

22. 1983 Anthropogene destruktive Prozesse in der Hochgebirge der Westkarpaten. Kongres Nemeckej pedologickej spoločnosti. Trier.
23. 1984 Landscape Potential. 25. Medzinárodný geografický kongres. Paríž.

Okrem uvedených prác publikoval celý rad správ, recenzí a populárno-vedeckých článkov v Geografickom časopise, Lidé a země, Naše vede, Novom slove, Pyramíde, Technických novinách, Krásach Slovenska atď.

## GEOGRAFICKÝ ČASOPIS

ROČNÍK 37

1985

ČISLO 2-3

MICHAL LUKNIŠ<sup>1</sup>

### REGIONÁLNE ČLENENIE SLOVENSKEJ SOCIALISTICKEJ REPUBLIKY Z HĽADISKA JEJ RACIONÁLNEHO ROZVOJA

Michal Lukniš: A Regional Division of the Slovak Socialist Republic from the Viewpoint of Its Rational Development. Geogr. Čas., 37, 1985, 2-3; 2 maps, 2 graphs, 4 figs, 1 table, 18 refs.

In the contribution the territory of the Slovak Socialist Republic (SSR) is divided into regions according to both the functional-typological and the nodal approach. The distribution of core spaces with high primary (natural) potential for economic utilization served as criterion for the delimitation of functional-typological regions. These core spaces should provide possibilities for interior, interregional and statewide communicational interconnections. Four regions have been set up in this way. According to the ration of immigrants to both Bratislava and Košice boundaries of two nodal regions of the SSR have been assigned. The regions have been valued from the viewpoint of their both primary and secondary (technical) potentials. The loads of the primary potential by the secondary one as deviated from the average of the SSR have been found. Possibilities of a proportional development of the regions are proposed on this basis.

1. Cieľ práce. V príspevku sa pokúsime podeliť územie Slovenska na regióny na báze rozloženia fažiskových priestorov jeho primárneho (prírodného) potenciálu pre využitie. Pomocou hodnotenia ich sekundárneho (technického) potenciálu chceme poukázať na existujúce disproporcie medzi ich primárnym a sekundárnym potenciálom pre využitie a na význam aktivizácie nevytiazených regiónov z hľadiska potrieb harmonického socioekonomickeho rozvoja SSR a československého štátneho organizmu.

Z doterajších regionalizácií SSR spomienieme Hromádkovo delenie na Podunajsko, Strážovsko, Tatransko, Poľansko a Východné Slovensko (1938). V novších geografických príručkách uvádzané členenie podľa administratívnych jednotiek nie je geografické.

2. Zásady pre vyčlenenie regiónov. Členenie SSR na regióny, ktoré by vyhovovalo potrebám harmonického rozvoja osídlenia a hospodárskeho využívania ich zdrojov v súlade s ich primárnym (prírodným) potenciálom, treba opierať o určenie jeho jadrových priestorov. Tieto priestory majú mať primárne, prírodou dané predpoklady pre väčšiu koncentráciu rozhodujúcich ekonomických aktivít, obyvateľstva a pre rozvoj mestských centier nad 100 000

<sup>1</sup> Prof. RNDr. M. Lukniš, DrSc., ul. Ladislava Szántóa 8, 841 03 Bratislava, ČSSR.

obyvateľov. Jedným z dôležitých atribútov jadrových priestorov je, že utváranie ich reliéfu poskytuje možnosť nadregionálneho, celoštátneho až medzištátneho komunikačného prepojenia v súčasnosti výkonnejšími prostriedkami pozemnej diaľkovej dopravy. V našich podmienkach je to dialničná a železničná doprava, ktoré majú podobný význam ako cievy v živých organizoch.

Územie ČSSR je silne predĺžené v smere ZSZ—VJV. V tomto smere má dĺžku 756 km pri minimálnej šírke na východnom Slovensku 79 km. Pri počte 38 % na rozlohe pripadá na SSR podiel 50 % na dĺžke štátu. Územie dieli 38 % na rozlohe pripadá na SSR podiel 50 % na dĺžke štátu. Územie takého tvaru má zvýšené nároky na dopravu v smere dĺžky. Týmto faktom sa argumentovalo už v požiadavkách na vedenie južných hraníc Slovenska a tým sa novému štátu mierovou zmluvou v Trianone r. 1920 podarilo zabezpečiť prevažnú časť Lučensko-košickej zníženiny s úsekmi železnice a cest z Lučenca do Rožňavy. Dovolilo to neskôr predĺžiť južný tah železnice a cesty z Rožňavy smerom ku Košiciam. Veľmi potrebné prepojenie dolinou Ipľa z Lučenca cez Šahy do Nových Zámkov sa však nerealizovalo.

V podmienkach SSR podporuje alebo podvážuje výstavbu a využívanie železníc a cest najmä reliéf. Vytypované jadrové priestory regiónov s predpokladmi pre väčšiu koncentráciu aktivít majú byť široké zníženiny s rovinatým alebo len plynko rezaným reliéfom bez vážnych bariér pre výstavbu výkoných komunikácií v smere zodpovedajúcim potrebám štátneho organizmu, t. j. v západovo-východnom smere. Tento smer je žiadúci aj z hľadiska orientácie našich hospodárskych kontaktov, najmä na ZSSR.

Jadrový priestor je pre rozvoj perspektívnejší, keď má prírodne bohatšie a viac osídlené zázemie. Kým jadrové priestory regiónov budú predstavovať budnaté a dopravne ľahko prepravné široké zníženiny, hranice regiónov budeme viesť po horských bariérah, ktoré predstavujú priestory s nízkym priemerným a sekundárnym potenciálom pre využitie.

3. *Regionalizácia*. Slovensko sa rozkladá na dvoch protikladných geomorfologických útvarech. Stred, severozápad a severovýchod zaberá zložitá klenofogická útvar. Tvorí 70 % rozlohy SSR. Vo vrchole klenby posunutom na rozmedzie stredného a východného Slovenska sa dvihajú vrchy vysoké 2000–2600 m n. m. Na juhovýchodných Slovensko zasahuje od J. Panónska panva. Kým Karpaty v SSR zaberajú súvislý areál, Panónsku panvu rozdeľuje štátna hranica na J v strednom úseku na dve časti — na časť Západopanónskej panvy a na časť Východopanónskej panvy. K Východopanónskej panve tu príčleňujeme aj Košickú kotlinu, pretože s ňou na J. súvisí a má s ňou mnoho spoločných fyzikogeografických vlastností. Obidva výbežky Panónskej panvy zaberajú 30 % rozlohy SSR. Majú fyzikogeograficky danú centralizačnú funkciu. Ako územie počas neogénu a vo štvrtohorách vzhľadom na okolie tektonicky klesajúce boli a zostali súčasťou našich čias zhromaždiť splavovaného rozdrobeného horninového materiálu z horského zázemia, takže ich povrch je nízko položený, plochý alebo len plynko rezaný na pahorkatinu. Obidve časti Panónskej panvy strhávajú k sebe drenáž vód. Naša časť Západopanónskej panvy zbiera toku zo západného a juhovýchodného sklonu karpatskej klenby. Nás dieľ Východopanónskej panvy zasa zvädza k sebe rieky z východného až juhovýchodného sklonu karpatskej klenby. Dve dôstrozsiahle časti Panónskej panvy, vzdialené po vzdušnej líni Šahy—Turňa nad Bodvou 160 km, predstavujú

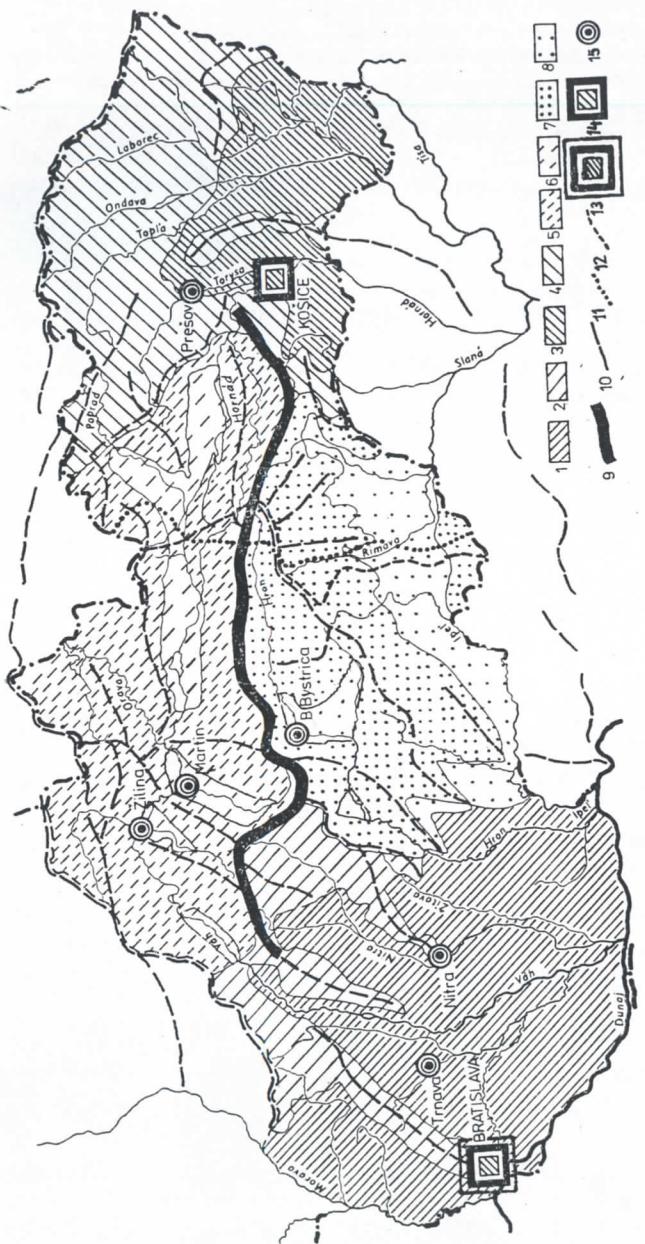
dva samostatné jadrové priestory s fyzikogeograficky danou centralizačnou funkciou. Sekundárne sa to prejavilo vývojom dvoch metropolitných miest Bratislavu a Košic, čo je dôkazom, že sú to ekonomicky, sídelne a komunikačne dva vysoko cenné jadrové priestory. Spolu s obrubami k nim bezprostredne sklonených nižších výbežkov Karpát tvoria dva osobitné regióny s centralizačnou funkciou. J. Korčák ich označil názvom „kmenová oblasť“ (1938). Z hľadiska dopravy sú to regióny viacosové. Podľa polohy v rámci SSR ich nazveme ako Západoslovenský centralizačný región (ZCR) a Východoslovenský centralizačný región (VCR).

