

## S rozumom do projektov sídelnej štruktúry

IGOR THURZO

Koncom 18. storočia boli najväčšími mestami na dnešnom území Slovenska Bratislava a Banská Štiavnica (spojená s Banskou Belou). Obidve mali vyše 20 000 obyvateľov. Komárno malo zhruba polovičnú veľkosť — desaťtisíc obyvateľov, Trnava, Košice, Prešov, Skalica a Levoča boli takmer na rovnakej úrovni, mali vyše 5000 obyvateľov.

O sto rokov neskôr — r. 1880 sa už obyvateľstvo Bratislavy blížilo k päťdesiatim tisícom, Košice mali vyše dvadsaťtisíc, Banská Štiavnica bola tretím najväčším mestom — mala vyše 15 000 obyvateľov, v rozmedzí počtu desaťtisíc až päťnásťtisíc obyvateľov mali Komárno, Nitra, Trnava, Nové Zámky, Detva, Prešov a Myjava. Ako vidieť, kopaničiarske sídla, ako Detva a Myjava, mali takmer polovicu počtu obyvateľov Košíc a takmer štvrtinu počtu obyvateľov Bratislavy. Keď uvedené údaje porovnáme s dnešným stavom, vidíme veľké zmeny.

Vývin osídlenia, najmä mestského, nadošiel vo svete aj u nás dynamický charakter. Treba tento proces chápať nie izolovane, ale v rámci celých sídelných sústav. Pri úvahách o možnostiach perspektívneho rastu sídel a najmä sídelných centier sa nemožno obmedzovať iba na ich vlastné katastrálne územie, treba uvažovať aj so širokým zázemím; optimálne by sa malo vychádzať z rámca úplných geomorfologických jednotiek (celkov, ohraničených prírodnými bariérami, a vytvárajúcich prirodzené územné jednotky.

Najdôležitejším predpokladom, ak uvažujeme o možnostiach rozvoja sídel, sú čo najúplnejšie informácie o prírodných vlastnostiach ich širšieho zázemia, teda napr. spomenutého geomorfologického celku.

Ide najmä o dostatok rezervných plôch na rozvoj. Úzko to súvisí s morfológiou terénu, ktorá určuje aj možnosti budovania diaľkových dopravných trás. Významné sú aj klimatické vlastnosti, z toho osobitne otázka inverzií, výskytu hmly a výmeny povetria (prevetrávanie), zásoby podzemných vôd (výhodnejšie je čerpať pitnú vodu

z podzemných zdrojov, ako ju nákladne získavať z umelých nádrží) atď. Popri prirodzených vlastnostiach územia možno brať do úvahy aj ďalšie hodnoty, napr. údaje o obyvateľstve, infraštruktúre atď. Čím má priestor (geomorfologický celok) väčšie prirodzené rezervy, tým lepší pomer a menšie napätie je medzi nárokmi a možnosťami sídelnej sústavy. Naši geografi už napr. poukazujú na vysokú hustotu obyvateľstva v Považskom podolí a v Žilinskej kotline, pričom máme na Slovensku územia, ktoré umožňujú ďalší rozvoj.

Slovensko je krajina kontrastov. Na rozdiel napr. od vyrovnaného povrchu českých krajín ho charakterizuje zložitejší — členitejší terén — na jednej strane nižiny, na druhej strane pohoria Karpatskej sústavy s kotlinami a brázdami. Nižiny, ktoré umožňujú všestranný rozvoj, zaberajú iba 28,4 %, teda čosi viac ako štvrtina územia, kotliny 16,5 %, pohoria 55,1 %, teda viac ako polovicu územia Slovenska. Najvhodnejšie podmienky na rozvoj osídlenia a infraštruktúry má Podunajská nížina, nielen z hľadiska geomorfologického, ale aj klimatického a z hľadiska vodných zdrojov. Na jej západnom okraji leží Bratislava. Počtom obyvateľstva, ale aj rýchlosťou jeho rastu, je na poprednom mieste v rámci Slovenska, napr. r. 1981—1985 vzrástla o 35 902 obyvateľov, čo predstavuje 18,05 % ročne). Aj pri veľkej výhodnosti podmienok rozvoja Bratislavy (jedny z najlepších podmienok na Slovensku vôbec, či už z hľadiska plošného, alebo klimatického a vodohospodárskeho) ide o mesto s excentrickou, okrajovou polohou. Koncentrácia obyvateľstva, pracovísk, infraštruktúry, nových investícií do Bratislavy sa deje na úkor ostatného územia Slovenska aj na úkor Bratislavy samej, spôsobuje problémy v životnom prostredí. Za takých okolností je ďalší rast Bratislavy problematický. Druhým najväčším a podobne rýchlo rastúcim mestom sú Košice (r. 1981—1985 vzrástli o 18 824 obyvateľov, celkový ročný priemerný prírastok bol 17,72 %), ktoré majú

