

Navrhnutá koncepcia dopravnej infraštruktúry mesta a aglomeračného zázemia z hľadiska automobilovej dopravy obsahuje zámery, ktoré sú v ÚPN mesta buď zohľadnené v plnom rozsahu, alebo ďalej rozvíjané, spresňované a modifikované, prípadne alternované, a to ako v polohe nadradenej komunikačnej siete, tak i v polohe navrhnutého základného komunikačného systému mesta.

Riešenie technickej infraštruktúry v pôvodnej koncepcii ÚPN položilo základy pre rozvíjanie predchádzajúcich systémov, a to najmä z hľadiska kvantitatívnych priorít, ktoré boli vyvolané prudkým rastom Banskej Bystrice do roku 1989. Z hľadiska súčasných potrieb je žiaduce prehodnotiť pôvodné koncepcie a systémy, podobne ako je už v súčasnosti schválená zmena jednotnej kanalizačnej stokovej sústavy na kombinovanú s delenou stokovou sústavou (ZaD ÚPN aglomerácie Banská Bystrica – VII. etapa).

Po spracovaní a následnom schválení v r. 1976 prešiel ÚPN aglomerácie Banská Bystrica viacerými etapami aktualizácie, ktoré ovplyvnili jeho metodiku spracovania i koncepcné riešenia (redukcia navrhovaných rozvojových plôch v južnej časti v záujme šetrenia poľnohospodárskou pôdou v 80-tych rokoch, prehodnotenie a aktualizácia ÚPN aglomerácie Banská Bystrica v 90-tych rokoch a následná tzv. permanentná aktualizácia formou zmien a doplnkov ÚPN-A).

Od roku 1997 do roku 2001 boli spracované a následne schválené zmeny a doplnky v 72 lokalitách mesta. Na základe § 17, ods. 3 vyhl. č. 55/2001 Z.z. o ÚPP a ÚPD bol v r. 2002 vyhotovený nový hlavný výkres (komplexný urbanistický návrh), ktorý obsahuje právny stav Zmien a doplnkov č. I až VI k poslednému dátumu ich schválenia (23. 10. 2001), záväznú časť pôvodnej koncepcie a výhľadové riešenia ÚPN.

Z hľadiska možnosti vyhodnotenia realizácie urbanistickej koncepcie mesta Banská Bystrica podľa doterajšieho ÚPN aglomerácie bolo už v Prieskumoch a rozboroch pre ÚPN konštatované, že precízne vyhodnotenie realizácie urbanistickej koncepcie súčasne platného ÚPN-A by si vyžadovalo úsilie neúmerne časovým a finančným možnostiam nového ÚPN mesta.

Základné zámery ÚPN-A je preto možné zhrnúť len nasledovne:

- principiálne vzťahové súvislosti uplatnené v urbanistickej koncepcii ÚPN-A:
 - hlavné smerovanie rozvoja mesta s orientáciou na južnú rozvojovú os a postupným prepojením pôdorysu mesta na založený sídelný systém medzipriestoru Banská Bystrica – Zvolen,
 - prepájanie mesta na aglomeračné zázemie (záujmové územie) na severovýchodnej rozvojovej osi, ako jednej z hlavných rozvojových osí sídelného systému Banskobystrického kraja s vytvorenými územnotechnickými predpokladmi pre synergický rozvoj priemyselných aktivít v založenej priemyselnej zóne Banskej Bystrice (priemyselná zóna Majer – Šalková) a v priemyselnom areáli Slovenská Ľupča,
- základ komunikačnej siete tvorí:
 - cesta I/66 ako súčasť medzinárodného cestného ťahu E 77 a rýchlostnej komunikácie R1 (je v J časti mesta vybudovaná v definitívnej trase ako 4-pruhová s rezervou na 6-pruhovú,
 - regionálna komunikácia ako nová urbanizačná os, vedená v centrálnej polohe údolného priestoru, ktorá prepája komunikačné systémy Banskej Bystrice, Sliača a Zvolena - tvorí ju cesta I/69 s potrebou minimálnych smerových úprav a šírkových úpravy na mestskú triedu v zmysle STN 736110,
 - zberná komunikácia vedená od cesty I/66, prepájajúca ČM Rakytovce a priľahlé obce Badín, Sielnica a Kováčová s napojením na jestvujúcu komunikačnú sieť pri Kováčovej
 - zberná komunikácia za riekou Hron, prepájajúca obce Vlkanová, Hronsek a Veľká Lúka s napojením na regionálnu zbernú komunikáciu v meste Sliač,
 - doplnkové zberné komunikácie priečne k hlavným dopravným osiam, ktoré navzájom prepájajú sídla po obidvoch stranách údolia (v strednej polohe je priečna os prepojená

- východným smerom až na cestu II/591 v priestore Mičinej) - priečne komunikácie si vyžadujú zásadnejšie zásahy do súčasného stavu,
- v priestore pod Badínom navrhuje ÚPN-A mimoúrovňovú križovatku so štátnou cestou II/66, pre napojenie uvažovanej priemyselnej plochy zbernou komunikáciou, ktorá sa napojí na jestvujúcu komunikačnú sieť v obci Badín a smerom južným k obci Sielnica s napojením na jestvujúcu mimoúrovňovú križovatku pri Sielnici,
 - od križovatky pod Badínom uvažuje ÚPN-A s priečnym prepojením smerom na Hronsek a ďalej na Mičinú s mimoúrovňovým napojením na jestvujúcu regionálnu komunikáciu Banská Bystrica – Zvolen v priestore nad letiskom Sliač,
 - ÚPN-A uvažuje aj so zmenou trasovania zbernej komunikácie od obce Hronsek cez Veľkú Lúku smerom na Sliač a s mimoúrovňovým riešením križovania železničnej trate Banská Bystrica – Zvolen,
 - ÚPN-A uvažuje so zdvojnásobením a elektrifikáciou železničnej trate Banská Bystrica -Zvolen a s jej využitím pre vnútroregionálnu hromadnú dopravu s väzbami na navrhované funkcie v území cez stanice osobnej dopravy v intervale 2-3 km,
 - ÚPN-A uvažuje aj s oddelením vojenskej a civilnej zložky letiska Sliač, vybudovaním novej prístávacej dráhy rovnobežne s jestvujúcou dráhou a vybudovaním samostatných obslužných zariadení pre každú zložku,
- pre zabezpečenie rozvoja sídiel v aglomeračnom zázemí (záujmovom území) mesta a ich napojenia na celomestský komunikačný systém rieši ÚPN-A hlavne priečne prepojenia a zokruhovania jednotlivých trás, a to:
 - západný rekreačný okruh v polohe: križovatka s cestou II/66 v Radvani - cesta na Pršany ponad Malachov – Suchý vrch s napojením na jestvujúcu komunikáciu v stredu CR Králiky s pokračovaním cez Tajov a napojením na nadradený komunikačný systém v priestore mimoúrovňovej križovatky Tajovského ulice s cestou II/59,
 - v severovýchodnej časti mesta, v nadväznosti na základný komunikačný systém mesta, navrhuje ÚPN-A napojenie sídiel Selce, Priechod, ako pokračovanie tzv. Selčianskej radiály vo funkcii zbernej komunikácie, s obchvatom Kynceľovej zo západnej strany, v pokračovaní medzi Selcami a Senicou, obchvatom Seliec z východnej strany a s napojením na jestvujúcu komunikáciu za obcou Selce,
 - pre zabezpečenie prepojenia podhorských obcí navrhuje ÚPN-A pokračovanie do obce Moštenica a následne až po Hiadel',
 - ÚPN-A navrhuje v trase jestvujúcej účelovej komunikácie, vybudovať obslužnú komunikáciu, ktorá prepojí obec Priechod¹ s priemyselnou zónou Slovenskej Ľupče,
 - obce nachádzajúce sa juhovýchodne od mesta Banská Bystrica navrhuje ÚPN-A prepojiť obslužnou komunikáciou od Mičinej cez Môlču až po Poniky², kde sa napojí na jestvujúcu komunikáciu,
 - v južnej časti mesta v priestore Stredoslovenského regionálneho centra (k.ú. obcí Badín, Sliač, Hronsek, Veľká Lúka) navrhuje ÚPN-A rozvíjať dopravnú infraštruktúru v nadväznosti na základný komunikačný systém mesta ako ortogonálnu sieť hierarchických komunikácií s nadradenými severo-južnými zložkami,
 - v oblasti rozvoja CR funkčno-priestorové prepojenie športových a rekreačných aktivít centra rekreácie a CR Banská Bystrica – Králiky a komplexného strediska CR Kremnica - Skalka s cieľom vytvorenia komplexu zjazdového lyžovania, porovnateľného so strediskami v zahraničí.

