KOMERČNÁ SUBURBANIZÁCIA V MESTSKÝCH ČASTIACH BANSKEJ BYSTRICE – RADVAŇ A KREMNIČKA V KONTEXTE *BROWNFIELDS*

Matej Masný, Alena Dubcová

Abstract

The contribution deals with the problem of commercial suburbanisation in the area of the city Banská Bystrica, where it maps the most eminent territories affected by this process. In the first part the article states basic features of commercial suburbanisation as important transformational process of contemporary Slovak cities. The contribution includes pieces of information about "brownfields" areas, about their positives, negatives, limiting factors of utilisation and about the possibilities of revitalization in the context of regulation of commercial suburbanisation. It evaluates the changes of built-up areas, and the use of land in consequence of commercial suburbanisation in the time period from 1992 to 2010 and from 1997 to 2010.

Keywords: commercial suburbanisation, brownfields revitalization, Banská Bystrica

Úvod

Mestá predstavujú veľmi dynamické jednotky sídelnej štruktúry. Sú pod vplyvom množstva trendov, ktoré so sebou prinášajú výrazné zmeny v ich štruktúre a ďalšom rozvoji.

Rast miest prebieha v horizontálnom a vertikálnom smere. Vertikálny rast predstavuje rast vnútorných častí mesta, kedy dochádza k zahusťovaniu vnútorného priestoru mesta, k výstavbe a zaplneniu prázdnych plôch v centrálnych častiach mesta. Horizontálny rast predstavuje rast mesta do priestoru v horizontálnom smere, čím dochádza k zväčšovaniu okrajových častí a tvorbe prímestskej zóny mesta (Vigašová, 2008). Výrazným trendom horizontálneho rastu miest charakterizujúcim súčasnosť sa stali procesy suburbanizácie - sťahovanie rezidenčných, komerčných a ďalších funkcií z jadrového mesta do jeho okrajových častí (Ouředníček a i., 2008) alebo výstavba nových obslužných zariadení na okraji mesta. Popri rezidenčnej suburbanizácii sa stále výraznejším javom stáva suburbanizácia komerčná, ktorej objekty vytvárajú charakteristické areály v okrajových resp. vstupných zónach miest, najmä pozdĺž významných dopravných komunikácií. V našich podmienkach je tento trend charakteristický pre obdobie po roku 1989, ktoré v súlade s Moravanskou (2007) označujeme ako transformačné.

Cieľom príspevku je poukázať na proces komerčnej suburbanizácie a jeho formu v území mesta Banská Bystrica, konkrétne v jeho dvoch častiach – Radvaň a Kremnička, ktoré navzájom susedia. Krajské mesto Banská Bystrica sa v našich podmienkach radí s počtom obyvateľov 79 990 (k 31.12.2009) medzi veľké mestá. Podľa tohto kritéria sa v rámci Slovenska nachádza na šiestom mieste nasledujúc mestá Bratislava, Košice, Prešov, Žilina a Nitra.

Základné črty komerčnej suburbanizácie

Komerčná suburbanizácia predstavuje časť suburbanizačného procesu, ktorej obsahom sú komerčné aktivity (obchod, výroba, skladovanie, zábava, administratíva). Tento termín je tiež často chápaný všeobecne, ako suburbanizácia nerezidenčná, ktorá zahŕňa tiež presun nekomerčných funkcií, ako napríklad školy, úrady a múzeá (Ouředníček a i. 2008).

Vo vývojových štádiách podľa Sýkora (2002) je komerčná suburbanizácia nasledovaním suburbanizácie rezidenčnej. Príchod hypermarketov, veľkoplošných predajní áut, logistických centier a iných komerčných areálov sa stal najvýznamnejším symbolom súčasnej komerčnej suburbanizácie a práve vznik týchto areálov sa najviac podieľa na transformácii prímestskej zóny.

