

**Obsah**

|                                                                                      |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----|
| I. Úvod                                                                              | 1  |
| i. Základné údaje                                                                    | 1  |
| ii. Hlavné ciele koncepcie                                                           | 1  |
| iii. Vymedzenie riešeného územia                                                     | 1  |
| II. Analytická časť                                                                  | 2  |
| i. Prírodné podmienky                                                                | 2  |
| ii. Kultúrno-historické pozadie                                                      | 2  |
| iii. Súčasný funkčno-priestorový stav územia                                         | 3  |
| iv. Požiadavky vyplývajúce z ÚPD a ÚPP                                               | 4  |
| v. Verejné dopravné a technické vybavenie územia                                     | 4  |
| vi. Demografická a sociálna štruktúra                                                | 4  |
| vii. Hospodárska základňa                                                            | 4  |
| viii. Rekreačia a cestovný ruch                                                      | 5  |
| ix. Ochranné pásma a chránené územia                                                 | 5  |
| x. Predpoklady a vplyvy známych koncepcií, stratégií a zámerov na rozvoj územia      | 5  |
| xi. Vlastnícke vzťahy                                                                | 6  |
| xii. Limity využitia územia                                                          | 6  |
| xiii. Identifikácia problémov na riešenie                                            | 6  |
| III. Návrhová časť                                                                   | 7  |
| i. Koncepcia priestorového usporiadania a funkčného využívania územia                | 7  |
| ii. Koncepcia verejného dopravného a technického vybavenia územia                    | 8  |
| iii. Koncepcia starostlivosti o životné prostredie, ochrany prírody a tvorby krajiny | 9  |
| iv. Vymedzenie ochranných pásem a chránených území                                   | 9  |
| v. Perspektívny záber PPF a LPF                                                      | 9  |
| vi. Etapizácia uskutočňovania cieľov koncepcie                                       | 9  |
| vii. Vyhodnotenie ekonomických a environmentálnych dôsledkov                         | 9  |
| Zdroje                                                                               | 10 |
| Zoznam výkresovej časti                                                              | 10 |

**I. Úvod**

**i. Základné údaje**

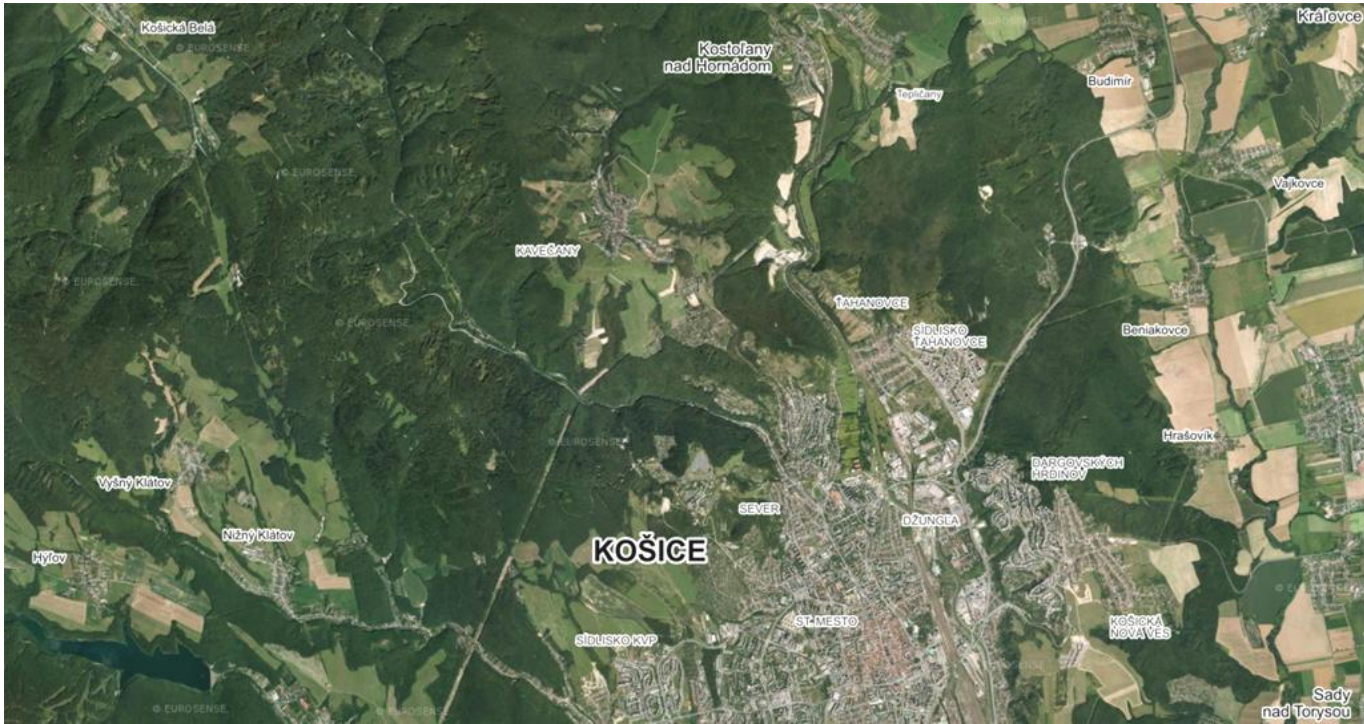
|                                   |                                                                                                                                                                             |
|-----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Názov dokumentácie:</i>        | Čermeľské údolie – Koncepcia rozvoja                                                                                                                                        |
| <i>Orgán územného plánovania:</i> | Mesto Košice, Trieda SNP 48/A, 040 11 Košice                                                                                                                                |
| <i>Spracovateľský kolektív:</i>   | Ing. arch. Martin Jerguš<br>Ing. arch. Martin Richnavský<br>Ing. arch. Peter Lopuchovský<br>Ing. arch. Michal Sakal-Šega<br>Ing. arch. Pavol Zaťko<br>Ing. Júlia Kolesárová |
| <i>Dátum spracovania:</i>         | november 2018                                                                                                                                                               |

