

**Moderná humánna geografia mesta Bratislava:  
priestorové štruktúry, siete a procesy**



# **Moderná humánna geografia mesta Bratislava: priestorové štruktúry, siete a procesy**

**Ján Buček, Pavol Korec (editori)**

**Ján Buček, Pavol Korec (editori)**

**Moderná humánna geografia mesta Bratislava:  
priestorové štruktúry, siete a procesy**

**Ján Buček, Pavol Korec**  
(editori)

**Bratislava, 2013**

**Univerzita Komenského**  
Prírodovedecká fakulta  
Katedra humánnej geografie a demografie

Vydanie tejto monografie bolo podporené v rámci riešenia výskumného projektu VEGA č.1/0709/11 „**Adaptabilita priestorových systémov v post-transformačnom období**“ a výskumného projektu APVV č. 0018-12 „**Humánnogeografické a demografické interakcie, uzly a kontradikcie v časopriestorovej sieti**“.

---

Recenzovali: doc. RNDr. Antonín Vaishar, CSc.  
Mgr. Richard Pouš, PhD.

doc. RNDr. Ján Buček, CSc., prof. RNDr. Pavol Korec, CSc. – editori  
*Moderná humánna geografia mesta Bratislava: priestorové štruktúry, siete a procesy.*  
Bratislava: Univerzita Komenského, Prírodovedecká fakulta, Katedra humánnej geografie a demografie

Bratislava 2013: Univerzita Komenského  
Prírodovedecká fakulta, Katedra humánnej geografie a demografie  
web: [www.humannageografia.sk](http://www.humannageografia.sk)  
e-mail: [khg@fns.uniba.sk](mailto:khg@fns.uniba.sk)

Copyright © editori a autori

Obsah tejto monografie je chránený autorským zákonom.  
Editori a autori doporučujú citovanie tejto monografie podľa autorov a názvov jednotlivých kapitol.

Grafická úprava: Branislav Šprocha a Miroslava Šprochová  
Návrh obálky: Vladimír Bačík  
Foto na obálke: AV studio, s.r.o.  
Náklad: 150 kusov  
Rozsah publikácie: 345 strán / 27,95 AH  
Publikácia neprešla jazykovou úpravou.

Tlač: KO & KA spol. s r.o., Tlačiareň K-PRINT, Kadnárova 102, SK - 831 06 Bratislava

ISBN: 978-80-223-3516-4

## Obsah

<b>Predslov</b>	5
<b>1. Poloha mesta Bratislava</b> <i>Pavol Korec</i>	7
<b>2. Pozícia Bratislavy a jej regiónu v regionálnej štruktúre Slovenska</b> <i>Pavol Korec</i>	27
<b>3. Demografický obraz Bratislavy</b> <i>Branislav Bleha, Juraj Majo, Branislav Šprocha</i>	55
<b>4. Bratislava - mesto narastajúcich sociálnych nerovností</b> <i>Alena Rochovská, Miriam Miláčková, Lukáš Námešný</i>	89
<b>5. Ekonomická báza Bratislavy, jej vývoj a perspektívy</b> <i>Pavol Korec</i>	119
<b>6. Inovátori vo výskume a vývoji technológií v Bratislave</b> <i>Slavomír Ondoš, Eva Polonyová, Filip Lehocký</i>	147
<b>7. Bratislava - najvýznamnejšie centrum mestského turizmu na Slovensku</b> <i>Ingrid Bučeková</i>	171
<b>8. Poloha uzla Bratislava v dopravných siet'ach</b> <i>Marcel Horňák, Vladimír Bačík</i>	195
<b>9. Funkčná adaptácia pôdorysu Bratislavy</b> <i>Slavomír Ondoš</i>	229
<b>10. Politický život Bratislavy z perspektívy jej volebného správania</b> <i>Martin Plešivčák</i>	257
<b>11. Priestorová organizácia miestnej samosprávy Bratislavy v teoretickom a medzinárodnom kontexte</b> <i>Ján Buček</i>	313
<b>O autoroch</b>	343

Pavol Korec

## 1. Poloha mesta Bratislava

### 1.1 Úvod

Bratislava predstavuje osobitnú urbánnu štruktúru, s jedinečnou fyzicko-geografickou, morfológicko-urbanistickou, hospodárskou a sociálno-demografickou štruktúrou. Predmetné územie je vymedzené na základe administratívnych hraníc. Zahŕňa územno-správnu jednotku Bratislava, v rámci ktorej sa nachádza 17 mestských častí so štatútom obce a 5 okresov (Bratislava I, Bratislava II, Bratislava III, Bratislava IV a Bratislava V, podľa zákonov týkajúcich sa nového územno-správneho členenia Slovenska č. 221/96 a 222/96, a nariadenia vlády SR č. 258/1996 Z.z.). Podľa zákon č. 221/1996 mesto Bratislava spolu so susednými okresmi Malacky, Pezinok a Senec tvorí Bratislavský kraj (v tejto súvislosti bola aj sídlom krajského úradu štátnej správy od r. 1997) a neskôr od roku 2001 v podľa zákona č. 302/2001 Bratislavský samosprávny kraj so sídlom v Bratislave. Okresy v rámci reformných procesov stratili svoje kompetencie a od r. 2004 bol zriadený obvodný úrad v Bratislave s kompetenciami miestnej štátnej správy pre okresy Bratislava I až Bratislava V. Neskôr v r. 2007 bol zrušený aj krajský úrad (zákonom č. 254/2007). V rámci štrukturálnej reformy verejnej správy v r. 2013 bol v Bratislave na báze jedného obvodného úradu zriadený jeden okresný úrad integrujúci aj špecializovanú štátnu správu. Existujúcich päť okresov slúži viac menej ako štatistické jednotky na úrovni miestnych administratívnych jednotiek LAU 1 (niekedy aj NUTS IV ) a územie kraja ako štatistická jednotka, jednak na úrovni NUTS III, jednak na úrovni NUTS II. Na území Bratislavy tak vznikla zo štatistického hľadiska veľmi zaujímavá situácia (napr. Vyhláška ŠÚ SR č. 438/2004 Zb.). Samotné mesto Bratislava nepredstavuje žiadnu štatistickú jednotku v postupnosti nomenklatúry štatistických jednotiek NUTS I, NUTS II, NUTS III, LAU 1 (NUTS IV) a LAU 2 (NUTS V). Jeho 17 mestských častí predstavuje štatistické jednotky LAU 2 (NUTS V), 5 okresov Bratislavy sú štatistické jednotky LAU 1 (NUTS IV) a mesto Bratislava spolu s okresmi Malacky, Pezinok a Senec je zároveň štatistickou jednotkou NUTS III, ako aj štatistickou jednotkou NUTS II. Takýto stav spôsobuje pri hodnotení úrovne sociálno-ekonomického rozvoja Slovenska podľa jednotlivých regiónov (jednotlivých úrovní NUTS a LAU) celý rad paradoxov a nesprávnych interpretácií, na ktoré neskôr poukážeme.

Rozloha Bratislavy je 367,6 km<sup>2</sup> a k 31.12.2012 mala 415 589 obyvateľov, čo znamenalo priemernú hustotu 1131 obyv./km<sup>2</sup> (napr. k 31.12.2007 to bolo 426 091 obyvateľov, s hustotou 1159 obyv./km<sup>2</sup>). Vzhľadom na veľmi diferencované územie mesta sa hustota zaľudnenia jeho jednotlivých oblastí výrazne líši. V tabuľke 1.1 sú uvedené hodnoty rozlohy, počtu obyvateľov a hustoty zaľudnenia podľa okresov a mestských častí. Najvyššiu hustotu zaľudnenia má mestská časť Staré Mesto (4053 obyv./km<sup>2</sup> – 2012, 4302 obyv./km<sup>2</sup> - 2007), z ostatných mestských častí Bratislave sa jej približujú

mestské časti Dúbravka (3790 – v r. 2012), Petržalka (3677 - 2012) a Karlova Ves (3021 - 2012). Naopak najnižšiu hustotu zaľudnenia majú bývalé samostatné vidiecke obce, ktorých sa v období socializmu nedotkla rozsiahla komplexná bytová výstavba (Devín, Záhorská Bystrica, Čunovo, Jarovce a Rusovce). Vo všetkých týchto mestských častiach bola hodnota hustoty zaľudnenia v r. 2007 menšia ako 100 obyv./km<sup>2</sup>, avšak v r. 2012 vďaka novej výstavbe a imigrácii do týchto mestských častí postupne rastie, pričom v Záhorskej Bystrici a Rusovciach už presiahla túto úroveň. Len v týchto piatich mestských častiach a vo Vajnoroch, Vrakuni, Podunajských Biskupiciach a Lamači hustota obyvateľstva medzi rokmi 2007 a 2012 vzrástla.