Karpatskou časťou SSR sa tiahne v smere dĺžky územia jeho hlavná, riečnymi dolinami neprerušená, horská os. Funguje ako najvýznamnejšia komunikačná bariéra — predel medzi severným a južným Slovenskom. Je to 1000–2000 m n. m. vysoký ústredný horský chrbát. Na Z sa začína nad stredím Považím pri Trenčíne. Priebeha po chrbotoch a hrebeňoch Strážovských vrchov, Žiaru, Kremnických vrchov, Veľkej Fatry, Starohorských vrchov, Nízkych Tatier, Volovských vrchov a Čiernej hory až k prelomovej doline Hornádu nad Košicami. Je to často aj predel počasia, podľa ktorého naša predpovedná meteorologická služba odlišuje počasie na severnom a južnom Slovensku. Len na západnom konci, na prievalu Machnáč bariéra klesá pod 500 m n. m. Ostatné prievaly sú vysoko. V strednom úseku ležia aj cez 1000 m n. m., ako napr. Veľký Šturec, Čertovica, Besník a Uhorniansky prieval. Cesty, ktoré ich využívajú, sú nákladné. Železnice túto bariéru prekonávajú početnými tunelmi. Z nich Harmanecký tunel je dlhý bez mala 5 km a Handlovský tunel 3 km.

Stredoslovenská bariéra západovýchodného smeru rozdeľuje územie slovenských Karpát medzi Západoslovenským centralizačným regiónom a Východoslovenským centralizačným regiónom na dve od seba značne izolované časti. Ich ekonomicky, sídelne a komunikačne najcennejšimi územiami sú vnútrohorské kotliny a brázdy. Zaberajú len 14 % rozlohy SSR. Podľa výsledkov práce O. Bašovského, E. Hvožďarové, E. Povincovej (1983) bez Košickej kotliny býva v nich 34 % obyvateľov SSR.

Kotliny sú teda jadrovými priestormi ďalších dvoch regiónov, na ktoré sa delí územie klenby slovenských Karpát. Najdôležitejšie z nich sú dlhé a patrične široké medzihorské kotlinové koridory, ktoré v smere dĺžky štátneho územia a SSR prepojujú západný sklon karpatskej klenby s východným. Na S od stredoslovenskej bariéry má tieto priačinové vlastnosti medzihorské koryto Podtatranskej a Hornádskej kotliny dlhé 115 km. Na Štrbskom prahu v ňom klesá hlavné slovenské rozvodie do hlbky 900 m n. m. Smerom na Z sa k tomuto radí Turčianska kotlina, Žilinská kotlina a Považské podolie, spojené iba prelomovými úsekmi doliny Váhu. Spolu dali prirodzený základ pre vybudovanie severoslovenského dopravného koridoru a tým aj k ekonomickému a sídelnému zhodnoteniu regiónu. Nazveme ho *Severoslovenským koridorovým regiónom* (SKR).

Na J od stredoslovenskej bariéry má predpoklady pre prevzatie nie menej dôležitej dopravnej funkcie až 120 km dlhé a až 25 km široké kotlinové koryto v Juhoslovenskej kotline. Táto spája obidva sklon karpatskej klenby pohodlnejšie cez hlavné slovenské rozvodie, ktoré sa tu medzi Lučenskou a Rimavskou kotlinou znížuje až na 300 m n. m. a prieval Soroška je o 400 m nižšie ako Štrbský prah. Primárny potenciál Juhoslovenskej kotliny pre hos-



Mapa 1. Regióny SSR  
 1 — 8 — funkčno-typologické regióny.  
 1 — 2 — Západoslovenský centralizačný regón (ZCR), 1 — jadrový priestor ZCR, 2 — zázemie ZCR, 3—4 — Východoslovenský centralizačný regón (VCR), 3 — jadrový priestor VCR, 4 — zázemie VCR, 5—6 — Severoslovenský chodoslovenský centralizačný regón (SKR), 5 — jadrový priestor SKR, 6 — zázemie SKR, 7—8 — Juhoslovenský koridorový region (JKR), 7 — jadrový priestor JKR, 8 — zázemie JKR, 9 — stredoslovenská komunikačná bariéra, 10 — vedaťie kohorória. Približuje sa kvalitám Panónskej panvy. Prepojenie Západoslovenského centralizačného regiónu Juhoslovenskou kotlinou s Východoslovenským centralizačným regónom, a teda aj Bratislavu s Košicami, by bolo výhodnejšie ako dopravný tahom oblúkom cez Severoslovenský koridorový regón a cez 900 m n. m. vysoký Štrbský prah. Vzdialenosť medzi Západoslovenským a Východoslovenským centralizačným regónom severoslovenským tahom je 297 km, južným tahom by bol len 220 km. Sú to všetko pôdne dôvody, že Juhoslovenskú kotlinu pokladáme za hlavný jadrový priestor regónu, ktorý sa rozkladá na J od stredoslovenskej dopravnej bariéry. **Nazveme ho podľa polohy a povahy Juhoslovenským koridorovým regónom (JKR).** Tesnejšie a primárny potenciálom pre ekonomicke využitie menej obdaréné pohronské kotliny sú jeho osobitnou časťou. Pre značné disproporcii vo vnútri regónu vystrojení primárny a sekundárny potenciálom budeme ho ešte deliť na dve subregióny.

Severoslovenský koridorový regón je komunikačne jasne jednoosový. Za jednoosový treba pokladať aj Juhoslovenský koridorový regón. Cestnú a železničnú obchádzku dolinu Hrona cez Zvolen do Lučenca pre nižší primárny potenciál tohto úseku pre výstavbu vysokovýkonného komunikáciu, ako ho má dolina Ipľa, treba pokladať za provizórium. Má oveľa širší ako len vnútroregionálny negatívny dopad. Horný úsek doliny Hrona končí komunikačne takmer slepo. Má jednostranný sklon, lebo smerom na V nadáva len na dlhú, úzkú, ekonomicky slabo aktívnu a sídelne takmer prázdnu, po dĺžke málo frekventovanú dolinu Hnilca. Primárny potenciálom menej obdaréné kotliny v doline Hrona sú zázemím jadrového priestoru v Juhoslovenskej kotline.

**Záver.** Podľa kritérií funkčno-typologického členenia SSR sa delí na 4 regóny:

- Západoslovenský centralizačný (viacosový) regón,
- Východoslovenský centralizačný (viacosový) regón,
- Severoslovenský koridorový (jednoosový) regón,
- Juhoslovenský koridorový (jednoosový) regón.

Jadrovými priestormi centralizačných regónov sú naše 2 podiely na nízinnom, rovinnom a pahorkatinnom území Paónskej panvy. Vyvinuli sa v nich dve metropolitné mestá Bratislava a Košice (mapa 1).

Jadrovými priestormi koridorových regónov sú väčšie kotliny a doliny väčších riek západovýchodného smeru, ktoré majú daný vyšší primárny potenciál pre vybudovanie výkonného komunikačného prepojenia obidvoch centralizačných regónov cez klenbu Karpát. Západovýchodné prepojenie si žiadajú potreby proporcionálneho a integrálneho obhospodarovania územia celej ČSSR.

4. Hodnotenie regónov. Vyhraničené regóny hodnotíme podľa znakov, ktoré sú odrazom ich primárneho potenciálu pre ekonomicke využitie a podľa znakov, ktoré odzrkadljujú ich vystrojenie technickými dielami, a tým aj ich sekundárny potenciál, ktorý do nich vnesli ľudia svojou prácou.

Hodnotenie je orientačné podľa vybraných indikátorov, niekde len verbálne, niekde aj číselne, v absolútnych aj relatívnych hodnotách. Hodnotíme

Tab. 1. Hodnotenie regiónov SSR

Regionálna jednotka	Podiel na roz-		Vatetisťie v %		Hustota zaľud-		Podiel na prf-		rastku obyv. v %		za r. 1970—1980		Podiel na HPP		V %		Podiel na Kčs		Podiel na PV		V %		PV na 1 obyv.		i HPP/1 obyv.		i PV/ha		i PV/1 obyv.	
	lohe v %	Podiel na obyv.	nežia na km <sup>2</sup>	nežia na km <sup>2</sup>	Podiel na obyv.	rastku obyv. v %	za r. 1970—1980	Podiel na Kčs	Podiel na PV	V %	Podiel na Kčs	Podiel na 1 ha	HPP na 1 obyv.	V %	Podiel na Kčs	Podiel na PV	V %	PV na 1 obyv.	V %	PV na 1 ha	HPP na 1 obyv.	V %	PV/ha	V %	i PV/1 obyv.					
Slovensko	100	100	101,7	100	100	6 376	12 831	100	38 850	39 499	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0			
Západoslovenský centralizačný region (ZCR)	32,3	44,0	138,7	42,6	56,4	8 162	17 586	43,8	38 573	53 640	1,75	1,28	1,36	0,99																
Východoslovenský centralizačný region (VCR)	22,6	20,7	93,2	25,7	18,2	5 612	9 983	17,5	32 771	30 546	0,81	0,88	0,77	0,85																
Severoslovenský koridorový region (SKR)	23,4	21,3	92,3	23,2	11,4	3 432	8 779	23,6	43 143	39 861	0,49	0,54	1,01	1,11																
Juhoslovenský koridorový region (JKR)	21,7	14,0	65,5	8,5	14,0	6 385	9 583	15,1	41 875	27 424	0,64	1,00	0,70	1,08																
Ipeľsko-slanský subregión	13,1	7,3	56,8	1,5	10,0	8 664	10 257	5,0	29 560	14 962	0,76	1,37	0,38	0,68																
Pohronský subregión	8,6	6,7	78,6	7,0	4,0	3 846	8 246	10,1	52 325	46 311	0,51	0,60	1,17	1,33																
Bratislavský sklon	63,3	70,1	112,6	66,5	73,5	6 692	14 364	76,7	41 698	46 938	1,16	1,05	1,21	1,09																
Košický sklon	36,7	29,9	82,9	33,5	26,5	5 639	9 897	23,3	38 185	26 679	0,72	0,89	0,63	0,78																

