

KOLOMAN IVANIČKA

## REGIONÁLNY KONTEXT STREDNÉHO SLOVENSKA

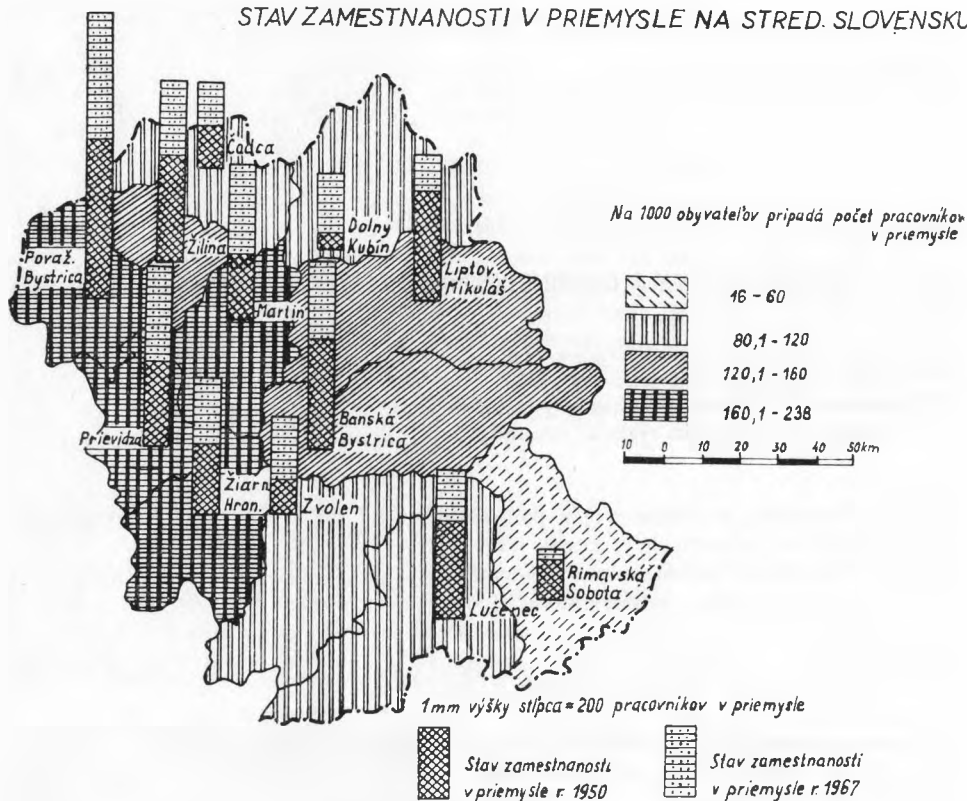
The author analyses the causes and consequences of the polycentric structure of Middle Slovakia, its hierarchic model, contemporary trend of evolution and the possibilities of action by means of programme and planning activity as well as the forming of an optimum regional structure.

Stredné Slovensko je známe svojou polycentrickosťou. Polycentrická regionálna štruktúra je výsledkom prírodných procesov, ktoré vytvorili systém pohorí a kotlín, výskyty nerastných bohatstiev, podmienky pre izolovanú hydrografickú sieť, ale najmä výsledkom stáročia trvajúcej ľudskej aktivity, ktorá sa odohrávala v daných prírodných podmienkach. Spoločnosť počas histórie nepreklenula prírodnú delimitáciu, ale, naopak, v rámci prírodných celkov vytvárala tiež svoje spoločensko-ekonomické, teritoriláno-administratívne, sociálne, jazykové, komunikačné a iné útvary. Bariéry pohorí ohraničujúce kotliny, resp. systémy kotlín, spoločnosť prekonávala iba pomaly, diametrálne s jej technickou vybavenosťou a kumulovaním finančných zdrojov, ktoré mohla na tieto ciele uvoľniť. Dodnes svoju prírodnú izolovanosť úplne komunikačne, ekonomicky a psychologicky nepreklenula.