**Tab.1.1: Základné geografické charakteristiky Bratislavy podľa okresov a mestských častí**

Okres	Mestská časť	Rozloha v km <sup>2</sup>	počet obyvateľov 1991*	počet obyvateľov 2001*	počet obyvateľov 31.12.2012	hustota obyv. na km <sup>2</sup> (2012)
Bratislava I	Staré Mesto	9,59	49 018	44 798	38867	4053
Bratislava I spolu		9,59	49 018	44 798	38867	
Bratislava II	Vrakuňa	10,3	18 201	18 386	19489	1892
Bratislava II	Ružinov	39,7	73 131	70 004	69664	1754
Bratislava II	Podunajské Biskupice	42,49	21 087	19 749	21005	494
Bratislava II spolu		92,49	112 419	108 139	110158	
Bratislava III	Vajnory	13,53	3 384	3 828	5268	389
Bratislava III	Rača	23,66	20 784	20 172	20068	848
Bratislava III	Nové Mesto	37,48	40 317	37 418	36718	980
Bratislava III spolu		74,67	64 485	61 418	62054	
Bratislava IV	Záhorská Bystrica	32,3	1 731	2 086	3805	118
Bratislava IV	Lamač	6,54	7 004	6 544	6803	1040
Bratislava IV	Devín	13,96	771	884	1147	82
Bratislava IV	Karlova Ves	10,95	22 154	32 843	33082	3021
Bratislava IV	Dúbravka	8,65	37 442	35 199	32780	3790
Bratislava IV	Devínska Nová Ves	24,22	15 223	15 502	15769	651
Bratislava IV spolu		96,62	84 325	93 058	93386	
Bratislava V	Rusovce	25,56	1 759	1 922	3027	118
Bratislava V	Petržalka	28,68	128 251	117 227	105468	3677
Bratislava V	Čunovo	18,62	816	911	1063	57
Bratislava V	Jarovce	21,34	1 124	1 199	1566	73
Bratislava V spolu		94,20	131 950	121 259	111124	

Zdroj: Štatistická ročenka hlavného mesta SR Bratislavy 2012, ŠÚ SR 1992, 2003, 2013

Hodnotenie polohy mesta patrí medzi dôležité charakteristiky študovaného územia. Polohy priznávajú dôležitú úlohu pri vzniku sídla, jeho rozvoji v jednotlivých historických obdobiach a súčasných rozvojových možnostiach všetci autori, ktorí sa zaoberajú mestami. Prác, ktoré sa venujú špeciálne problému geografickej polohy sídla, nie je veľa. Na druhej strane, takmer každá práca venovaná geografii sídla explicitne poukazuje na význam polohy pri jeho vzniku a rozvoji, prípadne na jej vplyv na priestorovú štruktúru

mesta (Radváni 1983, Lukniš 1977 a 1985, Bašovský 1991 a iní). Pozoruhodná v kontexte hodnotenia polohy Bratislavy je práca Drdoš a kol. (1983). V rozsiahlej štúdií, v ktorej sa hodnotí krajinný potenciál regiónu Bratislavy, samostatná kapitola venovaná hodnoteniu polohy mesta síce chýba, ale na jej význam sa poukazuje na viacerých miestach práce. V práci sa postupne analyzuje vplyv polohy na urbanizačný potenciál, význam polohy sídla na juhovýchodných svahoch Malých Karpát pre pestovanie viniča, explicitne sa uvádzajú ako hlavné lokalizačné činitele rozvoja priemyslu v Bratislave výhodná dopravná poloha na Dunaji, výhodná poloha voči trhu a dobrá poloha k surovinovým zdrojom (s. 222). Neskôr autori poukazujú na význam vplyvu excentrickej polohy mesta vo vzťahu k ostatnému územiu Slovenska a na vplyv špecifík geografickej mikropohly na rozvoj dopravy a urbánnej štruktúry Bratislavy ako takej.

Význam polohy mesta sa mení v období radikálnych politicko-spoločenských zmien prebiehajúcich v štáte, prípadne v širšom priestore štátu. Pre Bratislavu znamenala zmena v roku 1989 výrazný vzostup významu polohy v súvislosti s jej rozvojovým potenciálom. V krátkom čase po roku 1989 sa objavilo niekoľko štúdií, ktoré poukazovali na potrebu prehodnotenia rozvojového potenciálu miest na Slovensku v súvislosti so zmenou ich geografickej polohy. Poukazovali okrem iného na skutočnosť, že práve v prípade Bratislavy znamenala nová geografická poloha mesta mimoriadne zvýšenie jeho rozvojového potenciálu. Paulov (1992) bol jedným z prvých autorov, ktorý poukázal na to, že po novembri 1989 sa Bratislava dostáva do stredu Európy aj z ekonomicko-geografického pohľadu. V centre Európy ležala Bratislava aj predtým, ale len pri hodnotení jej matematicko-geografického, prípadne fyzicko-geografického aspektu polohy. Skutočnosť, že sa Bratislava dostáva do stredu Európy aj z ekonomicko-geografického pohľadu, bude mať podľa autora ďalekosiahle dôsledky na vývoj nielen ekonomiky mesta, ale prakticky na vývoj všetkých jeho základných fenoménov (morfolologickej štruktúry, funkčno-priestorovej štruktúry, sociálno-demografickej štruktúry, dopravného systému, environmentálnej situácie, územno-správnej organizácie a iných). Musil (1992), ktorý sa vo svojej práci zaoberá všeobecne transformáciou urbánnych systémov v postkomunistických spoločnostiach strednej Európy, na margo nastávajúceho vplyvu polohy na vývoj miest hovorí: "Mestá ležiace v západných častiach krajín a na hlavných dopravných trasách vedúcich na západ porastú rýchlejšie než tie, ktoré ležia vo východných regiónoch." Je to zaujímavý, aj keď nie až tak neočakávaný postreh. Bratislava leží snáď v najzápadnejšom bode Slovenska vzhľadom ku krajinám bývalej západnej kapitalistickej Európy, pričom dopravné cesty prechádzajúce cez Bratislavu smerom na západ stoja v hierarchii dopravných ciest Slovenska ako funkčne, tak aj technickými parametrami na najvyššom stupni.

Novú makropolohu Bratislavy z iného zorného uhla hodnotili Dostál a Hampl (1992). Podľa nich geopolitické zmeny v roku 1989 prinesú sformovanie výraznej geoeconomickej zóny v strednej a východnej Európe, ktorá bude z geografického pohľadu určitou protiváhou alebo doplnkom už existujúcej geoeconomickej zóny v západnej Európe. Uvedení autori pripomínajú, že pri pohľade na Európu môžeme pozorovať podstatné rozdiely v intenzite economickej aktivity a následne urbanizácie jej

jednotlivých regiónov. V zhode s ďalšími bádateľmi za hlavnú geoeconomickú zónu v Európe považujú súvisle urbanizované územie ťahajúce sa na juhu od severného Talianska cez Švajčiarsko, veľký Rýnsky bazén a krajiny Beneluxu až k juhovýchodnému a strednému Anglicku. Táto geoeconomická zóna spája historicky rozdielne regióny a formovala sa zhruba od 17. storočia. Dnes predstavuje táto zóna ekonomické jadro európskeho kontinentu. Geopolitické zmeny v roku 1989 (a neskôr rozširovanie Európskej únie o východoeurópske štáty; pozn. autora) vytvorili predpoklady pre širšiu medzištátnu ekonomickú kooperáciu s očakávaným formovaním novej výraznej geoeconomickkej zóny aj v strednej a východnej Európe. V smere autormi predpokladanej novej geoeconomickkej zóny, „Kodaň - Hamburg - Berlín - Lipsko - Drážďany - Praha - Brno - Viedeň - Bratislava - Budapešť“, sa dá očakávať nielen intenzívnejší rozvoj ekonomiky, ale aj dynamickejšie urbanizačné procesy, ako v regiónoch, ktoré sa nachádzajú mimo nej.

