

MICHAL LUKNIŠ¹**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 valuated 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 ťažiskových 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 nevyťažných regiónov z hľadiska potrieb harmonického socioekonomického rozvoja SSR a československého štátneho organizmu.

Z doterajších regionalizácií SSR spomenieme 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 využitia 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

¹ 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 diaľničná a železničná doprava, ktoré majú podobný význam ako ciev v živých organizmoch.

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 podiele 38 % na rozlohe pripadá na SSR podiel 50 % na dĺžke štátu. Územie takého tvaru má zvýšené nároky na dopravu v smere dĺžky. Týmto faktorom 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 zníženej s úsekmi železnice a cesty z Lučenca do Rožňavy. Dovolilo to neskôr predĺžiť južný ťah 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 podväzuje výstavbu a využívanie železníc a ciest najmä reliéf. Vytypované jadrové priestory regiónov s predpokladmi pre väčšiu koncentráciu aktivít majú byť široké zníženejiny s rovinným alebo len plytko rezaným reliéfom bez vážnych bariér pre výstavbu výkonných komunikácií v smere zodpovedajúcom potrebám štátneho organizmu, t. j. v západo-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 ľudnaté a dopravne ľahko priepustné široké zníženejiny, hranice regiónov budeme viesť po horských bariérach, ktoré predstavujú priestory s nízkym primárnym a sekundárnym potenciálom pre využitie.

3. *Regionalizácia.* Slovensko sa rozkladá na dvoch protikladných geomorfologických útvaroch. Stred, severozápad a severovýchod zaberá zložitá klenba Západných Karpát. Tvorí 70 % rozlohy SSR. Vo vrchole klenby posunutom na rozmedzie stredného a východného Slovenska sa dvíhajú vrchy vysoké 2000—2600 m n. m. Kotliny tam siahajú až do 1000 m n. m. Na juhozápadné a juhovýchodné 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 pričleňujeme aj Košickú kotlinu, pretože s ňou na J široko súvisí a má s ňou mnoho spoločných fyzickogeografických vlastností. Obidva výbežky Panónskej panvy zaberajú 30 % rozlohy SSR. Majú fyzickogeograficky danú centralizačnú funkciu. Ako územia počas neogénu a vo štvrtohorách vzhľadom na okolie tektonicky klesajúce boli a zostali sčasti do našich čias zhromaždištom splavovaného rozdrobeného horninového materiálu z horského zázemia, takže ich povrch je nízko položený, plochý alebo len plytko rezaný na pahorkatinu. Obidve časti Panónskej panvy strhávajú k sebe drenáž vôd. Naša časť Západopanónskej panvy zbiera toky zo západného a juhozápadného sklonu karpatskej klenby. Náš diel Východopanónskej panvy zasa zväzda k sebe rieky z východného až juhovýchodného sklonu karpatskej klenby. Dve dosť rozsiahle časti Panónskej panvy, vzdialené po vzdušnej línii Šahy—Turňa nad Bodvou 160 km, predstavujú

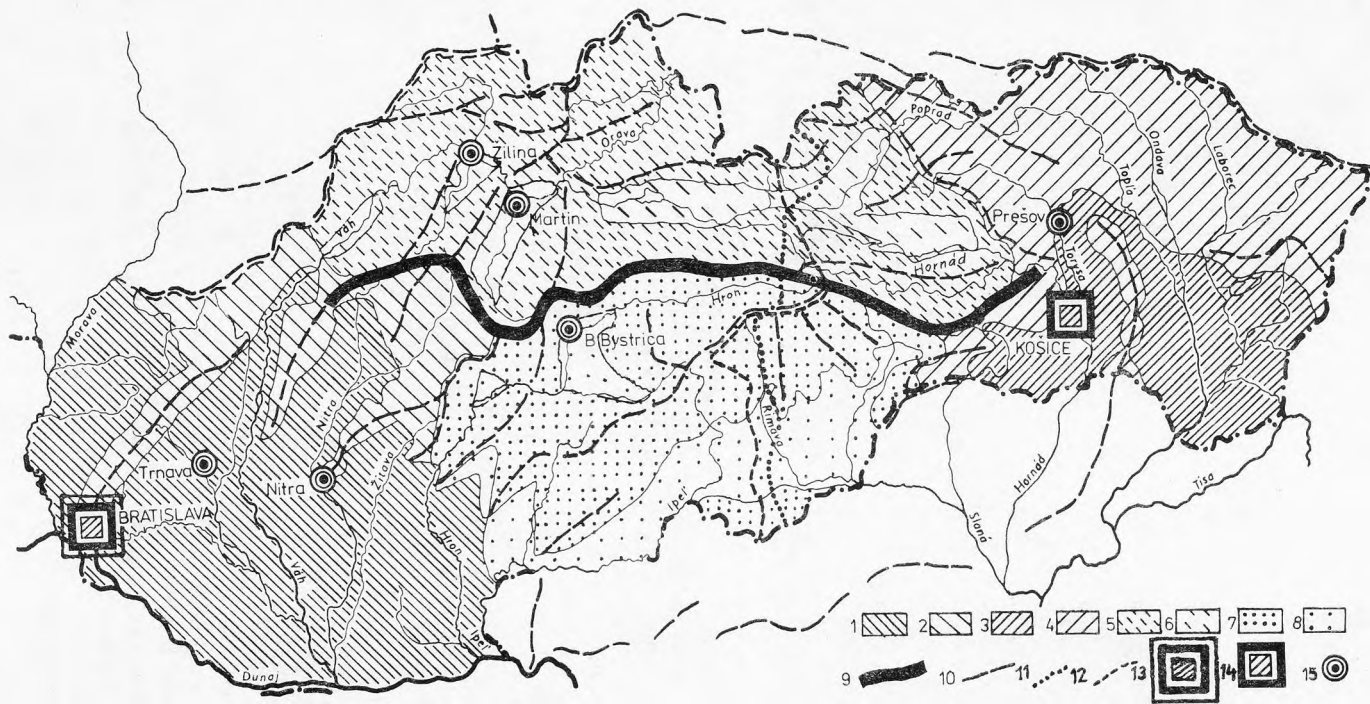
dva samostatné jadrové priestory s fyzickogeograficky danou centralizačnou funkciou. Sekundárne sa to prejavilo vývojom dvoch metropolitných miest Bratislavy a Košíc, čo je dôkazom, že sú to ekonomicky, sídelne a komunikačne dva vysoko cenné jadrové priestory. Spolu s obrubami k nim bezprostredne sklonených 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 stredným Považím pri Trenčíne. Priebieha po chrbtoch 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 prievale 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 mála 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 najcennejšími územiami sú vnútrohorské kotliny a brázdy. Zaberajú len 14 % rozlohy SSR. Podľa výsledkov práce O. Bašovského, E. Hvožďarovej, 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 priaznivé vlastnosti medzihorské koryto Podtatranskej a Hornádskej kotliny dlhé 115 km. Na Štrbskom prahu v ňom klesá hlavné slovenské rozvodie do hĺbky 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 sklony karpatskej klenby pohodlnejšie cez hlavné slovenské rozvodie, ktoré sa tu medzi Lučenskou a Rimavskou kotlinou znižuje 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 región (ZCR), 1 — jadrový priestor ZCR, 2 — zázemie ZCR, 3—4 — Východoslovenský centralizačný región (VCR), 3 — jadrový priestor VCR, 4 — zázemie VCR, 5—6 — Severoslovenský koridorový región (SKR), 5 — jadrový priestor SKR, 6 — zázemie SKR, 7—8 — Juhoslovenský koridorový región (JKR), 7 — jadrový priestor JKR, 8 — zázemie JKR, 9 — stredoslovenská komunikačná bariéra, 10 — vedľajšie komunikačné bariéry, 11 — hranica medzi Bratislavským sklonom a Košickým sklonom, 12 — hlavné slovenské rozvidie, 13 — mesto 1. radu, 14 — mesto 2. radu, 15 — mestá 3. radu.

