

C.2. VZŤAHY SÚ K VYŠŠEJ ÚZEMNEJ JEDNOTKE:

CIELE:

- k - v novom územnom a správnom členení Slovenska zaujať miesto sídla regiónu - Hornonitrianskej župy
- k, t - v širšom kontexte profilovať mesto ako centrum spotrebného - ekologicky nezávadného priemyslu a výroby a taktiež ako nadregionálne (nadštátne) centrum cestovného ruchu a rekreácie (spolu s mestom Bojnice a celkovým zázemím mesta a okresu).
- k,t - podporovať formovanie mesta ako sídla školských inštitúcií vyššieho typu (stredné a vyššie školstvo technického a ekonomického zamerania)

INTERVENČNÉ KROKY:

- k - prostredníctvom zastúpenia predstaviteľov mesta v rôznych organizáciách a inštitúciách (zast.zbory,ZMOS...) podporovať a presadzovať vytvorenie Hornonitrianskej župy a ustanovenie Prievidze ako sídla župy
- k,s- zo strany mesta iniciovať formovanie-vytvorenie určitého typu zvláštnej hospodárskej zóny s určitým preferenčným ekonomicko finančným režimom
(podrobnejšie viď časť E.4. - Priemyselná výroba),
- k,s - vo väzbe na podnikateľsko výrobnú sféru a školstvo budovať výskumnú a poradenskú bázu na podporu rozvoja mesta
- k - iniciovať na štátnej správe Okresný úrad, Okresný úrad ŽP Prievidza spracovanie štúdie-koncepcie rozvoja cestovného ruchu a rekreácie v regióne Hornej Nitry.
- t - vytvárať priestorové predpoklady pre rozvíjajúce sa vyššie školstvo (učebné priestory, ubytovanie, šport, kultúra)

C. 3. VZÁJOMNÉ VZŤAHY SÍDELNÉHO ÚTVARU A JEHO ZÁUJMOVÉHO ÚZEMIA

VÝCHODISKÁ:

V súčasnosti je možné charakterizovať vzťah mesta Prievidza k jeho záujmovému územiu nasledovne:

- zo socioekonomického hľadiska je postavenie Prievidze k jej okolitým sídlam značne netypické, mesto neposkytuje dostatočné množstvo prac.príležitostí pre svojich obyvateľov-značný odchod obyvateľov do regiónu,
- nie je jasne definovaná poloha a úlohy mesta ako potenciálneho centra cestovného ruchu vo vzťahu k Bojniciam (kompetencie, funkčné koordinačné väzby-ubytovanie, nakupy, kultúra, vzajomné využívanie kontaktných území) ale k taktiež k regionálnemu zázemiu (turisticko rekreačná doprava, informačné systémy...)
- riešenie tranzitnej dopravy značne ovplyvňuje väzby na okolité územia-sídla, pretože automobilový obchvat nie je možné riešiť len na území mesta

CIELE:

- k,t - Dosiahnuť vyvážené postavenie mesta Prievidza vo vzťahu k záujmovému územiu nielen ako administratívno-správneho centra a centra bývania, ale ako komplexného prirodzeného centra záujmového územia a regiónu
- k,s - Vyriešiť optimálne funkčno-prevádzkové väzby mesta Prievidza k sídlam - lokalitám záujmového územia
- t - Dosiahnuť kontinuitu a previazanosť ekosystémov v kontexte a väzbe na štruktúru sídla.

INTERVENČNÉ KROKY:

- k,s - Posilnenie a rozšírenie spektra vybavenostnej ponuky v záujme rozšírenia ponuky pracovných príležitostí
- k - Rozvoj podnikateľských aktivít výrobného aj nevýrobného charakteru
- k,s - Zabezpečenie územnotechnickej prípravy územia pre rozvoj - výstavbu zariadení podnikateľských aktivít výrobného aj vybavenostného charakteru
- k - Iniciovať - žiadať spracovanie územno-plánovacej dokumentácie hornonitrianskeho regiónu (Obvodný úrad, ObÚŽP - Prievidza, nadriadené orgány štátnej správy)
- k - Iniciovať vypracovanie ÚPD pre zhodnotenie potenciálu a riešenie využitia územia v okolí rieky Nitry na rekreáciu a cestovný ruch
- t - Prejednávať spracovávanú dokumentáciu:
 - so spracovateľmi UPD susedných sídiel, obcí
 - so samosprávami susedných sídiel, obcí eventuálne z ostatných sídiel záujmoveho územia (týka sa najmä Bojníc)
- t - Riešiť systém zelene v meste - zastavanom území a mimo mesta tak, aby sa realizovalo funkčné aj priestorové prepojenie lesných masívov a ekosystémov pohoria Vtáčnik, Malá Magura - Strážovské Vrchy (na čo sú v kontexte mesta plné predpoklady).

D. URBANISTICKÉ ASPEKTY ROZVOJA SÍDLA

Pôvodne mala Prievidza charakter podhradia pri opevnenom kostole s cintorinom. V ďalšej etape vývoja v 14. storočí sa mesto zakladá na pravidelnom šachovnicovom pôdoryse so štvorhranným námestím, naväzujúc na farský kostol, ktorý stojí mimo námestia. Mesto ležalo na spojnici ciest juh - sever a západ-východ. Námestím prechádzala diaľková cesta z Topoľčian do Nitrianskeho Pravna.

V 18. storočí bol postavený komplex piaristického kláštora a kostola. V 18. a 19. storočí sa výstavba tiesnila na stredovekom pôdoryse. Okolie historického jadra malo rozdrobenú individuálnu výstavbu so záhradami. Mesto ustrnulo vo vývoji a až do 20. storočia si zachovalo remeselnícko-obchodný charakter. Vplyv na ďalší rozvoj malo otvorenie baní na hnedé uhlie v Handlovej a ťažba lignitu v nováckej uhľovej panve. Tým sa Prievidza stala centrom týchto banských stredísk a nadobudla charakter správneho a sídliskového celku priemyselnej oblasti.

D. 1 FORMOVANIE FUNKČNO-PRIESTOROVEJ KOSTRY

VÝCHODISKÁ:

Prievidza je sídlo priemyselného charakteru so zameraním na banskú činnosť. V súvislosti s touto činnosťou sa rozvinuli ďalšie priemyselné aktivity (výroba tepla, elektr., chem. priem..)

V sídle je výrazná segregácia jednotlivých funkčných častí časť bývania a vybavenosti, časť rekreácie, časť výrobná.

Organizmus mesta, ktorého jadrom bolo pôvodne iba pravouhlé námestie a Dlhá ulica, sa lúčovite rozrástlo do troch smerov. Východný a západný smer bývania a vybavenia, južný smer, kde sa nachádza priemyselná zóna, je oddelený od ostatných smerov riekou Handlovka. Východný a západný smer rozdeľuje železničná trať a dopravné plochy.

Východne od sídla sa nachádzajú jeho satelity s obytnou funkciou Veľká a Malá Lehôtka a Hradec.

Pôvodná funkčno - priestorová os (- skelet) je založená a viazaná na komunikačný systém (mestského charakteru) - daný vývojom mesta. Tvori ju severojužný prietah mestom (cesta I/64) a na ňu kolmo sa napájajúca os východo-západná zo smeru od Bojníc. Primárne osi tangujú jadro mesta v blízkosti ich styku . Tieto funkčno-priestorové osi vytvárajú tiež základnú kostru vstupných radiál. Ďalšie vstupné radiály vytvárajú vedľajšie osi južná radiála - Košovská cesta, ktorá je paralelná s primárnou severojužnou komp. osou a východná radiála - pôvodná Handlovská cesta, ktorá sa napája na severojužnú primárnu radiálu. Jednotlivé funkčno-priestorové celky sa napájajú na hlavné - primárne osi systémom priečných osí. Priečne osi mesta vytvára vyústenie ťažiskovej komunikácie sídliska Píly na Bojnickú cestu, sídliska Zapotôčky a Nové Mesto na Bojnickú cestu, sídliska

Žabník na Bojnickú cestu a jadro sídla, sídliska Necpaly na cestu 1/64, sídliska Sever na priesečník hlavných osí.

