

- MARIOT, P. (1997b): Slovak Republik. Nationalities – Religiousness – Electoral Preferences. *Földrajzi értesítő*, 3-4, 183-189, Budapešť.
- MARIOT, P. (1997c): Regióny volebnej preferencie na západnom Slovensku. *Geographia Slovaca*, 12, 99-105, Bratislava.
- MARIOT, P. (1997d): Základné črty volebných preferencií obyvateľstva v slovensko-českom pohraničí. In: *Podobnosti a rozdiely vo vývoji SR a ČR po rozdelení ČSFR*. Geografický ústav SAV, 65-82, Bratislava.

REGIONAL ASPECTS OF ABSENCE IN 1994 ELECTIONS TO THE NATIONAL COUNCIL OF THE SR

Peter MARIOT

Summary

Between June 1990 and September 1994 three elections to the National Council of the SR were held. Absence of constituency at the poll grew from 6.75 (1990) to 24.35% (1994). In 1994 the share of the absenting voters was higher than the number of votes given to the most successful political subject (HZDS) (table 2). Analyses of representation of the absenting constituency in various groups of communities in the SR revealed that with increasing number of voters in a community also the relative number of absenting voters increases (Table 3). In towns with more than 5,000 voters (representing only 3.4% of all communities) as much as 64.3% of overall number of absenting voters of Slovakia concentrated.

Research oriented to the group of absentees has only began. Statistic data on absentees can be obtained only by calculations made from official results of particular elections. Special research is therefore desirable.

Recenzent: RNDr. Robert Ištók, CSc.

POSTAVENIE NAJVÄČŠÍCH Miest SLOVENSKA V JEHO DOPRAVNEJ SIETI

František PODHORSKÝ

Abstract

A set of the biggest towns of Slovakia each with population number over 30 thousand includes 25 towns which is 18.4% of all towns in Slovakia. Their population represents 62.1% of urban and 33.3% of total population of Slovakia, hence their position in a set of the Slovak towns is a dominating one. They are also the most important transport centres and junctions of all kinds of transports.

Key words: Slovakia, towns, transport

RNDr. František PODHORSKÝ, CSc.

Geografický ústav SAV, Štefánikova 49, 814 73 Bratislava

Úvod

Mestá na Slovensku predstavujú sídla, kde sa koncentrujú ekonomické, administratívne a spoločenské aktivity. Môžeme k nim zaradiť výrobu (hlavne priemysel), administratívu, obchod, služby, kultúrne, zdravotnícke, školské a vedecko-výskumné ustanovizne. Tieto aktivity na seba nadväzujú vo väčšej, alebo menšej miere. Sú podstatou existencie miest. Určujú význam a funkcie miest v sídelnom systéme Slovenska. K týmto aktivitám treba priradiť dopravu, ktorá je nevyhnutným predpokladom rozvoja uvedených aktivít a patrí tak k základným faktorom ekonomického a spoločenského rozvoja miest. Stimuluje rozvoj miest a zabezpečuje väzby so zázemím ako aj ďalšími susednými administratívnymi a ekonomickými centrami.

Výber miest

V súčasnosti je na Slovensku podľa platnej legislatívy 136 miest. Z nich sme vybrali mestá, ktoré majú viac ako 30 tis. obyvateľov. Spolu je ich 25, t.j. 18,4 % z celkového počtu miest Slovenska. Majú však 62,1 % obyvateľov miest a 35,3 % všetkého obyvateľstva Slovenska. Z tohto hľadiska majú tieto mestá rozhodujúce postavenie v súbore slovenských miest. Predstavujú rozhodujúce zdroje a ciele prepravy, vrátane dochádzky do práce, škôl, obchodov a služieb. Okrem toho v rámci dopravnej siete Slovenska predstavujú najvýznamnejšie dopravné centrá a križovatky jednotlivých druhov dopravy.

Podľa postavenia v administratívnom systéme a počtu obyvateľov sem patria mestá Bratislava, Košice, Prešov, Nitra, Žilina, Banská Bystrica, Trnava, Trenčín, Martin, Poprad, Prievidza, Zvolen, Nové Zámky, Považská Bystrica, Michalovce, Spišská Nová Ves, Komárno, Levice, Humenné, Liptovský Mikuláš, Bardejov, Topoľčany, Piešťany, Ružomberok a Lučenec.

