ, D. 2007. Metódy hodnotenia vizuálnej kvality krajiny na modelových územiach. In *Zborník z 23. výročnej konferencie*

Fyzickogeografické sekce České geografické společnosti, 14. - 15. únor, 2007, Brno, s. 165-172.

WARZYŃSKA, J. 1979. *Ocena atrakcyjności środowiska geograficznego dla potrzeb turystyki i rekreacji na różnych poziomach i etapach planowania*. Skrypty 116, AWF.

VYSKUPOVÁ, M. – PAVLIČKOVÁ, K. – BAUS, P. 2017. A landscape vulnerability analysis method proposal and its integration in EIA. In *Journal of Environmental Planning and Management*. ISSN 1360-0559, 2017, vol. 60, no. 7, pp. 1193-1213.

World Tourism Organization (UNWTO), 2017. ISBN 978-92-844-1901-2.

GREENER AND MORE SOCIALLY RESPONSIBLE DEVELOPMENT OF TOURISM IN THE 21ST CENTURY

Summary

Research of tourism development focuses on sustainable development of tourism that fulfills all needs of tourists and host regions, and at the same time protects and develops these opportunities in the future. European Commission presented a concept of sustainable development as a way of economic growth that fulfills needs of society by creating conditions of wellbeing in short-, medium- and, in particular, long-term horizon. The concept is based on the premise that development must meet today's needs without compromising the potential for continued growth for future generations.

Evaluation of natural and cultural-historical potential and proposal of tourism development must comply with protection of nature and landscape, and socio-economic aspects. Nowadays, tourism development is often in conflict with protection of nature and landscape. This is caused by conventional tourism that maximizes profit in the shortest time possible without taking into account environmental aspects.

Nowadays, trends in research of premises of landscape development for tourism from the geographical point of view are focusing on creation of ecological models of development while taking into account environmental limits, using GIS and quantification methods. The goal of this approach is future development of the tourism itself as reputable science approach that takes into account sustainable development of tourism.

In this paper, we focused on a brief summary of new methodologies of sustainable tourism development using case studies. We used case studies for the evaluation of the purposeful interpretation of the country's attributes for the development of tourism (attractiveness of relief, visual quality of landscape and landscape-ecological importance of land cover elements considering their level of

originality, naturalness or importance for nature protection). We used also methodological approaches for evaluation of natural and cultural potential of landscape, and questionnaire surveys to find out satisfaction of visitors with the quality of service provided. New methodologies for integrated tourism development are complex processes of harmonizing natural, socio-economic and cultural-historical potential of landscape with spatial requirements of other human activities while fulfilling the character of sustainable development.

Ensuring beneficial effects of tourism development in region requires coordination of all human activities with landscape potential. Harmonization of economic activities development in landscape enables preventing the emergence of environmental problems that could arise as a result of inconsistency with the use of natural resources. We also elaborated methodology for evaluation of ecosystem services and their use by suitable forms of tourism.

RNDr. Zdena Krnáčová, PhD.

Ústav krajinnej ekológie SAV

Štefánikova 3, P.O. Box 254, 814 99 Bratislava

E-mail: zdena.krnacova@savba.sk

MORFOLOGICKÁ A FUNKČNÍ STRUKTURA RUSKÝCH MĚST ARCHANGELSK A ASTRACHAŇ

Libor Lněnička

Abstract

Russian Federation, after decline of the Soviet Union in 1991, has changed on the level political, economic, socio-cultural and environmental aspects. These changes is possible to see for example in morpho-genetic structure of cities. This paper presents a comparison case study of two cities located in the European part of the Russian Federation – Archangelsk and Astrakhan. Both cities have some common aspects of historical development (administrative, demographic, geographical, political etc.). The comparison study is describe thought model on demonstration of the development of residential, industrial and leisure time functions. The main objective is to prove joint development of both cities, the biggest flourishing of which was the era of the Soviet Union.

Keywords: city, spatial structure, Russia, Archangelsk, Astrakhan

Úvod

Ruská federace po roce 1991 prošla výraznou politickou, ekonomickou a sociální transformací, která se mj. projevila i v urbanizačních procesech ruských měst. Z pohledu sociologie můžeme hovořit o silné resocializaci společnosti, která se opírá o nejmodernější vývojové trendy např. v oblasti informačních technologií. S vývojem společnosti souvisí také zvýšené nároky na prostor, ať městský, či venkovský. Nejvíce změn lze nalézt právě v městském prostředí, kde je větší koncentrace obyvatelstva na malém prostoru, tudíž takové změny jsou viditelnější a lépe popsatelné. Nárůst přímé urbanizace spojený se suburbánními procesy přinesl nové prvky do morfologické struktury měst. Procesy urbanizace, suburbanizace, citadelizace, komercionalizace, rezidenčního bydlení apod., které zaznamenala mnohá města na západě Evropy (např. Londýn, Paříž, Brusel) se postupně rozšiřují i do evropské východní části, do Běloruska, Ukrajiny a Ruska. Právě současný „postsovětský“ prostor zaznamenal výrazné změny v urbanistické a prostorové struktuře velkých měst. Urbanizační procesy typické pro „západní“ města se rychle rozšiřují do ruských měst. Tato města zaznamenávají pro místní obyvatele novou éru rezidenční i komerční suburbanizace spojenou s vytvářením nových obytných, či komerčních zón na okrajích měst.

Záměrem následujícího příspěvku je popsat historicko-urbanistický vývoj dvou vybraných ruských měst (Archangelsk a Astrachaň), identifikovat a

pojmenovat příčiny a důsledky nových rozvojových trendů v zástavbě a také najít společné lokalizační prvky rozvoje obou měst. Mimo klasické popisné metody jsou v příspěvku využity i komparační metody společných funkčních prvků. Vlastní srovnání je provedeno podle sektorového modelu na ukázce vývoje obytných, průmyslových a volnočasových funkcí. Hlavním cílem je dokázat na společný vývoj obou měst, pomocí vybraných geografických a urbanistických koncepcí typických pro 30.-50. léta minulého století.

Teoreticko-metodická východiska

S úzkým zaměřením na geografii ruských měst, jejich vnitřní strukturu a funkční vazby, jsem se v českém prostředí prozatím příliš často nesetkal. Čeští geografové věnující se problematice měst, včetně jejich funkcí a vnitřní strukturaci, se spíše orientují na domácí prostředí (Ouředníček a Sýkora, 2002, Králová, 2007, Sýkora, 2007, 2008, 2009, Kubeš, 2009a, Kubeš 2009b, Ouředníček a Temelová, 2012, Sýkora a Mulíček, 2014, Mulíček, Osman a Seidenglanz, 2016). K nalezení jsou také články věnující se porovnání postsocialistického prostoru střední a východní Evropy – Stalinov, Sýkora (2012), Stalinov, Sýkora (2014), Bouzarovski, Sýkora a Matoušek (2016). V zahraničních člancích si autoři ruských měst všimají daleko více. Např. v roce 2005 byla publikována studie autorů Afontsev, Kessler, Markevich, Tyazhel'nikova a Valetov týkající se vývoje městského obyvatelstva v Rusku a Sovětském svazu v letech 1900–2000. Autoři popisují nejen populační vývoj, ale také rozebírají vnitřní strukturu měst. Ryze statě o městském prostoru a jeho obyvatelstvu publikovali např. Lehmann a Ruble (1997) – případová studie Jaroslavl, Andrienko (1997) – případová studie Kazaně, Yakovleva (1998) – případová studie Tveru nebo Volchkova (1998) – případová studie Samary. Urbanistickému konceptu uliční sítě v kontextu městského plánování se věnuje článek ruských architektů z Astrachaňské státní university – Tsitman, Proshunina a Kudryavtseva (2018). Další autoři Lappo, Polyana (1999), Hill, Gaddy (2003), Polyana, Selivanova (2007), Molodikova, Makhrova (2007) nebo Kolomak (2012) se věnují obecně vývojem ruských měst. Urbanizační procesy na příkladu ruských měst uvádí ve svých člancích např. Nefedova a Treivish (2002, 2010).

Vzhledem k množství literatury (odborných knih i časopisů) týkající se obecně problematiky urbanismu měst s městskému plánování, považují na neúčelné zde vyjmenovávat všechny příspěvky a statě publikované o ruských městech. Ale na druhou stranu předchozí přehled ukazuje značný zájem zahraničních autorů o danou problematiku.

Na základě uvedených teoretických východisek můžeme identifikovat několik „výzkumných“ otázek, které budou následně verifikovány nebo falzifikovány. Výzkumný problém zmíněný dále v textu se týká zjištění, zdali obě města **splňují charakteristiku zónového, sektorového nebo vícejaderného**

modelu města podle konceptu sociologické tzv. Chicagské školy. Zónový model města, popsaný Burgessem (1925), je založen na konceptu vývoje města v koncentrických zónách lidských činností. Zde se v rámci přirozených oblastí jednotlivých zón seskupují vzájemně odlišné skupiny lidí, které mají svou vlastní tradici, zvyky a historii apod. Základem modelu je centrální okrskek (obchodní čtvrť) v centru města, kolem kterého jsou v soustředných kružnicích koncentrovány další zóny: průmyslová, bydlení chudších vrstev, bydlení střední vrstvy a na okraji je zóna dojíždějících. Naopak sektorový model města definovaný ekonomem Homerem Hoytem (1939) pracuje více s vlivem dopravy a to zejména železniční, na koncentraci průmyslových aktivit a dále předpokládá, že funguje určitá historická setrvačnost ve struktuře města. Poslední zmiňovaný vícejaderný model – Harris-Ullman model (Lichtenberger, 1997) zase předpokládá existenci více specializovaných okrsků (jader) na území města. Podle jejich modelu žádné město nemůže mít pravidelný vzorec koncentrace určitých funkcí na jednom místě. Proto jsou vytvořena jádra, kolem kterých jsou koncentrovány další funkční oblasti.

Základní cílem je zjistit, zdali **lze z pohledu historicko-urbanistického vývoje obou měst (Archangelsk i Astrachaň) určit konkrétní shodné lokalizační prvky a přirovnat tak současnou podobu měst funkčnímu, či zónovému modelu měst vyvinutých v 1. polovině 20. století.** Vše je v článku dokumentováno pomocí kombinace geograficko-urbanistických prvků: morfologických, historických a funkčního vývoje. Po stanovení výzkumné otázky následuje definice hypotéz, jež vycházejí z podobných lokalizačních prvků obou měst (geografických, administrativních, politických, historických). Obě města mají mnoho společných prvků vývoje. Proto bude provedena mj. komparační analýza, která si klade za cíl určit shodnost vybraných lokalizačních prvků. Pro potřeby zjištění cílů byla definována následující hypotéza:

H1: Podle popisu funkčního a urbanistického vývoje obou měst přibližně určit konkrétní model Chicagské školy.

Následně se text příspěvku věnuje více geografickému vymezení obou měst a jejich urbanistický vývoj se vztahuje ke geografickým lokalizačním předpokladům. Není účelem popisovat v článku detailní architektonický, či urbanistický vývoj, ale zaměřit se právě na vybrané shodné geografické aspekty. Na základě tohoto popisu bude v závěru deklarována verifikace, či falzifikace hypotéz.

Hlavní lokalizační faktory vybraných ruských měst

Pro komparační studii byla vybrána dvě ruská města – **Archangelsk** a **Astrachaň**. Na první pohled lze z pouhé obecně zeměpisné nebo fyzicko-geografické mapy vyčíst, že obě města mají mnoho společných aspektů vývoje

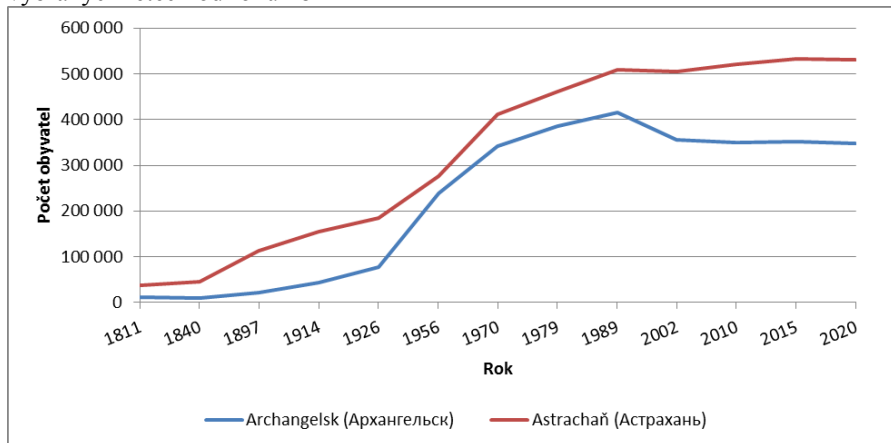
(geografické, historické, politické, administratívni, urbanistické nebo environmetální). Důvodem výběru právě těchto měst byla osobní návštěva autora během studijních pobytů na tamních univerzitách v roce 2012 a 2016. Dalším důvodem sepsání příspěvku je relativně malá angažovanost českých geografů v oblasti urbánní geografie Ruské federace.

Hlavní lokalizační faktory obou popisovaných měst lze shrnout do následujících oblastí:

- 1. Geografické** – obě popisovaná města jsou lokalizována v evropské části Ruské federace. Absolutní geografická poloha je sice rozdílná, ale z pohledu relativní polohy lze najít mnoho společných geografických prvků. Astrachaň leží v jižní evropské části Ruska, Archangelsk zase v její severní části. Vyjádřeno zeměpisnými souřadnicemi (střed města): Astrachaň – 46°20'57" s. š., 48°01'53" v. d. a Archangelsk – 64°32'24" s. š., 40°30'56" v. d. Vzdálenost mezi oběma městy vzdušnou čarou je 2 075 km. Důležitým společným lokalizačním prvkem je voda. Geografická blízkost moře – Bílého v případě Archangelsku a Kaspického u Astrachaně vytváří ve městě důležitý obchodní přístav pro tankery, kontejnerové lodě i velké oceánské lodě. To i přesto, že přímo na břehu moře ani jedno město neleží, ale spojnicí mezi přístavem a otevřeným mořem (cca 20–40 km) tvoří řeka – Volha a Severní Dvina. Obě řeky patří k důležitým vodním tokům Ruska, jak z pohledu vodnatosti, tak i využití pro říční dopravu. Centrum Arstrachaně (Astrachaňský kreml a okolí) se rozkládá na levém břehu řeky Volhy, která se severně od centra Astrachaně u města Volžskij větví a vytváří největší říční deltu Evropy (27 224 km²). U Archangelsku se řeka Severní Dvina větví a vytváří deltu s třemi hlavními rameny. Následně se ve Dvinském zálivu vlévá do Bílého moře. Rozdílnost obou řek je dána vertikální členitostí, kdy u Archangelsku a Novodvinsku řeka Severní Dvina vytváří říční terasu s výškovým rozdílem až 20 m. Volha ve své deltě prochází rovinatou oblastí a její ústí leží dokonce až 28 m pod hladinou světového oceánu.
- 2. Demografické** – Archangelsk i Astrachaň patří mezi středně velká sídla Ruské federace. Velikostí populace jsou si obě města podobná, patří ve své oblasti mezi regionální centra. Pro srovnání vývoje počtu obyvatel byly vybrány roky, který znamenaly právě významný nárůst, či pokles obyvatel (např. 1926, 1979, 1989, či 2002). Srovnání populačního vývoje ukazují graf 1. U obou měst je vidět až do roku 1989 shodný nárůst počtu obyvatel. Hranice 100 tis. obyvatel byla překonána v případě Astrachaně již v roce 1897 (112 880 obyvatel) a u Archangelsku po roce 1926. Následně mezi léty 1989–2002 došlo ke shodnému poklesu, nicméně pokles počtu obyvatel Astrachaně nebyl tak dramatický, jako v případě Archangelsku. Počet obyvatel Astrachaně jak je stále nad hranicí 0,5 mil. obyvatel (529 793

obyvatel k 1. 1. 2020). U Archangelsku je patrný pokles počtu obyvateľ medzi léty 1994/1995 o 30 tis. obyvateľ. Maxima počtu obyvateľ dosáho mesto v roce 1991 (420 000 obyvateľ). Ve srovnání let 1991/2020 lze sledovat úbytek počtu obyvateľ o 73 021 obyvateľ.

Graf 1: Vývoj počtu obyvateľ v ruských městech Astrachaň a Archangelsk ve vybraných letech od roku 1811



Zdroj: <http://www.gks.ru>, 2021

3. **Administratívni** – administratívni význam je vázan na historické členění Ruského impéria zavedeného carem Petrem I. Velikým na tzv. gubernie. Významnější Archangelogorodská gubernie s hlavním městem Archangelsk byla ustanovena již v roce 1708. Po pozdějších reformách v 18. století byla v roce 1796 ustanovena jako Archangelská gubernie s trváním až do roku 1929. Astrachaň byla hlavním městem Astrachaňské gubernie v letech 1717–1785 a 1796–1802. Ve 20. letech minulého století bylo v tehdejší Ruské socialistické federativní sovětské republice zřízeno nové administratívni členění státu na oblasti, kraje, autonomní oblasti, národnostní okruhy a sovětské republiky. Po různých administratívni změnách jsou obě města regionálními centry. Obě města jsou správními centry současných oblastí (Archangelské – 589 900 km² a Astrachaňské – 44 100 km²). Obě města se vnitřně člení na městské části, kterým se říká okruhy, či rajóny. Astrachaň je členěna na 4 rajóny: Kirovský, Sovětský, Leninský a Trusovský; Archangelsk na 9 okruhů: Lomonosovský, Oktobrijský, Severní, Solombalský, Tsiglomenský, Isagorka, Majská Horka, Majmaksa a Varavino-Faktorský. Administratívni součástí města Archangelsk jsou také sídla venkovského charakteru: Bora, Lesní řeka,

Nový Turdeevsk, Talazhsky a Turdeevsk. Jednotlivé rajóny a kruhy se dále podrobněji ještě člení na městské části, které se podobají katastrálním územím.

- 4. Dopravní** – dopravní faktor hraje u obou měst významnou roli. Lokalizace v evropské části s přímým silničním spojením s Moskvou zajišťují silnice mezinárodního významu. Silnice E119 v celkové délce 2 630 km (1 630 mil) spojuje přímo Moskvu s Astrachaní a pokračuje dále na Machačkalu, Baku až do Astary na hranicích Ázerbájdžánu/Íránu. Další mezinárodní silnice procházející Astrachaní E40 v celkové délce 8 690 km (5 400 mil) z Calais (Francie) do Ridderu (Kazachstán). Spojení Archangelsku s Moskvou zajišťuje federální silnice M8 (tzv. Cholmogory) z Mosky do Severodvinsku. Širší mezinárodní spojení se světem zajišťuje letecká doprava. Přímé letecké spojení obou měst neexistuje. Astrachaň obsluhuje mezinárodní letiště Narimanovo pojmenované po sovětském ázerbájdžánském politikovi Narimanu Narimanovovi. Po rekonstrukci a budování mezinárodního sektoru, které bylo otevřeno v únoru 2011, je letiště Narimanovo jedním z nejmodernějších regionálních letišť v Rusku. Přímé lety jsou zajištěny např. do Istanbulu, Moskvy nebo Petrohradu. Archangelsk je obsluhován mezinárodním letištem Talagi, které je centrální letecký uzel společnosti Nordavia. Pro zajištění obslužnosti měst lodní dopravou jsou vybudovány říční/námořní přístavy v deltě řek (v Astrachani přístav Olya a v Archangelsku mořský přístav cca 50 km od ústí řeky do Bílého moře).

Další část příspěvku popisuje funkční a zónovou strukturu obou měst na příkladech vybraných funkčních zón podle geografické lokality jednotlivých rajónů/okruhů. Zdůrazněny jsou pouze vybrané aspekty geografického, urbanistického, historického a politicko-administrativního vývoje morfologické struktury obou vybraných měst.