Lokalizácia výstavby komerčných areálov sa sústreďuje najmä pozdĺž významných dopravných línii, obvodových komunikácií miest, výpadových ciest prípadne železničných tratí opúšťajúcich centrálnu mestu. Tieto areály sú v porovnaní s rezidenčnou suburbanizáciou výrazne koncentrovanejšie (Matlovič, Sedláková, 2004). Medzi významné lokalizačné faktory stimulujúce komerčnú suburbanizáciu teda patrí dobrá dopravná dostupnosť rozsiahlych a relatívne lacných pozemkov (Sýkora, 2002), kde je pozorovateľná tendencia vytvárania rozrastajúcich sa a zlúčených areálov. Solitérne objekty komerčnej suburbanizácie predstavujú zriedkavý jav, resp. je tento jav dočasný. Postupne v ich okolí dochádza k zahusťovaniu výstavbou ďalších objektov a tvorbe novej komerčnej zóny. Zástavba týchto objektov má zväčša pozdĺžny charakter (angl. *ribbon development*), vzhľadom na spomenuté dopravné línie (Matlovič, Sedláková, 2004).

Areály komerčnej suburbanizácie sa vyznačujú veľkým záberom pôdy, vysokými požiadavkami na dopravnú obslužnosť a ostatnú infraštruktúru. Rozvoj tohto procesu vedie k zvýšeniu cestnej dopravy, nákladov a dramatickému rastu individuálnej automobilovej dopravy (Gremlica, 2002). Náročnosť objektov komerčnej suburbanizácie na plochy pomerne vysokých výmer je jednak spôsobená rozsiahlosťou jednotlivých budov (výrobné a predajné haly, sklady, technologické objekty), ale taktiež rozsiahlosťou prislúchajúcich parkovacích miest a dvorov.

K výstavbe spomínaných objektov najčastejšie dochádza „na zelenej lúke“, teda na plochách, ktoré boli využívané najmä pre poľnohospodárske účely

(označované anglickým termínom *greenfields*). Jedná sa o plošne významný záber hlavne poľnohospodárskej pôdy, čo vedie k jej trvalej degradácii a prakticky nemožnej obnoviteľnosti. Týmto spôsobom dochádza k výraznej zmene vo využívaní zeme na úkor jej poľnohospodárskej funkcie. Tento jav so sebou prináša množstvo negatívnych environmentálnych dopadov. Z tohto pohľadu sa proces komerčnej suburbanizácie javí ako značne problematický.

O komerčnej suburbanizácii však možno hovoriť aj v súvislosti s revitalizáciou existujúcich opustených a nevyužívaných priemyselných, dopravných, poľnohospodárskych alebo obchodných nehnuteľností (budovy a areály), označovaných anglickým výrazom *brownfields*. Termín *brownfields* pôvodne označoval plochy s predošlým využívaním, ako kontrast k plochám *greenfields*, teda k územiu, ktoré nebolo v minulosti zastavané. Dnes termínom *brownfields* môžu byť označené plochy, ktoré jednak boli v minulosti zastavané a v užívaní, no sú v súčasnosti spustené, neobsadené alebo nevyužívané, ale môžu byť tiež znovu využité v prípade ich revitalizácie. Často sú tieto areály kontaminované v dôsledku predchádzajúceho využitia, disponujú však technickou infraštruktúrou (Lesage a i., 2007). Tieto plochy nemusia byť len priemyselného charakteru. Patria sem aj opustené a nevyužívané obchodné, dopravné, poľnohospodárske či obytné nehnuteľnosti (Ouředníček a i., 2008). V súlade so Šmidákom a i. (2006) tak možno používať delenie, na *brownfields* priemyselného charakteru a *brovnfields* nepriemyselného charakteru. Je však nutné brať na zreteľ určitú oddelenosť týchto areálov od kompaktnej zástavby mesta, aby mohlo dôjsť k naplneniu základného predpokladu suburbanizácie. Problematika revitalizácie *brownfields* je v podmienkach slovenských miest veľmi aktuálna. Prináša zhodnotenie a praktické využitie takýchto priestorov, ktoré môžu aj environmentálne, ale aj vizuálne zaťažovať prímestský a mestský priestor daného mesta.