podárske využívanie a osídlenie je vyšší ako primárny, prírodou daný potenciál medzihorského koryta Podtatranskej a Hornádskej kotliny, pretože má priaznivejšiu klímu a bonitnejšie pôdy. Jeho hodnotu zvyšuje aj širšie osídlené zázemie na južných sklonoch Slovenského rudohoria a Slovenského stredohoria. Približuje sa kvalitám Panónskej panvy. Prepojenie Západoslovenského centralizačného regiónu Juhoslovenskou kotlinou s Východoslovenským centralizačným regiónom, a teda aj Bratislavy s Košicami, by bolo výhodnejšie ako dopravným ťahom oblúkom cez Severoslovenský koridorový región a cez 900 m n. m. vysoký Štrbský prah. Vzdialenosť medzi Západoslovenským a Východoslovenským centralizačným regiónom severoslovenským ťahom je 297 km, južným ťahom by bol len 220 km. Sú to všetko pádne dôvody, že Juhoslovenskú kotlinu pokladáme za hlavný jadrový priestor regiónu, ktorý sa rozkladá na J od stredoslovenskej dopravnej bariéry. Nazveme ho podľa polohy a povahy *Juhoslovenským koridorovým regiónom* (JKR). Tesnejšie a primárnym potenciálom pre ekonomické využitie menej obdarené pohronske kotliny sú jeho osobitnou časťou. Pre značné disproporcie vo vnútri regiónu vystrojenú primárnym a sekundárnym potenciálom budeme ho ešte deliť na dva subregióny.

Severoslovenský koridorový región je komunikačne jasne jednoosový. Za jednoosový treba pokladať aj Juhoslovenský koridorový región. Cestnú a železničnú obchádzku dolinou Hrona cez Zvolen do Lučenca pre nižší primárny potenciál tohto úseku pre výstavbu vysokovýkonných komunikácií, 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 nadväzuje len na dlhú, úzku, ekonomicky slabo aktívnu a sídelne takmer prázdnu, po dĺžke málo frekventovanú dolinu Hnilca. Primárnym potenciálom menej obdarené kotliny v doline Hrona sú zázemím jadrového priestoru v Juhoslovenskej kotline.

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

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

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

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

4. *Hodnotenie regiónov.* Vyhraničené regióny hodnotíme podľa znakov, ktoré sú odrazom ich primárneho potenciálu pre ekonomické využitie a podľa znakov, ktoré odzrkadľujú ich vystrojenie technickými dielami, a tým aj ich sekundárny potenciál, ktorý do nich vniesli 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 rozlohe v %	Podiel na obyvateľstve v %	Hustota zaľudnenia na km ²	Podiel na prí- rastku obyv. v % za r. 1970--1980	Podiel na HPP v %	HPP na 1 obyv. v Kčs	HPP na 1 ha v Kčs	Podiel na PV v %	PV na 1 obyv.. v Kčs	PV na 1 ha v Kčs	i HPP/ha	i HPP/1 obyv.	i PV/ha	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
Západoslovenský centralizačný región (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 región (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 región (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 región (JKR)	21,7	14,0	65,5	8,5	14,0	6 365	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 dobytká, 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 jedných spoločensko-ekonomických a organizačných podmienok existujúce rozdiely v hrubej poľnohospodárskej produkcii 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 hrubá 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).

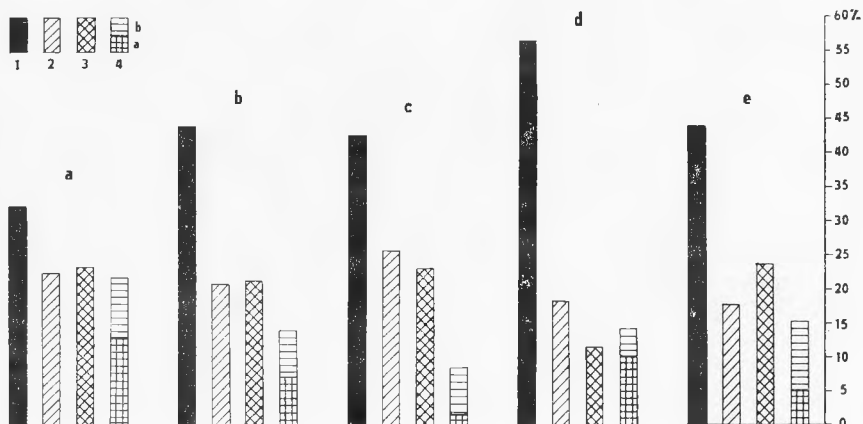
Z á p a d o s l o v e n s k ý c e n t r a l i z a č n ý r e g i ó n. Jeho jadrovými priestormi sú rozľahlé nížinné roviny na nivách veľkých riek a sprašové tabule a pahorkatiny Malej Dunajskej a Viedenskej kotliny. Z nich presahuje na výbežky Karpát, ktoré do nich inklinujú bezprostredne. Polohový potenciál je veľmi priaznivý, pretože z regiónov SSR ako celok leží najbližšie k hospodárskemu aj plošnému ťažisku 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 umiestovanie 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 vôd má nadregionálny význam. Podiel regiónu na poľnohospodárskej pôde SSR je 40,4 % a na ōrnej pôde 54,5 %. Z nej zberá 70 % z celoslovenskej úrody obilnín. Chová sa tam 44,5 % hovädzieho dobytká a vyrobí sa 57,8 % mäsa z výroby SSR. Je to potravinová komora SSR i ČSSR. Jej podiel na hrubej poľnohospodárskej produkcii 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 ($138,7 \text{ obyv./km}^{-2}$), avšak prírastkom obyvateľov 15,8/1000 obyv. za medzicenzové 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 priemyselnenie. 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. Podiely 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).

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 vyrovnáva 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 potravinársky priemysel (63 %), ktoré potrebujú mnoho vody. Dopravná sieť je viacosová a všesmerne rozložená. Rušivo pôsobia iba tri hlboké výbežky vrchov, ktoré usmerňujú hlavné toky a časť hlavných komunikačných ťahov k centrálnej časti jadrového priestoru a k Bratislave. V juhovýchodnej časti regiónu rušivo pôsobí neprispôsobenie sa zdedenej siete železníc na potreby ČSSR.

Sídlna sieť je v jadrovom priestore takmer rovnomerne rozvinutá. Okrem metropltného 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 vcelku na úrovni slovenského priemeru, ale nadpriemerná v páse od Bratislavy cez Trnavu a Galantu hore na Považie a v Poniíri. 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 nížina a prevažne pahorkatinová Košická kotlina. Sú pomerne dobre komunikačne prepojené cez nízke prievaly a preluky 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 priepustná a rovnomerne osídlená.