Dnes, v období, v ktorom sa ľudstvo v určitých svetových regiónoch dostalo k vrcholnej fáze zdokonalenia infraštruktúry a komunikačných prostriedkov všetkého druhu, prípadne preklenulo bariéry izolácie vesmírnych telies, musíme konštatovať, že menšie kotliny stredného Slovenska so svojou pôdnou a poľnohospodárskou základňou, pohoria so svojim nerastným bohatstvom, diaľkové komunikačné uzly, koncentrácia priemyslu, terciárna nadlokálna organizácia poskytli urbanizačné možnosti iba pre mestá strednej veľkosti a svojou vyrovnanosťou, prípadne metachrónnym charakterom svojho rozkvetu a úpadku, dovoľovali iba obmedzený rozvoj hierarchizácie a vzájomného teritoriálneho podriadenia. Priestorové pôsobenie historických hospodárskych etáp sa neprekryvalo. V každej z nich vznikali nové centrá aktivity, ktoré po svojom vzniku pôsobili dlhší čas ako organizujúci činiteľ svojho zázemia a nasledujúce nové centrá aktivity obyčajne neboli dost silné, aby si staršie jadrá jednoznačne podriadili. Tak vidíme striedanie sa sfér vplyvov lokálnych, resp. mezoregionálnych župných jadier, sfér vplyvov banských jadier, sfér vplyvov uzlov modernej diaľkovej dopravy a s ňou spojenými priemyselnými lokalizáciami.

Každý druh jadra si vytváral v dôsledku svojej ekonomickej, kultúrnej a sociálnej sily vlastný centripedálny systém ciest, ktoré zostali ako trvalý činiteľ priestorovej štruktúry. Preto dnes stále platí tvrdenie, že stredné Slovensko sa vyznačuje binodalitou, resp. trinodalitou v zmysle vyčlenenia Považia, Pohronia a jadier intravulkanických kotlín. Ale tiež v rámci týchto celkov sa prejavuje polycentrickosť. Žilina,

# STAV ZAMESTNANOSTI V PRIEMYSLE NA STRED. SLOVENSKU



Mapa 1.

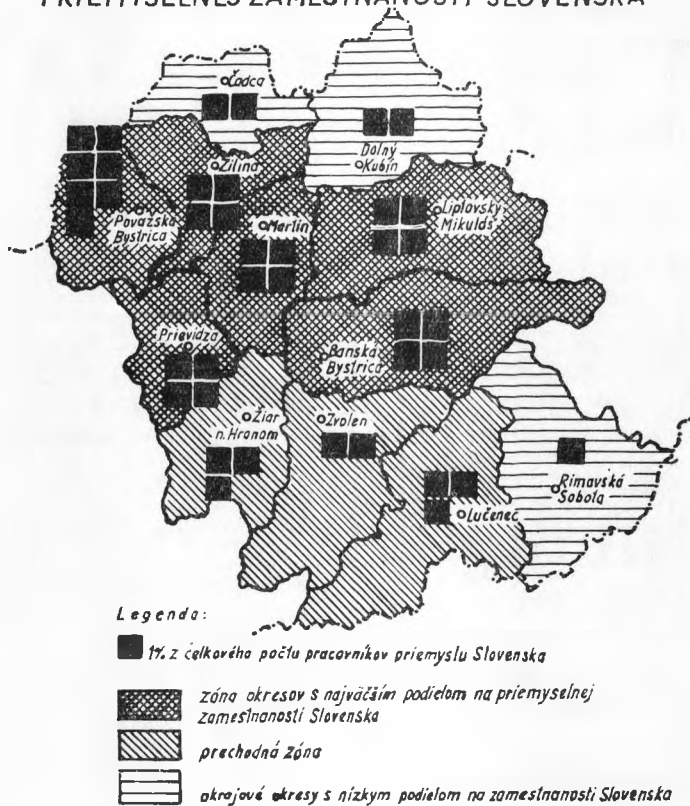
Ružomberok, Liptovský Mikuláš a Martin v priebehu histórie si prepožičali štafetu prvých ekonomicko-kultúrno-administratívnych centier. Zvolen, Banská Bystrica, Banská Štiavnica, Kremnica mali vo svojej histórii obdobia, v ktorých striedavo zatlieňovali svojich rivalov.