Paralelne s primárnymi radiál.osami vedú vedľajšie -sekundárne osi.V severojužnom smere ju tvorí paralelná komunikácia so železničnou traťou (J.Kollára) zalomená pri vyustení na primárnu východozápadnú os a v pokračovaní južným smerom Košovská cesta. Vo východo-západnom smere ju tvorí subežná komunikácia s riekou Handlovkou v pokračovaní za železničnou traťou vytvára os ťažiskového priestoru obytnej časti Pily.

Z hľadiska členenia sídla sme pristúpili k rozčleneniu sídla na:

- mestské časti

- urbanistické obvody

- územno priestorové celky

Členenie mesta-sídla na mestské časti má význam najmä z administratívno správneho hľadiska,z hľadiska urbanistickej koncepcie je toto členenie málo podrobné,málo presné.Taktiež pôvodné vymedzenie urbanistických obvodov má z hľadiska urbanistickej koncepcie a riadenia územného rozvoja nedostatočnú podrobnosť a navyše ja toto vymedzenie do značnej miery formálne /nesleduje funkčnú náplň územia,hmotovo priestorové pomery.../,nepresné a teda z hľadiska spracovania kvalitnej dokumentácie územného rozvoja mesta je nepoužiteľné.Je nevyhnutné ďalej urbanistické obvody členiť na **územno priestorové celky**,które budú tvoriť základnú skladobnú jednotku,s ktorou budeme pracovať pri formovaní urbanistickej koncepcie mesta,pri spracovaní formalizovanej územno plánovacej dokumentácie ale taktiež pri akejkoľvek ďalšej činnosti,ktorá má určitú územnú väzbu-vyjadrenie alebo územný priemet.

Na základe analýzy funkčno-priestorovej kompozície mesta sú evidentné tri základné problémové okruhy:

- a/ potvrdenie-modelovanie základnej funkčno-priestorovej kostry mesta
- b/ dopravné systémy - najmä riešenie tranzitnej dopravy
- c/ reštrukturalizácia - transformácia stávajúcej plošnej funkčno-prevádzkovej kompozície (doplňujúc o niektoré aspekty hmotovo priestorového rozvoja) by sa mala prejaviti najmä v nasledovných polohách:
 - transformácia - reštrukturalizácia územno-priestorových celkov
 - transformácia - reštrukturalizácia líniových funkčno-priestorových koridorov, priestorov (primárnych a sekundárnych radiál a priečných väzieb)
- d/ riešenie - vytypovanie nových rozvojových území - najmä pre rozvoj byvania, vybavenosti, a riešenie ich koncepcie v zmysle kontinuity priestorového a hmotového vývoja

CIELE:

- t - formovanie mesta ako kompaktného celku (v rámci zastavaného územia) s prirodzenou gradáciou (funkčnou aj priestorovou) k prirodzeným ťažiskám kompozície mesta:
 - historické jadro - nám. Slobody
 - centrum sídliska Pily - nám. J. C. Hronského
 - a ďalej lokalizovať a formovať lokálne centrá štvrti Zapotôčky + Nové Mesto, Kopanice + Sever (+ Necpaly), Priemysel - Juh nad a pod mimourovňovou križovatkou,
- k,s - formovanie lineárnych mestských priestorov v zmysle posilnenia väzieb medzi vytypovanými mestskými a lokálnymi centrami, s presnejšou špecifikáciou ich funkčného aj priestorového riešenia.
- k,t - z hľadiska územnotechnického a stavebnotechnického riešiť výstavbu nových bytov tak, aby bolo možné uspokojiť

žiadateľov z titulu prirodzeného prírastku obyvateľov a navyiac v rámci územného plánu navrhnuť plochy na bytovú výstavbu pre 3 000 - 8 000 obyvateľov

INTERVENČNÉ KROKY:

k - V rámci ÚP sídla definovať v grafickej schéme nové funkčno-priestorové riešenie celkovej kompozície sídla (vo väzbe na varianty dopravného riešenia)

k - formovanie väzieb a centra štvrte Zapotôčky, Nové Mesto vo vzťahu k Bojnickej ceste (sídliisko Pily) a k Žabníku

k - formovanie centra a urbanistickej štruktúry celej severo-západnej časti mesta - väzby na centrum mesta, Žabník

k, s - postupná prestavba a reštrukturalizácia Vansovej a Bojnickej ul., vyhládovo s elimináciou dopravnej funkcie najmä Vansovej ulice,

t - v zmysle modelácie pôvodnej fun.priest.kostry pristúpiť k postupnej prestavbe štvrť individuálneho rodinného bývania, v okrajových a kontaktných polohách centra mesta, na báze rešpektovania majetkovo právnych vzťahov - podľa postupne spracovávaných regulačných plánov, za pomoci lokálnych ekonomických nástrojov

k, s - riešenie optimálnej pešej väzby medzi HJ - nám. Slobody a železničnou a autobusovou stanicou.

s - riešiť kontroverzný kompozičný vzťah vysokopodlažnej výstavby "KBV" v okrajových polohách mesta (Nové mesto, Necpaly, Sever) a okolitej poľnohospodárskej krajiny, rozšírením obytných plôch for

mou malopodlažnej vystavby viacfunkčného charakteru

D.2 RIEŠENIE ÚZEMNO-PRIESTOROVÝCH CELKOV (Ú.P.C.):

VÝCHODISKÁ:

Z hľadiska členenia sídla sme pristúpili k rozčleneniu sídla na:

- mestské časti
- urbanistické obvody
- územno priestorové celky

Členenie mesta-sídla na mestské časti má význam najmä z administratívno správneho hľadiska, z hľadiska urbanistickej koncepcie je toto členenie málo podrobné, málo presné. Taktiež pôvodné vymedzenie urbanistických obvodov má z hľadiska urbanistickej koncepcie a riadenia územného rozvoja nedostatočnú podrobnosť a navyše je toto vymedzenie do značnej miery formálne /nesleduje funkčnú náplň územia, hmotovo priestorové pomery.../, nepresné a teda z hľadiska spracovania kvalitnej dokumentácie územného rozvoja mesta je nepoužiteľné. Je nevyhnutné ďalej urbanistické obvody členiť na **územno priestorové celky**, ktoré budú tvoriť základnú skladobnú jednotku, s ktorou budeme pracovať pri formovaní urbanistickej koncepcie mesta, pri spracovaní formalizovanej územno planovacej dokumentácie ale taktiež pri akejkoľvek ďalšej činnosti, ktorá má určitú územnú väzbu-vyjadrenie alebo územný priemet.

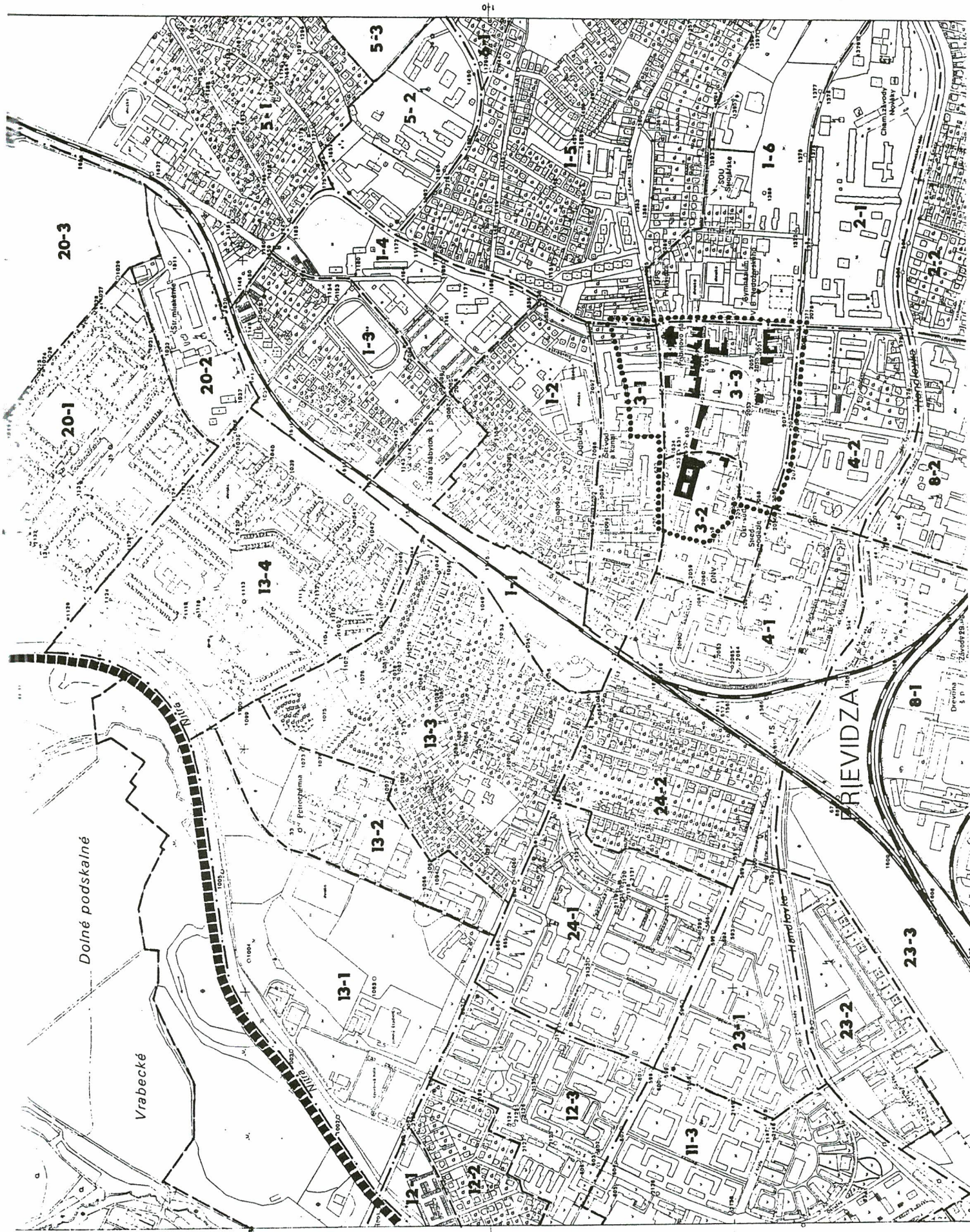
Ú.P.C./1-1:

CIELE:

k,s - Minimalizovanie bariérových účinkov prevádzok železníc a železničnej stanice

s- variantná možnosť vymiestnenia osobnej železničnej stanice

(autorský kolektív doporučuje ponechanie osobnej stanice v



súčastnej lokalite)

INTERVENČNÉ KROKY:

- s - Minimalizovanie plošných nárokov železníc, vymiestnenie prevádzok a zariadení, ktoré nesúvisia s prevádzkou osobnej železničnej stanice do priestorov nákladnej stanice
- k - prejednanie tejto problematiky so zainteresovanými a zodpovednými orgánmi železníc, hľadanie postupu riešenia
- k - v rámci spracovania koncepcie rozvoja (koncepcie SÚ - Dopravná štúdia) variantne riešiť umiestnenie osobnej železničnej stanice v pracovnej etape.

Ú.P.C./1-2:

CIELE:

- s - postupná prestavba - "nenásilná" intenzifikácia - vzhľadom na polohu vo vzťahu k autobusovej, železničnej stanici a k centru mesta.

INTERVENČNÉ KROKY:

- k, s - spracovanie regulačných plánov, štúdií Vansovej ul., Jesenského ul. - aj s okolitými blokmi
- k - v rámci územného plánu SÚ definovať a špecifikovať mieru zvýšenia intenzity využitia - aj so zvýšením podlažnosti.

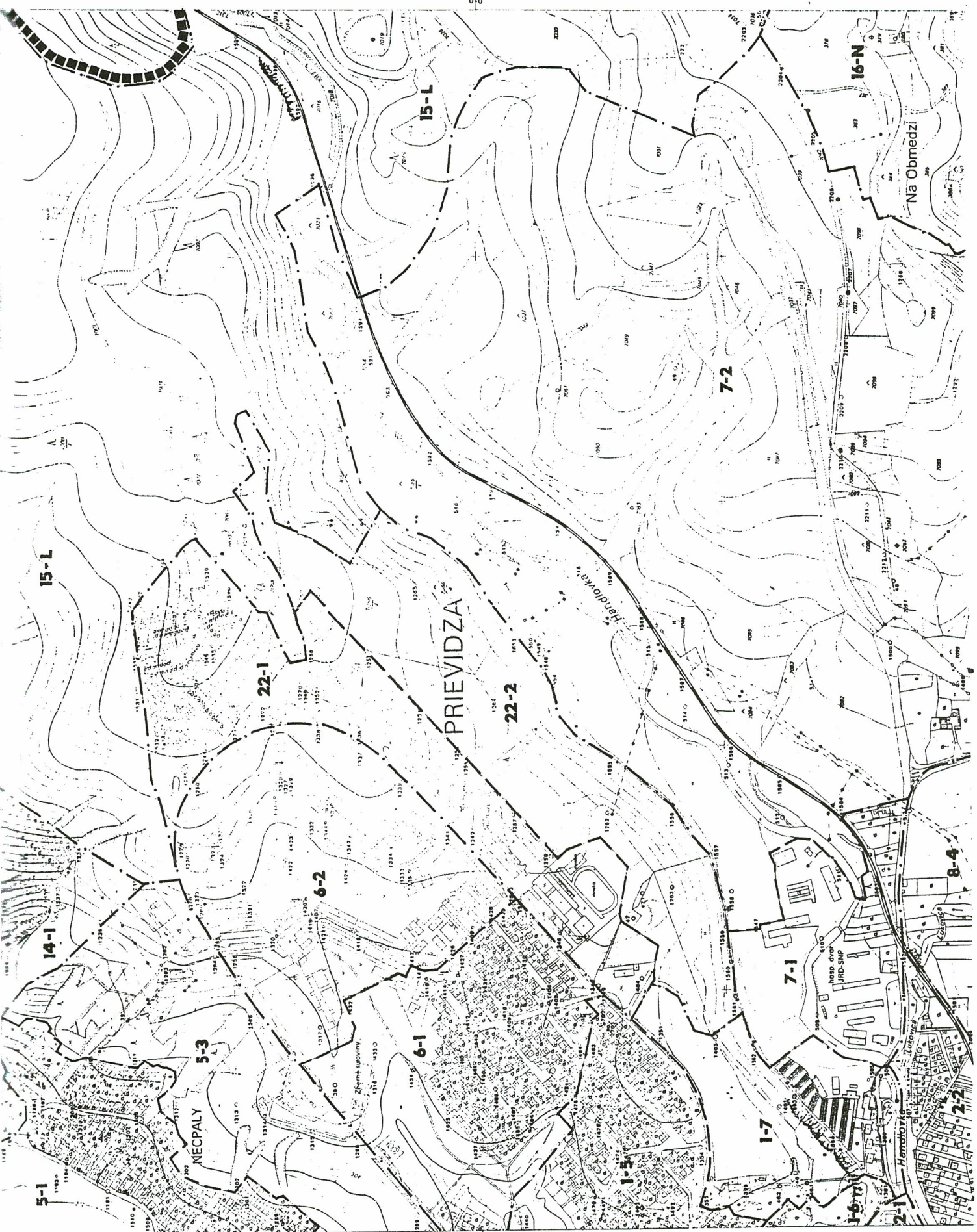
Ú.P.C./1-3:

CIELE:

- k, s - eliminovanie negatívneho bariérového a hlukového vplyvu dopravy - železnice,

Ú.P.C./1-4:

CIELE:



k - eliminovanie negatívneho vplyvu tranzitnej automobilovej dopravy.

INTERVENČNÉ KROKY:

k - vytvorenie protihlukovej bariéry, vyrovnanie tranzitnej komunikácie

k - disponibilné územie využiť pre vybavenostno dopravné funkcie

Ú.P.C./1-6:

CIELE:

k, s - voľné plochy severne od Dlhej ulice intenzifikovať so zachovaním 60-80 % plôch zelene.