Uvedený súbor miest z teritoriálneho hľadiska nie je na území Slovenska rozmiestnený rovnomerne, možno badať tendenciu jeho koncentrácie najmä v západnej a centrálnej časti Slovenska, prípadne na Považí. To však súvisí s geografickou distribúciou obyvateľstva Slovenska, ktorého väčšia časť sa koncentruje v západnej polovici územia.

Charakteristika vybraných miest

Ako vyplýva z vyššie uvedeného, súbor vybraných miest tvorí základ sídelnej siete, ako aj dopravných stredísk Slovenska. Tieto mestá sú vo viacerých znakoch podobné, alebo rovnaké. K takým znakom patrí pozícia v administratívnom systéme, v dochádzke do zamestnania, škôl, služieb, poloha v dopravnej sieti, intenzita spojov verejnej osobnej dopravy.

Postavenie vybraného súboru miest v administratívnom systéme vyjadruje skutočnosť, že všetky mestá sú administratívnymi strediskami jednak menších regiónov, okresov a osem z nich sú strediská väčších celkov, krajov. Treba zdôrazniť, že administratívnu funkciu majú tieto mestá nepretržite s výnimkou Piešťan a Ružomberka, ktoré ju stratili v rokoch 1960-1996. Viaceré mestá, ktoré nie sú krajskými centrami, si vytvorili postavenie nadregionálnych centier. Týka sa to najmä Martina, Popradu, Michaloviec a Zvolena. Koncentrácia administratívno-riadiacich inštitúcií vyššieho rangu vyvoláva následný pohyb obyvateľstva zo zázemia do týchto inštitúcií, čo má dopad na prepravné požiadavky na osobnú dopravu.

Ďalším znakom, v ktorom sú vybrané mestá rovnaké, alebo podobné, je koncentrácia pracovných miest. Využívajú ich nielen obyvatelia miest, ale aj užšieho a širšieho zázemia, ktorí dochádzajú do miest za prácou. Dochádzka do práce vyvoláva prepravné kapacity v oblasti osobnej dopravy.

Výrazným charakteristickým znakom, rovnakým pre všetky vybrané mestá, je koncentrácia obchodov, služieb, zdravotníckych a školských zariadení. Tieto zariadenia formujú jednu z najzákladnejších funkcií miest, robia mesto mestom, vytvárajú terciárnu sféru. Podobne ako pracovné miesta slúžia nielen obyvateľom miest, ale aj obyvateľom užšieho i širšieho zázemia, ktorí do týchto zariadení dochádzajú. Z tohto dôvodu dochádza opäť k nárokom na prepravné kapacity v oblasti osobnej dopravy. Táto skutočnosť spôsobila, že v dôsledku dochádzky do práce, škôl, obchodov, služieb, zdravotníckych zariadení do týchto miest sa sformovala sieť liniek hromadnej osobnej dopravy. Celková suma dochádzajúcich do práce a škôl v uvedených mestách je v rozpätí od 10.254 v Komárne do 106.476 v Bratislave. Charakteristická je jednak podobnosť v počte dochádzajúcich do miest a tiež koncentrácia dochádzajúcich do najväčších stredísk. Počet dochádzajúcich sa v 13 mestách pohybuje od 10.254 do 13.900, do piatich najväčších stredísk dochádza až 47,5% všetkých dochádzajúcich.

Ďalším znakom, charakteristickým pre všetky mestá, je ich dobrá dopravná poloha v dopravnej sieti. Prejavuje sa lokalizáciou týchto miest na dôležitých železničiach a cestách, najmä na križovatkách. Z hľadiska polohy na železničiach, z miest, ktoré hodnotíme, iba Bardejov leží na koncovej trati, ostatné mestá sú jednak križovatkami železníc, alebo zaujímajú polohu na dôležitých železničných tratiach. Medzi prvú skupinu patria mestá Bratislava, Košice, Žilina, Poprad, Trnava, Trenčín, Nové Zámky, Spišská Nová Ves a Zvolen na dvojkoľajných tratiach, Banská Bystrica, Prešov, Prievidza, Levice, Komárno na jednokkoľajných tratiach. V druhej skupine sú Piešťany, Považská Bystrica, Ružomberok, Liptovský Mikuláš na dvojkoľajných tratiach, Nitra, Michalovce na jednokkoľajných tratiach. Čo sa týka polohy týchto miest v rámci cestnej siete, všetky analyzované mestá sú križovatkami automobilových ciest rozličných kategórií.