Pohľad na súčasnú mapu priemyselných regiónov stredného Slovenska, resp. na mapu podielu okresov na priemyselnej zamestnanosti Slovenska nám ukazuje, že aj v tomto modernom hospodárskom odvetví sa prejavuje polycentrická regionálna štruktúra (mapa 1, 2). Považská, pohronská a fiľakovská industrializovaná zóna vystupujú z mapy ako dosť územne izolované teritoriálne celky. Súčasne na druhej mape vidíme, že na dnešné okresy, a to Žilina, Martin, Prievidza, Liptovský Mikuláš a Banská Bystrica, pripadajú 4 % priemyselnej zamestnanosti Slovenska. Žiar nad Hronom a Lučenec 3 % príliš neustupujú prvej skupine okresov a Považská Bystrica ležiaca okrajovo od centra stredného Slovenska 7 % je vedúcim priemyslovým okresom. Prekvapujúco v industrializácii zaostal Zvolen, ktorý 2%-mi sa neodlišuje od hospodársky slabšie rozvinutých okresov Čadca a Dolný Kubín. Levice a Rimavská Sobota v relácii stredného Slovenska i v relácii Slovenska ako celku sú najslabšie industrializovanými okresmi.

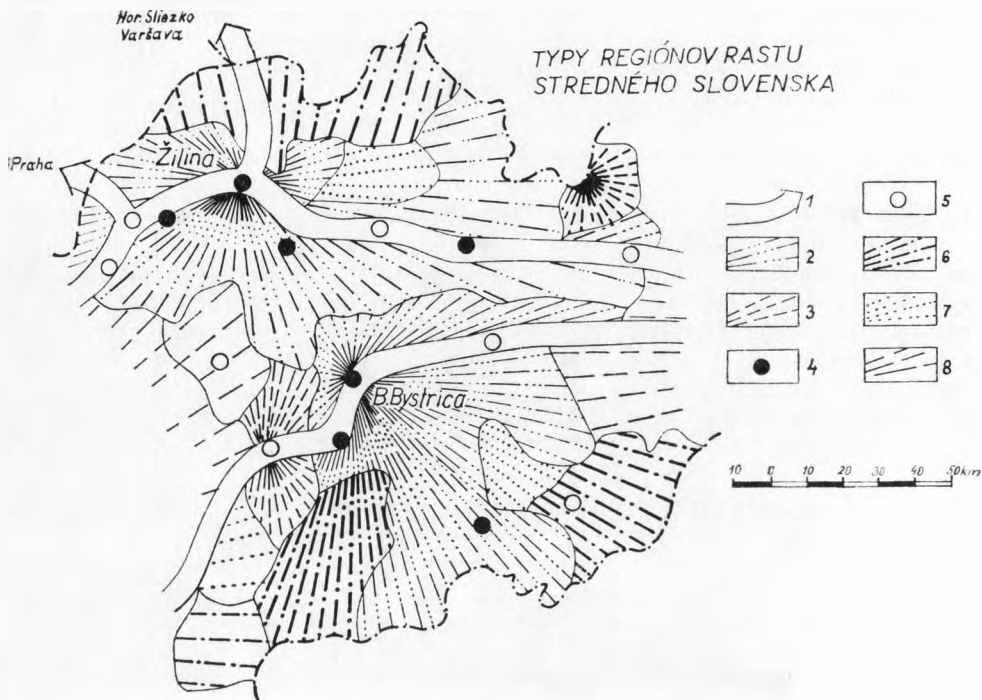
Analyzujeme teraz stredné Slovensko z hľadiska teórie rastu, ktorá nám umožňuje vystihnúť súčasnú podstatu dynamiky stredného Slovenska ako celku, jeho delimitáciu od susedných priestorov západného a východného Slovenska, ako aj vnútorné rozlíšenie rastových regiónov a vyčlenenie bansko-bystrického regiónu. Bázu pre priestorovú analýzu nám poskytuje mapa 3. Z mapy 3 vidíme, že z hľadiska ekonomického, kultúrneho, psychologického a sociálneho rozvoja môžeme na Slovensku rozlíšiť regióny rastových pólů, regióny osí rastu, regióny znovurovoja, regióny zanedbané a regióny v štádiu prechodu od zaostalých regionálnych štruktúr k modernejším štruktúram.