Región je najviac odľahlý od najaktívnejších častí ČSSR a od jeho územného a ekonomického ťažiska, 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 strojárkeho a spotrebného a že má prebytok pracovných síl, čo dalo impulzy k rýchlejšiemu tempu spriemyselnovania regiónu a cez neho k lepšiemu komunikačnému prepojeniu ČSSR so ZSSR. Jeho možnosti po severoslovenskom ťahu Východnej dráhy sú vyčerpané, preto treba urýchlene budovať rovnako výkonný juhoslovenský železničný ťah. Istý význam pre región má aj jeho poloha na dopravnom ťahu z PLR cez Prešov a Košice do MLR.

Podiel regiónu na rozlohe SSR je 22,6 %. Jeho primárny potenciál v reláciách so Západoslovenským centralizačným regiónom je značne nižší na jednotku plochy. Je to pre väčší rozsah flyšových vrchovín so sklonitejším a erózií pôd náchylným reliéfom s plytšími a ílovitejšími pôdami, a preto aj väčšou rozlohou málo výnosných lesov. Je to aj preto, že aj v nížinnom jadravom priestore na rovinách Východoslovenskej nížiny 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 sťažujú nepravidelnosti prietokov počas roka a rok od roka, ktoré treba korigovať nákladnými vodnými nádržami. Zdroje podzemnej vody na prevažne flyšovom podloží sú nepatrné. Väčšie sú v riečnych štrkopieskoch a pieskoch jadrového priestoru 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 zobralo iba 12,6 % z celoslovenského zberu obilnín. Je tu 22,3 % hovädzieho dobytky 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 zostáva ďaleko za Západoslovenským centralizačným regiónom. Hlavnou príčinou je nižší primárny potenciál regiónu 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 spriemyslené, ale postupujú rýchlejšie. Mocným impulzom tomu sú Východoslovenské železiarne v Košiciach a tepelná elektrárň vo Vojanoch, vybudované na báze dovážanej rudy a zdrojov energie

zo ZSSR. Spriemyslením 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 pripadá niečo viac pracujúcich v priemysle ako v Západoslovenskom centralizačnom regióne. Podiel hodnoty priemyselnej výroby na 1 obyvateľa je najnižší.

Dopravná sieť je vcelku všesmerná. Jej dva hlavné ťahy 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 zostáva. 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 práhu. Priaznivá západnovýchodná orientácia a podstatne vyšší primárny potenciál pre rozhodujúce aktivity, ako ho má ostatné horské zázemie, predurčili ho, že sa stal významným dopravným koridorom. 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 na to pripravený po technickej stránke. Ťaží zo susedstva a dobrého spojenia s ostravskou priemyselnou oblasťou. Prepojenie s Juhoslovenským koridorovým regiónom sťažuje súvislá reťaz pohorí stredoslovenskej bariéry.

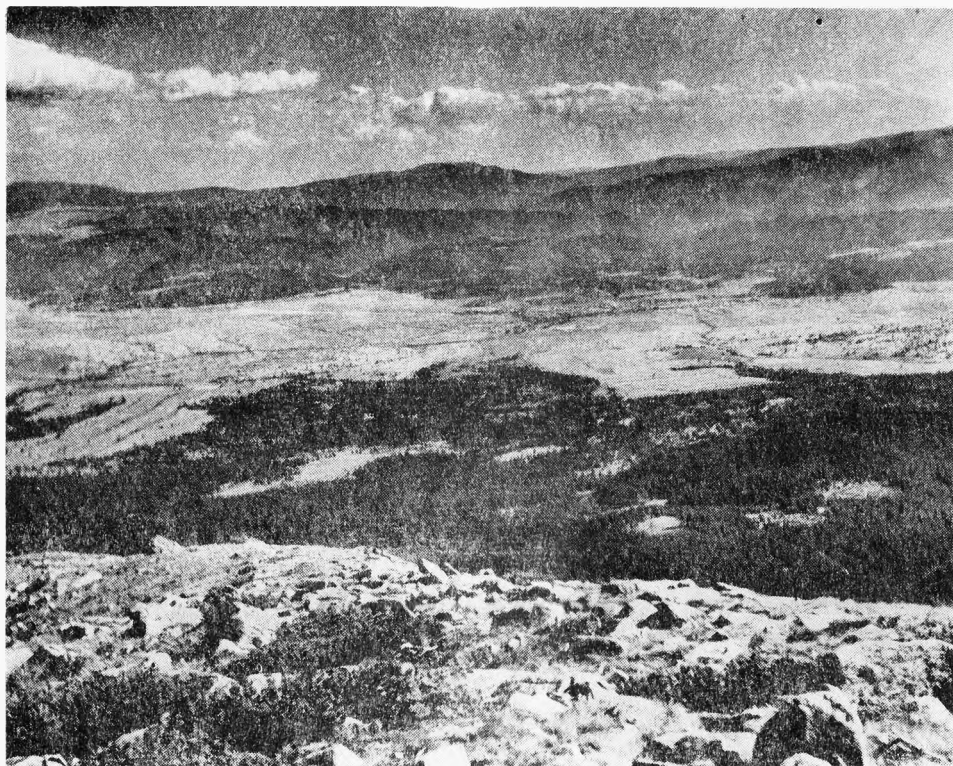
Koridor v Podtatranskej kotline okolo Štrbského práhu, kde je od Liptovského Hrádku po Svit iba jeden zriadený rad dedín, predstavuje kritické hrdlo, ktoré dlho zabezpečovalo jediné spojenie medzi územiaми slovenského etnika na oboch stranách karpatskej klenby. Súvislosť územia Slovákov sa tu okolo vrcholu karpatskej klenby vždy znovu obnovovala, keď ju ohrozili kolonizačné vlny iných etnických skupín, najmä Nemcov (Spiš a okolie Dobšinej), 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 značné prebytky vody. Zabezpečujú rovnomernejšie prietoky vody v riekach, 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 najprímernejšie 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 obilnín je iba 6,3 % so zvýšeným podielom kŕmneho jačmeňa, ovsu a raže ako plodín menej intenzívnych. Podiel na počte kusov hovädzieho dobytku je 15,7 %, na produkcii mäsa iba 9,7 %. Podielom 11,4 %

na hrubej poľnohospodárskej produkcii s 3432,— Kčs na obyvateľa je na poslednom mieste medzi regiónmi SSR.

V regióne býva 21,3 % obyvateľov SSR. Hustota zaľudnenia je síce 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 sklony Slovenska. V tejto časti len jeden riedky rad dedín zabezpečoval súvislosť slovenského etnického územia oboch strán západokarpatskej klenby. Foto P. Plesník.

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 priemyselný. Jeho podiel na hodnote priemyselnej výroby je 23,6 % a na počte evidenčných pracovníkov zásluhou silne zastúpeného strojárstva 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 síce vysokovýkonná, ale pre prítomnosť hrdiel v úzkych dolinách na hlavnom ťahu 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 ťahu. Z nich sú Žilina a Martin mestami 3. radu. Žilina s najvhodnejšou polohou má predpoklady stať sa čoskoro mestom stotisícovým a Poprad mesto 3. radu.