Ak možno konštatovať, že vybrané mestá sú v určitých vlastnostiach znakov, resp. ukazovateľov rovnaké, alebo podobné, sú iné vlastnosti týchto znakov, ktorými sa tieto mestá od seba líšia. Odlišnosti možno registrovať v takých ukazovateľoch ako sú veľkosť miest, administratívne postavenie, dopravná poloha, kvantita väzieb. Všetky sú relevantné z dopravného – geografického hľadiska.

Veľkosť miest, vyjadrená počtom obyvateľov, patrí k najvýraznejším charakteristikám miest. Z hľadiska počtu obyvateľov možno daný súbor miest rozdeliť do štyroch skupín. Prvú skupinu tvoria mestá, ktoré majú od 30 tis. do 40 tis. obyvateľov. Je ich spolu 10 a z hierarchického hľadiska sú to všetko okresné mestá. V druhej skupine sú mestá s počtom obyvateľov od 40 tis. do 60 tis. Spolu je ich sedem a z hľadiska administratívneho postavenia 5 z nich sú okresné mestá, iba Trenčín zastáva funkciu krajského mesta. Do tretej skupiny sú zaradené mestá so 60 tis. až 100 tis. obyvateľmi. Spolu je ich 6. Päť z nich sú krajské mestá, Martin je okresným strediskom. Spolu s poslednou skupinou miest nad 100 tis. obyvateľov, ktorú tvoria Bratislava a Košice, predstavujú najvýznamnejšie sídelné zoskupenia Slovenska. Z hľadiska administratívneho postavenia tieto mestá tvoria tri skupiny. V prvej skupine sú

mestá s funkciou okresných sídiel. Je ich spolu 17, čiže tvoria nadpolovičnú väčšinu celého súboru. Druhú skupinu tvoria mestá, ktoré sú krajskými sídlami. Spolu je ich sedem. V tretej skupine je iba Bratislava, ktorá ako hlavné mesto v rámci miest stojí v hierarchickom rebríčku na najvyššom mieste.

Dopravná poloha je typickým znakom dopravnogeografického charakteru. V súbore klasifikovaných miest sú mestá, ktoré sú križovatkami dvojkoľajných, alebo jednokľajných tratí, mestá s polohou na dvoj- alebo jednokľajnej trati. Na základe týchto skutočností sme rozlíšili štyri skupiny miest. Prvú skupinu tvoria mestá na jednokľajných tratiach a nie sú železničnými križovatkami. Takú polohu majú Nitra, Michalovce, Topoľčany a zaradili sme tu aj Bardejov, ktorý tvorí konečnú železničnú stanicu na trati Prešov-Kapušany-Bardejov. Druhú skupinu tvoria mestá na dvojkoľajných tratiach a nie sú križovatkami. Patria sem Piešťany, Považská Bystrica, Ružomberok a Liptovský Mikuláš. V tretej skupine sú mestá, ktoré sú križovatkami na jednokľajných tratiach. V tejto skupine sú Banská Bystrica, Komárno, Levice, Prievidza, Lučenec, Prešov a Humenné. V štvrtej skupine sú zaradené mestá, ktoré sú železničnými križovatkami na dvojkoľajných tratiach. Sú to Bratislava, Košice, Žilina, Nové Zámky, Trnava, Poprad, Trenčín, Spišská Nová Ves a Zvolen.