Ú.P.C./1-7:

CIELE:

t - ochrana predpolia cintorína a najmä kostola P. Márie pred negatívnymi vplyvmi

Ú.P.C./3-1, 2, 3:

CIELE:

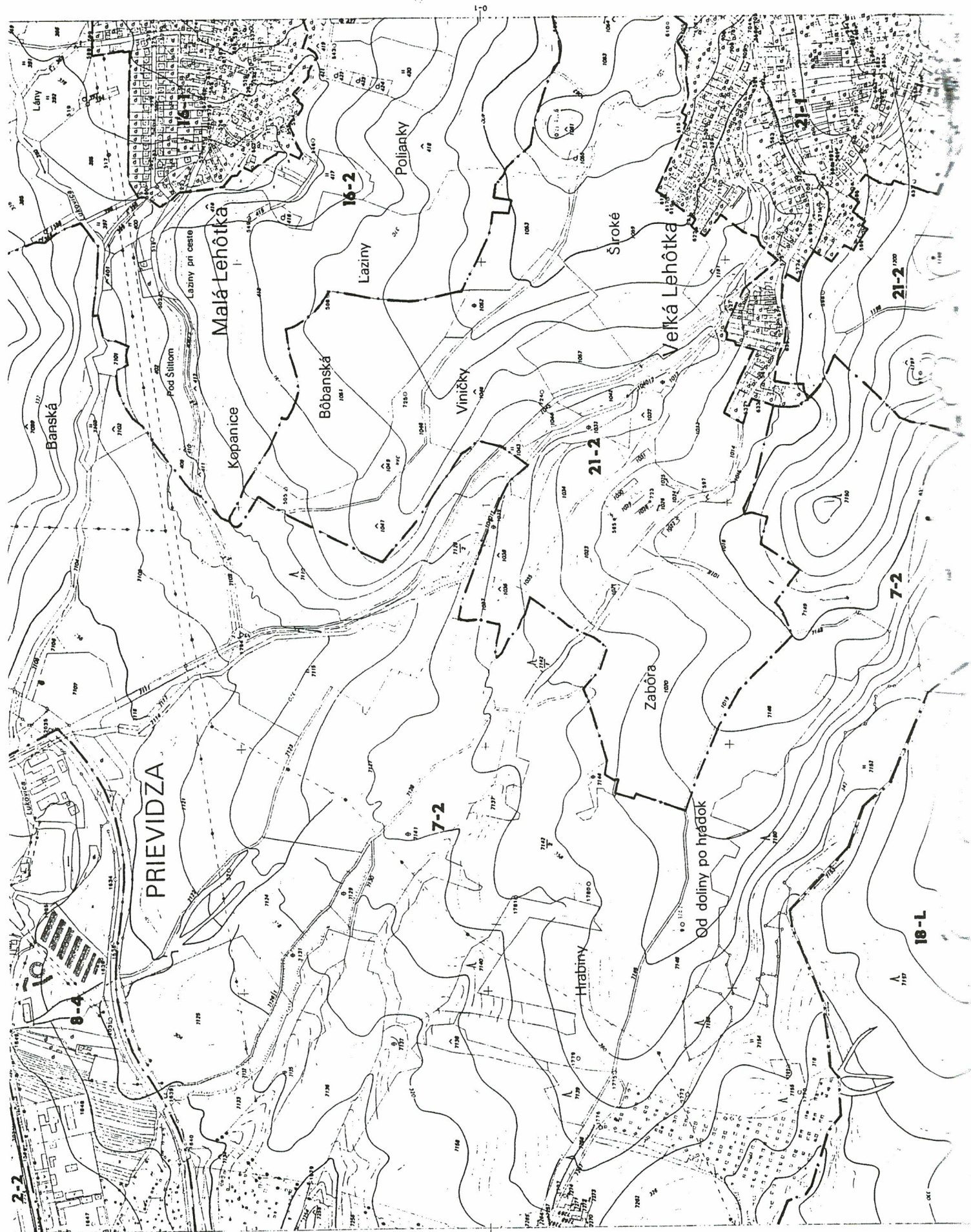
k, s - skompaktovanie pôvodne homogénneho pôdorysu HJ, ktorý sa negatívnymi zásahmi zo 60-tych a 70-tych rokov doslova rozbil

k - jasná artikulácia a definícia mestských priestorov - ulica, námestie, pasáž, park...

INTERVENČNÉ KROKY:

k - následne (paralelne) s ÚP spracovanie regulačného plánu centrálnej mestskej zóny

k,s - dostavba ulíc a priestorov - Hlinkova, Matice slov., Švéniho



Ú.P.C./4-1,2:

CIELE:

k, s - formovanie väzieb priemyselna zóna - centrum, ul. Košovska, Rastislavova, prestavba nábrežia Cyrila a Metoda,

Ú.P.C./5-1:

CIELE:

t - formovanie Veľkonecpalskej cesty ako hlavnej kompozičnej osi celej mestskej časti - štvrte

k - eliminovanie nepriaznivého vplyvu lokalizácie vysokopodlažnej panelovej výstavby na okraji mesta - štvrte

k - na voľných plochách (alebo formou prestavby) realizovať malopodlažné obytné objekty - rodinné domy

Ú.P.C./5-2

CIELE:

k, s - eliminovať nepriaznivý vplyv výroby na okolité obytné celky

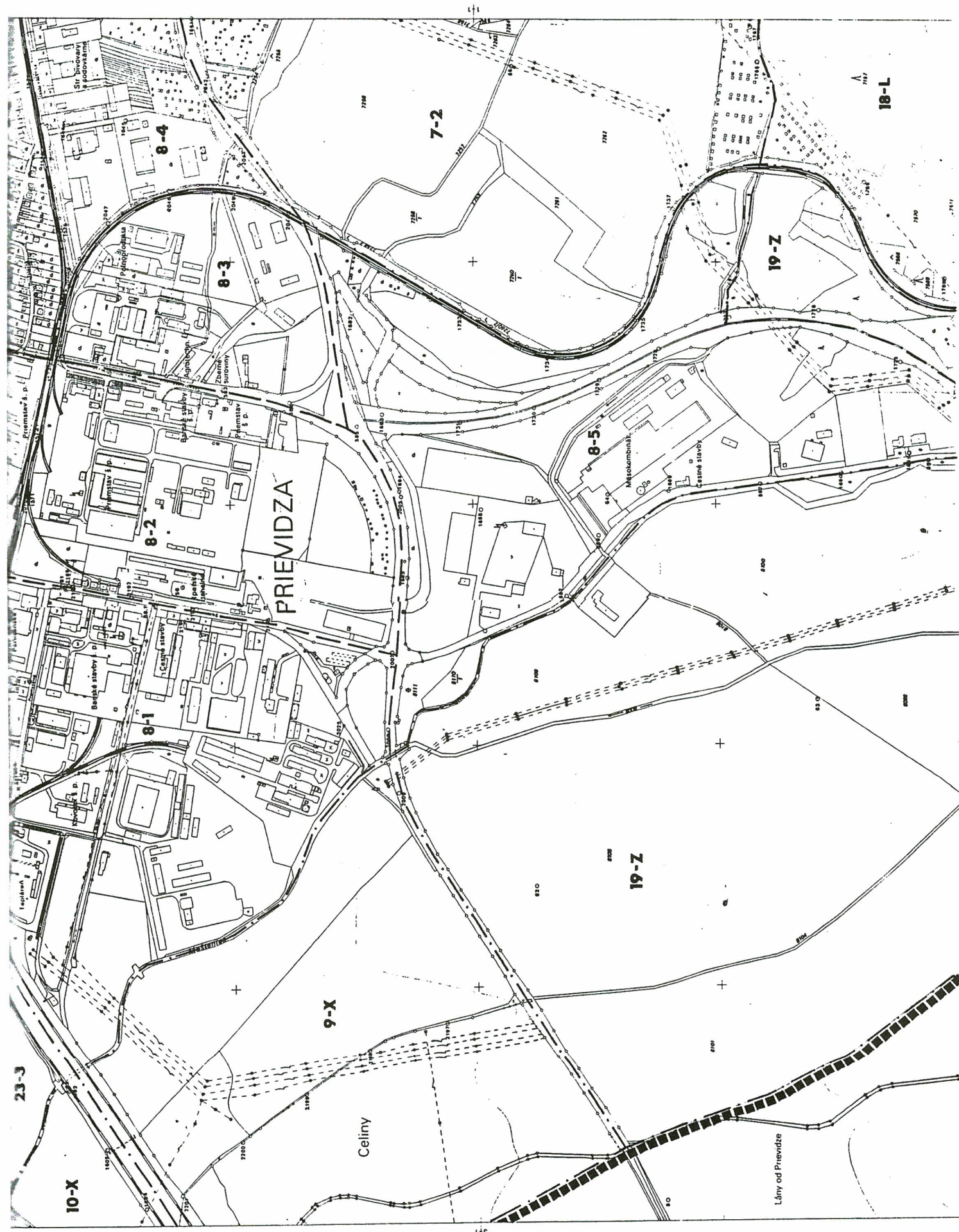
INTERVENČNÉ KROKY:

k - ekonomickými nástrojmi (lokalizačné poplatky, mestské poplatky) usmerniť a ovplyvniť využitie územia,