Z celoslovenského pohľadu sa región spriemyselním, dopravou, urbani-



Obr. 2. Juhoslovenská kotlina ako jadrový priestor juhoslovenského koridorového regiónu je široká a vhodná aj pre vedenie vysokovýkonných komunikácií západovýchodného smeru. Foto P. Plesník.

záciou a zaľudnením, a tým aj z hľadiska životného prostredia stáva preťaženým. Krásy prírody robia región atraktívnym pre cestovný ruch. Prelínanie sa s odvetviami priemyslu, ktoré silne znečisťujú ovzdušie a vodu, ako napr. podniky v Ružomberku, vo Svite, Istebnom a v Ladcoch, je mu na škodu. Podlž hlavnej osi dopravy je región aktivitami nasýtený a preľudnený. To by mali byť dôvody pre umiestovanie 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 povrch kotliny je dobre prechodný. Usmernením nív a terás Ipl'a, dolnej Rimavy a Slanej do Rožňavskej kotliny dáva lepšie podmienky pre budovanie a prevádzku 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 Bratislavy s Košicami, ktoré by bolo Juhoslovenskou kotlinou o 80 km kratšie ako severným ťahom, 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. Nespĺňa 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. Primárnym potenciálom pre využitie je pred Severoslovenským koridorovým regiónom najmä zásluhou teplej poľnohospodárskej, sídelne a komunikačne cennej Juhoslovenskej kotliny. Juhoslovenský koridorový región má spomedzi regiónov SSR najväčšie zdroje nerastných surovín. Sú to hnedé uhlie, keramické íly a hliny, magnezit, kremence, vápence, perlit, čadiče, mramor, tufy, polymetalické rudy, meď, železo, azbest, mastek a zlato. Na povrchovú a podzemnú vodu je región relatívne chudobný. Hron, Ipeľ 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 dobytku, výroby mäsa a hodnoty hrubej poľnohospodárskej produkcie je v poradí tretí, pred Severoslovenským koridorovým regiónom. V hrubej poľnohospodárskej produkcii na obyvateľa je druhý, po Západoslovenskom centralizačnom regióne. 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 $65,5 \text{ obyv./km}^{-2}$ je veľmi nízka. V nepriaznivom postavení je aj prírastok obyvateľstva. V medicenzovnom období 1970—1980 sa podieľal 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 priemyselnení regiónu. Hodnotou priemyselnej 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 priemyselnenie. 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 stať sa dopravným koridorom nadregionálneho až medzinárodného významu je podpriemerne urbanizovaný. Tieto disproporcie môže odstrániť vybudovanie vysokovýkonného železničného a cestného ťahu 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 rudohoria a Slovenského stredohoria delí Juho-

slovenský koridorový región na dva subregióny. Prvý v povodí Ipľa a Slanej nazveme Ipeľsko-slanským subregiónom, druhý v povodí Hrona Pohronským subregiónom. Zväzuje ich deväť ciest a tri železnice, ktoré vedú cez pomerne pohodlné prievaly a plošinaté chrby deliaceho prahu.

Ipeľsko-slanský subregión zaberá 60 % rozlohy regiónu. Je vcelku nižšie položený. Má značný podiel nížinných pahorkatín a nižších vrchovín. Koncentruje sa k Juhoslovenskej kotline ako jadrovému priestoru a asi subregiónu. Hodnotu kotliny značne zvyšuje široký pás osídlenia zázemia na južnom sklone Slovenského stredohoria a Slovenského rudohoria. Predstavuje 120 km dlhé až 25 km široké terénne koryto západovýchodného, štátu priaznivého smeru. Prepája západný sklon karpatskej klenby s východným cez kotlinové o 600 m nižšie rozvodie ako Štrbský pah. Aj prieval Soroška, cez ktorý je najľahší prechod ku Košiciam, leží nižšie o 400 m. Juhoslovenská kotlina leží takmer celá v nížinnom stupni, preto je teplá, má dlhé vegetačné obdobie a veľa slnka. Ako ľahko dostupná pahorkatina má hlboké, ale ťažšie pôdy strednej až vyššej bonity, ktoré sú prevažne rozorané. Primárny potenciál Ipeľsko-slanského subregiónu na jednotku plochy je vcelku pre rozhodujúce aktivity značne vyšší ako Pohronského subregiónu, hoci priemerný ročný prietok v riekach $45 \text{ m}^{-3} \cdot \text{s}^{-1}$ je nižší.

Z priaznivej polohy na kratšom možnom komunikačnom prepojení Západoslovenského centralizačného regiónu s Východoslovenským centralizačným regiónom o 77 km ako cez Severoslovenský koridorový región vyplýva, že Ipeľsko-slanský subregión je podľa primárneho potenciálu ťažiskom celého Juhoslovenského koridorového regiónu. Nachádza sa tam 66,5 % poľnohospodárskej pôdy a 77 % ornej pôdy regiónu. Zobralo sa tam 80,1 % obilnín. Jeho podiel na hrubej poľnohospodárskej produkcii regiónu je 71,2 %. Keď zväzíme jeho nižší podiel na trávnatých plochách, lesoch a na zásobách vody v tokoch, na celkovom primárnom potenciáli regiónu má podiel asi 70 %.

Ipeľsko-slanský subregión má v niektorých ukazovateľoch slovenský primát. Má najviac poľnohospodárskej aj ornej pôdy a najväčšiu hrubú poľnohospodársku produkciu na jedného obyvateľa. Naproti tomu má najnižšiu hustotu zaľudnenia ($56,8 \text{ obyv./km}^{-2}$). Za medzicenzovné obdobie 1970—1980 mal najnižší prírastok obyvateľstva ($21/1000 \text{ obyv.}$) a bol by mal ešte nižší, keby ho nekorigovali obyvatelia cigánskeho etnika. Subregión má podpriemernú urbanizáciu. Sídlna sieť je hustá a rovnomerne rozložená, ale chýba mesto 3. radu. Lučenec ako jediné mesto 4. radu, a to len na spodu poradia, by mal byť už mestom 3. radu, keď zvažujeme jeho polohu v prirodzenom centre subregiónu. Príčinou zaostávania je nedostatočný sekundárny potenciál subregiónu, najmä jeho nevýhodné zapojenie na komunikačnú infraštruktúru SSR a ČSSR, ktoré ponechalo jadrový priestor koridorového regiónu periférnym.

Ipeľsko-slanský subregión sa podieľa na hodnote priemyselnej výroby regiónu necelou tretinou. Hodnota priemyselnej výroby na jedného obyvateľa 29 560,— Kčs je veľmi nízka. Na počte pracujúcich v priemysle regiónu má podiel 39 %. Je to paradoxná situácia, z ktorej vyplýva aj pasívne saldo migrácie a nepriaznivá skladba obyvateľstva.

