

OLIVER BAŠOVSKÝ

SÚČASNÝ STAV A PROGNÓZA URBÁNEJ A REGIONÁLNEJ ŠTRUKTÚRY SLOVENSKA A EKONOMICKÁ TRANSFORMÁCIA

(Venované 100. výročiu narodenia
prof. RNDr. Jaromíra Korčáka, DrSc.)

O. Bašovský: *Current State and Future Trends in Urban and Regional Structures in Slovakia and the Economic Transition*. – Sborník ČGS, 100, 2, pp. 78 – 91 (1995). – Urban and regional structures in Slovakia reflect specific natural and socio-economic relations and their development. The article analyses in a detailed manner the past development and current state of urban and regional structures in Slovakia. It also deals with possible future scenarios under market economy which is an entirely new phenomenon. The influence of both domestic and international factors is taken into consideration.

KEY WORDS: Slovak Republic – urbanization – regional structure – prognosis – transformation.

I. Úvod

Sídlná štruktúra spolu s rozložením ekonomických aktivít a komunikačnej infraštruktúry štátu tvoria základné zložky okolo ktorých sa formuje aj regionálna štruktúra krajiny. Kým sídlna štruktúra, odrážajúca rozloženie obyvateľstva, tvorí aj hlavnú kos-tru regionálnej štruktúry, obe tieto štruktúry v západných krajinách sa skúmajú spoločne, tvoria objekt výskumu tzv. urbánnej a regionálnej analýzy (URBAN and REGIONAL ANALYSIS).

Hlavnými determinantami rozvoja urbánnej a regionálnej štruktúry Slovenska sú:

1. Urbánna a regionálna štruktúra každej krajiny odráža objektívne procesy v oblasti ekonomických aktivít a komunikačnej infraštruktúry, menovite ich priestorový vývoj a správanie sa. Pretože urbánna a regionálna štruktúra štátu sa formuje nielen v určitom spoločensko-ekonomickom prostredí, ale aj v špecifickom prírodno-ekologickom rámci krajiny, mnohé jej osobitosti sú späté práve s jej prírodnými a ekologickými zvláštnosťami a potenciálom krajiny. Na prírodné zvláštnosti treba prihliadať úmerne fyzickogeografickej diferencovanosti krajiny a tá je v prípade Slovenska obzvlášť zložitá.

2. Druhou zvláštnosťou urbánnej a regionálnej štruktúry Slovenska je fakt, že sa zásadne transformovali po druhej svetovej vojne, t. j. v rokoch 1950 – 1989. Bolo to obdobie najhlbších ekonomických premien v jeho dejinách, ale súčasne aj obdobie neobvyčajne zložitých z hľadiska uplatňovania zákonitostí optimálneho vývoja a lokalizácie ekonomických aktivít, ktoré v značnej miere neodpovedali zásadám trhového hospodárstva. Z tohto dôvodu priestorové usporiadanie ekonomických aktivít a nadväzne aj rozloženie obyvateľstva bolo deformované „socialistickými“ zákonitostami rozvoja ekonomiky štátu.

3. Treťou stránkou, na ktorú treba prihliadať pri analýze a prognózovaní urbánnej a regionálnej štruktúry Slovenska, je skutočnosť, že v podstate až do roku 1989 neboli

otvorené hranice smerom na západ a náš sídelný a regionálny systém, vyvíjajúci sa v minulosti v autarktickom a stagnačnom prostredí štátov bývalej RVHP, začína byť po roku 1989 ovplyvňovaný – a možno predpokladať, že tento vplyv sa zvýši – makroregionálnymi procesmi prebiehajúcimi v Európe. Preto sa bude musieť prispôbiť z hľadiska nosných aktivít a vnútornej štruktúry novým podmienkam.

4. Poslednou osobitosťou nášho urbánneho a regionálneho systému je fakt, že v celej doterajšej histórii vyvíjal sa nie z hľadiska Slovenska ako integrálneho celku, ale tvoril vždy súčasť (zväčša perifernú) väčších štátnych celkov, ktorých bol súčasťou (Uhorsko, ČSR a ČSFR). Táto skutočnosť sa odrazila v deformácii vedenia a významu komunikačných trás, v deformácii lokalizácie a špecializácii závodov (nižšie, resp. neúplné cykly, vojenský priemysel a i.). Nevyužil sa plne rekreačný, surovinový a poľnohospodársky potenciál nášho územia. To všetko sa odrazilo v deviacii vývoja našej sídelnej štruktúry a tým aj v rozložení obyvateľstva, ako aj vo formovaní sa novej, ale mnohé problémy majúcej regionálnej štruktúre Slovenska.

II. Súčasný stav a problémy urbánnej a regionálnej štruktúry Slovenska

1. Prvým a základným znakom Slovenska z hľadiska jeho urbánnej štruktúry je skutočnosť, že je mladým nedávno urbanizovaným územím. Je územím mladej urbanizácie, ktorá v podstate prebehla po roku 1950. Vzhľadom na deformáciu spoločenských a ekonomických pomerov na tejto urbanizácii sa plne odrážajú aj chyby a deformácie tejto epochy.

Podľa našich dát žil v mestách s vyše 5 tis. obyvateľmi vo vybraných rokoch nasledovný počet obyvateľov Slovenska:

Tab. 1 – Vývoj urbanizácie

Rok	Poč. obyv. SR abs.	Počet miest	Poč. obyv. miest s vyše 5 tis. obyv.	Podiel na obyv. SR %
1869	2 482 000	26	249 936	10,1
1910	2 917 000	46	473 528	16,2
1930	3 330 000	61	748 847	22,5
1950	3 442 000	65	857 527	24,9
1970	4 542 092	100	1 673 606	36,8
1991	5 268 935	122	2 954 060	56,1

Z tabuľky vyplýva, že hlavná fáza urbanizácie Slovenska sa viaže na obdobie po II. svetovej vojne a je spätá s relatívne silnou industrializáciou a slabším rozvojom terciárneho sektoru. V dôsledku nesprávnej makrolokalizačnej politiky komunistickeho režimu, direktívneho plánovania a rozmiestňovania bytovej výstavby v zhode s lokalizáciou ekonomických aktivít došlo, k mnohým negatívnym vplyvom na rozvoj urbánnej štruktúry Slovenska.

V západných krajinách sa rozlišujú v podstate štyri fázy urbanizácie:

- a) fáza koncentrácie (bodové mestá),
- b) fáza aglomerácie,
- c) fáza metropolizácie,
- d) fáza megalopolizácie.

Slovensko v dôsledku hospodárskej zaostalosti do roku 1950, silnej emigrácie obyvateľstva do Ameriky a centier Rakúsko-Uhorska, neprešlo fázou koncentrácie. Slovensko až do polovice 20. stor. zostávalo zaostalou poľnohospodárskou krajinou s malými mestami. Industrializácia Slovenska po roku 1950 podmienila hlavne rozvoj koncen-

tračných a aglomeračných procesov. Na Slovensku – okrem Bratislavy a Košíc – vznikli popri rýchlo rastúcich bodových mestách urbánne agregáty – „malé aglomerácie“ – dosahujúce 40 až 80 tis. obyvateľov. Aj keď dnes žije v mestách s vyše 5 tis. obyvateľmi 56,1 % a vo veľkomestách (vyše 100 tis. obyv.) iba 12,8 % obyv. Slovenska, Slovensko zostáva z hľadiska urbanizačných procesov značne pozadu, pretože jeho urbanizácia sa doteraz opierala hlavne o industrializáciu a nie moderné aktivity III. a IV. sektoru. Tým, že Slovensko akoby preskočilo fázu koncentrácie obyvateľstva a dostalo sa do fázy aglomerácie, nebola na Slovensku rozrušená stará z feudalizmu pochádzajúca sídelná sieť vidieckych sídiel, ktorá naopak rozvojom dochádzky za prácou a vynášaním finančných prostriedkov, mestských foriem bývania a života profitovala z nového ekonomického modelu. Slovensko v sídelnom rozvoji akoby zostalo na pol ceste. Jeho mestá, v dôsledku celého radu príčin, nedoformovali svoje štruktúry na mestské štruktúry zrovnateľné západným krajinám a vidiecke osídlenie podľahlo silnej obnove a rozvoju (prímestské sídla, sídla s rekreačnou funkciou, sídla v priemyselných a poľnohospodárskych oblastiach) a zčasti deštrukcii (rozptýlené osídlenie, malé a odlahlé sídla). Fenomén vlastníckeho odcudzenia, slabej disciplíny v dodržiavaní urbanistických a územných zásad a noriem – spolu s chybnými rozhodnutiami – v silnej miere poznačili našu sídelnú štruktúru, ktorej základným znakom je neukončenosť, deštrukcia starých jadier, nejednotnosť stavebného štýlu, značná nekompatibilita nových mestských či vidieckych súborov so starými, stáročia vznikajúcimi súbormi.