Na možné „vtiahnutie“ regiónu Bratislavy do východoeurópskej geoeconomickkej zóny pozitívne vplýva viac faktorov. Po prvé, Bratislava sa od 1. 1. 1993 stala hlavným mestom samostatného štátu. Hlavné mestá majú vzhľadom na svoje funkcie podstatne väčší integračný potenciál ako ostatné mestá aj v ekonomickej sfére. Po druhé, región Bratislavy má v naznačenom smere formovania východnej geoeconomickkej zóny dobre vybudovanú veľkú dopravnú infraštruktúru (dvojkoľajová elektrifikovaná železnica, diaľnica, prístav a splavná rieka, letisko). Tretím pozitívnym faktom je vzájomná historická prepojenosť Bratislavy s Viedňou a Budapešťou. Regióny Bratislavy, Viedeň a Budapešť by mali predstavovať zreteľný juhovýchodný okraj východoeurópskej geoeconomickkej zóny. Vznik a formovanie východoeurópskej geoeconomickkej zóny je stále skôr teoretickou otázkou. Je však dobré poznať tento možný vývoj a rešpektovať ho, pretože regióny obsiahnuté vo východnej zóne majú v historickom kontexte charakter určitého „jadrového“ priestoru širšieho východoeurópskeho regiónu. Východoeurópska geoeconomická zóna by mala okrem polarizačných efektov smerujúcich do jej zázemia, plniť aj funkciu „protiváhy“ k západoeurópskej geoeconomickkej zóne v kontexte rovnomerného a stabilného rozvoja Európskej únie a európskeho kontinentu ako takého. Hoci formovanie takejto geoeconomickkej zóny je dlhodobý, minimálne niekoľko desaťročí trvajúci proces, akcelerácia ekonomického a urbánneho rozvoja tu môže byť, a ako pozorujeme už aj je, veľmi náhla.

Pri hodnotení geografickej polohy sídla sa z hľadiska kvality javov, ku ktorým sídlo priradíme zvyknú rozoznávať tri druhy polohy: matematicko-geografická poloha, fyzicko-geografická poloha a sociálnoekonomicko-geografická, resp. humánno-geografická poloha. Práve posledne menovaná zložka polohy nás oprávňuje povedať, že geografická poloha sídla je dynamická kategória.



## 1.2 Matematicko-geografická poloha

Matematicko-geografickú polohu Bratislavy môžeme popísať súradnicami  $48^{\circ} 09'$  severnej geografickej šírky (SŠ) a  $17^{\circ} 07'$  východnej geografickej dĺžky (VD). Uvedené súradnice sa vzťahujú k budove Magistrátu na Primaciálnom námestí. Najsevernejší bod má súradnice  $48^{\circ}16'$  SŠ a  $16^{\circ}58'$  VD (Devínska Nová Ves - Devínske jazero, rameno Moravy), najjužnejší bod  $48^{\circ}01'$  SŠ a  $17^{\circ}14'$  VD (Čunovo - štátna hranica), najvýchodnejší bod  $48^{\circ}07'$  SŠ a  $17^{\circ}17'$  VD (Podunajské Biskupice - v poli) a najzápadnejší bod  $48^{\circ}14'$  SŠ a  $16^{\circ}57'$  VD (Devínska Nová Ves - prechod cez Moravu). Táto kategória polohy mesta sa nemení, je stabilná. Zhodnotenie tohto druhu polohy Bratislavy je pomerne stručné. Bratislava leží na severnej pologuli, v miernych zemepisných šírkach, približne v strede medzi obratníkom Raka a severným polárnym kruhom. V miernom pásme severnej pologule je najväčšia koncentrácia obyvateľstva i hospodárskych aktivít sveta. V krajinách ležiacich v týchto zemepisných šírkach, predovšetkým na severnej pologuli, pozorujeme aj najvyššiu hospodársku vyspelosť a životnú úroveň obyvateľstva, meraných ukazovateľom hrubého domáceho produktu v parite kúpnej sily na 1 obyvateľa. Tieto zemepisné šírky zrejme poskytujú veľmi dobré podmienky pre rozvoj jednotlivých ľudských činností.

Pokiaľ sa pokúšame zamyslieť nad príčinami tohto javu, možno vychádzať, ako upozorňuje Novotný (2011), z rozlíšenia primárnych a sekundárnych príčin. Pri vysvetľovaní nerovnomerného socioekonomického rozvoja sa najčastejšie spomína jeho podmienenosť úrovňou vzdelania, mierou investícií alebo úspor, kvalitou infraštruktúry a technológií a pod. Súhlasíme s autormi, ktorí hovoria, že tieto faktory sú síce veľmi dôležité, z hľadiska vysvetlenia regionálnych rozdielov v globálnej mierke ich však treba považovať za zástupné (De Soto 2007, Hampl 2009, Novotný 2011 a iní). Viacero autorov zdôrazňuje fundamentálnu úlohu špecifických inštitúcií, v zmysle formálnych i neformálnych rámcov regulujúcich chod spoločností a obmedzujúcich ľudské jednanie. Zdôrazňovaný býva právny rámec, inštitúcie zabezpečujúce ochranu a vymožiteľnosť vlastníckych práv, rovnosť politických a ekonomických príležitostí, obmedzujúca moc elít a zabezpečenie základnej sociálnej solidarity a pod. Dôležité vysvetlenia regionálnych rozdielov v globálnej mierke sú hľadané aj v mechanizmoch spojených s politikou a ekonomikou. Tieto názory sú podľa Novotného (2011) dvojakého typu. Na jednej strane sa poukazuje na možnosti zásadného ovplyvnenia vlastného smerovania spoločnosti v krajine zvolenou a realizovanou politickou doktrínou a ekonomickou stratégiou. Rozdiely v úspešnosti jednotlivých krajín a ich regiónov a miest sú potom spájané s rozdielmi v kvalite vládnutia. Na druhej strane sa často zdôrazňuje význam vonkajších politických a ekonomických faktorov a systémových, štrukturálnych aspektov (charakter medzinárodnej politiky, vzťahy a pozícia v rámci medzinárodnej deľby práce, globálna finančná „architektúra“, nastavenie pravidiel medzinárodného obchodu a ďalšie). Rešpektujúc súčasný stav globalizácie svetovej spoločnosti Soros (2002) zdôrazňuje, že príčinou všetkého zla a nešťastí v súčasnom svete, vrátane nízkej životnej úrovne obyvateľov jednotlivých štátov, resp. regiónov, sú zlé vlády a zlá geografická poloha. Zlé

vlády sú obsiahnuté v prvej skupine z uvedených názorov, zlá geografická poloha reflektuje význam druhej skupiny názorov, v ktorej je zrejмый význam globalizácie svetovej spoločnosti.

Je zrejмый, že ani vyššie uvedené odkazy na význam inštitúcií, politicko-ekonomické faktory a procesy globalizácie pre vysvetlenie nerovnomerného spoločenského rozvoja nemusíme považovať za skôr spomínané primárne dôvody v pravom slova zmysle (Novotný 2011). Odpoveď na otázku, ktoré sú to teda tie primárne dôvody podmieňujúce v historickom kontexte existujúce regionálne rozdiely, resp. rôznu spoločenskú rozvinutosť jednotlivých štátov a regiónov, nie je jednoduchá. Preto neprekvapuje, že existuje viac názorov na vysvetlenie rozdielov v globálnej a národnej mierke. Dva najsilnejšie a do určitej miery súperiace prúdy názorov inklinujú buď k rozhodujúcemu významu široko chápaných kultúrnych predispozícií štátu, prípadne regiónu (kultúrny determinizmus), alebo k rozhodujúcemu vplyvu prírodných podmienok (environmentálny determinizmus). Efektom vplyvu prírodných podmienok sa budeme venovať v nasledujúcej časti práce. Tu poznamenávame, že kultúru je potrebné v zhode s viacerými autormi (Lorimer 2005, Zarycki 2010, Novotný 2011, Korec a kol. 2011, Štefančík 2012 a iní) chápať ako určitú „hlbokú inštitúciu“, t.j. súbor duchovných a svetských hodnôt, tradícií a zvykov, ale aj, čo treba zdôrazniť, systém hierarchie hodnôt, postojov k jednotlivým otázkam spoločenského rozvoja a vzorcov chovania. Zdôrazniť treba skutočnosť, na ktorú upozorňuje Novotný (2011), že „široko chápaná kultúra regiónu“ je mnohovrstevná. Zatiaľ čo vrchná časť sa prispôsobuje vonkajšiemu prostrediu, hlbšie kultúrne „vlastnosti“ pod povrchom vykazujú pozoruhodnú zotrvačnosť.