H1: Morfologická a funkční struktura vybraných zón měst Archangelsk a Astrachaň

V porovnání historického vývoje obou měst lze říci, že jak nárůstem počtu obyvatel, tak i vývojem strategického průmyslu v tehdejší Sovětské svazu mají mnoho společných prvků. Není účelné se zde zaměřovat na všechny společné prvky, ale záměrně jsou vybrány pouze ty, které tvoří dominantní postavení ve struktuře města. Z urbanistického hlediska jde o základní sektory (centrální/historický, obslužný, obytný, průmyslový a rekreační) formované funkčním, či zónovým přístupem. Jednotlivé sektory jsou určovány postupným růstem města kolem historického centra podél hlavních komunikačních os, kterým se v Rusku říká prospekty, či bulváry. Obě města lze považovat za historická,

přestože se v průběhu staletí měnil jejich vzhled díky nájezdům Vikingů (Archangelsk), či Tatarů (Astrachañ), či při častých požárech. Následný rozvoj měst je spojen s imperátorem Petrem I. Velikým a Kateřinou Velikou. Nejstaršími lokalitami obou měst jsou historická centra, která z urbanistického hlediska mají podobu zachovalých kulturních památek – obranných pevností, dřevěných chudinských, či dělnických domů nebo otevřených veřejných prostor (náměstí, parky apod.).

Archangelsk je známý svými dřevěnými kostely, kaplemi a rolnickými domy, ale také obytnými domy, silnicemi a dřevěnými chodníky. Volba dřeva jako stavebního materiálu je typická nejen pro město, ale i pro celý region, který je téměř výhradně pokryt tajgou a je i nadále jedním z největších producentů dřeva (Vasilieva a Popova 2011). Dnes je 4 000 z 6 000 budov v Archangelsku vystavěno ze dřeva. Většina z nich byla postavena v letech 1930 až 1950 během takzvané „industrializace severu“ (Belyaev et al. 2010). Proto se populace Archangelsku za přibližně 20 let (1917–1937) zvýšila více než desetkrát.

Původní historické centrum Archangelsku (klášter Michaela Archanděla – v roce 1419 byl Švédy vypálen), znovu obnovené Ivanem Hrozným jako obranná pevnost před Švédy, se postupně změnilo v centrum mezinárodního obchodu. Významným aspektem podílejícím se na urbanismu města jsou historické události spojené s postupným osídlováním centra města a jižní části ostrova Solombala. Již v 16. století a poté na počátku století 17. je prokázána ve městě německá kolonizace, kdy do města přicházejí obyvatelé ze západní Evropy a zakládají ucelené čtvrtě (tzv. Nemetskaya Sloboda). Postupně přicházejí i Nizozemci, Angličané, Norové a Švédí, přinášejí do města protestantské náboženství a asimilují se mezi místní ruské obyvatelstvo. Např. na ostrově Solombala, kde se část ostrova jmenovala Vakseleva Sloboda, pojmenovaná po Lorenzi Vakselovi, švédském vojákovi sloužícím v přístavu v letech 1779–81. Tehdejší německá čtvrt' se rozkládala od břehu Dviny až po Trockij prospekt mezi ulicemi Maxima Gorkého a Gajdara. Úpadek a následný odchod německého obyvatelstva zapříčinily události po roce 1920 spojené s nástupem stalinismu. Nastává tak nová etapa výstavby města, označovaná jako „sovětský konstruktivismus“ kombinující tradiční dřevo s novými prvky cihel. Postupně byly vystavěny budovy jako např. Palác kultury, Sovětský dům, Dům specialistů, Dům komunikací apod. Dnešní centrum města tvoří dva populačně největší okruhy – Oktobrijský a Lomonosovský s počtem obyvatel téměř 155 tis. (v roce 2018). Z morfologického hlediska centrum tvoří síť páteřních ulic (prospektů – Leninský, Moskevský, Trocký a Obvodní) vedených paralelně s tokem řeky Severní Dviny. Tyto prospekty ústí kolmo na ulice Gagarina, Uričkogo a Timme. Prospekty tak tvoří základní komunikační kostru města a představují dnes významné dopravní tepny podél nichž je soustředěn za historickým centrem obytný a obslužný sektor. Uvnitř tohoto systému ulic je vytvořena čtvercová síť doplňkových ulic, které se rozbíhají

kolmo na prospekty a významné ulice směrem od řeky Severní Dviny až po železniční trať. Centrum dnešního města tvoří Leninovo náměstí, kterému dominuje od roku 1988 socha V. I. Lenina. Na náměstí stojí mj. výšková budova v níž sídlí městská správa. Prostor mezi Leninovým náměstím a tržnicí spojují významné ulice Chumbarov-Lučinský (jediná pěší zóna ve městě v délce 800 m) a Trockého. Zde jsou situovány tradiční dřevěné domy z počátku 20. století.

Významným orientačním bodem v centru města je centrální železniční stanice Archangelsk, která odděluje historickou obytnou čtvrť od průmyslové skladové čtvrti v prostoru mezi železničním svrškem a významným okružním bulvárem. Za průmyslovou zónou se rozléhají mokřady a systém malých říčních kanálů sloužící k odvodňování celé oblasti podél říčky Jiras. V této oblasti je mj. cca 15 km severovýchodně od centra města lokalizováno mezinárodní letiště Talagi. Mimo vlastní historické centrum města tvoří základní komunikační osu Okružní a Talašský bulvár dálničního typu. Jde o jakýsi typ severovýchodního obchvatu historického centra a odvádí hlavní dopravu mimo centrum. Území Archangelsku je díky ústí řeky Severní Dviny rozdrobeno na pevninskou část po obou březích řeky, včetně přítokových ramen (Nikolský a Murmanský rukáv, řeky Majmaks a Kunčicha) a do mnoha ostrovů, které systém přítoků a spojovacích kanálů vytváří. Největší z nich, ostrovy Zaostrovský, Solombala a Brevnik tvoří jednak obytné čtvrtě na předměstí, ale jsou zde lokalizovány průmyslové podniky, říční přístavy a doky na hlavním toku řeky Severní Dviny. Menší ostrovy, např. Chabarka, Krasnoflotský, Kego, Ostrovskij slouží jako dělnické obytné čtvrti pro průmyslové podniky v přístavu. V současné době však mnohé průmyslové podniky jsou mimo provoz a vytvářejí území nazývaná brownfields a úroveň bydlení v těchto „ostrovních“ čtvrtí je hodně daleko za městským standardem na druhé straně řeky. Jde často o dřevěné rodinné, či bytové domy z 1. poloviny 20. století, které tvoří ucelené čtvrtě s místními názvy (např. Chabarka (obr. 1), Rasčajka, Jižní a Severní Majmaks, Ekonomij, Gluchovskij apod.). Na území města lze lokalizovat také mnoho malých ostrovů, které nejsou obydleny (Zelenij, Zelenec, Zubucha, Okulobska koška, Nenokurská koška apod.).

Průmysl v Archangelsku má velkou tradici, největší rozkvět tohoto sektoru nastal po roce 1880. Dnešní průmyslová odvětví představují především papírenský průmysl (Archangelsk PPM, Solombala LDK), těžba dřeva a lesnictví, doprava a logistika, strojírenství (Solombalský strojírenský závod). Do urbanistické struktury města vnikly nové prvky budov – výškové budovy typu mrakodrapů. V zástavbě vznikaly privátní rezidence, administrativní budovy, obchodní zóny a ryze průmyslový sektor se začal rozvíjet podél řeky a železniční tratě. Takový růst byl typický pro severoamerická města. Dopravní obsluhu lokalizovaných podniků zajišťovala a dodnes zajišťuje říční doprava a železnice (vlečky). Železnice do města byla přivedena na konci 19. století a Archangelsk se stal koncovou stanicí Severní železnice spojující město s např. Jaroslavlí. Těleso dráhy je vedeno po

levém břehu řeky Severní Dviny a v místní části Levý břeh překonává po železném mostě řeku a přichází do centra města. Další rozvoj průmyslu na ostrově Solombala (urbanistický obvod administrativně součástí Solombalského a Severního okruhu) v 1. polovině 20. století znamenal prudký nárůst počtu obyvatel města. Rychle bylo zapotřebí řešit bytovou výstavbu. V jižní části ostrova Solombala a Banij je dnes lokalizováno největší sídliště ve městě, kde je koncentrováno téměř 40 tis. obyvatel. Spojení s centrem města zajišťuje silniční most přes řeku Kuznečicha (původní z roku 1805, několikrát rekonstruován). Jihovýchodním směrem k Novodvinsku se město rozrůstalo podél Leninského prospektu, kde proběhla výstavba domů (50. léta 20. století) a postupně k městu byly připojeny okruhy Majska Gorka a čtvrť Barabino.

Obr. 1: Pozůstatky strojírenského podniku a bytový dům v dělnické čtvrti na ostrově Chabarka



Zdroj: Autor, 2016

První územní plán města „Plán města Archangelsk a části Solombala“ byl vypracován v roce 1794 na základě dekretu Kateřiny II. Veliké z roku 1763. Obsahoval podrobnou lokalizaci všech kostelů ve městě, významných institucí a hlavních ulic. Současný hlavní územní plán města Archangelsk byl schválen vyhláškou č. 37-s Ministerstva výstavby a architektury regionu Archangelsk dne 02.04.2020 (<https://www.arhcity.ru/?page=1374/1>). Jde tedy o nový plán s výhledem rozvoje funkčních ploch města až do roku 2040. Hlavním úkolem tohoto urbanistického dokumentu je vytvoření komunikačního rámce, umístění hlavních center rozvoje, vytvoření systému identifikace a rozvoje veřejných prostor. Územní plán města Archangelsk určuje v zájmu obyvatel podmínky pro formování životního prostředí, směry a hranice rozvoje, funkční územní členění území města, rozvoj inženýrských sítí, dopravní a sociální infrastruktury, požadavky na územní plánování pro uchování předmětů historického a kulturního dědictví, životní prostředí a hygienické podmínky.

Moderní Archangelsk dnes hraje důležitou roli jako největší centrum

dřevarašského a chemického průmyslu díky lokalizaci významných podniků (LDK, včetně Solombala PPM). Zároveň je administrativním, obchodním, kulturním a vzdělávacím centrem celé Archangelské oblasti a ve městě se nachází jeden z největších námořních přístavů na severu Ruska. Centrální město Archangelsku má koncentrický charakter. Díky větší rozloze a možnostem rozrůstání se zástavby v příměstské zóně dochází k postupnému zastavování plochy ve čtvrtích, které jsou sice správní součástí města, ale mají ryze venkovský charakter. Od centra města jsou geograficky odděleny (i v řádu desítek kilometrů) a tvoří tak samostatné městské čtvrtě. Jde o celky podél řeky Severní Dviny (např. Majmanskij, Chabarka, Ciglomeni, Damba, Isagorka apod.), kdy dostupnost a spojení s centrem je omezena pouze třemi silničními mosty. Spojení odlehlých ostrovů zajišťují říční přivozy. Severní část administrativní hranice města tvoří delta Severní Dviny a její přítok Kuzněčicha. Z nejsevernějšího bodu města ve čtvrti Ekonomij je to pouze necelých 9 km na volné Bílé moře. Na jihu přechází město do volné krajiny podél federální silnice M-8 a jihovýchodním směrem ze čtvrti Isagorka je 6 km vzdáleno město Novodvinsk, které bylo Usnesením vlády Ruské federace ze dne 29. července 2014 č. 1398-r „O schválení seznamu měst s jedním průmyslovým odvětvím“ zařazeno do kategorie „Obory s jedním průmyslem Ruská federace (města s jedním průmyslovým odvětvím), ve kterých existuje riziko zhoršení sociálně-ekonomické situace.

Oproti Archangelsku má Astrachaň výhodu v postupném rozpínání města mimo centrální historické centrum. Ve srovnání rozlohy obou měst má sice větší území Archangelsk (294,42 km²) oproti Astrachani (208,70 km²), nicméně velikostí městské populace zase výrazně dominuje Astrachaň (529 793 obyvatel k 1. 1. 2020) oproti Archangelsku (346 979 obyvatel k 1. 1. 2020). Limitujícím prvkem rozvoje měst je ústí řek Severní Dvina a Volha, včetně jejich ramen. V případě Archangelsku tak tvoří přírodní bariéru bránící rozvoji města západním směrem, kde se nachází menší městské čtvrti (Levý břeh, Bakarica a jižněji největší Isagogorka). Astrachaň má výhodu oproti Archangelsku v tom, že zastavěné území je podél obou břehů řeky Volhy. Z hlediska zástavby je levý břeh hustěji zastavěn a nachází se zde i historické jádro města (Kirovský rajón).

Centrální historická část města Astrachaň má velký počet historických architektonických památek. Dominantu tvoří astrachaňský kreml nacházející se na kopci zvaném Hare Hill. Původní vojenská tvrz byla v 17. a 18. století proměněna na komplex historických vojenských a církevních památek. V současné době patří mezi památkově chráněné objekty s federálním významem (Dekret Rady ministrů Ruské sovětské federativní socialistické republiky ze dne 30.08.1960, č. 1327). Samotný kreml i nejbližší okolí se nachází na ostrově omývaném vodami řek Volhy, Kutum a Tsarev. Jižním směrem od kremlu se rozpíná čtvercová uliční síť tvořená dominantními ulicemi Boyevaya, Kirova a Magnitogorskaya, západně

těsně sousedí s komplexem významná městská dopravní tepna R 214 podél Volhy spojující Kirovský a Sovětský rajón.

Aktivní rozvoj historického jádra v 1. polovině 17. století dalo impulz pro formování struktury územního plánování. Hlavní městská ulice – Sovětská (v minulosti – Bolšaja, Jekatěrinskaja, Moskevská) byl první krok k rozvoji plánovací struktury města. Souběžně s ulicí Boyevaya existovala další ulice – Achmatovskaja (dříve Spassakaya), odtud od západu k východu. Dále byly vytvořeny ulice, které se protínaly s křižovatkami vedoucími ve směru sever–jih. Většina historických ulic přežila do současnosti a zachovala tak existující strukturu a historický vzhled. Dominantou města byly vždy obchodní funkce. Ve vnitřní struktuře se postupně formovaly obchodní zóny např. Big Isads, Selensky Isads, které si zachovaly své funkční využití. Mnoho nákupních oblastí se nakonec stalo zahradami a náměstími a vytvořilo první rekreační oblasti města, například Ovocná zahrada, od názvu produktů prodeje – obchod s ovocem. K dnešnímu dni si ulice Kirovská, Akhmatovskaja, Divadelní, Volodarská zachovávají funkce poskytování služeb obyvatelům města.

Severovýchodní část města tvoří Leninský rajón, rozlohou 200 km² největší. Přejechod mezi Kirovským a Leninským rajónem vyplňuje velké sovětské sídliště ze 70. let 20. století podél ulic Ibločkova a Kulikova. Významnými komunikačními tepnami rajónu jsou mezinárodní silnice E40 a řeka Bolda (levostranný přítok Volhy – obr. 2). Mezinárodní tranzitní dopravu ve směru k hranicím s Kazachstánem odvádí právě silnice E 40 a tvoří tak obchvat města. Na trase této silnice se nacházejí dva významné mosty (Nový most přes Volhu a silniční most přes řeku Bolda). Řeka Bolda urbanisticky rozděluje rajón na tři části, přičemž mezi rameny (hlavním a vedlejším) je koncentrována zástavba občanské vybavenosti a průmyslu. Průmyslovou zónu na pravém břehu řeky Přímá Bolda reprezentují významné podniky potravinářského průmyslu (konzervárny, masokombinát, pekárna a mrazírny). Jde o dynamicky a rychle se rozvíjející oblast, která mj. koncentruje i významné obchodní centra (Magnit a Jarmarka). V tomto rajónu se mj. nachází i 2 významné univerzity: Astrachaňská státní technická univerzita a Astrachaňská státní univerzita.

Obr. 2: Kirovský rajón – historické centrum Astrachaně s Kremlem a říčním přístavem na řece Volze



Zdroj: Autor, 2012

Jihovýchodní část města zaujímá Sovětský rajón, který je ze všech čtyř nejlidnatější (152 643 obyvatel k 1. 1. 2020). Díky koncentraci velkého počtu obyvatel disponuje moderní a kvalitní infrastrukturou a občanskou vybaveností. Zástavbu tvoří nejen občanské budovy, ale i mnoho veřejných budov (škol, univerzit, knihoven, zdravotnických zařízení) a sídlo zde mají významné podnikatelské subjekty (více než 2 500 subjektů). První průmyslové podniky ve městě Astrachaně se začaly lokalizovat před více než 100 lety právě na území rajónu. Dnes je za správní hranicí města v obci Kulakovka lokalizována městská elektrárna a teplárna (JSC Astrakhanenergo) – jedna z největších průmyslových ploch. Na pravém břehu řeky se rozkládá Trusovský rajón, jenž je od roku 1929 přímou administrativní částí Astrachaně. Původní osada z počátku 18. století byla založena z ryze pragmatických důvodů na ochranu pravého břehu Volhy a historické obchodní cesty. Průmyslovou zónu rajónu tvoří významný závod (loděnice) – JSC Lenin Shipbuilding a nachází se zde Astrachaňský mořský přístav. Správní součástí rajónu je i ostrov Zajcin, kde je lokalizována velká loděnice „Galaktika“. Významnou rekreační zónu města tvoří Městský ostrov obklopený řekou Volhou. Ostrov je administrativně rozdělen mezi Leninský (severní) a Kirovský (jižní) rajón. Městský úřad disponuje zajímavou rozvojovou studií, tohoto prostoru (Koncept zlepšení ostrova Gorodskaja s návrhy funkčního obsahu a komerčního využití území, <http://astrgorod.ru/podrazdeleniya/>

konceptiya-blagoustroystva-ostrova-gorodskoy). V rámci rozvoje se plánuje s postupným zřízením městské pláže, lanového městečka, naučné vzdělávací stezky, laserového paintballového hřiště, hipo stezek apod. Cílem je zpřístupnit toho přírodně cenné místo všem obyvatelům města. Na ostrov je možné se dostat pěšky po tělese Nového mostu (téměř 2,5 km dlouhého a 24 m širokého), postaveného v roce 1988 přes řeku Volhu spojující Leniský, Kirovský a Trusovský rajón. Přes most vede významná dopravní tepna města, mezinárodní silnice E40, ve městě pod označením A 340 a jde o jedinou možnost v Astrachaňské oblasti, jak se dostat po souši ze západní části na východní. V současnosti je sice most v havarijním stavu, ale stále slouží svému účelu.

Hlavní plán rozvoje města Astrachaň byl schválený městskou dumou dne 07.19.2007 č. 82 „O schválení Obecného plánu rozvoje města Astrachaň do roku 2025“. Plán obsahuje jak textovou, tak i grafickou část a do letošního roku byl již 7 krát aktualizován v podobě změn. Ta poslední (Usnesení správy městského útvaru „Město Astrachaň“ ze dne 20. 5. 2020 č. 877-r „O pořádání veřejných diskusí o návrzích změn Územního plánu rozvoje města Astrachaň do roku 2025“) proběhla v roce 2020 a týkala se zahrnutí připomínek veřejnosti na základě proběhlých diskusí. Dokument je veřejně dostupný na webové adrese <http://www.astrgorod.ru/podrazdeleniya/generalnyy-plan-razvitiya-goroda-astrahani>.