2. V mnohom chybná makrolokalizačná ekonomická politika prejavujúca sa v direktívnej lokácii hlavne priemyselnej výroby, na ktorú potom nadväzovali rozhodnutia o veľkosti bytovej výstavby, ako aj vstupovanie do priestorového rozhodovania politických subjektov s nesprávnymi lokálnymi záujmami, viedli do určitej miery k alogickému rozloženiu obyvateľstva z hľadiska ekologických i ekonomických výhod. Svedčia o tom údaje nasledovnej tabuľky:

Tab. 2 – Premeny v rozložení obyvateľstva Slovenska r. 1869 – 1980

Prírodné celky:	Rozloha		Obyvateľstvo					
	v km ²	% z plochy SR	1869		1950		1980	
			abs.	%	abs.	%	abs.	%
Nížiny	13 875	28,4	992 193	40,0	1 537 312	44,7	2 082 444	41,8
Kotliny	8 096	16,5	719 940	29,0	1 047 263	30,4	1 794 654	36,0
Pohoria	27 043	55,1	769 678	31,0	857 742	24,9	1 110 755	22,2
Slovensko	49 041	100,0	2 481 811	100,0	3 442 317	100,0	4 666 666	100,0

(O.Bašovský, E.Hvožďarová, E.Povincová, 1982)

Z ekologického i ekonomického hľadiska sú pre bývanie, lokalizáciu priemyslu i vedenie komunikácií najvýhodnejšie naše nížiny. Tie zaberajú 28,4 % rozlohy Slovenska a v roku 1869 tu žilo 40,0 %, v roku 1950 44,7 % a v roku 1980 41,8 % obyvateľstva Slovenska.

Kotliny, ktoré zaberajú 16,5 % rozlohy Slovenska, sa hlavne po roku 1950 stali najľudnatejšími územiami Slovenska. V roku 1869 tu žilo 29,0 %, ale v roku 1980 už 36,0 % a v roku 1991 asi dosiahol percenta blízkeho nížinám.

Najrozsiahlejšiu časť Slovenska zaberajú pohoria (55,1 %) a ich podiel na obyvateľstve Slovenska logicky neustále poklesáva.

Až do obdobia industrializácie boli krajinné štruktúry Slovenska využité hlavne na poľnohospodársku a lesnú výrobu, príroda nebola zásadne narušená. Krajina, i napriek stálemu tlaku, vždy vedela obnoviť svoju homeostázu, rovnovážny rozvoj.

Zásadný prelom z hľadiska vývoja spoločnosti, ale i krajiny, a tým i celej jej geografickej štruktúry, nastal po druhej svetovej vojne. V rokoch 1950 – 1989 celý ekonomický rozvoj v dôsledku uplatňovania nedostatočne vedecky zdôvodnených makroekonomických lokalizačných zásad, alebo náhodných lokácií, hlavne priemyslu, viedol k nelogickému vývoju celej geografickej štruktúry Slovenska a k neobyčajnému skomplikovaniu jeho životného prostredia. Priemysel a s ním späté aktivity boli nedomyslene oveľa častejšie lokalizované v kotlinách a niekedy aj v pohoriach ako v ekologicky výhodnejších nížinných priestoroch.

Z hľadiska ekonomického i sídelného nie je dostatočne využitý prírodný, ekonomický, dopravný, ani sídelný potenciál nížin (Podunajskej, Východoslovenskej, Záhorskej) a nízko položených teplých, otvorených a úrodných kotlín, najmä Ipelskej, Lučenskej a Rimavskej, ktoré predstavujú tretí najrozsiahlejší rovinný priestor Slovenska (nazývaný tiež Juhoslovenskou nížinou). Hlavnou príčinou slabšieho využitia ekonomického a ekologického potenciálu nížin a nízko položených kotlín je skutočnosť, že tvoria hlavné poľnohospodárske bázy Slovenska. Tieto priestory majú oveľa väčší potenciál, najmä pre priemysel, bývanie, dopravu, modernú energetiku, ale i rekreáciu (teplo, voda) a i. So slabším a jednostranným využitím nížin a nízkopoložených kotlín (s orientáciou iba na poľnohospodárstvo) začala sa postupne deštruovať i ich demografická štruktúra. Tak vznikol demograficky depresný pás pozdĺž južného okraja Slovenska siahajúci od okresu Dunajská Streda po okres Trebišov a spomalil sa i rozvoj mestských centier tohto územia. Bude nevyhnutne prehodnotiť makroekonomickú lokalizačnú politiku štátu (resp. uvoľniť jej logické prirodzené toky, ako to bolo do roku 1950) z hľadiska polyfunkčného využitia našich ekologicky najvhodnejších priestorov. To umožní i obnovu populačného rastu a zvýšenie významu nížin a nízko položených kotlín i z hľadiska sídelného.

V kotlinách, najmä stredne a vysoko položených (Považie, Pohronie, Spiš), ktoré sú ekologicky veľmi labilné, existujú bariéry ich využitia. V mnohých kotlinách stredného Slovenska sa blížime k hraniciam ich maximálneho zataženia a vznikajú tu možnosti vážnych ekologických kríz. Okrem toho naše kotliny neznesú sídelné aglomerácie s vyše 100 tis. obyvateľmi. Dnes sú ale v tých kotlinách a ich centrách lokalizované také aktivity, resp. ekonomickým rozvojom získali mestá taký silný ekonomický potenciál, že majú predpoklady, aby sa z nich vyvinuli strediská so 120 až 150 tis. obyvateľmi. Typickým príkladom je Žilinská kotlina. Na druhej strane sú nedocenené kotliny intravulkanickej brázdy ležiace na juhoslovenskej dopravnej osi (Bratislava – Nové Zámky – Šahy – Lučenec – Košice). V kotlinách lokalizovaný priemysel zaberá zvyčajne najnižšie položené a pre poľnohospodárstvo najvhodnejšie priestory (aluvialne nivy riek a nízke terasy). Neobyčajne vážnym problémom v kotlinách je vedenie komunikačných trás, vysoká energetická náročnosť bývania ale i práce človeka.

3. Vyššie uvedené deformácie v rozložení obyvateľstva Slovenska podľa skupín regionálnych geomorfologických celkov, ktoré sú súčasne aj odlišnými ekologickými celkami boli spôsobené chybnými rozhodnutiami makrolokalizačnej ekonomickej politiky, najmä chybami v rozložení priemyslu. Svedčia o tom dáta z nasledovnej tabuľky:

Tab. 3 – Počet pracovníkov priemyslu podľa skupín regionálnych geomorfologických celkov Slovenska v r. 1970 a 1980

Skupiny celkov:	1970		1980	
	počet abs.	podiel %	počet abs.	podiel %
Nížiny	199 301	36,2	246 981	36,1
Kotliny	251 495	45,7	310 287	45,4
Pohoria	99 968	18,1	126 351	18,5
Slovensko	550 764	100,0	683 619	100,0

(O.Bašovský, J. Mládek, 1984)

Pred rokom 1950 hlavnými odvetviami priemyslu Slovenska bol potravinársky a ľahký priemysel. Tieto sa viazali na svoje surovinové bázy, ktorými boli zväčša nížiny a kotliny. Možno oprávnenne predpokladať, že nížiny sa podieľali asi 1/2 na priemysle Slovenska.

