

B.4. Riešenie záujmového územia a širšie vzťahy dokumentujúce začlenenie mesta Banská Bystrica do systému osídlenia

B.4.1. Medzinárodné danosti a súvislosti

Po ratifikácii prístupovej zmluvy sa Slovenská republika stala od 1. mája 2004 plnohodnotným členom Európskej únie.

Dôležitým prvkom celkovej integrácie je aj integrácia priestorová (územná), ktorá v podobe politiky územného rozvoja prispieva ku konkurencieschopnosti, produktivite a rastu v jednotlivých regiónoch, k ekonomickej a sociálnej kompaktnosti v jednotlivých krajinách i medzi nimi, zabezpečuje budovanie komunikačnej i ostatnej technickej infraštruktúry, ale v neposlednom rade aj ochranu prírodného a kultúrneho dedičstva, ochranu životného prostredia a celkovú trvalú udržateľnosť rozvoja územia EÚ.

Z koncepčných dokumentov EÚ, ktoré prostredníctvom národných a regionálnych územnoplánovacích dokumentov ovplyvňujú aj priestorový rozvoj mesta Banská Bystrica, je najdôležitejšia Európska perspektíva priestorového rozvoja (ESDP).

Návrh cieľov politiky priestorového rozvoja je potom vyjadrený v nasledovných 3 integrovaných zásadách známych už z Lipského dokumentu:

- rozvoj vyváženého polycentrického systému miest a nový vzťah mestských a vidieckych oblastí,
- zabezpečenie rovnakého prístupu k infraštruktúre a vedomostiam a
- (trvale) udržateľný rozvoj, rozumné riadenie a ochrana prírodného a kultúrneho dedičstva.

Vzhľadom na organizáciu územia a sídelného systému SR boli v politike územného rozvoja Slovenska prijaté najmä nasledovné vybrané politické ciele a zásady rozvoja územia EÚ:

- polycentrický a vyvážený priestorový rozvoj,
- dynamické, atraktívne a konkurencie schopné mestá a mestské regióny,
- rázovitý rozvoj – rozmanité a produktívne vidiecke oblasti,
- partnerstvo medzi mestom a vidiekom,
- integrovaný prístup k vylepšeniu dopravných spojení a prístup k vedomostiam – polycentrický rozvojový model ako základ lepšej prístupnosti,
- efektívne a (trvalo) udržateľné využitie infraštruktúry,
- rozširovanie inovácií a vedomostí,
- ochrana a rozvoj prírodného dedičstva,
- riadenie rozvoja vodných zdrojov: zvláštna úloha pre územný rozvoj,
- tvorivé riadenie rozvoja kultúrnej krajiny,
- tvorivá ochrana kultúrneho dedičstva,

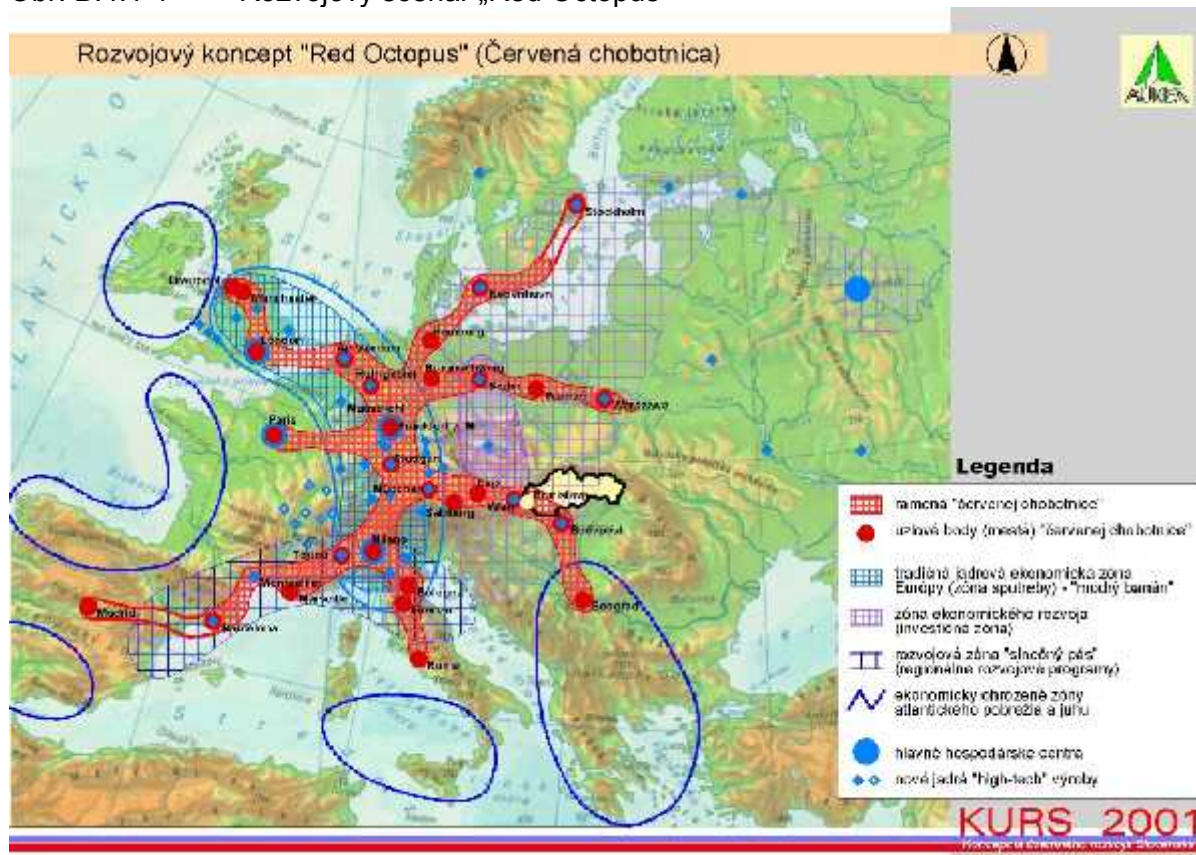
z ktorých sú viaceré v podobe zásad rozvoja mesta Banská Bystrica a jeho záujmového územia integrované aj do ÚPN mesta.

Z prác spojených s prípravou ESDP vzišiel doteraz pomerne najucelenejší dynamický scenár priestorového rozvoja Európy na najbližších 50 rokov, tzv. Red Octopus (Červená chobotnica).

Podľa tohto scenára má byť európske centrálné urbánne jadrové územie (Central Urban Core Area, nazývané aj „Blue Banana“ – Modrý banán) v roku 2026 ešte stále „corpus major“. Má však už byť súčasťou väčšieho integrovaného systému pozostávajúceho z „tela“ a „ramien“ (urbanizačných koridorov) siahajúcich do severnej, východnej a južnej Európy. Jedno z najpreferovanejších rozvojových „ramien“ (Stuttgart – Ulm – Mníchov – Salzburg/Linz – Viedeň – Bratislava – Budapešť – Belehrad) sa priamo dotýka územia Slovenska. Tieto „ramená“ majú byť okrem radiálnych spojení s centrom prepojené aj tangenciálne (najmä severo-južné dopravné prepojenia), a to najmä TEN koridormi.

Ako ekologický systém podporujúci urbánny systém „Červenej chobotnice“ má vzniknúť tzv. Európska makroekologická štruktúra (EMES) v podobe vzájomne spojeného systému „vidieckych“ regiónov zabezpečujúcich prirodzené prostredie rastlinám, živočíchom a (plne alebo čiastočne) aj ľuďom. Dôležitou súčasťou EMES by mohli byť aj oblasti s rozsiahlymi chránenými územiami prírody stredného, severného a východného Slovenska.

Obr. B.4.1-1 Rozvojový scenár „Red Octopus“



Zdroj: KÚRS 2001 (AUREX, s.r.o., 2001)

Zásady ESDP sú ďalej rozvíjané vo viacerých projektoch (napr. Štúdia podunajského priestoru – Regionálne a územné aspekty rozvoja podunajských krajín vo vzťahu k EÚ¹ alebo VISION PlaNet² a jeho priame pokračovanie PlaNet CenSE³).

Zatiaľ čo cieľom VISION PlaNet bolo najmä sformulovať spoločné stratégie, základné určujúce princípy a opatrenia pre územný rozvoj dvanástich štátov (medzi nimi aj Slovenska) a častí ďalších piatich európskych krajín, zaoberala sa už Štúdia podunajského priestoru detailnejšími aspektmi priestorového rozvoja v jednotlivých štátoch a kategorizovala ich mestá podľa významu v podunajskom priestore.

V rámci výsledného rozvojového scenára (tzv. „Pro Danube 2010“) bola Banská Bystrica (ako súčasť aglomerácie Banská Bystrica - Zvolen zaradená medzi tzv. primárne póly hospodárskeho a socio-ekonomického rozvoja podunajského priestoru a v rámci nich do kategórie tzv. ďalších miest (centier menších aglomerácií plniacich zvláštne funkcie ako dôležité intermodálne uzly – okrem aglomerácie Banská Bystrica - Zvolen boli v rámci SR do tejto kategórie zaradené mestá Komárno, Trnava a Trenčín).

V rámci projektu PlaNet CenSE sa (v nadväznosti na projekt ESPON⁴) ďalej spresňovalo a hodnotilo postavenie jednotlivých miest EÚ v hierarchii miest a mesto Banská Bystrica bolo

¹ Danube Space Study – Regional and territorial aspects of development in the Danube Countries on the European Union, september 1999

² VISION PLANET – Strategies for Integrated Spatial Development of the Central European, Danubian and Adriatic Area, január – apríl 2000

³ PlaNet CenSE – Planners Network for Central and South-Eastern Europe, november 2006

v rámci tohto procesu zahrnuté medzi tzv. FUA (Functional Urban Areas - funkčné mestské územia) medzinárodného až národného významu, čím sa v kategorizácii dostalo (aj keď v najnižšej kategórii) medzi najvýznamnejšie európske mestá.

Obr. B.4.1-2 Hierarchia miest v priestore CADSES podľa PlaNet CenSE



Zdroj: PlaNet CenSE (ÖIR, Viedeň, február 2006)

Vzhľadom na centrálnu polohu mesta Banská Bystrica v rámci Slovenska nie je teda možné jeho význam hľadať v dnes pre EÚ tak dôležitej cezhraničnej spolupráci, ale predovšetkým v rovnako dôležitých severo-južných dopravných prepojeniach zabezpečujúcich rozvoj polycentrizmu a vyvážený priestorový rozvoj.

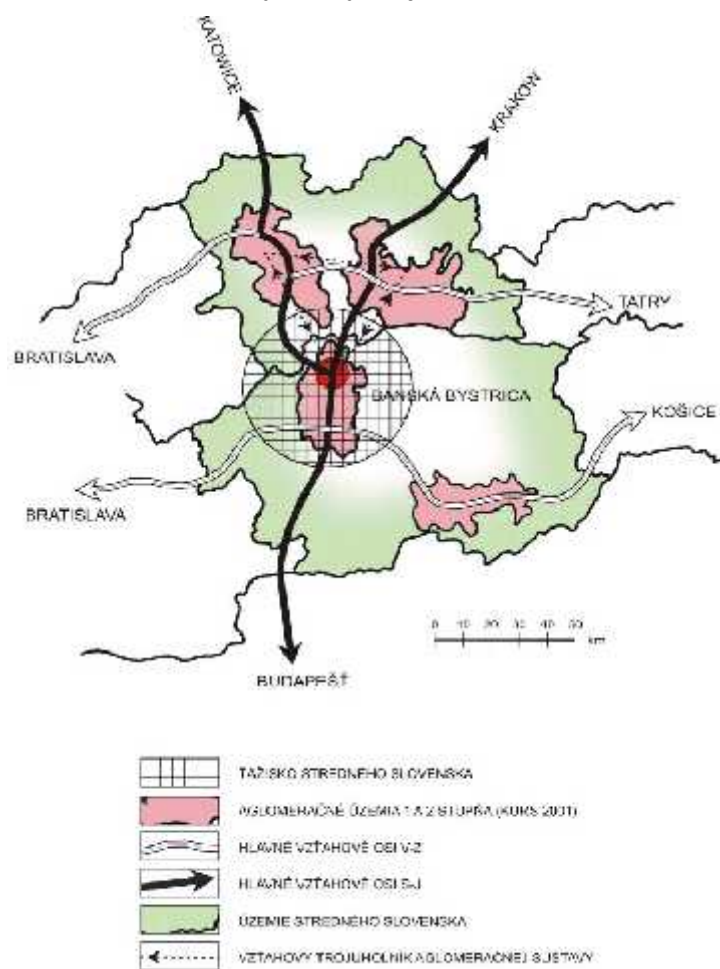
⁴ ESPON – European Spatial Planning Observation Network, podprogram Iniciatívy spoločenstva INTERREG, 2001-2006

Obr. B.4.1-3 Medzinárodné súvislosti ťažiska osídlenia Banská Bystrica – Zvolen podľa KÚRS 2001



Zdroj: KÚRS 2001 (AUREX, s.r.o., 2001)

Obr. B.4.1-4 Medzinárodné súvislosti ťažiska osídlenia Banská Bystrica – Zvolen podľa ÚPN VÚC Banskobystrický kraj



Zdroj: Zadanie pre ÚPN mesta Banská Bystrica
(ÚHA mesta Banská Bystrica, 09/2005)

B.4.2. Celoštátne danosti a súvislosti

Základné postavenie mesta Banská Bystrica v rámci územia Slovenskej republiky určuje Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 (AUREX, 2001) schválená uznesením vlády SR č. 1033 dňa 31. októbra 2001 ako územnoplánovací dokument celoštátneho stupňa (ďalej len KURS 2001), ktorý vytvára základné predpoklady pre usmerňovanie rozvoja všetkých aktivít s územno-priestorovými prejavmi relevantnými pre celoštátnu úroveň. Jej záväzná časť bola vyhlásená nariadením vlády SR č. 5282002 Z.z. zo dňa 14.8.2002.