Dnes je Astrachaň moderním městem, které se vyvíjí jako plně formovaný komplex kombinující geopolitické postavení, rozvinutou průmyslovou a ekonomickou zónu, pohodlné dopravní přístupy a nezbytné intelektuální a lidské zdroje. Poloha Astrachaně v Kaspické nížině v deltě řeky Volhy s bohatými zásobami přírodních zdrojů přispívá k rozvoji rybářství, produkci ovoce a zeleniny, chemického a petrochemického průmyslu, stavby lodí, cestovního ruchu. Astrachaňský dopravní uzel je součástí globálního dopravního systému – vzhledem ke své geografické poloze je region hlavní ruskou částí severojižního intermodálního koridoru, což ve srovnání s jihovýchodní Asií do západní Evropy výrazně zkracuje dobu přepravy zboží na tradiční námořní cestu přes Středozemní moře a Suezský průplav. Vzhledem k vývoji města od historického centra kremlu (Kirovský rajón) až do současné podoby okrajových čtvrtí města (Svobodný, Komsomolský, Proletářský, Sovětský mikrorajón apod.) je možné částečně porovnat Astrachaň k sektorovému modelu. Díky možnostem rozrůstání se zástavby v příměstské zóně dochází k postupnému zastavování plochy ve čtvrtích, které jsou sice správní součástí města, ale mají ryze venkovský charakter. Od centra města jsou geograficky odděleny (i v řádu desítek kilometrů) a tvoří tak samostatné městské čtvrtě. Jde o celky na pravém břehu řeky Volhy (např. Ordžonikidze, Krásnoamerický nebo Přívolžský), kdy dostupnost a spojení s centrem je silně omezena dvěma mosty přes řeku Volhu. V severní části města administrativní hranice končí linií okružní mezinárodní silnice E40, rozpínající se

jižní část města postupně přechází do venkovského prostoru a zástavba začíná srůstat s okolními obcemi. Výrazným omezením však zůstává mnohočetné rozvětvení delty řeky Volhy.

Závěr

Porovnání urbanistického vývoje obou měst – Archangelsku i Astrachaně proběhlo na základě terénního průzkumu území (2012 a 2016), analýzou mapových podkladů a dostupné literatury. Při pohledu na letecké snímky obou měst lze najít společné prvky v podobě vodního toku, podobné relativní nadmořské výšky a charakterem zástavby. Z osobního pohledu lze konstatovat, že Astrachaň je hezčí město založené na historických základech a má i více historických památek. Zatímco Archangelsk je moderní průmyslové a přístavní město, jehož „historické“ základy tvoří průmyslová tradice. Společné dopravní, politické a administrativní aspekty vývoje města dokládají důležitost obou měst v rámci sídlení struktury Ruské federace. Urbanistický vývoj během éry Sovětského svazu zapříčinil ve struktuře města výskyt nových prvků – bytové výstavby sídlištního typu, výstavba nových administrativních budov (sídla administrativy, kraje/oblasti, ministerské budovy apod.). Půdorysný základ historického centra Archangelsku tvoří šachovnicová uliční síť složená z hlavních komunikačních os (prospektů/bulvárů). Hlavním rysem je viditelné členění na funkční sektory podle Hoytova modelu. Podle Hoyta (1939) jsou sektory (výseče) koncentrovány od historického středu města podél hlavních komunikačních os. Podél nich jsou koncentrovány významné obslužné, průmyslové a částečně obytné sektory města. Platí to však pouze centrální Lomonosovský a Oktobrjskij okruh a čtvrť Solombala. Ostatní městské okruhy byly zastavovány sektorovým způsobem jako dělnické čtvrtě významných průmyslových podniků. V případě Astrachaně je půdorys vícejaderný s prvky členění na sektory založený na koncentrických zónách. Astrachaň má půdorys více rozdrobený do rajónů, přičemž Trusovský rajón je zcela oddělen řekou Volhou od ostatních rajónů.

Ve vazbě na v úvodu vytyčenou hypotézu jsou závěry nejednoznačné, jelikož striktní modely platné ve 30. letech pro americká města se složitěji aplikují na celá správní území ruských měst. Proto lze tvrdit, že sektorovost a vícejadernost lze uplatnit a dokumentovat, nicméně v současné době nikoli na celé území. Analýza mj. přinesla i zajímavé poznatky nejen z oblasti urbanistického vývoje, ale i z aktuálně platné územně-plánovací dokumentace obou měst. Podobným popisným a analytickým způsobem lze srovnávat jakákoli města. Významný fakt hraje osobní návštěva autora obou měst a získání kvalitní podkladové dokumentace (foto, mapy, plány, studie a pod.).

Literatura

- AFONTSEV S. – KESSLER G. – MARKEVICH A. – TYAZHEL'NIKOVA V. – VALETOV T. 2005. *Urban Households in Russia and the Soviet Union, 1900-2000. Size, Structure and Composition*. Research papers of the International Institute for Social History, no. 44. Amsterdam, 2005.
- ANDRIENKO, Y. 1997. „Case Study of Kazan“. The New Economics School, Moscow. Mimeo, 1997.
- BELYAEV, A. – VARFALOMEEV, A. – FREIBERG, A. 2010. Urban planning evolution of Arkhangelsk and Severodvinsk. In *Bulletin (Vestnik) of Arctic (Northern) State University*. vol. 2, pp. 5-9.
- BOUZAROVSKI, S. – SÝKORA, L. – MATOUŠEK, R. 2016. Locked-in post-socialism: rolling path dependencies in Liberec's district heating system. In *Eurasian Geography and Economics*. ISSN 1938-2863, 2016 vol. 57, no. 4-5, pp. 624-642.
- BURGESS, E. W. 1925. The Growth of the City: An Introduction to a Research Project. In Park, R. E., Burgess, E. W. (eds.). *The City*. Chicago: The University of Chicago Press, 1925. pp. 47-62.
- HILL, F. – GADDY, C. 2003. *The Siberian Curse: How Communist Planners Left Russia out in the Cold*. Washington: The Brookings Institution, 2003.
- Hlavní plán rozvoje města Astrachaň. [online]. Město Astrachaň, 2020. [cit. 18-02-2021]. Dostupné na internete: <http://www.astrgorod.ru/podrazdeleniya/generalnyy-plan-razvitiya-goroda-astrahani>.
- HOYT, H. 1939. The structure and growth of residential neighborhoods in American cities. Washington, DC: Federal Housing Administration. In *Progress in Human Geography*. ISSN 1477-0288, 1939, vol. 29, no. 3, pp. 321-325.
- KOLOMAK, E. 2012. Assessment of the urbanization impact on economic growth in Russia. In *Regional Research of Russia*. vol. 2, no. 4, pp. 292-299.
- Koncept zlepšení ostrova Gorodskaja s návrhy funkčního obsahu a komerčního využití území. [online]. Město Astrachaň, 2020. [cit. 18-02-2021]. Dostupné na internete: <http://astrgorod.ru/podrazdeleniya/koncepciya-blagoustroystva-ostrov-a-gorodskoy>.
- KRÁLOVÁ, I. 2007. Urbanistická a funkční struktura města Plzně. In Matušková, A., Novotná, M. (eds.). *Geografie města Plzně*. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 2007. ISBN 978-80-7043-558-8.
- KUBEŠ, J. a kol. 2009. *Urbánní geografie Českých Budějovic a Českobudějovické aglomerace I*. Banská Bystrica: Ústav vedy a výskumu UMB v Banskej Bystrici, 2009a. 166 s. ISBN 978-80-8083-733-4.

- KUBEŠ, J. a kol. 2009. *Urbánní geografie Českých Budějovic a Českobudějovické aglomerace II*. Banská Bystrica: Ústav vedy a výskumu UMB v Banskej Bystrici, 2009b. 189 s. ISBN 978-80-8083-734-1.
- LAPPO, G. M. – POLYAN, P. M. 1999. Urbanization in Russia by the End of XX Century. In *Mir Rossii*. no. 4, pp. 35-47.
- LEHMANN, S. G. – RUBLE, B. A. 1997. From 'Soviet' to 'European' Yaroslavl: Changing neighborhood structure in post-soviet Russian cities. In *Urban Studies*. ISSN 1360-063X, 1997, vol. 34, no. 7, pp. 1085-1107.
- LICHTENBERGER, E. 1997. Harris and Ullman's "The Nature of Cities": The Paper's Historical Context and Its Impact on Further Research. In *Urban Geography*. vol. 18, no. 1, pp. 7-14.
- MOLODIKOVA, I. – MAKHROVA, A. 2007. Urbanization patterns in Russia in the post-Soviet era. In Stalinov, K. (ed.). *The Post-Socialist City*. Berlin: Springer, 2007, pp. 53-70.
- MULÍČEK, O. – OSMAN, R. – SEIDENGLANZ, D. 2016. Time-space Rhythms of the City – The Industrial and Post-industrial Brno. In *Environment and Planning A*. ISSN 0308-518X, 2016, vol. 48, no. 1, pp. 115-131. DOI: 10.1177/0308518X15594809
- NEFEDOVA, T. G. – TREIVISH, A. I. 2002. A theory of “differential urbanization” and hierarchy of cities in Russia in the turn of XXI century. In Makhrova, A. G. (ed.). *Problemy urbanizatsii na rubezhe vekov* (Problems of Urbanization in the Turn of Centuries). Smolensk: Oikumena, pp. 71-86.
- NEFEDOVA, T. G. – TREIVISH, A. I. 2010. Cities and provinces: polarized space of Russia. *Demoskop Weekly*, pp. 437-438.
- Obecný plán městského útvaru „Město Arkhangelsk“. [online]. Město Arkhangelsk, 2020. [cit. 18-02-2021]. Dostupné na internete: <https://www.arhcity.ru/?page=1374/1>.
- OUŘEDNÍČEK, M. – SÝKORA, L. 2002. Současné změny v rozmístění obyvatelstva a v sociálně prostorové struktuře Prahy. In *Demografie*. ISSN 0011-8265, 2002, roč. 44, č. 4, s. 270-272.
- OUŘEDNÍČEK, M. – TEMELOVÁ, J. eds. 2012. *Sociální proměny pražských čtvrtí*. Praha: Academia, 2012. 304 s. ISBN 978-80-200-2064-2.
- POLYAN, P. M. – SELIVANOVA, T. I. 2007. Metropolitan areas of Russia and the new trends of their network (1989-2002). In *RAS Bulletin (Izvestia RAN), Geography series*. no. 5, pp. 18-26
- STANILOV, K. – SÝKORA, L. 2012. Planning, markets and patterns of residential growth in post-socialist metropolitan Prague. In *Journal of Architectural and Planning Research*. ISSN 0738-0895, 2012, vol. 29, no. 4, pp. 278-291.
- SÝKORA, L. – STANILOV, K. 2014. The Challenge of Post-socialist Suburbanization. In Stanilov, K., Sýkora, L. (eds.). *Confronting*

- Suburbanization: Urban Decentralization in Postsocialist Central and Eastern Europe*. Wiley-Blackwell, Studies in Urban and Social Change, pp. 1-32.
- SÝKORA, L. – MULÍČEK, O. 2014. Prague: Urban Growth and Regional Sprawl. In Stanilov, K., Sýkora, L. (eds.). *Confronting Suburbanization: Urban Decentralization in Postsocialist Central and Eastern Europe*. Wiley-Blackwell, Studies in Urban and Social Change, pp. 133-162.
- SÝKORA, L. 2007. Výzvy postsocialistického města. In *Era*. ISSN 1801-089X, 2007, roč. 21, č. 2, s. 54-57.
- SÝKORA, L. 2008. Revolutionary change, evolutionary adaptation and new path dependencies: socialism, capitalism and transformations in urban spatial organizations. In Strubelt, W., Gorzelak, G. (eds.). *City and Region. Papers in Honour of Jiří Musil*. Leverkusen Opladen: Budrich UniPress, 2008, pp. 283-295.
- SÝKORA, L. 2009. Post-Socialist Cities. In Kitchin, R., Thrift, N. (eds.). *International Encyclopedia of Human Geography*. Oxford: Elsevier, 2009, vol. 8, pp. 387-395.
- VASILIEVA, N. N. – POPOVA, N. E. 2011. Greening history of Arkhangelsk after 1917. In *Ecological Problems of Arctic and Northern Territories*. vol. 2, pp. 40-43. (in Russian)
- VOLCHKOVA, N. 1997. „Case Study of Samara“. The New Economics School, Moscow. Mimeo, 1997.
- YAKOVLEVA, N. 1998. „Case Study of Tver“. The New Economics School, Moscow. Mimeo, 1998.
- TSITMAN, T. O. – PROSHUNINA, K. A. – KUDRYAVTSEVA, S. P. 2018. Formation of pedestrian street network system planning structure of historical part of city of Astrakhan. In *IOP Conference Series Materials Science and Engineering*. vol. 451, no. 1, article number 012154. DOI: 10.1088/1757-899X/451/1/0121

MORPHOLOGICAL AND FUNCTIONAL STRUCTURE OF THE RUSSIAN CITIES OF ARCHANGELSK AND ASTRACHAN

Summary

The comparison of the urban development of both cities (Arkhangelsk and Astrakhan) was made on the basis of a field survey of the area, analysis of thematic and aerial map and available literature. Looking at the aerial maps of both cities, is possible to find common elements in the form of a watercourse, similar in relative altitude and the nature of the development. From a personal point of view is possible to say, that Astrakhan is a nicer city based on historical foundations and has more historical monuments. Arkhangelsk is a modern industrial and port city,

whose "historical" foundations form an industrial tradition. The common transport, political and administrative aspects of the city's development demonstrate the importance of both cities within the seat of the structure of the Russian Federation. Urban development during the Soviet era caused the occurrence of new elements in the structure of the city – housing construction of the housing estate type, construction of new administrative buildings (administrative headquarters, regions/areas, ministerial buildings, etc.). The floor plan of the historic center of Arkhangelsk is formed by a checkerboard street network composed of the main communication streets (prospectuses / boulevards). The main feature is the visible division into functional sectors according to Hoyt's model. According to Hoyt (1939), sectors (sections) are concentrated from the historic city center along the main communication streets. Along them, important service, industrial and partly residential sectors of the city are concentrated. However, this only applies to the central Lomonosovsky, Oktobrjjsky and Solombala district. Other city districts were built up in a sectoral way as working quarters of major industrial enterprises. In the case of Astrakhan, the floor plan is multi-nuclear with sectoral elements based on concentric zones. Astrakhan has a floor plan more fragmented into districts, while the Trusovsky district is separated from the other districts by the Volga River.

In connection with the hypotheses set out in the introduction, the paper presented 4 important common localization factors (geographical, demographic, administrative and transport), which confirmed hypothesis H1. In the second hypothesis, the conclusions are ambiguous, as the strict models valid in the 1930s for American cities are more difficult to apply to the entire administrative territory of Russian cities. Therefore, it can be argued that sectorality and multinuclearity can be applied and documented, but not in the whole territory. Among other things, the analysis also brought interesting findings not only in the field of urban development, but also from the currently valid spatial planning documentation of both cities. Any cities can be compared in a similar descriptive and analytical way. An important fact is the personal visit of the author of both cities and obtaining quality background documentation (photos, maps, plans, studies, etc.).

Mgr. Ing. Libor Lněnička, Ph.D.

Katedra rekreologie a cestovního ruchu

Univerzita Hradec Králové

Hradecká 1249/6, 500 03 Hradec Králové, Česká republika

E-mail: libor.lnenicka@uhk.cz

ZMENY V SPOTREBITEĽSKOM SPRÁVANÍ A V DOPYTE OBYVATEĽOV SR PO CESTOVNOM RUCHU V ROKU 2020 V DÔSLEDKU SVETOVEJ PANDÉMIE COVID-19

Zuzana Palenčíková, Zuzana Lučanská

Abstract

At the beginning of 2020, the news about a rapidly spreading epidemic of a new unknown disease, called coronavirus (COVID-19), which was causing severe respiratory problems and in the worst cases death, shook the world. The first case of the disease in Slovakia was registered in March. The government's response was the immediate introduction of strict measures, which over time only prolonged and get worse due to the country's ongoing negative situation. Each of these restrictions had a significant impact on the tourism sector from the outset. Thousands of employees lost their jobs and the bad situation in many tourism businesses had fatal consequences. But how has this situation affected consumers and their demand for tourism? This article aims to examine the changes in consumer behavior of the Slovak citizens and their demand for tourism in 2020 due to the Global Pandemic COVID-19. The results of the analysis show responses of 270 residents of the Slovak Republic and their demand for tourism before the outbreak of the pandemic and in the ongoing period during the first wave of the pandemic. Based on the comparison of these results were identified changes in the consumer behavior and afterward, there were set recommendations for domestic destination management organizations and other businesses and institutions in the tourism industry in Slovakia.

Keywords: consumer behavior, demand for tourism, pandemic COVID-19, resident

Úvod

Spotrebiteľské správanie je dynamické a často sa mení vplyvom rôznych faktorov. V súčasnosti je jedným z najvýraznejších faktorov, práve vplyv celosvetovej pandémie COVID-19. Spotrebiteľia v dôsledku stále sa meniacich protipandemických opatrení a čiastočne aj zo strachu, prehodnocujú dôsledne svoje nákupné rozhodnutia súvisiace s cestovaním a dopyt po cestovnom ruchu prispôsobujú aktuálnym možnostiam. Prioritnou lokalitou pre trávenie hlavnej dovolenky sa stala domovská krajina (UNWTO, 2020).

V príspevku skúmame, ako sa zmenilo spotrebiteľské správanie obyvateľov SR v cestovnom ruchu po ústupe prvej vlny pandémie na príklade letnej sezóny

2020. Prirodzene sme očakávali, že z dôvodu pretrvávajúcich obáv spojených s cestovaním do zahraničia budú spotrebiteľia preferovať strávenie svojej hlavnej letnej dovolenky na Slovensku.

Spotrebiteľ a spotrebiteľské správanie v cestovnom ruchu

V cestovnom ruchu pod pojmom spotrebiteľ rozumieme každého, kto kupuje rôzne služby a tovary s cieľom uspokojiť svoje potreby. Spotrebiteľ v cestovnom ruchu je nositeľom dopytu po cestovnom ruchu a označuje sa tiež pojmami návštevník, zákazník, hosť alebo klient (Gúčík a kol., 2018). Spotrebiteľia nakupujú emocionálne. Nechávajú sa ľahko ovplyvniť rôznymi podnetmi, členmi rodiny, priateľmi a ďalšími referenčnými skupinami, ako aj svojimi náladami a situáciou v ich okolí (Richterová et al., 2015). V marketingovej teórii v tejto súvislosti rozlišujeme *vnútorné a vonkajšie faktory* (Kotler, Armstrong, 1992, Kita a kol., 2010, Correira a kol., 2013 in Gúčík a kol., 2018), ktoré ovplyvňujú správanie spotrebiteľov. Medzi *vnútorné faktory* sa radia: a) osobné faktory (povolanie, ekonomická situácia, životný štýl, osobnosť, hodnoty, sebavedomie) a b) psychologické faktory (vnímanie, učenie, motivácia, presvedčenie, postoj).

Vonkajšie faktory zahŕňajú a) kultúrne faktory (kultúra, subkultúra, sociálne vrstvy) a b) spoločenské faktory (neformálne skupiny, formálne skupiny, referenčné skupiny).

Tzv. *determinujúce faktory* ovplyvňujú, či zákazník bude vôbec môcť vycestovať (Hvizdová, st., Hvizdová, ml., 2012). V súčasnosti sú to napr. existujúce protipandemické opatrenia, ktoré ovplyvňujú možnosti cestovania v závislosti od aktuálnej situácie v jednotlivých krajinách a destináciách cestovného ruchu ovplyvnených celosvetovou pandémiou COVID-19.