rozlohu, polohu, vnútorné usporiadanie a vlastnosti reliéfu a riečnej siete, klímu, zdroje vody, bonitu pôd, primárny dopravný potenciál, podiel na obyvateľstve, prírastku obyvateľstva, pomer mládeže k prestarnutým obyvateľom, stupeň a diferencie v urbanizácii, rozlohu poľnohospodárskej pôdy, rozoranie, hrubú poľnohospodársku produkciu (HPP), počet pracujúcich v poľnohospodárstve, zber obilnín, počet kusov hovädzieho dobytka, výrobu mäsa, priemyselnú výrobu (PV) a počet pracujúcich v priemysle. Na orientačné porovnanie hodnoty primárneho (prírodného) potenciálu a sekundárneho (technického) potenciálu regiónov používame indexy. Primárny potenciál odvodzujeme z hodnôt hrubej poľnohospodárskej produkcie, lebo predpokladáme, že za jednáckych spoločensko-ekonomických a organizačných podmienok existujúce rozdiely v hrubej poľnohospodárskej produkcií regiónov spôsobujú prírodné faktory, najmä sklonitosť reliéfu, bonita pôd, teploty, zrážky a slnečný svit. Sekundárny potenciál odvodzujeme od hodnôt priemyselnej výroby regiónov, ktorá je rozhodujúca (tab. 1).

Na vypočítanie indexu hodnoty primárneho potenciálu regiónov sa použila priemerná hruba poľnohospodárska produkcia za roky 1976—1980. Na vypočítanie indexu hodnoty sekundárneho potenciálu regiónov poslúžila hodnota priemyselnej výroby za r. 1980 podľa Štatistickej ročenky krajov (1981).

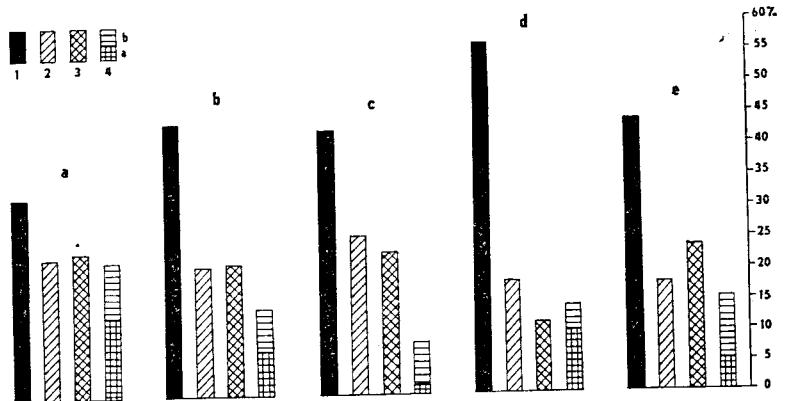
Západoslovenský centralizačný región. Jeho jadrovými priestormi sú rozlahlé nížinné roviny na nivách veľkých riek a sprašové tabule a pahorkatiny Malej Dunajskej a Viedenskej kotlinky. Z nich presahuje na výbežky Karpát, ktoré do nich inklinujú bezprostredne. Polohový potenciál je veľmi priaznivý, pretože z regiónov SSR ako celok leží najbližšie k hospodárskemu aj plošnému fažisku územia ČSSR. Získava z tranzitnej polohy do aktívnych centier MLR a Rakúska. Významná je jeho pozícia na splavnom a na vodu bohatom Dunaji, ktorý je aj veľkým zdrojom infiltrovanej podzemnej vody a vodnej energie. Región má dobré komunikačné spojenie s ČSR a so Severoslovenským koridorovým regiónom i s podunajskými štátmi, s ktorými ekonomicky spolupracujeme. Prepojenie s jadrovým priestorom Juhoslovenského koridorového regiónu, dosiaľ nevybudované, je z hľadiska primárneho potenciálu pre výstavbu komunikácií vhodné. Tým by získala najmä Juhovýchodná časť regiónu, ktorá má najväčšie rezervy pre umiesťovanie aktivít, obyvateľstva a výstavbu sídel.

Rozlohou je región najväčší (32,3 % SSR). Primárny potenciál je podstatne vyšší ako jeho podiel na rozlohe SSR, pretože má na teplých slnečných rovinách a pahorkatinách veľmi bonitné pôdy s možnosťami doplnkového zavlažovania na veľkých rozlohách. Koncentrujú sa tam najväčšie slovenské rieky s celkovým priemerným ročným prietokom  $2300 \text{ m}^{-3}/\text{sek}^{-1}$ . Zdrojmi vody v tokoch a podzemných vod má nadregionálny význam. Podiel regiónu na poľnohospodárskej pôde SSR je 40,4 % a na ornej pôde 54,5 %. Z nej zberá 70 % z celoslovenskej úrody obilnín. Chová sa tam 44,5 % hovädzieho dobytka a vyrábí sa 57,8 % mäsa z výroby SSR. Je to potravinová komora SSR i ČSSR. Jej podiel na hrubej poľnohospodárskej produkcií Slovenska za roky 1976—1980 bol 56,4 % a hrubej priemyselnej produkcie na 1 obyvateľa 8162,—Kčs.

V regióne býva 44 % obyvateľov SSR. Hustota zaľudnenia je nadpriemerná (138,7 obyv./km<sup>2</sup>), avšak prírastkom obyvateľov 15,8/1000 obyv. za medzincenzové obdobie 1970—1980 je región mierne podpriemerný. Podiel na prí-

rastku obyvateľov SSR je 42,6 %. Pomer mládeže k prestarutým obyvateľom je 24,9:17,0.

Na sekundárny potenciál regiónu najprimeranejšie poukazuje spriemyselnenie. Jeho podiel na hodnote priemyselnej výroby r. 1980 bol 43,8 % a na počte evidenčných pracovníkov v priemysle 42,8 %. Hodnotou výroby na oby-



Graf 1. Podiel funkčno-typologických regiónov a subregiónov na rozlohe [a], na obyvateľstve [b], na prírastku obyvateľov v rokoch 1970–1980 [c], na HPP [d], na PV SSR [e]. **PRÍELEM VÝROBÁ**  
HĽUBKÁ POĽ. 720. —  
1 — Západoslovenský centralizačný región, 2 — Východoslovenský centralizačný región, 3 — Severoslovenský koridorový región, 4 — Juhoslovenský koridorový región, 4a — Ipeľsko-slanský subregión, 4b — Pohronský subregión.

vateľa 38 573,— Kčs sa takmer vyrovňáva slovenskému priemeru, ale v počte pracujúcich v priemysle na 1000 obyvateľov je spomedzi regiónov SSR na poslednom mieste, pretože jeho priemysel je vysoko automatizovaný. Koncentruje najmä chemický priemysel (60 %), výrobu palív a nenergie (86 %) a truje najmä chemický priemysel (63 %), ktoré potrebujú mnoho vody. Dopravná sieť potravinárskej priemysel (63 %), ktoré potrebujú mnoho vody. Dopravná sieť je viacosová a všeobecne rozložená. Rušivo pôsobia iba tri hlbokej výbežky vrchov, ktoré usmerňujú hlavné toky a časť hlavných komunikačných tahov k centrálnnej časti jadrového priestoru a k Bratislave. V juhovýchodnej časti regiónu rušivo pôsobí neprispôsobenie sa zdedenej sieti železníc na potreby ČSSR.

Sídelná sieť je v jadrovom priestore takmer rovnomerne rozvinutá. Okrem metroplitného mesta so 400 000 obyvateľmi sú tam dve mestá 3. kategórie — Nitra a Trnava. Nitra má predpoklady na to, že sa stane, čo nevidieť, stotisícovým mestom. Ďalej je tam 9 miest v kategórii od 25 000 do 50 000 obyvateľov. Urbanizácia je v celku na úrovni slovenského priemera, ale nadpriemerná v páse od Bratislavu cez Trnavu a Galantu hore na Považie a v Ponitri. Inde, najmä v juhovýchodnej časti regiónu, podobne ako v komunikačnom prepojení aj v stupni industrializácie a urbanizácie zaostáva.

Východoslovenský centralizačný región. Jeho jadrovým

priestorom je rozľahlejšia, prevažne rovinatá Východoslovenská nižina a prevažne pahorkatinová Košická kotlina. Sú pomerne dobre komunikačne prepojené cez nízke prievaly a prelivy v Slanských vrchoch a na S od nich. Región leží dvoma tretinami na S a SV v rozpojených flyšových vrchovinách, v ktorých sa križujú diagonálne brázdy s dolinami väčších riek, preto aj táto oblasť regiónu je dobre pripustná a rovnomerne osídlená.

Región je najviac odľahlý od najaktívnejších častí ČSSR a od jeho územného a ekonomickejho tažiska, s ktorými je prepojený, najmä komunikačne preťaženým Severoslovenským dopravným koridorom. Významná je jeho pozícia tým, že je najbližšie k zdrojom dovážaných surovín a energie, ako aj odbytu výrobkov nášho priemyslu, najmä strojárskeho a spotrebného a že má prebytok pracovných síl, čo dalo impulzy k rýchlejšiemu tempu spriemyselnovania regiónu a cez neho k lepšemu komunikačnému prepojeniu ČSSR so ZSSR. Jeho možnosti po severoslovenskom fahu Východnej dráhy sú vyčerpané, preto treba urýchlene budovať rovnako výkonný juhoslovenský železničný fah. Istý význam pre región má aj jeho poloha na dopravnom fahu z PLR cez Prešov a Košice do MLR.