Zásadný obrat nastáva po r. 1950. Industrializácia kotlín naberá prudké tempo a podiel nížin na priemysle poklesáva na 36,2 % v r. 1970 a 36,1 % v r. 1980. Naopak prudko rastie podiel kotlín, najmä stredne a vysoko položených. Kotliny zaberajúce 16,5 % rozlohy Slovenska koncentrujú až 45,4 % priemyslu Slovenska. Obzvlášť deformačne pôsobí koncentrácia priemyslu do stredne a vysoko položených, t.j. ekologicky veľmi labilných kotlín. Sú to všetko kotliny aj podstatne viac energeticky náročne na bývanie, prácu ale i dopravu obyvateľstva.

4. Vyššie uvedený proces rozloženia priemyslu, ale i ďalších aktivít sa svojimi deformačnými vplyvmi odrazil hlavne na raste mestského obyvateľstva. Svedčia o tom údaje nasledovnej tabuľky:

Tab. 4 – Proces urbanizácie podľa skupín regionálnych geomorfologických celkov r. 1869-1988

Prírodné celky	Podiel mestského obyvateľstva					
	1869		1950		1988	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Nížiny	124 828	52,2	439 080	51,4	1 274 067	42,8
Kotliny	73 397	30,7	329 303	38,6	1 330 324	44,0
Pohoria	41 034	17,1	85 717	10,0	392 66	13,2
Slovensko	239 259	100,0	854 100	100,0	2 977 052	100,0

(G.Tomášová – Petrášová, 1990)

Do r. 1950 rozvoj miest ako i celkový proces urbanizácie sa z hľadiska priestorového viazal na ekonomicky aktívne oblasti, ktorými boli predovšetkým nížiny. Bol to do určitej miery logický proces, vyvíjajúci sa síce v hospodársky zaostalej, prevažne agrárnej, ale trhovej ekonomike.

Z tohto dôvodu nížiny ako celok tvorili hlavnú bázu urbanizácie Slovenska. V mestách nížin sa koncentrovalo v r. 1869 52 % a v r. 1950 iba o málo menej (51,4%) z celkového počtu mestského obyvateľstva Slovenska.

V kotlinách sa nachádzali asi tri desatiny mestského obyvateľstva Slovenska, čo však odpovedalo aj podielu obyvateľstva kotlín na celkovom obyvateľstve Slovenska.

V súvislosti s úpadkom baníctva a železiarstva v r. 1869 až 1950 začali mesta v pohoriach stagnovať a preto poklesol podiel pohorí na mestskom obyvateľstve Slovenska zo 17,1 % na 10%.

Zásadná zmena nastala v r. 1950 až 1988. V dôsledku už spomínaných chýb v makro-ekonomickej politike štátu, poklesol podiel nížin na mestskom obyvateľstve Slovenskej republiky v r. 1950 až 1988 z 51,4 % na 42,8 % a naopak prudko vzrástol podiel kotlín (z 38,6 % v r. 1950 na 44,0 %). Prenesenie rozvojového ekonomického a tým aj urbanizačného ťažiska z nížin do kotlín považujeme za ekonomicky neobyčajne drahú chybu v regionálnom rozvoji Slovenska. Bohužiaľ treba uviesť, že aj niektoré územno-plánovacie dokumenty o urbanizácii a jej hlavných osiach prijaté minulým režimom, objektívne napomáhali deformačnému vývoju. Z tohto aspektu vyniká obzvlášť nedocenenie južnej ekonomicko-komunikačnej a tým aj urbanizačnej osi (Bratislava – Podunajská nížina – Juhoslovenská nížina – Košice) a centier položených na tejto osi.

5. Nakoľko najväčšie mestá a hlavné komunikácie tvoria kostru regionálnej štruktúry Slovenska, a pretože ich rozvoj bol v mnohom negatívne determinovaný vplyvmi

minulého režimu, samozrejme že aj regionálna štruktúra Slovenska je z časti deformovaná. Formovanie sa regiónov a regionálnej štruktúry štátu ako celku je neobyčajne dlhodobý a zložitý proces, a preto jedno obdobie deformácie môže túto štruktúru pozitívne alebo negatívne poznačiť, no nemôže zastaviť objektívne sa rozvíjajúci proces formovania sa regionálnej štruktúry. Regionálna štruktúra je odrazom vnútorného vývoja regiónotvoričích síl formujúcich jednotlivé regióny, alebo tzv. primárneho (prírodného) regionálneho potenciálu nezávislého od človeka a potenciálu sekundárneho, technického, využívaného (vytváraného) človekom – spoločnosťou (M.Lukniš, 1985). Z tohto dôvodu deformačný vplyv určitého obdobia je pri dynamickej (historickej) analýze regiónov ľahko identifikovateľný, ale je mimoriadne nákladný z hľadiska korekcií.

Regionálna štruktúra Slovenska bola nami identifikovaná na báze hlbkej analýzy hierarchie centier už v r. 1986 (O.Bašovský, J.Mládek, 1986). Naša identifikácia tzv. mezoregiónov, tj. regiónov vyšších ako sú dnešné okresy, je veľmi blízka identifikácii ako ju vykonali ekonómovia resp. urbanisti (Projekt urbanizácie ..., 1982) s tou výnimkou, že podľa nás Bratislava tvorí centrum I. rádu, Košice centrum II. rádu a Banská Bystrica až centrum III. rádu rovnocenné Žiline, Prešovu, Trenčín, Martinu, Trnave a Nitre. Projekt urbanizácie nesprávne považoval všetky tri krajské centrá za rovnocenné metropolitné centrá, čo sa dodnes odráža v nekritických ambíciách a preceňovaním postavenia Banskej Bystrice v prácach architektov. Za najvážnejší záver vyplývajúci zo zahĺbenia sa do priloženej mapy je fakt, že mezoregióny kotlinovo-horskej časti Slovenska, s malým prírodným potenciálom majú vyvinuté dve silné centrá III.a rádu (Žilinsko-bratislavský), alebo III.a a III.b rádu (Banskobystricko-zvolenský, Trenčiansko-považskobystrický). Zatiaľ mezoregióny nížin, ktoré majú veľký prírodný potenciál, možnosti rozvoja ekonomiky a dopravy, majú iba slabšie vyvinuté jedno centrum III.b rádu (Lučenský, Novozámocký), alebo s jedným silným centrom typu III.a rádu (Nitriansky, Trnavský), či dvoma slabšími centrami typu III.b rádu (Michalovskohumenský).

Z uvedeného opätovne vyplýva, že dosiaľ bolo rozvojové ťažisko Slovenska položené na kotlinovo-horskú časť Slovenska, ktorá mala nielen nadmerne koncentrovaný priemysel, ale rozvíjali sa tu mestá, ktoré zanedlho prekročia ekologické bariéry únosnosti svojich kotlín. Vznikol tu od okresu Považská Bystrica po Humenné demograficky prírastkový pás okresov, kde je i na vidieku relatívne značný prírastok obyvateľstva. Naopak regióny nížin pozdĺž južného Slovenska tvorené obcami v páse od okresu Nové Zámky po Trebišov tvoria demograficky regresný a stagnačný pás, hoci toto územie má veľký sídelný potenciál. Demografickú slabosť tu komplikuje navyše zložitá etnosociálna štruktúra obyvateľstva (rómsky problém) (O.Bašovský et al., 1985).