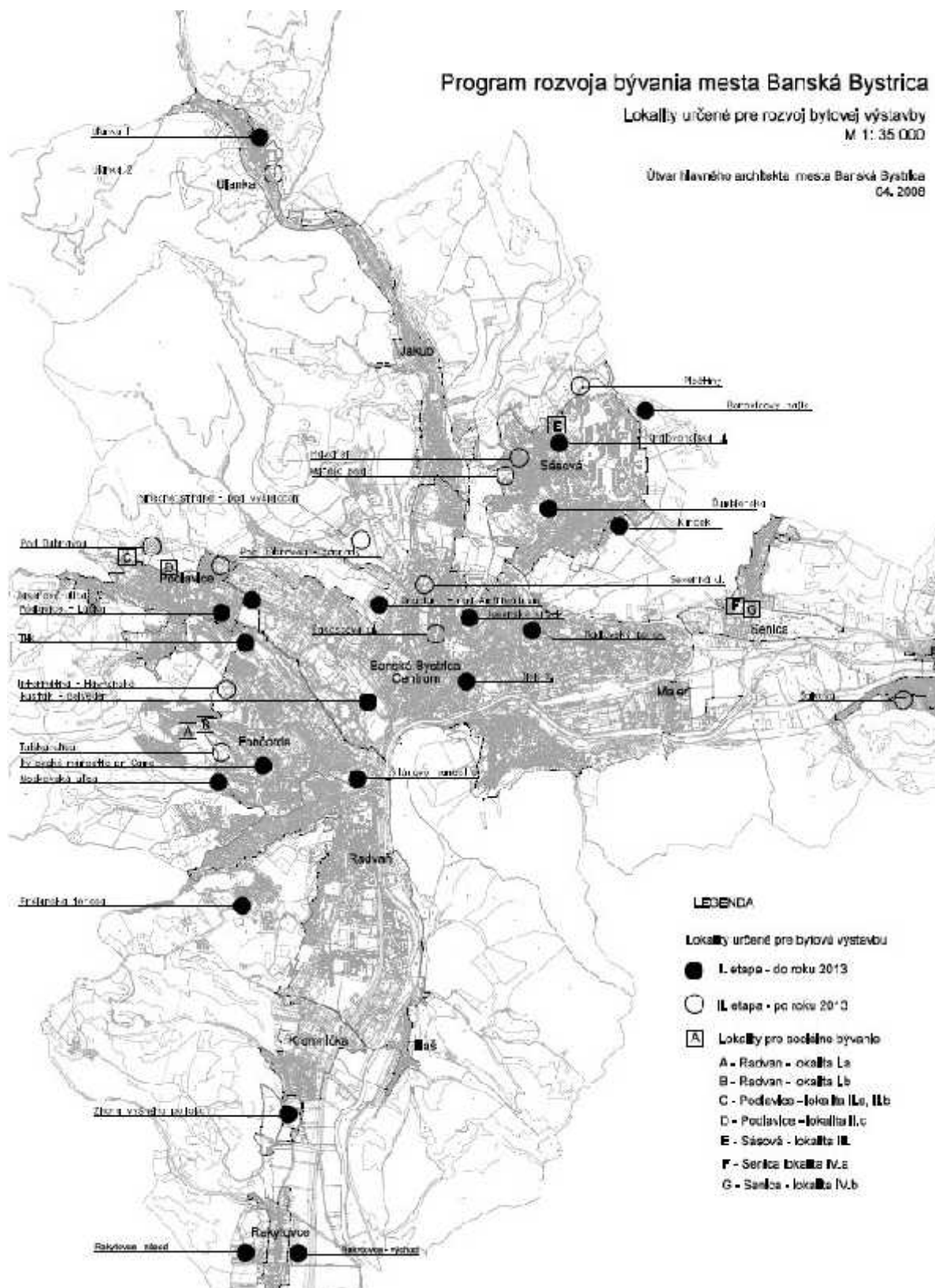
Základné priestory rozvoja všetkých funkcií v meste Banská Bystrica podľa ÚPN-A sú znázornené na predošlej schéme (Obr. A.2.1-1), základné priestory funkcie bývania podľa Generelu rozvoja bývania mesta Banská Bystrica do roku 2013³ na nasledujúcej schéme (Obr. A.2.1-2):

¹ Obec Priechod nie je súčasťou záujmového územia ÚPN

² Obec Poniky nie je súčasťou záujmového územia ÚPN

³ Útvár hlavného architekta mesta Banská Bystrica, apríl 2008

Obr. A.2.1-2 Generel rozvoja bývania mesta Banská Bystrica do roku 2013



A.2.2. Celková urbanistická koncepcia rozvoja mesta v koncepte ÚPN mesta Banská Bystrica

Urbanistická koncepcia rozvoja mesta Banská Bystrica vychádzala v oboch variantoch z niekoľkých základných predpokladov, ktorými boli najmä:

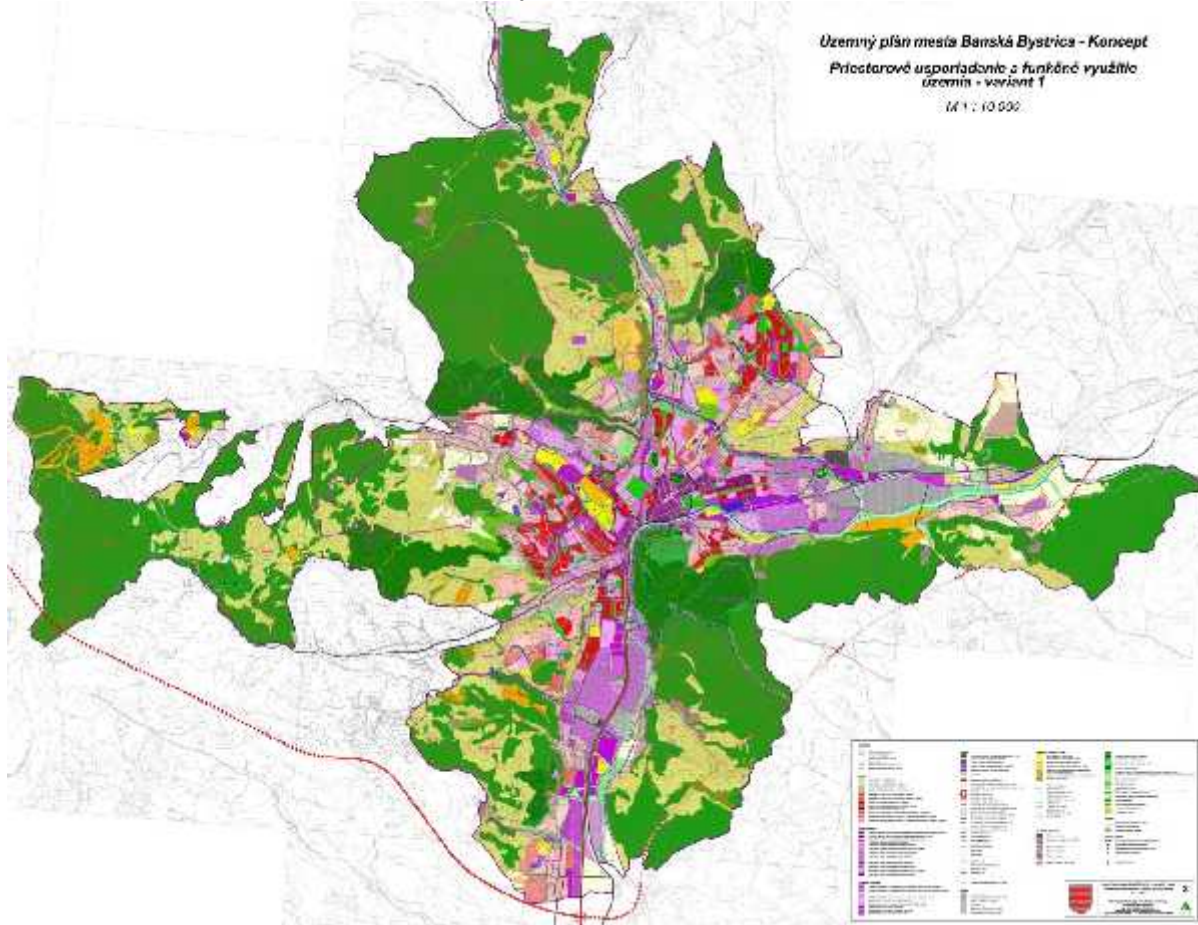
- postavenie mesta ako jedného z najvýznamnejších centier osídlenia SR – mesta medzinárodného a celoštátneho významu a krajského mesta,
- postavenie mesta ako centra banskobystricko-zvolenského ťažiska osídlenia prvej úrovne zaradeného v rámci tejto úrovne do tretej skupiny,
- postavenie mesta Banská Bystrica ako mesta ležiaceho na križovatke 2 významných rozvojových osí, a to zvolensko-turčianskej rozvojovej osi 1. stupňa Zvolen – Banská Bystrica – Turčianske Teplice – Martin so vzťahom na MR, PR a ČR, a hornopohronskej rozvojovej osi 2. stupňa Banská Bystrica – Brezno – Telgárt,
- lokalizácia mesta na alternatívnej trase doplnkového koridoru TINA,
- potreba rozvoja mesta ako súčasť „rovnomerne rozloženého systému osídlenia miest“ v strednej časti SR (vzájomným prepojením žilinsko-martinského, banskobystricko-zvolenského a lučenecko-rimavskosobotského ťažiska osídlenia) s cieľom vytvoriť v tomto priestore rozvojové „homogénne a medzinárodne konkurenčné sídelné prostredie“,
- potreba rozvoja mesta ako súčasť „efektívne fungujúcej a funkčne komplexnej aglomerácie“ miest a obcí, ktorá by „mala plniť funkciu akýchsi akceleratorov všeobecného rozvoja“ a rozvíjať sa „na základe partnerských vzťahov medzi jednotlivými mestami, ako aj medzi mestami a ich zázemím – vidieckym priestorom“,
- potreba výhľadového rozvoja mesta (a jeho záujmového územia) v kontinuite s rozvojom Stredoslovenského regionálneho centra ako jeho severného pólu, a v regióne aj rozvoja súmestia Banská Bystrica – Sliach – Zvolen,
- postavenie mesta v rámci súmestia ako centra predovšetkým terciárnych a kvartérnych aktivít regionálneho až celoštátneho významu (so súčasným predpokladom zabezpečenia doplnkových aktivít: priméru v záujmovom území a okrajovom území regionálneho centra, sekundéru a terciéru, čiastočne aj kvartéru najmä v aglomerácii Zvolen a špecializovaných terciérnych funkcií v priestore Sliacha a Kováčovej),
- postavenie mesta ako centra turizmu stredného Slovenska,
- potreba zvyšovania kvality dopravných spojení v smere medzinárodných a celoštátnych urbanizačných osí s podporou hromadnej dopravy osôb a ekologicky vhodnej prepravy nákladov (najmä v severo-južnom smere),
- potreba dobudovania trás a zariadení systémov technickej infraštruktúry medzinárodného a celoštátneho významu,
- potreba rešpektovania Krajinno-ekologického plánu, najmä však jeho výsledkov vyjadrených v Schéme vymedzenia limitov pre rozvoj vybraných základných urbanistických funkcií,
- potreba rešpektovania stanovených zásad ochrany kultúrnych pamiatok na území mesta,
- potreba rešpektovania limitov ochrany prírody, ekológie a životného prostredia,
- potreba rešpektovania všeobecne platných limitov línií a zariadení dopravy a technickej infraštruktúry.

