

INDIVIDUÁLNE LOKOREGIÓNY PREŠOVA

René MATLOVIČ

Abstract

The present study contains the delimitation the locoregions on the territory of city of Prešov. The locoregions were identified on the basis of the analysis of the particular inter-urban structures (physiographical, morphological, functional and socio-demographical), as well as on the basis of the synthesis of the spatial composition of the city which draws in the notion of the differentiated degree of the inner-city urbanization. We have stipulated 16 locoregions which are understood as the homogenous regions, and their brief characteristics is also given.

Key words: complex geographical region, locoregion, individual regionalization, inner-city urbanization, regional geography

Úvod

Regionalizáciu je možné chápať ako vyvrcholenie bádateľského úsilia geografov. Dvojnásobne to platí pre komplexnú regionalizáciu, výsledkom ktorej sú totálne geografické regióny. Delimitácia totálnych geografických regiónov si stále udržiava pozíciu kardinálneho a doposiaľ, z aspektu teoreticko-metodologického, uspokojivo nedoriešeného problému regionálnej geografie v celosvetovom kontexte. Napriek tomu aj v literatúre domácej proveniencie zaznamenávame pokusy o vyčlenenie totálnych geografických regiónov. V tomto smere už klasickou je práca M. Lukniša (1977), kde je komplexná regionalizácia územia Jura pri Bratislave spracovaná na báze paralelných analýz – fyzickogeografickej a humánogeografickej. Iný prístup reprezentujú krajinná syntéza územia Tatranskej Lomnice, ktorú vypracoval E. Mazúr a kol. (1985) a krajinná syntéza územia Detvy, spracovaná J. Drdošom (1988). Uvedené snahy vyústili do typizácie krajiny, čiže išlo o typologickú regionalizáciu. Pokus o individuálnu komplexnú regionalizáciu územia Levíc uskutočnili R. Matlovič a D. Slezáková (1989), pričom vychádzali z fyzickogeografickej, historickogeografickej, humánogeografickej a percepčno-geografickej analýzy územia.

RNDr. René MATLOVIČ, PhD.

Katedra geografie a geokológie Fakulty humanitných a prírodných vied Prešovskej univerzity
ul. 17. nov. 1, 081 16 Prešov, e-mail: matlren@unipo.sk

Konceptuálny a metodický rámec

V našom príspevku nám bude blízke chápanie totálneho geografického regiónu, prezentované Derwentom Whittleseyom (1954), ktorý totálny región nazýva kompáz (compage). Kompáz je regiónom vyznačujúcim sa celostnosťou fyzických, biotických, sociálnych, ekonomických a kultúrnych črt, funkčne spätých s využitím zeme človekom. M. Lukniš (1977, p. 121) pod komplexnými geografickými regiónmi rozumie také územné celky, ktorých zložky krajiny z oblasti neživej prírody, živej prírody a kultúrne zložky sa tak navzájom podmieňujú, že tvoria vyšší systém, nadradený týmto nižším – menej zložitým systémom. Takéto regióny sa podľa Lukniša vyznačujú svojráznymi vnútornými štruktúrami, ktorými sa líšia od iných komplexných geografických regiónov. Komplexný geografický región zaznamenáva aj v ňom odrážajúcu súčasnú spoločensko-ekonomickú situáciu, ako aj v ňom prežívajúce alebo už dozívajúce, často v nových podmienkach transformované prvky kultúrnej krajiny (Lukniš 1977). Tým je daná potreba historicko-geografického prístupu pri komplexnej geografickej regionalizácii.

V našom príspevku sa pokúsime vyčleniť takto chápané komplexné regióny na území Prešova. Pôjde o individuálne regióny, čiže územia jedinečné, neopakovateľné a pomenované vlastným menom. Z hľadiska hierarchického usporiadania geografického priestoru Prešov považujeme za mikroregión. V odbornej literatúre sa, v súvislosti s hierarchickou štruktúrou regiónov, uprednostňuje termín lokoregión pre označenie regiónu nižšieho rádu ako mikroregión (Berezowski 1968, Kuciński 1990, Kandráčová – Michaeli 1997). Vzhľadom na skutočnosť, že naša regionalizácia je z hľadiska formy individuálna, nami vyčlenené regióny nazývame individuálne lokoregióny. Pri delimitácii individuálnych lokoregiónov Prešova sme vychádzali z našich predchádzajúcich výskumov (Matlovič 1992, 1993, 1994, 1997, 1998) a teda pomerne solídnej znalosti a preskúmanosti predmetného územia, ktoré bolo tvorené administratívnymi územiaми Prešova a obce Ľubotice, ktorá bola administratívnou súčasťou Prešova v r. 1971-1990 a spoluvytvára s ním prirodzený a súvislý stavebno-funkčný celok. Lokoregióny sme identifikovali na báze analýz jednotlivých intraurbánnych štruktúr (fyziografickej, morfolologickej, funkčno-priestorovej a sociálno-demografickej), ako aj na báze syntézy priestorovej štruktúry mesta, opierajúcej sa o koncept diferencovanej miery vnútromestskej urbanizácie (Matlovič 1998). Pri regionalizácii sme zohľadnili aj výsledky výskumu percepcie kvality životného prostredia Prešova jeho obyvateľmi (Matlovič 1992). Je všeobecne známe, že pri individuálnej regionalizácii nemožno úplne precízne stanoviť kritérium vyhraničenia regiónu, ako pri typizácii. Kritériom tu býva zvyčajne plošná prevaha nejakého typu geografického komplexu (Mičian 1984). Z uvedených dôvodov nemožno uprieť predloženej regionalizácii čiastočne intuitívny charakter. Hľadali sme v jej rámci určité zjednocujúce črty, charakterizujúce jednotlivé lokoregióny. Išlo najmä o fyzickogeografické vlastnosti územia, funkčné využitie a fyziognómiu, črty historického vývinu a parametre sociálno-demografického charakteru. Hranice jednotlivých lokoregiónov sú zvyčajne najčastejšie tvorené rozhraniami urbo-morfologických jednotiek, hranicami foriem

využitia zeme a hranicami fyzickogeografickej povahy (vodné toky, doliny, hrebene, terénne hrany). V niektorých prípadoch sa môžu uplatniť aj hranice administratívnej povahy. Hranice morfológického charakteru sa uplatňujú najmä v intraviláne mesta, hranice funkčného charakteru v intraviláne aj extraviláne, hranice fyzickogeografickej povahy najmä v extraviláne. Celkove sme vyčlenili 16 lokoregiónov, ktoré tu chápeme ako kvázi homogénne regióny (mapa). V ďalšej časti príspevku podáme ich stručnú charakteristiku. V rámci tejto charakteristiky sa upriamujeme na stručný náčrt fyzickogeografických osobitostí lokoregiónu, jeho historický vývin s osobitným zohľadnením vývinu osídľovania a rozvoja zástavby, jeho funkčnú a sociálno-demografickú štruktúru. Súčasťou charakteristiky je poukázanie na pozíciu lokoregiónu v hodnotení kvality životného prostredia obyvateľmi mesta.

Tabuľka: Základné parametre lokoregiónov Prešova

Lokoregión	Rozloha (ha)	Počet obyvateľov	Zastav. plocha	Hustota ob./ha
<i>Centrálny</i>	334,25	14 698	100,0 %	44,0
<i>Šidlovecko-dúbravský</i>	239,20	3 730	96,6 %	16,0
<i>Bikošsko-rúrocký</i>	234,60	680	27,1 %	2,9
<i>Vydumanecko-kalváriový</i>	848,45	2 069	21,2 %	2,4
<i>Cemjatsko-borkútsky</i>	1 893,05	136	0,4 %	0,1
<i>Sídliskový</i>	241,15	29 190	94,1 %	121,0
<i>Stanično-delniansky</i>	356,20	299	84,3 %	0,8
<i>Solivarský</i>	249,30	10 411	92,4 %	41,8
<i>Sekčovský</i>	344,65	23 998	36,7 %	69,6
<i>Surdocko-kútsky</i>	540,35	85	4,5 %	0,2
<i>Boltocký</i>	547,60	0	0,5 %	0,0
<i>Šalgovický</i>	366,05	381	5,9 %	1,0
<i>Šarišsko-lúčanský</i>	416,85	94	31,4 %	0,2
<i>Lubotický</i>	596,00	2 049	22,8 %	3,4
<i>Šebastovský</i>	320,50	1 049	52,3 %	3,3
<i>Išliansky</i>	309,30	1 039	17,3 %	3,4

Centrálny lokoregión

Centrálny lokoregión vyplňa centrálnu mestskú zónu Prešova. Má rozlohu 334,25 ha a žije v ňom 14 698 obyvateľov. Na severe je ohraničený Lipovou, Björnsonovou a Kotradovou ulicou (hranica morfolologickej povahy), na východe hranicou zastavaného územia na okrajoch Táboriska a nemocničného areálu, na juhu Maybaumovou a Dostojevského ulicou (rozhranie funkčno-morfologického charakteru), na západe riekou Torysou.