Z hľadiska polohy v cestnej sieti sa pozícia hodnotených miest posudzovala podľa kategórie ciest, ktoré z jednotlivých miest vychádzajú. Jednotlivé kategórie ciest sa bodovo ohodnotili tak, že štvorprúdovým cestám pripadlo 7 bodov, cestám v medzinárodnej cestnej sieti 6 bodov, diaľkovým cestám 1. triedy 5, ostatným cestám 1. triedy 4 body, cestám 2. triedy 2 a cestám 3. triedy 1 bod. Na základe tohto ohodnotenia získali mestá hodnotenie od 13 bodov pre Spišskú Novú Ves a Bardejov po 59 bodov pre Bratislavu. Na základe tohto bodovania sa mestá rozdelili do štyroch skupín. V prvej skupine sú mestá s počtom 13-20 bodov. Skupinu tvorí 7 miest a okrem spomenutých miest sem patria mestá Prievidza, Považská Bystrica, Topoľčany, Humenné a Levice. V druhej skupine s počtom bodov 21-27 je 5 miest a síce Poprad, Lučenec, Martin, Nové Zámky a Komárno. V tretej skupine sú mestá s rozpätím 28-34 bodov. Sú tam mestá Prešov, Žilina, Michalovce, Banská Bystrica, Zvolen, Liptovský Mikuláš, Ružomberok a Piešťany. V poslednej skupine s počtom 35-59 bodov je 5 miest a to Bratislava, Trnava, Košice, Nitra a Trenčín.

Ďalším znakom, ktorý charakterizuje súbor sledovaných miest z dopravnogeografického hľadiska, je intenzita spojov verejnej osobnej dopravy. Do úvahy sa brali hlavne spoje autobusovej dopravy. V prvej skupine sú mestá, ktoré majú menej ako 600 spojov. Spolu je ich 8 a patria sem Martin, Lučenec, Liptovský Mikuláš, Nové Zámky, Humenné, Ružomberok, Spišská Nová Ves a Komárno. Druhú skupinu s intenzitou 601 -800 spojov tvorí 6 miest a to Piešťany, Poprad, Topoľčany, Považská Bystrica, Levice a Bardejov. V tretej skupine s intenzitou spojov 801-1000 je 6 miest. Sú to Michalovce, Trenčín, Banská Bystrica, Trnava, Prievidza a Zvolen. Poslednú skupinu tvorí 5 miest. Majú intenzitu vyše 1000 spojov a patria sem mestá Košice, Bratislava, Žilina, Nitra a Prešov.

Dochádzka do práce a škôl patrí k dôležitým ukazovateľom významu miest aj z dopravnogeografického hľadiska. Podľa počtu dochádzajúcich boli mestá rozdelené do štyroch skupín. V prvej skupine je 9 miest, kde počet dochádzajúcich je menší ako 12 tisíc. V druhej skupine sú štyri mestá s počtom dochádzajúcich od 12 do 15 tisíc. Tretiu skupinu tvorí sedem miest,

do ktorých dochádza od 15 do 25 tisíc dochádzajúcich. Štvrtú skupinu tvorí 5 najväčších miest Slovenska a to Bratislava, Košice, Prešov, Nitra a Žilina. Do týchto miest dochádza viac ako 25 tisíc do práce a škôl.

Klasifikácia miest v dopravnej sieti

Hore uvedené analýzy a charakteristiky najväčších miest Slovenska podľa jednotlivých znakov poslúžili ako základ pre celkové posúdenie ich postavenia a posúdenia pozície v rámci dopravnej siete Slovenska. Takýmto spôsobom sa rozlíšili štyri kategórie miest. Vo štvrtej kategórii sú mestá, ktoré mali najnevýhodnejšie postavenie v rámci všetkých hodnotených znakov. Súčet ich hodnotenia sa pohybuje od 88 bodov, ktoré majú Levice po 108 bodov, ktoré získal Bardejov. Okrem toho tam patria mestá Spišská Nová Ves, Komárno, Humenné, Topoľčany, Ružomberok a Lučenec. Tretiu kategóriu tvoria mestá so súčtom bodov 85 – 64. Je ich spolu 5 a patria sem Prievidza, Nové Zámky, Považská Bystrica, Liptovský Mikuláš a Piešťany. V druhej kategórii sú mestá, ktoré v rámci hodnotenia jednotlivých znakov majú od 63 do 38 bodov. Sú to mestá Banská Bystrica, Martin, Poprad, Zvolen a Michalovce. Prvú kategóriu tvoria mestá, ktoré zaujali dominantné postavenie v rámci hodnotených znakov so súčtom 36-6 bodov. Patria sem mestá Bratislava, Košice, Prešov, Nitra, Žilina, Trnava a Trenčín. Sú to mestá s rozhodujúcim postavením v súbore miest Slovenska, v jeho dopravnej sieti. Týka sa to ich postavenia v železničnej a cestnej sieti, intenzite dopravy, v dochádzke do zamestnania a škôl, ako aj ich veľkosti v počte obyvateľov.