KURS 2001 v súlade so stavebným zákonom ustanovil „usporiadanie a hierarchizáciu sídelnej štruktúry osídlenia a uzlov sídelných a hospodárskych aglomerácií v medzinárodných a celoštátnych súvislostiach, rozvoj hlavných urbanizačných osí na území Slovenskej republiky a zásady územného rozvoja s cieľom vytvárať rovnocenné životné podmienky na celom území Slovenskej republiky.“⁵

KURS 2001 v rámci koncepcie rozvoja sídelných štruktúr vyjadril hierarchiu a význam terciárnych centier, ťažísk osídlenia a rozvojové osi.

Mesto Banská Bystrica je podľa Sčítania ľudu z roku 2001 s počtom 83.056 obyvateľov šiestym najľudnatejším mestom a v sídelnom systéme Slovenskej republiky zastáva jedno z najvýznamnejších a popredných miest, čo bolo vyjadrené aj v KURS 2001 v hodnoteniach a postavení centier a ťažísk osídlenia.

Centrá osídlenia boli v KURS 2001 hodnotené ako terciárne centrá, t. j. ako centrá zabezpečujúce potrebnej obsluhy obyvateľov sociálnou infraštruktúrou, a to ako pre vlastné mesto, tak aj pre jeho zázemie. Hodnotené obce SR⁶ boli podľa zastúpenia vybraných druhov zariadení sociálnej infraštruktúry rozdelené do piatich skupín⁷, v rámci ktorých bolo mesto Banská Bystrica zaradené do prvej podskupiny prvej skupiny. V prvej podskupine prvej skupiny sa nachádzajú štyri najväčšie mestá, ktoré plnia funkciu krajských miest. Túto funkciu plnili aj v období do reorganizácie štátnej správy v šesťdesiatych rokoch. V tejto podskupine sú zaradené mestá medzinárodného a celoštátneho významu a spolu s Banskou Bystricou sú tu aj mestá Nitra, Prešov a Žilina.

Ťažiská osídlenia chápe KURS 2001 ako „efektívne fungujúce a funkčne komplexné aglomerácie“, ktoré by „mali 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“. V tomto zmysle navrhuje podporovať vytváranie ťažísk osídlenia v sídelnej sieti Slovenska v niekoľkých úrovniach.

Mesto Banská Bystrica je centrom banskobystricko-zvolenského ťažiska osídlenia prvej úrovne, ktoré je v rámci tejto úrovne zaradené do tretej skupiny spolu s žilinsko-martinským. Významovo sú pred touto skupinou iba dve najväčšie ťažiská osídlenia Slovenskej republiky, a to bratislavsko-trnavské a košicko-prešovské ťažiská osídlenia.

Rozvojové osi chápe KURS 2001 ako „súčasť tvorby vyváženej hierarchizovanej sídelnej štruktúry“, ktoré „podporujú sídelné väzby medzi obcami a rovnovážny sídelný rozvoj vrátane rozvoja vidieka, vytvárajú podmienky pre dostupnosť k infraštruktúram, zachovanie a rozvoj prírodného a kultúrneho dedičstva a zabezpečujú požiadavky ktoré sú na sídelnú štruktúru kladené z hľadiska ekonomických, sociálnych a environmentálnych súvislostí“.

Mesto Banská Bystrica leží podľa KURS 2001 na križovatke zvolensko-turčianskej rozvojovej osi Zvolen – Banská Bystrica – Turčianske Teplice – Martin (návrh v úseku Banská Bystrica – Martin), ktorá je rozvojovou osou prvého stupňa a hornopohronskej rozvojovej osi Banská Bystrica – Brezno – Telgárt, ktorá je rozvojovou osou druhého stupňa.

Rozvojová os prvého stupňa „prepája centrá osídlenia prvej skupiny a ťažiská osídlenia prvej úrovne v štáte a porovnateľné centrá mimo hraníc krajiny, pričom zahŕňa minimálne jednu

⁵ §9 ods. (2) zákona č. 50/1976 o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov

⁶ Všetky obce, ktoré na návrh vlády vyhlásila Národná rada SR podľa § 22 ods.1 zákona č.369/90 Zb. o obecnom zriadení ako mestá, ako aj 9 obcí, ktoré majú viac ako 5.000 obyvateľov a nie sú vyhlásené za mestá.

⁷ Mimo dominantných sídiel nezaradených do skupín – Bratislava a Košice.

cestnú komunikáciu a jednu železnicu rýchlostného typu⁸. Rozvojová os druhého stupňa „prepája centrá osídlenia druhej skupiny a ťažiská osídlenia druhej úrovne s centrami osídlenia prvej skupiny a ťažiskami osídlenia prvej úrovne, resp. prepája centrá osídlenia druhej skupiny a ťažiská osídlenia druhej úrovne medzi sebou, pričom zahŕňa minimálne jednu cestnú komunikáciu a jednu železnicu nadregionálneho významu, alebo jednu rýchlostnú cestu“⁹.

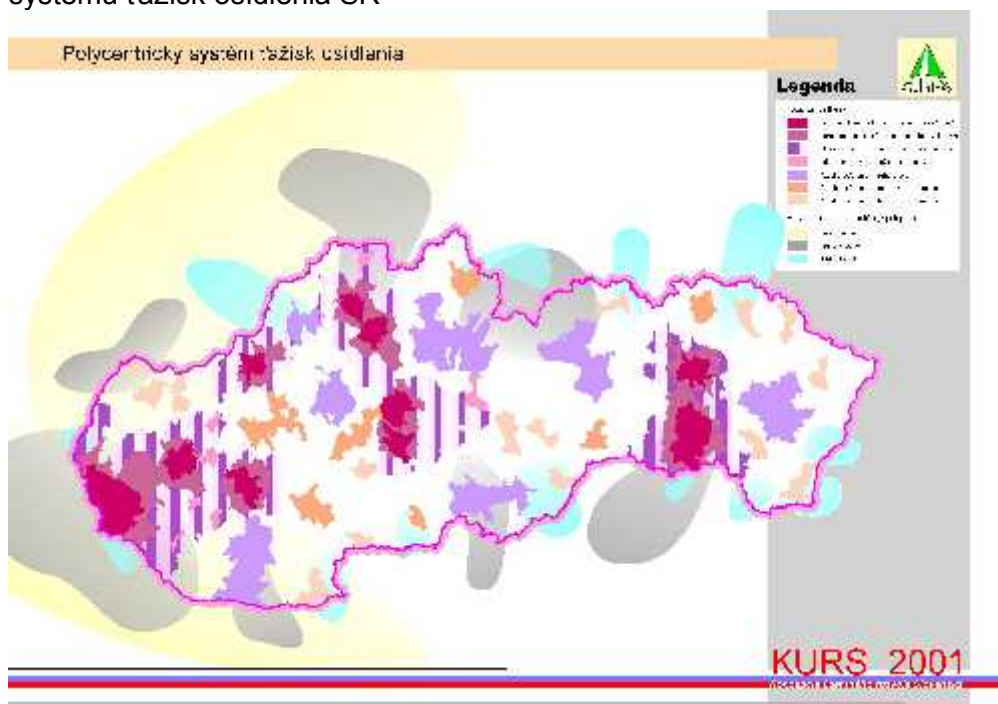
Vzhľadom na princípy KURS 2001 ÚPN mesta Banská Bystrica predovšetkým

- rešpektuje záväznú časť KURS 2001 týkajúcu sa mesta Banská Bystrica v podobe priemetu jednotlivých regulatívov do riešeného územia,
- rozvíja mesto Banská Bystrica v súlade s jeho postavením ako jedného z najvýznamnejších centier osídlenia SR – mesta medzinárodného a celoštátneho významu a krajského mesta,
- rozvíja mesto Banská Bystrica ako centrum banskobystricko-zvolenského ťažiska osídlenia prvej úrovne zaradeného v rámci tejto úrovne do tretej skupiny,
- rozvíja mesto Banská Bystrica 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“,
- rozvíja mesto Banská Bystrica 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“,
- rozvíja mesto Banská Bystrica ako mesto ležiace 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,
- podporuje zvyšovanie kvality dopravných spojení v smere medzinárodných a celoštátnych urbanizačných osí s podporou hromadnej dopravy osôb a ekologicky vhodnej prepravy nákladov,
- podporuje v systémoch technickej infraštruktúry dobudovanie trás a zariadení medzinárodného a celoštátneho významu.

⁸ KURS 2001, str. 47

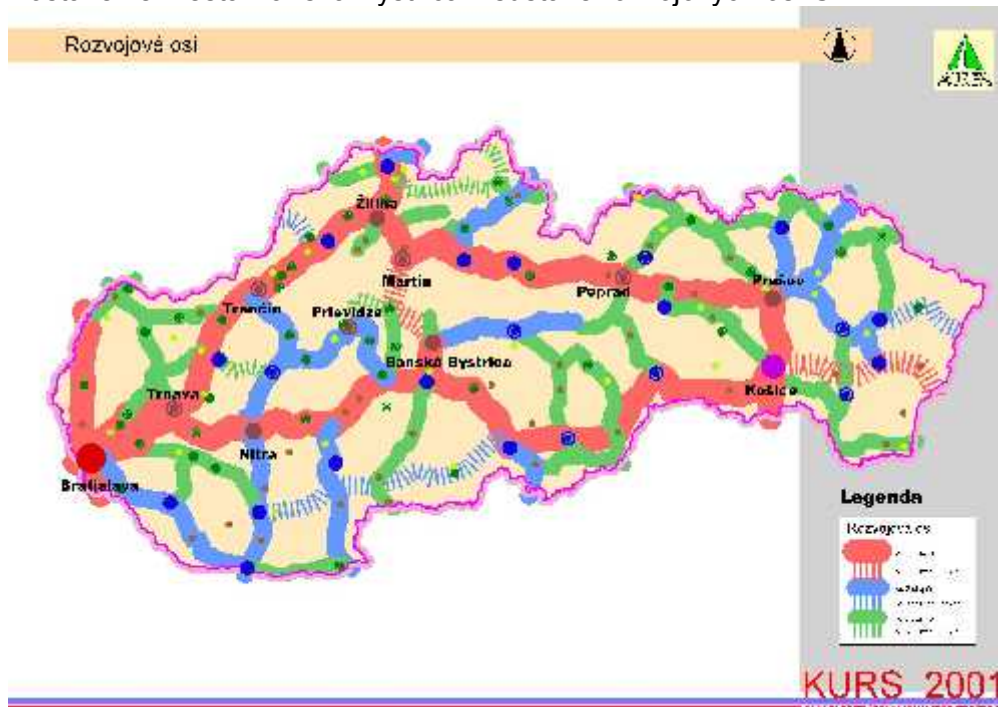
⁹ *tamtiež*

Obr. B.4.2-1 Postavenie banskobystricko-zvolenského ťažiska osídlenia v rámci systému ťažísk osídlenia SR



Zdroj: KÚRS 2001 (AUREX, s.r.o., 2001)

Obr. B.4.2-2 Postavenie mesta Banská Bystrica v sústave rozvojových osí SR



Zdroj: KÚRS 2001 (AUREX, s.r.o., 2001)

B.4.3. Regionálne danosti a súvislosti

B.4.3.1. ÚPN VÚC Banskobystrický kraj

Základné postavenie mesta Banská Bystrica v rámci územia Banskobystrického samosprávneho kraja určuje ÚPN VÚC Banskobystrický kraj, ktorého záväzná časť bola vyhlásená nariadením vlády SR č.263/98 Z.z. a všeobecne záväzným nariadením Banskobystrického samosprávneho kraja č. 4/2004 zo dňa 17. decembra 2004, ktorým sa vyhlasujú zmeny a doplnky záväznej časti Územného plánu veľkého územného celku Banskobystrického kraja.

Mesto Banská Bystrica je administratívno-správnym centrom kraja a okresu a predstavuje jedno z najvýznamnejších centier Slovenskej republiky. Ako také je aj rozhodujúcim prvkom pri formovaní nadregionálnych a interregionálnych vzťahov celého Banskobystrického kraja.