Z fyzickogeografického hľadiska sa celý lokoregión rozkladá v Košickej kotline na nive a terasách rieky Torysy, pričom prechádzajúc ním od západu na východ, si možno veľmi dobre uvedomiť jednotlivé stupne. Najnižší stupeň tvorí holocénna niva Torysy a nízka terasa (würm), ktoré sa pod vplyvom výstavby mesta ťažko dajú v teréne rozoznať. Na ich území leží areál univerzity a obytné štvrte západne od historického jadra. Historické jadro mesta leží na 2. strednej terase (mladší riss), nachádzajúcej sa vo výške 10 – 25 m nad úrovňou rieky. Oblasť Vajanského ulice a príľahlá časť štvrte Táborisko leží na 1. strednej terase (starší riss), ležiacej 25 – 36 m nad úrovňou rieky. Najvyšší stupeň tvorí 2. vysoká terasa (mindel), ležiaca vo výške 45 – 65 m nad hladinou Torysy, na ktorej sa rozkladá vyššia časť nemocničného areálu (Tábor), hvezdáreň a planetárium. Tento najvyšší terasový stupeň na svojom východnom a juhovýchodnom okraji pomerne strmo klesá do eróznio-tektonicky podmieneného údolia Sekčova, čím vytvára vyvýšenú ostrohu. Prírodný potenciál lokoregiónu je vysoký pre polyfunkčné využitie. Najcennejším priestorom pre rozvoj osídlenia v minulosti sa stala najmä 2. stredná terasa Torysy, ktorá bola už dostatočne chránená pred pravidelnými záplavovými vodami rieky a na ktorej sa vyvinul stredoveký Prešov. Nízka terasa a niva rieky boli síce predmetom občasného osídľovania, ktoré sa však dlhšie nepodarilo udržať. Kompaktnejšie bolo toto územie zastavané až neskôr (1. pol. 20. stor.), keď došlo k regulácii toku Torysy a zníženiu vysokej hladiny podzemnej vody.

Jadrom Centrálného lokoregiónu je územie bývalého stredovekého Prešova, ktorý sa postupne formoval v 13. – 15. storočí. Dodnes sa zachoval pôdorys tohto urbanistického organizmu – najmä priebeh uličnej siete, členenie na urbanistické bloky a do značnej miery aj parcelačné členenie. Ústredným priestorom historického jadra je Hlavná ulica, rozširujúca sa do vretenovitého námestia. Paralelne s ňou prebiehajú dve susedné ulice – Slovenská a Jarková, pospájané priečnymi ulicami v smere od západu na východ. Celý priestor bol až do konca 18. stor. obohatený hradbami a tvoril takto uzavretý urbanistický organizmus, výrazne oddelený od okolitého priestoru. V tomto bývalom intramurálnom priestore sa nachádzajú najhodnotnejšie stavebné pamiatky mesta. Priestor sa vyznačuje vyváženou symbiózou sakrálnej a profánnej architektúry s prvkami gotického, renesančného, barokového, klasicistického a secesného stavebného štýlu. Historické jadro predstavuje najatraktívnejší priestor celého mesta z hľadiska lokalizačných predpokladov cestovného ruchu. Okrem vlastného historického jadra mesta spadajú do Centrálného lokoregiónu aj územia niekdajších mestských predmestí (huštákov), ktoré sa začali rozvíjať v 15. stor.. Ich pôvodná zástavba bola prakticky úplne odstránená a z fyziognomicko-morfologického hľadiska ich

územia možno zaradiť k najheterogénnejším v meste. Stretávame sa tu s najvyšším počtom vrstiev sídelnej stratigrafie. Bývalé huštáky sa v dnešnom pôdoryse prejavujú vo forme dvoch námestí pri severnom (Námestie mieru) a južnom (Námestie legionárov) okraji historického jadra. Zástavba týchto území pochádza zväčša z obdobia po druhej svetovej vojne, len ojedinele sa tu vyskytujú staršie stavebné objekty. Ide zväčša o zástavbu solitérnych, často monumentálnych budov pre administratívne, školské a kultúrne účely. V severnej časti lokoregiónu vznikli väčšie obytné štvrte v 50. a 70. rokoch (Mier). Východná časť Centrálného lokoregiónu je tvorená vilovou štvrťou Táborisko, ktorá sa budovala od konca 19. do 1. pol. 20. storočia. Pôdorys štvrte je pravidelný a má šachovnicový charakter. Na severnom okraji Táboriska je už od 17. stor. situovaný hlavný mestský cintorín. Na východnom okraji Táboriska sa v 30. rokoch 20. stor. začal budovať areál prešovskej nemocnice. Západná časť Centrálného lokoregiónu bola pôvodne zastavaná rozptýlenou zástavbou roľníckych usadlostí, najmä popri mlynskom jarku. Neskôr tu v 16. stor. vzniklo tretie prešovské predmestie, dnešná Požiarnická ulica. V 1. pol. 20. stor. tu vznikla vilová obytná zástavba, najmä v okolí mlynského jarku a v priestore Železničiarkej ulice. K výraznejšiemu rozvoju zástavby tu došlo až po druhej svetovej vojne, keď boli postupne vybudované obytné areály sídliska Svojsomov, komplexy na Námestí 1. mája, Pavlovičovom námestí, v okolí Ul. 17. novembra a sídlisko Duklianskych hrdinov. Na nábreží Torysy vyrástol v 60. – 80. rokoch univerzitný komplex. Južná časť lokoregiónu sa výraznejšie začala rozvíjať po dokončení železničnej trate a stanice v r. 1870. Z dolného predmestia sa zástavba šírila južným smerom k stanici. Vyrástlo tu mnoho obslužných zariadení. V juhovýchodnej časti lokoregiónu zač. 30. rokov 20. stor. postavili prvé obytné činžiaky v meste. Postupne sa južná časť lokoregiónu vyplnila mnohými administratívnymi, školskými a službovými budovami (napr. Legionársky dom v r. 1931, banka v r. 1942, elektrotechnická priemyslovka v r. 1943, areál Pozemných stavieb v 60. rokoch). Vznikli tu aj zariadenia religióznej infraštruktúry (pravoslávny chrám sv. Alexandra Nevského v r. 1949).

Z funkčného hľadiska je Centrálny lokoregión najintenzívnejšie využívaným a najrušnejším územím mesta. Je hlavnou oblasťou koncentrácie nevýrobných aktivít. Sú tu sústredené mestotvorné aktivity – administratíva, finančníctvo, religiózna infraštruktúra, obchod, ubytovacie, zábavné a stravovacie zariadenia, služby nevýrobnej a výrobné povahy, školstvo, zdravotníctvo a kultúrna infraštruktúra. Priemysel je v lokoregiónе zastúpený malým počtom starších závodov – liehovar, octáreň, tlačiarne Polygraf a mliekárne. Dopravné plochy sú reprezentované najmä parkoviskami. Cez severnú, východnú a západnú časť lokoregiónu vedú však aj významné tranzitné cestné ťahy, čo komplikuje dopravnú situáciu v meste, pretože tieto preťažené komunikácie musia zvládnuť vnútromestskú i tranzitnú dopravu. Centrálny lokoregión plní aj obytnú funkciu. Má 14 698 obyvateľov, čím sa radí na tretie miesto medzi prešovskými lokoregiónmi, hustota zaľudnenia tu činí 44 obyv./ha. Sústreďuje 16,3 % obyvateľov mesta. Obytný charakter má najmä jeho východná, severná a západná časť. V historickom jadre bola niekedy významná obytná funkcia zatlačená do úzadia a ustúpila nevýrobným aktivitám. Bytový fond sa vyznačuje dobrou vybavenosťou, s výnimkou

okrajových častí historického jadra, kde je značne zanedbaný. Obyvateľstvo lokoregiónu má vysoký sociálno-ekonomický status, veková štruktúra je však pomerne nepriaznivá. Výnimkou sú územia bývalého sídliska Svojdovcov na Ševčenkovej ul., ktoré obýva zväčša rómske etnikum. Tu sú horšie parametre sociálno-ekonomického statusu obyvateľstva, avšak lepšie parametre vekovej štruktúry obyvateľstva.

Uvedená charakteristika radí Centrálny lokoregión k najviac urbanizovaným oblastiam v rámci skúmaného teritória. Podstatná časť lokoregiónu je úplne urbanizovaná, len severovýchod dosahuje stupeň veľmi výraznej vnútromestskej urbanizácie. Pri skúmaní percepcie kvality životného prostredia, boli územiu Centrálnemu lokoregiónu respondentmi priradené najvyššie bodové hodnoty, znamenajúce pozitívne hodnotenie kvality (8 bodov). Odrazila sa tu najmä príťažlivosť historického jadra mesta ako územia s koncentráciou stavebných pamiatok s vysokou estetickou hodnotou, pomerne vysoký stupeň zastúpenia verejnej zelene a napokon aj zastúpenie štvrtí s vysokými preferenciami pre bývanie (Táborisko, Železničarska ul., Ul. Ku amfiteátru). Celkovo je možné Centrálny lokoregión charakterizovať ako najvýznamnejšie územie v Prešove, ktoré celému mestu vtlačá neopakovateľnú identitu a čitateľnosť.