Práve súčasné obdobie reštrukturalizácie ekonomiky vytvára podmienky aj pre revíziu a odstránenie deformácií v regionálnej štruktúre Slovenska. Hlavnou priestorovou deformáciou regionálnej štruktúry Slovenska je ekonomické, dopravné a sídelné nevyužitie jej južného ekonomicko-dopravného koridoru a tým i oživenia nielen jeho ekonomického, ale i demografického rastu a zintegrovania sa s metropolitnými územiami Slovenska.

III. Urbánny a regionálny systém Slovenska: medzinárodné a vnútorné súvislosti

Súčasná spoločensko-ekonomická premena u nás budú mať zásadný význam pre ďalší vývoj našej sídelnej a regionálnej štruktúry. Na túto štruktúru budú vplyvať faktory ako medzinárodnej, tak i vnútroštátnej povahy, ktoré obe spája prechod na trhovú ekonomiku. Trhové hospodárstvo silne poznačí a transformuje všetky doterajšie ekonomické a priestorové procesy ako aj naše predstavy o ich pôsobení či možnosti regulovania.

Hlavné transformačné podmienky vývoja urbánnej a regionálnej štruktúry Slovenska z hľadiska medzinárodného podľa nášho názoru spočívajú v nasledovnom:

1. Slovenská republika, ako samostatný štátny subjekt, za krátko vstúpi do väčšieho regionálneho celku ako bola ČSFR či RVHP, t.j. do Európy. V Európe sa už dlhé desaťročia formovali nielen ekonomické subjekty a zoskupenia ďaleko vyššej úrovne ako je Slovensko, ale sformovali, resp. formujú sa veľké a silné priestorové ekonomické útvary, zóny a pod. Jednou z najbližších k nám zón je tzv. ekonomický priestorový útvar formy banánu, tiahnuci sa od stredného a južného Anglicka, cez krajiny Beneluxu, centrálneho a severného Francúzska, bývalé západné Nemecko, Švajčiarsko až po severné Taliansko (Lombardiu). P. Dostál a M. Hampl (1992) vo svojej práci predpokládajú sformovanie sa druhej ekonomickej osi, resp. druhostupňového „banánu“, ktorý sa tiahne z južného Švédska, cez Dánsko na Berlín, Sasko, Durínsko, Česko, Viedeň a jej okolie, západne Slovensko s Bratislavou a Budapešť. Ide o najdynamickejšie územie z hľadiska ekonomického rozvoja. Naše napojenie na toto územie môže byť sprostredkové cez Rakúsko, s ktorým rozvíjame dobré vzťahy (os Norimberg – Mníchov – Viedeň – Bratislava), ale i cez formujúcu sa tzv. Hexagonálu, ktorá však v dôsledku juhoslovanskej krízy zostala stagnovať a z ktorej sa vyčlenila relatívne aktívna Vyšehradská štvorka. Doterajším smerom našich ekonomických kontaktov, obzvlášť kontaktov Slovenska, boli štáty bývalého ZSSR. Ťažký úder našej ekonomike, ktorá mala zväčša tzv. „filiálny“ charakter z hľadiska celej ČSFR (pobočky českých závodov, resp. postupné prenechávanie vývozu do SNŠ na Slovensko), spôsobuje najmä nesolventnosť odberateľov v SNŠ. Pretože inovačné vplyvy prichádzajú zo západu, z ekonomického banánu a oblasti Česka, treba sa za každú cenu napojiť na Česko a západnú Európu, nenechávajúc pritom zabudnuté ani naše vzťahy a veľké skúsenosti i možnosti v spolupráci so SNŠ. Podľa nášho názoru nie sú vždy využité možnosti na hlbšiu spoluprácu s Poľskom. Oživilo sa síce niektoré komunikačné spojenia, nevyužívajú sa mnohé možnosti z hľadiska výmeny. Rovnako je to i s blízko ležiacim Rumunskom. Dúfame, že sa vytvoria aj predpoklady dobrých vzťahov s nástupníckymi štátmi Juhoslávie a Maďarskom. Okrem osí Mníchov – Viedeň – Bratislava, snáď rovnakú hodnotu má aj spojenie Bratislava – Viedeň – Miláno. Je interesantné, že krajiny od severného Talianska a Juhoslávie po Čechy, Slovensko a zčasti i Poľsko, tvorili v minulosti na tie časy blízky celok spätý ekonomickými, kultúrnymi a politickými väzbami. Nedalo by sa ich oživiť? Z uvedeného vyplýva, že Slovensko prekročilo svoj rámec a musí vo svojom ekonomickom i politickom vývoji počítať, že je súčasťou väčšieho dosť meniaceho sa celku, ktorý bude bezosporu ovplyvňovať jeho sídelnú a regionálnu štruktúru.

2. Už z doterajších premien v strednej Európe sa ukazuje, že z hľadiska kontaktov so západnou Európou najexponovanejším územím sa stáva stará metropolitná oblasť západného Slovenska a osobitne Bratislavy. Tu sa v oblasti Viedeň – Bratislava a Győr môže sformovať významný nadnárodný ekonomický útvar zabezpečujúci výmenu kapitálu, tovarov, ľudí, inovácií a informácií nielen medzi nami a Rakúskom, ale i medzi Západnou a Východnou Európou. Oblasť Bratislavy a Viedne považuje sa za ekonomicky najvýhodnejší región z hľadiska lokácií nových výrob na tomto styku. Bratislava a Slovensko ako celok môžu byť významným sprostredkovateľom kontaktov medzi týmito celkami. Bratislava tak môže nadviazať nielen na veľtržné tradície, ale i ako miesto prenikania západného kapitálu do východných krajín. Významnou skutočnosťou sa môže stať podstatné zvýšenie dopravného významu Bratislavy a jej okolia z hľadiska leteckej, železničnej i riečnej dopravy. Z tohto dôvodu možno očakávať tretiu rozvojovú dekádu Bratislavy v tomto storočí (1990 – 2000). Bratislava má všetky predpoklady stať sa vo väzbe na Viedeň pólom rastu medzinárodného významu. Preto Bratislave a jej spojeniu s ostatným Slovenskom treba z hľadiska našej spoločnosti venovať zvýšenú pozornosť.

3. Kardinálny význam pre vstup Slovenska do Európy a širších medzinárodných väzieb má zásadné vylepšenie jeho komunikačnej infraštruktúry. Bez komunikačnej infra-

štruktúry niet ekonomického rozvoja. Z tohto aspektu sa ukazuje ako nevyhnutné prehodnotiť všetky druhy dopravy a spojov z hľadiska súčasných a budúcich potrieb a ich väzieb na medzinárodné siete a potreby hlavne podnikateľskej sféry. Týka sa to hlavne leteckej dopravy, diaľničnej siete, rýchlych železníc, telekomunikačnej siete atď. Vzhľadom nato, že doterajšia komunikačná a spojovacia sieť bola budovaná z aspektu bývalej ČSFR a spojenia na východ a silne sa v nej prejavili neodôvodnené lokálne preferencie, zrejme sa ukáže potreba hlbšej prestavby ako sa domnievame.

4. Zásadne treba prehodnotiť niektoré potenciály krajiny, a to v ich väzbe na sídelný a ekonomický potenciál, avšak s prihliadnutím na medzinárodné súvislosti. Takým je rekreačný potenciál krajiny. Napriek všetkým problémom v oblasti životného prostredia, ktoré Slovensko má, napriek istému narušeniu prírody Slovenska, naša krajina predstavuje mimoriadne zaujímavú, hodnotnú a príťažlivú, ako z hľadiska prírody, tak i spoločensko-kultúrneho, oblasť cestovného ruchu celoeurópskeho významu, obzvlášť z hľadiska perspektívneho. Nevybudovanosť dopravnej siete, zlá materiálno-technická báza cestovného ruchu a obzvlášť jeho slabá propagácia spôsobujú slabé využitie tohto bohatstva. Seriózne odhady a predbežné prepočty ukazujú, že prínos z cestovného ruchu napríklad stredného Slovenska ďaleko predčí jeho zisky z priemyselnej výroby. Ak sa urýchlene dostaneme vybavenosťou a službami na európsky štandard, tak cestovný ruch by mohol byť doslova „trojským koňom“ prieniku slovenskej ekonomiky do Európy a urýchlennia vstupu zahraničného kapitálu k nám.