Podiel regiónu na rozlohe SSR je 22,6 %. Jeho primárny potenciál v reláciach so Západoslovenským centralizačným regiónom je značne nižší na jednotku plochy. Je to pre väčší rozsah flyšových vrchovín so sklonitejším a eróziu pôd náhylným reliéfom s plynšimi a flovitejšími pôdami, a preto aj väčšou rozlohou málo výnosných lesov. Je to aj preto, že aj v nižinnom jadrovom priestore na rovinách Východoslovenskej nižiny pôdy sú ťažké, oglejené a trpia na podmáčanie. Klíma pre kontinentálnejší chod teplôt a zrážok je tiež pre poľnohospodársku výrobu menej priaznivá. Riečna sieť sa s výnimkou Popradu koncentruje do Tisy, avšak hraničná čiara ju rozdeľuje na 4 samostatné bazény. Región s celkovým priemerným ročným prietokom v tokoch  $190 \text{ m}^{-3}/\text{s}^{-1}$  je oveľa chudobnejší na zásoby vody z riek ako Západoslovenský centralizačný región, ale je pred ostatnými dvoma. Jej využívanie sťažuje nepravidelnosť prietokov počas roka a rok od roka, ktoré treba korigovať nákladnými vodnými nádržami. Zdroje podzemnej vody na prevažne flyšovom priestore regiónu, ale nepokryjú požiadavky.

Podiel regiónu na rozlohe poľnohospodárskej pôdy je 23,9 % a ornej pôdy 22,1 %. Na obyvateľa pripadá viac poľnohospodárskej pôdy (0,59 ha), ale menej ornej pôdy (0,33 ha) ako v Západoslovenskom centralizačnom regióne, čo ukazuje na menej intenzívne poľnohospodárstvo. V regióne sa zobraťo iba 12,6 % z celoslovenského zberu obilní. Je tu 22,3 % hovädzieho dobytka z počtu kusov SSR, ale dáva iba 17,4 % mäsa. Podielom 18,2 % z hrubej poľnohospodárskej produkcie SSR a produkciou len za 5612,— Kčs na obyvateľa zaostáva ďaleko za Západoslovenským centralizačným regiónom. Hlavnou príčinou je nižší primárny región pre poľnohospodársku výrobu na jednotku plochy. Negatívne však pôsobia asi aj subjektívne faktory, ktoré treba ešte skúmať.

Väčšou koncentráciou priemyslu sa vyznačuje Košická kotlina sústredením závodov do Košíc a do Prešova a pás územia od Vranova po Sninu. Ostatné časti regiónu sú menej spriemyselné, ale postupujú rýchlejšie. Mocným impulzom tomu sú Východoslovenské železiarne v Košiciach a tepelná elektráreň vo Vojanoch, vybudované na báze dovážanej rudy a zdrojov energie

zo ZSSR. Spriemyselním je len pred Juhoslovenským koridorovým regiónom. Podiel na hodnote priemyselnej výroby SSR je 17,5 % a na priemernom počte evidenčných pracovníkov v priemysle 15,4 %. Na 1000 obyvateľov prípadá niečo viac pracujúcich v priemysle ako v Západoslovenskom centralizovanom regióne. Podiel hodnoty priemyselnej výroby na 1 obyvateľa je najnižší.

Dopravná sieť je vcelku všesmerná. Jej dva hlavné tahu smeru Z—V sa v Košiciach a v Prešove ako v dopravných uzloch spájajú do významnej osi severo-južného smeru a ďalšie sú na Východoslovenskej nížine. Zásluhou Košíc ako mesta 2. radu a Prešova ako mesta 3. radu je urbanizácia v Košickej kotline nad slovenským priemerom. Inde, najmä v bazéne Bodrogu, silne zastavá. Cíti sa tam nedostatok miest 3. radu, akým by sme už chceli mať Michalovce.

**Severoslovenský koridorový región.** Jeho jadrovým priestorom sú považské kotliny pospájané prelomovými úsekmi doliny Váhu a spišské kotliny spojené s považskými cez kotlinové rozvodie na Štrbskom prahu. Priažnivá západnovýchodná orientácia a podstatne vyšší primárny potenciál pre rozhodujúce aktivity, ako ho má ostatné horské zázemie, predurčili ho, že sa stal významným dopravným koridorm. Od Trenčína po Margecany po trase vysokovýkonnej železnice je dlhý 297 km. Región je typický osový, k ústrednej ose s dvoma sklonmi, dobre skoncentrovaný. V polohe medzi východným Slovenskom a ostatnými západnejšími časťami ČSSR plní veľmi dôležitú dopravnú funkciu, pretože Juhoslovenský koridorový región nie je tak pripravený po technickej stránke. Čaží zo susedstva a dobrého spojenia s ostravskou priemyselnou oblasťou. Prepojenie s Juhoslovenským koridorom súvislou retaz pohorí stredoslovenskej bariéry.

Koridor v Podtatranskej kotline okolo Štrbského prahu, kde je od Liptovského Hrádku po Svit iba jeden zriedený rad dedín, predstavuje kritické hrdlo, ktoré dlho zabezpečovalo jediné spojenie medzi územiami slovenského etnika na oboch stranach karpatskej klenby. Súvislosť územia Slovákov sa tu okolo vrcholu karpatskej klenby vždy znova obnovovala, keď ju ohrozili kolonizačné vlny iných etnických skupín, najmä Nemcov (Spiš a okolie Dobšiňa), Goralov (Lipt. Teplička) a Ukrajincov (Horehronie), a to cestou ich prirodzenej asimilácie.

Región zaujíma 23,4 % územia SSR. Primárny potenciál je značne nižší ako podiel na rozlohe. Je najviac hornatý. Kotliny a brázdy s pahorkatinovým reliéfom a pôdami na sklonoch vhodných na ornú pôdu zaberajú malú plochu. Rozsiahly horský rámec kotlin so zle schodným povrchom má zásluhou nižších teplôt a vyšších zrážok a množstva snehu značne prebytky vody. Zabezpečujú rovnomernejšie prietoky vody v riečkach, spolu  $180 \text{ m}^{-3}/\text{s}^{-1}$  v ročnom priemere. Zásoby podzemnej vody v štrkopieskoch širších nív a z početných krasových prameňov sú značné, ale vo flyšovom zázemí na Orave a Kysuciach sú malé.

Na nízky primárny potenciál najprimeranejšie poukazuje nízky podiel na rozlohe poľnohospodárskej pôdy (16,9 %) s veľmi nízkym podielom ornej pôdy (10,6 %), ale vyšším podielom extenzívne využívaných pasienok a lúk. Preto podiel na zbere obilních je iba 6,3 % so zvýšeným podielom kŕmneho jačmeňa, ovsa a raže ako plodín menej intenzívnych. Podiel na počte kusov hovädzieho dobytka je 15,7 %, na produkciu mäsa iba 9,7 %. Podielom 11,4 %

na hrubej poľnohospodárskej produkcií s 3432,— Kčs na obyvateľa je na poslednom mieste medzi regiónnymi SSR.

V regióne býva 21,3 % obyvateľov SSR. Hustota zaľudnenia je súčasť podpriemerná, avšak v kotlinách najvyššia. Dediny sú v nich husto zoskupené, kým susedné masívne vrchy sú takmer bez sídel. Podiel na prírastku obyvateľstva



Obr. 1. Štrbský prah medzi Tatrami a Nízkymi Tatrami (v pozadí) prepája dva sklonky Slovenska. V tejto časti len jeden riedky rad dedín zabezpečoval súvislosť slovenského etnického územia oboch strán západokarpatskej klenby. Foto P. Plešník.

je väčší, ako je slovenský priemer zásluhou Kysúc, Oravy a východného sklonu regiónu. Pomer mládeže k prestarnutým 25,6:14,3 je priaznivý.

Región je najviac spriemyselný. Jeho podiel na hodnote priemyselnej výroby je 23,6 % a na počte evidenčných pracovníkov zásluhou silne zastúpeného strojárenstva 24,1 %. Hodnotou výroby na 1 obyvateľa 43 143,— Kčs je na 1. mieste, podobne ako v priemernom počte evidenčných pracovníkov v priemysle. Dopravná sieť je typicky jednoosová v západovýchodnom smere. Je súčasť vysokovýkonné, ale pre prítomnosť hradiel v úzkych dolinách na hlavnom tahu je na hranici možností. Urbanizácia je po celej dĺžke jadrového

priestoru tak ako spriemyselnenie a zaľudnenie nadpriemerná. Mestské centrá 3. a 4. radu sa vyvinuli len na hlavnom tahu. Z nich sú Žilina a Martin mestami 3. radu. Žilina s najvhodnejšou polohou má predpoklady stat sa čoskoro mestom 1. stotisícovým a Poprad mesto 3. radu.

Z celoslovenského pohľadu sa región spriemyselnéním, dopravou, urbaniza-



Obr. 2. Juhoslovenská kotlina ako jadrový priestor Juhoslovenského koridorového regiónu je široká a vhodná aj pre vedenie vysokovýkonných komunikácií západovo-východného smeru. Foto P. Plesník.

záciou a zaľudnením, a tým aj z hladiska životného prostredia stáva preťazeným. Krásy prírody robia región atraktívnym pre cestovný ruch. Prelínanie sa s odvetviami priemyslu, ktoré silne znečistujú ovzdušie a vodu, ako napr. podniky v Ružomberku, vo Svite, Istebnom a v Ladcoch, je mu na škodu. Podľa zhlavnej osi dopravy je región aktivitami nasýtený a preľudnený. To by mali byť dôvody pre umiestňovanie nových aktivít, obyvateľstva, budovanie sídel a ostatnej, najmä komunikačnej infraštruktúry do južných častí SSR.

Juhoslovenský koridorový región. Jeho jadrovým priestorom je 10–25 km široká nížinná Juhoslovenská kotlina. Od Šiah po Plešivec na vzdialenosť 120 km má priaznivý západovýchodný smer. Pahorkatinový po vrch kotlyne je dobre prechodný. Usmerením nív a terás Ipľa, dolnej Rimavy a Slanej do Rožňavskej kotliny dáva lepšie podmienky pre budovanie a prepravu vysokovýkonných diaľkových komunikácií ako Severoslovenský koridorový región. Preto sa táto trasa použila na vedenie diaľkovej potrubnej dopravy ropy, zemného plynu a elektriny. Železničné a cestné prepojenie Zá-

padoslovenského centralizačného regiónu s Východoslovenským centralizačným regiónom a Bratislavou s Košicami, ktoré by bolo Juhoslovenskou kotlinou o 80 km kratšie ako severný fahom, sa nevybudovalo (mapa 2).