***Brownfields* v prostredí komerčnej suburbanizácie a miera ich súčasného využitia na Slovensku**

Opätovné využitie *brownfields* v prvom rade znamená šetrenie nezastavaného prírodného prostredia, ktorého vinou neustále postupujúcej suburbanizácie stále viac ubúda (Nový, 2002). Lokalizácia týchto objektov je často charakteristická pre vnútorné časti mesta, ktoré tento autor (2002) označuje ako vnútromestské *brownfields*. Zástavba, ktorá tu vznikla bola pôvodne budovaná v okrajových mestských častiach. Postupným vývojom a rastom mesta sa však súčasne *brownfields* ocitli v centrálnych či centru blízkych mestských lokalitách. Tento model vývoja však nemožno aplikovať striktne. Plošný rast miest totiž nie je rovnomerný a množstvo *brownfields* si v rámci mesta stále zachováva svoju okrajovú lokalizáciu. Dostávajú sa tak do kontaktu s realizáciou suburbanizačných procesov a stávajú sa súčasťou zón komerčnej suburbanizácie.

Prítomnosť *brownfields* so sebou prináša rôzne ekonomické, sociálne a environmentálne dopady. Tie jednak vplývajú na samotnú nevyužívanú plochu, no môžu mať aj širší vplyv a to na úrovni bezprostredného okolia, prípadne na úrovni celého mesta. Príklady týchto negatívnych dopadov prezentuje tab. č. 1.

Tab. č. 1: Príklady negatívnych dopadov *brownfields* na mestské prostredie.

Table 1: Examples of *brownfields* Negative Impacts on the Urban Land.

Negatívne dopady	Fyzický stav plochy (zahrňujúci kontamináciu)	Ekonomický stav plochy (nevyužitie)
Ekonomické	Znehodnotenie okolitej krajiny	Strata ekonomických príležitostí, strata daňových príjmov mesta
Sociálne	Nepriaznivý dopad na krajinný obraz v obytných štvrtiach	Strata pracovných príležitostí
Environmentálne	Potenciálne riziko pre ľudské zdravie, dopady na biodiverzitu a život podporujúce funkcie (LSF)	Podpora environmentálne neprospešného mestského rozrastania (<i>urban sprawl</i>)

Zdroj: Lesage a i., 2007, upravil Matej Masný

O potrebe revitalizácie týchto plôch teda niet pochýb. Ako východisko manažmentu ich revitalizácie, rozlišuje Lesage a i. (2007) niekoľko navzájom previazaných fáz rozhodovacieho procesu. V prvom rade ide o výber vhodného finálneho fyzického stavu plochy, to znamená zadefinovanie stavu, v akom sa plocha bude nachádzať po revitalizácii, tak aby boli odstránené jej súčasné negatívne dopady (tab. č. 1). Ďalším krokom je výber najvhodnejšieho procesu použitého pri transformácii plochy a samozrejme voľbu týkajúcu sa celkového ďalšieho využitia revitalizovanej plochy.

Súčasný záujem investorov o revitalizáciu *brownfields* na Slovensku je pomerne malý. To, že tieto plochy v porovnaní s *greenfields* pre investorov nie sú až tak zaujímavé má viacero dôvodov. Ako hlavný dôvod možno uviesť zvýšené náklady, z dôvodu dekontaminácie plôch, zastaraných a často nevyhovujúcich hál. Ak aj lokalita nie je v dôsledku predchádzajúceho využitia kontaminovaná, často je nutná úplná demolácia pôvodnej zástavby, čo opäť zvyšuje hodnotu investičného zámeru. Labanc (2011) uvádza, že náklady na demoláciu starých objektov môžu narastať až na úroveň 120 EUR za meter štvorcový. Pozemky na zelenej lúke

(*greenfield*) popri diaľniciach sa pritom môžu pohybovať takmer o polovicu ceny nižšie. Revitalizácii však často zamedzuje aj situácia okolo komplikovaných vlastníckych vzťahov opustených objektov a areálov, ktorá je charakteristická najmä pre postkomunistické krajiny (Kirschner, 2006).

Naopak, prestavba vnútmestských *brownfields* však môže, podľa Nového (2002) mať pre investorov aj pozitívny ekonomický efekt. Prináša totiž nové využitie plôch s už existujúcou infraštruktúrou, ktorá musí byť v prípade výstavby „na zelenej lúke“ nákladne budovaná. Všeobecne totiž platí pravidlo, že čím sú sídelné útvary viac rozptýlené, tým je ich infraštruktúra drahšia. Následne však spomínaný autor dodáva, že kapacita a kvalita tohto infraštruktúrneho napojenia nemusí zamýšľanému revitalizačnému zámeru postačovať.