Skúmaním spotrebiteľského správania sa primárne zaoberá marketingová teória. Podľa Americkej marketingovej asociácie (AMA, 2021) ide o skúmanie toho, ako zákazníci, (jednotlivci aj organizácie) uspokojujú svoje potreby a želania výberom, nákupom, používaním a nakladaním s tovarmi, nápadmi a službami. Spotrebiteľské správanie predstavuje (Kardes et al., 2014, s. 7) „*všetky činnosti spojené s nákupom, používaním a likvidáciou tovarov a služieb, vrátane emocionálnych, mentálnych a behaviorálnych reakcií spotrebiteľa, ktoré predchádzajú alebo nasledujú po týchto činnostiach.*“ Z uvedenej definície spotrebiteľského správania vyplývajú jeho tri základné charakteristiky (Richterová et al., 2015):

1. *Je dynamické* – neustále sa mení rovnako ako spoločnosť, alebo zmýšľanie a emócie spotrebiteľov.
2. *Integruje interakcie* – myslenie a cítenie spotrebiteľa sa musí odzrkadliť v jeho konaní, predtým než sa môže zúčastniť výmeny a zrealizovať nákup.

3. *Obsahuje výmenu* – Spotrebiteľia získavajú tovary a služby na uspokojenie potrieb prostredníctvom trhovej výmeny prebiehajúcej medzi kupujúcim a predávajúcim.

Spotrebiteľské správanie v cestovnom ruchu skúma, prečo si ľudia kupujú produkty, ktoré si kupujú a ako sa rozhodujú (Horner a Swarbrooke, 2007). Predstavuje správanie spotrebiteľov (turistov) pri nákupe, využívaní a spotrebe služieb cestovného ruchu (Ravichandran, Vijay, 2019).

Nákupné správanie v cestovnom ruchu taktiež zahŕňa špecifické charakteristiky. Je to investícia bez dosiahnuteľnej návratnosti a nákup sa často pripravuje a plánuje vďaka úsporám dosiahnutým počas značného časového obdobia. To znamená, že spotrebiteľ investuje bez očakávania materiálnej a ekonomickej návratnosti svojho nákupu, za účelom nehmotného uspokojenia potrieb (Page, Connell, 2010).

Pandémia COVID-19 a jej dopady na spotrebiteľské správanie v cestovnom ruchu vo svete a na Slovensku

COVID-19 je vírus spôsobujúci dýchacie ťažkosti, v kritických prípadoch je toto ochorenie smrteľné. Príznaky COVID-19 majú u každej osoby rôznu intenzitu. Medzi bežné príznaky zaraďujeme horúčky, dýchavičnosť, kašeľ a možnú stratu chuti alebo čuchu. Vírus sa prenáša kvapôčkami, je vysoko infekčný a môže mutovať. Prvý oficiálne potvrdený prípad nákazy sa objavil v decembri 2019 vo Wu-chane, hlavnom meste čínskej provincie Chu-pej, odkiaľ sa táto infekčná choroba v priebehu niekoľkých týždňov, hlavne prostredníctvom globálnej leteckej dopravy, rozšírila najskôr do Talianska, Španielska, Iránu, Južnej Kórey, USA, Indie, Brazílie a následne do všetkých ostatných krajín sveta. Na Slovensku bol potvrdený prvý prípad ochorenia 6. marca 2020. Pandémia bola vyhlásená Svetovou organizáciou zdravotníctva 11. marca 2020 (WHO, 2020). Následne bol vo viacerých krajinách sveta (Nemecko, Švédsko, Veľká Británia, USA, Ruská federácia, Čína) zahájený vývoj vakcíny a začali sa prijímať opatrenia proti šíreniu pandémie (Abu Bakar, Rosbi, 2020, Korinth, Ranasinghe, 2020, Marques Santos et al., 2020).

Prepuknutie pandémie COVID-19 výrazne ovplyvnilo celosvetové hospodárstvo, v rámci ktorého sa cestovný ruch stal jedným z najviac zasiahnutých odvetví globálnej ekonomiky. Prepád globálneho cestovného ruchu v roku 2020 v dôsledku bezprecedentného poklesu dopytu a rozsiahlych cestovných obmedzení podľa najnovších údajov Svetovej organizácie cestovného ruchu (UNWTO, 2020) bol na úrovni 74 % (zaznamenaný pokles medzinárodných príletov v roku 2020 o 1 miliardu v porovnaní s rokom 2019). Vzniknutý kolaps medzinárodného cestovného ruchu spôsobil odhadovanú stratu 1,3 bilióna USD na príjmoch z exportu, čo predstavuje viac ako 11-násobok straty zaznamenatej počas globálnej hospodárskej krízy v roku 2009. Kríza ohrozila 100 až 120 miliónov

priamych pracovných miest v cestovnom ruchu vo svete, predovšetkým v malých a stredných podnikoch.

UNWTO (2020) aj Európska komisia pre cestovný ruch (ETC) poukázali na stratégiu „prežitia“ a obnovy cestovného ruchu cez stimulovanie domáceho dopytu a dopytu na trhoch susedných krajín. ETC v tejto súvislosti dala na zreteľ dôležitosť propagovania produktov a zážitkov v oblasti prírody, zdravia a relaxu, či outdoorových aktivít. Národné turistické organizácie nasmerovala na vytváranie spoluprác s lokálnymi podnikmi a komunitami (ETC, 2020). Svetová organizácia cestovného ruchu (UNWTO) taktiež odporúčala jednotlivým krajinám minimálne do roku 2023 smerovanie aktivít prevažne na domáci cestovný ruch. Poukázala na trendy cestovného ruchu, ktoré boli populárne u spotrebiteľov v období prvej vlny pandémie: obľuba dovolení a trávenia času v prírode, dovolenkové pobyty v domovskej krajine a vlastnom regióne, last-minute pobyty, presadzovanie trvalo udržateľného rozvoja, hľadanie autentických zážitkov, či podpora lokálnych podnikov a komunit (www.unwto.org, 2021).

Prieskumy venujúce sa spotrebiteľskému správaniu poukázali na fakt, že COVID-19 vyvolal medzi verejnosťou paniku, ktorá prispela k nižšiemu dopytu po cestovnom ruchu a znižovaniu „rozpočtu“ na plánované pobyty. Spotrebiteľia sa boja možného nakazenia pri šírení pandémie a cítia sa obmedzovaní bezpečnostnými opatreniami v krajinách postihnutých ochorením (Abu Bakar, Rosbi, 2020). Zmeny v dopyte po cestovnom ruchu sa prejavili aj v tom, že spotrebiteľia majú väčšie starosti o osobný blahobyt, kvalitu ovzdušia a zaujímajú sa vo väčšej miere o vplyv na životné prostredie. Uprednostňujú cestovanie na domácom trhu a túžia tráviť čas na otvorených priestranstvách. Ubytovávajú sa na súkromí a preferujú aktívne dovolenky (ETC, 2020).

Významným míľnikom v boji s pandemiou je schválenie očkovacích vakcín proti ochoreniu COVID-19 a ich následná distribúcia po celom svete. (www.ec.europa.eu, 2020). Ohrozenie nákazou však doteraz nebolo úplne minimalizované. Ovplyvnilo proces rozhodovania u spotrebiteľov nielen na Slovensku a v Európe, ale aj na celom svete. Pandémia a opatrenia s ňou spojené mali vážne dopady na spotrebiteľské správanie a formovanie cestovateľských návykov návštevníkov cestovného ruchu. Podľa UNWTO (2021) väčšina expertov naďalej očakáva, že s postupnou vakcináciou populácie príde k oživeniu medzinárodného cestovného ruchu v roku 2022, ktoré bude vyvolané predovšetkým uvoľnením odloženého dopytu. Obnovenie cestovného ruchu do plnej kondície však pravdepodobne nenastane skôr ako v roku 2024.

Cieľ a metodika

Hlavným cieľom príspevku je skúmať zmeny v spotrebiteľskom správaní a dopyte obyvateľov SR po cestovnom ruchu v roku 2020 v dôsledku svetovej

pandémie COVID-19 po ústupe jej prvej vlny. Na základe sekundárnych a primárnych údajov hodnotíme dopady 1. vlny pandémie COVID-19 na spotrebiteľské správanie domácich spotrebiteľov v cestovnom ruchu. Zo sekundárnych sme použili výskumy UNWTO a ETC z roku 2020, výskumy Štatistického úradu Slovenskej republiky a prieskumy marketingových agentúr STEM/MARK a MEDIAN SK. Primárnym zdrojom údajov bol dotazníkový online prieskum realizovaný na vzorke 270 rezidentov žijúcich na území celej Slovenskej republiky. Dotazník pozostával z 34 otázok rozdelených do dvoch sekcií „pred vypuknutím pandémie“ a „po vypuknutí pandémie“. Prieskum sa zameriaval na identifikovanie cestovateľských návykov, preferencií pri výbere dovolenkovej destinácie, motivácie na cestovanie, ovplyvňujúcich faktorov pri výbere dovolenky, či vplyvov stále prebiehajúcej pandémie na spotrebiteľské správanie respondentov pri dopyte po cestovnom ruchu.

Zmeny v dopyte domáceho obyvateľstva po cestovnom ruchu pred a po 1. vlne pandémie COVID-19

Dopyt domácich obyvateľov po cestovnom ruchu na Slovensku predstavoval v roku 2019 3,9 mil. návštevníkov, 61,5 %-ný podiel na celkovej návštevnosti Slovenska, pričom išlo o 18,5 %-ný medziročný nárast oproti roku 2018 (MDV SR, 2020). Naopak, rok 2020 znamenal medziročný pokles domácich návštevníkov o 40,5 % a počet domácich návštevníkov dosiahol celkovo 2,4 milióna (Slovakia Travel, 2021). V obidvoch rokoch najvyšší počet domácich návštevníkov bol zaznamenaný počas letných mesiacov júl a august, pričom rekordným mesiacom sa stal paradoxne august 2020 s historicky najvyšším počtom domácich návštevníkov, ktorý prekročil hranicu 500 tisíc (515 470 návštevníkov). Uvedené štatistické údaje jednoznačne potvrdili, že domáci spotrebiteľ v cestovnom ruchu po 1. vlne pandémie uprednostnil domácu dovolenku pred dovolenkou v zahraničí, čím výrazne pomohol k prežitiu malých a stredných podnikov cestovného ruchu v jednotlivých regiónoch Slovenska.

Oficiálne štatistické údaje o vývoji domáceho cestovného ruchu na Slovensku v roku 2020 potvrdili aj výsledky nášho prieskumu, na základe ktorých bádame jasné známky vplyvu pandémie COVID-19 na dopyt domáceho obyvateľstva po cestovnom ruchu. Slováci sa počas tohto obdobia báli novej nákazy koronavírusom a to spolu s početnými protipandemickými opatreniami vlády viedlo k narušeniu ich cestovateľských plánov. Takmer polovica respondentov (48,19 %) v roku 2020 zrušila svoje dovolenky. Cestovatelia, ktorí sa rozhodli dovolenkovat' aj napriek nepriaznivej situácii, zamierili do krajín, ktoré neboli v tom čase rizikové, vrátane Slovenska. Kým v roku 2019 volili rezidenti striedavo slovenské a zahraničné dovolenky, v roku 2020 výrazne prevládal domáci cestovný ruch (58,70 %). Obyvatelia, ktorí sa rozhodli cestovať do

zahraničia, zvolili prevažne destinácie, ktoré boli obľúbené aj v roku 2019 (napr. Chorvátsko, Česká republika, Taliansko, Španielsko, Grécko a i.). Počas minulých rokov priemerná dĺžka dovoleniek Slovákov predstavovala štyri až sedem nocí (45,34 %). Počas obdobia pandémie dĺžka pobytov klesla na jednu až štyri noci (52,28 %). Tento pokles ovplyvnila dovolenková destinácia domáceho obyvateľstva. Výsledky preukázali, že v prípadoch dlhších pobytov navštevovali rezidenti okrem Slovenska aj zahraničné destinácie. V roku 2020 bolo cestovanie do zahraničia veľmi obmedzené reštrikciami a preto sa Slováci zamerali radšej na dovolenky v domovskej krajine. V tomto prípade sa dĺžka pobytov zhodovala aj s minuloročnými výsledkami a respondenti na dovolenke na Slovensku, aj pred pandemiou, aj počas nej strávili jednu až štyri noci.

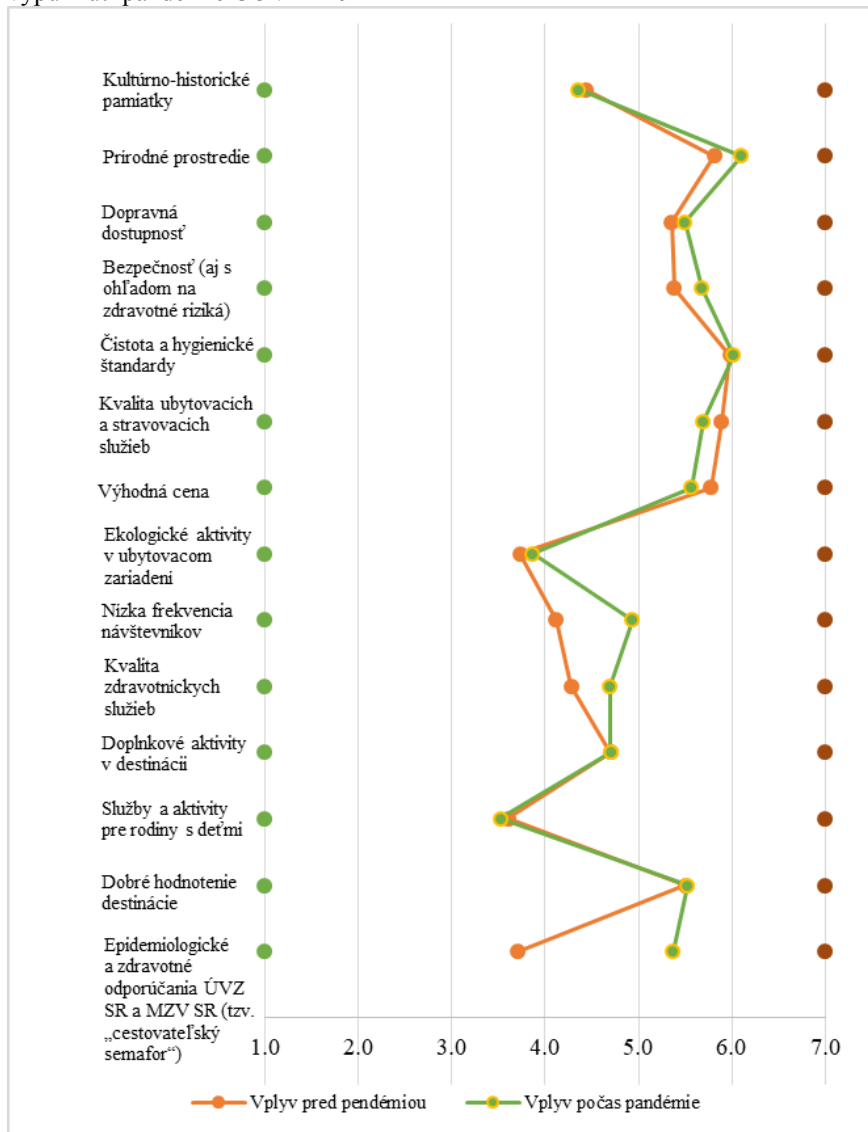
Pandémia mala za dôsledok aj pokles dovolenkových rozpočtov domáceho obyvateľstva. Kým v roku 2019 respondenti minuli na dovolenky v priemere 0 – 300 eur (31,98 % respondentov) či 300 – 600 eur (30,77 % respondentov), v roku 2020 sme zaznamenali nárast hodnôt v kategórii „0 – 300 eur“ (44,67 %) a pokles v ostatných rozpočtových intervaloch. Domáci obyvatelia mňali pod vplyvom pandémie na svojich dovolenkách menej peňazí, bez ohľadu na výšku ich priemerného mesačného príjmu.

Aj v období pred pandemiou mali rezidenti nižší záujem o využívanie služieb cestovných kancelárií a cestovných agentúr (27,53 %). Pandémia tento trend iba prehĺbila a v súčasnom období využilo tieto služby len minimum účastníkov (5,58 %) nášho prieskumu, najmä vo vekovej kategórii „18 – 25 rokov“. Možnou príčinou rapídneho zníženia boli okrem strachu z nákazy aj opatrenia vlády, ktoré držali mnohé podniky cestovného ruchu v obmedzenej prevádzke. Taktiež sa na tomto znížení mohol odzrkadliť prieskumom potvrdený nízky záujem domácich obyvateľov nakupovať dovolenky na Slovensku cez cestovné kancelárie alebo cestovné agentúry, v súvislosti s obľubou individuálneho plánovania domácich dovolenkových pobytov pomocou internetu.

Najvýraznejšou dovolenkovou motiváciou pre Slovákov v období pred pandemiou bol pobyt pri vode alebo pri mori (72,06 %). V období po vypuknutí pandémie domáci obyvatelia prehodnotili svoju motiváciu a najviac sa zameriavali pri výbere dovolenky na športové vyžitie a rekreáciu (61,93 %).

Proces nákupu produktov v cestovnom ruchu ovplyvňujú rôzne činitele (graf 1). Kým pred pandemiou návštevníkov ovplyvňovali činitele ako: dobré hodnotenie destinácie, čistota a hygienické štandardy, kvalita ubytovacích a stravovacích služieb, prírodné prostredie, dobrá dopravná dostupnosť, bezpečnosť alebo výhodná cena, po vypuknutí pandémie výrazne zavážil vplyv epidemiologických a zdravotných odporúčaní ÚVZ SR a MZV SR.

Graf 1: Porovnanie vplyvu činiteľov na nákup dovolenky respondentov pred a po vypuknutí pandémie COVID-19



Zdroj: vlastné spracovanie, 2021.

Pozn.: 1 – najmenší vplyv, 7 – najväčší vplyv

Pri nákupe dovolenky počas pandémie na spotrebiteľov výrazne vplývala frekvencia návštevníkov či kvalita zdravotníckych zariadení v danej destinácii. Najväčší vplyv na výber dovolenky pred aj počas pandémie malo prírodné prostredie, čistota a hygienické štandardy a kvalita ubytovacích a stravovacích služieb. Tieto poznatky preukazujú, že rezidenti pri výbere a nákupe dovolenky dbajú na kvalitu prostredia, v ktorom svoju dovolenku strávia a na kvalitu poskytnutých služieb.

Zmeny nastali aj v prípade dopravy do cieľového miesta. Kým v roku 2019 obyvatelia Slovenska cestovali na dovolenky prevažne autom (49,39 %) a lietadlom (36,84 %), v súčasnosti využívali najčastejšie auto (76,65 %) a vlakovú dopravu (11,16 %). Vo využívaní leteckej dopravy badáme výrazný pokles, súvisiaci s obmedzenou možnosťou cestovania do zahraničia a možným strachom z nakazenia koronavírusom počas prepravy do cieľovej destinácie.

V období pred pandemiou sa domáci obyvatelia ubytovali prevažne v hoteloch, apartmánach a penziónoch (72,47 %). Po nástupe ochorenia COVID-19 využívali najčastejšie ubytovacie služby v hoteloch, penziónoch a chatách (63,96 %). Výsledky v tomto prípade poukázali na trend rovnomerného presunu návštevníkov od hromadných ubytovacích zariadení kategórie hotel k malokapacitným ubytovacím zariadeniam, ktoré boli v predpandemickom období menej populárne. Príčinou prerozdelenia mohla byť snaha Slovákov zdržiavať sa na menej zaľudnených miestach a vyhnúť sa tak riziku nákazy ochorením COVID-19. Z rovnakého dôvodu nastali zmeny aj v stravovaní počas dovolenky. Kým do roku 2019 sa na dovolenkách stravovali najmä v reštauráciách prislúchajúcich k ubytovaciemu zariadeniu (47,37 %), v roku 2020 sa zamerali skôr na stravovanie v reštauráciách mimo ubytovacieho zariadenia (34,52 %) alebo si stravu pripravovali sami v kuchynkách prislúchajúcich ubytovaciemu zariadeniu (33,50 %).