Šidlovecko-dúbravský lokoregión

Šidlovecko-dúbravský lokoregión sa nachádza na sever od Centrálnemu lokoregiónu. Na západe ho ohraničuje rieka Torysa, na juhu Lipová, Björnsonova a Kotradova ulica (rozhranie morfológických jednotiek), na východe Šibeňský hrebeň a na severe južný okraj Okruhliackeho lesa. Rozloha lokoregiónu je 239,2 ha a na jeho území žije 3 730 obyvateľov.

Podstatná časť lokoregiónu patrí do Košickej kotliny, len jeho najsevernejšia časť je súčasťou Spišsko-šarišského medzihoria. Podobne ako v prípade Centrálnemu lokoregiónu je na jeho území možné zaregistrovať celý terasový systém Torysy od nivy a nízkej terasy až po 1. vysokú terasu (günz), nachádzajúcu sa 75-80 m nad úrovňou rieky v priestore Šibeňského hrebeňa. V severnej časti na územie lokoregiónu zasahujú okrajové svahy Spišsko-šarišského medzihoria, ktoré sú tu rozčlenené dolinami a úvalinovitými dolinami (Dúbravská dolina, Pustá dolina, Šidlovecká dolina).

Osou lokoregiónu je Sabinovská ulica, okolo ktorej sa v minulosti rozvíjala prvotná zástavba, zasahujúca tu z horného predmestia. Neskôr sa rozptýlené usadlosti objavili aj pri mlynskom jarku. V r. 1899 v južnej časti lokoregiónu vybudovali futbalový štadión a v jeho blízkosti v 1. pol. 20. stor. Sokolovské kasárne, dnes už neexistujúce kúpalisko a štvrť robotníckych domčekov – tzv. Argentínu. Na severnom okraji územia už v 2. pol. 19. stor. vznikli malé roľnícke osady a vesky Dúbrava, Pustá Dolina a Okruhliak. Po druhej svetovej vojne došlo postupne k vyplneniu priestoru medzi Sabinovskou ulicou a prešovsko-tarnovskou železničnou traťou rodinnými domami. V 60. a 70. rokoch sa vystavala vilová štvrť na svahu Šibenej hory, východne od Sabinovskej ulice (Nová Dúbrava resp. Vládna štvrť). Od 70. rokov sa výstavba sústredila do Šidloveckej doliny a na svah Okruhliaku, kde postupne vyrástol Šidlovec.

Šidlovecko-dúbravský lokoregión plní najmä obytnú funkciu. Má 3 730 obyvateľov, hustota zaľudnenia tu dosahuje 16 obyv./ha. Úplnú prevahu tu má nízko-podlažná obytná zástavba rodinných domov s prídومovými záhradami. Dominujú tu veľké byty s pomerne dobrými parametrami vybavenia. Obyvateľstvo sa vyznačuje vysokým sociálno-ekonomickým statusom, najmä na Novej Dúbrave a Šidlovci. Výnimkou je areál bývalej Argentíny, obývaný rómskym obyvateľstvom, ktoré má veľmi nízky sociálno-ekonomický status. Menšie plochy vo východnej časti lokoregiónu zaberajú záhradkárske osady, poľnohospodárska pôda a lesné plochy. V juhozápadnej časti sa nachádzajú dva športové areály (futbalový štadión a jazdecký parkúr), kasárne a menší priemyselný areál (tlačiarne a vojenský opravárenský podnik). Na nábreží Torysy je vybudovaný park s dopravným ihriskom. Z dopravného hľadiska má lokoregión pomerne veľký význam. Vede ním hlavné cestné a železničné napojenie do severného zázemia mesta a Poľska.

Šidlovecko-dúbravský lokoregión patrí medzi najpreferovanejšie územia Prešova z hľadiska bývania. Pri výskumoch percepcie kvality životného prostredia bol spomedzi všetkých lokoregiónov hodnotený najvyššie (8 – 9 bodov). Stupeň vnútromestskej urbanizácie je tu stredný až výrazný.

Sídliskový lokoregión

Sídliskový región zaberá severozápadnú časť intravilánu Prešova. Na severe ho ohraničuje katastrálna hranica s Veľkým Šarišom, na východe rieka Torysa, na juhu Fučíkova ulica (rozhranie morfogenetického charakteru) a na západe hranica zastavanej plochy na úpätnici Bikoša, Kráľovej hory a Polianok. Zaberá 241,15 ha a má 29 190 obyvateľov.

Sídliskový lokoregión sa rozprestiera v Košickej kotline. Celý leží na pravo-brežnej nive Torysy. Reliéf tu nekladie prekážky na rozvoj mestskej zástavby. Pôvodne sa na tomto území nachádzala bonitná poľnohospodárska pôda, čo využili najmä bulharskí zeleninári, ktorí sa tu usadili v období prvej čs. republiky. Vznikla tu Tehelná ulica, vedúca do hliniska, okolo ktorej sa rozkladali roľnícke usadlosti. Na severnom okraji lokoregiónu stál pri Toryse mlyn a neskôr tu po druhej svetovej vojne vybudovali veterinárnu nemocnicu. V južnej časti lokoregiónu, pri Toryse, bolo v 19. stor. vojenské cvičisko a obľúbené výletné miesto Čatarovec (Csattáryho záhrada). Od konca 50. rokov 20. stor. sa do tejto oblasti presunulo ťažisko obytnej výstavby Prešova. Pôvodná roľnícka zástavba bola odstránená a postupne tu v 60. a 70. rokoch vyrástol rozsiahly obytný komplex sídlisk (II, III) so strediskami obslužnej vybavenosti. Staršie je sídlisko II, nachádzajúce sa južne od Levočskej ulice, neskôr bolo vybudované sídlisko III, ktoré sa tiahne od Levočskej ulice až po severný okraj lokoregiónu. Levočská ul. teda rozdeľuje lokoregión na dve časti. Prirodzenou osou južnej časti lokoregiónu je Ul. Obrancov mieru, severnej časti Volgogradská a Prostějovská ulica.

Dominantná funkcia lokoregiónu je obytná. Počtom 29 190 obyvateľov ako aj hustotou 121 obyv./ha sa radí na prvé miesto spomedzi všetkých vyčlenených lokoregiónov. Sústreďuje 32,5 % obyvateľov Prešova. Okrem obytných plôch sa na

jeho území vyskytujú službové plochy, tvorené najmä areálmi škôl a centrami obslužnej vybavenosti (Centrál, Družba a Centrum). Vo východnej časti lokoregiónu sa pozdĺž Torysy tiahne pás rekreačných a športových zariadení. Medzi Levočskou a Clementisovou ul. sa nachádza park, ktorý oddeľuje sídlisko II a sídlisko III. Dopravné areály sú reprezentované parkoviskami a dôležitými cestnými líniami. Najdôležitejšia je Levočská ulica, plniaca funkciu západo-východnej tranzitnej línie a Ul. Obrancov mieru, na ktorú sa orientuje západo-južný tranzit. Menšie plochy zaberajú výrobné areály, reprezentované komplexom Výskumného ústavu kovopriemyslu. Lokoregión patrí medzi výrazne až veľmi výrazne urbanizované územia. Hodnotenie kvality životného prostredia obyvateľmi bolo pomerne vysoké a dosahovalo 6 – 7 bodov.

Bikošsko-rúrocký lokoregión

Bikošsko-rúrocký región vyplňa severozápadný okraj záujmového územia. Na východe ho ohraničuje okraj zastavanej plochy, patriacej do Sídliskového lokoregiónu, severné a západné ohraničenie tvoria katastrálne hranice s Veľkým a Malým Šarišom a na juhu jeho hranicu tvorí dolina potoka Vydumanec. Rozloha lokoregiónu je 234,6 ha a žije tu 680 obyvateľov.

Bikošsko-rúrocký lokoregión leží v Spišsko-šarišskom medzihorí s pahorkatinným reliéfom. Jeho územie tvoria široké oblé chrbty Bikoša, Kráľovej hory, Rúrok a Sosienok, oddelené navzájom úvalinami, úvalinovitými dolinami a úvozmi (napr. Hnevlivá dolina), ktoré sa na juhu strmšie zvažujú do doliny Vydumaneckého potoka a na východe k nive Torysy v Košickej kotline.

Osídlenie v lokoregiónu sa viaže už k obdobiu stredného paleolitu, čo potvrdili nedávne archeologické výskumy. Trvalejšia mestská zástavba sa tu objavila v oblasti hliniska na konci Tehelnej ulice, kde boli v 18. storočí založené aj dva židovské cintoríny. V blízkosti Levočskej ulice v doline Vydumaneckého potoka bola v 1. pol. 20. stor. vybudovaná kolónia robotníckych domčekov, známa pod názvom Hollywood. Od 60. rokov sa na Rúrkach začala budovať štvrť vilových domov, podobne sa zahustila aj zástavba na Tehelnej ulici.