Banskobystrický kraj predstavuje v súčasnosti značne vnútorne diferencovaný hospodársky a sídelný systém. Táto diferencácia vychádza predovšetkým z hospodárskych, ekonomických a demografických faktorov. V kraji možno sledovať výrazné severo-južné rozdiely v hospodárskej sile a demografickom vývoji. Napriek nepriaznivejšej dopravnej dostupnosti severnej časti kraja, a teda aj mesta Banská Bystrica, je táto časť rozvinutejšia a má aj väčšie predpoklady ďalšieho rastu. Je to podmienené najmä prítomnosťou mesta Banská Bystrica a banskobystricko-zvolenskej aglomerácie – ťažiska osídlenia, celoštátneho až medzinárodného významu, ktorého je mesto jadrovým územím.

Z pohľadu medzinárodného dopravného priameho napojenia mesto Banská Bystrica v severo-južnom smere leží na medzinárodnej cestnej trase E 77 (Varšava - Krakov - Budapešť), ktorú tvoria v sieti SR cesty I. triedy č. 59 a č. 66. Južne od mesta prechádza Banskobystrickým krajom medzinárodná cestná trasa E 571 (Bratislava - Košice), ktorú tvoria v sieti SR cesty I. triedy č. 65 a 50 a E 572 (Trenčín - Žiar nad Hronom) v sieti SR cesta č. 50.

Základom železničnej kostry Banskobystrického kraja sú trate celoštátneho (až medzinárodného) významu, tzv. „južný ťah“ zaradený do doplnkovej siete TINA (Leopoldov / Nové Zámky - Kozárovce - Zvolen - Lučenec - Košice), na území kraja traťové úseky č. 150 a 160, trať Zvolen - Kremnica / Banská Bystrica - Vrútky (traťové úseky č. 171 a 170), trať Zvolen - Banská Bystrica - Margecany (traťový úsek č. 172) a trať Zvolen - Šahy - Štúrovo (traťový úsek č. 153).

Dopravný systém dopĺňa letisko Sliač, zaradené do kategórie medzinárodných letísk.

Podľa ÚPN VÚC je pre Banskobystrický kraj významné najmä rozvíjanie ťažisk osídlenia (vrátane Banskej Bystrice) na spojnicach katowickej aglomerácie a krakowskej aglomerácie v Poľskej republike s budapeštianskou aglomeráciou v Maďarskej republike.

Za centrum osídlenia Banskobystrického kraja považuje ÚPN VÚC sídla Banská Bystrica a Zvolen, ktoré so svojim zázemím, územno-priestorovými väzbami a funkciami prezentujú ťažisko osídlenia celoštátneho až medzinárodného významu.

Priestor Banskej Bystrice a jej spádových obcí je charakterizovaný v Konceptii územného rozvoja Slovenska 2001 ako územie ekologickej a kultúrnej hodnoty celoeurópskeho významu, s predpokladom dynamického rozvoja terciérnych a kvartérnych aktivít s prioritami rozvoja v oblasti cestovného ruchu, turizmu a rekreácie. Urbanistická štruktúra mesta a jeho satelitných vidieckych obcí v symbióze s krajinným prostredím a prírodným prostredím, ktoré je súčasťou chránených území prírody, je územím s vysokou funkčnou a priestorovou dostupnosťou. Intenzívne väzby mesta s takmer všetkými obcami okresu vyplývajú z historického vývoja sídelnej štruktúry priestoru a dopravných a funkčných vzťahov vzájomne sa dopĺňajúcich.

Spádový priestor mesta Banská Bystrica tvoria katastrálne územia obcí Badín, Dolný Harmanec, Dolná Mičiná, Donovaly, Harmanec, Horná Mičiná, Kordíky, Králiky, Kynceľová,

Malachov, Motyčky, Môlča, Podkonice, Priechod, Riečka, Selce, Slovenská Ľupča, Staré Hory, Špania Dolina, Tajov a Turecká¹⁰. Mimoriadne postavenie medzi nimi má bývalé kráľovské mestečko Slovenská Ľupča, ktoré je už v súčasnosti, vzhľadom k možnostiam rozvoja hospodárskych aktivít, kultúrno-historickým hodnotám a bezprostrednej vzdialenosti k Banskej Bystrici, pridruženým centrom krajského mesta.

Podľa ÚPN VÚC Banskobystrický kraj v znení jeho zmien a doplnkov je „v oblasti stredného Slovenska možno odporučiť polycentrický systém s centrami medzinárodného významu v severo-južnom smere, mestami Žilina, Martin, Banská Bystrica a Zvolen so zapojením centier v južnej časti Banskobystrického kraja, miest Lučenec a Rimavská Sobota. Polycentrická sústava v tomto priestore by sa stala súčasťou medzinárodnej sídelnej osi Katovice – Žilina – Martin – Banská Bystrica – Zvolen – Lučenec – Šalgótarján – Budapešť“.

Samotné mesto Banská Bystrica má ako sídlo kraja a centrum celoštátneho až medzinárodného významu podľa ÚPN VÚC Banskobystrický kraj tvoriť v rámci polycentrického systému stredného Slovenska severný pól banskobystricko-zvolenského ťažiska osídlenia s koncentráciou regionálnych, nadregionálnych aj celoštátnych aktivít. Mesto predstavuje kompaktnú urbanistickú štruktúru, doplnenú pridruženými satelitnými útvarmi, ktoré sú administratívnymi súčasťami mesta alebo samostatnými obcami.

V zmysle Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Banská Bystrica na roky 2007-2013 (PHSR) a v ňom obsiahnutej stratégii rozvoja mesta má byť mesto formované „ako súčasť stredoslovenského metropolitného centra, ktoré bude využívať svoje ľudské, materiálne, prírodné a ekonomické zdroje na zvýšenie kvality života svojich občanov“ a „pôsobiť ako nástupné centrum cestovného ruchu, centrum školstva, kultúry, administratívy, podnikania, investovania a hospodárskeho rozvoja“.

Z hľadiska ekonomického rozvoja mesta počíta PHSR v horizonte cca 30 rokov s „diverzifikovanou ekonomikou, poskytujúcou dostatok pracovných príležitostí pre všetky vrstvy obyvateľov“ a s Banskou Bystricou ako „administratívnym centrom, centrom služieb, cestovného ruchu a podnikania“.

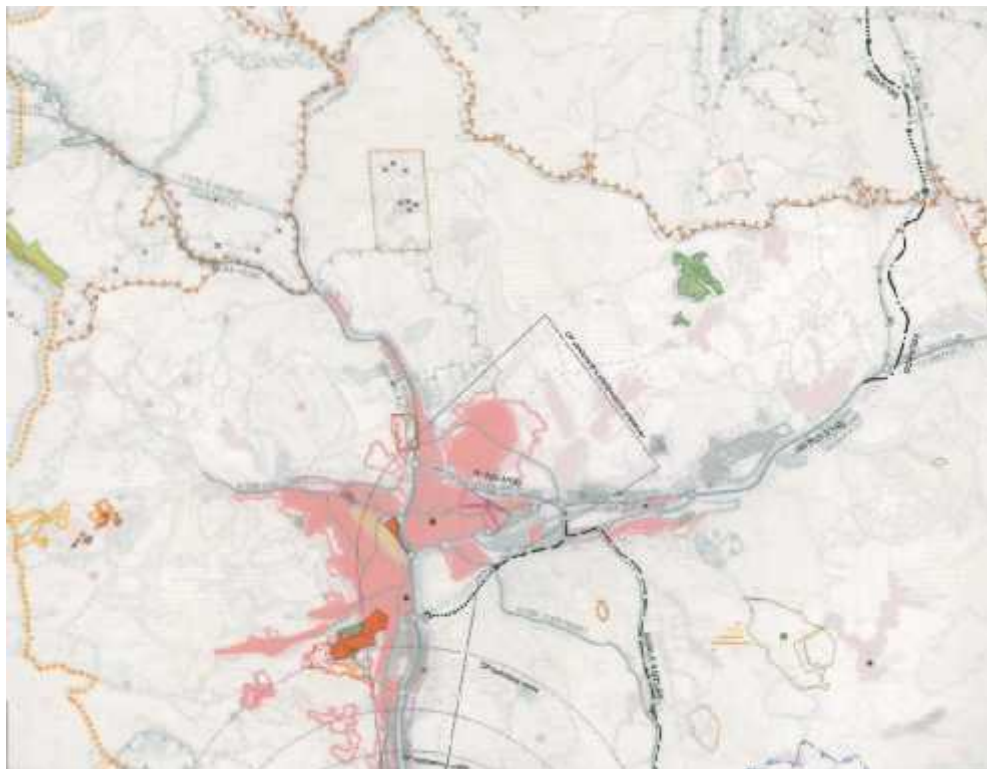
Ekonomika mesta by sa v zmysle PHSR mala opierať o tri piliere, a to:

- trvalé a udržateľné využitie prírodného, historického a kultúrneho bohatstva,
- informačné technológie a znalostnú ekonomiku,
- vhodnú infraštruktúru, dostupnosť a podnikateľské prostredie.

Všetky tieto princípy ÚPN mesta Banská Bystrica zodpovedajúcim spôsobom zohľadňuje v návrhu rozvoja mesta do r. 2025, resp. vo výhľade.

¹⁰ Podčiarknuté sú názvy obcí, ktoré tvoria v zmysle zadania pre spracovanie ÚPN mesta záujmové územie Banskej Bystrice

Obr. B.4.3.1-1 ÚPN VÚC Banskobystrický kraj – Zmeny a doplnky 2009 – sekcia Banská Bystrica (URBION, 06/2010)



Obr. B.4.3.1-2 ÚPN VÚC Banskobystrický kraj – Zmeny a doplnky 2009 – sekcia Zvolen (URBION, 06/2010)



Vzhľadom na princípy ÚPN VÚC Banskobystrický kraj ÚPN mesta Banská Bystrica predovšetkým

- rešpektuje záväznú časť ÚPN VÚC Banskobystrický kraj v znení jeho zmien a doplnkov týkajúcu sa mesta Banská Bystrica v podobe priemetu jednotlivých regulatívov do riešeného územia,
- rozvíja mesto Banská Bystrica v súlade s jeho postavením ako jedného z najvýznamnejších centier osídlenia SR (zaradené do 1.podskupiny 1.skupiny miest SR) – mesta medzinárodného a celoštátneho významu, a krajského mesta,
- rozvíja mesto Banská Bystrica ako centrum banskobystricko-zvolenského ťažiska osídlenia prvej úrovne zaradeného v rámci tejto úrovne do tretej skupiny,
- rozvíja mesto Banská Bystrica ako súčasť „polycentrického systému s centrami medzinárodného významu v severo-južnom smere, mestami Žilina, Martin, Banská Bystrica a Zvolen so zapojením centier v južnej časti Banskobystrického kraja, miest Lučenec a Rimavská Sobota. Polycentrická sústava v tomto priestore by sa stala súčasťou medzinárodnej sídelnej osi Katovice – Žilina – Martin – Banská Bystrica – Zvolen – Lučenec – Šalgótarján – Budapešť“,
- rozvíja mesto Banská Bystrica ako mesto ležiace 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,
- rozvíja mesto Banská Bystrica ako rovnocenný binárny pól dvojice miest Banská Bystrica a Zvolen (s doplnkovým pólom mesta Sliac) v rámci Banskobystricko-Zvolenskej aglomerácie a celého banskobystricko-zvolenského ťažiska osídlenia s partnerskou diferenciáciou funkcií medzi jednotlivými mestami, ako aj medzi mestami a ich zázemím (vidieckym priestorom) v záujme funkčnej komplexnosti a spoločného udržateľného rozvoja,
- perspektívny rozvoj mesta a jeho záujmového územia rieši v zmysle ÚPN VÚC Banskobystrický kraj v znení zmien a doplnkov v kontinuite s rozvojom banskobystricko-zvolenského ťažiska osídlenia,
- pri rozvoji severo-južných rýchlych dopravných spojení preferuje tesnejšiu a účinnejšiu spoluprácu, a teda aj väčšiu prepojenosť a spätosť dvoch najvýznamnejších centier a ich aglomerácií v strede Slovenska – Žiliny a Banskej Bystrice, pričom berie do úvahy aj vyšší medzinárodný význam tohto spojenia – aglomerácie Budapešť (MR) a Katowice (PR).

Riešenie nadradeného (nadmestského) dopravného systému Banskej Bystrice vychádza z týchto základných premís:

- vzhľadom na význam priestoru banskobystricko-zvolenského ťažiska osídlenia v rámci SR (vyše 150.000 obyvateľov už v súčasnosti) a významu Banskej Bystrice v jeho rámci, nie je vhodné viesť severo-južné rýchlostné cestné prepojenie mimo tohto centra, resp. mimo Banskej Bystrice,
- súčasné severo-južné cestné prepojenie (Banská Bystrica – Donovaly – Ružomberok...) nevyhovuje z hľadiska dopravného, ani z hľadisk ochrany prírody a rozvoja rekreácie a CR,
- vybudovaná kapacitná cestná komunikácia (I/66 a I/59) na území mesta má navyše pri zachovaní v polohe severo-južného kapacitného cestného ťahu najmä v centrálnej časti mesta negatívne rozdeľujúce a ekologické účinky,
- doterajšie varianty vedenia rýchlostnej cestnej komunikácie územím mesta tento problém neriešia, ale naopak umocňujú (obidva „Harmanecké“ varianty, realizovaný variant napojenia na severný cestný obchvat).