Pohronský subregión má v tesných kotlinách s pahorkatinným až vrchovinným povrchom malé jadrové priestory. Spája ich dolina Hrona úzkymi prelomovými úsekmi. Úzko a riedko osídlené zázemie doliny sa najviac

rozširuje Zvolenskou kotlinou, kde na prirodzenej križovatke komunikácií výhodne leží Zvolen a menej výhodne Banská Bystrica ako mesto 3. radu. Veľkú časť rozlohy zaberajú masívne, hlboko rezané, ťažko dostupné vrchy, kde je málo miesta pre poľnohospodársku pôdu. Sídla, pokiaľ tam sú, majú pôvod prevažne v baníctve a hutníctve kovov, ktoré zväčša zaniklo, ale zostalo rozhladené obyvateľstvo. Subregión kryjú rozsiahle lesy a je relatívne dosť lúk a pasienkov, ale len 22,2 % ornej pôdy. Má však viac ako polovicu zásob povrchových vôd sústredených do Hrona ($50 \text{ m}^{-3} \cdot \text{s}^{-1}$), pretože odtoky sú ako následok vyšších úhrnov ročných zrážok, hromadenia vody v snehovej pokrývke na vyšších vrchoch, nižšieho výparu a priaznivého vplyvu lesov, vyššie a počas roka rovnomernejšie rozdelené ako v Ipeľsko-slanskom subregióne.

Poloha Pohronia v strede SSR je priaznivá len z hľadiska ťažiska jeho rozlohy, ale už nie tak z hľadiska ekonomického ťažiska. Ako sme sa zmienili, nedostatkom je, že potenciálne nepredstavuje samostatný komunikačný koridor. Dnes ho nedostatočne supluje len prostredníctvom Ipeľsko-slanského subregiónu, ktorý sám má vyšší primárny potenciál stať sa ním bez prostredníctva Pohronského subregiónu a stať sa aj impulzom pre priaznivejší rozvoj priestorovej socioekonomickej štruktúry susedných i vzdialenejších častí SSR. Keď dnes Pohronský subregión v úseku od Hronského Beňadika po Detvu slúži na prepojenie Západoslovenského centralizačného regiónu s Východoslovenským centralizačným regiónom, treba to pokladať za historizmus, ktorý má za následok nepriaznivé disproporcie v priestorovej socioekonomickej štruktúre nielen Juhoslovenského koridorového regiónu, ale aj SSR.

Hodnoty, ktorými dokumentujeme význam poľnohospodárstva, dajú sa odvodíť z hodnotenia Ipeľsko-slanského subregiónu. Estetickým pôsobením prírody a zdrojmi liečivých vôd má značný potenciál pre cestovný ruch, čo však miestami narušajú vysoká technizácia a zhoršenie životného prostredia (Žiar nad Hronom, Banská Bystrica, Zvolen-Sliac, Dubová). Keď je podiel Pohronského subregiónu na rozlohe regiónu 40 %, podiel na hodnote primárneho potenciálu na ekonomické využitie, umiestnenie obyvateľstva a sídel je len asi 30 %.

Na úzkom sídelnom priestore, ktorý sa na dlhých úsekoch doliny Hrona obmedzuje na jeden, a to niekde dosť preriedený rad osád, má 48 % obyvateľstva regiónu. Hustotou zaľudnenia $78,6 \text{ oby./km}^{-2}$ značne predstihuje Ipeľsko-slanský subregión ($56,8 \text{ oby./km}^{-2}$). Za medzicenzovné obdobie 1970—1980 mal na prírastku počtu obyvateľov celého regiónu podiel 80 %. Obyvateľstva pribudlo nielen zo zvyšku prirodzenej meny, ale aj aktívnym saldom migrácie najmä do Banskej Bystrice a do Zvolena. Prispela k tomu emigrácia z južných častí regiónu, z ktorých sa dopravná sieť skoncentrovala do Zvolena ako uzla dopravy nielen Pohronia, ale aj ako externého komunikačného uzla Ipeľsko-slanského subregiónu.

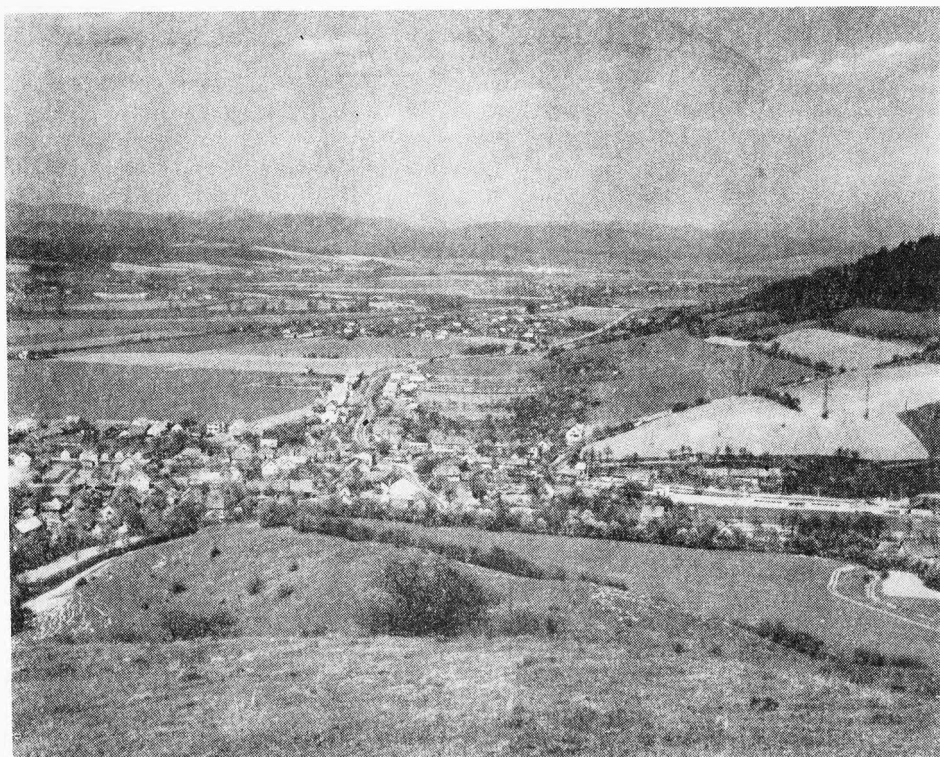
Pohronský subregión sa podieľa 67,1 % na hodnote priemyselnej výroby regiónu a 60,4 % na počte pracujúcich v priemysle. Hodnota priemyselnej výroby na jedného obyvateľa [52 325,— Kčs] je v SSR na čelnom mieste. Na seba navzájom závislé prekrvenie Pohronia priemyslom, komunikáciami a obyvateľstvom spôsobilo, že je najviac urbanizovaným územím SSR, a to najmä zásluhou Banskej Bystrice. Jej rýchly rozvoj v prirodzene menej priaznivej polohe, ako je Zvolen, podnietil do značnej miery aj subjektívny faktor,



Obr. 3. Prelomová 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, kým Zvolen je mestom 4. radu.

Dva nodálne regióny 1. radu. Z kartogramu P. Mariota, J. Hanzlíka Vystahovaní v rokoch 1965—1969, mierka 1:1 mil. [Atlas SSR] sme odvodili líniu rovnovážneho stavu medzi spádovými územiami Bratislavy a Košíc. Počet vystahovaných do nich z jednotlivých obcí SSR je totiž jedným z najlepších ukazovateľov ich gravitačnej sily. Kartogram ukazuje, že táto línia kmitá tesne okolo hlavného slovenského rozvodia. Toto oddeľuje povodie priamych prítokov Dunaja, t. j. Váhu, Hrona a Ipla od povodia priamych prítokov Tisy a Visly, t. j. Slanej, Hornádu a Dunajca. Z výšok 2400 m n. m. v Tatrách 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 chrbát Slovenského rudohoria (1400 m n. m.) a po jeho rázsoche medzi povodím Slanej a Ipla klesá na kotlinovom rozvodí v Juhoslovenskej kotline do výšok okolo 300 m n. m. Odtiaľ 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 Bratislavy 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.