Regióny rastových pólů majú svoje jadrá v Bratislave a Košiciach. Prírodné predpoklady, systém diaľkových ciest, koncentrácia priemyslu, terciárneho sektora, spôsob vytvárania a šírenia inovácie, dynamika rastu ukazujú, že tu ide perspektívne o najvýznamnejšie jadrá Slovenskej soc. republiky. Na strednom Slovensku póly rastu v celom rade aktivít už nepôsobia priamo. Hlavnými rozvojovými činiteľmi sú tu osi rastu, ktoré spájajú dva hlavné národné póly rastu, ako aj dôležité medzinárodné póly mimo nášho územia. Zázemie osí rastu má odotrpný charakter, vyvinutý pomerne

### PODIEL OKRESOV STREDNÉHO SLOVENSKA NA PRIEMYSELNEJ ZAMESTNANOSTI SLOVENSKA



Mapa 2.



Mapa 3.

1 — osi rozvoja, 2 — regióny osí rastu, 3 — regióny znovurozvoja, 4 — centrá rastu (významné), 5 — centrá rastu (nižšieho radu), 6 — regióny hospodársky slabó vyvinuté, 7 — regióny strednej úrovne rozvoja, 8 — oblasť dobre vyvinutá s významnejšou vlastnou gravitačnou základňou.

dokonale na Považí, menej dokonale v južnej časti stredného Slovenska, kde iba Pohronie je už vykryštalizované v tomto zmysle, kým regionálne štruktúry intravalňkanickej brázdý ešte nemožno považovať za úplné reorientované k Pohroniu.

Považský región rastie zásluhou pôsobenia troch rastových osí. Je to os spájajúca dva národné póly, Bratislavu a Košice, os spájajúca Horné Sliezsko s Podunajskými pólmi rastu a os spájajúca Prahu a české priemyslové oblasti so Sovietskym zväzom ako hlavným obchodným partnerom ČSSR po druhej svetovej vojne. Na Pohroní pôsobí druhá os, ktorá spája západné a východné Slovensko a najmä v oblasti Zvolena a Banskej Bystrice sa dobre doplňuje s funkciou geometrického stredu Slovenskej socialistickej republiky, ktorý zohráva určitú strategickú, kultúrnu a administratívnu funkciu. V priestore Zvolenskej a Žiarskej kotliny pôsobí tiež komunikačné spojenie medzi Pohroním a Považím, ktoré predstavuje v určitom zmysle dve rastové tepny oblastného významu. Zdá sa, že perspektívne bude pôsobiť tiež medzinárodná severojužná os, na význam ktorej upozornil E. Hruška (1) a ktorá spája poľské rastové územie s Budapešťou a Podunajskom cez turisticky najatraktívnejšie horské regióny Vysokých a Nizkých Tatier. Význam tejto osi bude rásť súbežne s rastom životnej úrovne socialistických štátov a s rastom významu turistického a cestovného ruchu. Nie je vylúčené tiež pre-

dĺženie turistickej osi zo škandinávskych a pobaltských štátov cez Vysoké Tatry k Jadranu a na Balkán. Rozmanitosť prírodných krás a geografická poloha stredného Slovenska dáva na to predpoklady.

Pozoruhodnou skutočnosťou, ktorú môžeme vidieť na mape, je vzťah regiónov rastu k regiónom hospodársky a sociálne zaostávajúcim. Výrazne sa črtá ich rozloženie na periférii regiónov rastu, a to nielen v areáloch ležiacich blízko štátnych hraníc, ale tiež na ich okrajoch vo vnútri Slovenska, z čoho môžeme dedukovať záver, že ich výskyt je pravdepodobný aj vo všeobecnosti od rastúcej vzdialenosti pólou, resp. od osi rastu. Je neobyčajne zaujímavé, že typy regiónov rôznej úrovne rozvoja výrazne korelujú tiež s nodálnymi gravitačnými regiónmi. Z mapy vidíme nespornú skutočnosť, že na strednom Slovensku máme dve gravitačné oblasti — považskú a pohronskú. Slabo rozvinuté územie Kysúc má dvojitú gravitáciu k vyšším regionálnym jadrám — k Žiline i Ostrave. Je pozoruhodné sledovať centrálnu bansko-bystrickú—zvolenskú oblasť a jej hraničné areály. Prechodné územie Krupiny a Levíc vystupuje na mape ako rozvojový región, hraničné územie B. Štiavnice a Kremnice ako región znovu-rozvoja, ktorý sa aktivizuje v súvislosti so stredoslovenskou osou rastu. Územie hornej Nitry s vlastnou energetickou základňou a s ňou sa viažúcim teritoriálnym výrobným komplexom má v určitom zmysle dosť nezávislé postavenie v hraničnej oblasti stredného a západného Slovenska. Všetky tieto územia vykazujú určité črty nadväznosti na západné a stredné Slovensko. Osobitný výskum smerov emigrácie obyvateľstva z Banskej Štiavnice a Kremnice ukázal zaujímavú skutočnosť, že značná časť obyvateľstva týchto v minulosti slávnych miest dáva prednosť sťahovaniu do vzdialenejších metropolitných miest (napr. do Bratislavy) pred možnosťami, ktoré predstavujú bližšie priemyselné, resp. iné stredoslovenské mestá. Levický areál vytvára dobré predpoklady dodávateľa potravín a poľnohospodárskych výrobkov do miest Zvolenskej a Žiarskej kotliny a k nim prilahlých pohorí, ale komunikačne a psychologicky je tu veľká orientácia v Bratislave ako radovo vyššiemu jadrú. Areál Rimavskej Soboty napriek určitému prechodnému charakteru užšie súvisí so stredným a východným Slovenskom, ale reorientáciu celého jadra stredného Slovenska ku stredoslovenskej rastovej osi a mestám na nej ležiacim nemožno pokladať za skončený proces.