### **1.3 Fyzicko-geografická poloha**

Environmentálny determinizmus, teda presvedčenie, že primárne dôvody pri vysvetľovaní regionálnych nerovností treba hľadať vo variabilite prírodných podmienok bol jednoznačne odmietnutý už v prvej polovici minulého storočia. V kontraste s touto skutočnosťou je zistenie, že ešte aj dnes sa teší pomerne veľkej popularite rad prác vysvetľujúcich rozvinutosť, prípadne zaostalosť jednotlivých regiónov sveta, polohou a prírodnými podmienkami (napr. práce Diamonda 2000 a Landesa 2006). Tento fakt sa dá vysvetliť predovšetkým dvomi konštatovaniami. Po prvé, vo viacerých regiónoch sveta je aj dnes vplyv prírodných podmienok na spoločenský rozvoj veľký. Po druhé, v historickom kontexte sa vplyv prírodných podmienok a polohy uplatňoval s rôznou intenzitou. Kým v minulosti, časovo možno spresniť, pred priemyselnou revolúciou bol vplyv prírodných podmienok a polohy výrazný, dnes vplyv týchto faktorov významne klesol, pričom aj dnes ich vplyv nemožno považovať za bezvýznamný. Takisto treba zdôrazniť, že veľa existujúcich regionálnych štruktúr, vrátane miest, sa sformovalo v čase výrazného vplyvu prírodných podmienok a polohy na aktivitu človeka. Pozoruhodné je zistenie, že tieto štruktúry prosperujú aj dnes za nemalej podpory práve prírod-

ných podmienok a polohy. V tomto kontexte je možné vnímať aj pozitívny vplyv prírodných podmienok a fyzicko-geografickej polohy na vznik, vývoj a súčasný stav urbannej štruktúry Bratislavy.

Napriek konštatovaniu Verešika (1974), že „makropoloha Bratislavy v dunajskom priestore je jasná a mimoriadne výhodná“, poukážeme na niektoré jej črty podrobnejšie. Fyzicko-geografickú polohu mesta Bratislavy a miest všeobecne je vhodné hodnotiť v dvoch rovinách, a to v rovine makropolohy a mikropolohy. Túto metodickú poznámku uplatníme vzhľadom na gnozeologický aspekt hodnotenému javu aj v tejto práci.

### **1.3.1 Makropoloha**

Slovensko je vnútrozemská krajina, vzdialenosť Bratislavy od okrajových morí Atlantického oceánu je veľká. Pobrežie ako čiara, ktorá mala predovšetkým v minulosti výraznú prítlačivú silu pre lokáciu a rozvoj sídiel i ostatných ľudských aktivít, je teda od Bratislavy pomerne ďaleko (všetkými smermi viac ako 200 km; územie do vzdialenosti 200 km považujú totiž viacerí autori za výrazný koncentračný priestor, v súčasnosti žije v tomto páse viac ako 50% obyvateľstva sveta). Navyše prístup k najbližšiemu Jadranskému moru je sťažený horským masívom Álp.

Pri vzniku prvých sídiel na území dnešnej Bratislavy, ich vývoja v stredoveku, ako aj pri hodnotení vývoja v období po nástupe priemyslu a začiatkoch rozvoja železničnej dopravy sa významná úloha prisudzuje polohe na styku štyroch veľkých prírodných celkov. V širšom priestore Bratislavy sa stretávajú Alpy, Karpaty, Viedenská kotlina a Panónska panva (obr. 1.1). Horské pásma Álp a Karpát sú dve najvýraznejšie bariéry sťažujúce kontakty medzi jednotlivými regiónmi v Európe, predovšetkým v jej stredovýchodnej časti. Znížené miesta na kontakte, cez ktoré sa dali prekonávať tieto bariéry, mali prirodzené predpoklady pre vznik a rozvoj sídiel. V súčasných územno-správnych hraniciach Bratislavy vznikli prvé sídla v neolite, a to v priestore Devínskej brány a hradného kopca, kde v neskoršom období, v stredoveku, vlastne dochádza k rozvoju samotného mesta. Rozhodujúci význam pre vznik sídiel na tomto území možno pripísať rieke Dunaj, ktorá sa tu prerezala cez znížené výbežky, nachádzajúce sa na styku Karpát a Álp. Tento fakt spôsobil, že do tohto priestoru boli nasmerované dopravné cesty z dobre prechodných nížinatých a rovinných území na severozápade a juhovýchode. Už zo stredoveku je známa Jantárová cesta, ktorá spájala severnú a južnú Európu. Prepravoval sa po nej tovar od Baltiku k Alpám a Jadranskému moru. Druhá významná cesta, Dunajská, križovala predošlú práve v priestore dnešnej Bratislavy. Viedla popri Dunaji, spájala západnú a strednú Európu s Balkánom a celou juhovýchodnou Európou. V stredoveku bol obchod na tejto križovatke obchodných ciest jedným z troch základných zdrojov rozvoja mesta, popri vinohradníctve a remeslách.

**Obr. 1.1: Fyzicko-geografická makropoloha Bratislavy**

Zdroj: Google Maps

V historickom vývoji kontinentu bariérový efekt Álp a Karpát klesal. Pozitívny vplyv polohy Bratislavy na dobre prechodnom a dopravne zabezpečenom mieste medzi bariérami pohorí však naďalej trvá. Dnes môžeme za dôsledok tohto aspektu geografickej polohy jednoznačne považovať napr. objemnú tranzitnú dopravu prechádzajúcu cez mesto. Vo vzťahu k urbánnej štruktúre má táto črta polohy pozitívne aj negatívne stránky. Pozitívom sú, okrem iného, efekty prítomnosti veľkého počtu ľudí na území mesta (rozvoj celého radu služieb). Negatívami sú pochopiteľne najmä dve implikácie. Cez územie Bratislavy, v tesnej blízkosti veľkých obytných komplexov, sú vedené nadregionálne, tranzitné i medzinárodné dopravné cesty (železnica i cestné komunikácie), ktoré svojimi priamymi i nepriamymi vplyvmi poškodzujú životné prostredie mesta. Druhou negatívnou implikáciou je skutočnosť, že na tých istých cestných komunikáciách mesta sa realizujú tranzitné, nadregionálne i vnútromestské prepravy, čo je príčinou častých kongescií v meste, ako v denných, tak aj v týždňových periódach.

Rieku Dunaj je potrebné takisto hodnotiť ako významnú prírodnú podmienku, ktorá dlhodobo vplýva na rozvoj mesta. Kým v dávnej minulosti sa uplatňoval najmä brodový úsek Dunaja v priestore dnešnej Bratislavy, neskôr, najmä po nástupe priemyslu sa prejavil v rovine makropolohy význam rieky ako dopravnej cesty v spojení s podunajskými štátmi a, samozrejme, po vyústení do Čierneho mora aj s ostatným svetom lacnou lod-

nou dopravou. Dôsledky tohto faktu sme mohli ľahko pozorovať vo vývoji priestorovej štruktúry mesta. V blízkosti starého prístavu sa nachádzala výrazná priemyselno-skladová zóna, ktorá vznikla na konci 19. storočia a v prvej polovici 20. storočia, v čase veľmi tesných väzieb „dopravná cesta - lokácia priemyselného závodu“. Podobne rozsiahle priemyselné areály vo východnej a severovýchodnej časti mesta sa rozvinuli na báze železnice vychádzajúcej z prístavu na sever a severovýchod. Nakoniec aj lokalizáciu a rozvoj niektorých odvetví priemyslu (chemický, textilný i iné) možno pripísať na „konto“ významu dopravnej cesty „Dunaj“.

S niektorými realizovanými a uvažovanými zmenami v sieti vodných dopravných ciest Európy (napr. kanál spájajúci rieky Dunaj, Mohan a Rýn, vodné dielo Gabčíkovo a iné) sa už dlhšie prehodnocuje význam bratislavského prístavu. Vybudovaním nového prístavu sa podstatne zvýšila prekládková kapacita prístavu, z 3,5 milióna ton ročne na približne 8 mil. ton ročne. V blízkej alebo vzdialenejšej perspektíve sa s Bratislavou stále uvažuje ako so zaujímavým prístavom pre lode zo západnej Európy. Tvorcovia mapy vodných ciest Európy z nemeckého Duisburgu, zhruba pred dvadsiatimi rokmi, ako posledný bod základnej siete na východe zaznamenali práve Bratislavu. V tom istom čase, už v roku 1992, sa prvýkrát začalo diskutovať o vybudovaní širokorozchodnej železnice z Ukrajiny do bratislavského prístavu. V nadväznosti na to sa objavil celý rad otázok. Bratislava ako veľký európsky dopravný uzol? Bratislava ako významné prekladisko tovarov? Bratislava ako miesto prekládky tovaru pre trh medzi západnou Európou a bývalými krajinami ZSSR? Bratislava – Rotterdam východnej Európy? Tieto otázky a ďalšie im podobné sú aj dnes aktuálne, na čo je potrebné myslieť v kontexte ďalšieho vývoja priestorovej štruktúry mesta a jej funkcií. Napriek stále pretrvávajúcej svetovej hospodárskej kríze, existuje rad impulzov, ktoré myšlienky na rozvoj vodnej dopravy po Dunaji stále nechávajú živé. Tu treba spomenúť najmä rozširovanie Európskej únie smerom na východ (s výnimkou Srbska sú už všetky krajiny, ktorými preteká Dunaj členmi EÚ), zvyšujúce sa negatívne vplyvy diaľkovej cestnej dopravy na životné prostredie, rozširovanie obchodných kontaktov EÚ s Ruskom a Ukrajinou a iné.