Ú.P.C./5-3:

CIELE:

k, s - intenzifikácia územia na stabilných plochách s preferenciou a zachovaním výrazných plôch zelene



Ú.P.C./6-1

CIELE:

k, s - nezastavané územia v severo-východnej časti rezervovať v prevažnej miere pre zeleň so solitérnymi objektami vybavenosti

Ú.P.C./6-2

CIELE:

k, s - nehumánne prostredie, bez pasívnej artikulácie je potrebné humanizovať najmä

- estetizáciou parteru - zeleň, dlažba, orientačno-informačný systém

- priestorovou artikuláciou - ktorá sa dá precizovať dostavbou objektov, výsadbou vysokej zelene

- estetizáciou - dostavbou - prestavbou - nadstavbou panelových obytných objektov

Ú.P.C./7-1

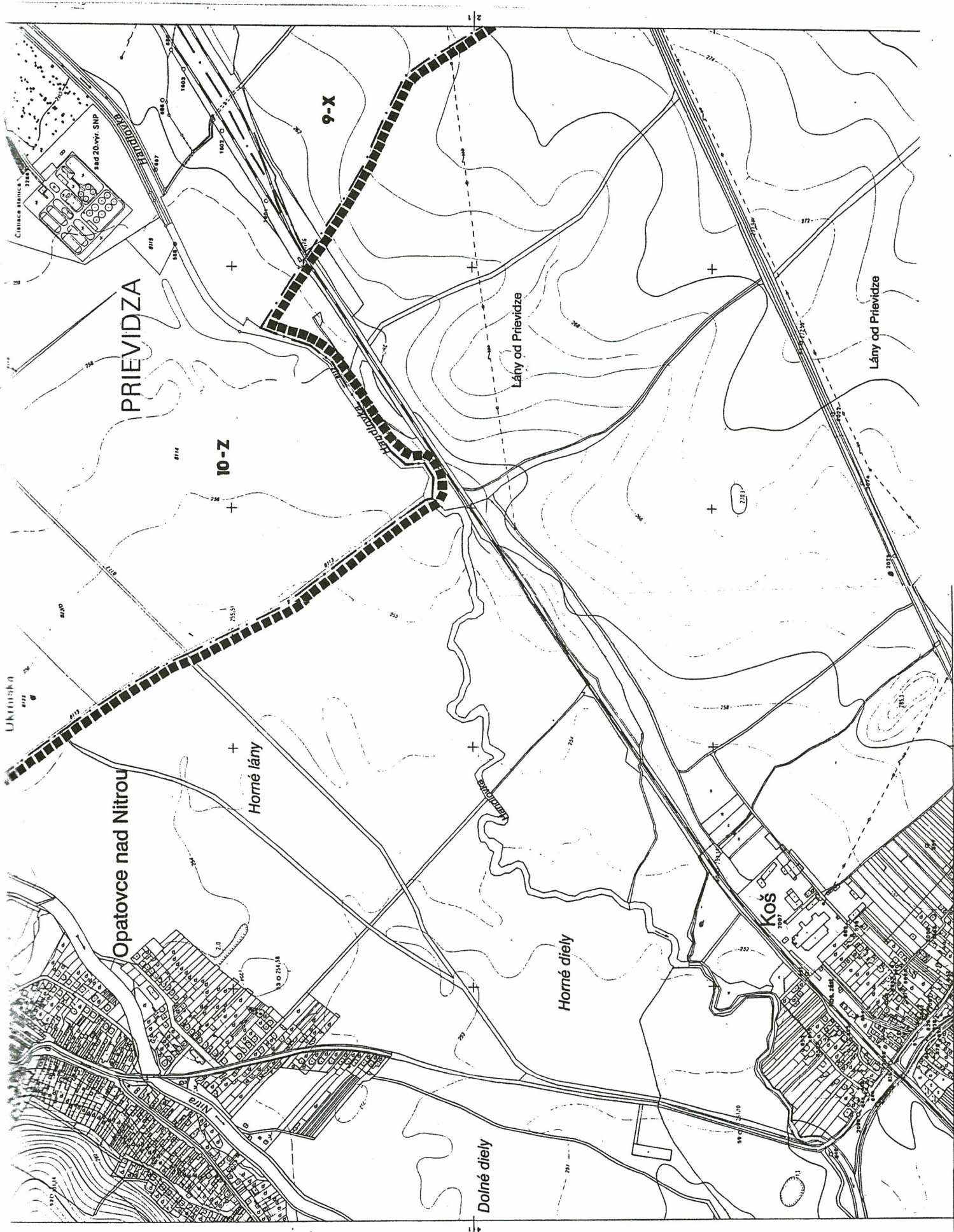
CIELE:

k, s - legislatívnymi opatreniami eliminovať nepriaznivý vplyv objektov a zariadení poľnohospodárskej výroby na okolité obytné územie,

k - v lokalite sa nachádza torzo židovského cintorína, doporučujeme analyzovať možnosť rekonštrukcie - do formy pôvodného výrazu prostredia

Ú.P.C./7-2

CIELE:



- t - ochrana alúvia riečky Handlovky
- s - lokalizácia zariadenia pre motoristov (pumpa, základný servis, motorest) pri Banskej ceste (križ. Veľká Lehôtka)
- s - rozvoj rekreačných zariadení v južnej časti Ú.P.C. - vo väzbe na existujúce záhradkárske - chatové osady

Ú.P.C./8-1

CIELE:

- k - intenzívne využitie stávajúceho výrobného fondu

INTERVENČNÉ KROKY:

- k - spracovanie regulatívov rozvoja - najmä regulačnej štúdie Košovskej ulice

- k, s - využitie voľných disponibilných enkláv pre lokalizovanie zariadení drobných podnikateľských aktivít aj vybavenostného charakteru (stravovanie, občerstvenie, ubytovanie...)

Ú.P.C./8-2,3

CIELE:

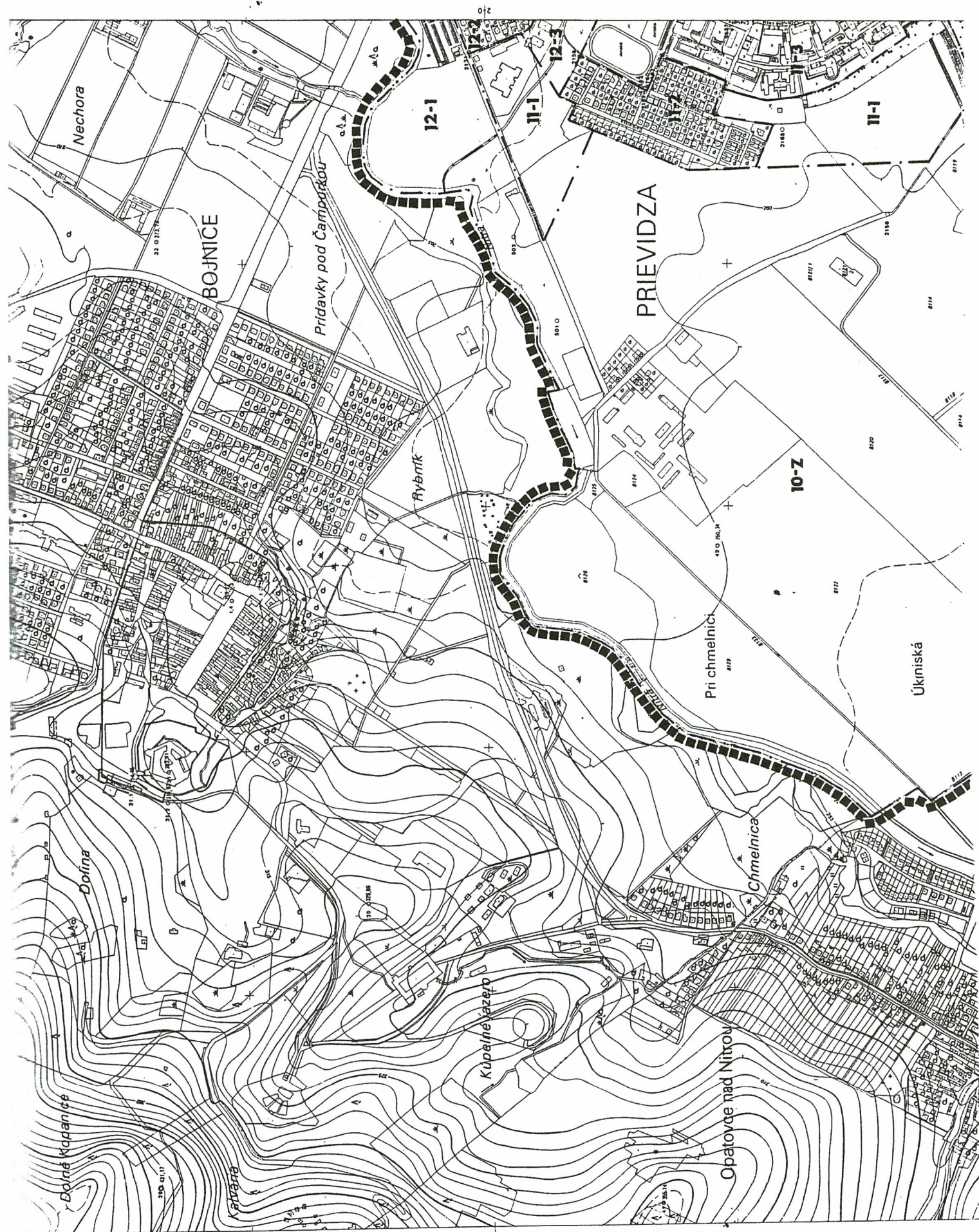
- k, s - v severnej časti - rekonštrukcia prestárleho výrobného fondu