Podľa prieskumu agentúry MEDIAN v roku 2020 Slováci uskutočnili tri výlety bez prenocovania, čo sa zhoduje s plánmi našich respondentov (MEDIAN SK, 2020). V roku 2019 to boli v priemere dva výlety. Plánovaná destinácia troch a viac výletov bolo Slovensko. Respondenti v tomto období neplánovali žiadne ďalšie výlety do zahraničia. Pravdepodobne aj kvôli nepriaznivým podmienkam zhoršujúcej sa situácie na Slovensku a nemožnosti cestovať do zahraničia.

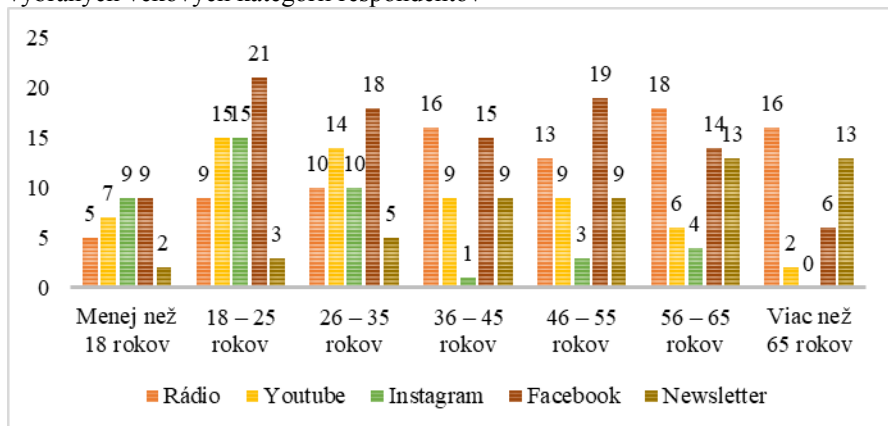
V súvislosti so sledovaním dopytu po cestovnom ruchu sme skúmali aj dosah domácich destinačných kampaní, ktoré sa snažili podporiť rozvoj domáceho cestovného ruchu vo všetkých ôsmich krajoch na Slovensku. V prieskume sme sledovali nasledovné kampane:

- Bratislavský kraj – #72HodinoveMesto #VisitBratislava #slovakiatravel
- Trnavský kraj – Spoznajte Trnavu tak, ako ju zažili králi
- Trenčiansky kraj – ŠtúrTúr
- Nitriansky kraj – Autobusom za zážitkami

- Žilinský kraj – Cykloregión Liptov #CykloLiptov2020
- Banskobystrický kraj – Oficiálne video – Túžia ísť na letnú dovolenku do Regiónu Štiavnica (<https://www.youtube.com/watch?v=q002Ub6DbIA>)
- Košický kraj – Kraj Sveta
- Prešovský kraj – LEGENDÁRIUM

Najviac respondentov uviedlo, že uvedené destinačné kampane krajov v médiách vôbec nezachytilo. Najsilnejší dosah destinačnej kampane v rádiách u respondentov zaznamenala kampaň Žilinského kraja. Prostredníctvom ostatných komunikačných kanálov ako Youtube, Facebook, Instagram a newsletter mala na respondentov najsilnejší dosah kampaň Bratislavského kraja. U jednotlivcov, ktorí kampane zachytili, sme sledovali dosah pri prerozdelení do jednotlivých vekových kategórií (graf 2).

Graf 2: Dosah destinačných kampaní krajov v jednotlivých reklamných médiách u vybraných vekových kategórií respondentov



Zdroj: vlastné spracovanie, 2021

Sociálna sieť Facebook oslovila všetky vekové kategórie (okrem kategórie „viac než 65 rokov“) najvýraznejšie. U mladších respondentov do 35 rokov okrem Facebooku dominovali platformy Instagram a Youtube. U vekových kategórií od 36 rokov sa okrem Facebooku do popredia dostali aj tradičné masové médiá ako je rádio a newsletter.

Záver

Cieľom príspevku bolo preskúmať, aké zmeny nastali v spotrebiteľskom správaní obyvateľov SR v cestovnom ruchu pod vplyvom prvej vlny pandémie

v letnej sezóne 2020. Výsledky prieskumu preukázali, že obyvatelia Slovenskej republiky v období po vypuknutí pandémie COVID-19 zmenili svoje cestovateľské návyky a spotrebiteľské správanie v cestovnom ruchu. Pri výbere dovolenky a dovolenkových aktivít rezidentov ovplyvnil determinujúci faktor pandémie, existujúce protipandemické opatrenia a cestovateľské reštrikcie nariadené ÚVZ SR, MZV SR a vládou Slovenskej republiky. Z uvedených dôvodov preto obyvatelia SR radšej zvolili dovolenku na Slovensku, krátkodobejšie pobyty a na dovolenku minuli menej peňazí. Zmeny sa dotkli aj spotrebúvaných služieb, napríklad preferencia stravovania a ubytovania na miestach s nízkou frekvenciou návštevníkov. V roku 2020 si dovolenkujúci plánovali všetky služby individuálne a do cieľovej destinácie sa prepravovali najmä osobnými automobilmi. Najčastejšou motiváciou na cestovanie bol šport a rekreácia. Okrem hlavnej dovolenky plánovali na Slovensku tri a viac výletov bez prenocovania. Dosah destinačných kampaní vo veľkej miere nezachytili a možno konštatovať, že mediálne kampane destinačných organizácií nemali vplyv na ich rozhodovanie o spotrebe.

Pre čo najefektívnejšie prispôsobovanie ponuky dopytu je dôležité, aby destinačné manažérske organizácie (DMO) a ostatní aktéri pôsobiaci v cestovnom ruchu stimulovali dopyt cieľovými kampaňami, ktoré budú adresné pre cieľový segment trhu, vždy s prihliadnutím na aktuálne determinanty, ktoré majú vplyv na spotrebiteľské správanie. Z dlhodobého hľadiska tak dokážu meniť postoje a preferencie dopytu vo svoj prospech.

Ponuku treba zamerať na tvorbu balíkov služieb v súlade s novými trendmi a očakávaniami dopytu po cestovnom ruchu, kde čoraz dôležitejšiu úlohu bude zohrávať digitalizácia a SMART riešenia pri propagácii, predaji a distribúcii produktov.

Literatúra

ABU BAKAR, N. – ROSBI, S. 2020. Effect of Coronavirus disease (COVID-19) to tourism industry. In *International Journal of Advanced Engineering Research and Science (IJAERS)*. ISSN 2349-6495, 2020, vol. 7, no. 4, pp. 189-193.

Ako koronavírus zmenil naše cestovateľské návyky. In www.drivemagazine.eu [online]. [cit. 14.01.2020]. Dostupné na internete: <<https://drivemagazine.eu/ako-koronavirus-zmenil-cestovanie-2647722249.html?rebelltitem=2#rebelltitem2>>.

Bezpečné vakcíny proti ochoreniu COVID-19 pre Európanov. In www.ec.europa.eu [online]. [cit. 18.01.2020]. Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/coronavirus-response/safe-covid-19-vaccines-europeans_sk>.

- Covid-19 and tourism*. In www.unwto.org [online]. [cit. 03.04.2021]. Dostupné na internete: <<https://www.unwto.org/covid-19-and-tourism-2020> >.
- European Travel Commission. 2020. *European Tourism: Trends & Prospects Quarterly report (Q3/2020)* [online]. [cit. 16.01.2021]. Dostupné na internete: <<https://etc-corporate.org/uploads/2020/11/ETC-Quarterly-Report-Q3-2020-Final-Public.pdf>>.
- European Travel Commission. 2020. *Handbook on Covid-19 Recovery Strategies for National Tourism Organisations*. Brusel: European Travel Commission. 2020. ISBN 978-92-95107-37-3.
- European Travel Commission. 2020. *Monitoring Sentiment for Domestic and Intra-European Travel, 10/20 wave 2* [online]. [cit. 16.01.2021]. Dostupné na internete: <https://etc-corporate.org/uploads/2020/11/2020ETC_MSIET_Wave_2.pdf>.
- European Travel Commission. 2020. *Monitoring Sentiment for Domestic and Intra-European Travel, 11/20 wave 3* [online]. [cit. 16.01.2021]. Dostupné na internete: <https://etc-corporate.org/uploads/2020/12/2020ETC_MSIET_Wave_3.pdf>.
- GÚČIK, M. a kol. 2018. *Marketing podnikov cestovného ruchu*. Bratislava: Wolters Kluwer SR s.r.o., 2018. 248 s. ISBN 978-80-8168-812-6.
- HVIZDOVÁ, E. st. – HVIZDOVÁ, E. ml. 2012. Teoretické prístupy k skúmaniu spotrebiteľského správania v cestovnom ruchu. In *Spoleczeństwo i Edukacja - Międzynarodowe Studia Humanistyczne*. ISSN 1898-0171, 2012, roč. 2012, č. 1, s. 535-564.
- HORNER, S. – SWARBROOKE, J. 2007. *Consumer Behaviour in Tourism*. 2nd ed. London: Taylor and Francis, 2007. 439 p.
- KARDES, F. – CRONLEY, M. – CLINE, T. 2014. *Consumer Behaviour*. 2nd ed. Mason: Cengage, 2014. 576 p. ISBN 978-1133587675
- KORINTH, B. – RANASINGHE, R. 2020. Covid-19 Pandemic's Impact on Tourism in Poland in March 2020. In *GeoJournal of Tourism and Geosites*. ISSN 2065-0817, 2020, vol. 31, no. 3, pp. 987-990.
- MARQUES SANTOS, A. – MADRID GONZÁLEZ, C. – HAEGEMAN, K. – RAINOLDI, A. 2020. *Behavioural changes in tourism in times of Covid-19*. Luxemburg: Publications Office of the European Union, 2020. ISBN 978-92-76-20401-5.
- PAGE, S. – CONNELL, J. 2010. *The Tourist and Tourism Industry*. London: SAGE Publications Ltd, 2010. 404 s. ISBN 978-1-84860-568-8.
- RAVICHANDRAN, K. – VIJAY, D. 2019. Consumer Behaviour in Tourism. In *EPRA International Journal of Multidisciplinary Research*. ISSN 2455-3662, 2019, vol. 5, no. 12, pp. 113-118.

- RICHTEROVÁ, K. – KLEPOCHOVÁ, D. – KOPANIČOVÁ, J. – ŽÁK, Š. 2015. *Spotrebiteľské správanie*. Bratislava: SPRINT 2 s.r.o., 2015. 404 s. ISBN 978-80-89710-18-8.
- UNWTO. 2020. Understanding domestic tourism and Seizing its Opportunities. [online]. [cit. 03.04.2021]. 40 p. Dostupné na internete: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284422111>

CHANGES IN CONSUMER BEHAVIOUR AND DEMAND OF THE POPULATION OF THE SLOVAK REPUBLIC FOR TOURISM IN 2020 AS A RESULT OF THE WORLD PANDEMIC COVID-19

Summary

The article deals with the change of tourism behaviour of the Slovak residents under the influence of the COVID-19 pandemic in the summer season of 2020. Examines the changes as well as determinants of these changes. Results show that the pandemic significantly disrupted the travel plans of the residents of the Slovak Republic. Many travelers have cancelled or rescheduled their vacations. However, some were interested in travelling during this period as well, and they focused mainly on domestic tourism. They spent an average of one to four nights on vacation. Residents have reduced their budgets and focused more on less expensive holidays, averaging between € 0 and € 300 per person per stay. They planned everything mostly individually, without using the services of travel agencies. They travelled mostly by car. Interest in air transport has significantly declined. Slovaks stayed mainly in hotels, but their attention was also directed to small-capacity accommodation facilities and private facilities, to avoid contact with a large number of other visitors. With the same intention, they also preferred to eat in the restaurants out of accommodation facilities and looked for other forms of meals in the destination, or they ate in the accommodation's kitchen. Slovak residents travelled mainly with the motive of sports and recreation, for example in the form of hiking, biking, etc. When choosing holiday destinations, they were most significantly influenced by the epidemiological and health recommendations, the frequency of visitors, or the quality of medical facilities in the given destination. After the outbreak of the pandemic, the following factors had the highest influence on influencing factors when buying holidays: the natural environment, cleanliness, hygienic standards, and the quality of accommodation and catering services. Residents of the Slovak Republic tend to take three or more trips without spending a night in their chosen destination besides their main vacation. Destination campaigns had only a small reach on Slovak respondents.

Based on the findings, theoretical fundamentals, and recommendations of UN WTO, we recommend DMOs and tourism businesses develop products and

services which are correctly positioned for their target domestic market and apply digitization and SMART solutions to stimulate and increase their sales.

PhDr. Zuzana Palenčíková, PhD.

Katedra cestovného ruchu

Fakulta stredoeurópskych štúdií UKF v Nitre

Dražovská 4, 949 01 Nitra

E-mail: zpalencikova@ukf.sk

Mgr. Zuzana Lučanská

Krajská organizácia cestovného ruchu Košice Región Turizmus

Bačíkova 7, 040 01 Košice

E-mail: zuzana.lucanska@kosciceregion.com

PROVINČNÍ GENTRIFIKACE V POST-SOCIALISTICKÉM MĚSTĚ: PŘÍPAD PLZNĚ

Adéla Pancová, Martin Kebza

Abstract

This article focuses on provincial gentrification on a case of Pilsen. The main goal is to assess whether the process of gentrification is taking place in the territory of the five inner-city neighbourhoods. The inner cities in Central and Eastern Europe were significantly neglected during the unfavourable period of socialism. Since 90's, those urban localities have become a target of regeneration and social changes. To determine the potential signs of gentrification in Pilsen, an own field investigation was taken to evaluate the physical upgrading in the five inner-city neighbourhoods according to the relevant classification. Regarding to this step, maps were made showing individual types of houses and subsequently the hotspots of modernization and potential social exclusion. It was found that the proportion of types determining modernization in the four neighbourhoods is around 50 %. Only Roudná shows above-average values, where the share of modernization types is 72 %.

Keywords: gentrification, Pilsen, post-socialist city, urban regeneration

Úvod

Město Plzeň si od svého založení prošlo výraznými změnami. Původně středověkou obchodní křižovatkou a postupně sílicí královské město zasáhla velmi silně industrializace, později i socialistická výstavba sídlišť. Od konce 20. století je Plzeň, podobně jako mnohá další velká města v post-socialistické Evropě, ovlivňována suburbanizací.

Společně s intenzivní industrializací, která Plzeň ovlivňovala od poloviny 19. století, přišla i rozsáhlá výstavba rezidenčních oblastí. Vyrostly dělnické čtvrti, ale i bulváry s honosnými domy. Výstavba těchto nových částí města se vážala na blízkost zaměstnání, tedy průmyslových podniků a železnice. V druhé polovině 20. století se rozvíjela socialistická výstavba sídlišť na okraji města. Tím došlo k územní izolaci zástavby z období rané industrializace. Zároveň docházelo k zanedbávání starších čtvrtí a jejich částečným přestavbám.

V 90. letech, kdy došlo k pádu železné opony, si prošla celá společnost radikální ekonomickou a politickou změnou. Následovaly i změny prostorové, se kterými jsou spojeny i první fyzické modernizace městských center. Regenerace a modernizace se týkaly i historických center a vnitřních měst – tyto revitalizační

procesy jsou často nutně spojeny s gentrifikací. Jakkoliv na počátku transformace byla daleko zřetelnější suburbanizace, poptávka po bydlení v lokalitách vnitřních měst rostla a postupně měnila svůj charakter. Místo dostupného bydlení ve starší zástavbě se do nabídky dostaly prostorově velkorysé byty s dobrou dostupností do centra města v prostředí s obnoveným veřejným prostorem. Změny sociální struktury populace tak byly nevyhnutelné.

Tento text si klade za cíl přinést zjištění, zdali na území města Plzně probíhá gentrifikace; konkrétně v pěti vymezených lokalitách určených tak, aby v nich existovaly pro gentrifikaci vhodné podmínky. Zjištění je spjato s monitorováním stavu budov a jeho změny, stavu modro-zelené infrastruktury či dostupnosti a struktury služeb. Rozsáhlý terénní výzkum a kartografická práce nám umožní identifikovat ohniska gentrifikace (a stejně tak ohniska potenciální sociální segregace, kde k gentrifikaci přímo nedochází). Znalost prostorového rozložení procesu gentrifikace v Plzni nám umožní diskutovat souvislosti, které mohou průběh procesu gentrifikace podporovat, například geometrická blízkost k historickému jádru města nebo dostupnost zastávek městské hromadné dopravy.

Teoreticko-metodická východiska

Gentrifikace je jev popisovaný už od 60. let 20. století, a to jako proces sociální obměny v dělnických čtvrtích následovaný fyzickou regenerací prostředí (Glass, 1964) a je nutně spjatá s centrální částí města, kde byla v činžovních domech ubytována dělnická třída (zpravidla dnešní vnitřní města). Smith (1979) vysvětluje gentrifikaci pomocí tzv. rent gap teorie. Gentrifikace podle jeho interpretace nastává ve chvíli, kdy je rozdíl mezi potenciální pozemkovou rentou a kapitalizovanou pozemkovou rentou natolik velký, aby developéři mohli levně nakupovat nemovitosti v neprosperujících čtvrtích a zároveň mohli zaplatit náklady na stavbu. Ze zisku za rehabilitaci mohou následně platit úroky z hypotečních a stavebních úvěrů a následně mohou prodat konečný produkt (nemovitost) za prodejní cenu. Gentrifikace má tak největší potenciál v lokalitách s nejvyšší rent gap. Tito developéři se mohou chovat různě: Smith (1996) rozlišuje tři typy developérů (*professional, occupier, landlords*), kteří se liší motivací investice a podle způsobu získávání finančního zhodnocení, na gentrifikaci se ovšem mohou aktivně podílet všechny tři typy. Z pohledu prostorové vědy je důležité, že se gentrifikace šíří z vybraných ohnisek, difuzí nakonec může dojít k transformaci celé lokality (Smith, 2002).

Jako mnohé další fenomény má gentrifikace své kořeny v Anglii (Glass, 1964), významně však postihla i Spojené státy. Tam byla vnímána jako pozitivní alternativa k neutichající suburbanizaci, jako impuls k reurbanizaci a obnově depopulačních dělnických čtvrtí ve vnitřních městech. Určitý zlom představoval rok 1973 a první ropná krize, jejímž následkem se prudce zvýšily náklady na

dojíždění z populárních suburbií. Společně s ekonomickou recesí, zvýšenou inflací a vysokými úrokovými sazbami šlo o faktory, které podpořily přítomnost mladých a vzdělaných obyvatel v městských centrech, a tím i obnovu, renovaci a revitalizaci upadajícího městského prostředí (Lees, Slater, Wyly, 2013). Podle Leye (1986) si gentrifikaci v 70. letech procházela většina severoamerických a evropských měst. Městská jádra totiž stále byla místem práce a služeb, což má pro rezidenční atraktivitu místa značnou hodnotu. Taktéž prohlubující se ekonomická orientace na služby má na gentrifikaci pozitivní vliv (Lipton, 1977). Vzorec změn završují demografické změny skládající se z proměny struktury domácností a početné poválečné generace nastupující do produktivního věku. Lees, Slater a Wyly (2013) doplňují, že v souvislosti s neustávající suburbanizací byly zavedeny vládní programy na obnovu města. Budují se nové kanceláře, nákupní střediska nebo exkluzivní rezidenční zástavby pro střední třídu. V jiných částech se zase projevovaly známky „spontánního“ oživení vnitřních lokalit měst, a to zejména vlivem přítomnosti vzdělaných a kreativních obyvatel střední třídy.