### **1.3.2 Mikropoloha**

Bratislava leží na styku Podunajskej nížiny, Malých Karpát a Záhorskej nížiny, z čoho vyplývajú pomerne značné výškové rozdiely medzi jej jednotlivými časťami. Nadmorská výška v katastrach mestských častí sa pohybuje medzi 126 m (Petržalka) a 514 m (Devínska Kobyla). Stred mesta (Hodžovo námestie) má nadmorskú výšku 164 m. Pri retrospektívnom pohľade na vývoj Bratislavy pozorujeme stály vplyv troch momentov mikropolohy: poloha na juhovýchodných svahoch Malých Karpát, zasahovanie a susedstvo rovinatej Podunajskej nížiny na východe a prítomnosť európskeho veľtoku rieky Dunaj. V posledných rokoch, po pričlenení prímestských vidieckych obcí Devínskej Novej Vsi a Záhorskej Bystrice v roku 1972 k Bratislave, sa začala uplatňovať aj prítomnosť rovinatej Záhorskej nížiny na severozápade mesta.

Malé Karpaty a ich priechodnosť Lamačskou a Devínskou bránou zohrali pri vzniku sídiel v priestore dnešnej Bratislavy, ako aj v počiatkoch ich vývoja rozhodne pozitívnu úlohu (brodová a obranná poloha). Hlavný hrebeň Malých Karpát, ťahajúci sa v smere juhozápad-severovýchod, má nadmorskú výšku 400-500 m (250-300 m vyššiu ako stred mesta). V stredoveku, keď bolo pestovanie vinnej révy a výroba vína jednou z troch základných rozvojových aktivít Bratislavy, je ich prítomnosť a zasahovanie do katastra mesta hodnotená takisto pozitívne. Avšak v poslednej rozvojovej etape mesta, v súvislosti s prudkým rastom počtu obyvateľov, vystupujú Malé Karpaty ako výrazná bariéra jeho priestorového rozvoja. Výrazne komplikujú rozvoj funkčnej priestorovej štruktúry Bratislavy, sťažujú rozvoj základnej cestnej siete mesta a znemožňujú jednoduché aditívne rozširovanie mesta v priestore. Pri Malých Karpatoch však treba upozorniť aj na dve pozitívne črty ich prítomnosti v meste. Pohorie poskytuje veľmi dobré možnosti pre krátkodobú dennú a víkendovú rekreáciu obyvateľov mesta a kladné je tiež jeho pôsobenie na čistotu ovzdušia v sídle. Rozšírené údolia Malých Karpát a ich prilahlé rovinatejšie časti boli v období socializmu, ale aj neskôr využité pre rozvoj rozsiahlej komplexnej bytovej výstavby (sídlišká Karlova Ves, Dúbravka, Lamač a Dlhé diely).

Bratislava sa do roku 1970 rozvíjala severovýchodným smerom „do rovinatej Podunajskej nížiny“, čo bolo vzhľadom na stavebné náklady a rozvoj dopravy pochopiteľné. Vzhľadom na zlý odhad rozvojových možností mesta vytvoril človek na severovýchodnom okraji mestá „umelú“ bariéru (Slovnaft, letisko, nákladná železničná stanica, prírodná rezervácia Jurský Šúr) a znemožnil sa tak rozvoj mesta v tomto smere. Na rovinatej Podunajskej nížine boli po vojne vybudované rozsiahle obytné komplexy (Ružinov, Podunajské Biskupice, Vrakuňa) a pod Malými Karpatmi rozsiahle sídlisko v Rači. Podunajská nížina vystupovala počas celého obdobia vývoja sídla ako zdroj potravín, dnes sú vzájomné vzťahy mesta s Podunajskou nížinou zložitejšie. V čase rozvoja priemyslu sa napr. Podunajská nížina stala významným zdrojom surovín pre niektoré odvetvia (potravinársky priemysel, priemysel stavebných hmôt), pre niektoré zase dôležitým odbytišťom výroby (chemický priemysel, potravinársky priemysel a iné). Tento aspekt mikropoložky je dôležitý samozrejme aj dnes. Namiesto poľnohospodársko-potravinárskych vzťahov však začínajú jasne dominovať vzťahy na báze „malobchodu v meste – sklady na nížine“ a najmä vzťahy na báze dochádzky za prácou, škôl a službami zo suburbánnych priestorov na rovinatej Podunajskej nížine do Bratislavy.

Rieka Dunaj vystupovala počas celého historického vývoja Bratislavy ako dôležitý element jej mikropoložky. Najskôr sa prejavovali efekty obrany, ničivého prírodného živla, zdroja vody, potravín a miesta oddychu, neskoršie od nástupu modernej dopravy a priemyslu efekty dopravnej tepny a zdroja priemyselnej vody a následne v čase modernej urbanizácie efekt bariéry. Pochopiteľne Dunaj počas celého obdobia vystupuje ako významný krajnotvorný prvok urbánnej štruktúry Bratislavy s pozitívnymi efektmi v kontexte s environmentálnou situáciou mesta.

Do roku 1946 Bratislava ležala a rozvíjala sa len na ľavom brehu Dunaja. Až do konca 70-tych rokov minulého storočia však Dunaj ako vážna prekážka „života“ v meste nevystupoval. Dobudovaním veľkého sídelného komplexu Petržalky na pravom brehu

v 80-tych rokoch sa Dunaj touto prekážkou stal. Petržalku, pôvodne výrazne monofunkčný sídelný útvar, spája s ostatnou Bratislavou len päť úzkych „hrdiel“, mostov (počas dlhodobej odstávky Starého mosta sú tieto „hrdlá“ len štyri). Petržalka okrem toho leží v tranzitnej polohe medzi ostatnou Bratislavou a celým Slovenskom na jednej strane a Rakúskom, v určitom zmysle celou západnou Európou na strane druhej. Po vzniku samostatnej Slovenskej republiky sa význam tohto faktu ešte zvýraznil.

Nedá sa nespomenúť, že Dunaj a zóny pozdĺž neho mali vždy silný potenciálny náboj stať sa výraznou oblasťou oddychu, rekreácie, prípadne služieb špeciálneho typu, podobne ako je tomu v iných mestách, cez ktoré pretekajú veľké rieky (Budapešť, Praha, Bazilej, Viedeň i iné). Z viacerých dôvodov tento kapitál nebol v Bratislave dlho využívaný. Až po roku 1989 začalo intenzívne využívanie nábrežných zón pozdĺž rieky, komplexy River Park a Eurovea sú príkladom aktívnejšieho vtiahnutia Dunaja do urbánnej štruktúry mesta. Otázkami vhodnosti, prípadne architektúry týchto objektov v kontexte krajínovotvorných alebo environmentálnych hodnôt Dunaja sa nebudeme na tomto mieste zaoberať.

Ako sme už uvádzali vyššie, po roku 1972 vstúpil do vývoja urbánnej štruktúry Bratislavy z hľadiska fyzicko-geografickej polohy ďalší významný prvok, Záhorská nížina. Jej vplyv na rozvoj sídla sa v štúdiách dlho nespomínal. Až rozhodnutia o výstavbe veľkého sídliska v tesnej nadväznosti na pôvodne sídlo vidieckeho typu v Devínskej Novej Vsi a vybudovaní priemyselného závodu Bratislavské automobilové závody na severnom okraji Devínskej Novej Vsi ukázali potenciál tohto rovinatého priestoru pre rozvoj základných funkcií Bratislavy. Aj pre tento priestor priniesli spoločenské zmeny po roku 1989 významné rozvojové impulzy. Vo veľmi krátkom čase sa tento priestor vhodný pre rozvoj celého radu mestských funkcií začal dynamicky meniť. Vstup Volkswagenu do automobilových závodov a následné rozširovanie závodu, výstavba rozsiahlych obytných areálov vilového typu, rozvoj celého radu služieb a ďalšie aktivity, menia prilahlý priestor Záhorskej nížiny na organickú urbanizovanú súčasť Bratislavy. Dokončenie výstavby diaľnice v meste a spojenie vetiev D2 a D1 privodilo pochopiteľne zvýšený záujem o priestory na Záhorskej nížine. Pripravované, resp. diskutované projekty (technologický park, maloobchodné veľkoplošné komplexy, športové areály a ďalšie) budú mať za následok ďalšiu silnú urbanizáciu tohto priestoru. V súčasnosti sa už začala výstavba v lokalite Bory, kde sa v dvoch etapách vybudujú obchodno-zábavné centrum, administratívne priestory a obytné komplexy s kompletnou občianskou vybavenosťou. Doterajšia výstavba (najmä rozsiahleho sídliska, na plochu náročného priemyselného závodu BAZ-VW, obytného areálu Strmé víšky a aj ďalšie) dokumentuje, že pre mesto boli a stále sú zaujímavé predovšetkým rovinatý terén Záhorskej nížiny, jej priaznivá poloha vzhľadom na prevládajúce severozápadné prúdenie v tomto priestore a pochopiteľne aj fenomén významného tranzitného priestoru medzi Bratislavou a západným Slovenskom na jednej strane a Českou republikou na strane druhej.