Variant 1 (tzv. reálny)

Návrh celkovej urbanistickej koncepcie rozvoja mesta podľa variantu 1 bol v koncepte ÚPN založený najmä na reálnych prognózach vývoja obyvateľstva, hospodárstva, dopravy a technickej infraštruktúry, sociálnej i kultúrnej sféry, ako aj reálnych predpokladoch ochrany a tvorby životného prostredia s ohľadom na predpokladanú náročnosť investícií v návrhovom období, tak ako to vyplýva zo schváleného zadania pre ÚPN mesta Banská Bystrica.

Variant 1 počítal v r. 2025 v meste Banská Bystrica s počtom 81.450 obyvateľov, pričom vo forme územnej rezervy vytváral predpoklady rozvoja územia až pre 100.000 obyvateľov⁴.

Obr. A.2.2-1 ÚPN mesta Banská Bystrica, koncept riešenia – variant 1



V súlade s týmito predpokladmi orientovala sa základná urbanistická koncepcia plošného rozvoja mesta na

- prednostné využitie príp. intenzifikáciu existujúcich voľných plôch v rámci zastavaného územia,
- absorbovanie všetkých doterajších rozvojových zámerov vyjadrených v platnom ÚPN-A Banská Bystrica, ktoré nie sú v rozpore s novou koncepciou rozvoja,
- primárny rozvoj nových plôch bývania⁵
 - pre 81.450 obyvateľov v časti väčších obytných súborov Hušták – Belveder a Pršianska terasa, kompletizáciou plôch OS Fončorda dostavbou menších lokalít na západnej strane, dostavbou voľných plôch v priestore CMZ, dostavbou voľných plôch v OS Sásová, sekundárny rozvoj výstavbou vo viacerých menších rozptýlených lokalitách (Slnečné stráne, Podlavice, Kremnička, Rakytovce, Majer...) a intenzifikáciou vhodných súčasných plôch HBV a IBV,
 - pre 100.000 obyvateľov pokračovaním výstavby v OS Hušták – Belveder a Pršianska terasa, výstavbou v OS Graniar, dostavbou ďalších menších lokalít na západnej strane OS Fončorda, kompletizáciou plôch OS Sásová a Rudlová po obvodu súčasnej zástavby, sekundárny rozvoj v nových menších lokalitách v ČM V Kráľová, ČM VI

⁴ S urbanistickou rezervou počítal ÚPN mesta v zmysle Zadania vo všetkých variantoch konceptu aj v návrhu, zrušená bola až v čistopise na základe stanoviska Krajského stavebného úradu v Banskej Bystrici.

⁵ Pri nápočtoch plôch potrebných pre funkciu bývania bol na základe súčasných i výhľadových trendov uvažovaný pomer výstavby formou bytových a polyfunkčných domov (HBV) a výstavby formou rodinných domov (IBV) 2:1.

- Kremnička, ČM X Rakytovce, ČM VII Majer, ako aj pokračujúcou intenzifikáciou vhodných súčasných plôch HBV a IBV,
- primárny rozvoj občianskeho vybavenia jeho kompletizáciou v centrálnej mestskej zóne, v rámci jestvujúcich veľkých obytných súborov (Rudlová, Sásová, Radvaň, Fončorda, Podlavice), pozdĺž hlavných rozvojových osí mesta (najmä južným smerom pozdĺž cesty I/66) a pozdĺž uvažovanej hlavnej mestskej triedy (Štefánikovo nábrežie – Stavebná ul.), vytvorením uceleného areálu vysokého školstva Jesenský vršok – Sásová, ako aj postupnou prestavbou západnej časti areálu Smrečiny (rozvoj celomestských funkcií a menší výstavný areál), sekundárny rozvoj občianskeho vybavenia vo vedľajších mestských centrách a na vedľajších rozvojových osiach mesta,
 - primárny rozvoj plôch výroby východným smerom v priestore Priemyselného parku Majer – Šalková a intenzifikáciou využitia areálu bývalej Stredoslovenskej cementárne, sekundárny rozvoj výroby (formou polyfunkčných výrobných plôch) južným smerom v páse pozdĺž cesty I/69,
 - primárny rozvoj rekreácie a športu pozdĺž osi Štiavničky – Fakulta humanitných vied UMB – Podlavice, pozdĺž Hrona, v priestore bývalého lomu Kostiviarska a v priestore strediska CR Králiky, sekundárny rozvoj rekreácie a športu dostavbou plôch a zariadení v jednotlivých častiach mesta v súvislosti s potrebami jestvujúcej i navrhovanej bytovej výstavby,
 - primárny rozvoj zelene vytváraním ucelených upravených častí mestského lesoparku – Urpín, Laskomer, Kejda-Jelšina (Sásovská dolina), Suchý vrch, Pršianska terasa - Kremnička, zachovaním a rozvojom veľkých mestských plôch verejnej zelene (Mestský park, park pod pamätníkom SNP, staré mestské cintoríny a ďalšie), ako aj rozvojom a úpravou sprievodnej zelene vodných tokov (Hron, Bystrica, Tajovský, Malachovský, Rakytovský a Nemčiansky potok...), sekundárny rozvoj zelene kompletizáciou a rekonštrukciou menších plôch verejnej mestskej zelene (najmä v rámci jestvujúcich obytných súborov).

Nakoľko v súčasnosti nie je možné presne stanoviť spoločenskú potrebu počtu bytov v jednotlivých druhoch bytovej výstavby počas návrhového obdobia ÚPN, orientoval sa koncept ÚPN mesta Banská Bystrica v tomto variante z hľadiska rozvoja bytovej výstavby na maximálnu ponuku plôch pokrývajúcu s rezervou vypočítanú potrebu do r. 2025.

Pri stanovovaní tejto ponuky vychádzal koncept ÚPN najmä

- zo schválenej ÚPD na území mesta (najmä schválených zmien a doplnkov k ÚPN-A Banská Bystrica a zmien a doplnkov k ÚPN CMZ Banská Bystrica),
- z ďalších vypracovaných ÚPD a ÚPP,
- z plôch uvažovaných pre bytovú výstavbu vo výhlade v ÚPN-A Banská Bystrica (redukovaných vzhľadom na nové poznatky o limitoch územia),
- vytipovaných možností intenzifikácie plôch jestvujúcej HBV (dostavba, nadstavby a pod.),
- požiadaviek občanov a organizácií na rozvoj bývania, ktoré však boli posudzované a z hľadiska vhodnosti vyhodnotené podľa nasledovných kritérií:
 1. prednostný návrh využitia plôch schválených na výstavbu zmenami a doplnkami k doterajšiemu ÚPN-A, ÚPN CMZ, resp. k iným schváleným ÚPD,
 2. snaha o kompaktnú zástavbu (aj u územne izolovaných častí mesta),
 3. prednostné využívanie plôch, na ktorých alebo v tesnej blízkosti ktorých je vybudovaná technická infraštruktúra,
 4. využitie drobných prieluk v jestvujúcej zástavbe ako prirodzenej územnej rezervy pre výstavbu,
 5. prednostné využívanie pozemkov v súčasne vymedzenom zastavanom území mesta,
 6. vhodnosť podľa Schémy vymedzenia limitov pre rozvoj vybraných základných urbanistických funkcií (KEP).