- k - v južnej časti (od železnice) reštrukturalizácia stavebno-výrobných závodov, územia ktorých sú veľmi extenzívne využívané. Lokalizovať by sa mali prevádzky s vyššou zamestnanosťou.

Ú.P.C./8-4

CIELE:

- k, s - disponibilné územie lokalizované, najmä na južnom okraji



Ú.P.C. využiť nielen pre funkcie výroby, ale taktiež vybavenosti
eventualne špecifických funkcií prechodného bývania

Ú.P.C./8-5:

CIELE:

k - v trojuholníku mimoúrovňovej križovatky riešiť zariadenie pre
motoristov (pumpa, predaj, servis)

URBANISTICKÝ OBVOD /9

CIELE:

s, d - po riešení juhozápadného dopravného obchvatu je možné
uvažovať s rozšírením výrobné-výbavenostných zariadení, s použitím
kompozičných vlastností zelene (prechod-krajina-mesto)

URBANISTICKÝ OBVOD 10:

CIELE:

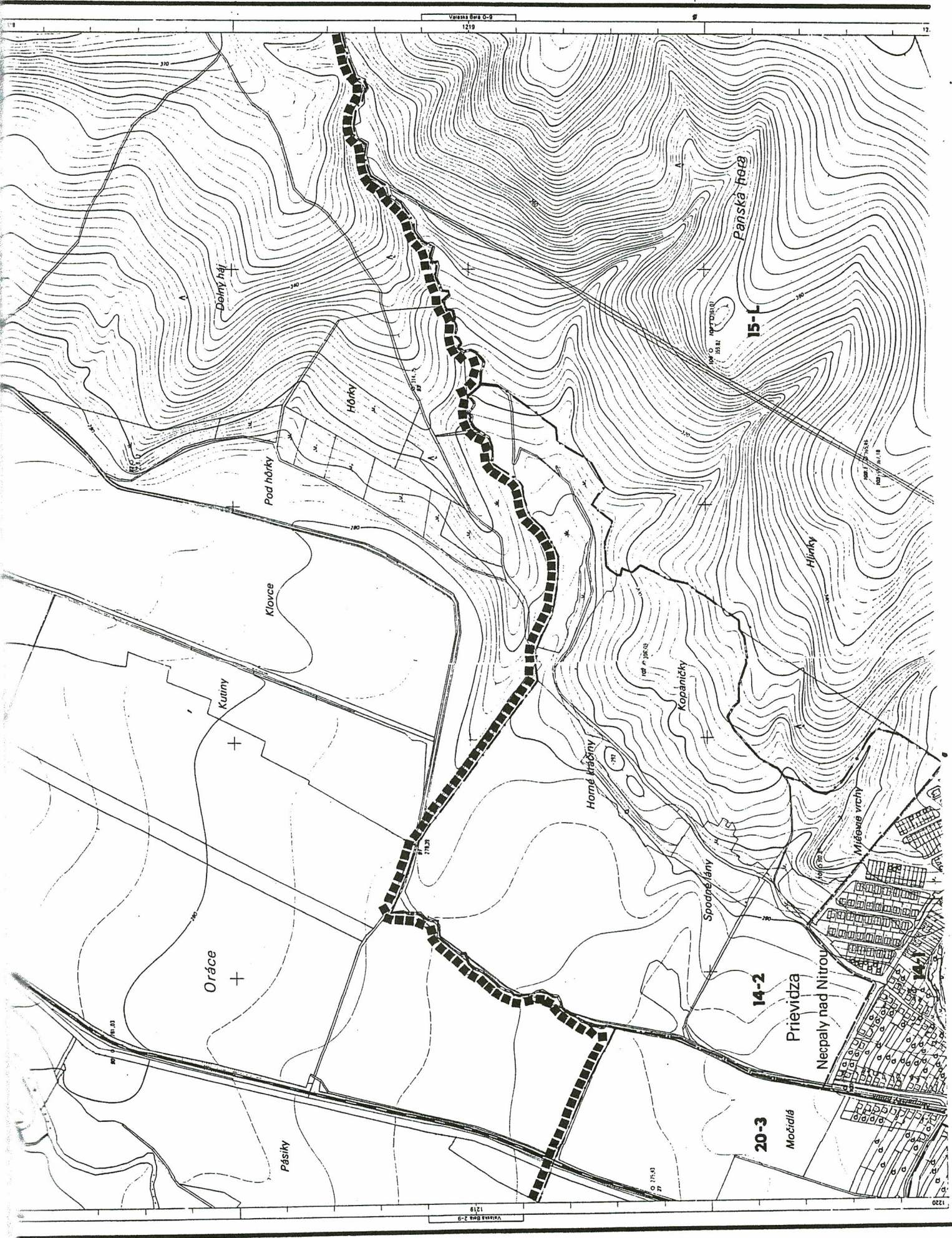
s - predpoklad riešenia obchvatovej tranzitnej dopravy
s - v lokalite "Pri chmelnici" rozvoj rekreačných funkcií vo
väzbe na kúpeľno-rekreačnú zónu Bojnice (letné
športy, ubytovanie, stravovanie, motorest...)

Ú.P.C./11-1

CIELE:

k - potreba izolačnej zelene v zmysle ochrany obytného územia -
ČOV, prach z poľnohosp.krajiny

Ú.P.C./12-1



CIELE:

d - vymiestnenie garaží - ich lokalizácia do kompaktného integrovaného objektu - na ich území rozvoj rekreačno-športových funkcií

Ú.P.C./13-1

CIELE:

k, s - vybudovanie komplexnej rekreačno-športovej zóny s využitím pre mestských aj mimomestských návštevníkov

INTERVENČNÉ KROKY:

k - vypracovanie tendru na zistenie a selekciu záujemcov na podnikanie v danej lokalite s určitým špecifikovaným zameraním,

k - ďalším krokom bude vypracovanie "feasibility study" a urbanisticko-architektonickej štúdie využitia územia v okolí rieky Nitry

(- zahrnúť do riešeného územia taktiež objekty a zariadenia komerčno-distribučného charakteru (najmä Bojnická cesta) v záujme spolyfunkčnenia zóny)

Ú.P.C./13-3

CIELE:

t - postupná prestavba územia Ú. P. C. od Bojníckej cesty smerom na sever, so samozrejmým rešpektovaním vlastnických vzťahov, opäť je potrebné spracovať "feasibility study"

Ú.P.C./13-4:

CIELE:

Ú.P.C./24-2

CIELE:

s - postupná prestavba územia od Bojnickej cesty s rešpektovaním majetkovo-právnych vzťahov, funkčná aj priestorová gradácia štruktúry smerom k Bojnickej ceste

Ú.P.C./16-1, 17-1, 21-1

VÝCHODISKÁ: V predchádzajúcom období boli Veľká a Malá Lehôtka, Hradec administratívne pričlenené k Prievidzi. Tento fakt znamenal možno posilnenie väzieb týchto bývalých obcí k územiu mesta Prievidza (zintenzívnenie dopravných vzťahov...). Na druhej strane však podporil absenciu mnohých funkčných zložiek, nevyhnutných k dynamickejšiemu rozvoju týchto mestských štvrtí (nedostatočná vybavenosť, obchodná sieť, totálny úbytok pracovných príležitostí...)