Nízky záujem o revitalizácie *brownfields* poukazuje na nutnosť podpory a tiež zvýšenia záujmu o podporu na úrovni jednotlivých samospráv, regiónov či na celonárodnej úrovni. Ešte v roku 2008 oznámila Slovenská agentúra pre rozvoj investícií a obchodu – SARIO podporu programu pre revitalizáciu *brownfields*. K samotnému plánu však stále nedošlo (Labanc, 2011).

Modelové územie mesta Banská Bystrica

Jedným z miest, kde sa viditeľne prejavuje proces komerčnej suburbanizácie je Banská Bystrica. Mesto má rozlohu 103,37 km² a koncentruje 1,47% obyvateľstva Slovenska. Hustota obyvateľstva tak dosahovala k 31.12. 2009 hodnotu 774 obyvateľov na km² (ŠÚ SR, 2011). V súčasnosti sú v rámci jeho územia administratívne evidovaných 9 mestských častí, z ktorých najvýznamnejšie sa proces komerčnej suburbanizácie prejavuje v mestských častiach Radvaň a Kremnička.

Osou územia mesta Banská Bystrica je rieka Hron, ktorá preteká vo východo – západnom smere a pod ústím toku Bystrica sa v pravom uhle stáča k juhu. Súčasný pôdorys mesta je nepravidelný. Od mestského jadra sa vidlicovite rozvetvuje na východ a na juh pozdĺž Hrona a do bočných dolín: pozdĺž Malachovského potoka, Tajovského potoka, Laskomerského potoka, Bystrice, Rudlovského potoka a Nemčianskeho potoka (Pouš, Hlásny, 2006). Do územia mesta zasahujú tri geomorfologické celky: zo západu sú to Kremnické vrchy, z juhu Zvolenská kotlina a severnú časť tvoria Starohorské vrchy. Prírodné bariéry umožňujú rast mestského priestoru len v určitých smeroch, ktorý je značne limitovaný (napr. bariéra geomorfologického podcelku Bystrická vrchovina – masív Urpína v centrálnej časti mesta). Najvhodnejšie podmienky plošného rastu mesta, vrátane procesov komerčnej suburbanizácie, vytvára výrazná báza nivy rieky Hron v južnej časti mesta, ktorá sa rozširuje do geomorfologického celku Zvolenskej kotliny (územie mestských častí Radvaň a Kremnička).

Mestské časti Radvaň a Kremnička

Ekonomická a spoločenská aktivizácia mesta v druhej polovici 20. storočia bola aj hlavnou príčinou zmien geografického obrazu mestských častí Radvaň a Kremnička. Na základe postupných ekonomických, demografických, ako aj sociálnych premien, ich pôvodne rurálny priestor nadobúda výraznejšie suburbánne kontúry (Baran a i., 2002).

Na základe terénneho výskumu a analýzy leteckých meračských (LMS) je možné povedať, že práve priestor týchto mestských častí je najviac ovplyvnený komerčnou suburbanizáciou. Objekty komerčnej zástavby tu dosahujú najväčší územný rozsah i keď nezanedbateľné je aj zastúpenie obytných plôch. Radvaň a Kremnička spolu koncentrujú 15,84% obyvateľov mesta Banská Bystrica. Hustota obyvateľstva v týchto dvoch mestských častiach predstavuje hodnotu 156 obyvateľov na km², čo predstavuje 1/5 priemernej hustoty obyvateľstva v meste Banská Bystrica.

Spomenutou nivou rieky Hron v týchto mestských častiach prechádza významná dopravná línia ciest prvej triedy, ktoré tvoria výrazný lokalizačný faktor a zároveň os komerčnej suburbanizácie (mapa č. 1). Jedná sa o komunikáciu prvej triedy I/66 (Šahy – Pusté Pole), ktorou je vedená aj cesta medzinárodného významu E77 (Krakov - Budapešť) s parametrami štvorpruhovej cesty a spája Banskú Bystricu so Zvolenom (obr. č. 1). Patrí do systému rýchlostných ciest, s označením R1 a do dnešnej podoby bola vybudovaná v druhej polovici 70. rokov minulého storočia. Druhou je cesta I/69 Zvolen – Banská Bystrica (obr. 1), ktorá tu prechádza súbežne s cestou I/66 a má charakter miestnej komunikácie s označením Zvolenská cesta. Tieto komunikácie rozdeľujú zónu komerčnej suburbanizácie Radvaň – Kremnička na dve odlišné časti, ktoré z pohľadu smerovania komunikácií Zvolen – Brezno môžeme označiť ako **východnú** a **západnú**.