**ii. Hlavné ciele koncepcie**

Dokumentácia „Čermeľské údolie – Koncepcia rozvoja“ ponúka komplexný názor na možnosť potenciálneho rozvoja rovnomennej rekreačnej oblasti, situovanej na severozápadnom okraji mesta Košice. Vzhľadom na prevádzkové zmeny, ktoré v oblasti v súčasnosti prebiehajú, ako aj na plánované a uvažované investičné aktivity v budúcnosti, je potrebné skoordinať všetky tieto skutočnosti a overiť možnosti ich vzájomného fungovania s už existujúcimi a navrhovanými aktivitami, prírodnými, urbanistickými, technickými, majetkovými a spoločenskými limitmi územia.

Východiskom pre spracovanie koncepcie je záujem o zosúladenie požiadaviek mesta Košice a jednotlivých zainteresovaných subjektov, poskytujúcich služby v dotknutom území. Koncepcia sa popri celkovom náhľade zaoberá niekoľkými strategicky vybranými lokalitami, spracovanými podľa potreby v rôznych stupňoch podrobnosti. Dokumentácia bude slúžiť orgánu územného plánovania ako podklad pre usmerňovanie ďalšieho funkčno-priestorového rozvoja oblasti, čo má slúžiť ako prostriedok k postupnej transformácii územia na rekreačné centrum nadmestského až nadregionálneho významu.

**iii. Vymedzenie riešeného územia (Obr. 1)**



Riešené územie dokumentácie „Čermeľské údolie – Koncepcia rozvoja“ sa rozkladá v mestskej časti Košice – Sever v katastrálnom území Čermeľ, s ideovým presahom do katastrálnych území Kamenné a Kavečany, okres Košice I. Oblasť je situovaná severozápadne od mesta v smere na obec Košická Belá. Osou riešeného územia je úsek cesty II. triedy č. 547, resp. s ňou paralelné komunikácie. Riešené územie začína v Čermeli hranicou zastavaného územia mesta a ďalej sa tiahne po oboch stranách Čermeľského údolia, pričom za jeho hranicu možno pokladať líniu lesa, s voľnou nadväznosťou na sieť jestvujúcich a navrhovaných komunikácií rozličného charakteru. Riešené územie končí malou dolinkou, vytvorenou pravým prítokom Čermeľského potoka za golfovým ihriskom na Alpinke.