CIELE:

k, s - podpora, rozvoj zabytňujúcich funkcií v týchto mestských častiach.

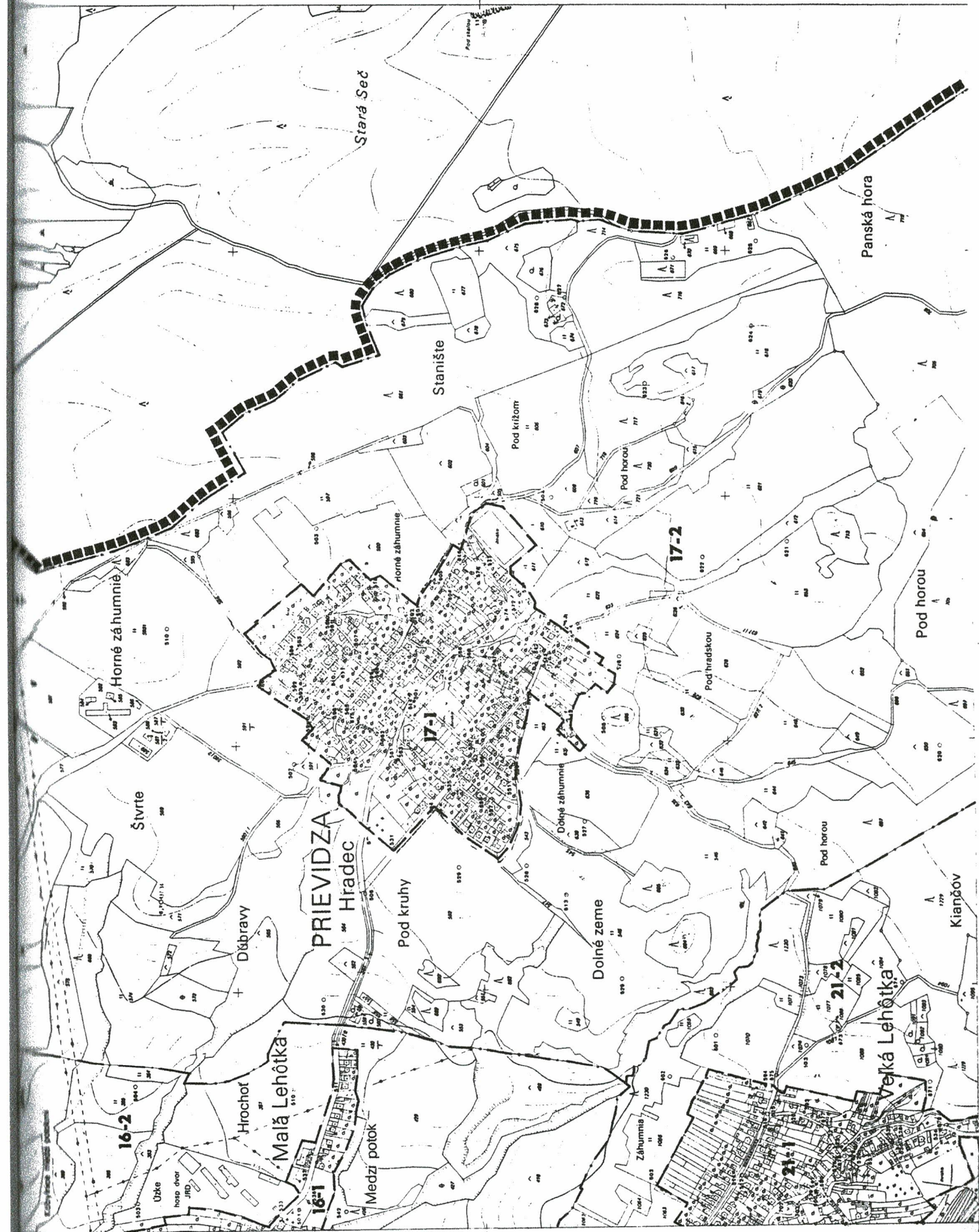
M. a V. Lehôtka:

- rozvoj - príprava nových plôch pre malopodlažnú a rodinnú formu bývania,

- nové plochy pre rozvoj - výstavbu objektov a zariadení vybavenosti - a tým aj nové pracovné príležitosti

- rozvoj poľnohospodárskej výroby - rodinné farmy s väzbou - možnosťou rozvoja agroturistiky (najmä Hradec)

k - plynifikácia mestských štvrtí.



t - humanizácia prostredia, estetizácia prvkov a objektov
k, s - dostavba vybavenostných objektov polyfunkčného charakteru
najmä pri železnici (obchodná, športová vybavenosť, kultúra)

Ú.P.C./20-1, 2, 3

CIELE:

k, s - príprava a realizácia novej bytovej výstavby s
vybavenosťou, prevažne formou malopodlažnej zástavby a taktiež
zástavby rodinnými domami - prechod od poľnohospodárskej krajiny
k mestskému prostrediu,

Ú.P.C./22-2

CIELE:

k, s - riešenie novej obytnej výstavby

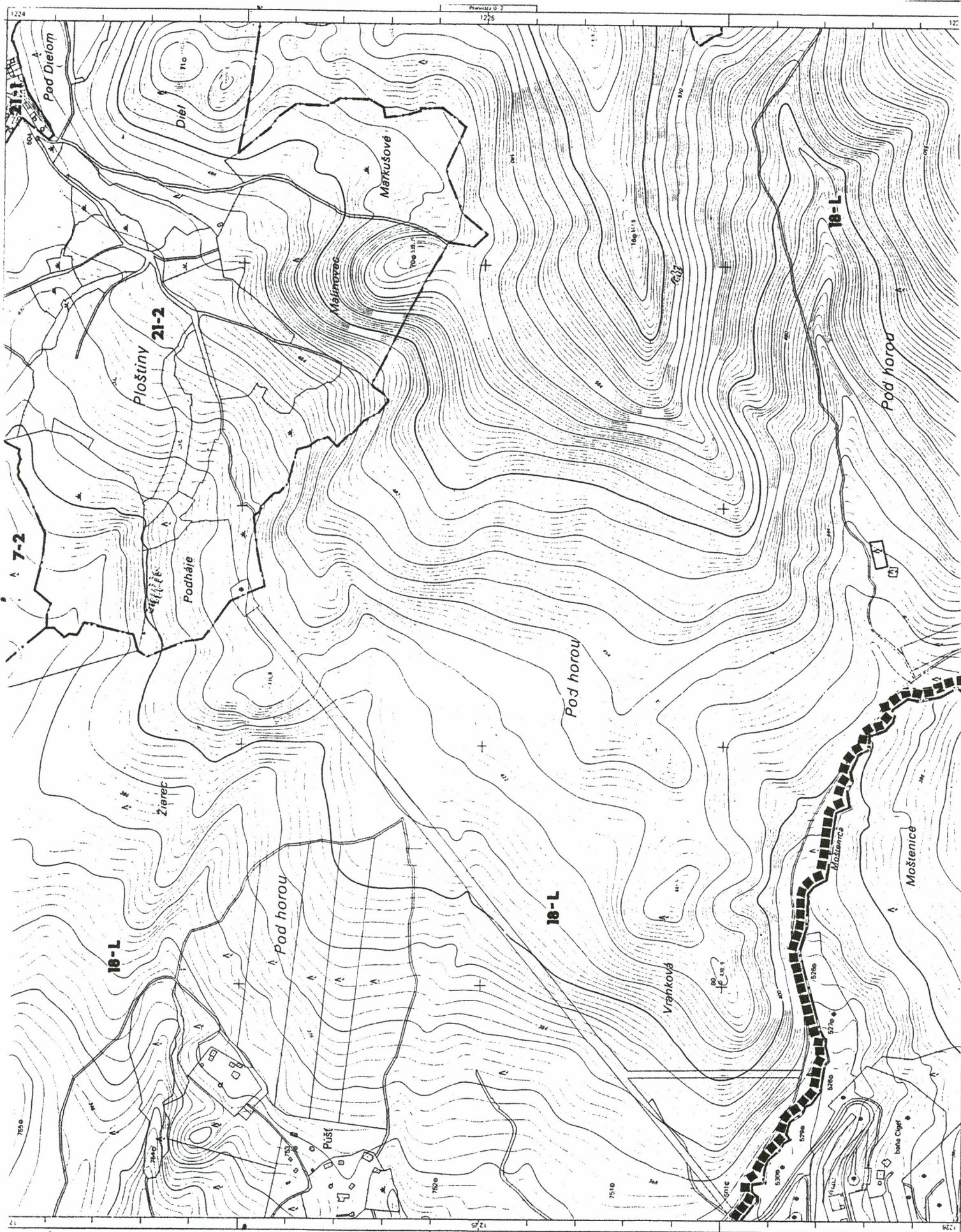
INTERVENČNÉ KROKY:

k - spracovanie feasibility study s prehodnotením možností,
podmienok a limitov výstavby obytných štruktúr (terasové domy,
rodinné domy), základným problémom výstavby sú siete technickej
infraštruktúry, najmä kanalizácia