Mapa č. 1: Lokalizácia vybraných subjektov komerčnej suburbanizácie v mestských častiach Banskej Bystrice Radvaň a Kremnička

Map 1: Localisation of Selected Subjects of Commercial Suburbanisation from Town Districts of Banská Bystrica Radvaň and Kremnička

Obr. č. 1: Zóna komerčnej suburbanizácie Radvaň – Kremnička s dominujúcou dopravnou líniou ciest I/66 – R1 a I/69 (v pravej časti snímky). Táto dopravná línia rozdeľuje zónu komerčnej suburbanizácie na východnú (V - pravá časť snímky) a západnú (Z - ľavá časť snímky).

Figure 1: Area of Commercial Suburbanisation Radvaň and Kremnička with Predominant Traffic Line of Roads I/66 – R1 and I/69 (Right Side of the Picture). This Traffic Line Divides the Area of Commercial Suburbanisation into East (V) and West One (Z).

Zdroj: www.panoramio.com, 2011

Východná časť komerčnej zóny (obr. č. 1) je oproti **západnej** kompaktnejšia, jednotlivé objekty vytvárajú pomerne husto zastavaný priestor. Zo severu, východu až juhovýchodu je táto oblasť ohraničená vodným tokom rieky Hron (mapa č. 1).

Výstavba skladovacích a priemyselných areálov tu začala od druhej polovice 20. storočia (Baran a i. 2002) a nahradila pôvodne poľnohospodárske využívanie územia, čím možnosť rozvoja obytnej výstavby na tomto území bola vylúčená. Pôvodná skladová a priemyselná zástavba tejto časti prebieha od roku 1990 rozsiahlymi rekonštrukciami, prístavbami a zmenou funkcií. Jedným z príkladov tohto procesu je prevádzka spoločnosti Merkury Market, ktorá bola

otvorená v roku 2009. Pôvodné skladové a administratívne objekty prešli výraznou rekonštrukciou a stavebnými úpravami, čím došlo k transformácii na obchodnú funkciu. Podľa Útvary hlavného architekta mesta Banská Bystrica (2011), objekty skladovacích a predajných priestorov spoločnosti Merkury Market v súčasnosti zaberajú okolo 7 000 m². Ako je možné vidieť na snímke z roku 2010, plošne dominantnou stavebnou úpravou transformácie priestorov na obchodné a skladovacie bolo vytvorenie nových parkovacích miest. Tieto s prislúchajúcimi komunikáciami a nádvoriami zaberajú viac ako 10 400 m² a čiastočne vznikli demoláciou pôvodných stavieb. Keďže ide o rekultiváciu plochy *brownfield*, lokalizácia súčasných komerčných aktivít v tomto prípade nepriniesla negatívny dôsledok v podobe záberu poľnohospodársky využívanej pôdy.

Obr. č. 2: Komparácia výrezu LMS z oblasti mestských častí Radvaň – Kremnička zachytávajúca areál spoločnosti Mercury Market s minimálnou zmenou vo využívaní krajiny.

- areál Merkury Market

Figure 2: Comparison of Remote Sensing Picture Cut from Town Districts Radvaň and Kremnička Depicting the Mall of Merkury Marcet Company with the Minimal Change in Land Use.