Z hľadiska rozvoja občianskeho vybavenia mesta spočívala základná koncepcia rozvoja vo vytvorení dostatočnej ponuky plôch pre

- základné zariadenia komunálneho vybavenia areálového charakteru nadregionálneho, regionálneho, resp. celomestského významu (plochy pre orgány štátnej a miestnej správy, plochy pre kultúrne a školské zariadenia, väčšie športovo-rekreačné areály, shopping-centrá, a pod.),
- niektoré zariadenia komunálneho vybavenia lokálneho charakteru, ktorých potreba vyplýva zo zabezpečenia základných nárokov obyvateľov v súvislosti s navrhovaným rozvojom bytovej výstavby, resp. nutnosťou saturácie doposiaľ neuspokojených nárokov bývajúcего obyvateľstva (najmä školské, zdravotnícke, sociálne a kultúrno-spoločenské zariadenia),
- rekreačno-športové činnosti a oddych obyvateľov mesta i jeho zázemia, ako aj účastníkov širšieho CR,
- nešpecifikované vybavenie komerčného charakteru (najmä obchody, služby, ubytovacie a stravovacie zariadenia),

ako aj v stanovení základných uzlov a línií rozvoja tejto vybavenosti pozdĺž vybraných mestských dopravných osí, s rešpektovaním duality mestského centra Staré centrum (PR) – Nové centrum (Trosky).

Z hľadiska rozvoja výroby na území mesta spočívala základná rozvojová koncepcia v

- prednostnom rozvoji plôch výroby intenzifikáciou využitia areálu bývalej Stredoslovenskej cementárne,
- výstavbe Priemyselného parku Majer – Šalková (s prvkami vedecko-technologického parku a orientáciou na sofistikovanú výrobu a high-tech bez nepriaznivých vplyvov na životné prostredie),
- pokračovaní zástavby v zmiešanej zóne výroby a vybavenia východne od cesty I/66 (ČM Kráľová, Kremnička, Rakytovce),
- postupnom obmedzovaní výrobných funkcií v niektorých súčasných areáloch s priamou nadväznosťou na obytné a vybavenostné funkcie (Smrečina, Fatra, Slovenka),
- v postupnej zmene funkcie niektorých súčasných alebo bývalých areálov poľnohospodárskych družstiev (využitie najmä na výrobu a výrobné služby lokálneho významu).

Z dopravného hľadiska spočívala základná rozvojová koncepcia v

- realizácii trasy rýchlostnej cesty R3 rozdielne od doterajších úvah zakotvených v KURS 2001 aj ÚPN VÚC Banskobystrický kraj, a to v trase cesta I/66 – Badín/Rakytovce - Turček...,
- rešpektovaní trasy schváleného severného obchvatu mesta (preložky cesty I/66) vrátane križovaní so súčasnou mestskou cestnou sieťou,
- rešpektovaní ostatnej založenej a odsúhlasenej nadradenej dopravnej infraštruktúry mesta, ktorá nie je v rozpore s novou koncepciou rozvoja,
- vytvorení základného nevyhnutného dopravného skeletu mesta tvoreného
 - vnútorným mestským okruhom v trase znázornenej na priloženej schéme,
 - vonkajším mestským okruhom v trase znázornenej na priloženej schéme,
 - základnými dopravnými osami prietahov ciest R1, I/59, I/66 (severný obchvat) a I/14,
 - mestskými radiálami znázornenými na priloženej schéme,
- návrhu dostatočnej kapacity statickej dopravy v jednotlivých častiach mesta,
- rešpektovaní založenej a navrhovanej infraštruktúry železničnej dopravy (trate č. 170 a 172) vrátane jej elektrifikácie, zdvojkoľajnenia, prípadne s tým súvisiacich menších smerových úprav,
- návrhu zásad (usporiadania) integrovaného systému rýchlej regionálnej dopravy v rámci budúceho Stredoslovenského regionálneho centra s akcentom napojenia letiska Sliač,
- kompletizácii základných peších a cyklistických ťahov na území mesta,
- návrhu usporiadania dopravnej obsluhy MHD,
- návrhu dopravného napojenia novo navrhovaných funkčných plôch podľa variantu 1,

Rozvojová koncepcia technickej infraštruktúry spočívala v návrhu potrebných línií a zariadení prívodu pitnej vody a energií (elektrická energia, plyn a teplo), saturovaní potreby odvádzania odpadových vôd, ako aj stanovení spôsobu odstraňovania komunálneho odpadu, v závislosti na navrhovanom rozvoji základných mestotvorných funkčných plôch.

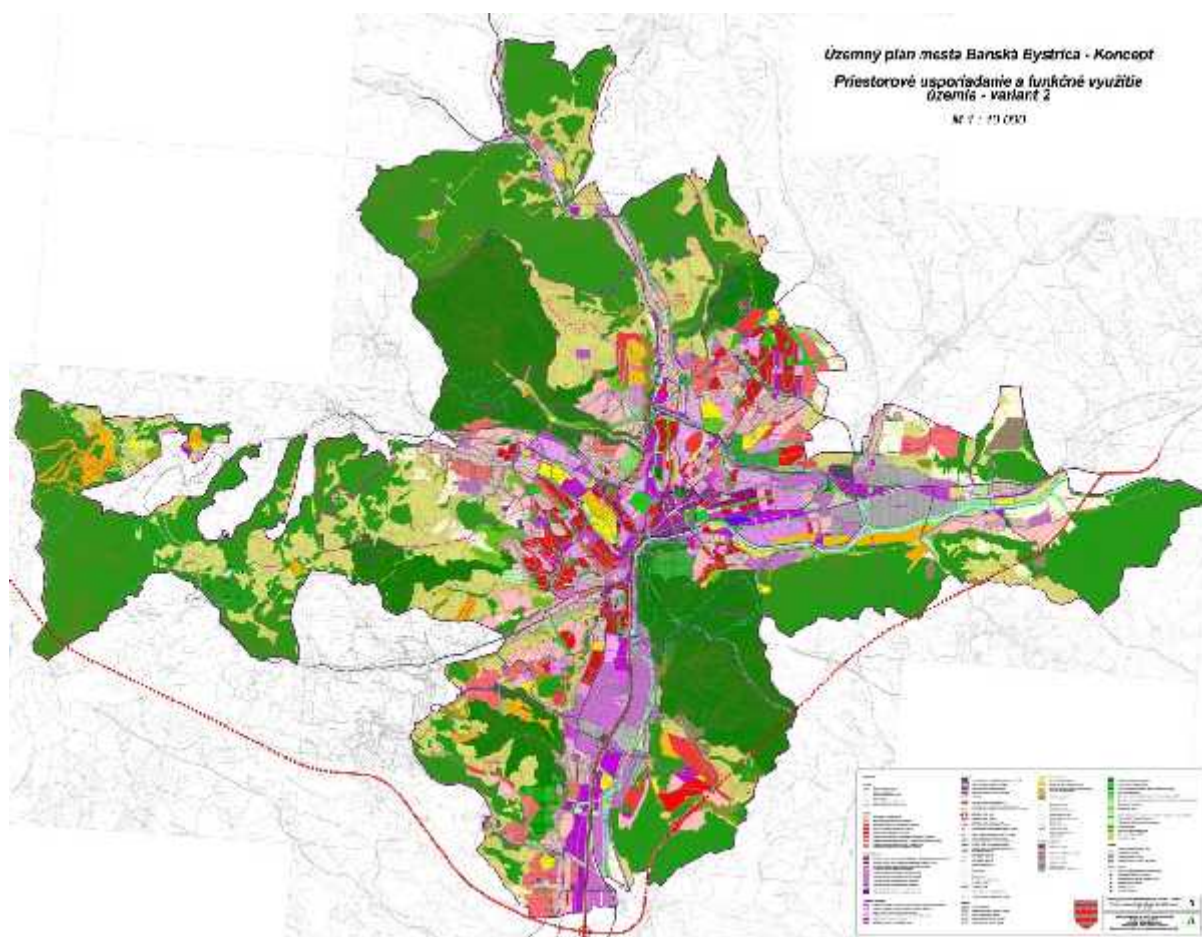
Variant 2 (tzv. ideálny)

Návrh celkovej urbanistickej koncepcie rozvoja mesta podľa variantu 2 zohľadňoval celý disponibilný územný potenciál mesta a bol zameraný na riešenie ideálneho fungovania mestského organizmu v rámci tohto potenciálu, prípadne zohľadňoval aj z dnešného pohľadu zdanlivo „nereálne“ zámery v území, vyžadujúce vyššie investície vo väčšom časovom rozpätí, tak ako to vyplýva zo schváleného zadania pre ÚPN mesta Banská Bystrica.