V súčasnosti v lokoregiónu dominujú poľnohospodárske plochy, najmä orná pôda. Obytná zástavba sa sústreďuje do oblasti Rúrok, v juhovýchodnej časti lokoregiónu. Tieto zastavané plochy tvoria však len 27,1 % celkovej rozlohy lokoregiónu. V západnej časti, v oblasti Sosienok, sú väčšie lesné plochy a v Hnevlivej doline dominujú pasienky. Krovité porasty sú aj na južnom okrajovom svahu Spišsko-šarišského medzihoria, ktorý spadá do doliny Vydumaneckého potoka. V severnej časti územia, neďaleko Bikoša, je opustený ovocný sad a severná periféria lokoregiónu je zalesnená. Na južnom okraji lokoregiónu sa pri Levočskej ceste rozvíja službová vybavenosť (benzínové čerpadlo) a je tu rozsiahlejší areál garáží. Lokoregión patrí k nevýrazne urbanizovaným územiám, jeho severozápadná časť nie je vôbec urbanizovaná. Z hľadiska hodnotenia kvality životného prostredia patrí k mierne nadpriemerným (6 bodov). Perspektívne sa v jeho oblasti, najmä na východných svahoch Kráľovej hory, počíta s ďalším rozvojom individuálnej bytovej výstavby, pre ktorú sú tu dobré podmienky.

Vydumanecko-kalváriový lokoregión

Lokoregión sa nachádza na juhozápadnom okraji intravilánu Prešova. Jeho severnú hranicu tvorí dolina potoka Vydumanec, Levočská a Fučíkova ulica (rozhranie morfogenetického charakteru), západnú a juhozápadnú hranicu tvorí okraj kompaktne zalesneného územia, patriaceho už do susedného Cemjatsko-borkútskeho lokoregiónu a východnú hranicu tvorí rieka Torysa. Lokoregión zaberá 848,45 ha a má 2 069 obyvateľov.

Vydumanecko-kalváriový lokoregión leží v Šarišskej vrchovine, na jej rozhraní s Košickou kotlinou. Ide o jej okrajovú časť, ktorá má charakter vyššej pahorkatiny. Oblé chrbty sa tu striedajú s dolinami, úvalinami a eróznymi ryhami. Na severe sa územie zvažuje do doliny Vydumaneckého potoka, na východe k nive Torysy v Košickej kotline. Lokoregión zaberá aj priľahlú časť pravobrežnej nivy Torysy v Košickej kotline. Zaujímavosťou územia je chránený areál Holá hora, viažuci sa na výskyt vzácnych drevín v Kolmanovej záhrade, kedysi botanickej záhrade evanjelického kolégia, ktorá slúžila na výukové účely. Na okrajových svahoch Šarišskej vrchoviny sa hojne ťažili hliny a stavebný kameň, čo dodnes dokumentujú viaceré opustené hliniská a kamenné bane. V južnej časti územia (Wilec hôrka) vyvierali kedysi sírne pramene. Minerálny prameň vyvieral aj pri Kalvárii (Kernovka).

Prvé osídlenie sa v predmetnom území vyvinulo už v 12. stor., keď tu maďarskí osadníci v priestore pod Wilec hôrkou založili osadu Svätý Ladislav. Neskôr sa v jej priestore vyvinuli pri sírnych prameňoch vaňové kúpele, ktoré zanikli v 1. pol. 18. stor., pretože sa stratila minerálna voda. Určitý čas tu ešte bol výletný hostinec Erdeľak. V strednej časti lokoregiónu, na vyvýšenej ostrohe (289 m.n.m.), postavili v 18. stor. komplex sakrálnych budov Kalvárie. Pod Kalváriou sa postupne sformovalo menšie predmestie Záhrady. Neskôr sa za Kalváriou, v dolinkách Malkovského potoka a jeho prítokov, začala rozvíjať rozptýlená obytná zástavba. Bonitné pôdy na nive Torysy využili bulharskí zeleninári, ktorí sa tu usadili v 1. pol. 20. storočia. Menšia roľnícka osada Vydumanec vznikla v severozápadnej časti lokoregiónu, pri ceste do kúpeľov Cemjata. V období Slovenského štátu bola pri Kolmanovej záhrade vybudovaná štvrť typizovaných rodinných domčekov so šachovnicovým pôdorysom. Po druhej svetovej vojne došlo k zahusťovaniu zástavby v dolinách za Kalváriou a k výstavbe rodinných domov v oblasti Wilecovej hôrky. Koncom 60. rokov sa pri Toryse začal budovať športový areál (zimný štadión, mestská hala, cyklistický velodrom, športová hala PU).

Z hľadiska funkčného využitia plôch sa dominujúcou formou v lokoregiónne stali záhradkárske osady, ktoré sú situované na svahoch, nevhodných na iný druh využitia. Menší význam majú lesné plochy a kroviny, vyskytujúce sa najmä v západnej časti územia. V severnej časti na Poliankach sa nachádzajú rozsiahlejšie pasienky. Na nive Torysy sú menšie plochy ornej pôdy. V rámci zastavanej plochy, ktorá tvorí 21,2 % rozlohy územia lokoregiónu dominujú obytné plochy, tvorené výlučne zástavbou rodinných domov. Vo východnej časti sa vyskytujú aj športové plochy. V lokoregiónne sú aj službové plochy, tvorené areálmi škôl a religióznej infraštruktúry (Kalvária, exercičný dom sv. Ignáca). Na severnom okraji

sa pozdĺž Levočskej ulice rozvíjajú obslužné areály (motocest, predajne áut, pneumatík a benzínové čerpadlá). Lokoregión je vo svojej západnej časti neurbanizovaný, vo východnej časti vykazuje stupeň nevýraznej až strednej urbanizácie. V hodnotení kvality životného prostredia boli zaznamenané vysoké hodnoty (7-8 bodov) a možno ho považovať za pomerne vyhľadávaný z hľadiska bývania.

Cemjatsko-borkútsky lokoregión

Ide o najrozsiahlejší lokoregión, ktorý sa rozprestiera v juhozápadnej časti skúmaného územia. Jeho severné, západné a južné hranice sú totožné s katastrálnymi hranicami mesta, na severovýchode lokoregión susedí s Vydumanecko-kalváriovým lokoregiónom, pričom túto hranicu tvorí hranica kompaktné zalesneného územia (čiže hranica má charakter rozhrania rozličných foriem využitia zeme). Lokoregión zaberá 1 893,05 ha, čiže takmer štvrtinu rozlohy skúmaného územia. Vykazuje však len 136 obyvateľov.

Cemjatsko-borkútsky lokoregión sa nachádza v Šarišskej vrchovine. Ide o nižšiu vrchovinu, kde sa oblúkové chrbty striedajú s dolinami, úvalinami a eróznymi ryhami. Územie má limitovaný prírodný potenciál pre hospodárske využitie. Z fyzicko-geografického hľadiska je zaujímavé hojným výskytom minerálnych prameňov s vývermi kalciumbikarbonátových vôd.

Rozvoj zástavby sa v lokoregiónu viazal na minerálne pramene. Na Cemjate vznikli už v 18. stor. kúpele, ktoré sa dobudovali v priebehu 19. stor. Liečili sa tu choroby tráviaceho systému, chudokrvnosť a ženské choroby. Kúpele v 2. pol. 20. stor. zanikli. Rozptýlená zástavba vznikla v lokoregiónu najmä v súvislosti s lesným hospodárstvom. Horárne boli na Borkúte, Kvašnej Vode, Ortášoch a Zabíjanej. V priestore Borkúta sa nachádzala aj vojenská strelnica.

V súčasnosti podstatnú časť lokoregiónu zaberajú lesy. Okrem hospodárskej plnia významnú rekreačnú funkciu, pretože sú súčasťou mestského lesoparku. Na jeho území sa nachádza rekreačné stredisko Cemjata s minerálnym prameňom, domom dôchodcov a rozsiahlymi záhradkárskymi osadami s typickou zástavbou záhradných chatiek a búd. Ďalšími rekreačnými priestormi sú areál na Kvašnej vode a areál Borkút v juhovýchodnej časti lokoregiónu. Na Borkúte sa nachádza aj hospodárske stredisko podniku Lespark, ktorý obhospodaruje mestské lesy. Tieto zastavané areály však tvoria len 0,4 % z celkovej rozlohy tohto najväčšieho prešovského lokoregiónu. Menšie plochy ešte zaberajú záhradkárske osady na Cemjate, lúky a zanedbané ovocné sady na Kvašnej vode a Borkúte. Obývaná je len Cemjata, kde žije 136 obyvateľov, zväčša dôchodcov. Cemjatsko-borkútsky lokoregión je vyhľadávaným miestom dennej a víkendovej rekreácie Prešovčanov, z čoho vyplýva aj vysoko pozitívne hodnotenie vo výskume percepcie kvality životného prostredia (8 bodov). Lokoregión prakticky nie je urbanizovaný.

Stanično-delniansky lokoregión

Stanično-delniansky lokoregión sa nachádza v južnej časti intravilánu mesta. Na západe ho ohraničuje rieka Torysa, na severe Maybaumova a Dostojevského ulica (rozhranie morfológicko-funkčného charakteru), na východe ho funkčno-

morfologické rozhranie oddeľuje od Sekčovského, Solivarského a Boltockého lokoregiónu a na juhu ho vymedzujú katastrálne hranice s Haniskou a Záborským. Rozloha lokoregiónu je 356,2 ha a na jeho území žije 299 obyvateľov.