Zdroj: LMS Topografický ústav Banská Bystrica, 2011

Situácia v protihľadej **západnej** časti je značne odlišná. Túto časť zo západu ohraničuje línia ulíc Sládkovičova a Kremnička, ktorými je zároveň vedená cesta III. triedy č. 066024 (mapa č. 1). Západná časť je na rozdiel od východnej obklopená zo severu, západu a čiastočne i z juhu obytnou zástavbou. Lokalizácia výrobných a komerčných areálov tu nedosahuje takú hustotu ako je tomu vo **východnej časti**, tieto areály sú však rozptýlené na plošne väčšom území. Táto časť sa svojim rastom v južnom smere dostáva do priamej interakcie s obytnou zástavbou (m. č. Kremnička). Spomenutá skutočnosť je dobre pozorovateľná na mape č. 1, kde je taktiež možné v rámci tejto časti vidieť značné množstvo voľných plôch medzi jednotlivými areálmi, ktoré poskytujú priestor pre lokalizáciu ďalších aktivít. I tu sa s výstavbou priemyselných a skladových objektov začalo v druhej polovici 20. storočia. Táto výstavba však zďaleka nedosiahla taký rozmach ako vo východnej časti. Najstarším a v súčasnosti stále pôvodnou aktivitou využívaným areálom sú tu priestory Leteckých opravovní, ktoré tvoria prevádzkareň Vojenského opravárenského podniku Trenčín. Počiatky lokalizácie tejto prevádzky siahajú až do roku 1947 (www.voptrencin.sk, 2011).

Časť súčasných komerčných objektov vznikla aj v tomto priestore na báze starších hospodárskych areálov. Z nich možno spomenúť súčasné najvýznamnejšie areály, ktoré sú orientované na masovú návštevnosť (komplex hypermarketu TESCO a predajne NAY). Na ich mieste boli pôvodne lokalizované výrobné, skladové a administratívne objekty stavebného priemyslu, ktoré v priebehu 90. rokov 20. storočia stratili svoje pôvodné využitie. Jednalo sa teda o *brownfield* prevažne priemyselného charakteru. Stav týchto objektov nevyhovoval potrebám investičného zámeru, ktorý vychádzal zo zmeny priemyselnej a skladovej funkcie na obchodnú. Tak došlo v období rokov 1998 až 2000 k sanácii väčšej časti zástavby, ktorá je ešte v pôvodnom stave zachytená na snímke z roku 1997. Komparáciou leteckých snímok z rokov 1997 a 2010 môžeme interpretovať vykonané stavebné zmeny a nové využitie tejto plochy.

Hypermarket (HM) spoločnosti TESCO Stores a.s. (objekt č. 1 na obr. č. 3) bol uvedený do prevádzky v auguste 2000. V auguste 2006 táto spoločnosť otvorila aj čerpaciu stanicu (ČS), ktorá je označená č. 2. Predajné a skladové priestory spoločnosti zaberajú viac ako 18 000 m², parkovacie plochy a komunikácie ďalších viac ako 22 000 m² (www.uhabb.sk, 2011).

V krátkom období od otvorenia hypermarketu bol v jeho susedstve dobudovaný areál predajne spoločnosti NAY a.s. (objekt č. 3). Predajňa bola otvorená v máji 2001. Podľa údajov spoločnosti (2011) predstavuje výmera zastavanej plochy viac ako 2 300 m² a parkovacie miesta a komunikácie zaberajú viac ako 4 000 m².

Následne bola v susedstve predajne NAY otvorená čerpacia stanica PHM spoločnosti ESSO, ktorú od roku 2007 prevádzkuje ENI Slovensko s.r.o. (AGIP) a na snímke je označená číslom 4. Jej výmera je 1 300 m² (www.uhabb.sk, 2011).

Obr. č. 3: Komparácia výrezu LMS z oblastí mestských častí Radvaň – Kremnička poukazujúca na transformáciu *brownfields*

1 – HM TESCO Stores a.s., 2 – ČS TESCO, 3 – NAY Elektrodom, 4 – ČS ENI Slovensko s.r.o. (AGIP), 5- Predajňa automobilov AUTO CAR – BB s. r. o.

Figure 3: Comparison of Remote Sensing Pictures Cut of Town Districts Radvaň and Kremnička Pointing at the Transformation *Brownfields*.

Zdroj: LMS Topografický ústav Banská Bystrica, 2011

Posledným objektom, ktorý bol ku komplexu pričlenený, je predajňa automobilov TOYOTA spoločnosti AUTO CAR – BB s. r. o. (objekt č. 5), s výmerou okolo 850 m² (www.uhabb.sk, 2011), ktorý však už svojou polohou vystupuje z územia niekdajšieho *brownfield*.