Ú.P.C./23-3

CIELE:

- neuvažovať s riešením umiestnenia osobnej železničnej stanice v
uvedenej lokalite
- disponibilné územie využiť pre podnikateľské aktivity najmä
vybavenostného charakteru a špecifické formy bývania, zariadenia
nákladnej stanice orientovať do urb.obv. č. 9.



D.3 DOPRAVNÉ SYSTÉMY

VÝCHODISKÁ - dopravný potenciál a situácia v území

Mesto Prievidza je centrum hospodársko - sídelnej aglomerácie v regióne Hornej Nitry. Konceptcia urbanizácie SR neurčila tomuto územiu rozvojové podmienky a atribúty sídelnoregionálneho charakteru.

Územie leží na hlavnom cestnom ťahu H50 v západo-východnej orientácii, ktorý prepája centrálné územie Moravy (a ČR) so stredným Slovenskom (Žiar nad Hronom, Zvolen) a ďalej na východ. V severo-južnom smere je územie prepojené cestou I/64 na Severopovažský nadregionálny uzol celoštátneho významu (Žilina).

Potreba a kvalite dopravných väzieb vyhovuje len lokálny štvorpruhový úsek (S22/80) cesty I/50 od Novák po Handlovú. Zámer tejto nákladnej investície nevyriešil potreby väzieb nadregionálnej cestnej dopravy s územím mesta. Železničný základný ťah Z391 Nové Zámky - Nitra - Topoľčany-Prievidza, v prepojení s ťahom M431 Vrútky - Horná Štubňa -(Handlová 394) - Zvolen dáva predpoklady územného rozvoja na báze ekologickej aj ekonomickej výhody železnice. Severný koridor Hornej Nitry môže tiež čiastočne využívať tieto výhody-trat' 392-Nitr.Pravno(obmedzenia v sklonoch).

Kostru mestského komunikačného systému tvoria prietahy ciest nadradenej siete mestom, doplnené o hlavné zberné MK funkčnej triedy B2, ktoré prepájajú všetky okrsky a sú v zásade usporiadané do pravouhlej štruktúry.

Územie mesta Prievidza disponuje kvalitným dopravným potenciálom ciest, železničných tratí, miestnych komunikácií a plôch. Dobrá je úroveň obsluhy MHD v náväznosti na priame pešie komunikácie. Výstavba novej kombinovanej autobusovej stanice je

pred dokončením. Železničná stanica v meste má vyhovujúcu dostupnosť, rušivo však pôsobí prevádzka manipulačná, jej technický stav a zázemie stanice nevyhovujú rozvojovým požiadavkám mesta, najmä centrálnej mestskej zóny.

Kolízie dopravy s mestským prostredím spôsobuje intenzívna cestná a železničná premávka s dopadmi : hluk, vibrácie, prach, bezpečnosť chodcov, bariérový účinok rozvoju územia.

CIELE:

Potenciál dopravnej sústavy Prievidze je predpokladom územného rozvoja. Analyzované rezervy a paradoxne aj kolízie sú predmetom etapovitého uskutočňovania zámerov rozvoja mesta v podmienkach ekonomického, sociálneho, ekologického, kultúrneho či technicko-prevádzkového prostredia. V tomto zmysle aj územnoplánovacie zámery v čase a vecnosti zoraďujeme do troch skupín opatrení :

Krátkodobé, prevažne prípravnej a organizačnej povahy,
Strednodobé, realizácia investícií nenáročného charakteru,
Dlhodobé, vyžadujúce prognózne opodstatnenie a akumuláciu prostriedkov v súlade s možnosťami.

Krátkodobé ciele dopravy v území mesta :

Železničná doprava - odstraňovanie a údržba miest bodových závad, kolízií s cestnou dopravou - priecestia.,

Preverenie a uplatnenie možných opatrení, ktoré vyplynú z preverovacej štúdie efektívnosti trate

O-392 Prievidza - Nitrianske Pravno.

Cestná doprava MK - organizácia dopravy s cieľom segregácie nákladnej dopravy na jestvujúcej sieti -eliminácia kolí

zií so spoločenskými funkciami, odstraňovanie bodových závad, rekonštrukcia povrchov MK, príprava dlhodobých zámerov (ÚPD, PP).

VHD - MHD - dokončenie a uvedenie autobusovej stanice v predstanišnom priestore do prevádzky, reorganizácia grafikonu s požiadavkami cestujúcej verejnosti, zosúladenie návazností oboch hromadných dopravných systémov, majetkoprávne fixovanie prevádzky MHD v starom areáli (Košovská).

Statická doprava - Parkovanie pre potreby celomestské-prenájom plôch rezervovaných na dlhodobé zámery, Garážovanie - legislatívne úpravy pre rozvoj a podporu iniciatívy dopravných služieb v súkromnom sektore.

Služby, opravárstvo AD - legislatívne opatrenia ako vyššie, príprava územia pre čerpacie stanice PL na vlastných pozemkoch mesta, (obojstranné).

Nemotoristická doprava - príprava koncepcie a realizácia peších a cyklistických ťahov na území mesta v rozsahu investícií bežnej údržby MK.

Strednodobé ciele dopravy na území mesta :

Železničná doprava - segregácia, postupné oddeľovanie nákladnej od osobnej prevádzky, minimalizácia pohybov medzi stanicami zavedením automatizácie,

vymiestnenie rušňového depa z centra, program atraktivizácie osobnej železničnej dopravy.

Cestná doprava MK - príprava a realizácia čiastočného riešenia trasy cesty I/64 na území mesta podľa vybraného variantu, alebo kombinácie, alternatív-

ne riešenie MUK Bojnická a Pribinovo nám. podľa dopravnej schémy, vytvorenie podmienok pre kapacitnú nosnú kostru

MK sídliska Nové mesto a pripojenie (pozdĺž železnič. stanice) na systém.,

Prestavba podjazdov na MK, svetelná signalizácia.

VHD - MHD - alternatívna zmena lokality AS v bezkolíznej polohe voči centru a v náväznosti na postupy v segregácii železnice (AS miesto depa), presmerovanie trás liniek VHD do nezávadných MK,

pripojenie nových častí mesta na MHD.

Statická doprava a služby AD - intenzifikácia parkovacích a garážovacích plôch v centre a sídliskách, vertikálne využitie, program rozvoja služieb vrátane zapojenia letiska Úkrníská.

Nemotoristická doprava - prehodnotenie potenciálu a funkcie

MK v súvislosti s koncepciou ukludnených zón mesta, lokalizácia zariadení pre cyklistov v súlade s programom služieb.

Dlhodobé ciele dopravy na území mesta :

Železničná doprava - dobudovanie nákladnej stanice, prestavba osobnej stanice, elektrifikácia uzla a automatizácia zabezpečovacích zariadení.

Cestná doprava MK - definitívne riešenie prietahu/odklonu cesty I/64 mestom, investične náročné diela (variant estakád, tunela, podjazdov, rozptylu) v

zmysle vybranej varianty DUŠ vid' schéma.

MHD - VHD - prestavba systému, variantná zmena média na trolejbusovú MHD, nová základňa, vozový park, možná privatizácia prevádzky.

Statická doprava a služby - hromadné parkovacie resp. odstavné garáže, komercializácia letiska pre osobnú, rekreačnú a nákladnú dopravu a služby.