Gentrifikace však není synonymem pro obnovu. Jako sociálně-prostorový proces projevuje zejména tím, že vysoko-příjmoví obyvatelé se stěhují do méně prosperujících čtvrtí, kde dochází k sociálnímu konfliktu. Dochází totiž k vytlačení původních obyvatel, kteří mají nižší příjmy nebo nižší vzdělání, a tedy k sociální segregaci. V gentrifikovaných lokalitách nakonec dochází k plošnému zvýšení cen pozemků a bytových domů i v případech dosud nerektivovaných mikro-lokalit a budov. Výsledně dochází k oboustranné segregaci na stranách odchozích i příchozích obyvatel.

Vnitřní města se vlivem gentrifikace mění na více úrovních. Už se nejedná o zanedbané lokality, ale velmi atraktivní místa, kde se můžeme setkat s internacionalizací, novou strukturou nabídky pracovních míst (přechod od průmyslu ke službám a kvartéru) nebo širokou škálou nabízených služeb, které se liší od těch původních (Hyra, 2016), protože se přizpůsobily životnímu stylu a zvyklostem gentrifikérů.

Postupně vznikají a prosperují služby, které jsou pro transformovaná území zcela novou záležitostí, viditelnými příklady jsou specializované restaurace a obchody se zaměřením na zdravý životní styl a řemeslné zpracování surovin atd. Dochází i k regeneraci veřejného prostoru včetně modro-zelené infrastruktury (viz Kopp, Preis, 2019, Deely et al. 2020), vnitřní město tak začíná nabízet i nová místa pro trávení volného času a pro celkové potěšení z pobytu v dané lokalitě (Smith, 2002). Tomu zdánlivě napomáhá i snižující se kriminalita v gentrifikovaných čtvrtích (Autor, Palmer, Pathak, 2017). K gentrifikaci a obnově vnitřního města může docházet bez přičinění samosprávy, pouze vlivem soukromých subjektů (Burjanek, 1997). Veřejná správa však může gentrifikaci a doprovodnou revitalizaci podporovat například investicemi do svého majetku ve veřejném prostoru, organizací veřejné dopravy a dalšími měkkými opatřeními.

V post-socialistických městech se gentrifikace stala fenoménem až po roce 1989, kdy se nově liberalizované země měnily vstříc integraci do kapitalistického globálního systému, tedy přísunu zahraničního kapitálu. Gentrifikace se v post-socialistických městech začala prosazovat díky rychlé hospodářské restrukturalizaci a sociálním změnám. V tu chvíli se bývalá socialistická města začala svou vnitřní strukturou více podobat západním městům. Zahraniční investice podpořily vznik kancelářských nebo nákupních zón, nebo míst pro trávení volného času.

Typy gentrifikace

Gentrifikaci je možné podrobit typologii na základě dvou úhlů pohledu na proměny, které gentrifikace přináší. Prvním tímto úhlem pohledu jsou proměny sociálního prostředí. Typy se zde liší podle stupně gentrifikace v dané lokalitě, stejně jako podle intenzity či různých regulativních přístupů.

Prvním typem sociálních proměn je pionýrská gentrifikace. Tato počáteční fáze gentrifikace je často spojována s kontrakturním životním stylem (Jackson, 1985). Do lokalit vnitřních měst se začínají koncentrovat pionýři, jež sestávají z vysokoškolsky vzdělaných obyvatel, umělců, politických a jiných aktivistů z různých sdružení (Jackson, 1984), jinými slovy jde o příslušníky kreativní třídy. Tito lidé mají často střední příjmy a jedná se o skupinu, která je na začátku svého profesního života. Pro svoje bydlení zároveň hledají místo s určitým *genius loci* jako bývalé dělnické kolonie či jiné architektonicky cenné lokality vnitřních měst. K vnitřnímu městu mohou mít silnější vazbu z důvodu předešlého studia na univerzitě, kdy se ve vnitřních lokalitách města častěji zdržovali (Kubeš, 2017). Tato skupina mladých lidí hledá dostupné bydlení právě v blízkosti městského centra. Žijí v různých typech domácností, ale jedná se především o bezdětné rodiny (Blasius, Friedrichs, Rühl, 2015). Pionýři si obvykle s ohledem na náklady hledají místo pro bydlení ve starších lokalitách vnitřního města. Zároveň však svým životním stylem vytváří poptávku po nových službách, což je znak těchto pomalu se gentrifikuujících se čtvrtí (Zhang et al., 2020).

Často se v souvislosti s počáteční fází gentrifikace zmiňuje i studentifikace (Smith, Holt, 2007). Ley (1996) tímto termínem označuje osidlování dražších bytů studenty místní univerzity formou podnájmu. U studentů, kteří ve městě mají často jen dočasný pobyt, ze kterého město nemusí nijak profitovat, lze tedy polemizovat, nakolik pozitivní a signifikantní efekt tito *transitory urbanites* (viz Haase, Grossmann, Steinführer, 2012) na gentrifikované lokality mají.

Typická gentrifikace může při vhodných podmínkách navazovat na pionýrskou gentrifikaci, přičemž už nedochází k transformaci vybraných ohnisek, nýbrž k proměně celkového charakteru čtvrti. S postupující transformací mohou být pionýři vytlačeni bohatšími gentrifikátory (zástupci tzv. *yuppies* a *yupps*). *Yuppies* jsou často označováni jako mladé městské obyvatelstvo nebo bezdětné páry. Mezi

jejich preference patří zejména potřeba žít v blízkosti svého pracoviště. Díky jejich extrovertnímu životnímu stylu představují novou a rychle rostoucí střední třídu. U yuppies je patrná orientace zejména na kariéru. S poznatky o gentrifikátech, kteří mají děti, se setkáváme jen zřídka. Navzdory tomu Karsten (2003) na příkladu Amsterdamu dokazuje, že přítomnost těchto rodin s dětmi je v centrálních lokalitách měst stále více zřejmá a potenciálně zajímavá pro další výzkumy.

Snad i v návaznosti na tyto poznatky badatelé zkoumají i zvláštní formy gentrifikace, např. marginální, kde roli gentrifikačních zastávají úplné i neúplné rodiny s vyššími příjmy. Pro tyto obyvatele jsou lokality vnitřních měst atraktivní, protože všechny potřebné služby včetně obchodů s potravinami nebo střediska zdravotní péče mají v blízkosti. Vedle toho si mohou vzájemně pomáhat s hlídáním svých dětí (Kubeš, 2017).

Například ve východoněmeckých městech jako je Lipsko, Drážďany nebo Magdeburg měla velký vliv kontrolovaná jemná gentrifikace (Wiest, Hill, 2004). V tomto modelu působí různé typy gentrifikačních, kteří přicházejí do moderně zrekonstruovaných bytů ve vylidněných městských čtvrtích. K vylidnění těchto měst došlo po pádu železné opony kvůli masivní emigraci do Západního Německa. Tento způsob regulované gentrifikace navíc nepřináší sociální konflikt o životní prostor mezi nově příchozími a původními obyvateli, protože nikdo není ze svého obydli vytláčován Wiest a Hill (2004).

Ač je gentrifikace spojována zejména s velkými městy, postupem času tento proces proniká i do méně významných a lidnatých měst. Taková forma je označována jako provinční gentrifikace. Některé práce se zaměřují na města třetího řádu označována jako provinční, kde je rozmezí obyvatel od 80 000 do maximálně 400 000 obyvatel (Bridge, 2003, Cameron, 2003, Rérat, 2012). Podle Kubeše (2017) má provinční gentrifikace obecně menší intenzitu než gentrifikace ve velkých městech. Oproti větším městům, kde jsou typy gentrifikace více prostorově vyhraněné, v spíše ambivalentním provinčním typu dochází k míšení a potlačení některých typických demografických, sociálních a kulturních prvků gentrifikace (Bridge, 2003, Kubeš, 2017).

Druhý úhel pohledu je zaměřen na morfologické, fyzické změny v gentrifikační lokalitě. Morfologické změny gentrifikační lokality mohou mít různý charakter. Kromě klasické renovační gentrifikace, kdy dochází k opravě celých domů včetně interiérů a přiléhajícího veřejného prostoru, může mít tato urbánní regenerace i více extrémní formy. Davidson a Lees (2005) rozlišují i novostavbovou gentrifikaci, kdy dochází k demolici starého objektu a nahrazení zcela novým – zde je však aplikace pojmu „gentrifikace“ sporné (Lambert, Boddy, 2002). Novostavbovou gentrifikací nicméně nerozumíme výstavbu nových bytových komplexů na místech bývalých průmyslových brownfieldů, případně na zelených loukách, protože zde nedošlo k výměně obyvatelstva, což je jeden ze zásadních atributů gentrifikace (Kubeš, 2017), ale k funkční změně zástavby.

Další změny přináší komerční gentrifikace, již nastíněná výše. Do měnicích se lokalit přichází služby zaměřené na gentrifikéry (Pasták et al., 2019). V gentrifikovaných čtvrtích je pak větší koncentrace kaváren nebo alternativních podniků než heren nebo zastaváren, které jsou typičtější pro sociálně problematické lokality. Spolu s regulativními postoji samosprávy se kromě souboru poskytovaných služeb mění i vizuál komerčních prostorů, který více odpovídá estetickému citu gentrifikérů.

Všechny zmíněné typy gentrifikace mohou probíhat simultánně, protože se většinou vzájemně nevyklučují. Může tedy působit souběžnost sociálních (výměna obyvatelstva) a morfologických proměn (obnova bytového fondu, změna poskytovaných služeb). Proces v dané čtvrti je vlivem této synergie intenzivnější. Za jeden z příkladů lze uvést působení pionýrů. Ti považují například kavárny nebo další restaurační zařízení za ideální místa pro trávení volného času. Mimo to jsou esteticky citliví, tudíž se ve čtvrti nachází vkusně zdobené obchody (Zhang et al., 2020). Nakonec je potřeba zmínit, že v závislosti na orientaci výzkumu mohou být identifikovány i další typy gentrifikace.

Dopady gentrifikace

Proces gentrifikace zasažené lokalitě přináší pozitivní i negativní efekty. Na jednu stranu dochází k rozvoji nebo alespoň stabilizaci upadající oblasti, zvýšení hodnoty nemovitostí, snížení míry nezaměstnanosti nebo zvýšení místních fiskálních příjmů (Atkinson, Bridge, 2004).

Řada odborníků i občanských hnutí nicméně poukazuje na negativní souvislosti s gentrifikací. Klasickým fenoménem je vytlačování původního obyvatelstva, které je následkem zvýšení nákladů na bydlení často v důsledku nárůstu hodnoty nemovitostí v nově reprezentativní a drahé lokalitě (Burjanek, 1997). Se zvýšením cen budov se začíná zvyšovat rozdíl mezi cenou budovy a příjmem, který získává pronajímatel z pronájmu budovy. V důsledku toho pronajímatelé zvyšují ceny nájmu, což vede k neudržitelnosti situace nízkopříjmových nájemníků. Zejména ohrožení jsou senioři, kteří jsou citlivější na změny svého okolí, změny životních nákladů i změny sociálních vazeb, ke kterým následně dochází po odchodu z gentrifikované lokality. Gentrifikace v tomto ohledu vyvolává i společenské konflikty (Chong, 2017).

Postupem času mohou být, poněkud paradoxně, vytlačováni i gentrifikéři z prvotních fází transformace, protože jsou opět nahrazeni obyvateli s vyšším příjmem (Chong, 2017). Skrz tuto super-gentrifikaci se lokality stávají ještě exkluzivnějšími (Halasz, 2018). Ve světě tento proces probíhá zejména v globálních městech jako je Londýn nebo New York (Lees, 2003). Super-gentrifikace také symbolizuje organickou neukončitelnost a víceúrovňový charakter gentrifikace.

Gentrifikace v post-socialistických zemích

Po druhé světové válce došlo ve střední a východní Evropě k výrazným politickým a ekonomickým změnám. Zásadními pro socialistické státy byly záruka levného bydlení, jistota zaměstnání a společenská rovnost. Na přelomu 80. a 90. let došlo ke snížení sociálního zabezpečení a začalo docházet k sociální polarizaci. Sociální nerovnosti získaly svou územní dimenzi; docházelo ke koncentraci chudoby a tím pádem se začaly městské čtvrti výrazně proměňovat, což zapříčinilo tvorbu nových rovin městské segregace (Kovács, 1998). Intraurbánní strukturu socialistických měst ovlivnila tehdejší bytová politika, kdy byl zavedený socialistický bytový systém (Musil, 1992), následkem jsou mimo jiné rozsáhlá a četná panelová sídliště. Současná post-socialistická města kombinují prvky kapitalismu a odkaz socialismu, přičemž je nelze považovat za plně kapitalistická města, protože v nich transformační procesy stále doznívají. S transformací na tržní ekonomiku a demokracii přišel úpadek bytové výstavby a docházelo především k ekonomické restrukturalizaci a následné de-industrializaci. Zároveň se rozběhla intenzivní suburbanizace, města se stala centry dojížděky za prací, za službami a dalšími volnočasovými aktivitami (Kubeš, Kovács, 2020).

K prvním modernizacím vnitřních měst docházelo už v 90. letech, kdy měla na města velký vliv globalizace a komercializace (Kovács, 1994, 1998; Sýkora, 1999a, 1999b). Kubeš a Kovács (2020) zmiňují, že v následujících obdobích docházelo k růstu obnovy vnitřních částí měst. Socialismus paradoxně připravil pro gentrifikaci vhodné podmínky, protože během něj došlo ke znárodnění bytových domů, které byly následně spravovány státními bytovými společnostmi (Kubeš, Kovács, 2020). V těchto bytech ve vnitřních městech žili především nízkopříjmoví obyvatelé.

V prvních fázích nebyly lokality vnitřních měst zvláště atraktivní a zájem o ně byl nízký z důvodu dlouhodobého zanedbávání (Kovács, 1998, Sýkora, 1999a; Musil, 2005). Vnitřní města postižená průmyslem nebyla konkurenceschopná vůči blízkému neznečištěnému okolí měst. Tu nabyla až na konci prvního desetiletí 21. století. Suburbanizace ztratila svou počáteční intenzitu a úpadek v oblastech vnitřních měst se zmírnil (Kubeš, 2015). Také kvůli poptávce po životě v suburbii stouply požadavky na finanční zabezpečení, kterým mladší lidé nedisponují. Mimo to patří mezi jejich preference krátká vzdálenost mezi bydlištěm a místem výkonu práce. Na rozdíl od mnohých monofunkčních suburbií lokality vnitřních měst nabízí širokou škálu nabízených služeb, což vede i k menší potřebě vlastnit automobil (Kubeš, Kovács, 2020). S vlastnictvím automobilu ve vnitřním městě jsou dokonce spojeny spíše problémy, například s parkováním. Výhodou pro lokality, které mají projít gentrifikací, je dobrá dopravní obslužnost. Blízkost kapacitní veřejné dopravy je nespornou výhodou, kterou lze dokumentovat na intenzivně gentrifikovaných oblastech Prahy (Vinohrady, Karlín)

nebo Budapešti (Erzsébetváros). Platí totiž, že gentrifikace je prostorově selektivní proces. Pro průběh gentrifikace neexistuje jeden univerzální (územní) vzorec, jde o zvláště individuální záležitost reflektující dlouhodobé utváření městského klimatu.

Od 90. let vzniklo poměrně velké množství studií se zaměřením na gentrifikaci v post-socialistických městech. Významně je studovaná Budapešť. Transformace ekonomiky a trhu s bydlením toto město výrazně ovlivnilo a došlo k nové prostorové diferenciaci. Koncentrace chudoby dosáhla větší intenzity, vyššího stupně ohrožení tu dosahují Romové. Není bez zajímavosti, že gentrifikaci podporuje i přítomnost vodního prvku (Dunaj), okolo kterého se koncentruje obyvatelstvo vyššího sociálně-ekonomického statusu (Kovács, 1998). V Budapešti byla zjištěna pionýrská, kontrolovaná jemná, novostavbová, lokální a typická gentrifikace. Na příkladu Prahy se o gentrifikaci začalo diskutovat od 90. let Sýkora (1993b). Jednou z prvních gentrifikovaných lokalit byly Vinohrady nebo Dejvice, přičemž byli důležití zahraniční aktéři (Sýkora, 1999a). Dalším zásadním faktorem, který velmi pomohl revitalizačním procesům, byly paradoxně povodně. Tato přírodní katastrofa Českem prošla v roce 2002 a napáchala značné škody včetně lidských obětí. Jednou z nejpostiženějších pražských čtvrtí byl Karlín, který následně prošel mimořádně intenzivní obnovou. V této čtvrti s výbornou dopravní dostupností byly vybudovány nové moderní a exkluzivní bytové a komerční komplexy. V tomto případě lze hovořit o novostavbové gentrifikaci (Kubeš, 2017). Existují však i práce o východoněmeckých městech, kde byla pozorovány všechny typy gentrifikace včetně kontrolované jemné a dokonce i super-gentrifikace (Wiest, Hill, 2004, Levine, 2004, Bernt, 2012, Holm, 2014, Huning, Schuster, 2015).

Plzeň od průmyslové revoluce do současnosti

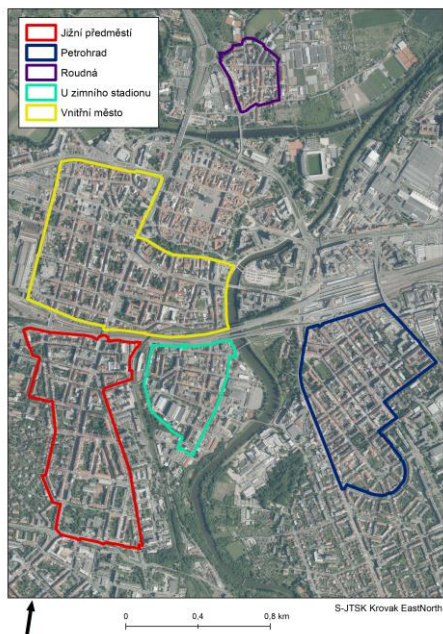
Výstavbu v Plzni velmi výrazně zasáhla industrializace, první významné podniky vznikaly ve 40. letech 19. století. V jejím důsledku vznikaly okolo historického jádra nové čtvrtě, které byly především tvořeny činžovními domy a obývány lidmi střední a dělnické třídy. Vznikala nicméně i honosná obydlí pro movité továrníky a pro další významné osoby z řad bohatších obyvatel Plzně. V 70. letech 19. století bylo na území vnitřního města evidováno 8 616 obyvatel, s 32 % podílem na celkovém počtu obyvatel Plzně. Ve 20. letech 20. století se podíl obyvatel ve vnitřním městě snížil na 9 % (Bělohávek, 1997). V první polovině 20. století také docházelo k prvním revitalizačním akcím, jejichž cílem byly transformace brownfieldů nebo vytváření lokalit městské zeleně, které jsou dodnes významným dědictvím (Bernhardt, Domanický, 2013). Další revitalizační impulsy byly utlumeny 2. světovou válkou a následným odsunem Němců z Plzně, kde tvořili významnou menšinu. Průmyslová produkce však byla i nadále hnacím prvkem populačního rozvoje spolu s bytovou politikou komunistického režimu. Populační růst spojený s výstavbou sídlišť trval do 80. let.

V novém kapitalistickém období docházelo nejprve k odlivu obyvatel vlivem suburbanizace a celkové kvality prostředí průmyslové Plzně. Po roce 2007 nicméně dochází opět k populačním přírůstkům, roli však hraje spíše vnitřní suburbanizace v okrajových lokalitách jako Červený Hrádek, Lhota, Valcha nebo Dolní Vlkyš. Podle dat Útvaru koncepce a rozvoje města Plzně (2016) byly mezi roky 2005–2015 lokality historického jádra a vnitřního města depopulační. Jsou nicméně důkazy o rekonstrukcích zchátralých domů ve vnitřním městě (Skála a kol., 2018) a komercializaci širšího centra Plzně včetně vnitřního města (Bernhardt, Domanický, 2013).