## II. Analytická časť

### i. Prírodné podmienky

Čermeľské údolie, nazývané aj Čermeľská alebo Črmeľská dolina, je významná, približne 16 km dlhá rekreačná lokalita v bezprostrednej blízkosti mesta Košice. Dolinou preteká Čermeľský potok, prameniaci na juhozápadnom svahu Vysokého vrchu v nadmorskej výške 650 m n. m. pri rázcestníku Nemcova dolka, čo možno pokladať za začiatok doliny. Koniec údolia ohraničujú ulice Vonkajší Červený breh a Letecká (260 m n. m.) v už zastavanom území mestskej časti Košice – Sever. Dolina aj potok sú pomenované podľa kvetiny čermeľ hájny (*Melampyrum nemorosum*), ktorý tu rastie v hojnom počte. Do úvahy pripadá aj pôvod názvu z maďarského slova „csermely“, čo v preklade znamená potôčik.

Čermeľské údolie tvorí hranicu medzi horskými krajinnými celkami Čierna hora (na SV strane) a Volovské vrchy (na JZ strane). Najvyšším bodom je Vysoký vrch (851 m n. m.), ohraničujúci dolinu zo severu. Údolie má takmer výlučne lesnatý charakter. Na území horného Čermeľa sa nachádzajú fragmenty pôvodných jedľových bučín. Dolnú časť doliny charakterizujú podhorské dubovo-hrabové lesy. Miestami sa vyskytujú aj fragmenty lipovo-javorových lesov, zvyšok tvorí smrek, smrekovec a borovica. Zastúpenie listnatých a ihličnatých lesov je v pomere 86 a 14 %. Členitosť a krásu doliny dotvárajú prítoky Čermeľského potoka, ktorý priberá z oboch strán 17 trvalejších vodných zdrojov (Biely, Hlinný, Valalský, Lesný, Rakytový, Vaškov potok atď).

### ii. Kultúrno-historické pozadie

Počiatky osídlenia Čermeľského údolia spadajú do čias staršej doby kamennej. Z obdobia neolitu bolo v týchto oblastiach nájdené sídlisko bukovohorskej a potiskej kultúry. V mladšej dobe železnej bolo údolie osídlené Keltmi. V 7. a 8. storočí tu žili kočovní Avari a od 9. storočia ich vystriedali Slovania. Po vpáde Tatárov povolal uhorský kráľ Béla IV. a jeho syn Štefan V. v rokoch 1242-1243 do vyľudnenej doliny flandersko-dolnosaských kolonistov. V 16. storočí sa tu postupne vyvinulo samostatné predmestie Košíc, nazývané Čermeľ. Miestny potok bol využívaný na pohon mlynov a píl už v 17. storočí. Na začiatku údolia vznikla v roku 1845 továreň na výrobu kovových výrobkov, neskôr sklárska výrobňa. Údolím prechádzala nová spíšská obchodná cesta, ktorej zriadením a rastúcim významom sa vytvorili lepšie možnosti pre výrobné, poľovné a rekreačné využitie údolia a okolitých lesov.

V priebehu 19. storočia sa oblasť stala obľúbeným výletným miestom Košičanov. Zatiaľ čo v južnej časti údolia vyrastala vilová štvrť, v stredu Alpinka bola v roku 1898 vybudovaná zrubová lovecká chata švajčiarskeho charakteru (vila Karola, dnes chata Alpinka), ktorá v pôvodnej podobe stojí dodnes. V roku 1936 bol na lúke vedľa chaty zrealizovaný bazén, ktorý naplňal Vaškov jarok, tečúci z Malej Kobylej doliny. Chátrajúci bazén bol v 70. rokoch zrušený a v marci 1983 zasypaný rumoviskom zo zbúraných objektov bývalého papierového mlyna, v priestoroch ktorého vznikol ešte koncom 19. storočia výletný hostinec. V Čermeli sa všetky druhy ľudového pohostinstva, ktoré sa viazali na prírodné prostredie, sústredili jednak v hostinci U baránka, jednak vo vedľa stojacom secesnom kiosku, ktorý slúžil verejnosti do roku 1962. V roku 1967 bol kiosk asanovaný v súvislosti s rekonštrukciou mosta a cesty na Bankov.