Stanično-delniansky región sa rozprestiera na nive a nízkych terasách Torysy a Sekčova v Košickej kotline. Na jeho území sa nachádza sútok týchto dvoch riek. V južnej časti sa terén mierne dvíha, pretože tu zasahuje náplavový kužeľ Delne.

Rozvoj lokoregiónu úzko súvisel s rozvojom železničnej dopravy. V r. 1870 bola dokončená trať z Kysaku a vybudovaná železničná stanica, v ktorej okolí sa začal rozvíjať priemysel. Vznikol tu mlyn a v r. 1926 parná píla. V r. 1925 bol pri rieke Sekčov postavený nový solivar „Masaryk“. Severne od stanice vybudovali v období Slovenského štátu odevnú továreň Magura. Ďalší rozvoj priemyslu pokračoval v 40. rokoch a neskôr v 50. a 60. rokoch na území západne od koľajiska železničnej stanice, pričom sa vyplnil priestor až k rieke Toryse, ktorého osou sa stala dnešná Budovateľská ulica. Podobne sa priemysel a skladové hospodárstvo rozvíjalo aj na juhu lokoregiónu, kde vznikli areály potravinárskeho a strojárkeho priemyslu (mraziarne, autobrzdy, rušňové depo). Pozdĺž cesty do Košíc vznikli ďalšie závody, ktorých pás sa tiahne až na južný okraj územia na ľavom brehu Delne (ZVL, ČSAO, hydinárske závody). Oproti železničnej stanici vznikla v r. 1965 autobusová stanica, čím sa zvýraznila dopravná funkcia lokoregiónu. V 80. rokoch bol vedľa autobusovej stanice, po presunutí pôvodného koryta Sekčova na východ a asanácii parnej píly, vybudovaný nový závod ZPA.

V súčasnosti sú dominujúcim elementom na území lokoregiónu plochy priemyslu a skladového hospodárstva. Je to najvýznamnejšia priemyselná zóna Prešova. Nachádzajú sa tu aj najvýznamnejšie dopravné areály mesta – železničná a autobusová stanica, parkoviská a autoservisy. Vedú ním hlavné dopravné ťahy (diaľničný privádzač a železničná trať) na juh, v smere do Košíc. V poslednom období, najmä pozdĺž hlavných ciest vznikajú službové areály pre motoristov. Južne od rieky Sekčov je prímestský poľnohospodársky areál so skleníkovým hospodárstvom, orientovaný na produkciu kvetín a zeleniny. Menší význam majú rekreačné plochy, reprezentované prírodným kúpaliskom Delňa. Obytná funkcia Stanično-delnianskeho lokoregiónu je len málo významná. Zväčša ide o podnikové obytné domy. Celková rozloha zastavaných plôch tvorí 84,3 % rozlohy územia. V južnej časti pomerne veľký areál zaberá poľnohospodárska pôda, medzi riečkou Delňa a areálom ZVL je rozsiahlejší areál nevyužitej pôdy. Lokoregión patrí medzi výrazne až veľmi výrazne urbanizované územia. Z hľadiska hodnotenia kvality životného prostredia je pre tento lokoregión príznačné nízke hodnotenie (2-3 body), ktoré vyplýva z kumulácie zdrojov znečistenia životného prostredia na relatívne malom území.

Solivarský lokoregión

Solivarský lokoregión vyplňa juhovýchodnú časť intravilánu Prešova. Na severe ho ohraničuje okraj zástavby na Smetanovej ulici, na východe a juhu okraj zastavanej plochy a na západe okraj obytnej zástavby na Šváboch (hranica funkčného rázu). Lokoregión sa rozprestiera na ploche 249,3 ha a má 10 411 obyvateľov.

Solivarský lokoregión leží v Košickej kotline. Jeho západná časť leží na nive Sekčova, stredná a východná časť na terasách Sekčova a náplavových kužeľoch Barackého, Soľného potoka a Delne. Reliéf má charakter mierne zvlnenej pahorkatiny, dvíhajúcej sa v smere k severovýchodu. Plochý povrch náplavových kužeľov je tu spestrený hojným výskytom úvalín, úvalinovitých dolín a výmoľov. Z fyzickogeografického hľadiska je územie známe výskytom soľných ložísk, viažucich sa na miocénnu soľonosnú formáciu, s ktorou súvisel aj výskyt slaných prameňov v minulosti.

Prvotné osídlenie územia lokoregiónu sa viazalo na výskyt slaných prameňov. Na vyvýšenine Hrádek (Várheď) existovalo už zač. 11. stor. hradisko, ktorého úlohou bola ochrana týchto prameňov. Pod ním sa v doline Soľného potoka postupne vyvinuli osady Soľ a Sovar. V 16. stor. sa prišlo k hlbinej ťažbe soli s čím súvisel príchod nemeckých kolonistov a vznik baníckej osady Soľná Baňa v juhovýchodnej časti lokoregiónu. Na jej styku so Solivarom vznikol v 17. – 19. stor. areál na spracovanie soli – tzv. Soľnobanský handel. Najmladšou súčasťou lokoregiónu sa v poslednej štvrtine 18. stor. stala roľnícka osada Šváby, ktorú v juhozápadnej časti územia založili nemeckí prisťahovalci.

V súčasnosti sú dominantnými funkčnými štruktúrami Solivarského lokoregiónu obytné plochy. Zástavba rodinných domov sa okrem historickej časti osád rozširovala po druhej svetovej vojne v severnej časti lokoregiónu a na Šváboch. V 80. rokoch bolo pôvodné jadro Švábov asanované a na jeho mieste postavený menší obytný súbor panelových blokov. V lokoregiónu žije 10 411 obyvateľov, hustota zaľudnenia činí 41,8 obyv./ha. Sústreďuje sa tu 11,6 % obyvateľov Prešova. Menší význam majú štruktúry priemyslu a skladového hospodárstva, reprezentované starým solivarským výrobným areálom, ktorý je od r. 1970 mimo prevádzky a dnes má len technicko-pamiatkársku hodnotu. Nový priemysel reprezentuje výrobné družstvo Pleta, Spinea a iné drobné výrobné prevádzky. Menšie plochy zaberajú aj štruktúry služieb. Ide o lokálne strediská obslužnej vybavenosti v Solivare a Šváboch a niekoľko školských areálov. Dopravné plochy reprezentuje vozovňa trolejbusov na severozápadnom okraji lokoregiónu. Lokoregiónom prechádza tranzitná cestná línia, smer juh-východ, čiastočne využívaná aj pre severo-južný tranzit. Úzkokoľajná železnica, ktorá vychádzala z areálu starého solivaru do doliny Delne bola v 70. rokoch zlikvidovaná. Zvyšné plochy zaberajú areály verejnej zelene a športové zariadenia. Pomerne hojný je výskyt nevyužitých plôch. Okrajové časti, najmä v západnej časti lokoregiónu na nive Sekčova zaberá orná pôda a lúky. Pri výskume percepcie kvality životného prostredia bol lokoregión hodnotený priemerne (3-5 bodov). Lepšie bola vnímaná jeho východná a severovýchodná časť, najhoršie Šváby v juhozápadnej časti územia. Lokoregión vykazuje výraznú úroveň urbanizácie.

Boltocký lokoregión

Boltocký región sa nachádza na juhovýchodnej periférii záujmového územia. Jeho západné a severné hranice tvorí okraj intravilánu mesta a Soľný potok, severovýchodné, východné a južné hranice sa zhodujú s katastrálnymi hranicami. Rozloha lokoregiónu je 547,6 ha. Lokoregión nie je obývaný.

Boltocký lokoregión sa rozprestiera na území rozsiahleho náplavového kužeľa Delne, ktorý je mierne naklonený v smere na západ a sever. Reliéf územia má charakter nízkej pahorkatiny.

V minulosti bolo územie osídlené, čo potvrdzujú viaceré archeologické nálezy z rôznych období, nájdené na brehoch Delne. Z hľadiska osídlenia sa tu vyskytovalo len niekoľko osamotených roľníckych usadlostí. Vznikla tu veska okolo Boltockého mlyna, podľa ktorého bol aj lokoregión pomenovaný. Cez lokoregión viedla trasa zo Solivaru do doliny Delne v Slanských vrchoch, ktorú sa dopravovalo drevo do soľných baní a solivarov. Sprvu to bol vodný kanál na splavovanie dreva, ktorý zač. 20. stor. nahradila úzkokoľajná lesná železnica. Táto ešte v 60. rokoch plnila rekreačnú funkciu ako pionierska železnica, zanikla v r. 1969. Po druhej svetovej vojne na severnom okraji lokoregiónu vybudovali hospodársky dvor, ktorý patril JRD Prešov a neskôr Štátnemu majetku Prešov, Hydinárskemu štátnemu majetku Prešov a dnes firme Agroprodukt.