Z hľadiska fyzicko-geografickej mikropolohy je dôležitá už spomínaná skutočnosť, že Bratislava má veľmi členitý povrch a rozkladá sa na troch geomorfologicky odlišných

celkoch. Východná časť mesta leží na Podunajskej nížine, jej celku Podunajská rovina a západná časť na Záhorskej nížine. Tieto dve nížinné časti mesta sú oddelené južnou časťou pohoria Malé Karpaty, ktoré sú na území mesta výrazne členité. Ich najnižšie časti Lamačská a Devínska brána sú dôležité nielen z dopravného hľadiska (cez ne, hlavne cez Lamačskú bránu, sú vedené kľúčové dopravné cesty), ale aj v súvislosti s výmenou vzdušných mäs medzi západnou a východnou časťou mesta. Možno konštatovať, že jednotlivé atribúty fyzicko-geografickej mikropohly Bratislavy sa v historickom vývoji mesta uplatňovali rôznym spôsobom. Vyvýšené časti Bratislavského predhoria boli významné v začiatkoch osídľovania Bratislavy, rovinaté územie v podhradí a na východe sa stalo kľúčovým priestorom pre rozvoj mesta v stredoveku a v období socialistickej industrializácie a urbanizácie, v údoliach Malých Karpát bola intenzívna stavebná aktivita v sedemdesiatych rokoch minulého storočia (sídlišká v Karlovej Vsi, Dúbravke a v Lamači), rovinatá Záhorská nížina na západe zohráva dôležitú úlohu v rozvoji mesta od 80-tych rokov minulého storočia a obdobie po roku 1989 znamená výraznú intenzifikáciu využívania územia jednotlivých prírodných celkov na území mesta.

## **1.4 Humánno-geografická poloha**

Ako v predchádzajúcej časti, aj tento druh geografickej polohy budeme hodnotiť v rovine makropohly a mikropohly.

### **1.4.1 Makropoloha**

Ak by sme ako kritérium postupnosti interpretovania jednotlivých aspektov makropohly zobrali ich významnosť vplyvu na vznik sídla, jeho historický vývoj a súčasný rozvoj Bratislavy, potom by sme mohli uviesť nasledovné poradie: poloha na mieste kontaktu dvoch veľkých kultúr, poloha medzi Viedňou a Budapešťou, bránová poloha medzi bývalým západným, kapitalistickým a východným, komunistickým svetom a excentrická poloha k ostatnému územiu Slovenska.

Po prvé, územie mesta sa stalo, aj v dôsledku spomínaných prírodných podmienok, stalo v historickom vývoji kontaktným priestorom styku, rozhraničenia západných (Germáni) a východných (Slovania) kultúr. V širšom priestore mesta v dôsledku toho v historickom vývoji často oscilovala kooperácia a konfrontácia rôznych „svetov“. Tento atribút polohy sa priamo alebo nepriamo prejavil prakticky vo všetkých stránkach vývoja urbánnej štruktúry Bratislavy. Už v 5. storočí nášho letopočtu bol širší priestor Bratislavy miestom, kde sa stretli a oddelili od seba, a žili viac alebo menej v konfrontácii, Germáni, Rimania, Slovania a Avari. Najlepším príkladom ostrej konfrontácie v tomto priestore je „železná opona“ z obdobia 1948 – 1989 oddeľujúca komunistický svet od



kapitalistického. Existencia Rakúsko-Uhorskej monarchie bola zväčša obdobím kooperácie. Veľmi dobrým príkladom kooperácie v širšom priestore Bratislavy, s priamym vplyvom na samotný rozvoj Bratislavy, je vývoj po roku 1989. Marginálna politicko-ekonomická poloha Bratislavy v období 40-tich rokov komunistického rozvoja sa výrazne premietla ako do vývoja jej ekonomickej bázy, tak aj do sociálno-demografickej a aj do rozvoja jej priestorovej štruktúry mesta.

Po druhé, po novembri 1989 sa začala výrazne meniť humánno-geografická makropoloha Bratislavy. Bratislava sa dostala do stredu Európy aj z politicko-geografického a ekonomicko-geografického hľadiska. Týmto získala efekt „bránovej polohy“ medzi západnou a východnou Európou, čo sa v prvej fáze veľmi pozitívne prejavilo v rozvoji jej ekonomickej bázy. Vďaka tomuto získala Bratislava rad výhod a preferencií v súvislosti s lokáciou inštitúcií peňažného, investičného, obchodno-službového, kultúrneho a iného charakteru, ktoré majú ambície pôsobiť v širšom európskom priestore. V priebehu uplynulých 20-tich rokov sa potvrdilo, že pozitívne efekty bránovej polohy pretrvávajú aj po prijatí Slovenskej republiky do Európskej únie. V súčasnosti pozorujeme nápor na mesto vo viacerých smeroch (informačné siete, doprava, rozvoj služieb, legislatíva a iné).

Je zrejmé, že efekt „bránovej“ polohy medzi bývalou západnou a bývalou východnou Európou nie je prisudzovaný len Bratislave. Z ostatných miest bývalej komunistickej Európy sa vďaka širšie chápanej geografickej polohe spomína najmä v súvislosti s Prahou. Musil a Illner (1994) explicitne rozoberajú význam „bránovej“ polohy Prahy v rozvoji vzťahov medzi západnou a východnou Európou. Fakt, že Praha sa stala najdôležitejšou bránou do východnej Európy odôvodňujú najmä históriou vývoja pozície Prahy v Európe a existujúcou dopravnou a informačnou infraštruktúrou medzi Prahou a ostatným územím Európy. Z tohto pohľadu Praha mala a stále má skutočne dobré predpoklady byť dôležitou bránou do východnej Európy. To však neznamená, že podobné úlohy nemôže plniť aj iné mesto. Je pochopiteľné, že po počiatkovej konjunktúre záujmu o východnú Európu sa začala vo zvýšenej miere uplatňovať konkurencia, v našom prípade konkurencia medzi Bratislavou a Prahou, prípadne ďalšími mestami (Budapešť, Varšava), ako bránami medzi východom a západom.

Po tretie, Bratislava v historickom vývoji, vrátane súčasného obdobia, významne ťažila z polohy v blízkosti dvoch dôležitých politicko-kultúrnych a hospodárskych centier Európy, Viedne a Budapešti. Stavebný a funkčný rozvoj mesta v období, keď bolo od roku 1536 po dobytí Budína tureckými vojskami hlavným mestom Uhorska, do roku 1830 korunovačným a do roku 1848 snemovným mestom Uhorska bol pozoruhodný. Dnes môžeme veľmi dobre sledovať pozitívne efekty prejavujúce sa vo vývoji Bratislavy v kontexte vývoja vzťahov medzi Bratislavou a Viedňou. Vzhľadom na fyzickú blízkosť Viedne (65 km) sa v poslednej vývojovej etape pochopiteľne viac prejavuje vplyv Viedne.

Zaujímavé výsledky v súvislosti s rozvojovým potenciálom regiónu Bratislavy priniesol napríklad už v roku 1993 výskumný „Institute Empirica“ sídliači v Bonne. Tento inštitút vyhodnotil možnosti rozvoja a perspektívy návratnosti investícií pre jednotlivé

regióny Európy. Vyhodnotil 473 regiónov Európy, pričom vzali do úvahy 7 nasledujúcich faktorov ako predpokladov rozvoja týchto regiónov: polohový potenciál regiónu, potenciál pracovných síl, náklady na produkciu výroby resp. podnikania, kvalita životného prostredia, vedeckovýskumná základňa, dopravná infraštruktúra a vybavenosť službami. Spomedzi 473 dopredu vybraných regiónov Európy bol vyhodnotený ako najperspektívnejší región Bratislavy pričom trojuholník medzi mestami Viedeň – Bratislava – Győr bol označený za „zlatý trojuholník Európy“ (Trend 1993). Viac ekonomických a sociálnych indikátorov ukazuje, že predpoklady pozitívneho vývoja regiónu sa naplnili (HDP na obyv., miera nezamestnanosti, priemerná mesačná mzda a iné).

Posledným, štvrtým atribútom humánno-geografickej makropohy, ktorý je potrebné spomenúť, je excentrická poloha Bratislavy k štátu, ktorého je hlavným mestom. Bratislava leží na juhozápadnom okraji Slovenska (obr. 1.2). Takáto excentrickosť polohy hlavného mesta je vo svete veľmi zriedkavým javom. Nájdeme viacero príkladov, keď v novoveku bolo potrebné vzhľadom na efektívnosť riadenia krajiny presunúť hlavné mesto do centrálnejšej polohy.