Metodika

Zkoumané územím je oblast vnitřního města Plzně, které dle teoretických východisek má předpoklady pro průběh gentrifikace. V této oblasti bylo vymezeno pět kompaktních území se starší bytovou zástavbou (mapa 1). Nejsou zde panelová sídliště, zahradní města ani průmyslové areály. V těchto lokalitách byl proveden terénní výzkum.

Mapa 1: Vybrané řešené plochy vnitřního města Plzně



Zdroj: vlastní vymezení

Hlavním indikátorem evaluace potenciální gentrifikace byl stupeň modernizace (fyzické obnovy) budov. Další průvodní projevy gentrifikace jako je internacionalizace populace, obnova interiérů bytů a změna sociálně-ekonomického statusu obyvatelstva se pro sledování jevila jako značně problémová z důvodu limitu dat a probíhající pandemie, která ztížila případné dotazníkové šetření. Doprovodně byl sledován stav veřejného prostoru včetně modro-zelené infrastruktury a nabídka dostupných služeb. Nemůžeme tedy skutečně rozlišovat mezi komplexně vnímanou gentrifikací a *stávajícím upgradem* (viz Sýkora, Špačková, 2020).

Stupeň modernizace budov byl odvozen od sestavené klasifikace pro sledování fyzických změn. Inspirací pro toto hodnocení byl především přístup Kubeše (2017). Jeho klasifikace byla nicméně upravena a adaptována pro potřeby této práce. Sledování fyzických změn proběhlo díky „historickému“ Street view z června 2011 spolu s pořízenými fotografiemi z terénního průzkumu (leden 2021). Jednotlivé domy byly zaneseny do map, díky kterým je možné sledovat územní rozložení revitalizace nebo případné koncentrace zanedbaných domů jako možného rizika pro výskyt sociálně vyloučených lokalit. Při řazení budov do typů přihlížíme k převažujícímu charakteru budovy, neboť některé budovy mohou být opraveny pouze částečně nebo mohou mít smíšenou (rezidenční a ne-rezidenční) funkci.

V rámci vyhodnocení fyzické obnovy města bylo na základě klasifikace určeno pět typů, které vyjadřují probíhající modernizaci na území řešené plochy. Jedná se o typy RB, UD1, RN, UN1 a NK. Vlastnosti a podobu těchto i ostatních typů upřesňuje práce Pancové (2021), ve stručnosti níže:

- RB – renovovaný dům: Dům renovovaný mezi lety 2011–2021, nová fasáda, okna, dveře. Zahrnuje i přestavby původních domů (např. přístavba patra),
- UD1 – udržovaný dům, podtyp 1: Domy renovované před rokem 2011 a nadále udržované v dobrém stavu, mohou být honosněji zdobené,
- UD2 – udržovaný dům, podtyp 2: Domy s incidencí vandalismu, zašlou fasádou, staršími okny, patrně delší dobu od hlubší renovace,
- ZB – zanedbaný dům: Značně zanedbané domy s poničenou fasádou, neudržovanými nebo poničenými okny a dveřmi,
- NK – nové kondominium: Nově vystavěná kondominia (viz Harris, 2011) mezi léty 2011 až 2021,
- PR – Domy s probíhající renovací či přestavbou (při terénním průzkumu).

Dále rozlišujeme i nebytové prostory. Jedná se zejména o budovy s převažující administrativní funkcí, školní zařízení, nemocnice, sportovní zařízení, obchodní domy a další. Charakteristika jednotlivých typů nebytových budov je obdobná jako u charakteristiky jednotlivých typů domů:

- RN – renovovaná či prestavěná nebytová budova,
- UN1 – udržovaná nebytová budova, podtyp 1,
- UN2 – udržovaná nebytová budova, podtyp 2,
- ZN – zanedbaná nebytová budova.

V souvislosti s fyzickou strukturou bylo celkem zhodnoceno 2 140 budov ve vymezených plochách na území města Plzně. Ke tvorbě map byly využity mapové podklady v podobě ortofotomap a katastrálních map z webového portálu ČÚZK (2021a, 2021b).

Tímto způsobem mohou být zachyceny lokality ohnisek modernizace a možného sociálního vyloučení. Vytvářené mapy vycházejí z dat popisujících jednotlivé typy modernizace na území řešených ploch. K zobrazení těchto ohnisek byla využita interpolační metoda IDW. Hodnoty neznámých buněk jsou určovány pomocí lineárně váženého souboru bodů o známých hodnotách. V tomto souboru bodů je váha funkce inverzní vzdálenosti. To znamená, že se zvětšující se vzdáleností určitého bodu od zjišťované buňky bude vliv tohoto bodu na její hodnotu klesat. Naopak, čím blíže bude bod k buňce, tím vyšší vliv bude mít na její hodnotu (ESRI, 2021). Pro použití této metody v softwaru ArcMap 10.5.1 bylo nejprve potřeba konvertovat jednotlivé polygony na body a následně jednotlivým typům (dle klasifikace fyzického stavu) přiřadit číselnou hodnotu.

Při hodnocení ohnisek modernizace byla prvkům modernizačních typů (RB, UD1, UN1, NK) přiřazena hodnota ,2'. Všem ostatním typům byla v rámci této mapy přiřazena hodnota ,-2'. Při hodnocení ohnisek potenciálního sociálního vyloučení byla obdobným způsobem k prvkům zanedbaných typů (ZB, ZN) přiřazena hodnota ,2', prvkům ostatních typů hodnota ,-2'.

Výsledky terénního průzkumu

Ve všech pěti územích pozorujeme mísení typů budov (viz mapa 2). Podobná prostorová nevyhraněnost je pro provinční gentrifikaci typická (Bridge, 2003, Kubeš, 2017). Mírně zvýšené koncentrace modernizačních typů se nicméně objevují například v Jižním předměstí podél Klatovské třídy.

V kontrastu k tomuto dochází i k minoritním koncentracím zanedbaných typů například v centrální části Vnitřního města v lokalitě U Práce, která obecně není obyvateli vnímána příliš kladně například kvůli relativně vyšší kriminalitě. Podobné rozsáhlejší lokality jsou i ostatních území, například v Petrohradě, kde horší stav budov doplňují hery a bary, které jistě nejsou znakem gentrifikace. Kontrast tvoří Roudná, která byla původně sídlem městské chudiny a dělnické třídy, byly zde špatné hygienické podmínky a poměrně vysoká úmrtnost (Bělohávek, 1997). Významným změnám v Roudné pomohly paradoxně i povodně v roce 2002, které odstartovaly renovaci či přestavbu domů, blízkost

historického centra pak z Roudné dělá cennou lokalitu i pro nové urbanistické projekty. U zanedbaných typů častěji pozorujeme vandalismus.

Veřejný prostor ve správě města je povětšinou dlouhodobě udržovaný, nedávné obnovy se dočkaly některé ulice Jižního předměstí. Napříč všemi lokalitami nejsou patrné velké rozdíly. V kontextu vybavenosti veřejného prostoru není bez zajímavosti, že ve všech územích jsme zmapovali pouze 4 dětská hřiště.

Ani v přítomnosti modro-zelené infrastruktury nejsou příliš velké rozdíly v lokalizaci. Zeleň se nachází především ve vnitroblocích, případně v ulicích. Parků je málo. Větší vodní prvky v blízkosti řešených ploch jsou především řeky Radbuza a Mže, kolem kterých jsou vybudovány promenády se zelení.

V oblastech vnitřního města jsou dostupné běžné služby. Ve Vnitřním městě se více koncentrují školy a úřady, u Jižního předměstí pak zdravotnická zařízení (v blízkosti další dvě nemocnice). Je dostupná řada menších obchodů, v těsné blízkosti Vnitřního města a Roudné jsou i větší obchodní centra. Další služby zastupují advokátní kanceláře, zákaznická centra nebo pobočky bank. Vyšší míru komercializace pozorujeme na severu Vnitřního města. V Roudné je poměrně vysoká koncentrace ubytovacích zařízení.

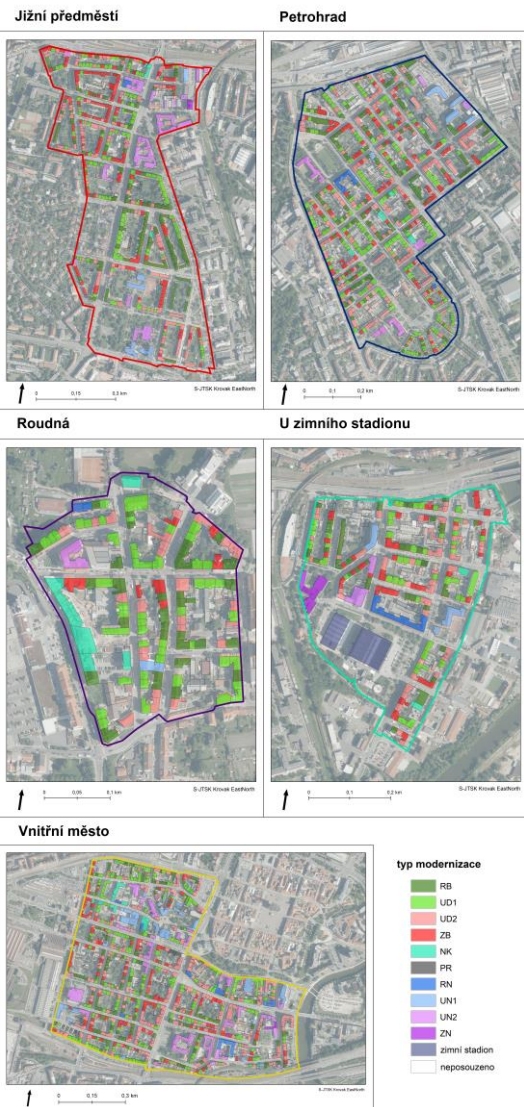
V Plzni se nachází jen málo „hipsterských“ zařízení, která jsou typická pro gentrifikované oblasti, což je dáno nízkou kosmopolitou ve městě, nižší kupní silou než ve větších městech nebo fázovým zpožděním „difuze“ z hierarchicky vyšších sídel. Na druhou stranu blízko lokality U zimního stadionu se nachází kreativní zóna DEPO2015, která je jedinečným místem potenciální seberealizace proaktivních a kreativních jedinců.

Z celkového pohledu v řešených plochách dle tab. 1 převažují udržované domy. U Jižního předměstí je značný počet i zanedbaných domů, které se převážně koncentrují v severozápadní části vymezeného území. Tyto domy jsou ve většině případů ve špatném stavu a celkové prostředí není zcela příznivé. U ostatních ploch se zanedbané domy mísí s těmi renovovanými a udržovanými, nedochází k jasné koncentraci regeneračních aktivit do jedné ze čtvrtí. Panelové a cihlové bytové domy se nachází zejména na Jižním předměstí, kdy značná část z nich je v zanedbaném stavu, ale v jižní části tohoto sledovaného území se vyskytují udržované či renovované panelové domy.

Co se týče služeb v jižní části Vnitřního města, tak nabídku tvoří především večerky, nonstop bary a restaurační zařízení typu hospod. V jeho severní části se vyskytují nově postavené bytové domy a struktura poskytovaných služeb je více pestrá. V tomto případě ji tvoří různá bistra, stylové restaurace nebo obchody s fitness potřebami. Podobně je tomu i na Roudné, kde se nachází zubní ordinace, kadeřnictví a možnost ubytování. Na Roudné se dále nachází restaurace, květinářství, obchody se sportovním zaměřením a mimo jiné i základní škola. U Jižního předměstí se služby koncentrují podél Klatovské třídy. Na západní straně se opět nachází večerky, či různé zapadlé bary. Na území Petrohradu se služby také

koncentrujú podél hlavních ulic, jako je Slovanská a Koterovská a obdobné je to i U zimního stadionu.

Mapa 2: Typy budov v oblasti vnitřního města Plzně



Zdroj: vlastní zpracování

Tab. 1: Počty a podíly hodnotených domů na území řešených ploch

Typ	Řešené plochy									
	Vnitřní město		Jižní předměstí		Petrohrad		U zimního stadionu		Roudná	
	abs.	v %	abs.	v %	abs.	v %	abs.	v %	abs.	v %
RB	131	17,4	97	20,9	131	21,2	39	21,3	33	26,4
UD1	191	25,4	109	23,5	195	31,6	47	25,7	49	39,2
UD2	228	30,4	108	23,2	167	27,0	45	24,6	25	20,0
ZB	114	15,2	120	25,9	102	16,5	42	23,0	9	7,2
NK	8	1,1	4	0,9	4	0,7	2	1,1	5	4,0
PR	3	0,4	0	0,0	1	0,2	0	0,0	0	0,0
RN	7	0,9	1	0,2	4	0,7	2	1,1	2	1,6
UN1	26	3,5	5	1,1	5	0,8	3	1,6	1	0,8
UN2	40	5,3	19	4,1	8	1,3	2	1,1	1	0,8
ZN	3	0,4	1	0,2	0	0,0	1	0,5	0	0,0
celkem	751	100,0	464	100,0	617	100,0	183	100,0	125	100,0
z toho modernizace*	363	48,3	216	46,6	339	54,9	93	50,8	90	72,0
z toho zanedbání **	117	15,6	121	26,1	102	16,5	43	23,5	9	7,2

* počet a kumulativní podíl [%] zastoupení modernizačních typů (RB, UD1, RN, UN1, NK) na celkovém počtu hodnotených budov.

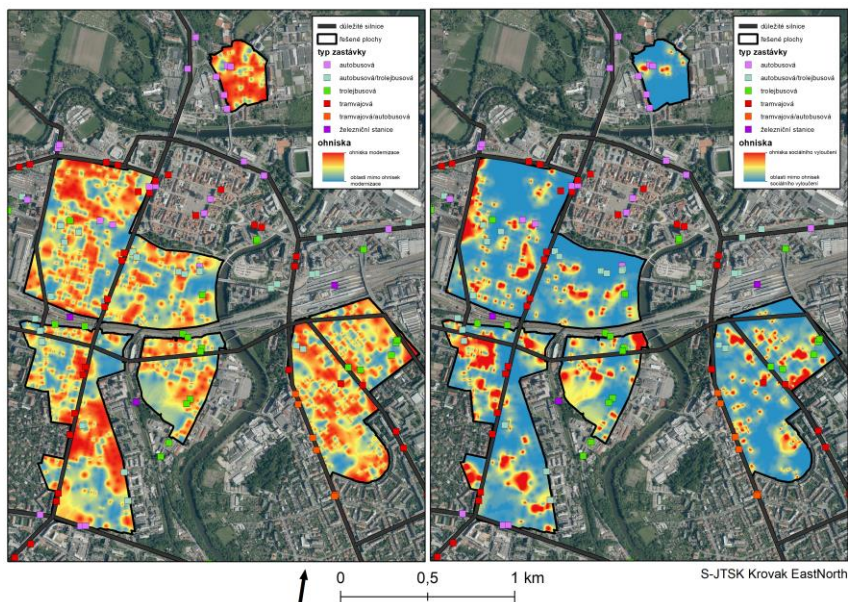
** počet a kumulativní podíl [%] zanedbaných typů (ZB, ZN) na celkovém počtu hodnotených budov

Zdroj: vlastní zpracování

Ve všech územích tvoří významný podíl zejména kategorie RB, MB a NB (viz tab. 1). Nejvyšší podíly nemodernizačních typů MB2 a MN2 je ve Vnitřním městě, které je zároveň typické větším množstvím komerčních a veřejných budov v jeho severní části, počet nebytových budov je nejvyšší ze všech území. Na Jižním předměstí je nejvyšší podíl zanedbaných typů (NB, NN). Jižní předměstí je také typické největším kontrastem mezi podílem modernizačních a zanedbaných typů budov, zatímco ostatní území jsou méně diferencovaná. Podíl modernizačních typů v Roudné je v kontextu Plzně vysoký. Také podíl nových kondominií je neobvyklý. Svou roli hraje klidnější charakter místa současně s blízkostí historického jádra Plzně, ale také nutné regenerační procesy po ničivých povodních v roce 2002 a dostupnost služeb včetně maloobchodu a pohostinství. Roudnou jako jediné z území více ovlivňuje i modro-zelená infrastruktura (řeka Mže a okolí), u níž navíc nejsou pozůstatky průmyslové výroby. Zároveň je ale nutné pamatovat, že zkoumané oblasti nejsou stejně velké, což může vést k dílčím zkresením.

Agregované údaje k typologii budov jsme použili pro syntetickou evaluaci regenerovaných lokalit s potenciálem pro gentrifikaci a zanedbaných lokalit s potenciálem pro sociální vyloučení. Do těchto map (mapa 3) byly zasazeny i zastávky MHD a silnice.

Mapa 3: Ohniska modernizace a potenciálního sociálního vyloučení v řešených plochách na území města Plzně



Zdroj: vlastní zpracování

Významnější ohniska modernizace se nejvíce objevují v oblasti Roudné, v severní části Vnitřního města a ve střední části Jižního předměstí. Na území Petrohradu jsou modernizační typy spíše rozptýlené a tvoří menší ohniska. Obdobně je tomu i u ziminého stadionu. Menší ohniska se nachází podél hlavní železniční trati, podél pásem městské zeleně nebo u míst zvýšené koncentrace služeb.

V souvislosti těchto hotspotů s dostupností zastávek MHD a silnicemi je vhodné zmínit, že ohniska v severní části Vnitřního města se nachází v blízkosti tramvajových a autobusových zastávek, a díky tomu je tak zajištěna dobrá dopravní dostupnost do centra a jiných lokalit. Blízko tohoto ohniska se nachází i obchodní centrum Plaza. Na druhou stranu některé lokality jsou méně obslouženy

MHD, což ale v případě Roudné může odpovídat poptávce vzhledem k preferenci klidného prostředí a docházkové vzdálenosti všech důležitých míst. V tomto případě se zde nachází jen několik autobusových zastávek.

Druhé mapové pole znázorňuje ohniska potenciálního sociálního vyloučení. Tyto hotspots vytváří zanedbané typy (NB, NN). Výrazná ohniska se nachází v oblasti západní hranice Vnitřního města poblíž autobusového nádraží, v severozápadní části Jižního předměstí poblíž stejnojmenné vlakové stanice nebo v blízkosti tramvajové zastávky U Práce, kde se kříží dvě důležité městské třídy a kde se shlukuje problémové obyvatelstvo složené často ze zahraničních agenturních pracovníků, kteří pracují v průmyslových zónách na okrajích města.

Dále pozorujeme několik menších ohnisek v severní části Petrohradu, v centrální a severovýchodní části U zimního stadionu a šrapnelovitě v Jižním předměstí a Vnitřním městě.

Jižní předměstí zahrnuje nejnižší podíl modernizačních typů (46,55 %) ze všech sledovaných ploch a zároveň nejvyšší podíl zanedbaných typů (26,08 %). Naopak na Roudné se zanedbaná zástavba vyskytuje pouze v nepatrném množství (7,2 %), protože většinu území zaujímají typy vykazující modernizaci (72 %).

Závěr

Tento příspěvek přináší případovou studii mapování potenciálu provinční gentrifikace. Ta má v Plzni určité předpoklady pro průběh, které sestávají z průmyslové urbanistické historie a současné rezidenční atraktivity. Ačkoli s použitými metodami nemůžeme gentrifikaci mapovat komplexně včetně sociální obměny, můžeme jí přisuzovat určitý potenciál založený na fyzické obnově exteriéru bytového fondu, stavu veřejného prostoru a charakteru a dostupnosti služeb.

Můžeme konstatovat, že průběh regenerace je v Plzni značně fragmentovaný a probíhá v různých intenzitách ve všech zkoumaných územích, nejintenzivněji však v Roudné, kde působí více faktorů zároveň. Není patrný ani žádný prostorový gradient, který by zohledňoval blízkost jádra města, dostupnost vodních ploch nebo zeleně nebo blízkost zastávek MHD či modro-zelené infrastruktury (která je ve studovaných lokalitách zastoupena hlavně v mikro-lokalitách), byť v některých případech mohou působit jako výhoda.