podobne excentrickú polohu ako Bratislava. Medzi nimi sa nachádza centrálna, kľúčová oblasť, jadro územia Slovenska. Tu sa podobné centrum ako prvé dve nevyvinulo. Ide o územie veľmi členité, so zložitými geomorfologickými pomermi, pokrýva ho sústava pohorí a kotlín. V minulosti tu bola výrazným sídelným centrom Banská Štiavnica, ale práve jej poloha vo veľmi zložitom teréne pôsobila na jej zoostávanie. Zložitý terén v strednej, členitej oblasti Slovenska je limitujúcim činiteľom sídelného rozvoja. Viaceré kotliny sa vyznačujú vysokým výskytom hmly a bezvetria. Sú tu rozdielne vodohospodárske pomery apod. Ide však o kľúčovú oblasť Slovenska, o jeho stred, a preto treba uvažovať o optimálnom rozvoji sídelnej sústavy tak, aby sa stred Slovenska rozvíjal adekvátne k svojmu významu, polohe aj možnostiam. Dnes sú v tejto oblasti najľudnatejšie mestá Žilina, Banská Bystrica a Martin — všetky počtom obyvateľstva v rozmedzí 50 000—100 000. Tieto mestá ležia v kotlinách — Žilinskej, Zvolenskej, Turčianskej. Kotliny sú určujúcimi geomorfologickými celkami, pokiaľ ide o rozvoj osídlenia v strednej, členitej oblasti Slovenska a vzájomná poloha aj rozloha kotlín určuje možnosti diaľkových dopravných osí v tejto oblasti.

Z hľadiska diaľkového dopravného prepojenia sa za ostatné storočie vyvinula na hlavnú os Slovenska dopravná tepna, ktorá vedie z Bratislavy popod Malé a Biele Karpaty, popri Váhu, popod Tatry do Košíc. Ďalšie možnosti prepojenia západu a východu, Bratislavy a Košíc sú:

— Údolím Hrona a Hnilca v smere Kozárovce—Zvolen—Banská Bystrica—Brezno—Červená Skala—Margecany. Táto možnosť má nevýhodu v tom, že údolia obidvoch riek (s výnimkou rozšírených priestorov v Žiarskej a Zvolenskej kotline) sú úzke, majú veľmi obmedzenú (miestami iba minimálnu) kapacitu na výstavbu dopravných tepien a väčších sídel.

— Južnoslovenskou kotlinou v smere Šahy—Lučenec—Šafárikovo—Rožňava. Táto možnosť je oproti predchádzajúcej výhodnejšia, k dispozícii je tu väčšia kapacita na rozvoj dopravy a osídlenia, ba ide o možnosť najkratšieho dopravného prepojenia Bratislavy a Košíc.

Z hľadiska optimálneho dopravného prepojenia severnej a južnej časti strednej, členitej oblasti Slovenska za najvhodnejšiu

možno pokladať trasu cez Turčiansku a Zvolenskú kotlinu v smere Žilina—Martin—Zvolen—Lučenec alebo Šahy, ktorá poskytuje aj možnosť medzinárodného využitia ako súčasť spojnice severnej a južnej Európy, Škandinávie a Balkánu. Alternatívna trasa cez Ružomberok—Donovaly na Banskú Bystricu vedie úzkou dolinou bez kapacity na rozvoj dopravnej sústavy a osídlenia. Je pozoruhodné, že Turčianska kotlina s centrom v Martine má v tejto oblasti optimálnu priestorovú kapacitu na to, aby umožnila optimálny priebeh dopravných trás a inžinierskych sietí v smere sever—juh, pritom súčasne leží na doteraz najvýkonnejšej trase v smere západ—východ.