Jadrový priestor má v severnom horskom orámovaní široké a osídlené zázemie. Dolina Hrona, ktorá ústí do Západoslovenského centralizačného regiónu, ho podstatne rozširuje. Nesplňa podmienku samostatného komunikačného koridoru s nadregionálnou funkciou, pretože na V sa končí slepo. Aj jej primárny potenciál pre využitie je nízky, podstatne nižší ako Juhoslovenskej kotliny s jej spádovým územím.

Juhoslovenský koridorový región zaberá 21,7 % rozlohy SSR, čo je málo menej ako Východoslovenský centralizačný región a Severoslovenský koridorový región. Primárny potenciál pre využitie je pred Severoslovenským koridorovým regiónom najmä zásluhou teplej poľnohospodársky, sídelne a komunikačne cennej Juhoslovenskej kotliny. Juhoslovenský koridorový región má spomedzi regiónov SSR najväčšie zdroje nerastných surovín. Sú to hnedé uhlie, keramické īly a hliny, magnezit, kremence, vápence, perlit, čadiče, mramor, tufy, polymetalické rudy, med, železo, azbest, mastek a zlato. Na povrchovú a podzemnú vodu je región relativne chudobný. Hron, Ipel a Slaná odvádzajú spolu ročne priemerne  $95 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$  vody.

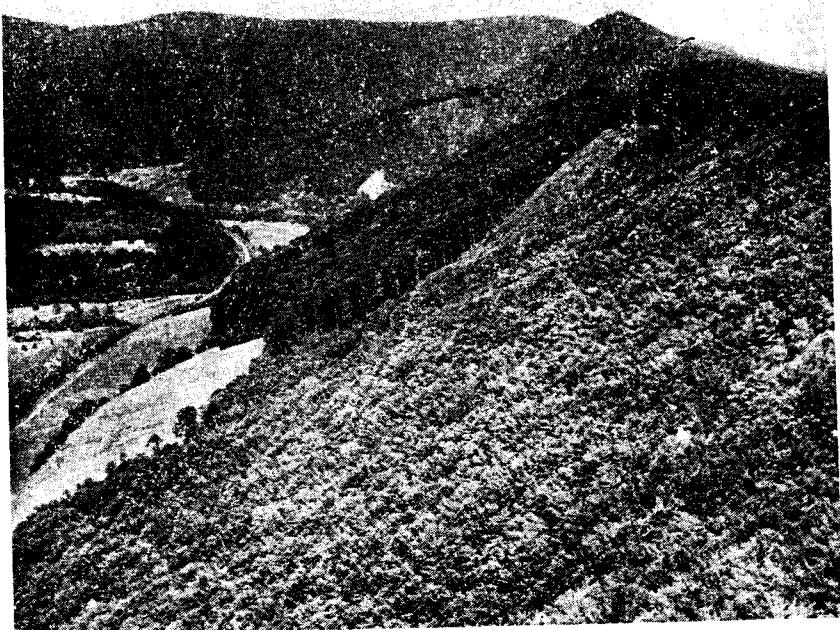
V regióne je 18,7 % poľnohospodárskej pôdy a 12,8 % ornej pôdy SSR. V parametroch zberu obilnín, počtu kusov hovädzieho dobytka, výroby mäsa a hodnoty hrubej poľnohospodárskej produkcie je v poradí tretí, pred Severoslovenským koridorovým regiónom. V hrubej poľnohospodárskej produkcií na obyvateľa je druhý, po Západoslovenskom centralizačnom regiónom. Podielom asi 14 % na celkovom primárnom potenciáli SSR je 3. pred Severoslovenským koridorovým regiónom (11 %).

Juhoslovenský koridorový región má len 14 % obyvateľstva SSR, teda najnižší podiel. Hustota zaľudnenia  $65,5 \text{ obyv.}/\text{km}^2$  je veľmi nízka. V nepriaznivom postavení je aj prírastkom obyvateľstva. V medzincenzovom období 1970–1980 sa podielal na prírastku SSR iba 8,5 %. Na 1000 obyvateľov pribudlo iba 58,2 obyvateľov, kým v SSR 99,4 obyvateľov. Z toho vyplýva aj najmenej priaznivá veková skladba a perspektíva, že sa budú zväčšovať disproporcie v demografických ukazovateľoch v porovnaní s inými regiónmi SSR.

Podstatne lepšia je situácia v spriemyselnení regiónu. Hodnotou priemyselné výroby a počtom zamestnaných v priemysle je iba preto na poslednom mieste, že má najmenej obyvateľov. Druhé miesto v počte pracujúcich v priemysle na 1000 obyvateľov a nad priemernou hodnotou SSR poukazuje na nadpriemerné spriemyselnenie. Rozloženie priemyslu a práve tak obyvateľstva i stupňa urbanizácie ukazuje vnútri regiónu disproporcie vo vzťahu k rozloženiu primárneho potenciálu pre využitie. Oproti vysokému stupňu urbanizácie Pohronia hlavný jadrový priestor regiónu s primárnymi predpokladmi stat sa dopravným koridorom nadregionálneho až medzinárodného významu je podpriemerne urbanizovaný. Tieto disproporcie môžu odstrániť vybudovanie vysokovýkonného železničného a cestného fahu po celej dĺžke Juhoslovenskej kotliny. Potom bude reálne, že sa Lučenec rýchlo stane mestom 3. radu so vzdialenejšou perspektívou mesta 2. radu. V takej priaznivej polohe, ktorá by sa dala porovnať so Žilinou, by mu to náležalo.

Horský prah Slovenského rudoohoria a Slovenského stredohoria delí Juhoslovenský koridorový región na dve časti. Prvá časť sa nazýva Juhoslovenský koridorový región, druhá časť sa nazýva Severoslovenský koridorový región. Tieto dve časti sú oddelené Juhoslovenskou kotlinou, ktorá je významnou prirodzenou hranicou medzi oboma regiónmi.

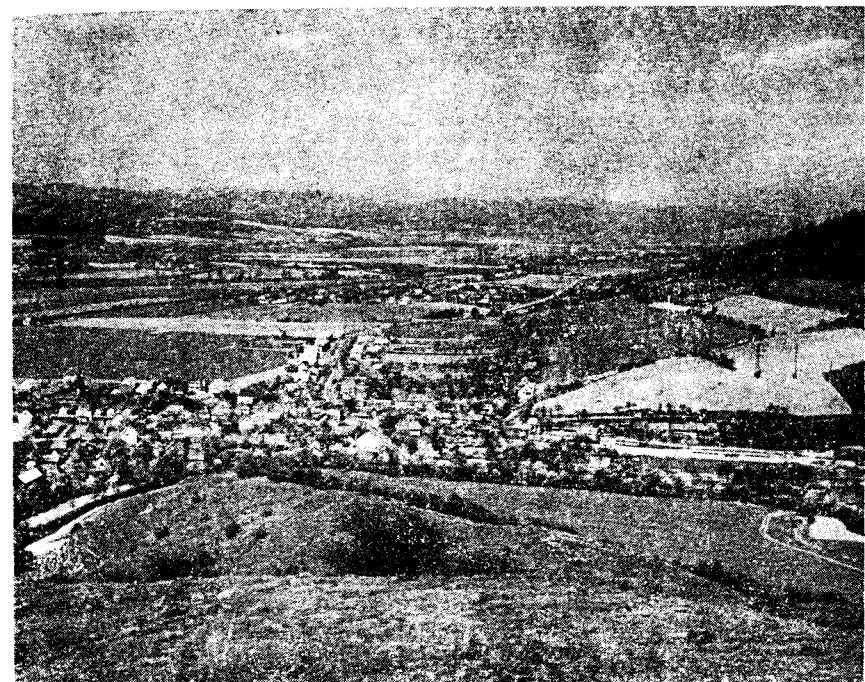




Obr. 3. Preliomová dolina Hornádu cez Čiernu horu má obmedzené možnosti pre budovanie komunikácií. Foto M. Lukniš.

vysoká iniciatíva ľudí, ale aj prednosti centra Slovenského národného povstania. Stala sa aj v regióne prvým, a to jediným mestom 3. radu, kym Zvolen je mestom 4. radu.

Dvojnodálne regióny 1. radu. Z kartogramu P. Mariota, J. Hanzlíka Vystahovaní v rokoch 1965—1969, miera 1:1 mil. (Atlas SSR) sme odvodili liniu rovnovážneho stavu medzi spádovými územiami Bratislavu a Košíc. Políniu rovnovážneho stavu medzi spádovými územiami Bratislavu a Košíc. Počet vystahovaných do nich z jednotlivých obcí SSR je totiž jedným z najlepších ukazovateľov ich gravitačnej sily. Kartogram ukazuje, že táto línia klesá na Štrbský prah (900 m n. m.), stúpa na Nízke Tatry (1900 m n. m.), klesá na prieval Besník (1000 m n. m.), stúpa na chráb Slovenského rudohoria (1400 m n. m.) a po jeho rázsoche medzi povodím Slanej a Ipľa klesá na kotlinovom rozvodí v Juhoslovenskej kotline do výšok okolo 300 m n. m. Odtaľ stúpa k hranici s MLR v Cerovej vrchovine do výšky 700 m n. m. Týmto rozvodím máme vymedzené dva základné nodálne regióny SSR. Pre spádové územie Bratislavu použijeme názov Bratislavský sklon a pre spádové územie



Obr. 4. Severoslovenský koridorový región je v kotlinách pozdĺž osi dopravy husto osídlený. Považské podolie pri Plevníku. Foto P. Plesník.