Z vyššie uvedených premís vyplýva potreba:

- jednak vedenia rýchlostnej severo-južnej cestnej komunikácie mimo zastavaného územia mesta,

- jednak vedenia tejto cestnej komunikácie centrom budúceho banskobystricko-zvolenského ťažiska osídlenia, a to čo najbližšie k samotnému mestu Banská Bystrica,
- prepojenia mesta Banská Bystrica a celého banskobystricko-zvolenského ťažiska osídlenia v smere sever - juh prostredníctvom pokračovania rýchlostnej cesty R1 v smere na Ružomberok¹¹ a následne v trase rýchlostnej cesty R3 Zvolen – Šahy.

Obidve tieto podmienky spĺňa výhľadová trasa navrhovaná v ÚPN mesta, a to trasa využívajúca vybudovanú rýchlostnú komunikáciu Zvolen – Banská Bystrica až po hranicu mesta s obcou Badín, kde sa odpája severozápadným smerom v podobe výhľadového obchvatového systému.

Vytvorenie výhľadového obchvatového systému s napojením na R1 v priestore Badína umožní výhľadovo

- na túto cestnú komunikáciu priamo napojiť výhľadové plochy vybavenia medzi Badínom, Vlkanovou, Hronsekom a letiskom Sliač (podľa štúdie „Centrum mestského regiónu Banská Bystrica – Sliač – Zvolen“, ÚHA BB, 02/2001),
- vybudovaním výhľadovej trasy v smere na východ priamo napojiť v tom istom dokumente uvažované koncentrované plochy výroby v priestore Vlkanová – Hronsek na ľavom brehu Hrona,
- letisko Sliač priamo napojiť jednak na R1, jednak na túto výhľadovú trasu, čo by mohlo znamenať dostatočný stimul na vytvorenie silného regionálneho terminálu kombinovanej dopravy (letecká - železničná - cestná).

Ďalšie predĺženie vyššie uvedenej výhľadovej obchvatovej trasy v smere na severovýchod umožní vedenie dopravy v smere na Slovenskú Ľupču, Korytnicu a Ružomberok bez kolízie so zastavaným územím mesta Banská Bystrica.

B.4.3.2. Stredoslovenské regionálne centrum¹²

Historické súvislosti

Idea Stredoslovenského regionálneho centra logicky vyplýva z dlhodobej absencie silného regionálneho centra na strednom Slovensku, ktoré by mohlo byť protipólom jestvujúcim centrám na východe (Košice) a západe Slovenska (Bratislava).

Aj keď idea Stredoslovenského regionálneho centra, najprv v podobe kooperácie Banskej Bystrice a Zvolena pri rozvoji stredného Slovenska, vznikla už v 30-tych rokoch 20.storočia, priestorový rozmer dostala až po r. 1945 v podobe myšlienky vytvorenia súmestia Banská Bystrica – Zvolen, resp. mestského regiónu. V 50-tych rokoch aj boli na tému súmestia vypracované prvé územno-plánovacie štúdie.

Ďalšie oživenie záujmu o vytvorenie funkčného hospodárskeho, spoločenského a kultúrneho centra stredného Slovenska na báze súmestia Banská Bystrica – Zvolen nastalo koncom 60-tych¹³ a v 70-tych rokoch¹⁴, a to najmä v súvislosti so značným hospodárskym rozvojom oboch miest a so skutočnosťou, že ich funkcie sa začali postupne navzájom dopĺňať. Poukazovalo sa na to, že zatiaľ čo Banská Bystrica by súmestiu dodala historickú urbánnosť

¹¹ V súlade so Zoznamom diaľnic a rýchlostných ciest, ktorý je uvedený v Prílohe č. 2 k zákonu č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) a podľa dokumentu SEA Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest Doplnok č. 1, ktorý bol schválený uznesením vlády SR č. 406/2010.

¹² V starších dokumentáciách požívaný termín „Stredoslovenské regionálne centrum“ je v návrhu ÚPN mesta Banská Bystrica nahradený termínom „banskobystricko-zvolenské ťažisko osídlenia“ korešpondujúcim s hierarchiou osídlenia SR podľa KURS 2001 a ÚPN VÚC Banskobystrický kraj. Pôvodný termín „Stredoslovenské regionálne centrum“ je rešpektovaný a uvádzaný len v tejto kapitole ÚPN mesta kvôli pochopeniu historického vývoja názorov na vytváranie ťažiska osídlenia v priestore stredného Slovenska.

¹³ Napr. zborník „Výstavba hospodársko-kultúrneho centra Stredoslovenskej oblasti“ (1969)

¹⁴ Napr. „Územná štúdia severo-južného sídelného pásu stredného Slovenska (SVŠT Bratislava, 1972)

a výhodnejšiu nadväznosť na prírodné zložky územia, Zvolen by vzhľadom na svoju výhodnejšiu geografickú polohu mohol pre súmestie zabezpečiť dobré dopravné napojenie.¹⁵

Na základe štúdií 4 renomovaných urbanistických kolektívov k sympóziu v r. 1971 boli v roku 1974 vypracované 4 územné prognózy súmestia Banská Bystrica – Zvolen, ktoré riešili rozvoj súmestia alternatívne ako systém 2 centier, systém 3 centier a pásový systém. Podmienky pre riešenie udávali v dlhodobom výhľade počet obyvateľov metropolitného útvaru do 300.000 (resp. 170.000 v r. 2000). Rozvoj funkčných plôch bol navrhovaný ako západne, tak aj východne od priestoru letiska Sliač.

Koncom 70-tych rokov bola vypísaná verejná anonymná urbanisticko-architektonická súťaž regionálneho centra Banská Bystrica – Zvolen, ktorá mala riešiť polyfunkčné regionálne centrum Pohronského metropolitného regiónu pre cca 80.000 - 100.000 obyvateľov variantne ako

- I. systém pásového osídlenia regiónu,
- II. systém bicentrického rozvoja regiónu s dočasným samostatným rozvojom Banskej Bystrice a Zvolena (do r. 2000) a perspektívnou aktívnou urbanizáciou priestoru medzi nimi,
- III. systém 3 centier so spolupôsobiacim rozvojom Banskej Bystrice a Zvolena a cieľovým vytvorením nového urbanizačného centra.

Súťaž pokračovala začiatkom 80-tych rokov užšou súťažou s tým, že už bol stanovený nasledovný rámec navrhovaného rozvoja:

- celkový počet obyvateľov súmestia 300.000, z toho na nových plochách 100.000 obyvateľov,
- rozvoj regionálnej štruktúry „v pásme Banská Bystrica – Malachov – Pršianska terasa – Rakytovce – Badín na západne orientovaných svahoch po pravej strane Hrona s pokračovaním na východné vyvýšené terasy v pásme Iliáš – Vlkanová – Hronsek – Veľká Lúka,
- ťažiskové zariadenia regionálneho centra medzi Rakytovcami – Badínom a Vlkanovou „s urbanizačnými tendenciami prechodu cez priečne údolné polohy na náhorné svahy k Iliášu a nad Vlkanovú
- zmiešaný rozvoj obytných, výrobných, dopravných, rekreačných a liečebných funkcií,
- dočasná koexistencia letiska Sliač „s regionálnymi a obytnými funkciami“,
- rozvoj výrobných plôch v nadväznosti na už založený južný priemyselný areál Banskej Bystrice,
- rozvoj rekreačnej zóny v nadväznosti na obytné zóny a v zodpovedajúcich priestoroch zelene v okolí toku Hrona,
- železničná doprava elektrifikovaná, zdvojkolažená s možnosťou smerového vylepšenia a rozvinutia vlečkového systému pre južný priemyselný areál Vlkanová,
- MHD s perspektívou progresívnej, rýchlej a vysokokapacitnej dopravy medzi Banskou Bystricou, regionálnym centrom Zvolenom.

Súčasná predstava

Predošlé štúdie a prognózy doplnené teoretickou súvahou o princípoch formovania Stredoslovenského regionálneho centra zo začiatku 90-tych rokov (STU-FA, 1992) našli svoje vyjadrenie v zatiaľ poslednej urbanistickej štúdii „Ťažiskový priestor mestského regiónu Banská Bystrica – Sliač – Zvolen“, ktorú vypracoval ÚHA mesta Banská Bystrica vo februári 2001. V nej stanovené zásady rozvoja priestoru sa dajú zhrnúť nasledovne:

- v územnom rozvoji predpokladá pokračovať vo vyvinutých prirodzených rozvojových tendenciách priestoru, uvažuje s ďalším doplňovaním funkčných prvkov mestského

¹⁵ Bližšie o vývoji názorov na podobu súmestia v zborníku „Súmestie Banská Bystrica – Zvolen, budúce hospodársko-kultúrne centrum stredného Slovenska“ (ONV a MsNV v Banskej Bystrici a vo Zvolene, 1975)

- i regionálneho charakteru s diferencovanou lokalizáciou smerovanou k vytvoreniu polyfunkčného urbanizovaného prostredia,
- dopravná a technická infraštruktúra, ako aj všetky produkčné sektory (I - IV) ako ďalšie veľkoplošné zariadenia nachádzajú prirodzené lokalizačné podmienky v údolnej nive Hrona, plochy ďalších kompletizačných zariadení ako napr. rekreácia, špecializované športy, lesoparky ale i bývanie, zase optimálne podmienky v úbočiach a terasách Zvolenskej kotliny,
 - typické funkčné zložky regionálneho charakteru by mali nájsť svoje umiestnenie v ťažiskovom priestore mestského regiónu.

Raster priestorotvornej štruktúry vytvára výrazne pôsobiace prvky v území orientované v severo-južnom smere ako východná a západná terénna hrana priestoru, rieka Hron s ekokoridorom, dopravné koridory - cesty I/66 a I/69, železnica a letisko Sliač. Na tento lineárny severojužný prvkový systém sú komponované, priečne osi v podobe cestných prepojení, ktoré prepájajú východné a západné sídelné lokality. Podporné zložky k priečnym kompozičným osiam tvoria biokoridory (biologické mosty) okolo potokov pretekajúcich cez ťažiskový priestor do Hrona.

Kľúčovú úlohu v priestorových vzťahoch majú zohrať polohy križovania pozdĺžnych a priečnych osí, ktoré tvoria potenciálne uzly formovania regionálneho priestoru. Určujúci význam by mal pritom mať uzol integrujúci dnešné vidiecke sídla Badín a Vlkanová s južnou rozvojovou osou mesta Banská Bystrica v priestore ČM Rakytovce. Druhý uzol urbanistického zoskupenia aktivizujúceho južnú časť ťažiskového priestoru predstavujú sídelné časti mesta Sliač - Rybáre a Hájniky - s integrujúcim dosahom na obce Kováčovú a Veľkú Lúku.

Badínsko-Vlkanovsko-Rakytovské zoskupenie má pritom predpoklady pre prioritné lokalizovanie obchodných, administratívnych a vedecko-technických služieb, zatiaľ čo Sliačsko-Kováčovské zoskupenie má prirodzené predpoklady rozvíjať liečebno-kúpeľné, kultúrno-spoločenské a rekreačno-športové aktivity doplnené službami a zariadeniami komerčného charakteru.

Okrem týchto uvedených zoskupení v rámci koncepcie funkčno-prevádzkovej štruktúry sa predpokladá aj výrazná urbanistická aktivácia ďalších dotknutých obcí lokalizovaných v ťažiskovom priestore mestského regiónu. Tieto obce majú s ohľadom na polohu a priestorovú disponibilitu predpoklady pre zakladanie špecifických resp. doplnkových zariadení regionálneho až metropolitného významu zoskupených v priečnych osiach ťažiskového priestoru. Ide o obce Sielnica, Veľká Lúka a Hronsek. Špecifická poloha týchto obcí na rozhraní vnútorného a vonkajšieho územia ťažiskového priestoru vytvára predpoklady aj pre rozvoj bývania.

Priestorová disponibilita vnútorného územia ťažiskového priestoru predstavuje pozemky na zastavanie v rozsahu cca 1.000 ha.

Nakoľko podľa ÚŠ „disponibilný priestor v intravilánových územiach v Banskej Bystrici, Sliači a Zvolene neumožňuje lokalizovať zariadenia areálového typu vyššieho rádu, čím dochádza k blokácii rozhodujúcich formotvorných zložiek spoločenskej infraštruktúry a výrobných aktivít“ navrhuje takéto areály umiestniť práve v ťažiskovom priestore mestského regiónu. Sú to napr.

- regionálny priemyselný park s rozlohou cca 215 ha, lokalizovaný západne od štátnej cesty I/66 medzi obce Badín a Sielnicu,
- areál Národného výstavného a kongresového centra s rozlohou cca 85 ha, lokalizovaný južne od prístupovej cestou do obce Vlkanová (lokality je fixovaná do priestoru, v ktorom v zmysle koncepcie priestorovo-funkčného rozvoja územia dochádza ku kríženiu vzťahových osí a to priečnej Badínsko-Vlkanovskej a severojužnej lineárnej osi, na ktorú sa viaže vytvorenie medzimestskej triedy).