Hlavné transformačné vnútorné faktory vplývajúce na sídelnú a regionálnu štruktúru spočívajú v nasledovnom:

1. V súvislosti s osamostatnením Slovenska vystupuje do popredia mimoriadne vážne otázka integrity Slovenska. Jej hlavným komponentom je existujúca regionálna štruktúra Slovenska a dopravné ťahy medzi hlavnými centrami Slovenska. Z hľadiska hierarchie centier na Slovensku vystupuje ako centrum I. rádu Bratislava. Centrom II. rádu sú Košice. Zásadne nesprávnym sa ukázalo v Projekte urbanizácie Slovenska (Projekt urbanizácie ..., 17) zaradenie Bratislavy, Košíc a dokonca i Banskej Bystrice medzi rovnocenné tzv. metropolitné centrá Slovenska, hoci Banská Bystrica tvorí centrum III. rádu rovnocenné Žiline, Trnave, Nitre, Prešovu, Trenčín a i. Podľa nášho názoru Banská Bystrica je centrom III. rádu a nie je zrovnateľná s Bratislavou a Košicami. Vzhľadom na tvárnosť Slovenska, najmä jeho pretiahly tvar v západovýchodnom smere a excentrickú polohu Bratislavy voči ostatnému územiu Slovenska (mimoriadne výhodnú z hľadiska medzinárodného), dva sklony Slovenska spadajúce ku Bratislave a Košiciam, javí sa logické, že Košice musia plniť popri funkcii centra východného Slovenska aj istú časť funkcií hlavného mesta. To je jedna stránka veci. Druhou je skutočnosť, že v rámci Uhorska, bývalej ČSR a povojnovej ČSSR neboli využité možnosti na užšie a rýchle spojenie medzi Košicami a Bratislavou. Takýmto spôsobom sa vyvinuli z hľadiska integrity Slovenska dve jej slabé miesta, a to východné Slovensko a Juhoslovenská kotlina. Hlavný dopravný ťah Slovenska, košicko-bohumínska trať a jej rekonštrukcia (zdvojnásobenie, elektrifikácia) nebol robený z hľadiska integrity Slovenska, ale bola to trať slúžiaca importno-exportným potrebám Českej republiky a severného Slovenska. Pretože dopravný systém má mimoriadne veľký vplyv na rozvoj miest, niet sa čo čudovať prudkému rastu miest položených na vážsko-hornádskom ťahu. Je interesantné, že najekonomickejší a najkratší ťah medzi Košicami a Bratislavou v smere Košice – Lučenec – Šahy – Nové Zámky – Bratislava nebol využitý ani za bývalej ČSR ani po druhej svetovej vojne. Každému dopravnému laikovi musí byť jasné, že košicko – bohumínska trať bola budovaná za Uhorska v záujme c.k. monarchie a modernizovaná po vojne v záujme Českých zemí a nie integrity Slovenska. Dokonca sa začala rekonštruovať a budovať i autostráda smerom na Banskú Bystricu a nie najkratším smerom na Košice (s možnosťou odbočky cca 50 km na Banskú Bystricu), ktorá by zintegrovala tieto dve metropolné centrá Slovenska. Tento južný komunikačný ťah mohol by dnes

mať obrovský stimulačný význam pre Košice (VSŽ) a rad závodov južného Slovenska a Pohronia, ale hlavne mohol podstatne prispieť k zintegrovaniu východného a južného Slovenska k Slovensku západnému a Bratislave. Aktuálnosť tohto problému je vysoká i vzhľadom na možnosti, aby sa táto trasa stala hlavnou komunikačnou osou medzi formujúcou sa zónou Viedne – Bratislavy – Györu, resp. západnou Európou a oblasťou SNŠ.

2. Hlavnou vnútornou podmienkou zmien v sídelnej a regionálnej štruktúre Slovenska sú premeny v oblasti ekonomickej transformácie späté s novými ekonomickými trendmi na Západe. Slovenský priemysel či už založený na vlastných alebo dovážaných surovinách, pracovnej sile či tradíciách a pod., v dôsledku technologickej zaostalosti iba ťažko znesie konkurenciu. Okrem toho tento priemysel v silnej miere tvorili filiálky českých podnikov bez obchodného, výskumno-technologickeho a i. managementu. Slovenské podniky zväčša vyrábali suroviny, polotovary, či časti pre finálnu výrobu v Čechách. Z hľadiska jeho rozvoja je nevyhnutné si uvedomiť:

- že novo zakladané podniky zahraničnými spoločnosťami ako filiálky a dcérske podniky v podstate testujú prostredie, v ktorom by spoločnosť chcela rozvíjať aktivitu.
- ďalej si treba uvedomiť, že nie ceny, ale kvalita a termíny dodávok rozhodujú o ich uplatnení na zahraničných trhoch.

Z tohto dôvodu treba očakávať, že naše mestá, ktorých vedúcou funkciou bola priemyselná funkcia, buď sa transformujú alebo i v prípade, že priemyselná funkcia zostane zachovaná, dôjde k zníženiu jej významu, pretože v trhovej ekonomike budú tieto závody oprostené o veľký byrokratický aparát, resp. činnosti, ktoré v západných krajinách vykonávajú iné firmy (export – import, opravárenské služby atď.). Všeobecne možno očakávať zníženie významu priemyslu a zvýšenie významu terciárnych funkcií v našich mestách.

3. Rozhodujúce postavenie vo funkčnej štruktúre našich miest nadobudne III. (obchod, služby) a IV. sektor (veda, výskum, univerzity). Táto skutočnosť bola v minulosti silne podcenená a vyplýva z bariér medzi vedou, univerzitami a praxou, resp. nahradzovania vedy a univerzít „objektívnymi“ rezortnými či podnikovými výskumnými štruktúrami, resp. negovania rezortného výskumu, či výskumu univerzít byrokratickými štruktúrami štátneho aparátu.

Treba uviesť, že na slovenský priemysel obzvlášť ťažko doľahnú dôsledky tzv. „filiálneho systému“, kedy závody bez technického výskumu (a teda i možností zavádzania nových technológií), bez obchodného managementu a marketingových skúseností „mater-ských závodov“, stanú sa hračkou síl v tvrdom trhovom prostredí.

Obzvlášť významné postavenie v štruktúre miest, menovite miest centier regiónov, má výskum, veda a univerzity, vyššie služby z oblasti finančníctva, poisťovníctva, obchodu, podnikateľských inštitúcií, ale i kultúry, zdravotníctva a pod. Skúsenosti USA, Japonska, ale i iných vyspelých krajín ukazujú, že práve mestá s týmito aktivitami, t.j. mestá, kde sa rodia nové invencie a myšlienky, kde sa vytvárajú prvé vzory zdokonalených výrobkov, sú najprogresívnejšími mestami v sídelnom systéme. Im sú podriadené mestá, ktoré zabezpečujú masovú výrobu daných tovarov, resp. tretia skupina miest so štandardizovanou výrobou (nemetropolitná industrializácia). Strediská vedy a vedeckého progresu, resp. pri nich ležiace centrá sú hlavnými gestormi spoločensko-ekonomického progresu, ale i hlavnými centrami urbanizácie. Takýchto centier nemôže byť 16 – 18, ale iba 6 – 7. Najlepšie predpoklady majú s nimi stať popri Bratislave a Košiciach ešte Nitra, Žilina, Banská Bystrica, Prešov, prípadne Lučenec.