Košíc Košický sklon. Ich póly, 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 ťah severným Slovenskom s ročným výkonom 70 mil. hrubotonokilometrov v každom smere je v podstate dobudovaný a do krajnosti vyčerpal potenciál reliéfu pre tento druh dopravy. Autostrádový ťah sa buduje, ale najťažšie úseky v úzkych dolinách mimo kotlín budú veľmi nákladné. Pre nízky potenciál prelomových úsekov dolín pre dopravu, vedenia vysokých napätí elektriny ich museli obísť cez početné hlboké doliny a rázsochy na úbočiach vrchov. Preto sa trasy diaľkovej potrubnej prepravy ropy a zemného plynu tomuto smeru vyhlí 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 vyjadriť pomocou podielu na hrubej poľnohospodárskej produkcii SSR. Pri

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

Bratislavský sklon. Polohový potenciál vo vzťahu k ČSSR je výhodnejší ako Košického sklonu, lebo je bližšie k jeho hospodárskemu i plošnému ťažisku, s ktorým je dobre aj komunikačne prepojený. Sieťou väčších riečnych dolín v karpatskej časti regiónu je dobre, i keď veľarovite koncentrovaný, pretože rozsiahly jadrový priestor aj Bratislava ako metropola regiónu sa nachádzajú v jeho prihraničnej juhozápadnej časti. Avšak vo vzťahu k ostatným častiam ČSSR a smerovaniu hospodárskych kontaktov so zahraničím s centrami aktivity v Budapešti a vo Viedni, ako aj pre celkový potenciál pre dopravu sa poloha javí ako veľmi výhodná. Na tom má podiel aj pozícia na Dunaji.

Primárny potenciál pre využívanie je vysoký, pretože sa tu nachádza naše najväčšie súvislé územie plochého a pahorkatinného reliéfu s priaznivou klímou a s veľmi produktívnymi pôdami. Oplýva na vodu bohatými, sčasti splavnými tokmi. Má v celej ČSSR najbohatšie zásoby povrchových a podzemných vôd nadregiónálneho 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 obilnín (80,9 %), počtu kusov hovädzieho dobytka (70,8 %) a na výrobe mäsa (74,4 %). Komplexnejšie to vyjadruje podiel na hrubej poľnohospodárskej produkcii (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 sklone za priemer rokov 1976—1980 14 364,— Kčs, ale na Košickom sklone iba 9897,— Kčs. Aj podiel hrubej poľnohospodárskej produkcie na jedného obyvateľa 6365,— Kčs bol vyšší ako na Košickom sklone (5639,— Kčs).

Bratislavský sklon má 70,1 % obyvateľov SSR. Hustota zaľudnenia 112,6 obyv./km⁻² je o 29,7 obyv. vyššia ako na Košickom sklone. 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.

Podiel na hodnote priemyselnej výroby (75,2 %) predstihuje podiel Košického sklonu na priemyselnej výrobe. Ešte vyšší je podiel na evidencnom 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 Bratislavy. Naproti tomu dolné Pohronie a Poľpie je podindustrializované a podurbanizované, čo súvisí s ich zaostávajúcím dopravným zapojením do štátneho organizmu. Má to nepriaznivý dopad na umiestňovanie základných výrobných prostriedkov a na vývoj štruktúry obyvateľstva, ako ukazujú výsledky výskumov vykonaných O. Bašovským a kol. na Katedre regionálnej geografie PFUK v Bratislave (1983, 1984).

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

leží najďalej od hospodárskeho a plošného ťažiska ČSSR. S ostatnými regiónmi ČSSR je prepojený len jednou vysokovýkonnou železnicou severným ťahom Východnej dráhy, ktorá vyčerpala do krajnosti potenciál územia svojej trasy pre tento druh dopravy. Južný ťah Východnej dráhy z Košíc cez Lučenec a Zvolen je málo 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 ropovody a plynovody. Košický sklon má teda priaznivé podmienky pre lokalizáciu priemyselných závodov, ktoré využívajú zo ZSSR k nám dovážané suroviny a zdroje energie a sčasti 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.

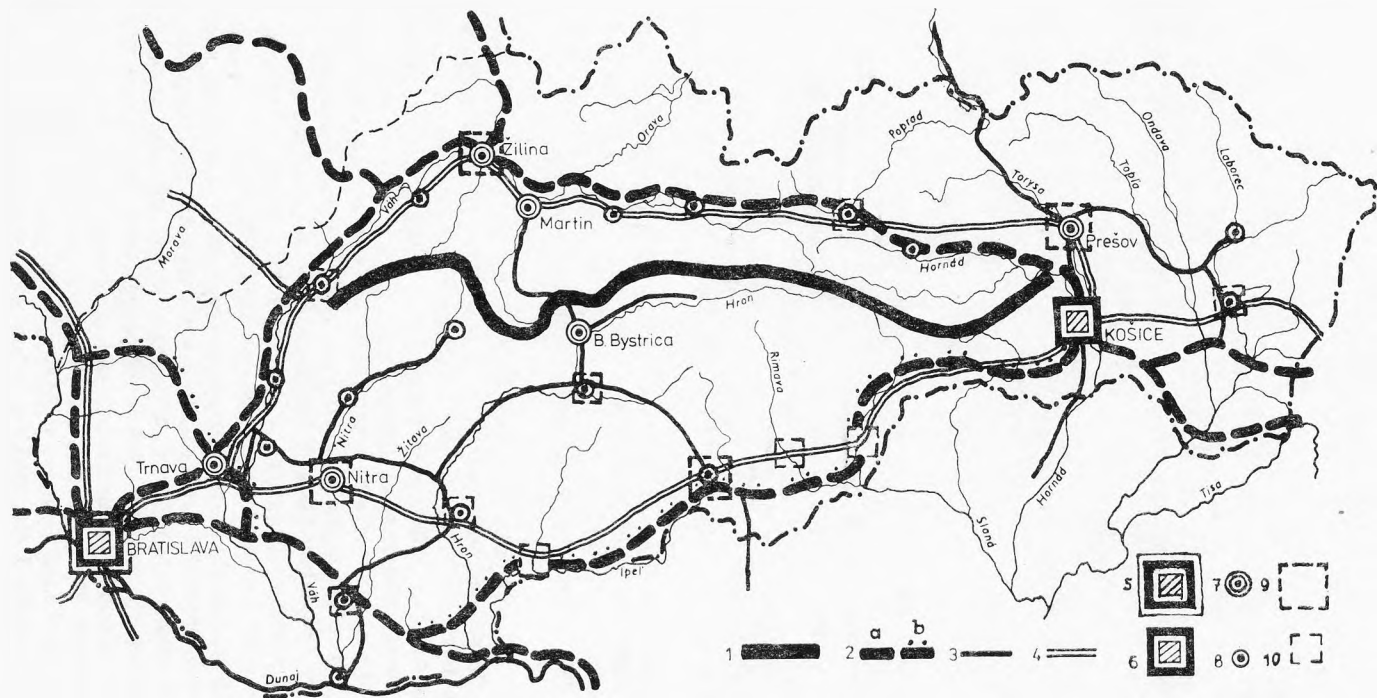
Košický sklon nemá takú priaznivú koncentráciu územia. Člení sa na samostatné, stredne veľké bazény tokov Bodrogu, Hornádu, Slanej a Popradu. Na vodu z tokov (190 m^{-3}), aj na podzemnú vodu je v porovnaní s Bratislavským sklonom aj relatívne oveľa chudobnejší. Jej nedostatok sa rieši výstavbou retenčných nádrží. Klíma pre kontinentálnejší režim, najmä pre dlhšiu a tvrdšiu zimu je menej priaznivá. Pre vysoký podiel flyšových vrchovín a vyšší obsah ílovej frakcie pôdy sú tam aj na Východoslovenskej nížine ťažšie 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 produkcii SSR za roky 1976—1980 iba 26,5 %.