Záver

Súbor vybraných najväčších miest Slovenska s počtom obyvateľov nad 30 tisíc predstavuje 25 miest, ktoré tvoria 18,4 % počtu miest Slovenska. Koncentruje sa v nich však 62,1 % mestského obyvateľstva a 35 % všetkého obyvateľstva Slovenska. Z tohto pohľadu majú dominantné postavenie v súbore slovenských miest. Ako rozhodujúce zdroje a ciele prepravy predstavujú aj najvýznamnejšie dopravné centrá a križovatky tak jednotlivých druhov dopravy ako aj dopravy všeobecne.

Podakovanie

Tento príspevok bol spracovaný v rámci riešenia projektu 2/4064/98, ktorému bol pridelený grant na základe odporúčania vedeckej grantovej agentúry MŠ SR a SAV.

POSITION OF THE BIGGEST TOWNS OF SLOVAKIA IN ITS TRANSPORT NETWORK

František PODHORSKÝ

Summary

The towns in Slovakia represent the settlements where economic, administrative and social activities concentrate. They include production (industry), administration, trade, service, culture, health service, educational and research-developmental institutions. The mentioned

activities are all more or less interrelated. They represent the essence of the towns. They determine the meaning and function of the towns within the settlement system of Slovakia. To these activities also transport has to be added as it is the indispensable part of the development of the mentioned activities and is one of the basic factors of economic and social development of towns. It stimulates promotion of towns and provides for the links with hinterland and neighbouring administrative and economic centres. A set of the biggest towns of Slovakia each with population number over 30 thousand includes 25 towns which is 18.4% of all towns in Slovakia. Their population represents 62.1% of urban and 33.3% of total population of Slovakia, hence their position in a set of the Slovak towns is a dominating one. They are also the most important transport centres and junctions of all kinds of transports.

Recenzent: RNDr. Peter Mariot, CSc.

TRANSFORMAČNÉ ZMENY V SLOVENSKÝCH KÚPEĽOCH

Erika OTRUBOVÁ

Abstract

Transformation changes in Slovak Spas.

The article concentrates on the problems transformation changes in Slovak Spas. Slovak spas are thus so outstanding and effective that they make our country a real big power in the world of spas.

Key words: *Slovak spas, transformation changes, curative waters, the natural therapeutically media*

1. Liečebné a komunálne kúpeľníctvo

Jeden z významných problémov, ktorý je predmetom výskumu cestovného ruchu je koexistencia liečebnej a rekreačnej funkcie kúpeľov. Mnohí si kladú otázku, či patrí kúpeľníctvo k cestovnému ruchu? Jednoznačne môžeme konštatovať, že kúpeľníctvo je samostatnou formou cestovného ruchu s dominantou liečebnou funkciou na báze prírodných liečebných zdrojov. Ide o poskytovanie odborných zdravotníckych služieb v špecializovaných zdravotníckych zariadeniach, ktorých rozhodujúcim poslaním je poskytovanie kúpeľnej starostlivosti podľa indikačného zamerania. Tomuto zameraniu sú prispôbené aj liečebné a ubytovacie zariadenia, sociálna a technická infraštruktúra a je aplikovaný ochranný liečebný režim.

Popri tejto hlavnej liečebnej funkcii, každé kúpele plnia aj ďalšie úlohy, ktoré súvisia s liečebno-preventívnou činnosťou: rekreačnú, športovú, kultúrnu a inú. Kúpeľné miesta sa tak stávajú akýmsi kultúrnym centrom určitého regiónu a obľúbeným strediskom krátkodobého

Doc. RNDr. Erika OTRUBOVÁ, CSc.