4. Štvrtým vnútorným faktorom vplývajúcim na rozvoj urbánneho a sídelného systému bude vývin a cena dopravy. Doteraz u nás dopravné tarify ako v osobnej, tak i v nákladnej doprave boli mimoriadne silno intervenované štátom. Trhové hospodárstvo má síce výnimky, ale podstatná časť dopravných nákladov musí byť krytá reálnou cenou. K zrealizovaniu nákladov a cien cestovného mestskej i nemestskej osobnej, ale i ná-

kladnej dopravy dochádza v súčasnosti. Na Slovensku existuje neobyčajne intenzívna dochádzka za prácou. Denná dochádzka za prácou na Slovensku je okolo 928 tis. osôb a niekoľko 100 tis. žiakov a učňov. Naše urbánne systémy sa nám v podstate javia v dvoch podobách. Ako mestá s trvale bývajúcim obyvateľstvom (noc), resp. ako tzv. „denné urbánne systémy“, t.j. aj s dochádzajúcimi (A. Bezák, 1990). Počet denne dochádzajúcich je úmerný veľkosti miest. Do Bratislavy dochádza okolo 100 tis. obyvateľov, do Košíc asi polovica, do ostatných miest menej. Čo urobí s našimi mestami zvýšenie cestovného? Tak ako v iných krajinách aj u nás dôjde zrejme k zmenšeniu dochádzkových zón, resp. k dočasnému rastu obyvateľstva v dôsledku jeho presídlenia a vôbec k celkovej ekonomizácii mobility obyvateľstva.

5. Ďalším a snáď najdôležitejším faktorom, ktorý bude ovplyvňovať vývin slovenských miest, bude v súvislosti so zavedením trhového mechanizmu výška nájomného. Trhový mechanizmus riadiaci sa vzťahom ponuka – dopyt bude hrať najvýznamnejšiu úlohu u veľkých miest, menovite Bratislavy a Košíc. Vzhľadom nato, že tieto mestá budú zohrávať i naďalej vedúcu úlohu v ekonomickom živote i sídelnom a regionálnom systéme Slovenska, stanú sa mestami najdrahšieho bývania. V týchto mestách možno očakávať koncentráciu najaktívnejšieho, podnikavého a dravého obyvateľstva, ktoré bude mať prostriedky na drahé nájomné a bude tak nepriamo vytláčať obyvateľstvo sociálne (hlavne však ekonomicky) slabé, t.j. dôchodcov a i. Títo sa budú usídľovať zrejme v prímestských sídlach, alebo sídlach kde majú rodičovské domy, či iné možnosti ubytovania. Pri sledovaní urbánneho vývoja bude nevyhnutné túto otázku sledovať a výskumne ju pripraviť.

IV. Prognóza vývoja urbánnej a regionálnej štruktúry Slovenska

Ako sa uvedené faktory zmien medzinárodných a vnútorných podmienok a transformácie ekonomiky odrazia na našom sídelnom, urbánnom a regionálnom systéme?

Na základe hlbokého poznania doterajšieho vývoja nášho urbánneho a regionálneho systému ako i štúdia vývoja sídelných a regionálnych systémov v západoeurópskych krajinách možno predpokladať nasledovný vývoj u nás:

1. Náš sídelný a regionálny systém vzhľadom na hlboké zmeny vonkajšieho prostredia (medzinárodné súvislosti) a zásadné zmeny vnútorného prostredia (vznik samostatného štátu, prechod na trhový ekonomiku, zmenu hodnôt, regulačných opatrení a i.) nevyhne sa určitému nárazu, či stresu, z dôsledkov tejto hlbkej transformácie spoločnosti, v podstate nemajúcej obdoby v doterajších dejinách. Tento náraz, či stres sa odrazí v stagnácii rastu obyvateľstva časti miest, v hlbšej diferenciácii miest z hľadiska významu, ale i rastu obyvateľstva, v zmenách v doterajšom smerovaní a intenzite mobility obyvateľstva, na zvýšení sociálneho napätia v najviac tangovaných mestách z hľadiska rastu či úpadku, v prestavbe mestských štruktúr – hlavne CBD (Central Business District), v oživení procesov premiestňovania sa obyvateľstva v mestách a vzniku sociálnej segregácie a pod.

2. V urbánnom systéme Slovenska vzrastie mimoriadne význam jej vedúceho centra Bratislavy. Bratislava má mimoriadne priaznivú polohu z hľadiska medzinárodného. Leží v kontaktnej zóne troch štátov a etník (Slovensko, Rakúsko, Maďarsko) a blízko je položená voči Česku, Nemecku a Slovinsku. Bratislava ako hlavné mesto získa všetky výhody, ktoré sú späté s hlavnými mestami samostatných štátov (ambasády, vládne orgány a iné centrálné inštitúcie). Jej možnosť kooperovať s Viedňou vytvára predpoklady pre vznik významného ekonomického pólu na kontaktnej zóne Západu a Východu. Napriek súčasným problémom podstatne vzrastie jej význam ako dopravného centra riečnej, leteckej (vďaka blízkosti Viedne), železničnej i cestnej dopravy. Bratislava sa môže stať východiskom, miestom, cez ktoré preniká zahraničný kapitál, ale

i kultúra a obchod na Slovensko. Môže sa stať mestom pre spojenie Západu s Východom (SNŠ). Z tohto dôvodu Bratislava má v súčasnosti hlavnú úlohu vylepšiť dopravné spojenie so zahraničím, ale i vnútrozemím, ako aj vylepšiť vnútornú infraštruktúru tak, aby bola schopná zhostiť sa funkcie sídla centrálnych vládnych inštitúcií, zastupiteľských orgánov, ale i republikových a nadnárodných inštitúcií.

3. Košice zostanú po Bratislave druhým vedúcim centrom urbánnej štruktúry Slovenska. Vzhľadom na excentrickú polohu hlavného mesta Bratislavy, Košice by mali popri funkcii metropolitného mesta východného Slovenska súčasne zčasti plniť i niektoré funkcie hlavného mesta (dislokácia niektorých vládnych inštitúcií, či ich expozitúr). Čo je však zásadne nevyhnutné, začať z oboch strán (Bratislavy i Košíc) vylepšovať dopravné spojenie medzi týmito metropolami, a to južným dopravným koridorom Bratislava – Šahy – Lučenec – Košice. Urýchlene treba začať, a to aj v rámci tzv. verejných prác, s úpravou cestného spojenia (tri prúdy) a obnovy priameho rýchlikového železničného spojenia na trase Bratislava – Lučenec – Košice. Nevyhnutne treba Košiciam – aj vzhľadom na ich výrobný profil, skúsenosti technickej a ekonomickej inteligencie – zveriť funkciu hlavného sprostredkovateľa stykov Západu (Viedeň – Bratislava) so SNŠ. Uvážiť projekt rýchlej alebo širokorozchodnej železnice Košice – Lučenec – Gabčíkovo (Bratislava) a podporiť všetky aktivizačné projekty hlavne VSŽ pozdĺž južného tahu, ktorý má mimoriadny význam pre vývoz konkurencie schopnej produkcie Košíc a východného Slovenska na západné trhy.

4. Rozvoj ostatných regionálnych centier bude závisieť hlavne od aktivity regionálnych inštitúcií a podnikateľov schopných využiť regionálne zdroje a potenciál pre rozvoj celého regiónu a ich centier a ďalej od ich aktivity v oblasti vylepšovania spojenia na vedúce centrál Slovenska – Bratislavu a Košice – a tým i spojenie so zahraničím. V tejto súvislosti možno regionálne centrál rozdeliť na dve skupiny:

a) prvú skupinu tvoria regionálne centrál, ktoré ležia v kotlinách stredného Slovenska, a ktoré z hľadiska ekologického neposkytujú rozvojové podmienky pre vznik miest s vyše 100 tis. obyvateľmi (Žilina, Považská Bystrica, Martin, ale i Poprad, Liptovský Mikuláš), a ktorých rozvoj treba regulovať,

b) druhú skupinu tvoria regionálne centrál v nížinách s možnosťou rozvoja a ďalšieho rastu najmä z hľadiska ekologického, ekonomického (energia), ale i z hľadiska rozvoja vyváženej regionálnej štruktúry Slovenska a posilnenia jeho integrity (Lučenec, Michalovce, Nové Zámky).