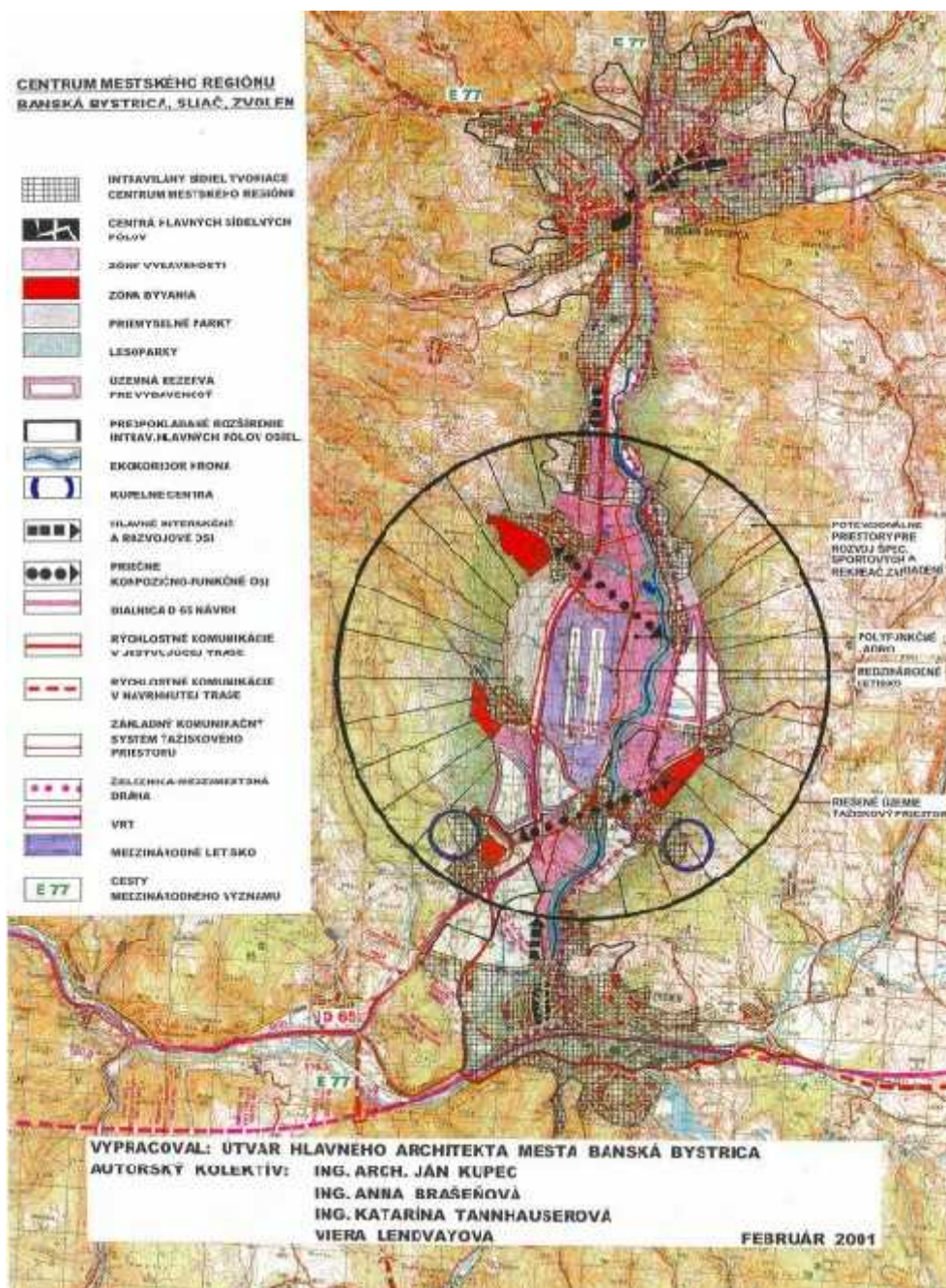
UŠ z hľadiska širších dopravných väzieb regiónu uvažuje

- s homogenizáciou cesty E 571 v úseku Nitra - Zvolen a jej začlenením do diaľničného systému Slovenska,
- so zdvojkolažením a elektrifikáciou úseku železničnej trate Zvolen - Banská Bystrica, čo má umožniť využitie tejto trate aj pre rýchle dopravné prepojenie miest (ako rýchlodráhu),
- s rozšírením a dotvorením letiska Sliač na požadované parametre medzinárodnej úrovne s vytvorením paralelnej štartovacej a pristávacej dráhy, ktorá má byť situovaná vo voľných priestoroch medzi súčasných letiskom a štátnou cestou I/66 (cieľom je dosiahnuť separáciu civilnej a vojenskej leteckej prevádzky v rámci spoločného letiska Sliač).

V rámci regionálnej dopravnej infraštruktúry uvažuje UŠ predovšetkým s

- cestou I/66 zaradenou do siete diaľnic SR ako súčasť medzinárodného cestného ťahu E 77 (v definitívnej trase ako štvorpruhová s rezervou stredného deliaceho pásu na prebudovanie na šesťpruhovú),
- regionálnou komunikáciou ako novou urbanizačnou osou, vedenou v centrálnej polohe údolného priestoru, ktorá prepája komunikačné systémy Banskej Bystrice, Sliača a Zvolena (komunikácia tvorená cestou I/69 má konečnú polohu),
- zbernou komunikáciou vedenou západne od cesty I/66, prepájajúcou Banskú Bystricu (cez ČM Rakytovce) s priľahlými obcami Badín, Sielnica a Kováčová s napojením na jestvujúcu komunikačnú sieť pri Kováčovej,
- zbernou komunikáciou východne od rieky Hron, prepájajúcou obce Vlkanová, Hronsek a Veľká Lúka s napojením na regionálnu zbernú komunikáciu v meste Sliač,
- doplnkovými zbernými komunikáciami vedenými priečne k hlavným dopravným osiam, ktoré navzájom prepájajú obce po oboch stranách údolia, pričom v strede priestoru je priečna os prepojená východným smerom až na cestu II/591 v priestore Mičinej (v súvislosti s tým uvažuje UŠ aj s budovaním nových mimoúrovňových križovatiek s cestou I/66 a I/69, ako aj s mimoúrovňovými križeniami so železničnou traťou),
- systémom zokruhovaných obslužných komunikácií umožňujúcich priamu obsluhu regionálnej vybavenosti v jednotlivých riešených zónach,
- vnútroregionálnou hromadnou dopravou využívajúcou zdvojkolaženú a elektrifikovanú železničnú trať č. 170 s väzbami na navrhnutú lokalizáciu jednotlivých funkcií v území prostredníctvom staníc osobnej dopravy v intervale 2-3 km,
- vlečkovým systémom pre napojenie novo navrhnutého priemyselného parku na železničnú dopravu cez jestvujúcu vlečku vychádzajúcu zo stanice Vlkanová (s mimoúrovňovým križovaním jestvujúcej aj novo navrhovanej komunikačnej siete).

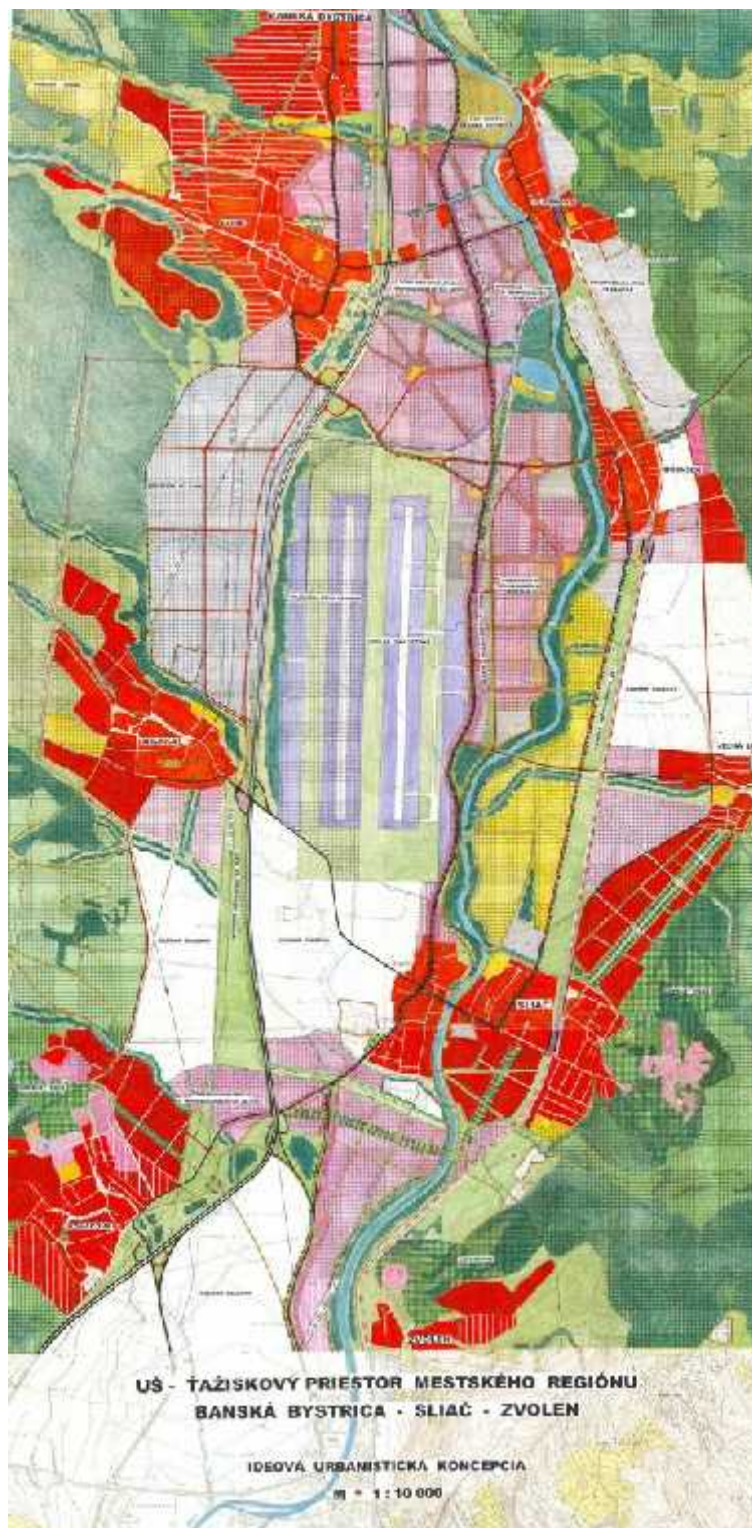
Obr. B.4.3.2-1 Širšie vzťahy centra mestského regiónu Banská Bystrica – Sliach – Zvolen



Zdroj: UŠ - Ťažiskový priestor mestského regiónu Banská Bystrica – Sliach – Zvolen (ÚHA mesta Banská Bystrica, február 2001)