Na Košický sklon pripadá 29,9 % obyvateľov SSR. Hustota zaľudnenia je len $82,9 \text{ obyv./km}^{-2}$. Za medzicenzové obdobie 1970—1980 bol na Košickom sklone prírastok značne vyšší (112,6/1000 obyv.). Predstavoval 33,5 % celoslovenského prírastku obyvateľov. Z hľadiska vývoja je veková štruktúra priaznivejšia ako obyvateľstva Bratislavského sklonu.

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

5. *Záver.* Z hľadiska rozloženia jadrových priestorov, ktoré majú oproti svojmu okoliu vysoký primárny potenciál pre využitie a vnútroregionálne stmelenie komunikačnej siete do dopravných ťahov nadregionálneho, národného a celoštátneho významu, vyčlenili sme na funkčno-typologickom prístupe v SSR 4 regióny. Dva z nich — Západoslovenský centralizačný región (ZCR) a Východoslovenský centralizačný región (VCR) majú väčšie jadrové priestory, ktorými sú dva výbežky Panónskej panvy. Obidva sú viacové a schopné vyšších centralizačných funkcií. Tieto regióny a ich aktivizačné póly — 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 socio-ekonomického štruktúry.

1 — stredoslovenská komunikačná bariéra, 2 — hlavné železničné trate, 2a — existujúce, 2b — navrhované nové a na rekonštrukciu, 3 — železničné trate 2. radu, 4 — autostrády v prevádzke, v stavbe a navrhované bez rozlíšenia, 5 — mesto 1. radu, 6 — mesto 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 menšie mestá so žiadúcim zrýchlením rastu.

SSR vyvinula ako bipolárne územie s mestami 1. a 2. radu. Sú však značné rozdiely v podieloch na hodnotách SSR. Narastajú od podielov na rozlohe cez podiely na počte obyvateľov, na hodnote hrubej priemyselnej výroby až po podiely na hrubej poľnohospodárskej produkcii 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 oddeľuje výbežky Panónskej panvy. Viazu sa k jadrovým priestorom, ktorými sú dve dlhé kotlinové zníženiны západovýchodného, štátu priaznivého smeru. Oddeľuje ich neprerušené pásmo vrchov stredoslovenskej dopravnej bariéry. V tejto polohe majú takéto zníženiны vysokú integračnú funkciu. Sú to Severoslovenský koridorový región (SKR) a Juhoslovenský koridorový región (JKR). Obidva sú jednoosové s komunikačnými osami západovýchodného 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 regiónu. Podielom na počte obyvateľov (14 %) a hustotou zaľudnenia je Juhoslovenský koridorový región ďaleko za ostatnými. Podľa rozdielov hodnôt hrubej poľnohospodárskej produkcie na jednotku rozlohy sa ukazuje, že Severoslovenský koridorový región má najnižší primárny potenciál pre využitie. Je viac ako 3-krát nižší ako má Západoslovenský centralizačný región. Juhoslovenský koridorový región je primárnym potenciálom bohatší, hoci jeho hodnotu nízkym potenciálom, zrovnateľným so Severoslovenským koridorovým regiónom, znižuje Pohronský subregión (tab. 1).

Primárny potenciál Západoslovenského centralizačného regiónu 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 región, potom Juhoslovenský koridorový región a najchudobnejší je Severoslovenský koridorový región. Prepočítaním na jedného obyvateľa sa rozdiely zmierňujú, lebo Západoslovenský centralizačný región je najľudnatejší, ale aj tak je 1,28-krát vyšší ako priemer SSR. Pre najnižšiu ľudnatosť za ním nasleduje Juhoslovenský koridorový región, ktorého obyvateľ disponuje takým primárnym potenciálom, ako pripadá priemerne na obyvateľa SSR. Znižuje ho opäť Pohronský subregión, pretože Ipeľsko-slanský subregión ho má dokonca vyšší ako Západoslovenský centralizačný región (1,37). Najnižší, len 0,54 slovenského priemeru, pripadá na obyvateľa Severoslovenského koridorového regiónu.

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

dorový región (1,08), ale len zásluhou Pohronskeho 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 slovenskeho priemeru. Posledné miesto s podpriemerným sekundárnym potenciálom zaujmajú Západoslovenský centralizačný región (0,99) a Východoslovenský centralizačný región len 0,85 slovenskeho priemeru.

Keď 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 zaťažený sekundárnym potenciálom sa ukazuje Západoslovenský centralizačný región, potom Východoslovenský centralizačný región, Juhoslovenský koridorový región a najviac zaťažený je Severoslovenský koridorový región. Juhoslovenský koridorový región sa vnútorne vyvinul nerovnako. Jeho Ipeľsko-slanský subregión je sekundárnym potenciálom najmenej zaťažený a Pohronský subregión je najviac zaťažený.

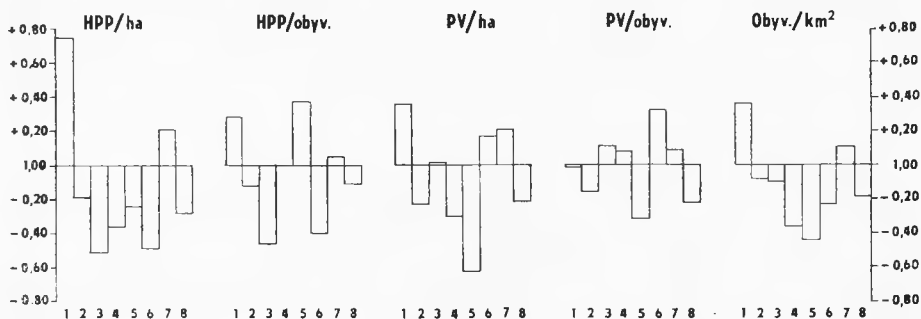
J. Mládek zistil nízky stupeň koncentrácie priemyslu (v balloch) v Juhoslovenskej kotline, a to prevažne v rozmedzí 20—39 ballov. Naproti tomu v kotlinách Pohronskeho subregiónu a Severoslovenskeho koridorového regiónu sa koncentrácia pohybuje v rozmedzí 100—140 ballov, na Východoslovenskej nížine len 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 primárnym 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 sklone 1,05-krát vyšší ako v SSR. Na Košickom sklone predstavuje iba 0,89 slovenskeho priemeru.