Kým prvá skupina miest má predpoklady oprieť svoju ekonomickú bázu o rozvoj cestovného ruchu, mala by však opatrne rozširovať svoju sídelnú bázu. Druhá skupina miest má predpoklady pre rozvoj priemyselných aktivít a značného rozširovania sídelnej bázy.

5. Ostatné centrál sídelného systému Slovenska sa budú vyvíjať v závislosti od rozvoja svojich mestotvorných funkcií. Pretože väčšina ich opierala svoj doterajší rozvoj o priemyselnú funkciu, ktorá z hľadiska logiky lokalizácie priemyslu je niekedy až nezmyselná (elektronika v zaostalých územiach, ďaleko od výskumnej bázy, hutníctvo v územiach hodnotných z hľadiska rekreácie atď.), zrejme tu dôjde, diferencovane od mesta k mestu, k transformácii ich funkcií (hlavne rozvoj terciéru), prípadne niekedy i k udržaniu priemyselnej funkcie, ak jej výroba bude mať konkurenčné parametre z hľadiska svetového trhu, resp. ako sa výroba môže stať doplnkom priemyselných komplexov štátu či v zahraničí. U nás, podobne ako všade v zahraničí budú najrýchlejšie rásť najväčšie mestá a to na úkor miest najmenších či miest s degenerovanými funkciami.

6. Už vyššie sme uvideli, že naše mestá sa počas bývalého režimu dostali do fázy zásadnej prestavby, t.j. dostali sa do fázy prekročenia prahových veľkostí. Nedostatok finančných prostriedkov neumožnil dokončiť ich prestavbu. Staré, štýlove, výrazné a hodnotné centrál sa devastovali, alebo boli deštruované, nové sídliská zostali zase

neukončené a navyiac neboli architektonicky logicky napojené na staré štruktúry. Z tohto dôvodu ako aj z prudkého rozvoja terciárneho sektoru, najmä obchodu, finančníctva a i., ktorý nahradil starú distribučnú sieť, najsilnejšej prestavbe v súčasnosti podliehajú centrálné časti miest, vznikajú skutočne CBD (Central Business District). Táto prestavba sa zväčša vymkla z rúk príslušných odborných orgánov, je živelná, možno však očakávať po začiatočnom náraze na jej stlmenie a postupnú reguláciu. Obnova centrálnych mestských častí tvorí aj jeden z hlavných problémov západných miest a niet sa preto čo diviť niekedy ich živeľnej transformácii. Treba však problémom venovať zvýšenú pozornosť najmä z hľadiska zachovania, či obnovy pôvodnej hodnotnej architektúry stredu miest, resp. dimenzovaniu jednotlivých druhov prevádzok vzhľadom na potreby mesta.

7. Vidiecke osídlenie za bývalého režimu dostalo dve obrovské rany. Prvá súvisela so zákazom výstavby v nestrédiskových obciach, ktorým bola podlomená demografická rovnováha obyvateľstva obcí a tieto obce sa dostali najskôr do demografickej a potom i stavebnej deštrukcie, pretože prestarli obyvatelia nemali síl ani prostriedkov na obnovu domov a mládež nemôžuc stavať sa presťahovala do miest. V mnohých vidieckych sídlach, ktoré obyčajne boli blízko položené voči mestám, resp. ktoré mali krajinnou estetickú hodnotu, boli domy, pôvodne poľnohospodárske usadlosti a posledne i rodinné domy zmenené na rekreačné „chalupy“. Druhá súvisela s nedostatočnou záväznosťou a nedisciplinovanosťou obyvateľstva pri výstavbe nových domov (nerešpektovanie stavebných čiar, štýlu a typu domov a i.). To malo za následok, že časť našich vidieckych sídiel je dobrých po každej stránke, značná časť je z hľadiska stavebného štýlu veľmi divoká, a časť je rozrušených. Vidíme dva smery v oživení a úprave vidieckeho osídlenia. Prvý spočíva v oživení ekonomickej bázy vidieckych sídiel (poľnohospodárske podniky podľa obcí, rozvoj iných aktivít a pod.), druhý v ich postupnom architektonickom stavebnom zjednotení. Dnes ťažko predvídať vôbec ďalší vývoj vidieckeho osídlenia. Určité javy naznačujú na možnosti jeho oživenia, iné faktory zase naznačujú, že bude veľmi obťažné zabrániť jeho deštrukcii, resp. postupnému zanikaniu. Nové možné trendy v ekonomike na vidieku, ťažkosti v rozvoji ekonomickej bázy miest a i. skutočnosti môžu prispieť k zachovaniu tohto fenoménu.

8. Aký odraz budú mať novodobé procesy na regionálnu štruktúru Slovenska? Niektoré fakty sme už naznačili vyššie.

a) V regionálnej štruktúre Slovenska zrejme ešte významnejšie postavenie ako má dnes bude mať hlavné mesto Bratislava. Zrejme v dôsledku svojho rozvoja zmení sa nielen vnútorná štruktúra mesta, ale Bratislava stimulujúco bude vplyvať na rozvoj svojho metropolitného zázemia.

b) V doterajšom vzťahu k Bratislave (čo do veľkosti a významu) zaostanú Košice, aj keď ich rozvoj sa v budúcom desaťročí zrýchli. V budúcnosti, za predpokladu stabilizácie a obnovy ekonomickeho rastu v SNŠ, mohli by Košice túto stratu dohnať a stať sa jedným z najvýznamnejších centier profitujúcich z výmeny so SNŠ.

c) Terajší regionálny systém Slovenska sa v podstate zachová v dnešnej podobe. Isteže môže dôjsť k zníženiu či zvýšeniu významu niektorých regionálnych centier a regiónov v závislosti od rozvoja hlavne ich aktivít III. a IV. sektoru, vylepšenia či zhoršenia dopravného napojenia a najmä v závislosti od aktivizácie ich vnútroregionálnych síl. V súčasnosti je jasne preukazateľné formovanie sa regiónov vyššieho stupňa ako sú mezoregióny (regióny Bratislavy, Nitry, Žiliny, Banskej Bystrice, Košíc a Prešova). Regionálne povedomie, regionálna aktivita a i. v podstate neekonomické kategórie hrajú v rozvoji regiónov veľmi dôležitú úlohu, pretože stoja v pozadí ako multiplikátori regionálneho rozvoja a rastu. Práve tieto sily budú mať hlboký vplyv na rozvoj centier regiónov a dosah ich vplyvu.

d) Regionálna štruktúra každej krajiny sa vyznačuje silnou inerciou, t.j. zotrvačnosťou a ťažkou meniteľnosťou. Podľa našich poznatkov náš dnešný regionálny systém napriek problémom, ktoré má a deviácie, ktoré sa v ňom odrazili hlavne za posledných 40 ro-

kov, v podstate predstavuje najideálnejšiu schému pretože odpovedá trvalým prírodnoko-
ekologickým danostiam našej krajiny, ktorú by mal človek naplňať a čo najviac re-
špektovať.