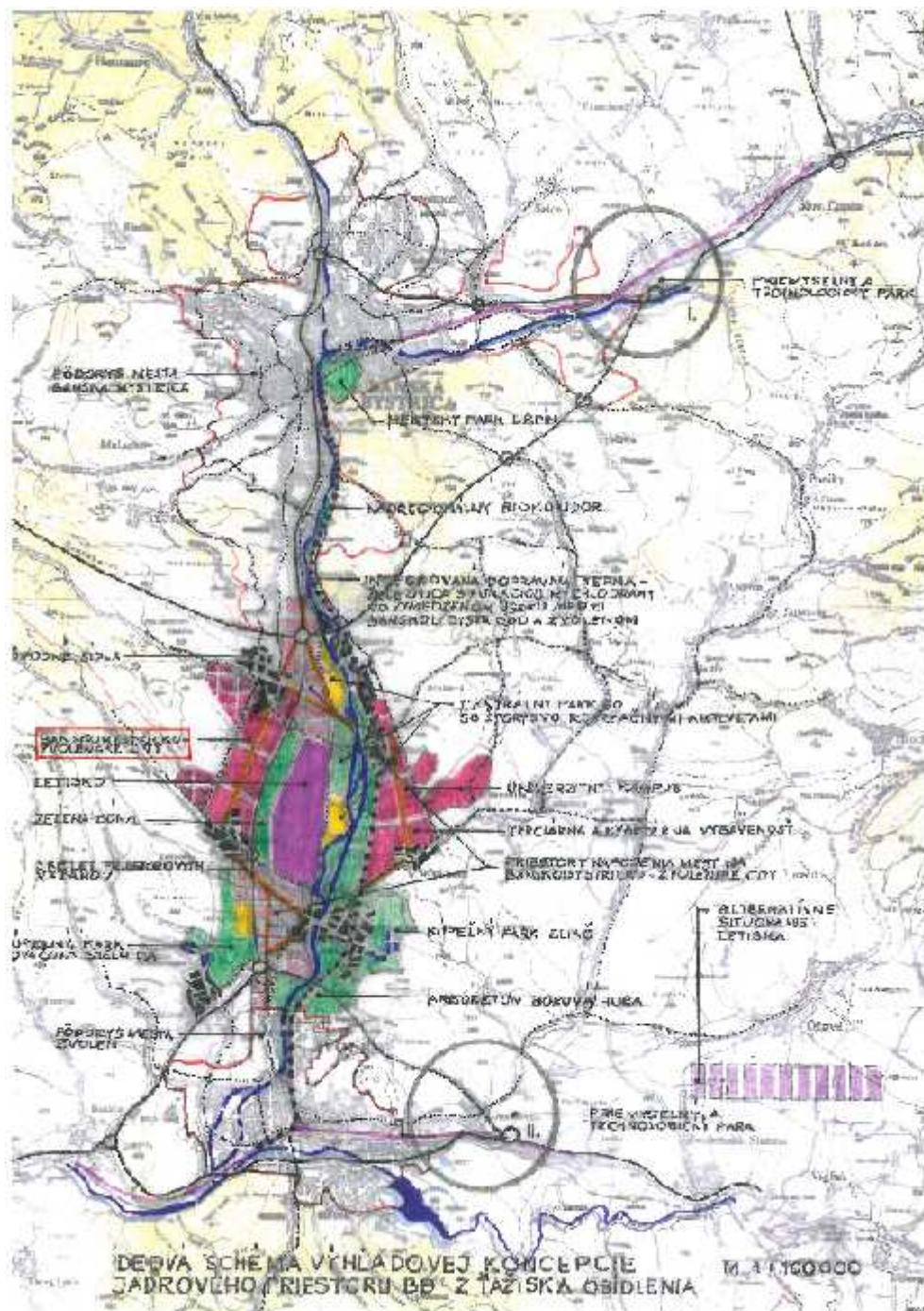
Základné princípy formovania ťažiskového priestoru mestského regiónu Banská Bystrica – Sliach – Zvolen v rámci Stredoslovenského regionálneho centra rešpektuje aj ÚPN mesta Banská Bystrica (s výnimkou vyššie spomenutého návrhu rozdielneho trasovania rýchlostnej cesty R3 v úseku Badín – Turček – Turčianske Teplice, ktoré však zásadným spôsobom navrhované funkčno-priestorové utváranie ťažiskového priestoru neovplyvní).

Obr. B.4.3.2-2 Ťažiskový priestor mestského regiónu Banská Bystrica – Sliač – Zvolen



Zdroj: UŠ - Ťažiskový priestor mestského regiónu Banská Bystrica – Sliač – Zvolen (ÚHA mesta Banská Bystrica, február 2001)

Obr. B.4.3.2-3 Najnovšia predstava o riešení jadrového územia banskobystricko-zvolenského ťažiska osídlenia (Ing. arch. Ján Kupec, ÚHA mesta Banská Bystrica, 2011)



B.4.3.3. ÚPN mesta Zvolen

Kvôli úplnosti pohľadu na celý priestor uvažovaného súmestia Banská Bystrica – Sliač – Zvolen (Stredoslovenské regionálne centrum) sú v nasledujúcom texte stručne uvedené aj hlavné zásady rozvoja mesta Zvolen.

Mesto Zvolen, ako sídelné centrum nadregionálneho významu a okresné mesto, je zároveň južným pólom banskobystricko-zvolenského ťažiska osídlenia s intenzívnymi aglomeračnými väzbami s mestom Sliač, kúpeľným mestom Kováčová a obcou Lieskovec. Menej výrazná je aglomeračná väzba vo vzťahu k obciam Sielnica a Veľká Lúka.

Základné princípy navrhovanej koncepcie rozvoja mesta Zvolen a jeho záujmového územia vychádzajú z myšlienky postupného formovania banskobystricko-zvolenského ťažiska osídlenia ako ťažiska osídlenia najvyššej úrovne celoštátneho až medzinárodného významu s jadrami osídlenia – mestami Banská Bystrica a Zvolen.

V navrhovanej koncepcii sa predpokladá výraznejší priestorový rozvoj mesta Zvolen v severozápadnom smere približovaním k obytnému územiu kúpeľného miesta Kováčová a v severnom smere s možnosťou postupného formovania vzájomných priestorových väzieb s mestom Sliač, čím sa vytvorí prirodzené aglomerované prostredie.

Nové navrhované lokality pre rozvoj hospodárskej základne... sú situované na okraj obytných území sídiel do priestorov s priamou väzbou na nadradené dopravné siete:

- v priestore medzi obcami Sielnica (okres Zvolen) a Badín (okres BB),
- južne od intravilánu mesta Sliač...

ÚPN mesta Zvolen navrhuje

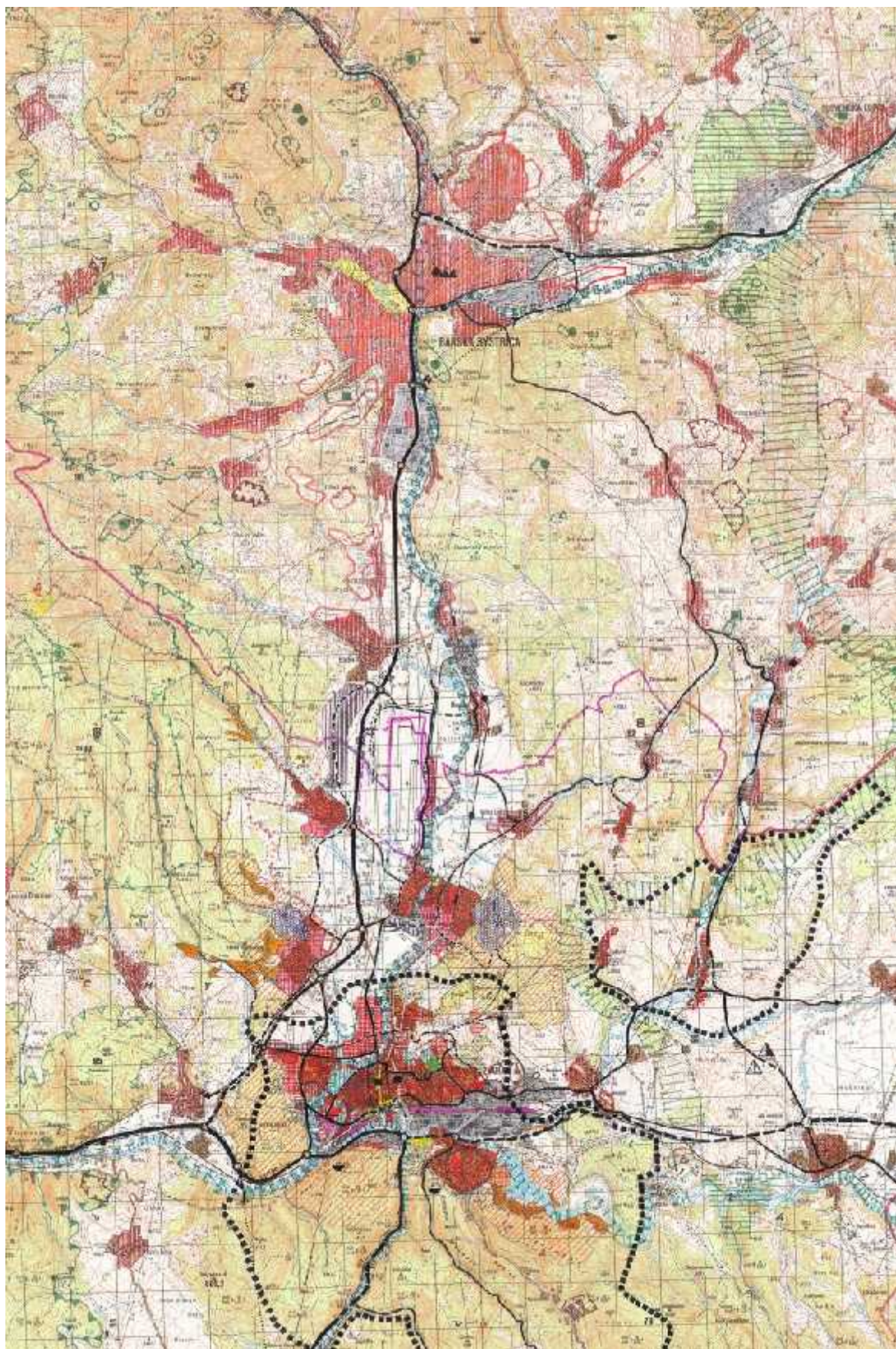
- E77 v úseku BB – Donovaly – hranica Žilinského kraja budovať ako 2-pruhovú cestu kategórie C11,5/80,70,
- urýchliť výstavbu odklonovej trasy E77 (variant trasy cesty R3),

ÚPN mesta Zvolen ďalej počíta s

- cestou I/66 sprístupňujúcou územie BB-ZV ťažiska osídlenia zo SV SR s Banskou Bystricou,
- cestou I/14 v úseku BB – Turčianske Teplice sprístupňujúcou územie BB-ZV ťažiska osídlenia zo SZ (regionálne centrum Žilina/Martin) – v kratšom smerovaní cez Malý Šturec (tunelový úsek BB – Harmanec – sedlo Malý Šturec ako variant trasy R3)
- elektrifikáciou všetkých tratí III. kategórie (traťových úsekov č. 170,...172...)
- vybudovaním terminálu kombinovanej dopravy medzinárodného významu v priestore medzi cestou I/50 a potokom Zolná za areálom Bučiny,
- rezervou pre tovarové centrum nákladnej dopravy v Budči v kontakte so železničnou traťou a križovatkou R1-R2-R3,
- modernizáciou letiska Sliač, a to:
 - modernizáciou svetelného zabezpečovacieho zariadenia
 - rozšírením existujúceho terminálu o verejnú odletovú časť a čakáreň pre cestujúcich,
 - rezervovaním plôch medzi areálom letiska a R1 pre vybudovanie obslužných objektov a zariadení pre cestujúcich na úrovni medzinárodných parametrov,
 - zvýšením objemu pravidelnej dopravy na medzinárodných linkách (menšími lietadlami do 20 sedadiel) – Praha, Budapešť, Krakow...

ÚPN mesta Zvolen nezohľadňuje v širších vzťahoch ani v podobe územnej rezervy nové plochy banskobystricko-zvolenského ťažiska osídlenia (zásada rozvoja mesta Zvolen ako sídelného centra s významom južného pólu banskobystricko-zvolenského ťažiska osídlenia je však zahrnutá v záväznej časti ÚPN), zohľadňuje len uvažovaný rozvoj obcí v tomto priestore, ako aj priemyselný park medzi Badínom a Sielnicou a jeho dopravné napojenie na cestu I/66. ÚPN nie je v zásadnom rozpore s uvažovaným rozvojom mesta Banská Bystrica ani súmestia Banská Bystrica –Sliač – Zvolen.

Obr. B.4.3.3-1 Širšie vzťahy ÚPN mesta Zvolen



Zdroj: ÚPN mesta Zvolen (december, 2004)

B.4.4. Danosti a súvislosti záujmového územia mesta

B.4.4.1. Riešenie záujmového územia a širšie vzťahy dokumentujúce začlenenie Banskej Bystrice do systému osídlenia

Súčasnú mestu predstavuje v sídelnom systéme Slovenska urbanistický komplex tej najvyššej hodnoty, ktorá je dôsledkom historického formovania Banskej Bystrice vplyvom rozsiahleho hospodársko-kultúrneho rozvoja v stredoveku a následných storočí až po súčasnosť. S ohľadom na polohu v strede územia Slovenska je prirodzeným prevádzkovo-vzťahovým ťažiskom Stredoslovenského regiónu.

Banská Bystrica je ojedinelým príkladom formovania mesta v atraktívnom prírodnom prostredí, čo znásobuje jej hodnotový potenciál a tým aj jej pôsobenie vo funkčno-priestorovej štruktúre krajiny. Priestorová členitosť a tvarová bohatosť územia prostredia mesta a jeho okolia determinovali a determinujú tvorbu rozvojovej koncepcie, výsledkom ktorej je priestorová a funkčná rozmanitosť urbánnej štruktúry Banskej Bystrice a jej urbanizovaného zázemia.

Väzby Banskej Bystrice na záujmové územie boli formované už v stredoveku, kedy mesto spolu so satelitnými obcami vytváralo vyspelú sídelnú aglomeráciu s intenzívnymi hospodárskymi väzbami a prepojeniami. V priebehu ďalšej histórie sa tieto vzťahy zintenzívňovali a prehľbovali. Výsledkom tohto procesu spolu s priestorovou expanziou mesta je súčasná sídelná situácia, ktorá preukazuje, že pôvodne satelitné obce Vlkanová, Hronsek, Badín, Horné Pršany, Malachov, Králiky Tajov, Riečka, Kordíky, Harmanec, Špania Dolina, Kynceľová, Nemce, Selce a Slovenská Ľupča urbanizáciou mesta a záujmového územia priestorovo zrastajú a dostávajú sa do vzájomnej funkčnej, priestorovej a technickej závislosti.