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

Íde ešte o to, v ktorých priestoroch by bol vklad do zvýšenia sekundárneho potenciálu, t. j. do priemyslu, dopravy a celej infraštruktúry z celoštátneho dlhodobého hľadiska spoločensko-ekonomicky najužitočnejší. Z nášho hodnotenia opretého aj o výsledky iných našich významných geografov, ktorých uvádzame v literatúre, vychádza, že by do úvahy prichádzal jadrový priestor Juhoslovenskeho 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 Východoslovenská nížina. To sú súčasne územia s najnižšími prírastkami, niekde aj s úbytkami obyvateľstva, s relatívne vysokým primárnym potenciálom pre využívanie, nízkym zaľudnením 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 ťah po dĺžke jadrového priestoru Juhoslovenského koridorového regiónu. Dokrví tieto primárnym potenciálom cenné, ale sekundárnym potenciálom slabšie časti SSR.



Graf 2. Odchýlky hodnôt HPP/ha, HPP/obyv., PV/ha, PV/obyv. a obyv./km² 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-politický vývin. Môže sa však využiť pri plánovaní regionálneho rozvoja oblastí, prípadne v budúcnosti aj pri zdokonaľovaní územného členenia.

LITERATÚRA

1. BAŠOVSKÝ, O., HVOŽĎAROVÁ, 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.: Problémy 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.: Příručka zeměpisu Československa. 1949, s. 260. — 6. IVANIČKA, K.: 5. Typy regiónov rastu. Atlas SSR, XIV, 1980. — 7. KORČÁK, J.: Geopolitické 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 Bratislavy 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.: Socioekonomické 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. ZELENŠKÝ, K.: Landscape Types of Slovakia from the agricultural Potencial 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 state-wide significance, four regions have been delimited 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 valued 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. Plesník

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. Plesník

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. Plesník

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

Translated by A. Krajčír

РЕГИОНАЛЬНОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ СЛОВАЦКОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ
РЕСПУБЛИКИ С АСПЕКТА ЕЕ РАЦИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ

На основе распределения ядерных пространств, обладающих по сравнению с их окаймлением высоким первичным потенциалом для использования, внутререгионального укомплектования сети коммуникаций и ее включения в коммуникационные направления (трассы) общегосударственного значения, в пределах Словацкой Социалистической Республики выделены четыре региона. Ядровые пространства двух из них образованы заливами Паннонского бассейна. Они многоосные, способные принять на себя центральные функции высшего ранга. В них развились два крупнейших города: Братислава — столица ССР и Кошице.

Вторая пара регионов распространяется среди первых двух и занимает свод Западных Карпат. Эти регионы приурочены к двум котловинам, разведенных непрерывной цепью гор среднесловацкого транспортного барьера. Между централизационными регионами эти котловины играют важную интеграционную роль. К ним приурочены два корридорных региона. Таким образом ССР подразделяется на четыре функционально-типологические регионы: 1. Западнотловацкий централизационный регион (многоосный), 2. Восточнотловацкий централизационный регион (многоосный), 3. Северотловацкий корридорный регион (одноосный), 4. Южнотловацкий корридорный регион (одноосный).

Города, с численностью населения превышающую 100 000, развились лишь в двух эксцентрически расположенных централизационных регионах. Вследствие этого с нодального аспекта ССР подразделяется на два нодальные регионы: а) Братиславский регион, б) Кошицкий регион. Граница между ними, выделенная на основе миграции населения ССР в оба эти города, примерно согласовывается с главным словацким водоразделом.

В статье регионы оцениваются в зависимости от первичного (природного) и вторичного (технического) потенциала. Выявляются взаимоотношения и дифференции между ними. На этом основании предлагаются возможности их дальнейшего гармонического развития.

Карта 1. Регионы ССР.

1—8 — функционально-типологические регионы.

1—2 — Западнотловацкий централизационный регион (ЗЦР), 1 — ядровое пространство ЗЦР, 2 — окаймление (зона тяготения) ЗЦР, 3—4 — Восточнотловацкий централизационный регион (ВЦР), 3 — ядровое пространство ВЦР, 4 — окаймление (зона тяготения) ВЦР, 5—6 — Северотловацкий корридорный регион (СКР), 5 — ядровое пространство СКР, 6 — окаймление (зона тяготения) СКР, 7—8 — Южнотловацкий корридорный регион (ЮКР), 7 — ядровое пространство ЮКР, 8 — окаймление (зона тяготения) ЮКР, 9 — среднесловацкий коммуникационный барьер, 10 — второстепенные коммуникационные барьеры, 11 — граница между Братиславским уклоном и Кошицким уклоном, 12 — главный словацкий водораздел, 13 — город 1-го ранга, 14 — город 2-го ранга, 15 — города 3-го ранга, 16 — города 4-го ранга.

Карта 2. Подходимость размещения важнейших коммуникаций на территории ССР с аспекта первичного потенциала для развития социально-экономической структуры.

1 — среднесловацкий коммуникационный барьер, 2 — главные железнодорожные линии, 2а — существующие, 2б — предлагаемые в качестве новых или же реконструированных, 3 — второстепенные железнодорожные линии, 4 — автострады существующие, строящиеся и предлагаемые (без подразделения), 5 — город 1-го ранга, 6 — город 2-го ранга, 7 — города 3-го ранга, 8 — города 4-го ранга, 9 — города с потенциалом местоположения для 100 000 жителей и более, 10 — города с потенциалом местоположения от 50 000 до 100 000 жителей + более мелкие города с желательным ускорением роста.

График 1. Доли функционально-типологических регионов и субрегионов в площади (а), в населении (б), в приросте населения за 1970—1980 гг. (с), в валовой сельскохозяйственной продукции (д), в промышленной продукции ССР (е).

1 — Западословацкий централизионный регион, 2 — Восточнословацкий централизионный регион, 3 — Северословацкий корридорный регион, 4 — Южнословацкий корридорный регион, 4а — Ипельско-сланский субрегион, 4б — Погронский субрегион.

График 2. Отклонения значений валовой сельскохозяйственной продукции на 1 га, ВСП на 1 жит., промышленного производства на 1 га, ПП на 1 жит. и плотности населения на 1 км² от общесловацких средних.

1 — Западословацкий централизионный регион, 2 — Восточнословацкий централизионный регион, 3 — Северословацкий корридорный регион, 4 — Южнословацкий корридорный регион, 5 — Ипельско-сланский субрегион, 6 — Погронский субрегион, 7 — Братиславский уклон, 8 — Кошицкий уклон.

Рис. 1. Штрбский порог между Татрами и Низкими Татрами (на фоне) соединяет два уклона Словакии. В этой части лишь один ряд поселений сельского типа обеспечивал связность словацкой этнической территории, находящейся по обеим сторонам западнокарпатского свода.

Фотография: П. Плесник

Рис. 2. Южнословацкая котловина как ядровое пространство Южнословацкого корридорного региона достаточно широка и подходящая для прокладки эффективных коммуникаций западно-восточного направления.

Фотография: П. Плесник

Рис. 3. Разломовая долина реки Горнад сквозь Черную гору в ограниченной мере подходит для строительства коммуникаций.

Фотография: М. Лукниш

Рис. 4. Северословацкий корридорный регион густо заселен в котловинах вдоль транспортной оси. Поважская долина вблизи Плевника.

Фотография: П. Плесник

Табл. 1. Оценка регионов Словацкой Социалистической Республики.

Перевод: Л. Правдова