Najvýraznejšie plochy na území lokoregiónu zaberá poľnohospodárska pôda, najmä orná pôda a pasienky. Lúky sa vyskytujú na brehu Delne a na východnom okraji územia. Východná časť lokoregiónu je pokrytá lesným porastom. Najväčšiu zastavanú plochu tvorí hospodársky dvor firmy Agroprodukt Prešov, avšak ani tá nepredstavuje viac ako 0,5 % rozlohy lokoregiónu. Lokoregiónom prechádza cesta do Dulovej Vsi a ďalej do údolia Delne v Slanských vrchoch, kde sa nachádza prímestská rekreačná oblasť Sigord. Pôvodné usadlosti okolo Boltockého mlyna dnes plnia rekreačnú funkciu. Boltocký lokoregión nie je urbanizovaný a v rámci hodnotenia kvality životného prostredia obyvateľmi mesta bol podpriemerne hodnotený (4 body). Lokoregión má teda charakter málo atraktívnej poľnohospodárskej krajiny.

Sekčovský lokoregión

Sekčovský región sa rozprestiera vo východnej časti mesta. Jeho severnú a východnú hranicu tvoria okraje zastavaného územia sídliska Sekčov (totožné s katastrálnou hranicou Ľubotíc), východná hranica prebieha po úpätnici Tábora (resp. železničnej trati) a rieke Sekčov. Južné ohraničenie tvorí okraj vilovej zástavby na Smetanovej a Okrajovej ulici (rozhranie morfológického rázu). Lokoregión sa rozkladá na ploche 344,65 ha a má 23 998 obyvateľov.

Sekčovský lokoregión leží v Košickej kotline na nive Sekčova a na okrajových svahoch náplavových kužeľov potokov stekajúcich zo Slanských vrchov (Šalgovického, Barackého a Ľubotického potoka). Rieka Sekčov na jeho území tečie v umelom koryte, vybudovanom v 70. rokoch 20. storočia. Pôvodné koryto bolo západnejšie, bližšie k úpätiu Tábora. Je zväčša zasypané, len miestami sa tu vyskytujú zamokrené plochy a je tu i jedno mŕtve rameno. V terénnej depresii na severe lokoregiónu sa donedávna nachádzali vodné plochy, orientované aj na chov rýb. Tieto boli zlikvidované a meliorované v súvislosti s výstavbou obytného súboru Sekčov.

Sekčovský lokoregión bol pôvodne málo hospodársky využívaný, čo spôsobovala pomerne vysoká hladina podzemných vôd. Nachádzalo sa tu len niekoľko

usadlostí, najmä pri podjazde popod železničnú trať a popri starej ceste do Šalgovíka. Po úprave koryta Sekčova a melioračných úpravách v 70. rokoch sa tu začala rozvíjať obytná výstavba. Postupne tu bol vybudovaný rozsiahly obytný súbor Sekčov s charakteristickou zástavbou panelových obytných blokov. Výstavba sídliska doposiaľ nebola ukončená a prebieha v severnej časti lokoregiónu. Aj perspektívne sa tu uvažuje s ďalšou obytnou výstavbou a rozvojom rekreačných plôch (mestský park) a občianskej vybavenosti, pretože je tu dostatok voľných plôch.

Západná časť lokoregiónu je ešte málo zastavaná a tvorí ju poľnohospodárska pôda, krovité porasty a nevyužitú plochy. Vo východnej časti dominujú obytné plochy a službové plochy, ktoré tvoria 36,7 % rozlohy Sekčovského lokoregiónu. V tejto časti žije 23 998 obyvateľov, čím sa lokoregión zaradil na druhé miesto medzi prešovskými lokoregiónmi. Sústreďuje 26,7 % obyvateľov Prešova. Hustota zaľudnenia činí 69,6 obyv./ha. Dominujú tu nové byty a veľmi priaznivá je veková štruktúra obyvateľstva s prevahou predproduktívneho a produktívneho obyvateľstva. Sociálno-ekonomický status tunajšieho obyvateľstva je o niečo nižší ako v Sídliskovom lokoregiónu, čo však čiastočne súvisí s počiatočným štádiom životného cyklu tunajších rodín. Lokoregión má ešte pomerne poddimenzovanú službovú vybavenosť. Podobne pociťuje nedostatok rekreačno-oddychových plôch. Z dopravného hľadiska ním prechádza významná tranzitná komunikačná línia východ-juh, čiastočne využívaná aj severo-južným tranzitom, najmä v nákladnej doprave. Lokoregión vykazuje stredný stupeň urbanizácie. V hodnotení kvality životného prostredia obyvateľmi je považovaný za priemerný (4 body), v severnej časti za nevyhovujúci (2-3 body), čo vyplýva z vysokej rozostavanosti, vysokého výskytu nevyužitých a zdevastovaných plôch a z blízkosti zdrojov znečistenia ovzdušia v susedných lokoregiónoch (drevokombinát, areál živočíšnej výroby).

Šalgovický lokoregión

Šalgovický lokoregión sa nachádza vo východnej časti sledovaného územia. Na západe ho ohraničuje okraj sídliska Sekčov (rozhranie morfológického charakteru), na juhozápade okraj zastavanej plochy Solivaru, na juhu Soľný potok, na východe katastrálne hranice s Teriakovcami a na severe katastrálne hranice s Luboticami. Lokoregión zaberá 366,05 ha a má 381 obyvateľov.

Šalgovický lokoregión leží na území Toryskej pahorkatiny na území vyšších terás Sekčova a náplavových kužeľov Šalgovického potoka. Reliéf je pahorkatinový, spestrený úvalinami, úvalinovitými dolinami a eróznymi ryhami.

V západnej časti lokoregiónu už v 13. stor. vznikla roľnícka osada, z ktorej sa postupne vyvinula stredne veľká poľnohospodárska dedina. V r. 1968-1975 vo východnej časti lokoregiónu postavili veľkú hydinársku farmu.

V súčasnosti v lokoregiónu dominujú extravilánové funkčné štruktúry, najmä orná pôda, pasienky, lúky a záhradkárske osady. Vo východnej časti nájdeme aj menšie lesné remízky a kroviny. Zastavaná plocha zaberá len 5,9 % rozlohy lokoregiónu. Pozostáva v podstate z dvoch areálov. Obytný areál zahŕňajúci pôvodnú obec Šalgovík je v západnej časti územia. Na východnom okraji loko-

regiónu je objekt hydinárskej farmy, z ktorej veľká časť však už neslúži pôvodnému účelu. Vznikli tu veľkoobchodné sklady a prevádzky výrobných služieb. Súčasťou areálu farmy je aj rekreačné zariadenie s bazénom. Štruktúry priemyslu reprezentuje aj areál luhovacích vrtov na ťažbu soľanky v južnej časti lokoregiónu. Šalgovický lokoregión sa radí k nevýrazne urbanizovaným až neurbanizovaným územiam. V hodnotení kvality životného prostredia mu respondenti prisúdili priemerné hodnotenie (5 bodov), východná časť bola hodnotená veľmi nepriaznivo (2 body), čo úzko súviselo so zdrojom nepríjemného zápachu, šíriaceho sa z lagún plných exkrementov, pochádzajúcich z hydinárskej farmy. V posledných rokoch sa v súvislosti s útlmom chovu hydiny a zmenou manipulácie s týmto odpadom, zdroj nepríjemného zápachu odstránil.

Lubotický lokoregión

Lubotický lokoregión leží vo východnej časti záujmového územia. Na juhu susedí so Sekčovským a Šalgovickým lokoregiónom, pričom jeho hranicu tvorí katastrálna hranica obce Lubotice. Na západe ho od Šarišsko-lúčanského lokoregiónu oddeľuje železničná trať (rozhranie funkčného charakteru). Severné a východné hranice lokoregiónu sú tiež totožné s katastrálnymi hranicami Lubotíc. Rozloha lokoregiónu je 596 ha a žije tu 2 049 obyvateľov.

Lubotický lokoregión leží na území Toryskej pahorkatiny na území vyšších terás Sekčova a náplavových kužeľov tokov stekajúcich zo Slanských vrchov (Lubotický potok a Bánovec). Reliéf je pahorkatinový, spestrený úvalinami, úvalinovitými dolinami a eróznymi ryhami. V západnej časti zasahuje na územie nivy Sekčova. V južnej časti lokoregiónu bol v nedávnej minulosti rybník, zasahujúci až na územie Sekčovského lokoregiónu.

Lokoregión bol osídlený už v 13. stor., keď tu existovala roľnícka osada Kelemeš, z ktorej sa postupne vyvinula veľká poľnohospodárska dedina. Po druhej svetovej vojne sa obytná zástavba rozširovala najmä v južnej časti intravilánu Lubotíc.

V Lubotickom lokoregiónu majú prevahu poľnohospodárske funkčné štruktúry, najmä orná pôda a pasienky. Zastavaná plocha zaberá 22,8 % celkovej rozlohy lokoregiónu. Zastavanú plochu tvoria najmä obytné štruktúry. V západnej časti lokoregiónu sú zastúpené aj trvalé zariadenia poľnohospodárskej výroby a menšie priemyselné plochy a veľkoobchodné sklady (odevná továreň Hinrichs). Západným okrajom lokoregiónu prechádza dôležitá tranzitná cestná línia juh-východ a železničná trať Prešov-Strážske. Lokoregión patrí medzi slabo až nevýrazne urbanizované územia. V hodnotení kvality životného prostredia sa radí k priemerným územiam (5 bodov).