Vymedzenie záujmového územia

Záujmové územie mesta tvoria v zmysle zadania pre spracovanie ÚPN administratívne územia 23 sídiel, a to: Badín, Dolná Mičiná, Dolný Harmanec, Harmanec, Horná Mičiná, Horné Pršany, Hronsek, Kordíky, Králiky, Kynceľová, Malachov, Môlča, Nemce, Riečka, Selce, Sielnica (okres Zvolen), Slovenská Ľupča, Staré Hory, Špania Dolina, Tajov, Turecká, Veľká Lúka (okres Zvolen) a Vlkanová.

Funkčné a priestorové usporiadanie širšieho územia

Model riešenia záujmového územia je založený na princípoch požiadaviek súborného stanoviska ku konceptu ÚPN obsiahnutých v pokynoch pre spracovanie návrhu ÚPN mesta Banská Bystrica, schválených uznesením č. 598/2009-MsZ zo dňa 22. septembra 2009 Mestským zastupiteľstvom v Banskej Bystrici.

Navrhnutá koncepcia sleduje vytvorenie ideového modelu s možnosťou priestorového rozširovania mesta postupnou vzájomne koordinovanou urbanizáciou mestského jadra a záujmového územia pri zachovaní autonómnej správy územia obcí, ktoré sa doterajším i prirodzeným vývojom v sídelnom systéme dostali do kontaktnej zóny urbanistickej gravitácie mestského jadra. Zmyslom koncepcie je vytvoriť priestorovo-funkčné predpoklady pre dosiahnutie účelnej urbanistickej, technickej a administratívnej správy územia.

Ideový námet kooperatívneho rozvoja mestského jadra a záujmového územia vytvára aj predpoklady pre kvalitatívnejší a kultivovanejší rozvoj funkcie bývania daný možnosťami využívania širšej priestorovej škály na aplikáciu rôznych typologických foriem bývania. Koncepcia predpokladá rozvoj mestských foriem bývania najmä v mestskom jadre a aplikáciu vidieckych foriem v prevažnej miere v pôvodnom prostredí obcí. Z tohto dôvodu uvažuje v rámci celomestských funkčných regulatívov rodinné domy v rozsahu len do 20 % z celkového navrhovaného bytového fondu. Týmto celomestským regulatívom sú vytvorené také predpoklady pre základnú funkčno-priestorovú štruktúrovanosť mesta, aby na území

Banskej Bystrice prevládala koncentrovaná urbánna zástavba, históriou potvrdená ako najvhodnejšia forma rozvoja jadrového územia akéhokoľvek sídelného centra.

Vplyv riešenia na socio-ekonomický potenciál a územný rozvoja mesta

Navrhnutý model riešenia širších vzťahov potvrdzuje prirodzenú situáciu sídelnej štruktúry v stredovom priestore Stredoslovenského regiónu a súčasne poukazuje na nutnosť využitia tohto sídelného fenoménu na vytvorenie sídelného centra v strede Slovenska, čím sa vytvoria priaznivé činitele a predpoklady pre nárast socio-ekonomického potenciálu na území Banskej Bystrice, ako aj v jej záujmovom priestore.

Vyváženosť priaznivého ekonomického prostredia na území Slovenskej republiky si vyžaduje vytvoriť póly rozvoja v Stredoslovenskom regióne veľkosti a významovo konkurencie schopné so sídelnými pólmi západného a východného Slovenska. Najpriaznivejší model riešenia rozvoja pólů predstavuje navrhnuté ideové riešenie urbanistického rozvoja založeného na vzájomnej previazanosti vzťahov mesta a sídel záujmového územia, ktorou sa výhľadovo vytvorí v súlade fungujúce sídelné centrum s jednotnou koordinovanou administratívnou správou pri zachovaní samostatnosti, druhovosti a špecifik sídelných jednotiek v prostredí tohto centra. Pokračovanie v súčasných trendoch vývoja sídelnej štruktúry v Stredoslovenskom regióne pri zachovaní separatistickej politiky v správe územia by totiž viedlo k nadmernej polarizácii a roztrieštenosti socio-ekonomického potenciálu prostredia Stredného Slovenska.

Pri riešení záujmového územia uvažuje ÚPN mesta s pokračujúcou kooperáciou a zosúladením systémov rozvoja Banskej Bystrice a Zvolena s ohľadom na vytvorenie bipolárneho ťažiska osídlenia Banská Bystrica – Zvolen zakotveného v ÚPN VÚC Banskobystrický kraj ako nadradenej ÚPD k ÚPN mesta.

Väzby mesta na záujmové územie

V koncepcii riešenia väzieb mesta na záujmové územie uvažuje ÚPN mesta s tromi základnými vzťahovými osami danými geografiou, morfológiou a urbanistickou históriou územia: južnou rozvojovou osou, východnou sídelnou osou Banská Bystrica – Slovenská Ľupča a vzťahovou osou Banská Bystrica – Harmanec.

Prioritu vo vzťahoch mesta k záujmovému územiu predstavuje južná rozvojová os, ktorej význam je daný priestorovou situáciou – os prepája Banskú Bystricu na medzimestský rozvojový priestor ukončený v južnej časti mestským pólom Zvolena. Rozvojový priestor tejto osi tvorí v perspektívnej koncepcii budovania ťažiska osídlenia Banská Bystrica – Zvolen základnú funkčnú a priestorovú jednotku, v rámci ktorej bude situované vybavenie terciárnych a kvartérnych aktivít saturujúcich regionálne potreby stredného Slovenska. Produktom urbanizácie na tejto osi bude vytvorenie štruktúry urbánneho charakteru, ktorá bude prepájať Banskú Bystricu a Zvolen priestorovo, funkčne, dopravne a technicky.

Idea urbanistického formovania južnej rozvojovej osi na území mesta a jeho záujmového územia musí byť v rámci vymedzeného záujmového územia územne koordinovaná medzi Banskou Bystricou a obcami Badín, Vlkanová, Hronsek, Sielnica a Veľká Lúka.

Východná os Banská Bystrica – Slovenská Ľupča je v systéme väzieb mesta druhým dôležitým vzťahovým článkom medzi mestom a záujmovým územím. Je založená na funkčných väzbách medzi jestvujúcimi priemyselnými prevádzkami v ČM Majer a Senica, navrhovaným priemyselným a technologickým parkom v Šalkovej a jestvujúcimi priemyselnými aktivitami na území Slovenskej Ľupče. Navrhovaný rozvoj sekundárneho sektoru mesta vyplynul z koncepcnej idey riešenia ozdravenia (revitalizácie) funkčnej štruktúry mesta založenej na úplnom perspektívnom vymiestnení prevádzok priemyslu z priestorov Smrečiny, bývalej Fatry a priestorov bývalých Technických služieb. Koordináciou aktivít mesta Banská Bystrica a Slovenskej Ľupče je možné na tejto rozvojovej osi vytvoriť niekoľko sto hektárový komplex východného výrobnotechnologického centra s dobrým dopravným napojením na cestnú a železničnú dopravu.

Ďalším dôležitým článkom väzieb mestskej štruktúry a záujmového územia je vzťah medzi mestom a mestskými lesmi situovanými v k.ú. Harmanec, Dolný Harmanec, Staré Hory a Kordíky, ktoré disponujú značným rekreačným potenciálom. V riešení návrhu širších vzťahov a záujmového územia uvažuje ÚPN mesta v týchto priestoroch s rozvojom rekreácie a turistiky ako komplementárneho / nadstavbového vybavenia mesta priestorovo priamo nadviazaného na územie Banskej Bystrice, bližšie špecifikovaného ako centrum cykloturistiky celomestského až nadmestského významu.

Priestorovú a funkčnú štruktúru v základných vzťahoch mesta a záujmového územia dopĺňajú vzťahové väzby súvisiace s kompletizáciou funkčno-priestorovej štruktúry banskobystricko-zvolenského ťažiska osídlenia, resp. celého záujmového územia, funkciami súvisiacimi s rozvojom zimných športov.

Funkcie mesta saturované v záujmovom území

Návrhom vytvorenia banskobystricko-zvolenského ťažiska osídlenia vo forme integrovanej sídelnej jednotky v priestoroch stredného Slovenska, obsahujúcej mestskú funkčno-priestorovú štruktúru a satelitný systém okolitých sídel, vznikajú predpoklady pre saturáciu mestských funkcií v rámci záujmového územia Banskej Bystrice nasledovne:

- V oblasti rozvoja bývania uvažuje ÚPN mesta situovať malopodlažné formy zástavby (zástavbu do 2 nadzemných podlaží) v prevažnej miere do urbanizovaného prostredia okolitých sídel s technickým a dopravným vybavením na úrovni mestských štandardov. Viacpodlažnú bytovú zástavbu, t.j. koncentrovanejšie urbanistické formy, navrhuje riešiť len na území mesta s cieľom zachovania pôvodného koloritu záujmového prostredia.
- V systéme rozvoja občianskeho vybavenia navrhuje ÚPN mesta kvôli perspektívnemu formovaniu ťažiska osídlenia Banská Bystrica – Zvolen postupné vysúvanie aktivít regionálneho občianskeho a technického vybavenia z priestorov mestského jadra Banskej Bystrice do medzimestského územia cez extravilánové priestory sídel záujmového územia Badín, Vlkanová, Hronsek, Sielnica a Veľká Lúka ako hlavného saturačného priestoru regionálneho a mestského vybavenia a Horná Mičiná ako možný potenciálny saturačný priestor výhľadového vybavenia s cieľom vytvorenia funkčno-priestorovej medziurbánnej štruktúry pozostávajúcej z aktivít administratívnych, kultúrno-spoločenských, a aktivít komerčného charakteru.
- V rozvoji sekundárneho sektoru uvažuje ÚPN mesta s možnosťou lokalizácie výrobných aktivít a výrobných služieb v založenom východnom výrobnotechnologickom centre Slovenská Ľupča s podmienkou vzájomnej spolupráce a koordinácie Banskej Bystrice s obcou Slovenská Ľupča. Obdobná kooperácia mesta je možná aj s obcami Badín a Sielnica pri lokalizovaní výrobných aktivít v rámci južného výrobného centra uvažovaného v priestore medzi hore uvedenými obcami, čo koncepčne súvisí s perspektívnym formovaním a komplexným vybavením medzimestského priestoru Banská Bystrica – Zvolen.
- V koncepcii rozvoja športu a rekreácie zimných aktivít uvažuje ÚPN mesta saturovanie týchto funkcií v rámci založených športovo-rekreačných centier Malachov, Králiky, Turecká, Panský Diel a Selce. Predmetné centrá budú dotvárať funkčný kolorit rekreačno-športového zázemia Banskej Bystrice, ale predovšetkým budú slúžiť pre krátkodobé športovo-rekreačné využitie. Vzhľadom na bezprostrednú priestorovú nadväznosť na územie mesta Banská Bystrica budú priaznivo ovplyvňovať aj diverzifikáciu funkčnej skladby mestského organizmu. S rozvojom ostatných aktivít športu a rekreácie uvažuje ÚPN mesta okrem mestských športovo-rekreačných areálov aj v hlavnom saturačnom priestore regionálneho a mestského vybavenia.

B.4.4.2. Strety záujmov

Na rozdiel od predošlého územného plánu mesta, ktorý bol pôvodne koncipovaný v iných spoločenských i legislatívnych podmienkach a ako taký „predpisoval“ okrem samotného územia mesta Banská Bystrica aj spôsob funkčno-priestorového utvárania obcí stanovenej mestskej aglomerácie, sú v súčasnosti obce záujmového územia mesta samostatnými orgánmi územného plánovania s právom obstarávať a schvaľovať na svojom území územný plán obce a územné plány zón.

Napriek tomu, že niektoré obce vo vymedzenom záujmovom území Banskej Bystrice naďalej pri riadení svojho rozvoja využívajú ÚPN aglomerácie Banská Bystrica, viaceré z nich svoje právo využili a majú vypracované a schválené vlastné územné plány, ktoré sa od pôvodného „aglomeračného“ konceptu odchyľujú.

Strety záujmov medzi ÚPN aglomerácie Banská Bystrica a ÚPN jednotlivých obcí záujmového územia sú na základe stavu ÚPD v dobe spracovania Prieskumov a rozborov pre ÚPN mesta Banská Bystrica (AUREX, marec 2005) popísané v tomto dokumente.

Je jasné, že o strety záujmov môže v prípade ÚPN mesta Banská Bystrica z 23 obcí záujmového územia v podstate ísť len v prípade susediacich obcí, t. j. obcí Badín, Harmanec, Horná Mičiná, Horné Pršany, Králiky, Kynceľová, Malachov, Môlča, Nemce, Riečka, Tajov, Selce, Slovenská Ľupča, Staré Hory, Špania Dolina a Vlkanová.

Aj v týchto prípadoch však ide väčšinou o rozpory vo vedení trás nadradenej cestnej siete, resp. trás ciest III. triedy alebo miestnych spojovacích komunikácií. Väčšina hraníc mesta Banská Bystrica a susediacich obcí vedie územiami, kde sa ani na jednej strane podľa schváleného, resp. navrhovaného rozvoja nepočíta s lokalizáciou funkčných plôch charakteru zastavaného územia.