Košic Košický sklon. Ich pôly, dve metropolitné mestá Bratislava a Košice sú v nich posunuté na J do blízkosti južnej hranice štátu. Z toho vyplýva, že v prípade realizácie železnice a automobilovej cesty vysokých výkonností celou dĺžkou Juhoslovenskej kotliny bolo by ich prepojenie asi o 80 km kratšie a prekonávalo by aj menší výškový rozdiel ako Považím cez Podtatranskú a Hornádsku kotlinu. Treba spomenúť, že železničný tah severným Slovenskom s ročným výkonom 70 mil. hrubotonokilometrov v každom smere je v podstate dobudovaný a do krajinosti vyčerpal potenciál reliéfu pre tento druh dopravy. Autostrádový tah sa buduje, ale najťažšie úseky v úzkych dolinách mimo kotliny budú veľmi nákladné. Pre nízky potenciál preliomových úsekov dolín pre dopravu, vedenia vysokých napäti elektriny ich museli obísť cez početné hluboké doliny a rázsochy na úbočiach vrchov. Preto sa trasy diaľkovej potrubnej prepravy róp a zemného plynu tomuto smeru vyhli do Juhoslovenskej kotliny, lebo jej potenciál je z hľadiska budovania dopravy vyšší a má veľké rezervy.

Bratislavský a Košický sklon zhodnotíme tiež podľa ich primárneho a sekundárneho potenciálu pre využitie. Primárny potenciál sa dá využadiť pomocou podielu na hrubej poľnohospodárskej produkcií SSR. Pri

neveľkých rozdieloch kvality ľudského faktora sa totiž v praxi výroby silne uplatňuje kvalita pôd, klímy a vlastnosti reliéfu. Na sekundárny potenciál re- giónov možno súdľať najmä podľa podielu na priemyselnej výrobe SSR. Oba nodálne regióny k sebe pútajú aj časti koridorových regiónov. Väčšie podielu z nich gravitujú k bratislavskému pôlu.

Bratislavský sklon. Polohový potenciál vo vzťahu k ČSSR je výhodnejší ako Košického sklonu, lebo je bližšie k jeho hospodárskemu i plošnému riečnemu toku, s ktorým je dobre aj komunikačne prepojený. Sietou väčších riečných dolín v karpatskej časti regiónu je dobre, i keď vejárovite koncentrovaný, pretože rozsiahly jadrový priestor aj Bratislava ako metropola regiónu nachádzajú v jeho prihraničnej juhozápadnej časti. Avšak vo vzťahu k ostatným časťam ČSSR a smerovaniu hospodárskych kontaktov so zahraničím má v celej ČSSR najbohatšie zásoby povrchových a podzemných vod nadregionálneho významu.

Bratislavský sklon zaberá 63,3 % rozlohy SSR. Zreteľne vyšší podiel na celkovom primárnom potenciáli pre využitie, ako je podiel na rozlohe a obyvateľstve, naznačujú jeho vyššie podiely na ornej pôde (69,5 %), v zbere obilník (80,9 %), počtu kusov hovädzieho dobytka (70,8 %) a na výrobe mäsa (74,4 %). Komplexnejšie to vyjadruje podiel na hrubej poľnohospodárskej produkcií (73,5 %). Aj keď počítame s istým kladným subjektívnym faktorom (úroveň riadenia), najmä primárny potenciál spôsobuje, že hrubá poľnohospodárska produkcia na 1 ha bola na Bratislavskom skлонu za priemer rokov 1976–1980 14 364,— Kčs, ale na Košickom sklonu iba 9897,— Kčs. Aj podiel hrubej poľnohospodárskej produkcie na jedného obyvateľa 6365,— Kčs bol vyšší ako na Košickom sklonu (5639,— Kčs).

Bratislavský sklon má 70,1 % obyvateľov SSR. Hustota zaľudnenia 112,6 obyv./km<sup>2</sup> je o 29,7 obyv. vyššia ako na Košickom sklonu. Prírastok obyvateľstva za medzicenzové obdobie 1970–1980 (93,9/1000 obyv.) tvoril iba 66,5 % prírastku SSR. Z hľadiska vývoja je štruktúra obyvateľstva menej priaznivá, ale nie nepriaznivá.

Podieli na hodnote priemyselnej výroby (75,2 %) predstihuje podiel Košického sklonu na priemyselnej výrobe. Ešte vyšší je podiel na evidečnom počte pracujúcich v priemysle (76,7 %). Aj počtom pracujúcich v priemysle na 1000 obyvateľov (162) a hodnotou výroby na obyvateľa (41 698,— Kčs) je Bratislavský sklon značne pred Košickým sklonom, čo je zásluha silne industrializovaných a urbanizovaných dolín Váhu, Nitry a Hrona v karpatskej časti tohto regiónu a samej Bratislavu. Naproti tomu dolné Pohronie a Počipie je podindustrializované a podurbanizované, čo súvisí s ich zaostávajúcim dopravným zapojením do štátneho organizmu. Má to nepriaznivý dopad na umiestnenie základných výrobných prostriedkov a na vývoj štruktúry obyvateľstva, ako ukazujú výsledky výskumov vykonaných O. Bašovským a kol. na Kastve, ako aj regionálnej geografie PFUK v Bratislave (1983, 1984).

Košický sklon. Polohový potenciál vo vzťahu k ČSSR je nízky, lebo

leží najďalej od hospodárskeho a plošného tažiska ČSSR. S ostatnými regiónmi ČSSR je prepojený len jednou vysokovýkonnou železnicou severným tahom Východnej dráhy, ktorá vyčerpala do krajinoty potenciál územia svojej trasy pre tento druh dopravy. Južný tah Východnej dráhy z Košíc cez Lučenec a Zvolen je mimo výkonný a od Lučenca cez Zvolen do Levíc a cez Zvolen do Martina-Vrútok jeho možnosti obmedzuje nízky potenciál územia pre dopravu. Polohový potenciál Košického sklonu z hľadiska spolupráce s našimi zahraničnými partnermi je však veľmi vysoký, lebo je najbližšie k ZSSR, s ktorým má ČSSR najvyšší objem výmeny surovín a hotových výrobkov. Celou dĺžkou regiónu vedú zo ZSSR k nám, ale aj do niektorých kapitalistických štátov západnej Európy repovody a plynovody. Košický sklon má teda príaznivé podmienky pre lokalizáciu priemyselných závodov, ktoré využívajú zo ZSSR k nám dovážané suroviny a zdroje energie a súčasti aj závodov závislých od vývozu ich výrobkov do ZSSR. Preto má industrializácia Košického sklonu rýchlejšie tempo rozvoja a ako mladší priemysel má v priemere modernejšie zariadenia.

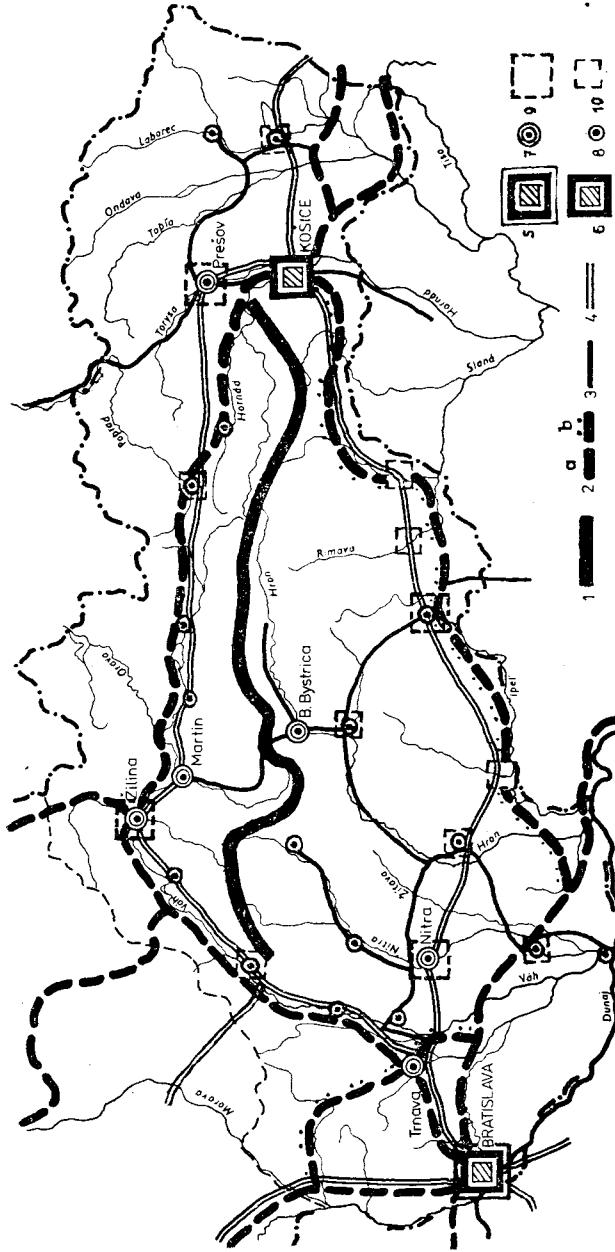
Košický sklon nemá takú príaznivú koncentráciu územia. Člení sa na samostatné, stredne veľké bazény tokov Bodrogu, Hornádu, Slanej a Popradu. Na vodu z tokov (190 m<sup>3</sup>), aj na podzemnú vodu je v porovnaní s Bratislavským sklonom aj relatívne oveľa chudobnejší. Jej nedostatok sa rieši výstavbou retenčných nádrží. Klíma pre kontinentálnejší režim, najmä pre dlhšiu a tvrdšiu zimu je menej príaznivá. Pre vysoký podiel flyšových vrchovín a vyšší obsah ilovej frakcie pôdy sú tam aj na Východoslovenskej nížine tažšie obrábateľné, a teda menej bonitné. V nížine okrem toho sú často oglejené a dlho podmáčané.

Priemerný potenciál pre rôzne aktivity je vcelku nižší ako potenciál Bratislavského sklonu. Nevyplýva len z menšej rozlohy (37 % SSR) a z rozlohy poľnohospodárskej pôdy (34,8 %) a ornej pôdy (30,5 %), ale aj z ich kvality. Preto bol jeho podiel na hrubej poľnohospodárskej produkcií SSR za roky 1976–1980 iba 26,5 %.

Na Košický sklon pripadá 29,9 % obyvateľov SSR. Hustota zaľudnenia je len 82,9 obyv./km<sup>2</sup>. Za medzicenzové obdobie 1970–1980 bol na Košickom sklonu prírastok značne vyšší (112,6/1000 obyv.). Predstavoval 33,5 % celoslovenského prírastku obyvateľov. Z hľadiska vývoja je veková štruktúra príaznivejšia ako obyvateľstva Bratislavského sklonu.