Variant 2 skúmal územie mesta Banská Bystrica z hľadiska možností a limitov maximálneho rozvoja aj po r. 2025 (výhľadovo do r. 2050).

Koncepcia rozvoja podľa variantu 2 v maximálnej možnej miere zohľadňovala návrh rozvoja podľa variantu 1, aby tak v prípade ďalších priestorových nárokov umožnila jeho kontinuálne pokračovanie bez nutnosti zásadných zmien vo funkčnom členení mesta.

Obr. A.2.2-2 ÚPN mesta Banská Bystrica, koncept riešenia – variant 2



V súlade s týmito predpokladmi orientovala sa základná urbanistická koncepcia plošného rozvoja mesta (okrem zásad a plôch uvedených vo variante 1) najmä na

- primárny rozvoj zostávajúcich disponibilných plôch bývania pokračujúcou kompletizáciou plôch v západnej časti územia mesta (OS Skubín I a II, Pršianska terasa – západ I a II, Pod skalou I – VI), na juhu (OS Iliáš – juh, Iliáš – východ a Iliáš – terasy), čiastočne aj na východe (Šalková – Pod Kališťom II, Senica - východ), resp. využitím časti areálu

bývalého lomu Kostiviarska na exkluzívne bývanie, sekundárny rozvoj pokračujúcou intenzifikáciou zostávajúcich vhodných plôch HBV a IBV,

- primárny rozvoj občianskeho vybavenia predovšetkým úplným využitím dovtedajších výrobných areálov Smrečiny a Slovenky, pre rozvoj celomestských až nadregionálnych funkcií, ďalšou revitalizáciou centrálnej mestskej zóny, ale aj vytvorením východného mestského centra vybavenosti v dovtedajšom areáli Fatry a vo výrobnobslužnej zóne severovýchodne od neho na predĺžení mestskej zelenej osi Pamätník SNP – Trieda SNP, po vyčerpaní disponibilných plôch pre občianske vybavenie na území mesta postupným prechodom ďalších vybavenostných funkcií do priestoru Stredoslovenského regionálneho centra, sekundárny rozvoj intenzifikáciou funkcií pozdĺž hlavných a vedľajších rozvojových osí mesta a pozdĺž uvažovanej hlavnej mestskej triedy (Štefánikovo nábrežie – Stavebná ul.), ako aj posilňovaním vybavenia vedľajších mestských centier,
- primárny rozvoj rekreácie a športu pozdĺž Hrona s využitím časti dnešného areálu Smrečiny, intenzifikáciou v 1. etape vybudovaných rekreačno-športových zariadení v bývalom lome Kostiviarska a ďalšou kompletizáciou strediska CR Králiky (vrátane vytvorenia spoločného strediska Skalka – Králiky), sekundárny rozvoj rekreácie a športu výstavbou nových plôch a zariadení v jednotlivých častiach mesta v súvislosti s potrebami navrhovanej bytovej výstavby,
- primárny rozvoj zelene postupným rozširovaním jednotlivých častí mestského lesoparku (Urpín – smerom na východ a juh, Laskomer – smerom na sever, Suchý vrch – smerom k OS na Fončorde, Sásovská dolina – smerom na sever), vytvorením novej ucelenej časti mestského lesoparku Lišná skala, založením nových verejných zelených plôch na Bánoši, prepojením jednotlivých častí lesoparku cez zastavané územie mesta pozdĺž menších vodných tokov (Bystrica, Tajovský, Malachovský a Rakytovský potok) a vytváraním nových mestských plôch verejnej zelene (najmä v súvislosti s rozvojom celomestského občianskeho vybavenia), sekundárny rozvoj zelene kompletizáciou menších plôch verejnej mestskej zelene (najmä v rámci navrhovaných obytných súborov),
- primárny rozvoj plôch výroby východným smerom ďalšou intenzifikáciou plôch výroby v priestore Priemyselného parku Majer – Šalková a jeho postupnou premenou na vedecko-technologický park, ako aj postupným prechodom výrobných funkcií do priestoru Stredoslovenského regionálneho centra.

Koncept ÚPN mesta Banská Bystrica sa v tomto variante z hľadiska rozvoja bytovej výstavby orientoval na maximálnu ponuku disponibilných plôch územia mesta (ktorá sa javí ako rozhodujúca pri úvahách o maximálnom počte obyvateľov Banskej Bystrice), pričom pri stanovovaní tejto ponuky vychádzal okrem dokumentácií a princípov uvedených vo variante 1 najmä z možností využitia ďalších plôch pre bytovú výstavbu, posudzovaných najmä z hľadiska nových poznatkov o limitoch územia vyjadrených v hodnotení KEP-u.

Pri využití všetkých rezerv územia vzhľadom na limity KEP-u (ďalších cca 8.860 b.j.) bolo podľa tohto variantu možné, aby obyvateľstvo Banskej Bystrice narástlo na cca 126.300 obyvateľov.

Koncept tiež stanovil, že intenzifikáciou súčasnej IBV nie je možné, vzhľadom na prevažujúcu hustú mestskú zástavbu, získať viac ako cca 3-5 % súčasnej kapacity (zo súčasných 4.336 b.j.), teda cca 130-220 nových b.j., reprezentujúcich cca 325-550 obyvateľov.

Stanovil aj to, že intenzifikáciou súčasnej HBV nie je možné, pri prevažujúcej hustej 8-podlažnej zástavbe v pomerne členitom teréne, získať viac ako cca 3 % súčasnej kapacity (zo súčasných 25.102 b.j.), teda cca 750 b.j., reprezentujúcich cca 1.875 obyv.

Koncept vo svojom 2.variante stanovil, že spolu môže Banská Bystrica v rámci svojho územia dosiahnuť pri rešpektovaní v súčasnosti známych limitov a bez podstatného narušenia svojho životného prostredia maximálne necelých 130.000 obyvateľov.

Ďalší rozvoj je už potrebné uvažovať jedine v súvislosti s rozvojom Stredoslovenského regionálneho centra, resp. súmestia Banská Bystrica – Sliač – Zvolen.

Z hľadiska rozvoja občianskeho vybavenia mesta spočívala základná koncepcia rozvoja vo vytvorení dostatočnej ponuky plôch pre jednotlivé funkcie, podobne ako u variante 1, s tým, že väčší dôraz bol kladený na rozvoj celomestských až nadregionálnych funkcií na predtým inak využívaných plochách v centrálnej časti mesta. Variant 2 tiež predpokladal postupné nadobúdanie prevahy obslužných funkcií v polyfunkčných zónach výroby a občianskeho vybavenia východne od cesty I/66 (ČM Kráľová, Kremnička, Rakytovce).

Z hľadiska rozvoja výroby na území mesta spočívala základná rozvojová koncepcia (okrem využitia plôch uvedených vo variante 1) v

- úplnom zrušení výrobných funkcií v niektorých súčasných areáloch s priamou nadväznosťou na obytné a vybavenostné funkcie (Smrečina, Fatra, Slovenka),
- postupnom obmedzovaní výrobných funkcií v polyfunkčných zónach výroby a občianskeho vybavenia východne od cesty I/66 (ČM Kráľová, Kremnička, Rakytovce),
- v postupnom odstránení funkcií výroby a výrobných služieb aj z areálov bývalých poľnohospodárskych družstiev mimo zastavaného územia, ktoré boli na tieto funkcie dočasne využívané (s ich premenou na agroturistické, resp. rekreačné zariadenia),
- vytváraní nových výrobných plôch výhradne vo vyčlenených priestoroch Stredoslovenského regionálneho centra.

Z dopravného hľadiska spočívala základná rozvojová koncepcia (okrem zásad uvedených vo variante 1) najmä v

- realizácii juhovýchodného obchvatu mesta rýchlostnou cestou (od križovatky cesty I/66 s cestou R3 medzi Badínom a Rakytovcami v smere na Slovenskú Ľupču) pre primárnu funkciu rekreačnej osobnej dopravy,
- zachovaní terajšej trasy ciest I/69 a I/59 v severojužnom prietahu mestom len ako mestskej komunikácie, resp. v pokračovaní v smere na Donovaly len ako regionálnej komunikácie s primárnym rekreačným významom,
- návrhu dopravného napojenia novo navrhovaných funkčných plôch podľa variantu 2,
- návrhu zásad integrovaného systému rýchlej regionálnej dopravy v rámci budúceho Stredoslovenského regionálneho centra so začlenením výhľadového regionálneho dopravného centra (na križovaní trasy VRT a železničnej trate č.170) severne od mesta Sliač.