K závažnejším stretom záujmov, resp. koncepcií, dochádza len v nasledovných prípadoch:

Banská Bystrica - Badín

Podľa dopravného riešenia ÚPN mesta Banská Bystrica je v severnej časti územia obce Badín vedená výhľadová trasa obchvatového systému mesta z križovatky na R1 v smere na Turček a Hornú Štubňu. Navrhovaná trasa nie je ako výhľadová v rozpore s ÚPN-O Badín, nakoľko cestou samotnou ani ochranným pásmom nezasahuje súčasnú ani navrhovanú zástavbu. V rámci katastra obce však prechádza v bezprostrednej blízkosti areálu štadiónu FK Rakytovce a prechádza cez lokalitu Baňa pod Krásnym vrškom, kde sa nachádza opustená baňa ako výletné miesto a potenciálne aj rekreačný útvar. Trasu komunikácie je potrebné v priebehu návrhového obdobia po dohode medzi obcami uviesť do súladu s ÚPN-O Badín.

Trasa predĺženia tejto rýchlostnej spojnice z križovatky na ceste I/61 v smere na Slovenskú Ľupču (v podobe výhľadovej trasy R1) prechádza vo východnej časti územia obce z južnej strany v bezprostrednej blízkosti areálu ČOV Banská Bystrica.

ÚPN mesta počíta tiež v súvislosti s postupným vytváraním banskobystricko-zvolenského ťažiska osídlenia s plynulým pokračovaním rozvojových plôch mesta Banská Bystrica výhľadovými rozvojovými plochami na území obce Badín. Takto uvažovaný územný rozvoj bude potrebné v priebehu návrhového obdobia zladiť s navrhovaným územným rozvojom obce Badín.

V severovýchodnej časti územia obce prebieha po hranici s mestom Banská Bystrica trasa navrhovanej cesty funkčnej triedy B2 (s primárnou rekreačnou funkciou) z priestoru Repkovská (Pršianska cesta - cesta III/066026) v ČM Kremnička do priestoru obce Králiky. Táto cesta je v takmer rovnakej trase súčasťou ÚPN-A Banská Bystrica.

Banská Bystrica – Horné Pršany

Podľa dopravného riešenia ÚPN mesta Banská Bystrica je v južnej časti územia obce Horné Pršany vedená výhľadová trasa rýchlostnej spojnice R1 - R3 z križovatky na R1 v smere

na Turček a Hornú Štubňu. Uvažovaná trasa nie je v rozpore s ÚPN-O Horné Pršany, nakoľko cesta samotná ani jej ochranné pásmo sa nedotýka súčasnej ani navrhovanej zástavby obce. V rámci územia obce však pred vstupom do tunela prechádza v blízkosti prírodnej pamiatky Kremenie.

Banská Bystrica – Malachov

Podľa dopravného riešenia ÚPN mesta Banská Bystrica je vo východnej časti územia obce Malachov vedené vyústenie trasy zbernej komunikácie funkčnej triedy B2, spájajúcej ČM Kremnička s obytným súborom Pršianska terasa, na Malachovskú cestu. V tomto priestore počítal ÚPN-A Banská Bystrica s rozvojom občianskeho vybavenia, zelene ako aj s vodnou plochou. Nakoľko obec Malachov nový ÚPN-O vypracovaný nemá, k stretom záujmov nedochádza.

Územím obce Malachov tiež prebieha trasa navrhovanej cesty funkčnej triedy B2 (s primárnou rekreačnou funkciou) z priestoru Pršianska cesta - cesta III/066026 v ČM Kremnička do priestoru obce Králiky, s napojením sa na Malachovskú radiálu blízko hraníc obce s Banskou Bystricou. Táto cesta je v takmer rovnakej trase súčasťou platného ÚPN-A Banská Bystrica.

Banská Bystrica – Králiky

Urbanistické aj dopravné riešenie ÚPN mesta Banská Bystrica preberá v plnom rozsahu funkčno-priestorové utváranie aj dopravné napojenie centra rekreácie a cestovného ruchu Banská Bystrica – Králiky v zmysle schváleného ÚPN-A Banská Bystrica – Zmeny a doplnky XII. Etapa, ako aj Zmeny a doplnky ÚPN-A Banská Bystrica - XXIII. etapa, lokalita č.159 Banská Bystrica - Králiky "Pri ihrisku".

Do územia samotnej obce Králiky zasahuje trasa navrhovanej cesty funkčnej triedy B2 (s primárnou rekreačnou funkciou) z priestoru Pršianska cesta - cesta III/066026 v ČM Kremnička a s vyústením do miestnej komunikácie v juhozápadnej časti obce. Trasu komunikácie je potrebné v priebehu návrhového obdobia po dohode medzi obcami uviesť do súladu s ÚPN-O Králiky.

Banská Bystrica – Tajov

Podľa dopravného riešenia ÚPN mesta Banská Bystrica je vo východnej časti územia obce Tajov vedené vyústenie výhľadovej trasy obslužnej komunikácie triedy C2, napájajúcej novo navrhované a výhľadové lokality bytovej výstavby v ČM Skubín na cestu II/578 v trase Podlavická cesta – Tajov – Kordíky. V tomto priestore počítal ÚPN-A Banská Bystrica s rozvojom funkcie bývania, avšak Zmeny a doplnky k ÚPN-A, ktoré schválila obec Tajov, počítajú s plochami pre bytovú výstavbu východnejšie od navrhovaného cestného napojenia. K stretu záujmov nedochádza, výhľadovú trasu spomínanej miestnej komunikácie však bude potrebné v priebehu návrhového obdobia zladiť s navrhovaným územným rozvojom obce Tajov.

Banská Bystrica – Nemce

V súvislosti s navrhovanou výstavbou OS Borovicový háj a Kratiny v ČM Rudlová počíta ÚPN mesta s vybudovaním novej komunikácie funkčnej triedy C2 východne od Tatranskej ul. vyúsťujúcej na súčasnú spojnicu Tatranskej ulice s cestou na Šachtičku, pričom táto komunikácia v krátkom úseku tanguje územie obce Nemce.

ÚPN mesta rovnako počíta na rozhraní OS Borovicový háj a Kratiny s vybudovaním novej komunikácie funkčnej triedy C3 od Tatranskej ulice až do obce Nemce s napojením na cestu III/066034 (pričom sa väčšia časť tejto komunikácie nachádza na území obce Nemce).

Trasy oboch komunikácií je potrebné v priebehu návrhového obdobia po dohode medzi obcami uviesť do súladu s ÚPN-O Nemce.

Banská Bystrica – Kynceľová

Podľa dopravného riešenia ÚPN mesta Banská Bystrica sú na území obce Kynceľová uvažované viaceré cestné komunikácie potrebné na kompletizáciu dopravného systému mesta. Ide o tieto cestné komunikácie:

- výhľadová miestna komunikácia funkčnej triedy B2 spájajúca severný obchvat rýchlostnej cesty R1 s cestou III/066034 (Nemčianska radiála) – dĺžka na území Kynceľovej cca 1.600 m,
- výhľadová miestna komunikácia funkčnej triedy C2 napájajúca OS Borovicový háj, Kratiny a Dolinky na zbernú komunikáciu (Kynceľovská cesta – Ďumbierska ul.) – dĺžka na území Kynceľovej cca 225 m,
- výhľadová miestna komunikácia funkčnej triedy C3 prepájajúca OS Bánoš s výhľadovou miestnou komunikáciou funkčnej triedy B2 (severný obchvat rýchlostnej cesty R1 – Kynceľová – Nemce/Selce).

Trasy uvedených komunikácií je potrebné v priebehu návrhového obdobia po dohode medzi obcami uviesť do súladu s ÚPN-O Kynceľová.

Banská Bystrica – Selce

Podľa dopravného riešenia ÚPN mesta Banská Bystrica je na území obce Selce navrhované vedenie kratšieho úseku trasy výhľadovej miestnej komunikácie funkčnej triedy B2 spájajúcej severný obchvat cesty I/66 s cestou III/066033 (Selčianska radiála) – dĺžka na území Seliec cca 230 m.

Trasu komunikácie je potrebné v priebehu návrhového obdobia po dohode medzi obcami uviesť do súladu s ÚPN-O Selce.

Banská Bystrica – Slovenská Ľupča

Podľa dopravného riešenia ÚPN mesta Banská Bystrica sú v juhozápadnej časti územia obce Slovenská Ľupča uvažované viaceré kapacitné cestné komunikácie potrebné na kompletizáciu dopravného systému mesta a regiónu. Ide o tieto cestné komunikácie:

- cesta R1 v úseku Banská Bystrica – Slovenská Ľupča, v podstate v trase súčasnej cesty I/66,
- nová trasa cesty I/66 z ČM Šalková s mimoúrovňovým napojením na R1 a s pokračovaním miestnou komunikáciou v Slovenskej Ľupči,
- výhľadová trasa obchvatového systému mesta z ČM Šalková s mimoúrovňovým napojením na navrhovanú trasu.

Trasy komunikácií je potrebné v priebehu návrhového obdobia po dohode medzi obcami uviesť do súladu s ÚPN-O Slovenská Ľupča.

Banská Bystrica – Môlča

Podľa dopravného riešenia ÚPN mesta Banská Bystrica prebieha severnou časťou územia obce Môlča výhľadová trasa obchvatového systému mesta v smere na Slovenskú Ľupču a Ružomberok. Na území obce Môlča je trasa väčšinou vedená v tuneli, jedine v krátkom, cca 300 m úseku je vedená povrchovo na moste ponad cestu III/66036 spájajúcu ČM Šalková s Môlčou.

Trasu komunikácie je potrebné v priebehu návrhového obdobia po dohode medzi obcami uviesť do súladu s ÚPN SÚ z r. 1990, resp. s novým ÚPN-O Môlča).

Banská Bystrica – Horná Mičiná

Podľa dopravného riešenia ÚPN mesta Banská Bystrica prebieha severnou časťou územia obce Horná Mičiná výhľadová trasa obchvatového systému mesta v smere na Slovenskú Ľupču a Ružomberok. Na území obce Horná Mičiná je väčšinou vedená v tuneli, jedine v krátkom, cca 400 m úseku je vedená povrchovo na moste ponad cestu II/591 spájajúcu ČM Centrum s Hornou Mičinou.

Trasu komunikácie je potrebné v priebehu návrhového obdobia po dohode medzi obcami uviesť do súladu s pôvodným ÚPN SÚ Dolná a Horná Mičiná v znení zmien a doplnkov, resp. s novým ÚPN-O Horná Mičiná.

Banská Bystrica – Vlkanová

Podľa dopravného riešenia ÚPN mesta Banská Bystrica prebieha severozápadnou časťou územia obce Vlkanová výhľadová trasa obchvatového systému mesta z križovatky na R1 v smere na Slovenskú Ľupču a Ružomberok. Ide o úsek s dĺžkou cca 1.300 m, z ktorého je väčšia časť vedená v tuneli. Zvyšok je vedený na mostnej konštrukcii ponad Hron a železničnú trať.

V záujme druhého cestného napojenia ČM Iliáš navrhuje ÚPN mesta na území obce Vlkanová výhľadové pokračovanie severo-južnej miestnej komunikácie vo Vlkanovej ďalej severným smerom pozdĺž železničnej trate až na územie ČM Iliáš.

Na hranici území obce Vlkanová a mesta Banská Bystrica uvažuje ÚPN mesta v súlade s vydaným územným rozhodnutím s umiestnením MVE.

Nakoľko obec Vlkanová nový ÚPN-O vypracovaný nemá, k známym stretom záujmov nedochádza. Trasy uvedených komunikácií je však potrebné v priebehu návrhového obdobia po dohode medzi obcami uviesť do súladu s prípadným ÚPN-O Vlkanová.

*

U ostatných susediacich obcí (Harmanec, Riečka, Staré Hory a Špania Dolina) nedochádza k žiadnym rozporom alebo stretom záujmov medzi ich ÚPN-O a ÚPN mesta Banská Bystrica.

Okrem vyššie uvedených nárokov nepočíta ÚPN mesta Banská Bystrica na území obcí záujmového územia s iným rozvojom funkčných plôch, dopravných línií alebo línií technického vybavenia, ktoré by boli vyvolané rozvojom mesta Banská Bystrica.

Na území týchto obcí však počíta s rozvojom prímestského bývania v rámci procesov postupného prerastania územia mesta Banská Bystrica s ich územiami. Ako najvhodnejšie z hľadiska historického vývoja, dopravného napojenia, geomorfológie územia a disponibilných plôch sa pre tento účel javia územia obcí Badín, Horné Pršany, Kynceľová, Nemce, Selce, Sielnica a Riečka, čiastočne aj Malachov, Tajov, Horná a Dolná Mičiná.

Na území obcí záujmového územia počíta ÚPN mesta aj so saturáciou nárokov obyvateľov Banskej Bystrice na rekreáciu a oddych (pozri kapitolu B.7.3. Návrh riešenia rekreácie).