*Katedra humánnej geografie a demogeografie, Prírodovedecká fakulta Univerzity Komenského,
Mlynská dolina 1, 842 15 Bratislava*

cestovného ruchu. Sú miestom konania rôznych hudobných a filmových festivalov, konferencií a iných podujatí.

V 70-tych rokoch sa začali na Slovensku rekreačne využívať termálne a minerálne vody budovaním termálnych kúpalísk. Mnoho ich vzniklo hlavne na južnom Slovensku, no známe sú aj na strednom a východnom Slovensku. Niektoré z týchto kúpalísk sa prebudovali na areály s ponukou rôznych atrakcií a služieb, teda ide o typické zariadenia rekreácie. Hovoríme o komunálnom kúpeľníctve, ktoré pozostáva z kúpaliskových areálov bez dostatočnej vybavenosti a infraštruktúry a sú zväčša sezónneho charakteru. Slúžia v rozhodujúcej miere domácim návštevníkom.

2. Genéza vývoja slovenských kúpeľov

Nie je ľahké dokázať začiatky kúpeľov na Slovensku. Liečivé účinky niektorých minerálnych a termálnych vôd boli u nás známe už v 12. – 13. storočí, i keď v literatúre sa napríklad spomínajú liečivé účinky dudinskej vody, ktoré údajne využívali už rímske légie za cisára Marca Aurélia.

U mnohých kúpeľov na Slovensku začína história v 15. – 17. storočí v čase všeobecného rozvoja kúpeľníctva. Jedným z prvých výskumníkov v oblasti balneológie bol Juraj Wernher, ktorý v 16. storočí v diele „Správa o podivuhodných vodách Uhorska“ spomína 22 lokalít s výskytom minerálnych vôd na území terajšieho Slovenska. Na jeho dielo nadviazal Martin Szentivány a po ňom Matej Bel, ktorý vo svojich „Notíciách“ spracoval historické, národopisné, prírodovedné údaje o Uhorsku, vrátane liečivých vôd v hornom Uhorsku (Rebro, A., 1983).

Intenzívnejší vývoj kúpeľných miest bol v 2. polovici 19. storočia, keď začali byť kúpele hojne využívané. Rastúci počet pacientov do kúpeľov zmenil ich ekonomiku a fyziognómiu a prispel tiež k spoločenským zmenám kúpeľov. Postavili sa nové kúpeľné domy, sanatória, reštauračné a zábavné zariadenia (Trenčianske Teplice, Piešťany, Turčianske Teplice, Bojnice, Rajecké Teplice a iné). Mnohé kúpele sa vyznačovali svojou architektúrou.

Prvá svetová vojna zapríčinila stagnáciu kúpeľov. Návštevnosť sa začala zvyšovať až v rokoch 1917 – 1918. Väčšinu kúpeľných hostí v minulosti tvorili pacienti z Rakúsko-Uhorska. Ich návštevy obmedzili hranice nových štátov. Jediným riešením v povojnových rokoch bolo preorientovať sa na získanie nových hostí a pacientov zo Slovenska a Čiech.

Od roku 1925 a hlavne od roku 1931 vykazovali štatistické ročenky Československa podrobne lôžkovú kapacitu, návštevnosť domácich a zahraničných pacientov v našich kúpeľoch. Napríklad v roku 1931 navštívilo Piešťany 2 472 pacientov z Nemecka, 1 473 z Rakúska, 892 z Poľska, 277 z Anglicka, 526 z Maďarska, 579 z Rumunska, 205 z USA a z ďalších krajín.

3. Lôžková kapacita a návštevnosť slovenských kúpeľov po 2. svetovej vojne

Sieť lôžkovej kapacity v kúpeľných domoch formuje podmienky pre umožnenie liečby a rekreácie v jednotlivých slovenských kúpeľoch. Na počet lôžok v kúpeľoch Slovenska v rokoch 1953 – 96 poukazuje tabuľka č. 1.