Uvedené spoločnosti vytvárajú nákupný komplex, ktorý je dopravné integrovaný do siete miestnych komunikácií a z pohľadu návštevnosti predstavuje najvýznamnejší obchodný areál západnej časti komerčnej zóny Radvaň – Kremnička. Jeho vybudovaním bola podľa Útvary hlavného architekta mesta B. Bystrica (2011) revitalizovaná plocha o celkovej rozlohe viac ako 66 000 m².

K najvýznamnejším veľkoplošným obchodným objektom východnej časti komerčnej zóny Radvaň – Kremnička patrí aj areál spoločnosti BauMax s.r.o. (mapa č. 1), ktorý je lokalizovaný južne od HM TESCO. Stavba tejto predajne však nebola realizovaná revitalizáciou existujúcej zástavby, ale na pôvodne poľnohospodársky využívannej pôde (*greenfields*). Obchodné a skladovacie priestory vrátane parkovacích plôch a dvorov zaberajú približne 23 000 m² (www.uhabb.sk, 2011).

Záver

Opätovné využitie plôch *brownfields* je v trendoch rozvoja zóny komerčnej suburbanizácie mestských častí Banskej Bystrice – Radvaň a Kremnička pomerne výrazné. Deje sa tak v jej západnej i východnej časti. Vo východnej časti však hustota zástavby, ktorá je v porovnaní so západnou oveľa vyššia, nedovoľuje iné možnosti lokalizácie nových komerčných aktivít v prípade, že vylúčime jej územné rozširovanie v južnom smere.

Lokalizácia obchodných zariadení, ktoré sú zamerané na masovú návštevnosť zákazníkov je viac charakteristická pre západnú časť komerčnej zóny, kde sa nachádzajú predajne spoločností TESCO, NAY a BauMax. Napriek tomu, že západná časť komerčnej zóny na svojom území disponuje značným množstvom voľných, poľnohospodársky využívaných plôch (mapa č. 1), formou *greenfields* bola z uvedených spoločností realizovaná len výstavba objektu spoločnosti BauMax. Vo východnej časti sme podľa kritéria zamerania obchodnej prevádzky na masovú návštevnosť identifikovali len predajňu spoločnosti Merkury Market.

Uvedené príklady lokalizovaných prevádzok poukazujú na dve formy revitalizácie *brownfields*, ktoré sú v území komerčnej zóny mestských častí Radvaň – Kremnička pozorovateľné. Prvým je revitalizácia formou nevyhnutnej rekonštrukcie a stavebných úprav, avšak pri zachovaní pôvodnej zástavby v pomerne výraznej miere (areál spoločnosti Merkury Market). Druhým je spôsob úplnej sanácie pôvodnej zástavby s nasledujúcou realizáciou stavby nových objektov (obchodný komplex TESCO, NAY a čerpacie stanice TESCO a AGIP). V oboch prípadoch však došlo k lokalizácii nových komerčných aktivít v území bez nutnosti nových záberov poľnohospodársky využívannej pôdy, čo môžeme v kontexte komerčnej suburbanizácie hodnotiť ako pozitívny jav, poukazujúci na jednu z hlavných výhod revitalizácie *brownfields*.

Príspevok bol riešený v rámci projektu UGA VII/25/2011 – Vplyvy komerčnej suburbanizácie v mestskej krajine.