Šarišsko-lúčanský lokoregión

Šarišsko-lúčanský lokoregión na západe a juhu ohraničuje rieka Sekčov, na východe železničná trať Prešov – Strážske (rozhranie morfológicko-funkčného charakteru) a na severe katastrálna hranica Prešova. Zaberá plochu 416,85 ha a má 94 obyvateľov.

Šarišsko-lúčanský lokoregión leží v Košickej kotline na nive Sekčova.

Pôvodne územie lokoregiónu patrilo Luboticiam. Na tunajších lúkach sa na prelome 17. a 18. storočia začali usadzovať Židia, ktorým nebolo dovolené usadiť sa v Prešove. Židovská osada tu existovala až do 40. rokov 20. storočia. Židia tu začali postupne rozvíjať aj menší priemysel. V 70. rokoch 19. stor. tu vznikla dynamitka, v r. 1884 tu postavili závod na výrobu hlinených kachiel, v r. 1887 Blochovu tkáčovňu a zač. 90. rokov 19. stor. strojárňu a zlievárňu firmy Féregi a Lévius. Tieto podniky, aj napriek svojej krátkej existencii, sa stali zárodkom formovania tohto priemyselného areálu. Po druhej svetovej vojne došlo k postupnej likvidácii osady a na území lokoregiónu sa začal rozvíjať priemysel, doprava a skladové hospodárstvo. V podstate tu možno hovoriť o postupnej funkčnej a následnej morfolologickej transformácii tohto územia, ktoré svoj najdynamickejší rozvoj zaznamenalo v 50. – 70. rokoch 20. stor.

Prevažujúcimi funkčnými štruktúrami v lokoregiónu sú poľnohospodárske štruktúry, zaberajúce 55,5 % celkovej rozlohy územia. V západnej časti leží vodohospodársky areál, tvorený vodným zdrojom a vodárňou, slúžiacou pre potreby prešovskej nemocnice. Pomerne rozsiahle (9,1 % rozlohy lokoregiónu) zaberajú nevyužívané plochy. V rámci zastavaných plôch dominujú areály priemyslu a skladového hospodárstva (23,1 % rozlohy lokoregiónu). Šarišsko-lúčanský lokoregión sa po Stanično-delnianskom stal druhým najvýznamnejším územím koncentrácie priemyselnej výroby. Nachádza sa tu drevokombinát a viacero strojárskych podnikov. Veľké plochy zaberajú veľkoobchodné sklady. Významnú úlohu hrajú aj dopravné plochy. Je tu prekládková železničná stanica, vozovňa a dielne Dopravného podniku mesta Prešova. Lokoregiónom prechádza dôležitá tranzitná cestná línia západ-východ a železničná trať Prešov-Strážske. Obytná funkcia bola v Šarišsko-lúčanskom lokoregiónu zatlačená úplne do úzadia. Z hľadiska stupňa urbanizácie radíme lokoregión k stredne až slabo urbanizovaným. Pri hodnotení kvality životného prostredia sa odrazila kumulácia negatívnych vplyvov na životné prostredie, pretože lokoregión patrí medzi najhoršie hodnotené (1-2 body).

Išliansky lokoregión

Išliansky lokoregión vyplní severovýchodný okraj skúmaného územia. Na západe ho ohraničuje železničná trať Prešov – Strážske (rozhranie morfologicko-funkčného charakteru), na juhovýchode štátna cesta I/18 (rozhranie morfogenetického charakteru) a na severe katastrálna hranica Prešova. Rozkladá sa na ploche 309,3 ha a žije v ňom 1 039 obyvateľov.

Išliansky lokoregión leží na nive a nízkej terase Sekčova v Košickej kotline. V minulosti na jeho území vyvierali minerálne pramene s natriumbikarbonátovou vodou.

Tunajšie pramene sa využívali v ľudovom liečiteľstve oddávna. Začiatkom 19. stor. tu dal gróf Haller vybudovať kúpele s liečebným domom, ústavom a kúpeľným parkom. Okrem minerálnej vody sa na liečenie kožných chorôb

používali aj slatinné kúpele z neďalekého ložiska rašeliny. Liečili sa tu aj choroby štítnej žľazy, reumatizmus a chronické katary horných dýchacích ciest. Po druhej svetovej vojne sa pramene stratili a kúpele zanikli. Zostalo tu len prímestské rekreačné stredisko. V lokoregiónne sa po druhej svetovej vojne začala rozvíjať výraznejšie aj obytná zástavba, rozširovaním sa Nižnej Šebastovej. Vznikla štvrt rodinných domov s pravidelným pôdorysom a parcelačným členením.

Išliansky lokoregión má z funkčno-priestorového hľadiska prevažne poľnohospodársky charakter. Dominuje tu orná pôda, menej pasienky a lúky. Zastavaná plocha zaberá 17,3 % rozlohy regiónu, pričom ide najmä o obytné štruktúry. Lokoregión má 1 039 obyvateľov, hustota zaľudnenia činí 3,4 obyv./ha. Menší je rekreačný areál v severnej časti lokoregiónu a poľnohospodársky dvor na jeho západnom okraji. Službové plochy nemajú prakticky žiadny význam. Dopravné štruktúry sú reprezentované železničnou traťou Prešov-Strážske. Južným okrajom lokoregiónu vedie hlavná cestná línia z Prešova na východ. Menší význam má cesta do Fintíc a Záhradného. Išliansky lokoregión vykazuje nevýrazný stupeň urbanizácie, jeho severovýchodná časť nie je urbanizovaná.

Šebastovský lokoregión

Šebastovský lokoregión sa nachádza v severnom susedstve Ľubotického lokoregiónu, od ktorého je oddelený katastrálnou hranicou (zároveň rozhranie morfológických jednotiek). Severozápadnú hranicu lokoregiónu tvorí štátna cesta I/18 (rozhranie morfológického charakteru), ktorá ho oddeľuje od Išlianskeho lokoregiónu. Na východe sa hranica lokoregiónu zhoduje s katastrálnou hranicou Prešova. Šebastovský lokoregión má rozlohu 320,5 ha a 1 049 obyvateľov.

Šebastovský lokoregión leží v Toryskej pahorkatine na terasách Sekčova a náplavových kužeľoch Šebastovky.

Sídelným základom Nižnej Šebastovej sa stala osada maďarskej strážnej družiny, ktorá sa tu usadila v súvislosti so začleňovaním nášho územia do Uhorska v 12. stor. Zástavba sa sprvu rozširovala pozdĺž Šebastovky, kde postavili v 17. stor. aj františkánsky kláštor s kostolom a kaštieľ. Neskôr sa Nižná Šebastová rozširovala na sever. Vo východnej časti lokoregiónu boli po druhej svetovej vojne postavené kasárne a letisko, ktoré do r. 1964 slúžilo aj civilným účelom.

Súčasná funkčno-priestorová štruktúra lokoregiónu je pestrá. Zastavaná plocha zaberá 52,3 % jeho rozlohy. V jej rámci dominujú obytné štruktúry, tvorené staršou časťou Nižnej Šebastovej. Z uvedeného dôvodu sú parametre bytového fondu i sociálno-ekonomického statusu horšie ako v susednom Išlianskom lokoregiónne. Vo východnej časti je vojenská letecká základňa. Menšie je zastúpenie službových plôch a dopravných plôch. Severným okrajom lokoregiónu prechádza dôležitá cestná línia z Prešova na východ. V extravilánovom priestore dominujú orná pôda a pasienky. Lokoregión možno zaradiť k slabo až nevýrazne urbanizovaným územiam Prešova. V hodnotení kvality životného prostredia mu boli prisúdené priemerné hodnoty.

Surdocko-kútsky lokoregión

Surdocko-kútsky lokoregión zaberá severnú časť sledovaného územia. Na severe ho ohraničuje katastrálna hranica, na východe rieka Sekčov, na juhu štátna cesta I/18 (rozhranie morfológicko-funkčného charakteru) a na západe Šibeňský hrebeň. Lokoregión sa rozprestiera na 540,35 ha a má len 85 obyvateľov.

Surdocko-kútsky lokoregión leží na nive Sekčova. V severnej časti siaha na územie Spišsko-šarišského medzihoria s pahorkatinovým reliéfom v oblasti Okruhliaku. Západná časť regiónu leží na okrajovom svahu Šibeňa. V tejto časti sú odkryté spodnomiocénne piesčité sliene (šlír), ktoré sa tu donedávna ťažili ako základná surovina na výrobu tehál.

Lokoregión nebol výrazne osídľovaný. Na jeho území vznikli len malé roľnícke osady, pozostávajúce z niekoľkých usadlostí. Väčšina z nich vznikla popri starej ceste do Fintíc. V severnej časti vznikol Surdok, v strednej Kúty. V južnej časti lokoregiónu bolo koncom 19. stor. predmestie zvané Baňaluka. Neskôr, najmä v 1. pol. 20. stor. sa v južnej časti lokoregiónu začal rozvíjať priemysel, sklady a remeselná výroba. Vznikla tu tehelňa a menší počet obytných domov. V poslednom období sa intenzívne rozvíja pás na južnom okraji lokoregiónu, ktorý lemuje hlavnú cestnú výpadovku na východ. Vznikajú tu rozličné obslužné a obchodné zariadenia (benzínové čerpadlá, predajne automobilov a pneumatík, supermarket Hruška a pod.).