Kultúrne a inovačné vplyvy k Budapešti ako hlavnému mestu bývalého Uhorska v tejto oblasti neboli doteraz dostatočne vyrovnané.

Mapa nám okrem pólou rastu umožňuje rozlišovať tiež centrá rastu ako radovo nižšie a významom i rozsahom menšie rozvojové jadrá. Na území bansko-bystricko—zvolenského regiónu sa nachádzajú vo významnom vzťahu s pohronskou osou rastu (B. Bystrica, Zvolen, Žiar nad Hronom a Brezno). Druhý výskyt je v kotlinách intravulkanickej brázdy. Tieto centrá súvisia so sídelnými koncentraciami v tejto oblasti, vyznačujú sa osobitným historickým vývojom a potenciálnymi rozvojovými možnosťami v súčasnom období, ktoré nie sú plne využívané. Jedným z rastových činiteľou sa môže stať plný rozvoj juhoslovenskej osi rastu, ktorá po dokončení má dobré perspektívy.

Z celoslovenského hľadiska, najmä vzhľadom na teritoriálnu vybavenosť Slovenska ako celku, ukazuje sa dôležité rozvíjať centrá a oblasti, ktoré v histórii plnili určité centrálné funkcie a zohrali významnú úlohu pre Slovenskú socialistickú republiku ako celok. Popri Bratislave a historickej Nitre na západnom a strednom Slovensku takýmito reprezentantmi sú Martin a Banská Bystrica. Tieto mestá zohrali významnú úlohu pri kryštalizácii slovenského národa a v niektorých etapách plnili funkciu hlavných miest slovenského národa. Takéto historické skúsenosti a s nimi spojené inštitúcie zostávajú trvalým faktorom modernej infraštruktúry, prípadne na ich báze

možno ďalej rozvíjať modernú infraštruktúru. Najmä Banská Bystrica ako stredisko Slovenského národného povstania koncentrovala v modernej histórii Československa tie najprogresívnejšie tradície slovenskej národnej nezávislosti a štátnosti s vysoko pokrokovým kontextom zahraničnej orientácie v opozícii proti úpadkovým myšlienkovým politickým, hospodárskym a vojenským medzinárodným prúdom. Priestor stredného Slovenska v dvoch významných historických etapách ukázal svoju neobyčajnú strategickú a obrannú dôležitosť pre Slovensko ako celok a jeho rozvoj z hľadiska kompaktnosti a súdržnosti Slovenska je neobyčajne dôležitý. Táto skutočnosť, ktorá väzí v samom pojme geografického streda, ale tiež geografického prostredia, má nesporné ekonomické, sociálne a plánovacie konzekvencie.

Uvedené skutočnosti vytvorili súčasnú štruktúru stredného Slovenska. V dôsledku týchto činiteľov sa vytvoril konkrétny priestorový vzor, v ktorom obyvateľstvo, sídla, priemysel, poľnohospodárstvo, doprava, obchod, zariadenie školstva kultúry, vedy, informácie predstavujú priestorovo spojený komplex.