Lze předpokládat expanzi hotspotů modernizace města s nízkým potenciálem pro super-gentrifikaci a s určitým rizikem prohlubování kontrastů mezi gentrifikovanými oblastmi a místy sociálního vyloučení.

Literatura

ATKINSON, R. – BRIDGE, G. 2005. *Gentrification in a Global Context*. London: Routledge, 2004. 320 p. ISBN 0-415-32950-7.

- AUTOR, D. – PALMER, C. P. – PATHAK, P. 2017. *Does gentrification reduce crime?* [online]. London: VOX^{EU}, 2017. [cit. 2.4.2021] Dostupné na internetu: <<https://voxeu.org/article/does-gentrification-reduce-crime>>
- BĚLOHLÁVEK, M. 1997. *Plzeňská předměstí*. Plzeň: NAVA, 1997. 134 s.
- BERNHARDT, T. – DOMANICKÝ, P. 2013. *Plzeň: Průvodce architekturou města od počátku 19. století do současnosti*. Plzeň: NAVA, 2013. 336 s.
- BERNT, M. 2012. The ‘double movements’ of neighbourhood change: Gentrification and public policy in Harlem and Prenzlauer Berg. In *Urban Studies*. ISSN 0042-0980, 2012, vol. 49, no. 14, pp. 3045-3062.
- BLASIUS, J. – FRIEDRICH, J. – RÜHL, H. 2015. Pioneers and gentrifiers in the process of gentrification. In *International Journal of Housing Policy*. ISSN 1949-1247, 2015, vol. 16, no. 1, pp. 50–69.
- BRIDGE, G. 2003. Time-Space Trajectories in Provincial Gentrification. In *Urban Studies*. ISSN 0042-0980, 2003, vol. 40, no. 12, pp. 2545-2556.
- BURJANEK, A. 1997. Segregace. In *Sociologický časopis*. ISSN 0038-0288, 1997, roč. 33, č. 4, s. 423-434.
- CAMERON, S. 2003. Gentrification, Housing Redifferentiation and Urban Regeneration: “Going for Growth” in Newcastle upon Tyne. In *Urban Studies*. ISSN 0042-0980, 2003, vol. 40, no. 12, pp. 2367–2382.
- CHONG, E. 2017. *Examining the Negative Impacts of Gentrification*. [online]. Washington DC: GJLPL Online, 2017. [cit. 3.5.2021]. Dostupné na internetu: <<https://www.law.georgetown.edu/poverty-journal/blog/examining-the-negative-impacts-of-gentrification/>>
- ČÚŽK, 2021a. *Katastrální mapy*. [online]. Praha: Český úřad zeměměřický a katastrální, 2021. [cit. 4.5.2021]. Dostupné na internetu: <[https://geoportal.cuzk.cz/\(S\(z11snylv211wekjke1foa1ta\)\)/Default.aspx?mode=TextMeta&side=katastr_map&text=mapa.katastralni_uvod](https://geoportal.cuzk.cz/(S(z11snylv211wekjke1foa1ta))/Default.aspx?mode=TextMeta&side=katastr_map&text=mapa.katastralni_uvod)>
- ČÚŽK, 2021b. *Prohlížečí služby – WMS: Ortofoto*. [online]. Praha: Český úřad zeměměřický a katastrální, 2021. [cit. 4.5.2021]. Dostupné na internetu: <[https://geoportal.cuzk.cz/\(S\(bgpqg4wy44vxliy4ctzm4lcx\)\)/Default.aspx?menu=3121&mode=TextMeta&side=wms.verejne&metadataID=CZ-CUZK-WMS-ORTOFOTO-P&metadataXSL=metadata.sluzba](https://geoportal.cuzk.cz/(S(bgpqg4wy44vxliy4ctzm4lcx))/Default.aspx?menu=3121&mode=TextMeta&side=wms.verejne&metadataID=CZ-CUZK-WMS-ORTOFOTO-P&metadataXSL=metadata.sluzba)>
- DAVIDSON, M. – LEES, L. 2005. New-build ‘gentrification’ and London’s riverside renaissance. In *Environment and Planning A: Economy and Space*. ISSN 1472-3409, 2005, vol. 37, no. 7, pp. 1165-1190.
- DEELY, J. – HYNES, S. – BARQUÍN, J. – BURGESS, D. – FINNEY, G. – SILIÓ, A. – ÁLVAREZ-MARTÍNEZ, J. M. – BAILLY, D. – BALLÉ-BÉGANTON, J. 2020. Barrier identification framework for the implementation of blue and green infrastructures. *Land Use Policy*. ISSN 0264-8377, 2020, vol. 99, article number 105108.
- ESRI, 2021. *Raster Interpolation toolset concepts: How IDW works*. [online]. West

- Redlands: Esri, 2021. [cit. 3.5.2021]. Dostupné na internete: <<https://desktop.arcgis.com/en/arcmap/10.3/tools/3d-analyst-toolbox/how-idw-works.htm>>
- GLASS, R. 1964. *Introduction to London: aspects of change*. London: Centre for Urban Studies and MacGibbon & Kee, 1964. 342 p.
- HAASE, A. – GROSSMANN, K. – STEINFÜHRER, A. 2012. Transitory urbanites: New actors of residential change in Polish and Czech inner cities. In *Cities*. ISSN 0264-2751, 2012, vol. 29, no. 5, pp. 318-326.
- HALASZ, J. R. 2018. The super-gentrification of Park Slope, Brooklyn. In *Urban Geography*. ISSN 0272-3638, 2018, vol. 39, no. 9, pp. 1366-1390.
- HARRIS, D. C. 2011. Condominium and the City: The Rise of Property in Vancouver. In *Law & Social Inquiry*. ISSN 1747-4469, 2011, vol. 36, no. 3, pp. 694-726.
- HOLM, A. 2014. Berlin's gentrification mainstream. In *The Berlin reader: A compendium on urban change and activism*. Berlin: Transcript Publishing, 2014. ISBN 9783837624786, 2014, pp. 173-189.
- HUNING, S. – SCHUSTER, N. 2015. 'Social mixing' or 'gentrification'? Contradictory perspectives on urban change in the Berlin District of Neukölln. In *International Journal of Urban and Regional Research*. ISSN 1468-2427, 2015, vol. 39, no. 4, pp. 738-755.
- HYRA, D. 2016. Commentary: Causes and Consequences of Gentrification and the Future of Equitable Development Policy. In *Cityscape*. ISSN 1936-007X, 2016, vol. 18, no. 3, pp. 169-178.
- JACKSON, B. G. 1984. *Social worlds in transition: Neighborhood change in Grandview-Woodland*. Vancouver: University of British Columbia, 1984. 315 p.
- JACKSON, P. 1985. Neighborhood change in New York: The loft conversion process. In *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*. ISSN 1467-9663, 1985, vol. 76, no. 3, pp. 202-215.
- KARSTEN, L. 2003. Family Gentrifiers: Challenging the City as a Place Simultaneously to Build a Career and to Raise Children. In *Urban Studies*. ISSN 0042-0980, 2003, vol. 40, no. 12, pp. 2573-2584.
- KOPP, J. – PREIS, J. 2019. The potential implementation of stormwater retention ponds into the blue-green infrastructure of the suburban landscape of Pilsen, Czechia. In *Applied Ecology and Environmental Research*. ISSN 1589-1623, 2019, vol. 17, no 6, pp. 15055-15072.
- KOVÁCS, Z. 1994. A city at the crossroads: Social and economic transformation in Budapest. In *Urban Studies*. ISSN 0042-0980, 1994, vol. 31, no. 7, pp. 1081-1096.
- KOVÁCS, Z. 1998. Ghettoization or gentrification? Post-socialist scenarios for Budapest. In *Netherlands Journal of Housing and the Built Environment*. ISSN 1383-2336, 1998, vol. 13, no. 1, pp. 63-81.

- KUBEŠ, J. 2015. Analysis of regulation of residential suburbanisation in hinterland of post-socialist 'one hundred thousands' city of České Budějovice. In *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*. ISSN 2083-8298, 2015, vol. 27, no. 27, pp. 109–131.
- KUBEŠ, J. 2017. Gentrifikace a fyzická modernizace vnitroměstských čtvrtí Českých Budějovic. In *Geographia Cassoviensis*. ISSN 2454-0005, 2017, roč. 11, č. 2, s. 137-152.
- KUBEŠ, J. – KOVÁCS, Z. 2020. The kaleidoscope of gentrification in post-socialist cities. In *Urban Studies*. ISSN 0042-0980, 2020, vol. 57, no. 13, pp. 2591-2611.
- LAMBERT, C. – BODDY, M. 2002. *Transforming the City: Post-recession Gentrification and re-urbanisation*. Bristol: Centre for Neighbourhood Research CP6, University of West England, 2002. 58 p.
- LEES, L. 2003. Super-gentrification: The Case of Brooklyn Heights, New York City. In *Urban Studies*, ISSN 0042-0980, 2003, vol. 40, no. 12, pp. 2487-2509.
- LEES, L. – SLATER, T. – WYLY, E. 2013. *Gentrification*. New York: Routledge, 2013. 339 p. ISBN 978-04-15950-37-4.
- LEVINE, M. A. 2004. Government policy, the social state, and gentrification: the case of Prenzlauer Berg (Berlin), Germany. In *Journal of Urban Affairs*. ISSN 1467-9906, 2004, vol. 26, no. 1, pp. 89-108.
- LEY, D. 1986. Alternative Explanations for Inner-City Gentrification: A Canadian Assessment. In *Annals of the Association of American Geographers*. ISSN 2469-4460, 1986, vol. 76, no. 4, pp. 521-535.
- LEY, D. 1996. *The new middle classes and the remaking of the central city*. Oxford: Oxford University Press, 1996. 383 p. ISBN 978-01-98232-92-6.
- LIPTON, S. G. 1977. Evidence of Central City Revival. In *Journal of the American Institute of Planners*. ISSN 1939-0130, 1977, vol. 43, no. 2, pp. 136-147.
- MUSIL, J. 1992. Změny městských systémů v postkomunistických společnostech střední Evropy. In *Sociologický časopis*. ISSN 0038-0288, 1992, roč. 28, č. 4, s. 451-462.
- MUSIL, J. 2005. City development in central and Eastern Europe before 1990: Historical context and socialist legacies. In *Transformation of cities in Central and Eastern Europe: Towards Globalization*. Tokyo: United Nations University Press. ISBN 9280811053, 2005, pp. 22-43.
- PANCOVÁ, A. 2021. *Gentrifikace v Plzni: příčiny, průběh, důsledky*. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 2021. 73 s.
- PASTAK, I. – KINDSIKO, E. – TAMMARU, T. – KLEINHANS, R. – VAN HAM, M. 2019. Commercial Gentrification in Post-Industrial Neighbourhoods: A Dynamic View from an Entrepreneur's Perspective. In *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*. ISSN 1467-9663, 2019, vol. 110, no. 5, pp. 588-604.

- POBRIC, A. – ROBINSON, G. M. 2019. Recent urban development and gentrification in post-Dayton Sarajevo, Bosnia and Herzegovina. In *Cities*. ISSN 0264-2751, 2019, vol. 89, pp. 281-295.
- RÉRAT, P. 2012. Gentrifiers and their choice of housing: characteristics of the households living in new developments in Swiss cities. In *Environment and Planning A: Economy and Space*. ISSN 1472-3409, 2012, vol. 44, no. 1, pp. 221-236.
- SKÁLA, A. (ed.). 2018. *Dějiny města Plzně 3: 1918-1990*. Plzeň: Město Plzeň, 2018. 1169 s. ISBN 978-80-87911-07-5.
- SMITH, D. P. – HOLT, L. 2007. Studentification and ‘Apprentice’ Gentrifiers within Britain’s Provincial Towns and Cities: Extending the Meaning of Gentrification. *Environment and Planning A: Economy and Space*. ISSN 1472-3409, 2007, vol. 39, no. 1, pp. 142-161.
- SMITH, N. 1979. Toward a Theory of Gentrification A Back to the City Movement by Capital, not People. In *Journal of the American Planning Association*. ISSN 1939-0130, 1979, vol. 45, no. 4, pp. 538-548.
- SMITH, N. 1996. *The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City*. Milton Park: Routledge, 1996. 288 p. ISBN 978-04-15132-55-8.
- SMITH, N. 2002. New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy. In *Antipode*. ISSN 1467-8330, 2002, vol. 34, no. 3, 427-450.
- STANDL, H. – KRUPICKAITE, D. 2004. Gentrification in Vilnius (Lithuania): the example of Užupis. In *Europa Regional*. ISSN 0943-7142, 2004, vol. 12, no. 1, pp. 42-51.
- SÝKORA, J. – ŠPAČKOVÁ P. 2020. Neighbourhood at the crossroads: differentiation in residential change and gentrification in a post-socialist inner-city neighbourhood. In *Housing Studies*. ISSN 1466-1810, pp. 1-27. (in press)
- SÝKORA, L. 1993a. Gentrifikace: mění se tvář vnitřních měst. In *Teoretické přístupy a vybrané problémy v současné geografii*. Praha: Univerzita Karlova, 1993. s. 110-119.
- SÝKORA, L. 1993b. City in transition: the role of rent gaps in Prague’s revitalization. In *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*. ISSN 1467-9663, 1993, vol. 84, no. 4, pp. 281-293.
- SÝKORA, L. 1999a. Changes in the internal spatial structure of post-communist Prague. In *GeoJournal*. ISSN 1572-9893, 1999, vol. 49, no. 1, pp. 79-89.
- SÝKORA, L. 1999b. Processes of socio-spatial differentiation in post-communist Prague. In *Housing Studies*. ISSN 1466-1810, 1999, vol. 14, no. 5, pp. 679-701.
- TALLON, A. 2010. Housing led regeneration and gentrification. In *Urban Regeneration in the UK*. Abingdon Oxon: Routledge, 2010. ISBN 9781138492523, pp. 196-221.
- ÚTVAR KONCEPCE A ROZVOJE MĚSTA PLZNĚ, 2016. *Vývoj počtu obyvatel v centrální oblasti Plzně*. [online]. Plzeň: Útvar koncepce a rozvoje města

- Plzeň, 2016. [cit. 4.5.2021]. Dostupné na internetu: <<https://ukr.plzen.eu/obcanska-vybavenost/obyvatelstvo/obyvatelstvo-a-bydleni-analyzy/obyvatelstvo-a-bydleni-analyzy.aspx>>
- WIEST, K. – HILL, A. 2004. Sanfte Gentrifizierung, Studentifizierung und Inseln ethnischer Konzentration in ostdeutschen Innenstadtrandgebieten? In *Raumforschung Und Raumordnung*. ISSN 1869-4179, 2004, vol. 62, no. 6, pp. 361-374.
- ZHANG, J. – MA, Z. – LI, D. – LIU, W. – TONG, Y. – LI, C. 2020. Young Pioneers, Vitality, and Commercial Gentrification in Mudan Street, Changchun, China. In *Sustainability*. ISSN 2071-1050, 2020, vol. 12, no. 8, article number 3113.

PROVINCIAL GENTRIFICATION IN THE POST-SOCIALIST CITY: THE CASE OF PILSEN

Summary

This paper deals with gentrification in the city of Pilsen (Plzeň). In the theoretical framework, we provide an overview of evolvement of the research field. First, gentrification itself is described as a process or urban regeneration, which contains revitalization of houses both from the outside and inside as well as public space renewal and changes in the structure of services in the locality. Gentrification is predominantly tied with inner cities; in case of post-socialist cities those are zones of multilevel buildings between the historical core and housing estates built in socialist era. Those localities are often former spaces of working-class' residence. In the West, there have been more factors affecting the first waves of gentrification such as oil crisis in 1973. In the post-socialist Europe, the changes came with the social, institutional, and urban transformations after 1989. The inner cities were quickly commercialized. Especially, neighbourhoods of an advantageous transport accessibility to the centre became very attractive. Thus, rents raised and the population exchange begun. In the case of Czechia, there is one further significant factor which allowed further gentrification. In 2002, many cities were flooded and some neighbourhoods needed to be regenerated or rebuilt.

We have followed the potential gentrification in five inner city localities (Inner city, Jizni predmesti, Petrohrad, Roudna, and At the ice arena). A total of 2,140 buildings were monitored. More precisely, we focused on their condition including the state of façade, windows, doors, traces of vandalism etc. Due to the pandemic we were limited in collecting data by questionnaires on the social state of local inhabitants. Thus, we only analyse the physical regeneration of inner city, which, however, shall correlate with the gentrification understood as a complex phenomenon. We classified buildings into 10 types of which 5 stand for

modernization (regeneration). The field research was conducted as well as historical images from 2011 Street view were analysed. The IDW method helped to show some pockets of modernization – or potential social exclusion due to bad conditions in the locality. We have also monitored the state of blue-green infrastructure and provided services.

We have found a rather shattered spatial pattern of gentrification in Pilsen. However, there are certain places of significant concentration of regenerated buildings surrounded by specific services and recreational areas containing the blue-green infrastructure. The prime locality of potential gentrification in Pilsen is Roudna neighbourhood, a rather peaceful locality within walking distance to the historical core of the city.

Bc. Adéla Pancová

Fakulta ekonomická
Západočeská univerzita v Plzni
Univerzitní 22, Plzeň, Česká republika
E-mail: pancovaa@students.zcu.cz

Mgr. Martin Kebza

Fakulta ekonomická
Západočeská univerzita v Plzni
Univerzitní 22, Plzeň, Česká republika
E-mail: kebza@kge.zcu.cz

Názov: **GEOGRAFICKÉ INFORMÁCIE**
Title: **GEOGRAPHICAL INFORMATION**

Časopis Katedry geografie a regionálneho rozvoja FPV UKF v Nitre
Journal of the Department of Geography and Regional Development FNS CPU in Nitra

Ročník / Volume: 25 Číslo / Issue: 1 Rok / Year: 2021

Vydavateľ: Univerzita Konštantína Filozofa v Nitre
Publisher: Constantine the Philosopher University in Nitra

Hlavný redaktor / Editor-in-Chief: Prof. PaedDr. PhDr. RNDr. Martin Boltížiar, PhD.

Výkonný redaktor / Executive editor: Doc. RNDr. Alfred Krogmann, PhD.

Výkonný redaktor / Executive editor: Doc. RNDr. Matej Vojtek, PhD.

Medzinárodná redakčná rada / International editorial board:

Doc. RNDr. Eduard Hofmann, CSc.
(Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity, Brno)

Prof. PhDr. Petr Chalupa, CSc.
(Vysoká škola polytechnická Jihlava)

Doc. RNDr. Milan Jeřábek, Ph.D.
(Přírodovědecká fakulta Masarykovy univerzity, Brno)

Prof. RNDr. Jaromír Kolečka, CSc.
(Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity, Brno)

RNDr. Hilda Kramáreková, PhD.
(Fakulta prírodných vied Univerzity Konštantína Filozofa v Nitre)

RNDr. Jana Némethová, PhD.
(Fakulta prírodných vied Univerzity Konštantína Filozofa v Nitre)

Prof. RNDr. František Petrovič, PhD.
(Fakulta prírodných vied Univerzity Konštantína Filozofa v Nitre)

Doc. RNDr. Dagmar Popjaková, PhD.
(Fakulta prírodných vied Univerzity Mateja Bela, Banská Bystrica)

Doc. PhDr. Mgr. Hana Svatoňová, Ph.D.
(Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity, Brno)

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
(Přírodovědecká fakulta Univerzity Palackého v Olomouci)

Dátum vydania / Date of publishing: jún / June 2021

Periodicita vydávania / Publication periodicity: 2x ročne / half-yearly

Počet strán / Pages: 88

Počet výtlačkov / Number of copies: 100

© 2021 Univerzita Konštantína Filozofa v Nitre

ISSN 1337-9453