Lokoregión charakterizuje prevaha extravilánových foriem využitia zeme. V severnej časti dominujú lesné plochy, v strednej poľnohospodárske plochy. Na svahoch Šibeňa vznikli rozsiahle záhradkárske osady, na nive Sekčova dominujú lúky. Zastavaná plocha tvorí len 4,5 % rozlohy lokoregiónu a pozostáva z troch izolovaných areálov. Najsevernejšie leží Surdok – malá poľnohospodársko-obytná vieska, v strede je osada Kúty, kde popri obytných štruktúrach vystupujú aj štruktúry skladového hospodárstva. Na juhu je areál kompaktnej zástavby pri starej tehelni, kde dominujú štruktúry priemyslu, skladového hospodárstva a služieb, menší je význam obytných štruktúr. Prespektívne sa uvažuje s využitím areálu starej tehelne na výstavbu bytov pre sociálne neprispôsobivých občanov mesta. Lokoregión radíme na juhu k stredne, na severe k nevýrazne urbanizovaným až neurbanizovaným. V hodnotení kvality životného prostredia sa zaradil k horšie vnímaným (3-4 body).

LOKOREGIÓNY PREŠOVA

Autor: René Matlovič



Literatúra:

- BEREZOWSKI, S. (1968): Wstęp do regionalizacji gospodarczej. SGPiS Warszawa.
- DRDOŠ, J. (1988): Krajinné prostredie Detvy a jeho premeny. Geografický časopis, 40, 4, 284-310.
- HARČÁR, J. (1972): Šarišská vrchovina – fyzickogeografická analýza. Geografické práce, r. III., č. 1-2, SPN Bratislava, 268 s.
- HOCHMUTH, Z. – LAUKO, V. (1986): Veľkomierkové geomorfologické mapovanie pre potreby praxe na príklade územia v severnej časti Košickej kotliny. Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica, 25, SPN Bratislava, s. 171-184.
- HOCHMUTH, Z. – LACOVÁ, A. – MATLOVIČ, R. (1994): Vlastiveda Prešova. PdF UPJŠ Prešov, 83 s.

- KANDRÁČOVÁ, V. – MICHAELI, E. (1994): Náčrt environmentálnych dimenzií regiónu Prešova. *Urbánne a krajinné štúdie*, 1, 116-145.
- KANDRÁČOVÁ, V. – MICHAELI, E. (1997): Mikrogeografia v edukácii, výskume a pre prax. In: Harčár, J. – Nižnanský, B. (eds.): *Krajina východného Slovenska v odborných a vedeckých prácach*. UPJŠ Prešov, s. 265-285.
- KARNIŠ, J. (1971): Geomorfologické pomery Prešova a okolia. In: *Problémy geografického výskumu*, SAV, Bratislava, s. 107-114.
- KUCIŃSKI, K. (1990): *Podstawy teorii regionu ekonomicznego*. PWN Warszawa, 222 s.
- LUKNIŠ, M. (1977): *Geografia krajiny Jura pri Bratislave*. UK Bratislava, 211 s.
- LYNCH, K. (1960): *The Image of the City*. MIT Press, Cambridge, 327 s.
- MARIOT, P. (1984): Príspevok k teoretickým a metodickým východiskám ekonomickogeografických syntéz. *Geografický časopis*, 36, 2, 136-150.
- MATLOVIČ, R. – SLEZÁKOVÁ, D. (1989): Komplexná geografická analýza malého regiónu na príklade katastra Levice. Rukopis. Katedra regionálnej geografie, ochrany a plánovania krajiny PF UK Bratislava, 59 s.
- MATLOVIČ, R. (1992): Behaviorálna geografia, geografia percepcia a výskum vnútornej štruktúry mesta (na príklade Prešova). In: Drgoňa, V. (ed.): *Regionálne systémy životného prostredia*. SGS Nitra – Wien, s. 139-143.
- MATLOVIČ, R. (1993): Morfogenetické typy vnútornej štruktúry mesta Prešov. In: Novodomec, R. (ed.): *Geografia – aktivity človeka v krajine*. PdF UPJŠ a SGS Prešov, s. 150-159.
- MATLOVIČ, R. (1994): Geografické aspekty vývoja mesta Prešova so zreteľom na morfogenézu jeho priestorovej štruktúry. *Urbánne a krajinné štúdie*, 1, 65-83.
- MATLOVIČ, R. (1997): *Struktura przestrzenna miasta. Metodologia badań. Przykład miasta Preszowa*. Praca doktorska. Katedra Geografii Miast i Turyzmu UŁ. Łódź, 177 s.
- MATLOVIČ, R. (1998): Geografia priestorovej štruktúry mesta Prešov. *Geografické práce*, roč. VIII., č. 1, KGaG FHPV PU Prešov, 260 s.
- MAZÚR, E. a kol. (1985): *Krajinná syntéza oblasti Tatranskej Lomnice*. Veda Bratislava, 112 s.
- MÍČIAN, L. (1984): Fyzickogeografická regionalizácia a jej význam pre prax. *Přírodní vědy ve škole*, 36,3, s. 107-111.
- ULIČNÝ, F. (1990): *Dejiny osídlenia Šariša*. Východoslovenské vydavateľstvo Košice, 514 s.
- WHITTLESEY, D. (1954): The Regional Concept and the Regional Method. In: James, P.E. – Jones, C.F. (eds): *American Geography: Inventory and Prospect*. Syracuse University Press, Syracuse, s. 30-65.
- WRÓBEL, A. (1965): Pojęcie regionu ekonomicznego a teoria geografii. *Prace Geograficzne*, 48, IG PAN, PWN Warszawa, 87 s.

INDIVIDUAL LOCOREGIONS OF PREŠOV

René MATLOVIČ

Summary

Regionalization can be understood as the climax of the scholars research. It especially applies to the complex regionalization, the result of which are total geographic regions. Delimitation of the total geographic regions still represents the basic and most crucial theoretic and methodological problem of regional geography in the world context.

This paper authors understanding of the total geographic region draws in the Derwent Whittleseys theory (1954) who has used the term „compage“ to identify the total geographic region. „Compage“ is the region characterized by the unity of the physical, biotic, social, economic and cultural features functionally connected with the land use by man. M. Lukniš (1977, p. 121) understands the complex geographic regions as territories the living nature, non-living nature and the cultural components are interconnected to a degree that they are able to create a higher system which is superior to these lower – less compiled systems. According to Lukniš, these regions are characteristic for their peculiar inner features which differentiate them from other complex geographic regions. The complex geographic region reflects the contemporary socio-economic situation as well as surviving, or disappearing elements of the cultural country which often transforms under the new conditions.

The complex regions on the territory of the city of Prešov are divided according to the above theory. They are individual regions the territories of which are unique, authentic, and which have their own names. From the point of view of the hierarchical arrangement of the geographic territory, Prešov is understood as the microregion. The term locoregion has been used to indicate the inferior regions. As my regionalization is formally individual, my stipulation of the regions is called individual locoregions. The delimitation of the individual locoregions of Prešov has drawn in my previous research (Matlovič 1992, 1993, 1994, 1997, 1998). This research includes the territories of the city of Prešov and the village of Ľubotice. The village was administratively the part of Prešov between 1971-1990 and has formed a natural and coherent spatial and functional unit with the city of Prešov.

The locoregions were identified on the basis of the analysis of the particular inter-urban structures (physiographical, morphological, functional and socio-demographical), as well as on the basis of the synthesis of the spatial composition of the city which draws in the notion of the differentiated degree of the inner-city urbanization (Matlovič 1998). The research of the Prešov inhabitants perception of the quality of living environment in Prešov (Matlovič 1992) was also considered at regionalization. It is generally known that it is difficult to set the precise criteria for the stipulation of the region at individual regionalization as it is possible at typization. The main criterion here is usually the dominance of a certain type of

geographical complex (Mičian 1984). That is also why the given regionalization is partly intuitive. I have tried to find some common features which would characterize the particular locoregions. They were especially physical and geographical qualities of the territory, its land use, physiognomy and morphology, its historical and spatial development and socio-demographic parameters. The boundaries of particular locoregions are situated on the border of the morphological units, borders stipulating the land use forms and physico-geographical borders. I have stipulated 16 locoregions which are understood as the homogenous regions, and their brief characteristics is also given.

Translated by PhDr. Jaroslav Kušnír

*Práca vznikla v rámci grantového projektu VEGA:
Transformácia priestorovej štruktúry urbánnej krajiny Prešova ako výsledok
celospoločenských zmien v ostatnom decéniu.
Vedúca projektu: Doc. RNDr. Eva Michaeli, CSc.*

Recenzenti: Doc. RNDr. Viliam Lauko, CSc.
Doc. RNDr. Eva Michaeli, CSc.