Rozvojová koncepcia technickej infraštruktúry bola založená na rovnakých princípoch ako vo variante 1 s tým, že 110 kV elektrické vedenie spájajúce transformovne Fončorda a Bánoš bolo v záujme získania rozvojových funkčných plôch nahradené káblovým 110 kV vedením.

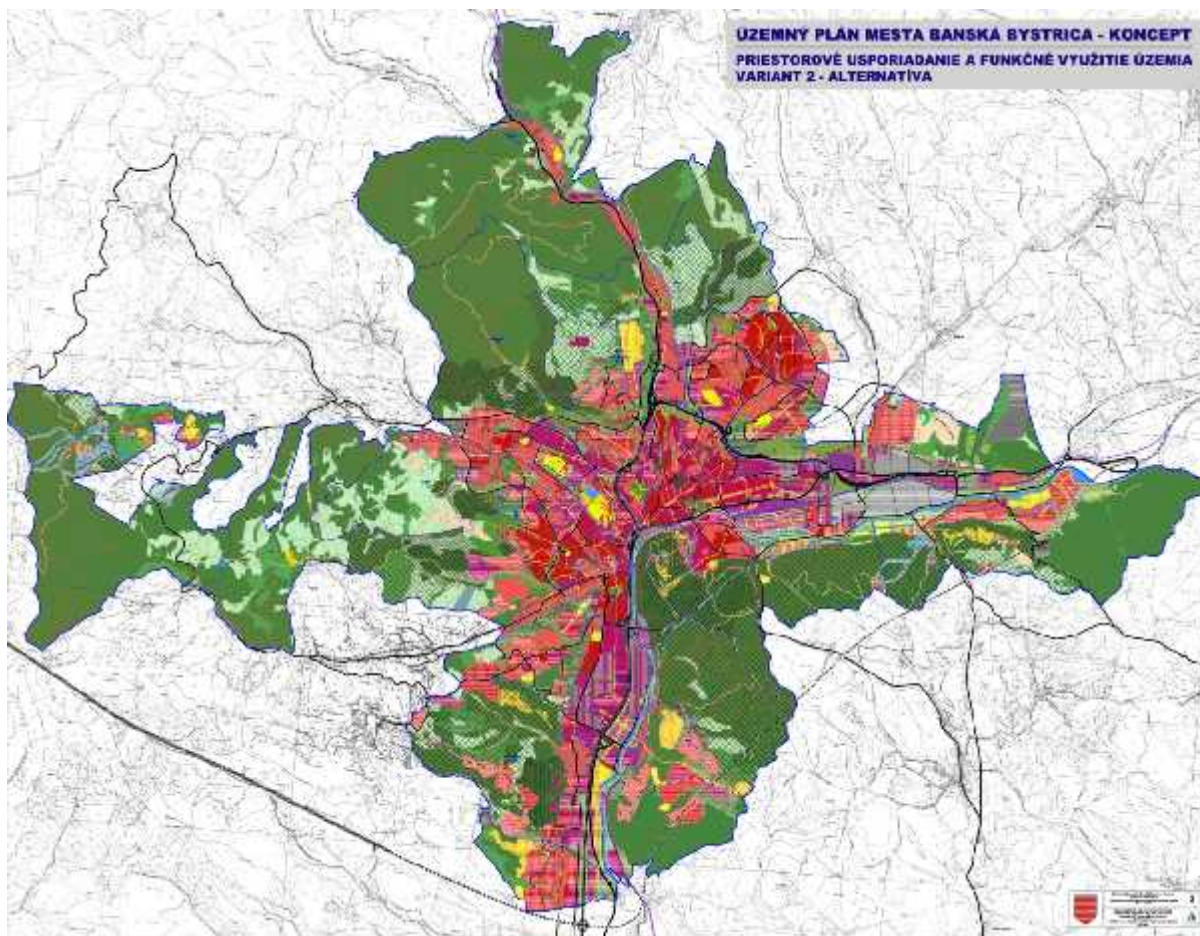
Variant 2 - alternatíva (tzv. ideálny - alternatíva)

Návrh urbanistickej koncepcie rozvoja mesta podľa variantu 2 - alternatíva zohľadňoval v riešení tiež celý potenciál mesta.

Táto alternatíva predkladala modifikáciu vývoja funkčno-priestorového usporiadania mestského organizmu založenú na určitých principiálnych odlišnostiach. V koncepcii sa predovšetkým uplatňoval zámer výraznejšieho systémového formovania funkčnej a priestorovej štruktúry na princípoch radiálno-okružného systému, preferovalo sa uplatňovanie mestských štruktúr pred rozvoľnenou malopodlažnou zástavbou a osobitný dôraz bol kladený na doriešenie vzťahu mesta k záujmovému územiu.

Variant 2 - alternatíva skúmal územie mesta Banská Bystrica z hľadiska možností a limitov maximálneho rozvoja, časove rozdeleného na roky 2025 (návrh záväzného riešenia) a 2050 (návrh ideového výhľadového riešenia).

Obr. A.2.2-3 ÚPN mesta Banská Bystrica, koncept riešenia – variant 2 - alternatíva



V súlade s uvedenými predpokladmi a zámermi bola základná urbanistická koncepcia plošného a priestorového rozvoja mesta orientovaná najmä na:

- prednostné využitie intenzifikácií voľných plôch v rámci zastavaného územia,
- akceptovanie všetkých doterajších rozvojových zámerov obsiahnutých v platnom ÚPN-A Banská Bystrica, ktoré sú v súlade s navrhovanou koncepciou rozvoja,
- cieľavedomé rozvíjanie priestorovej štruktúry mesta v symbióze s kultúrno-historickými hodnotami a prírodným potenciálom,
- do roku 2025 primárny rozvoj plôch bývania pre 100.000 obyvateľov návrhového obdobia pokračovaním výstavby v južnej rozvojovej osi mesta, v obytnom súbore Hušták – Belveder, dostavbou Štúrovho námestia a ďalších menších lokalít na západnej strane obytného súboru Fončorda, pokračovaním výstavby na Pršianskej terase, rozvojom v menších lokalitách v častiach mesta Kremnička a Rakytovce, rozširovaním obytnej zóny západným smerom v častiach mesta Skubín a Podlavice, pokračovaním výstavby v severnom sektore mesta v časti mesta Kostiviarska – UO Vysielač, kompletizáciou plôch obytných súborov Sásová, Rudlová a založením nového obytného súboru Na Bánoši, vo východnej časti mesta rozširovaním založených obytných zón v časti mesta Šalková, ako aj pokračujúcou intenzifikáciou vhodných súčasných plôch HBV a IBV,
- k roku 2050 primárny rozvoj zostávajúcich disponibilných plôch bývania pre výhľadovú veľkosť mesta pre 126.330 obyvateľov pokračujúcou kompletizáciou územia v južnej časti mesta výstavbou obytných súborov Kremnička - západ a Iliáš - východ, v severnom sektore mesta dostavbou obytného súboru Bánoš a rozširovaním obytných plôch obytného súboru Rudlová - Sásová II smerom východným, vo východnej časti mesta založením obytného súboru Sielnica v nadväznosti na danú miestnu časť,