V rámci expertízy, spracovanej r. 1969—1970 v Ústave stavebníctva a architektúry SAV a zaoberajúcej sa porovnaním ťažiskových priestorov (geomorfologických celkov) v strednej oblasti Slovenska, sa z hľadiska možnosti rozvoja osídlenia zistilo, že podľa priestorovej kapacity je v hodnotenej oblasti na prvom mieste Turčianska kotlina, za ňou nasleduje Zvolenská kotlina (Zvolen—Banská Bystrica—Detva), za nimi Hornonitrianska kotlina, potom Žilinská kotlina a Žiarska kotlina. Ich kapacita maximálne zastaviteľných plôch (0—20% svažitosti) je táto:

1. Turčianska kotlina (Martin—Turč. Teplice) .....	422 km <sup>2</sup> ,
2. Zvolenská kotlina (Zvolen—B. Bystrica—Detva) ...	390 km <sup>2</sup> ,
3. Hornonitrianska kotlina (Prievidza—Handlová) .....	271 km <sup>2</sup> ,
4. Žilinská kotlina (Žilina—Rajec) .....	214 km <sup>2</sup> ,
5. Žiarska kotlina (Žiar n. Hr.) .....	142 km <sup>2</sup> .

Turčianska kotlina je v tejto oblasti s členitým terénom na prvom mieste z hľadiska maximálne aj optimálne zastaviteľných plôch aj vo vzájomnom pomere optimálne a maximálne zastaviteľných plôch (optimálne zastaviteľné plochy = plochy s 0—5 % svažitosti). Turčianska kotlina bola na prvom mieste aj vo výslednom poradí, rešpektujúcom geomorfologické, klimatické, vodohospodárske, ekonomické a iné údaje pri celkovom súčte získaných bodov.

Na porovnanie možno uviesť, že podobné výsledky sa dosiahli aj porovnávacími hodnoteniami na iných porovnávkach. V rámci **Štúdie možnosti rozvoja krajov**, spracovanej v ústave, ktorý bol predchodcom dnešného URBIONu, bol z porovnávacieho

hodnotenia za územie Stredoslovenského kraja na prvom mieste priestor Martin, teda centrum Turčianskej kotliny. Práve tak aj hodnotenie, vykonané pre **Zásady koncepcie hlavných smerov urbanizácie Slovenska**, kladlo na popredné miesto priestor Martin. Podľa práce, uskutočnenej r. 1967 **Riadiacou skupinou o vývoji osídlenia a komplexnej infraštruktúry** je práve tak Martin najlepší v rámci celej tejto oblasti.

**Výsledky ukazujú zhodu viacerých hodnotení v tom, že priestor Martina je najvýhodnejší na rozvoj osídlenia v strednej, členitej oblasti Slovenska so zložitými podmienkami. Možno aj uviesť, že P. Zibrin v publikácii Priestorové štruktúry sídelných systémov uvádza niektoré aglomerácie s vhodnými podmienkami na rozvoj z hľadiska plôch, dopravy a vodných zásob. Z vymenovaných aglomerácií iba aglomerácia Martin sa uvádza pri všetkých troch požadovaných podmienkach ako taká, ktorá ich spĺňa.**

V porovnaní s Martinom ďalšie významné mestá na strednom Slovensku — Žilina, Banská Bystrica, Zvolen — sú v nevýhode v tom, že ležia v kotlinách nielen menej priestraných (napr. Banská Bystrica leží v geomorfologicky veľmi stiesnenom priestore), ale aj klimaticky problematických, Žilina okrem toho v priestore vodohospodársky deficitnom. (Žilina musí získavať vodu zložitým budovaním umelej nádrže, Turiec dáva vodu susedným okresom.) Podľa mapy XV/4 **Atlasu SSR** majú Zvolenská a Žilinská kotlina najhoršiu inverznosť na Slovensku, čo je veľká nevýhoda, pokiaľ ide o rast osídlenia. V Žilinskej kotlině je priemerný počet dní s hmlou v roku vyše 90, v podstatnej časti Zvolenskej kotliny vyše 70 až vyše 90, pritom podľa publikácie **Pravidla plánování a stavby sídlišť** sa už počet vyše 60 dní s hmlou v roku pokladá pre obytné územia za nevhodný.