Ak si postavíme otázku, do akej miery horná Nitra patrí ku bansko-bystricko—zvolenskému regiónu a skúmame ju z hľadiska črt hierarchizácie historickej gravitácie a súčasného postavenia v priestorovej štruktúre Slovenska, musíme konštatovať, že bansko-bystricko—zvolenské jadro nie je dostatočne rozvinuté, aby sme mu mohli tento areál jednoznačne pričleniť. Horná Nitra z hľadiska hydrologických, geomorfologických a s nimi súvisiacou komunikačnou sieťou je súčasťou Ponitrianskeho regiónu. Hospodársky vývoj, ktorý umožnil využitie tamojších energetických zdrojov hnedého uhlia a lignitu v Handlovskej a Nováckej panve, výrazne posilnil postavenie hornej Nitry. Utvoril sa tu ucelený bansko-energeticko-chemický výrobný komplex a z hľadiska industrializácia sa horná Nitra, reprezentovaná dnes Prievidzským okresom vyrovnala okresu Banská Bystrica. Na oba pripadá po 4 % celoslovenskej zamestnanosti. Táto hospodárska vyrovnanosť má dva aspekty. Prvým je skutočnosť, že Banská Bystrica, resp. Zvolen nie sú dnes z hľadiska interakcie medzi týmito dvoma areálmi dost silné, aby si mohli hornú Nitru jednoznačne pričleniť. Interakciu môžeme presne exaktne zmerať i z hľadiska hraničnej čiary vzájomného pôsobenia a konštatujeme, že ak odhliadneme od administratívnej funkcie, Banská Bystrica nerozšírila svoju priamu gravitačnú sféru do priestoru, ktorý tradične patril hornej Nitre. Konštatovanie metachrónnosti platí v tomto prípade tiež v oblasti ekonomiky. Využívanie uhlia prislúcha inej historickej epoche ako využívanie medi a nakoľko výskytu oboch nerastných surovín sa priestorovo nestotožňujú, nejestvuje ani priama bodová korelácia v urbanizácii, inými slovami tiež najnovší hospodársky vývoj podstatne nezasiahol do polycentrického charakteru stredného Slovenska. Spoločnosť dnes drží vo svojich rukách investície a v prípade, že si uvedomí nevyhnutnosť preferovať rozvoj jedného významného centra na strednom Slovensku, môže zrýchliť tempo rozvoja vybraného jadra, a tým posilniť napr. Banskú Bystricu a jej hierarchické postavenie. Musíme tiež konštatovať, že tendencie zrušenia veľkých krajov by pôsobili v takom zmysle, že horná Nitra by si upevnila svoju gravitačnú nezávislosť a priestorovú samostatnosť od Banskej Bystrice. Polycentrickosť stredného Slovenska by sa ešte zafixovala. Energetická spätosť so Žiarom nad Hronom a nadväznosť cyklu — výroba energie — farebná metalurgia, nebudú dost silné, aby spôsobili hierarchickú jednoznačnosť.

Iným hraničným areálom je územie dnešného Levického okresu. Je to územie s dôležitou poľnohospodárskou štruktúrou, ktoré mohli by dobre využiť tiež urbanistické jadrá stredného Slovenska. Severná časť okresu má výrazné črty psychologickej spolupatričnosti s Pohroním a stredným Slovenskom. I reprezentatívny prieskum trhov v mes-

tách Pohronia nás presvedčí, že obyvatelia severnej časti Levického okresu radi pri-nášajú svoje poľnohospodárske prebytky do týchto miest. Južná časť okresu má vý-raznejšie zastúpené črty spolupatričnosti s Podunajskou nížinou. Je málo industriali-zovaná a u vidieckeho obyvateľstva, ktoré je tiež národnostne nejednotné, nevznikli dost veľké psychologické zväzky so stredom. Tu naďalej pôsobí interakcia miest Po-dunajskej nížiny. Industrializácia, posilnenie komunikačnej siete, zmeny technologickej úrovne poľnohospodárstva a rast kultúrnej úrovne obyvateľstva napomáha premieša-vaniu obyvateľstva, a tým aj prekonáva jeho izolovanosť.