**Obr. 1.2: Poloha Bratislavy v rámci Slovenska**

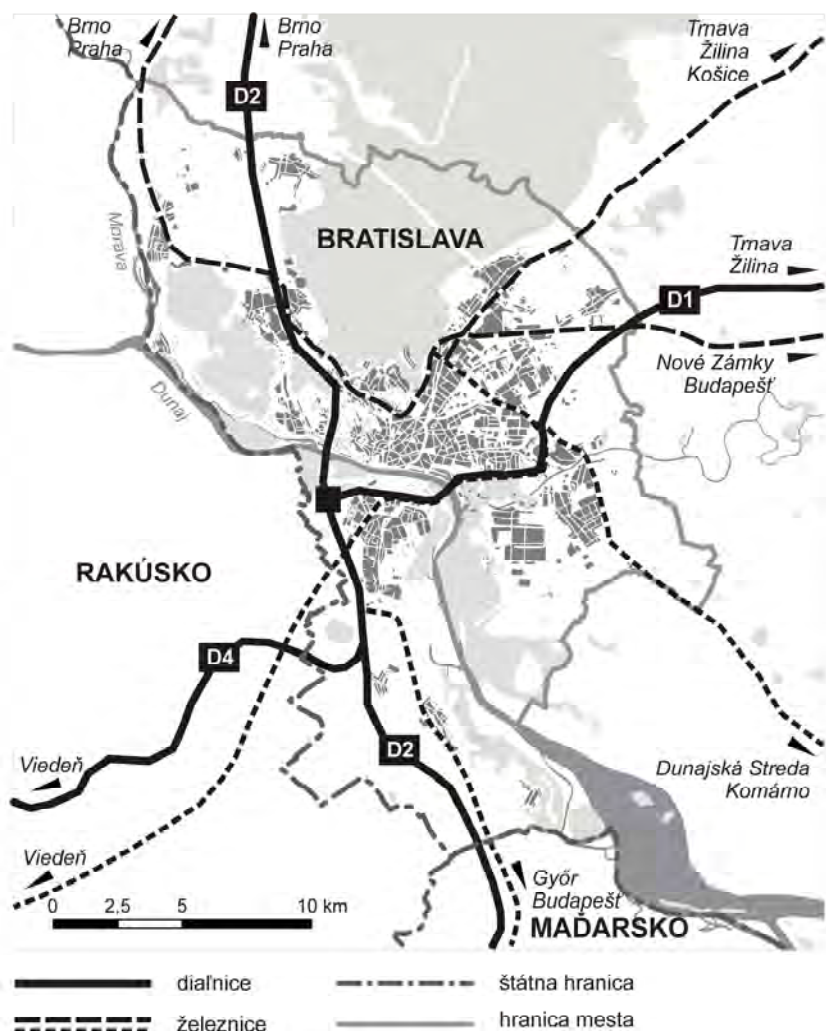


Zdroj: Korec, Bučeková (2013)

Fakt, že v prípade Bratislavy k podobným vážnejším úvahám ešte neprišlo, je, popri samotnej malej rozlohe Slovenska, dôsledkom hlavne dvoch skutočností: 1. Bratislava v celom období vývoja sídelnej siete Slovenska veľkosťou (počtom obyvateľov), hospodárskym významom a politicko-spoločenským statusom výrazne prevyšovala ostatné mestá Slovenska. 2. Hoci geografická poloha Bratislavy, chápaná úzko ako polohasusedstvo, je k územia Slovenska zlá, priaznivejšie vyznieva hodnotenie jej dopravnogeografickej polohy (obr. 1.3). Doprava je vo viacerých oblastiach života krajiny kľúčovým fenoménom. Bratislava je najdôležitejším dopravným uzlom Slovenska, je jediným

jeho uzlom, kde sa stretáva všetkých päť druhov veľkej dopravnej infraštruktúry (dvojkoľajová elektrifikovaná železnica, diaľnica, letisko, prístav a potrubná doprava). Dopravné spojenie Bratislavy s územím Slovenska možno považovať za dobré (v porovnaní s inými veľkými mestami Slovenska). Určité znásobenie priaznivej dopravno-geografickej polohy Bratislavy vyplýva aj z hodnotenia polohy Bratislavy k susedným štátom a ich hlavným mestám. Česko, Rakúsko, Maďarsko, ale aj Poľsko a Ukrajina sú dôležitými politickými i ekonomickými partnermi Slovenska.

**Obr. 1.3:** *Sieť diaľnic a hlavných železníc na území Bratislavy v kontexte spojenia mesta so susednými štátmi*



Zdroj: Korec a Bučeková (2013)

### 1.4.2 Mikropoloha

Pri hodnotení mikropolohy jednoznačne treba považovať za najdôležitejší moment prítomnosť štátnej hranice s Rakúskom a Maďarskom. Určité náznaky hraničnej polohy mala Bratislava už v období spomínanej prítomnosti rímskych légii v strednej Európe. Od vzniku Veľkej Moravy sa kolísavou intenzitou prakticky nepretržite prejavuje prítomnosť hranice štátneho útvaru vplývajúca na vývoj tak funkcií, ako aj priestorovej štruktúry mesta. Je veľmi zriedkavé, aby administratívna hranica veľkého sídla, dokonca hlavného mesta, bola súčasne administratívnou hranicou štátu. Výraznou bariérou v období modernej urbanizácie (obdobie po roku 1867; Bašovský a Divínsky 1991, Hampl 2001, Korec 2005 a iní) bola štátna hranica s Rakúskom najmä v uvádzanom období komunistického vývoja 1948-1989. Až v sedemdesiatych rokoch minulého storočia sa výstavba veľkých obytných komplexov dostala na pravý breh Dunaja do blízkosti štátnej hranice s Rakúskom. Štátna hranica v tesnej blízkosti centra predstavovala výraznú bariéru priestorového rozvoja mesta. V prípade Bratislavy je štátna hranica len jednou zo štyroch základných bariér jej priestorového rozvoja. Ďalšími tromi sú Dunaj, Malé Karpaty a umelá bariéra na severovýchodnom okraji mesta (od juhu na sever: priemyselný závod Slovnaft, letisko, nákladná železničná stanica, prírodná rezervácia Jurský Šúr). V posledných rokoch pozorujeme procesy suburbanizácie Bratislavy smerom do Maďarska a Rakúska, čo sa po prijatí Slovenska a Maďarska do „schengenského priestoru“ dalo očakávať. O negatívnom vplyve štátnej hranice v prípade rozvoja priestorovej štruktúry Bratislavy, ako aj ďalších fenoménov jej urbánnej štruktúry, možno hovoriť už len minimálne.

Na tomto mieste je vhodné urobiť poznámku o polohe Bratislavy k zdrojom „surovín“ pre priemysel, resp. „život“ Bratislavy. V okolí Bratislavy sa nenachádza žiadny významnejší zdroj nerastných surovín. Pozitívne však treba hodnotiť susedstvo s Podunajskou nížinou, ako zdrojom poľnohospodárskych surovín a blízkosť Žitného ostrova, ako veľkého zdroja pitnej vody. V stredoveku bola pre Bratislavu veľmi dôležitá poloha v tesnej blízkosti juhovýchodných svahov Malých Karpát. Ako sme už spomínali, pestovanie vinnej révy a výroba hrozna boli popri remeslách a obchode jednou z troch kľúčových mestotvorných funkcií Bratislavy.

Bratislava vzhľadom na osobitosti svojej polohy je príkladom sídla, kde vplyv polohy na rozvoj mesta ako celku i jeho jednotlivých častí je zvlášť veľký. Veľká rozloha mesta, značné vzdialenosti medzi jednotlivými časťami a veľké prírodné i umelé bariéry, ktoré sa na území mesta nachádzajú, implikujú požiadavku spresniť a špecifikovať hodnotenie polohy jednotlivých častí v kontexte ukázania možnosti ich rozvoja. V Bratislave môžeme vyčleniť niekoľko relatívne samostatných mestských častí, na ktoré sa síce vzťahuje už spomenutá analýza polohy mesta, ale individuálne majú unikátne črty polohy neopakovateľné pri ostatných častiach mesta (Rača, Petržalka, Devín, Devínska Nová Ves, Lamač i ďalšie). Spoznanie týchto unikátnych črt polohy je tiež potrebné. Čitateľa odkážeme na prácu Korec a Galasová (1994).