- dokompletovaním časti mesta Šalková obytným súborom vo východných priestoroch, sekundárny rozvoj pokračujúcou intenzifikáciou zostávajúcich vhodných plôch HBV a IBV,
- do roku 2025 primárny rozvoj občianskeho vybavenia v centrálnej mestskej zóne kompletizáciou územia, intenzifikovaním a expanziou (rozširovaním) plôch centrálneho vybavenia Na Troskách ako aj získaním plôch (priestorov) reanimáciou priemyselného areálu Slovenka na centrálne vybavenie, dostavbou a prestavbou pozdĺž hlavných rozvojových osí mesta, najmä rozširovaním plôch priestorovo rozložených okolo rozvojovej osi a skvalitňovaní založenej štruktúry prestavbou neefektívne využívaného územia s kumuláciou a koncentráciou zariadení v priestoroch okolo mimoúrovňovej križovatky Kremnička (južné mestské centrum), v priestore situovanom východne od Rakytoviec (regionálne centrum) a pozdĺž hlavnej mestskej triedy (Štefánikovo nábrežie – Stavebná ulica), podporovanej zónami vybavenosti: areálom Smrečiny s určením na perspektívnu prestavbu (obchodno-výstavné centrum) a priestormi okolo Fatry určenými na prestavbu pre obchodno-administratívne centrum doplnené ďalšími celomestskými funkciami (východné nadmestské centrum), rozširovaním a kompletizáciou založených areálov vysokého školstva (vytvorením komplexne vybaveného vysokoškolského areálu Jesenský vršok – Sásová, kompletizáciou založeného areálu na Tajovského ulici a vytvorením územných predpokladov pre dostavbu a kompletizáciu rozptýlených areálov vysokých škôl na Skuteckého, Tajovského a Sládkovičovej ulici), rozvojom komplementárnej vybavenosti v sekundárnych mestských centrách a na vedľajších rozvojových osiach mesta v rámci vytvárania polyfunkčných zón mestskej štruktúry,
 - po roku 2025 (výhľad) primárny rozvoj občianskeho vybavenia ďalšou revitalizáciou mestskej zóny v priestoroch vykazujúcich potrebu funkčných zmien (predovšetkým využitím priestorov závodu Slovenka, a.s., Trosiek, Štúrovho námestia), pokračujúcim kompletizovaním východného a južného mestského centra postupným selektovaním vybraných vybavenostných funkcií do priestoru Stredoslovenského regionálneho centra, postupným kompletizovaním prestavbového územia areálu Smrečiny pre celomestské funkcie, intenzifikáciou funkcií v disponibilných priestoroch pozdĺž hlavných rozvojových osí mesta – pozdĺž založenej hlavnej mestskej triedy (Štefánikovo nábrežie – Stavebná ulica) a pozdĺž južnej rozvojovej osi mestského až regionálneho významu (centrálne mestská zóna – južné mestské centrum – Stredoslovenské regionálne centrum), ako aj posilňovaním vybavenia vo vedľajších mestských centrách (Rudlová-Sásová II, Bánoš, Fončorda, Pršianska terasa) a na vedľajších rozvojových osiach,
 - do roku 2025 primárny rozvoj rekreácie a športu pozdĺž Tajovského potoka v ose: športový areál Štiavničky – plážové kúpalisko intenzifikovaním využitia priestorov celomestského športovo-rekreačného centra (Štiavničky, plážové kúpalisko), rozvojom nových plôch pozdĺž Hrona v priestoroch medzi Majerom a Šalkovou, reanimáciou rekultivovaného priestoru bývalého cementárenského lomu Kostiviarska a kompletizáciou centra rekreácie a cestovného ruchu Banská Bystrica – Králiky, sekundárny rozvoj rekreácie a športu dostavbou plôch a zariadení v jednotlivých častiach mesta v súvislosti s potrebami komplexného dotvorenia bytovej výstavby, dostavaním stávajúceho areálu UMB vo vysokoškolskom centre Sásová, ako aj rozvojom komplementárnej vybavenosti územia lesného mestského parku,
 - primárny rozvoj rekreácie a športu po roku 2025 ďalším pokračovaním pozdĺž Hrona, intenzifikáciou športovo-rekreačného využitia priestorov vybudovaných v bývalom cementárenskom lome Kostiviarska, kompletizáciou a rozšírením funkčných plôch centra rekreácie a cestovného ruchu Banská Bystrica – Králiky v súvislosti s koordinovaným rozvojom integrovaného centra Skalka – Banská Bystrica – Králiky, prestavbou bývalého areálu technických služieb Pod kopou na areál športu, rekreácie, relaxácie, sekundárny rozvoj rekreácie a športu výstavbou nových plôch a zariadení v jednotlivých častiach mesta v spojitosti s potrebami navrhovanej bytovej výstavbe po roku 2025
 - do roku 2025 primárny rozvoj plôch výroby koncentráciou zariadení s náročnejšími územnými, priestorovými a dopravnými požiadavkami východným smerom v priestore priemyselného parku Majer – Šalková a prestavaním areálu bývalej Stredoslovenskej

cementárne, sekundárny rozvoj výroby (formou polyfunkčných plôch) južným smerom v páse pozdĺž cesty I/69 ako aj v rozptyle v intraviláne mesta,

- po roku 2025 primárny rozvoj plôch výroby intenzifikáciou využitia územia priemyselného parku Majer – Šalková a jeho postupnou premenou na vedecko-technologický park, ako aj postupným prechodom výrobných funkcií do regionálneho priemyselného parku Baďín – Sielnica,
- do roku 2025 primárny rozvoj zelene postupným rozširovaním jednotlivých sektorov mestského lesoparku navrhnutých v pôvodnom územnom pláne aglomerácie Banská Bystrica z roku 1976 (sektor Urpína – smerom na východ a juh, sektor Sásavskej doliny – smerom na severozápad, sektor Laskomer – smerom na sever, sektor Suchý vrch – smerom východným s prepojením na obytný súbor Fončorda), vytvorením nového južného sektoru mestského lesoparku Lišná skala, prepojením jednotlivých sektorov mestského lesoparku na organizmus mesta prostredníctvom zelených koridorov – koridor v južnej časti mesta pozdĺž Rakytovského potoka, priečny zelený koridor Krematórium – Peťovský háj, koridory prepájajúce obytné súbory Pršianskej terasy so sektorom Lišnej skaly, zelené koridory prepájajúce sektor Laskomer s osou Slnecné stráne, prepojením jednotlivých sektorov mestského lesoparku pozdĺž ďalších vodných tokov (Bystrica, Tajovský a Malachovský potok) a vytváraním nových plôch verejnej zelene (najmä v súvislosti s rozvojom celomestského občianskeho vybavenia) – verejné parkové priestory (južný park mesta prepájajúci mesto s regionálnym centrom, parkové priestory cintorína Kremnička a parkové priestory pozdĺž toku Hrona vo východnej časti mesta), sekundárny rozvoj zelene funkčnou kompletizáciou navrhovaných obytných súborov (najmä: obytný súbor Pršianska terasa, obytný súbor Slnecné stráne a obytný súbor Bánoš),
- po roku 2025 primárny rozvoj zelene kompletizáciou funkčného vybavenia obytných súborov realizovaných v navrhovanom výhľadovom období.

Vyššie uvedené principiálne odlišnosti vyvolávali tieto ďalšie potreby riešenia:

- potreba pretvorenia prevládajúcej organickej a rozvoľnenej zástavby pôdorysu mesta na urbánnu štruktúru koncepciou, v ktorej je kladený dôraz okrem funkčného usporiadania mesta na priestorový systém mestského organizmu,
- modelovanie urbanistického obrazu mesta tradičnými priestorotvornými prvkami – ulica, skvér, námestie s dôrazom uplatnenia prirodzených a založených kompozičných vzťahov a priestorových súvislostí v priestorovom systéme mesta,
- potreba uplatňovania typologických foriem budov vytvárajúcich svojím obsahom a formou mestské prostredie primeranej intenzity zástavby z hľadiska urbanistickej mierky a efektívneho využitia disponibilných priestorov,
- potreba revitalizácie rieky Hron ako prírodnej kompozičnej osi mesta a jeho včlenenia do organizmu mesta,
- potreba koncipovania mestského organizmu s ohľadom na založený sídelný systém aglomeračného priestoru (zázemia mesta) ako otvoreného funkčno-priestorového systému umožňujúceho rozvíjanie urbanistických vzťahov medzi mestom a okolitými sídlami,
- potreba koncepčného dotvorenia systému verejných priestorov a ich urbanistického postavenia v systéme mesta,
- potreba stanovenia urbanistického korpusu mesta, t. j. prevládajúcej výšky zástavby mestského organizmu (stanovenie urbanistickej mierky) s ohľadom na predpokladanú potenciálnu veľkosť mesta,
- potreba osobitného stvárnenia funkčno-priestorovej, kompozičnej a dopravnej štruktúry centrálnej mestskej zóny, jej vývoja funkčno-priestorovými premenami a expanziou (stanovenie limitov, regulatívov a zásad),
- potreba prioritného uplatňovania mestotvorných obytných štruktúr (bytových domov v blokových formách zástavby)

- potreba uplatňovania malopodlažnej zástavby rodinných domov len ako doplnkovej urbanistickej štruktúry mesta,
- potreba uplatňovania len ojedinelej intenzifikácie s ohľadom na prevládajúcu bytovú zástavbu v 8 a viac podlažných bytových domoch v rámci mesta,
- potreba maximálnej možnej aplikácie urbánnej formy bytových domov (polyfunkčné objekty) v rámci urbanistického riešenia navrhovaných obytných súborov.

Rozvoj bytovej výstavby bol v koncepte ÚPN mesta Banská Bystrica (variant 2 - alternatíva) orientovaný na maximálnu ponuku disponibilných plôch územia mesta, ktorá rozhodujúcim spôsobom ovplyvňuje úvahy o maximálnom (potenciálnom) počte obyvateľov Banskej Bystrice, pričom navrhovaná veľkosť mesta k roku 2025 – 100.000 obyvateľov (požiadavka zo Zadania ÚPN mesta Banská Bystrica) bola v plnom rozsahu akceptovaná návrhom riešenia (prírastok 11.662 b.j.). Potenciálna veľkosť mesta (orientačne k r. 2050) bola stanovená na základe využitia disponibilných rezerv územia posúdených predovšetkým z hľadiska limitov KEP-u (prírastok ďalších 9.047 b.j.), čo umožňuje nárast obyvateľstva k roku 2050 na 126.330 obyvateľov. Navrhovaný rozvoj bývania bol z urbanistického hľadiska usmerneny celkovou urbánou koncepciou, z ktorej vyplýval návrh rozvoja bývania.