Vývojový trend urbanizácie a difúzneho modelu sídiel jednoznačne ukazuje, že oby-vateľstvo našej planéty sa stáva čím ďalej tým viac mestským, a nielen mestským, ale aj metropolitným. To znamená, že na svete rastú najmä meropolné mestá, t. j. veľké mestá, ktoré umožňujú najatraktívnejšie zoskupenie ekonomických, kultúrnych a so-ciálnych zariadení. Napriek mnohým diskusiam a plánovacím akciami, výstavbe sate-litov, obmedzovaniu priemyselných stanovišť vo veľkých mestách tento trend sa nedal zastaviť. Ak konfrontujeme náš difúzny sídelný model Slovenska so svetovým vývo-jom, môžeme konštatovať, že dve metropolitné slovenské oblasti síce rastú rýchlo, ale súčasne výber priemyselných stanovišť po druhej svetovej vojne zaznamenal najmä na strednom Slovensku značný rozptyl priemyselnej aktivity a s tým spojený rozptyl urbanizmu. Rastú mestá malé i mestá strednej veľkosti. Efektívnosť tejto investičnej činnosti z hľadiska teórie rastu je problematická a z hľadiska našich ekonomických skúseností tiež veľmi nákladná. Zdá sa, že rozvoj stredoslovenskej metropoly v budú-cich desaťročiach má z hľadiska vývojových tendencií značné opodstatnenie a inves-tičné rozhodnutia mali by túto skutočnosť brať do úvahy. Najmä osobitné postavenie inovácie a informácie v súčasnej civilizácii a ich dosah na ekonomickú sféru si žiada premyslenú aplikáciu pri utváraní sídelného modelu stredného Slovenska v budúcnosti.

Aký typ mestských koncentrácií sa bude utvárať v budúcich desaťročiach a ako týmto vývojovým tendenciám zodpovedá bansko-bystricko-zvolenský areál? Predpo-ved' je vždy spojená so súborom podmienok, ktoré sa musia dodržať. Nasledujúce vý-vody majú iba charakter ideí, ktoré sa môžu využiť v plánovaní.

Príznačnou črtou súčasnej civilizácie je explózia vo využívaní individuálnych do-pravných prostriedkov a ich masová výroba. Dostupnosť a časový dosah miest práce a centrálnych funkcií sa v súčasnosti dostáva do úplne odlišných relácií, ako to bolo v minulosti. Táto skutočnosť súčasne podväzuje starý priestorový model miest a tra-dičný mestský pôdorys. Mesto už nemusí byť závislé od úzkej nadväznosti na svoj stred a prestáva pôsobiť tendencia koncentrácie všetkých aktivít do centrálnej časti. Byty, ktoré bolo najvýhodnejšie stavať blízko centrálnej časti, vykazujú nové tendencie rozloženia. Individuálny komunikačný prostriedok — automobil a rozvoj cestnej siete vedie k vyhľadávaniu od centra vzdialenejších plôch, na ktorých sú možnosti zdra-vého a priestorovejšieho bývania a odpočinku. Veľké množstvo automobilov má ab-normálne požiadavky na parkoviská, preto plná využiteľnosť obchodných zariadení a za-riadení služieb je závislá od možností parkovania a plnej využiteľnosti prednosti automobilu ako rýchleho dopravného prostriedku. To pôsobí presun centrálnych slu-žieb na také miesta, kde možno budovať veľké parkoviská a dobré spojenie s rýchlymi dopravnými sieťami. Príznačné sú tu najmä nové obchodné domy a domy služieb, resp. celé nové obchodno-služobné centrá vysunuté na okraj miest. Tento trend vytvára nový typ miest.

Ak skúmame z tohto hľadiska problém takzvaného dvojestia Banská Bystrica—Zvolen, del'bu centrálnych funkcií, ktorá sa už začala, umiestovanie budúcich investícií

do dopravnej siete, sekundárneho a terciárneho sektora, môžeme konštatovať, že bývalá dualita a historické nevýhody s tým spojené pre obe mestá môžu sa v budúcich desaťročiach plne stať výhodou pre výstavbu moderného metropolitného mestského areálu stredného Slovenska. Nové mestá Ameriky a západnej Európy sa rozbiehajú skupinami nízkych záhradných rodinných domkov desiatky km od pôvodných jadier. Podmienkou takéhoto vývoja u nás je rozvoj automobilizmu, premena automobilu z luxusného prostriedku uprednostneného na bežnú životnú potrebu každej rodiny, t. j. podstatné zníženie ich cien. Inou podmienkou je rast bohatstva celej spoločnosti, výstavba nového drahého systému ciest, nového typu domov, v ktorých garáž a technické vymoženosti súčasnej civilizácie sú prirodzeným inventárom životného prostredia rodiny.