Podieli Košického sklonu na hodnote priemyselnej výroby r. 1980 bol 24,8 %. Dosiahlo ho iba 23,3 % pracujúcich v priemysle SSR, takže na jedného pracujúceho v priemysle pripadla vyššia hodnota výroby ako na Bratislavskom sklonu, vďaka modernejšiemu výstrojeným novým závodom. Hodnota výroby na jedného obyvateľa je však nižšia ako na Bratislavskom sklonu.

5. Záver. Z hľadiska rozloženia jadrových priestorov, ktoré majú oproti svojmu okoliu vysoký primárny potenciál pre využitie a vnútroregionálne stmelenie komunikačnej siete do dopravných tahov nadregionálneho, národného a celoštátneho významu, vyčlenili sme na funkčno-typologickom prístupe v SSR 4 regióny. Dva z nich — Západoslovenský centralizačný regón (ZCR) a Východoslovenský centralizačný regón (VCR) majú väčšie jadrové priestory, ktorími sú dva výbežky Panónskej panvy. Obidva sú viacosové a schopné vyšších centralizačných funkcií. Tieto regióny a ich aktivizačné pôly — Bratislava a Košice sa nachádzajú v protikladnej excentrickej polohe. Preto sa



Mapa 2. Vhodnosť rozmiestnenia výkonnejších komunikácií na území SSR z hľadiska primárneho potenciálu pre rozvoj soci-ekonomickej štruktúry.

1 — stredoslovenská komunikačná bariéra, 2 — hlavné železničné trate, 2a — existujúce, 2b — navrhované nové a na rekanštrukciu, 3 — železničné trate 2. radu, 4 — autostrády v prevádzke, v stavbe a navrhované bez rozšírenia, 5 — mestá 1. radu, 6 — mestá 2. radu, 7 — mestá 3. radu, 8 — mestá 4. radu, 9 — mestá s polohovým potenciálom nad 100 000 obyvateľov, 10 — mestá s polohovým potenciálom 50 000 až 100 000 obyvateľov a menešie mestá so žiadúcim zrychlením rastu.

SSR vyvinula ako bipolárne územie s mestami 1. a 2. radu. Sú však značne rozdiely v podieloch na hodnotách SSR. Narastajú od podielov na rozlohe cez podiele na počte obyvateľov, na hodnote hrubej priemyselnej výroby až po podiele na hrubej poľnohospodárskej produkcií na 1 ha. Poukazujú, že jednotková plocha Západoslovenského centralizačného regiónu má približne 2-násobný primárny potenciál pre využitie v porovnaní s Východoslovenským centralizačným regiónom a ešte viac prevyšuje koridorové regióny (tab. 1).

Druhá dvojica regiónov sa nachádza v priestore medzi centralizačnými regiónmi na klenbe Západných Karpát, ktorá oddeluje výbežky Panónskej peny. Viažu sa k jadrovým priestorom, ktorými sú dve dlhé kotlinové zníženiny západovo-východného, štátu priaznivého smeru. Oddeluje ich neprerušené pásmo vrchov stredoslovenskej dopravnej bariéry. V tejto polohe majú takéto zníženiny vysokú integračnú funkciu. Sú to Severoslovenský koridorový regón (SKR) a Juhoslovenský koridorový regón (JKR). Obidva sú jednoosové s komunikačnými osami západovo-východného smeru. Pre kotlinový charakter povrchu a dvojsklonnosť ich dopravných osí sa v nich vyvinuli mestské centrá maximálne 3. radu, ale polohový potenciál ukazuje, že sú tam podmienky pre existenciu miest so 100 000 obyvateľmi.

Koridorové regióny sú rozlohou blízke Východoslovenskému centralizačnému regónu. Podielom na počte obyvateľov (14 %) a hustotou zaľudnenia je Juhoslovenský koridorový regón ďaleko za ostatnými. Podľa rozdielov hodnôt hrubej poľnohospodárskej produkcie na jednotku rozlohy sa ukazuje, že Severoslovenský koridorový regón má najnižší primárny potenciál pre využitie. Je viac ako 3-krát nižší ako má Západoslovenský centralizačný regón. Juhoslovenský koridorový regón je primárnym potenciáлом bohatší, hoci jeho hodnotu nízkym potenciálom, zrovnatelným so Severoslovenským koridorovým regónom, znižuje Pohronský subregón (tab. 1).

Primárny potenciál Západoslovenského centralizačného regónu ďaleko prevyšuje celkove aj na plošnú jednotku primárny potenciál ostatných regiónov a jeho celkový primárny potenciál tvorí vyše polovice hodnoty primárneho potenciálu pre využitie SSR. Nasleduje Východoslovenský centralizačný regón, potom Juhoslovenský koridorový regón a najchudobnejší je Severoslovenský koridorový regón. Prepočítaním na jedného obyvateľa sa rozdiely zmierňujú, lebo Západoslovenský centralizačný regón je najľudnatejší, ale aj tak je 1,28-krát vyšší ako priemer SSR. Pre najnižšiu ľudnatost za ním nasleduje Juhoslovenský koridorový regón, ktorého obyvateľ disponuje takým primárnym potenciáлом, ako pripadá priemerne na obyvateľa SSR. Znižuje ho opäť Pohronský subregón, pretože Ipeľsko-slanský subregón ho má dokonca vyšší ako Západoslovenský centralizačný regón (1,37). Najnižší, len 0,54 slovenského priemera, pripadá na obyvateľa Severoslovenského koridorového regónu.

Vystrojenie regiónov sekundárnym potenciáalom na plošnú jednotku má takéto poradie a odchýlky od SSR: Západoslovenský centralizačný regón (1,36), Severoslovenský koridorový regón (1,01), Východoslovenský centralizačný regón (0,77). Juhoslovenský koridorový regón je opäť na poslednom mieste, pretože hodnotu na plošnú jednotku silne znižuje Ipeľsko-slanský subregón (0,38), pričom Pohronský subregón má nadpriemerný sekundárny potenciál (1,17). Najväčší sekundárny potenciál v prepočte na jedného obyvateľa má Severoslovenský koridorový regón (1,11) a za ním tesne Juhoslovenský kori-

dorový región (1,08), ale len zásluhou Pohronského subregiónu, ktorého sekundárny potenciál na jedného obyvateľa prevyšuje priemer SSR až 1,33-krát, zatiaľ čo táto hodnota pre Ipeľsko-slanský subregión je len 0,77 slovenského priemera. Posledné miesto s podpriemerným sekundárnym potenciálom zaujímajú Západoslovenský centralizačný región (0,99) a Východoslovenský centralizačný región len 0,85 slovenského priemera.

Ked označíme vzťah primárneho a sekundárneho potenciálu na plošnú jednotku SSR hodnotou 1, potom sú rozdiely medzi nimi v jednotlivých regiónoch vyjadrené odchýlkami tieto: Západoslovenský centralizačný región +0,29, Východoslovenský centralizačný región +0,10, Juhoslovenský koridorový región -0,09, Severoslovenský koridorový región -0,51, Ipeľsko-slanský subregión +1,00, Pohronský subregión -0,56. Ako najmenej zatažený sekundárnym potenciálom sa ukazuje Západoslovenský centralizačný región, potom Východoslovenský centralizačný región, Juhoslovenský koridorový región a najviac zatažený je Severoslovenský koridorový región. Juhoslovenský koridorový región sa vnútornie vyvinul nerovnakovo. Jeho Ipeľsko-slanský subregión je sekundárnym potenciálom najmenej zatažený a Pohronský subregión je najviac zatažený.

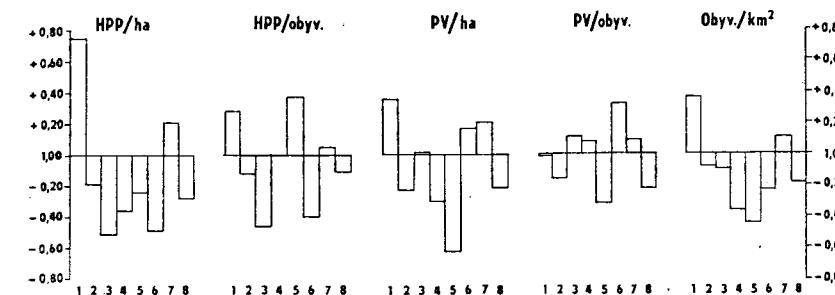
J. Mládek zistil nízky stupeň koncentrácie priemyslu (v baloch) v Juhoslovenskej kotline, a to prevažne v rozmedzí 20–39 ballov. Naproti tomu v kotlínach Pohronského subregiónu a Severoslovenského koridorového regiónu sa koncentrácia pohybuje v rozmedzí 100–140 ballov, na Východoslovenskej nížine len 40–79 ballov a v juhovýchodnej časti Podunajskej nížiny len 20–39 ballov (1982).

Bratislavský sklon má 63,3 % rozlohy, trištvrtiny primárneho potenciálu a 70,1 % obyvateľov SSR. Zákonite sa tu vyvinula Bratislava na 1. miesto SSR. Jednotková plocha Bratislavského sklonu je primárny potenciálom 1,16-krát hodnotnejšia ako priemerne v SSR. Hodnota takej plochy Košického sklonu je iba 0,72 hodnoty na Slovensku. Primárny potenciál prepočítaný na jedného obyvateľa je na Bratislavskom skлоне 1,05-krát vyšší ako v SSR. Na Košickom sklonie predstavuje iba 0,89 slovenského priemera.

Sekundárny potenciál na jednotkovú plochu Bratislavského sklonu je 1,21. Na Košickom sklonie je iba 0,63. Prepočítaný na jedného obyvateľa na Bratislavskom sklonie je 1,09 a na Košickom sklonie 0,73 hodnoty na jedného obyvateľa SSR. Príroda je teda ku Košickému sklonu skúpejšia. Vo vzťahu k primárному potenciálu javí sa zataženie oboch regiónov sekundárnym potenciálom skoro vyrovnané, len trochu podpriemerné na Košickom sklonie.