V navrhovanej koncepcii rozvoja bývania sa teda uvažovalo s prevládajúcou formou zástavby viacpodlažnými bytovými domami v pomere 9.696 b.j. v bytových domoch k 1.966 b.j. v rodinných domoch (navrhované riešenie k roku 2025) a 6.914 b.j. v bytových domoch k 2.133 b.j. v rodinných domoch (výhľadový návrh k roku 2050). Tento návrh zohľadňoval urbanistickú situáciu sídelného systému aglomeračného priestoru Banskej Bystrice (okolité obce poskytujú dostatok priestoru pre rozvoj bývania v rodinných domoch). Mesto si touto koncepciou vytvára podmienky „ochrany“ potenciálnych priestorov rozvoja pre mestotvorné funkcie.

Celkove variant 2 - alternatíva stanovil, že Banská Bystrica môže v rozsahu svojho katastrálneho územia dosiahnuť pri rešpektovaní daných limitov a bez podstatného narušenia svojho životného prostredia maximálne 125.000 až 130.000 obyvateľov a že rozvoj nad túto hranicu je možné uvažovať len v širších územných súvislostiach v súvislosti s rozvojom aglomeračného územia (záujmového územia) resp. v súvislosti s rozvojom Stredoslovenského regionálneho centra Banská Bystrica – Sliač – Zvolen.

V navrhovanej koncepcii občianskeho vybavenia uvažoval variant 2 - alternatíva na jednej strane s kvalitatívnou premenou (prestavbou) nevhodne využívaného územia a na druhej strane s rozširovaním priestorov s aktivitami občianskeho vybavenia. Základ systémovej štruktúry občianskeho vybavenia tvorila centrálna mestská zóna s najvyššou koncentráciou celomestských až regionálnych funkcií (centrum a príslahlé priestory umožňujúce expanziu a prestavbu v prospech centrálného občianskeho vybavenia), na ktorú radiálne nadväzujú zóny ďalšej celomestskej až regionálnej vybavenosti s určitým špecifickým zameraním a lineárne zoskupené priestory vybavenia okolo hlavných kompozično-funkčných osí mesta. Na vybraných osiach Centrum – Radvaň – Kremnička a Centrum – Bánoš – Sásová boli navrhnuté sekundárne centrá občianskeho vybavenia.

V systéme urbanizovania mesta bol dôraz kladený aj na rozvoj mestotvorných štruktúr (polyfunkčných domov) v obytných súboroch Pršianska terasa, Fončorda, Slnčné stránne, Bánoš a Iliáš – západ, ako aj pozdĺž niektorých sekundárnych rozvojových osí, s cieľom vkomponovania týchto mestotvorných štruktúr do obytného prostredia mestského organizmu.

Osobitný význam v rozvoji občianskeho vybavenia mesta mala v navrhovanej koncepcii ÚPN mesta podľa variantu 2 - alternatíva južná rozvojová os Centrum – Radvaň – Kremnička – Rakytovce, ktorá mala v priestore Rakytoviec urbanisticky gradovať v regionálnom centre Banská Bystrica – Sliač – Zvolen.

Sekundárny rozvoj ďalšieho občianskeho vybavenia bol viazaný na lokálne centrá navrhnuté v rámci nových obytných súborov mesta.

Koncepcia výroby na území mesta bola navrhnutá so zámermi:

- postupného presunu ťažiskových plôch z vnútorného územia mesta do východného sektoru (Majer – Šalková),
- urbanistického pretvorenia funkčného využívania južnej rozvojovej osi jej regeneráciou zo skladovo-výrobného územia na polyfunkčné priestory občianskeho vybavenia, služieb, skladov a výrobných prevádzok,
- prioritného využitia plôch areálu bývalej Stredoslovenskej cementárne na rozvoj priemyselnej výroby,
- výstavby priemyselného parku Majer – Šalková orientovaného na sofistikovanú výrobu a high-tech bez nepriaznivých vplyvov na životné prostredie, a jeho ďalšieho využitia aj ako vedecko-technologického parku,
- postupného obmedzovania výrobných funkcií v niektorých súčasných areáloch (Smrečina, Slovenka, Fatra) do roku 2025 a ich následného transformovania v prospech vybavenostných funkcií do roku 2050,
- postupných zmien funkčného využitia niektorých súčasných alebo bývalých areálov poľnohospodárskych družstiev na výrobné služby a výrobu lokálneho významu (areály v zastavanom území mesta),
- postupného odstraňovania funkcií výroby a výrobných služieb aj z areálov bývalých poľnohospodárskych družstiev mimo zastavaného územia a ich premeny na zariadenia agroturistiky, resp. rekreačné zariadenia,
- vytvárania ďalších nových výrobných plôch v disponibilných priestoroch priemyselnej zóny Slovenská Ľupča, resp. vo vyčlenených priestoroch priemyselného parku Badín - Sielnica.

Navrhnuté koncepcné zámery variantu 2 - alternatíva zohľadňovali nielen stavové ale aj uvažované rozvojové súvislosti v oblasti výrobných funkcií mesta a jeho zázemia, čím sa vytvárali priestorové predpoklady pre nárokovanie plochy vyplývajúce z uvažovaného nárastu pracovných príležitostí. V tomto prípade nárokovanie nové plochy predstavovali 100 - 130 ha. V zmysle celkového návrhu rozvoja funkčných plôch mesta predpokladala koncepcia nahrádzanie výrobných plôch vo vnútornom území mesta plochami občianskeho vybavenia. Z toho vyplývala potreba ich náhrady novými výrobnými plochami v rámci priemyselnej zóny obce Slovenská Ľupča, alebo v rámci Stredoslovenského regionálneho centra.

Z dopravného hľadiska spočívala základná rozvojová koncepcia

- vo výhľadovej trase rýchlostnej cesty R3 rozdielne od doterajších úvah zakotvených v KURS 2001 aj ÚPN VÚC Banskobystrický kraj, a to v trase cesty R1 – Badín/Rakytovce - smerom západným - Turček prepojenie na cestu I/65 podľa pôvodnej koncepcie,
- vo výhľadovom období v návrhu predĺženia rýchlostnej cesty smerom severo-východným od križovatky Badín/Rakytovce tunelom s vyústením pri Slovenskej Ľupči a následne trasovaním cez Hiadeľskú dolinu v smere na Ružomberok,
- v rešpektovaní trasy schváleného severného obchvatu mesta vo funkcii rýchlostnej komunikácie R1 vrátane križovaní so súčasnou mestskou cestnou sieťou,
- v rešpektovaní ostatnej založenej a odsúhlasenej nadradenej dopravnej infraštruktúry mesta, ktorá nie je v rozpore s novou koncepciou rozvoja,
- vo vytvorení základného nevyhnutného dopravného skeletu mesta tvoreného
 - vnútorným mestským okruhom v trase Ul. 29. augusta – Partizánska – Horná – Kukučínova – Rudlovská - tunel dl. 820 m – Lazovná – nové prepojenie na Tajovského ul. (dĺžka cca 530 m) – Tajovského – Švermova – Wolkerova – Kpt. Nálepku – Štúra – Štadlerovo nábregie – Štefánikovo nábregie – Stavebná – Ul. 29. augusta,
 - vonkajším mestským okruhom v trase: Uhlisko – Majer – Kynceľová – Rudlová – Sásová – Kostiviarska – Podlavice – Fončorda – Pršianska terasa – Kremnička – Radvaň – tunel pod Urpínom,

- základnými dopravnými osami prietahov ciest R1, I/59, I/14, I/66 a I/69 vo funkcii regiónovej zbernej komunikácie,
- mestskými radiálami,
- návrhu dostatočnej kapacity statickej dopravy v jednotlivých častiach mesta,
- rešpektovaní založenej a navrhovanej infraštruktúry železničnej dopravy (trate č. 170 a 172) vrátane elektrifikácie, zdvojkolaženia a menších smerových úprav trate č. 170 v úseku zastávka Radvaň – zastávka Banská Bystrica - mesto,
- návrhu usporiadania integrovaného systému rýchlej regionálnej dopravy v rámci budúceho Stredoslovenského regionálneho centra s akcentom napojenia letiska Sliač,
- kompletizácii základných peších a cyklistických ťahov na území mesta,
- návrhu usporiadania dopravnej obsluhy MHD,
- návrhu dopravného napojenia novo navrhovaných funkčných plôch podľa variantu 2 – alternatíva.

Rozvojová koncepcia technickej infraštruktúry bola založená na rovnakých princípoch ako vo variantoch 1 a 2 s tým, že 110 kV elektrické vedenie spájajúce transformovne Fončorda a Bánoš bolo ponechané väčšinou ako vzdušné vedenie s navrhovaným zdvojením.

*

Z uvedených variantov, resp. ich alternatív, odporučilo mesto Banská Bystrica návrh ÚPN mesta spracovať v riešení funkčného využitia a priestorového usporiadania územia, ako aj z hľadiska verejného dopravného vybavenia, v zásade podľa konceptu riešenia k roku 2025 tohto variantu, upraveného o čiastkové riešenia 1. a 2. variantu, a podľa pripomienok z verejného prerokovania a pripomienkového konania (bližšie v kapitole A.4.).