Napriek spomenutým porovnávacím hodnoteniam v prácach sa na **Projekte urbanizácie SSR** v sedemdesiatych rokoch uskutočnila dôsledná diskriminácia Martina. Slovensko v uvedenom projekte rozdelili na 13 plánovacích (urbanizačných) oblastí (neskôr 13 regiónov), pričom sa ani výhodné vlastnosti Martina, ani jeho existujúce postavenie nebrali do úvahy. Martin sa vôbec nedostal medzi trinásť navrhnutých oblastných centier, hoci svojím významom dávno

nielen dosahuje, ale aj prekračuje oblastný rámec a vysoko prekračuje aj veľkosť a význam viacerých miest, ktoré sa do uvedenej kategórie dostali. Vznikol tým veľký rozpor medzi porovnávacími hodnoteniami a návrhom. Hoci najnovšia aktualizácia týchto prác pod menom **Koncepcia urbanizácie** má trocha odlišné poňatie, ako sa to robilo kedysi, význam Turčianskej kotliny a Martina sa stále neberie do úvahy primerane podmienkam.

Slovensko rozlohou aj morfológiou veľmi pripomína Švajčiarsko. Vo Švajčiarsku je sídelná sústava decentralizovaná do viacerých centier. Najvýznamnejšie z nich sú Zürich, Bazilej a Bern. Po 2. svetovej vojne bol návrh vzhľadom na excentrickú polohu Bratislavy podľa vzoru Švajčiarska vytvoriť veľké kultúrne a obchodné centrum v stred e Slovenska — Turč. Sv. Martine. Po 1. a 2. svetovej vojne boli návrhy vybudovať v Martine aj hlavné mesto. V rokoch 1945—1946 sa z 1314 miestnych nár. výborov na Slovensku vyjadrilo 1085 za to, aby bol hlavným mestom Slovenska Turč. Sv. Martin, 177 MNV bolo ďalej za Bratislavu, 13 za Banskú Bystricu, 6 za Zvolen a 33 zastávalo neutrálne stanovisko.

V záujme optimálnej tvorby životného prostredia nie je výhodná neustála centralizácia do jedného mesta, podporovaná navyše aj administratívnymi metódami. Treba prejsť na racionálnejší sídelný systém, vychádzať z komplexného hodnotenia rozvojových podmienok a rozloženia osídlenia v rámci krajiny. Nie je účelné, aby naše mestá rástli do obrovských rozmerov. Ale ak rastú, treba do toho procesu vniesť rozum, oslobodený od administratívnych východísk a obručí.

#### Literatúra:

- Mazúr, E. a kol., 1981: Funkčná delimitácia reliéfu pre hospodárske využitie na príklade SSR. Veda, Bratislava.  
 Ruppelt, F., 1919: Hlavné mesto Slovenska. Turč. Sv. Martin.  
 Thurzo, I., 1985: K otázkam urbanistických koncepcií na základe geografických poznatkov. Geograf. Č., 37, 1, p. 37—45.  
 Zibrin, P., 1981: Priestorové štruktúry sídelných systémov. Alfa, Bratislava.  
 1980: Atlas SSR, SAV—SÚKG.  
 1970: Expertíza 19. Ústav stavebníctva a architektúry SAV.  
 1960: Podnebí ČSSR. Tabulky. HMÚ, Praha.  
 1967: Pravidla plánování a stavby sídlišť. VÚVA, Praha.  
 1970: Zásady koncepcie hlavných smerov urbanizácie Slovenska. Ministerstvo výstavby a techniky SSR.