Ide ešte o to, v ktorých priestoroch by bol vklad do zvýšenia sekundárneho potenciálu, t. j. do priemyslu, dopravy a celej infraštruktúry z celostátneho dlhodobého hľadiska spoločensko-ekonomickej najužitočnejšej. Z nášho hodnotenia opretého aj o výsledky iných našich významných geografov, ktorých uvádzame v literatúre, vychádza, že by do úvahy prichádzal jadrový priestor Juhoslovenského koridorového regiónu, t. j. Juhoslovenská kotlina, juhovýchodná časť Podunajskej nížiny, kde je k dispozícii voda Dunaja, dolného Hrona a Ipľa a bude aj energia z jadrovej elektrárne v Mochovciach a Východoslovenskej nížine. To sú súčasne územia s najnižšími prírastkami, niekde aj s úbytkami obyvateľstva, s relatívne vysokým primárnym potenciálom pre využívanie, nízkym zaludnením a slabou urbanizáciou. Treba počítať, že bez premien demografickej skladby, ktorá je jedným z hlavných činiteľov slab-

šieho rozvoja, sa tam nepodarí eliminovať negatívne javy vývoja socioekonomickej štruktúry. Nástup pozitívnych zmien zabezpečí vysokovýkonný dopravný tah po dĺžke jadrového priestoru Juhoslovenského koridorového regiónu. Dokrív tieto primárny potenciálom cenné, ale sekundárnym potenciálom slabšie časti SSR.



Graf 2. Odchýlky hodnôt HPP/ha, HPP/obyv., PV/ha, PV/obyv. a obyv./km<sup>2</sup> od celoslovenských priemerov.

1 — Západoslovenský centralizačný región, 2 — Východoslovenský centralizačný región, 3 — Severoslovenský koridorový región, 4 — Juhoslovenský koridorový región, 5 — Ipeľsko-slanský subregión, 6 — Pohronský subregión, 7 — Bratislavský sklon, 8 — Košický sklon.

Naše regionálne členenie vychádza z poznávania geografickej štruktúry Slovenska, ku ktorej sa dopracovala naša geografia. Nemá za cieľ dotýkať sa súčasného administratívneho členenia SSR, ktoré odráža jeho historicko-politickej vývin. Môže sa však využiť pri plánovaní regionálneho rozvoja oblastí, prípadne v budúcnosti aj pri zdokonaľovaní územného členenia.

#### LITERATÚRA

1. BAŠOVSKÝ, O., HVOŽDAROVÁ, E., POVINCOVÁ, E.: Zmeny v rozložení obyvateľstva za posledných 100 rokov v regionálnych geomorfologických jednotkách Slovenska. AFRNUC, Geographica, 22, ss. 141–166. — 2. BAŠOVSKÝ, O., MLÁDEK, J.: Problemy koncentrácie obyvateľstva a priemyslu v regionálnych geomorfologických jednotkách Slovenska. AFRNUC, Formatio et Protectio Naturae, 9, 1983. — 3. BEZÁK, A.: Nodálna štruktúra systému slovenských miest. Geogr. Čas., 33, 1981, ss. 18–31. — 4. HROMÁDKA, J.: Slovensko a Podkarpatská Rus. In: Československá republika. Ilustrovaný zemepis všech dílů světa, díl III. 1938, ss. 225–349. — 5. HROMÁDKA, J.: Príručka zemepisu Československa. 1949, s. 260. — 6. IVANIČKA, K.: 5. Typy regiónov rastu. Atlas SSR, XIV, 1980. — 7. KORČÁK, J.: Geopoliticke základy Československa, jeho kmenové oblasti. Orbis, 1938, s. 168. — 8. KURPELOVÁ, M.: Príspevok k poznaniu agroklimatického potenciálu územia Slovenska. Geogr. Čas., 33, 1981, ss. 50–57. — 9. LUKNIŠ, M.: Bonita pôd na Slovensku. Geogr. Čas., 8, 1956, ss. 202–207. — 10. MARIOT, P., HANZLÍK, J.: 35. Migrácia do Bratislavu a Košíc. Atlas SSR, X. Obyvateľstvo a sídla 1980.
11. MAZÚR, E.: 19. Funkčná delimitácia krajiny podľa potenciálu. Atlas SSR, XV,

1980. — 12. MAZÚR, E.: 7. Typy reliéfu z hľadiska hospodárskeho využitia. Atlas SSR, XV, 1980. — 13. MAZÚR, E., DRDOŠ, J.: Socioekonomicke typy životného prostredia. Atlas SSR, XV, 1980. — 14. MLÁDEK, J.: Lokalizácia priemyslu vo vzťahu ku geomorfologickej štruktúre SSR a jej vplyv na životné prostredie. Geografia a životné prostredie, 1982, ss. 138—148. — 15. PODHORSKÝ, F.: 79 Železnice, 85 Dovoz a vývoz po železnici, 86 Tranzitná doprava v r. 1972, 88 Nákladná vlaková doprava. Atlas SSR, XII, 1980. — 16. TRIZNA, V.: 103 Energetika. Atlas SSR, XII, 1980. — 17. ZELENSKÝ, K.: Landscape Types of Slovakia from the agricultural Potential Stand point. Geogr. Čas., 36, 1984, ss. 378—391. — 18. Štatistická ročenka. Západoslovenský kraj, Východoslovenský kraj, Stredoslovenský kraj 1981.

Michal Lukniš

#### A REGIONAL DIVISION OF THE SLOVAK SOCIALIST REPUBLIC FROM THE VIEWPOINT OF ITS RATIONAL DEVELOPMENT

On the basis of the distribution of core spaces, which related to their surroundings possess both a high primary potential for use, and an intraregional cementation of communication network and its linking up with the communication tractions of statewide significance, four regions have been delimitated within the Slovak Socialist Republic. The core spaces of the two of them are formed by spurs of the Pannonian Basin. They are multiaxial and able to adopt superior centralizational functions. The two largest cities developed within them, namely the capital Bratislava and Košice.

The another couple of regions lies between them, on the arch of the West Carpathians. The regions are bound to the two basin-like beds separated from each other by an uninterrupted belt of mountain ranges of the mid-Slovakian transport barrier. In a position between centralizational regions the basin-like beds have a significant integrational function. Two regions of corridor type are bound to them. In this way the Slovak Socialist Republic (SSR) is divided into four functional-typological regions — (1) the West-Slovakian centralizational region (multiaxial), (2) the East-Slovakian centralizational region (multiaxial), (3) the North-Slovakian corridor region (one-axial), and (4) the South-Slovakian corridor region (one-axial).

Cities of more than 100,000 population have only developed in the two excentrically situated centralizational regions. Consequently, within the nodal approach the SSR is divided into two nodal regions — (a) the Bratislava region and (b) the Košice region. The boundary drawn between them on the basis of the migration of population in the SSR to the two cities coincides crudely with the course of the main Slovakian water-dividing line.

In the work the regions are valuated according to primary (natural) and secondary (technical) potentials. Mutual relationships and the differences between them are found. On this basis possibilities of their further harmonic development are proposed.

#### Map 1. Regions of the SSR.

1 to 8 — functional-typological regions.  
 1—2 — West-Slovakian centralizational region (ZCR), 1 — core space of ZCR, 2 — hinterland of ZCR, 3—4 — East-Slovakian centralizational region (VCR), 3 — core space of VCR, 4 — hinterland of VCR, 5—6 — North-Slovakian corridor region (SKR), 5 — core space of SKR, 6 — hinterland of SKR, 7—8 — South-Slovakian corridor region (JKR), 7 — core space of JKR, 8 — hinterland of JKR, 9 — mid-Slovakian communication barrier, 10 — secondary communication barriers, 11 — boundary between the Bratislava and the Košice incli-

nations, 12 — main Slovakian water-dividing line, 13 — town of 1st order, 14 — town of 2nd order, 15 — towns of 3rd order, 16 — towns of 4th order.

Map 2. Suitability of lay-out of efficient communications in the territory of the SSR from the viewpoint of the primary potential for the development of socioeconomic structure.

1 — mid-Slovakian communication barrier, 2 — major railway lines, 2a — existing, 2b — proposed for new ones and for reconstruction, 3 — railway lines of 2nd order, 4 — motorways in operation, under construction or proposed without differentiation, 5 — town of 1st order, 6 — town of 2nd order, 7 — towns of 3rd order, 8 — towns of 4th order, 9 — towns with positional potential of over 100,000 population, 10 — towns with positional potential of 50,000 to 100,000 population and lesser towns with desired growth acceleration.

Graph 1. Shares of functional-typological regions and subregions in the size (a), in the size (b), in population accretion in 1970—1980 (c), in gross agricultural production (d), in industrial production of the SSR (e).

1 — West-Slovakian centralizational region, 2 — East-Slovakian centralizational region, 3 — North-Slovakian corridor region, 4 — South-Slovakian corridor region, 4a — Ipeľ-Slaná subregion, 4b — Hron subregion.

Graph 2. Value deviations in gross agricultural production/ha, gross agricultural production/population, value deviations in industrial production/ha, value deviations in industrial production/population, and those of population per sq km, all from the whole-Slovakian averages.

1 — West-Slovakian centralizational region, 2 — East-Slovakian centralizational region, 3 — North-Slovakian corridor region, 4 — South-Slovakian corridor region, 5 — Ipeľ-Slaná subregion, 6 — Hron subregion, 7 — Bratislava inclination, 8 — Košice inclination.

Fig. 1. The Štrba threshold between the Tatry and the Nízke Tatry Mts (in the background) connects the two inclinations of Slovakia. In this part one only sparse row of villages assured the continuity of the Slovak ethnic territory on both the sides of the West-Carpathian arch.

Photo: by P. Plešník

Fig. 2. The South-Slovakian Basin as a core space of the South-Slovakian corridor region is broad and suitable also to drawing high-efficient communications from west to east.

Photo: by P. Plešník

Fig. 3. The fault gap of the Hornád through the Čierna Hora Mt has only limited possibilities for constructing communications.

Photo: by M. Lukniš

Fig. 4. The North-Slovakian corridor region is densely settled in the basins along the transport axis. The Váh valley near Plevník.

Photo: by P. Plešník

Table 1. Evaluation of the regions of the Slovak Socialist Republic.

Translated by A. Krajčíř