Literatura:

- ATLAS SSR (1980), Mapová časť, Bratislava.
- BAŠOVSKÝ, O. (1972): Niektoré problémy urbanizácie Slovenska. ACTA FRN UC, Economico –
geographica, Nr 11, Bratislava, SPN, s. 49 – 66.
- BAŠOVSKÝ, O. (1982): Ekonomicko-sídlný potenciál územia a jeho prognózovanie. Urbanita, 38,
Bratislava, s. 47 – 51.
- BAŠOVSKÝ, O. (1986): Funkcie miest a ich interpretácia z hľadiska vývoja regionálnej štruktúry SR.
Geografický časopis, 38, Bratislava, s. 126 – 136.
- BAŠOVSKÝ, O. (1991): Sídlna štruktúra Slovenska z hľadiska životného prostredia. Životné pro-
stredie 1, 91, Bratislava, s. 33 – 38.
- BAŠOVSKÝ, O., DIVINSKÝ, B. (1991): The Development of Modern Urbanization in Slovakia and its
Problems. Revue Belge de Géographie, 115 anné, Bruxelles, s. 265 – 277.
- BAŠOVSKÝ, O. et al. (1985): Regionálna analýza a prognóza rozvoja okresov Juhoslovenskej kotliny.
Geografický časopis, 37, Bratislava, s. 287 – 302.
- BAŠOVSKÝ, O., HVOŽDAROVÁ, E., POVINCOVÁ, E. (1982) : Základné geografické premeny
v rozložení obyvateľstva podľa regionálnych geomorfologických jednotiek Slovenska v rokoch 1869
– 1980 a jeho problémy. Geografický časopis, 34, Bratislava, s. 113 – 126.
- BAŠOVSKÝ, O., LAUKO, V. (1990): Úvod do regionálnej geografie. Bratislava, SPN, s. 148.
- BAŠOVSKÝ, O., MLÁDEK, J. (1984): Problémy koncentrácie obyvateľstva a priemyslu v regionál-
nych geomorfologických jednotkách Slovenska. AFRN UC, Formatio et protectio naturae IX, Brati-
slava, s. 153 – 166.
- BAŠOVSKÝ, O., MLÁDEK, J. (1986): Sociogeografická regionalizácia SSR I. (Hierarchia sídelného
systému). Archív Katedry regionálnej geografie, ochrany a plánovania krajiny PFUK, Bratislava,
VČ, rkp., s. 118.
- BAŠOVSKÝ, O., MLÁDEK, J. (1987): Sociogeografická regionalizácia SSR II. (Vymedzenie aglome-
rácií SSR). Archív Katedry regionálnej geografie, ochrany a plánovania krajiny PFUK, Bratislava,
VČ, rkp., s. 43.
- BEZÁK, A. (1990): Funkčné mestské regióny v sídelnom systéme Slovenska. Geografický časopis, 42,
Bratislava, s. 57 – 73.
- DOSTÁL, P., HAMPL, M. (1992): Urbanization, administration and economies: future geopolitical and
geo-economic changes in changing territorial administration in Czechoslovakia. In: Dostál, P., Ill-
ner, M., Kára, J., Barlow M. (eds.): Changing Territorial Administration in Czechoslovakia, Interna-
tional Viewpoints. Univeriteit van Amsterdam, Amsterdam, s. 191-203.
- GARDAVSKÝ, V. (1994): Geopolitical development of the Czech state. Sborník ČGS, 99, 2, s. 71-78.
- HAMPL, M., GARDAVSKÝ, V., KÜHNEL, K. (1987): Regionální struktúra a vývoj systému osídlení
ČR. Univerzita Karlova, Praha, s. 255.
- KORČÁK, J. (1938): Geopolitické základy Československa, jeho kmenové oblasti. Orbis, Praha, s.172.
- LUKNIŠ, M. (1985): Regionálne členenie Slovenskej socialistickej republiky z hľadiska jej racionálne-
ho rozvoja. Geografický časopis, 37, Bratislava, s. 137 – 163.
- MAZÚR, E., LUKNIŠ, M. (1978): Regionálne geomorfologické členenie Slovenskej republiky. Geo-
grafický časopis, 30, Bratislava, s. 101 – 125.
- Projekt urbanizácia Slovenskej socialistickej republiky (1982), I. Aktualizácia. URBION, Bratislava.
- TOMÁŠOVÁ – PETRÁŠOVÁ, G. (1990): Hlavné zvláštnosti vývoja urbanizácie na Slovensku v rokoch
1869 – 1988 podľa geomorfologických celkov. Dipl. práca, Archív Katedry regionálnej geografie,
ochrany a plánovania krajiny PFUK, Bratislava, rkp., s. 100.

S u m m a r y

CURRENT STATE AND FUTURE TRENDS IN URBAN AND REGIONAL STRUCTURES IN SLOVAKIA AND THE ECONOMIC TRANSITION

The urban structure, distribution of economic activities and chief transport routes form the basis of
Slovakian regional structures. Key determining factors of urban and regional structure in Slovakia are as
follows:

- it is a country of strong natural diversity;
- the current urban and regional structures has received new impulses in the post-war period, i.e. in between 1950-1989;
- in the course of past forty years urban and regional structures have developed in a rigid and stagnating political environment;
- Slovakian urban and regional structures have so far developed in the framework of hierarchically higher regions (Hungarian Empire, Czechoslovakia).

The following facts typify the current state and problems of urban regional structure in Slovakia:

1. Slovakia is a recently urbanized territory. Only 25 % of Slovaks were urban dwellers in 1930; the same figure, however, rose to 56 % by 1991. This rapid urbanization has taken place after World War II under conditions of the „socialist industrialization“ and reflects all positive qualities and drawbacks of that era.

2. The improper locational policy of the totalitarian state put industries and settlements into environmentally vulnerable basins. Lowlands, often offering better conditions, were neglected.

3. The influx of industry and settlements into inner Carpathian basins moved the urbanization hubs there.

4. Urban centers in basins have developed faster than their counterparts in lowlands. This resulted into large deformations of the regional structure. Regional centres in lowlands are thus underdeveloped, while mountainous regions have strong centres. Twin towns are frequent.

The post-1989 transition that deeply changes economic conditions and the whole society will also have considerable influence on Slovakian urban and regional structures. Both domestic and international factors will play role.

The most important international influences will be as follows:

1. Slovakia enters Europe – an incomparably larger area than the former Czechoslovakia was. Supranational structures already exist in Europe and new ones are being established. Slovakia aims to be included in the economic hub of Europe which at the moment extends from the Atlantic coast to northern Italy.

2. Recent studies indicate that the region Vienna-Bratislava-Győr might become a new economic center of European rank.

3. The improvement of Slovakian transport routes is inevitable.

4. Slovakia strongly needs re-evaluation of its own potential. Locational aspects and human and recreational sources should be in the center of importance.

Among domestic factors, the following ones should be emphasized:

1. Better territorial integration is needed, especially the connection between Bratislava and Košice and Bratislava and southern Slovakia.

2. Tertiary and quaternary sectors should contribute stronger to the urban economy.

3. The outbreak of market economy would most probably affect commuting and consequently the whole urban structure.

4. Housing and rents will also be considerably changed.

The future trends in the Slovakian urban and regional systems are based on following predictions:

1. Thorough and deep differences among Slovakian cities and towns are likely to occur soon.

2. Urban centres of the highest rank (Bratislava and Košice) will become even more important.

3. Towns with modern industries and high quality services are likely to gain importance and power. Nitra, Žilina, Banská Bystrica, and Prešov are among first candidates. These towns will become centres of high rank regions.

4. There will be fundamental changes in the internal urban structure. Functions and appearance of many towns will be largely changed, especially the CBDs.

Urban and regional development in Slovakia enters the period of market economy that brings many qualitative changes. Towns and regions will develop on bases of economic efficiency and the legacy of past will disappear.

(Pracovišť autora: Katedra regionálnej geografie, ochrany a plánovania krajiny Prírodovedeckej fakulty UK, Mlynská dolina, 842 15 Bratislava.)

Došlo do redakcie 5.1.1995

Lektorovali Václav Gardavský a Martin Hampl