## 1.5 Záver

Z vyššie prezentovaného hodnotenia polohy Bratislavy možno poukázať na nasledovné hlavné črty výnimočnej lokalizácie Bratislavy s priamymi dôsledkami na jej rozvoj:

- a) historicky permanentne významná geostrategická a geopolitická poloha, na mieste kontaktu veľkých európskych etník, v histórii bola často pohraničným miestom, kde sa striedali obdobia konfrontácie a kooperácie, dnes je časť hranice mesta štátnou hranicou s Maďarskom a Rakúskom, pričom všetky tri štáty sú členmi Európskej únie a schengenského priestoru;
- b) Bratislava sa vďaka svojej polohe stala po roku 1989 vstupnou bránou zo západnej (bývalej kapitalistickej) do východnej (bývalej socialistickej) Európy, pozitívne vplyvy tohto efektu polohy mesta stále pretrvávajú, pričom Bratislava sa musí presadzovať v tomto kontexte v „súboji“ s Prahou, Budapešťou a aj Varšavou;
- c) región Viedeň – Bratislava (- Budapešť) má ambície stať sa jadrovým (inovačným) priestorom východoeurópskej časti kontinentu, Bratislava leží len 65 km od Viedne, hlavného mesta Rakúska; práve priestor trojuholníka Bratislava-Viedeň-Győr je podľa viacerých štúdií veľmi atraktívny pre investície rôzneho zamerania;
- d) excentrická poloha Bratislavy v rámci Slovenska nie je vzhľadom na jej dominanciu v regionálnej štruktúre štátu a kultúrno-historické vnímanie mesta, problémom statusu hlavného mesta štátu, dôsledok polohy mesta na juhozápadnom okraji je skutočnosť, že cez územie mesta sa realizuje veľký objem tranzitných preprav medzi ostatným územím Slovenska a západnou Európou;
- e) pri zohľadnení veľkej dopravnej infraštruktúry má Bratislava veľmi dobrú polohu k Česku, Rakúsku a Maďarsku, čo podporuje nielen jej spoločensko-politické ambície, ale aj ekonomický rozvoj, Bratislava má potenciál stať sa významnou európskou dopravnou križovatkou so všestranným využitím možností železničnej, cestnej, vnútrozemskej vodnej, leteckej a potrubnej dopravy;
- f) osobitné prírodné bariéry priestorového rozvoja mesta (Malé Karpaty a Dunaj), spolu s umelou vytvorenou bariérou na východnom okraji mesta a štátnymi hranicami s Rakúskom a Maďarskom neumožňujú jednoduché aditívne rozširovanie mesta v jeho priestorovom rozvoji, dnes sú dôsledkom tohto fenoménu polohy časté kongescie v cestnej doprave, na druhej strane, Malé Karpaty a Dunaj sú významnými krajinnými prvkami Bratislavy a pozitívne ovplyvňujú aj „environment“ mesta.

## Zoznam použitej literatúry

- BAŠOVSKÝ, O. 1991. Priestorová štruktúra Bratislavy, jej rozvoj a ekologické dôsledky. AFRNUC *Formatio et Protectio Naturae*, 14, 69-76.
- BAŠOVSKÝ, O., DIVÍNSKY, B. 1991. The Development of Modern Urbanization in Slovakia and its Problems. *Revue Belge de Géographie*, 115, Bruxelles, 265-277.

- DE SOTO, H. 2007. *Mystérium kapitálu: Proč kapitalismus triumfuje na Západe a selháva všude jinde na světě*. Praha: Rybka Publishers.
- DIAMOND, J. 2000. *Osudy lidských společností*. Praha: Columbus.
- DOSTÁL, P., HAMPL, M. 1992. Urbanization, administration and economies: future geopolitical and geo-economic changes. In: Dostál, P., Illner, M., Kára, J., Barlow, M. eds. *Changing Territorial Administration in Czechoslovakia. International Viewpoints*. Amsterdam: University of Amsterdam, 191-203.
- DRDOŠ, J. a kol. 1983. *Krajinný potenciál a jeho faktory na príklade regiónu Bratislavy. Časť hlavnej úlohy II-7-1 „Krajina, jej potenciál, súčasné procesy a prognózovanie“*. Bratislava: Geografický ústav SAV.
- HAMPL, M. 2001. Geografická transformace v České republice: celkové zhodnocení. In: Hampl, M. a kol., *Regionální vývoj: specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie*. Praha: Karlova univerzita, 27-41.
- HAMPL, M. 2009. Globální systém: stav, současné tendence a možné perspektivy distribuce mocenského potenciálu. *Geografie*, 114, 1, 1–20.
- KOREC, P. 2005. *Regionálny rozvoj Slovenska v rokoch 1989-2004*. Bratislava: Geografika.
- KOREC, P., GALASOVÁ, S. 1994. Geografická poloha Bratislavy v nových hospodársko-politických podmienkach. *Geografický časopis*, 46, 1, 75-86.
- KOREC, P., MAČANGA, M., SOPKULIAK, A. 2011. Regionálna konkurencieschopnosť v kontexte globalizácie, novej ekonomickej geografie a inovačných procesov. *Geographia Cassoviensis*, 5, 2, 57-66.
- KOREC, P., BUČEKOVÁ, I. 2012. Bratislava – Slovakia. In: Cudny, W., Michalski, T., Rouba, R. eds., *Tourism and the transformation of large cities in the post-communist countries of Central and Eastern Europe*. Łódź: Łódzkie towarzystwo naukowe, 69-102.
- LANDES, D. S. 2006. *Bohatství a bída národů: Proč jsou někteří tak bohatí a nekteří tak chudí*. Praha: BB Art.
- LORIMER, R. 2005. Cultural geography: the business of being „more-than-representational“. *Progress in Human Geography*, 29, 83-94.
- LUKNIŠ, M. 1977. *Geografia krajiny Jura pri Bratislave*. Bratislava: Univerzita Komenského.
- LUKNIŠ, M. 1985. Regionálne členenie Slovenskej socialistickej republiky z hľadiska jej racionálneho rozvoja. *Geografický časopis*, 37, 2-3, 137-163.
- MUSIL, J. 1992. Změny městských systémů v postkomunistických společnostech střední Evropy. *Sociologický časopis*, 28, 4, 451-461.
- MUSIL, J., ILLNER, M. 1994. Development of Prague: long-term trends and scenarios. In: Barlow, M., Dostál, P., Hampl, M. eds., *Development and Administration of Prague*. Amsterdam: University of Amsterdam, 149-171.

258

Nariadenie Vlády Slovenskej republiky č. 258/1996 ktorým sa vydáva zoznam obcí a vojenských obvodov tvoriacich jednotlivé okresy.

- NOVOTNÝ, J. 2011. Kořeny nerovnomerného rozvoje: role geografické makropohy a souvisejících faktorů. *Geografické rozhledy*, 21, 2, 2-5.
- PAULOV, J. 1992. K novému rámcu regionálního rozvoja Slovenska. *Geographia Slovaca*, 1, 23-28.
- RADVÁNI, P. 1983. Mesto a jeho obraz. *Geografický časopis*, 35, 4, 395-407.
- ŠTATISTICKÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY 1992. Sčítanie ľudu, domov a bytov v roku 1991. Bratislava: ŠÚ SR.
- ŠTATISTICKÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY 2003. Sčítanie ľudu, domov a bytov v roku 2001. Bratislava: ŠÚ SR.
- ŠTATISTICKÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY 2012. Štatistická ročenka hlavného mesta SR Bratislavy 2012. Bratislava: ŠÚ SR.
- ŠTATISTICKÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY, 2013. Pohyb obyvateľstva. Dostupné na [www.statistics.sk](http://www.statistics.sk), 20. septembra 2013.
- ŠTEFANČÍK, R. 2012. Kampaň dvoch svetov. *SME*, 1.3. 2012, s. 17.
- TREND, 1993. Kde sa v Európe oplatí investovať. *Trend*, č. 38, 22. 9. 1993.
- VEREŠÍK, J. 1974. Mestá. In: *Slovensko Ľud*, 1. Časť. Bratislava: Obzor, 522-644.
- Vyhláška Štatistického úradu Slovenskej republiky č. 438/2004 Zb. ktorou sa vydáva klasifikácia štatistických územných jednotiek.
- Zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 221/1996 Z. z. o územnom a správnom usporiadaní Slovenskej republiky.
- Zákon č.302/2001 o samospráve vyšších územných celkov (zákon o samosprávnych krajoch)
- Zákon č. 515/2003 o krajských úradoch a obvodných úradoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.
- Zákon č. 254/2007 o zrušení krajských úradov.
- ZARYCKI, T. 2010. Orientalism and images of Eastern Poland. In: Stefański, M. ed., *Endogenous factors in development of the Eastern Poland*, Lublin: Innovatio Press Wydawnictwo Naukowe Wyższej Szkoły Ekonomii i Innowacji, 73-88.