V tomto trende a v jeho súradnicovom systéme možno vidieť pre Banskú Bystricu a Zvolen dobré perspektívy a najmä prekonanie stáročia trvajúcej duality v užšom stredoslovenskom priestore. Kedy Slovensko a ČSSR vôbec dosiahnu také štádium rozvoja, v ktorom možno očakávať plné pôsobenie uvedeného trendu a platnosť vyslovených podmienok, je otázka vymykajúca sa z rámca tejto štúdie. Plánovači a urbanisti by si ju však mali spolu s ekonómami konkretizovať čo najskôr.

V súčasnosti pozorujeme čulý stavebný ruch vo vidieckych sídlach v areáli tohto dvojmestia. Viaceré sídla sa stávajú obytnými sídlami obyvateľov, ktorí odchádzajú za prácou do Banskej Bystrice, Zvolena alebo iných stredísk s väčším počtom pracovných príležitostí. Pôsobí tu ešte tendencia výstavby rodinných domkov v blízkosti lokálnych stredísk vybavenosti (pri jadre obcí), čo je pochopiteľné, ak berieme do úvahy, že rozhodujúci význam v súčasnom období má ešte stále autobus ako komunikačný prostriedok.

#### LITERATÚRA

1. Hruška E. a kol., *Úvahy o územnom rozvoji hospodársko-spoločenského a kultúrneho centra stredného Slovenska, súmestie B. Bystrica—Zvolen*, 1962. — 2. Ivanička K., *Postavenie banskobystricko-zvolenského regiónu v priestorovej štruktúre Slovenska, súmestie Banská Bystrica—Zvolen*.

Koloman Ivanička

#### REGIONAL CONTEXT OF MIDDLE SLOVAKIA

During the historical evolution, there was not completely vaulted over the natural delimitation of Middle Slovakia, on the contrary in the framework of natural wholes it formed its social-economical communication, administrative and other territorial formations. The barriers were graded successively, diametrically with the technics, equipment, new artifacts and cumulation of financial sources which could be afforded for these purposes. Middle Slovakia is noted for a bidonality, if you like, tridonality (Považie, Pohronie, nuclei of the intravolcanic furrow). The towns of Middle Slovakia, Žilina, Martin, Liptovský Mikuláš, Ružomberok, interchanged their position in the economic-cultural-administrative hierarchy. Zvolen, Banská Bystrica, Banská Štiavnica, Kremnica have undergone during their history, certain periods in which they intermittently overshadowed their rivals. From the standpoint of the growth theory, it is a territory in which there are acting several axes of growth, with a tendency to form odotropic territorial structure and to fix a zonal-polycentric type of human activity. Martin and Banská Bystrica have registered, in their evolution, certain periods in which they have fulfilled central,



cultural-political functions, conformable "de facto" to the function of the capital of Slovakia. The area of Middle Slovakia demonstrated in several historical periods its decisive strategic and defensive importance and its further territorial development is from the standpoint of the whole Slovakia and ČSSR extraordinary important.

The problem of duality of the closer area of Banská Bystrica—Zvolen is a remarkable question. In the present time we observe a distribution of some functions and a seeming action in a sense of a twin-city. The comparative analysis with the world trend enables considerations on the cementing task of individual communication means, new features of localization of central services, new relation and structure of residential areas in metropolitan regions. The residential areas are dispersed there tens of kilometers from the traditional nuclei, there arises a new type of location of shopping centers in the periphery and along the communication lines with sufficient free areas for buildings and parking-places. The traditional implicative hierarchic linkages are substituted by so called "criss-cross" linkages of the specialized functional centers. A new type of town-metropolitan area is formed by it. In the case of application of such a trend in the Banská Bystrica—Zvolen region a decisive step would be made to overcome the traditional duality of a closer area and to unite the whole area into a homogeneous functional whole.

Translated by Pavel Miššej