Literatúra

- Baran, V. a i. 2002.** *Banská Bystrica v geografickej realite času a priestoru.* Banská Bystrica: Mesto Banská Bystrica, 2002. s. 181. ISBN 80-8055-706-3
- Gremlica, T. 2002.** *Neusporiadaný, neregulovaný a z dlhodobého hľadiska neudržiteľný rúst mestských aglomerácií.* In: Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Praha : Ústav pro ekopolitiku, 2002. s. 191. ISBN 80-901914-49-5
- Kirschner, V. 2006.** *Regenerace brownfields jako odpověď na zastavování krajiny kolem měst.* In: Urbanismus a územní rozvoj. Brno: Ústav územního rozvoje, 2006. Roč. 9, č. 2, s. 34 – 39.
- Labanc, M. 2011.** *Brownfields na Slovensku chce málokto* In: TRENDreality.sk, 2011. [online]
Dostupné na: <http://reality.etrend.sk/komercne-nehnutelnosti/brownfields-na-slovensku-chce-malokto.html> (10.5.2011)
- Lesage, P. a i. 2007.** *Environmental Assessment of Brownfield Rehabilitation Using Two Different Life Cycle Inventory Models. Part 1* In: The International Journal of Life Cycle Assessment, 2007. Vol. 12, n. 6, p. 391 – 398. [online]
Dostupné na: <http://springerlink.com/content/q174j0831697m738/> (29.4.2011)
- Matlovič, R – Sedláková, A. 2004.** *Suburbanizácia- transformačný proces priestorovej organizácie postkomunistických miest (Empirický príklad Prešova).* In : Folia geographica 7, 2004, s.75- 101.
- Moravanská, K. 2007.** *Lokálne spoločenstvá a proces suburbanizácie.* In: Životné prostredie 41, 2007, s. 292 – 297.
- Nový, A. 2002.** *Zelená a hnědá pole.* In: Urbanismus a územní rozvoj. Brno: Ústav územního rozvoje, 2002. Roč. 5, č. 4, s. 2 – 4.
- Ouředníček, M a i.. 2008.** *Suburbanizace.cz.* Praha: Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, 2008. 96 s.
- Pouš, R. - Hlásny, T. 2006.** *Banská Bystrica – rezervné plochy a ich potenciál pre verejnú zeleň.* Banská Bystrica: ZEPHYROS, 2006. s. 128. ISBN 80-89183-22-0
- Sýkora, L. 2002.** *Suburbanizace a její důsledky: výzva pro výskum, usměrňování rozvoje území a společenskou angažovanost.* In : Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Praha : Ústav pro ekopolitiku, 2002. s. 191. ISBN 80-901914-49-5
- Šmidák, V. a i. 2006.** *Mezinárodní pracovní seminář o využití brownfields neprůmyslového charakteru.* In: Urbanismus a územní rozvoj. Brno: Ústav územního rozvoje, 2006. Roč. 9, č. 2, s. 46 – 50.
- Vigašová, D. 2008.** *Teoretický základ a metody skúmania plošného rastu mesta.* In: Geografická revue, č. 1, roč. 4. s. 131 – 141.

Interné materiály Matričného úradu mesta Banská Bystrica, 2010.
Interné materiály NAY a.s., 2010

Internetové zdroje:

Štatistický úrad Slovenskej republiky 2011. Mestská a obecná štatistika.
<http://app.statistics.sk/mosmis/sk/run.html> [19.5.2011]

Útvár hlavného architekta mesta Banská Bystrica, 2011. Územný plán.
<http://www.uhabb.sk/mapa/htdocs/bystrica.php> [1.3.2011]

Vojenský opravárenský podnik Trenčín, 2011. Prevádzkareň Banská Bystrica.
<http://www.voptrencin.sk/sk/produkty/prevadzka-banska-bystrica.html> [10.2.2011]

COMMERCIAL SUBURBANISATION IN TOWN DISTRICTS OF BANSKÁ BYSTRICA – RADVAŇ AND KREMNIČKA IN BROWNFIELDS CONTEXT

Summary

The most eminent locality of commercial suburbanisation of Banská Bystrica is situated in the South part of the city, in the areas of city districts Radvaň and Kremnička. Its axis is traffic line of the first class roads I/66 – R1 (Šahy – Pusté Pole) and I/69 (Zvolen – Banská Bystrica), and the commercial built-up area is forming on the both sides. On the basis of remote sensing photos from 1992 and 2010 as well as own terrain research, it was discovered that the commercial built-up area is getting thicker and it expands towards the South. It is happening as a result of old objects revitalisation and the art of building called *greenfields* which is realized to the exclusion of an agricultural land.

The localization trend of new commercial activities in town districts Radvaň and Kremnička contains revitalisation of *brownfields*. This process points at the re-used *brownfields* as a way of saving agricultural land.

Mgr. Matej Masný, doc. RNDr. Alena Dubcová, CSc.

Katedra geografie a regionálneho rozvoja FPV UKF

Tr. A. Hlinku 1. 949 74 Nitra

E-mail: matej.masny@ukf.sk, adubcova@ukf.sk