Obr. 2: Vila Karola na Alpinke



Obr. 3: Bazén na Alpinke





Obr. 4: Papierový mlyn v Čermeľskej doline



Obr. 5: Hostinec „U Baránka“ v Čermeli



Obr. 6: Secesný kiosk v Čermeli



Obr. 7: Konečná zastávka električky v Čermeli

### iii. Súčasný funkčno-priestorový stav územia

#### Čermeľ – Ovečka

Nástupný bod riešeného územia – Čermeľ, ľudovo nazývaný „Ovečka“ – je situovaný na severozápadnej hranici obývaného územia mesta Košice. V súčasnosti ide o jeden z hlavných nástupných bodov do mestského lesoparku, a to hlavne do prímestského parku Bankov, ktorý časom získal regionálny význam a je dnes najnavštevovanejším prímestským parkom mesta. Územie je vklinené do pomerne úzkeho výústenia Čermeľského údolia so strmými bočnými svahmi a obklopené lesom, čo preň vytvára obmedzené priestorové možnosti rozvoja a využitia. Tvorí ho priestor slzovitého tvaru, zužujúci sa severozápadným smerom, vymedzený cestou II. triedy č. 547 – Čermeľské údolie a Čermeľským potokom. Väčšiu časť tohto priestoru zaberá dopravný uzol, ktorý riešené územie kompozične rozdeľuje na dva hlavné celky: nástupný bod lesoparku a nástupná stanica Detskej železnice.

V užšej, severozápadnej časti územia je situovaná nástupná stanica Detskej železnice, ktorej trasa vedie Čermeľským údolím až do strediska Alpinka. Juhovýchodnú časť predstavuje zelená plocha nástupného bodu do prímestského parku s príslušným objektom bufetu Ovečka. Napriek dôvodnosti previazania týchto funkcií dnes obe časti územia fungujú osobitným režimom. Hlavnou príčinou tohto stavu je súčasná dopravná situácia – bariéra medzi nástupným bodom a stanicou železnice, ktorú tvorí premostenie smerom na Horný Bankov a dopravne frekventovaný podjazd popod predmetný most zo smeru Košická Belá – Košice. To zamedzuje spojeniu dvoch spomínaných funkcií a rozvoj hlavne priestorov nástupnej stanice železnice. Súbežne s podjazdom je vedený komunikačný koridor, v súčasnosti využívaný ako cyklistický chodník. Jeho šírka cca 2,3 m neposkytuje dostatočný priestor pre prípadný pohyb všetkých skupín návštevníkov, čím je skomplikovaný prístup k pre peších turistov.

#### Lúka Rokodromo

Zhruba 700 m od plánovaného nástupného bodu Ovečka sa po ľavej strane cesty smerom do strediska Alpinka v súčasnosti nachádza malá lúka, určená na rekreáciu. Poskytuje priestor pre pohybové aktivity, rodinné opekačky a lezenie po lezeckej stene „Rokodromo“, dokončenej v roku 1987. Lúka je z východnej strany obklopená malým močiarom a areálom píly. Jeho súčasťou je plocha, na ktorej sú v priebehu roka uložené drevené stánky, slúžiace predovšetkým na vianočné trhy. V blízkosti areálu sa nachádza malý objekt bývalej lesnej správy.

#### Lúka Vpred

„Vpred“ je názov stanice Detskej železnice, nachádzajúcej sa približne v polovici súčasnej dĺžky trate. Dodnes sa z bývalej zastávky zachovala len jedna – hlavná koľaj a malá budova toaliet. Zo stanice Vpred sa asi po 200 m dno údolia rozširuje a ponúka priestor ďalšiemu zaujímavému miestu – Areálu zdravia.

#### Areál zdravia

Názov označuje priestor lúky, nachádzajúcej sa v údolí medzi Alpinkou a stanicou Vpred. Svojou dĺžkou cca 800 m má potenciál plniť športovorekreačnú funkciu pre obyvateľov mesta tak, ako tomu bolo v minulosti. Lúku pretína na dve polovice Čermeľský potok, čo je možné vhodnými zásahmi využiť v prospech navrhovanej funkcie. V súčasnosti sa však využíva veľmi obmedzene.

#### Alpinka

Vstup do rekreačného strediska Alpinka sa otvára cca 4 km v smere od Košíc. V pomerne zložitom dopravnom uzle sa križuje cesta II. triedy č. 547, trať Detskej železnice, dve krátke odbočky (do areálu občerstvenia „Na rázcetí“ a k súboru troch záhradkárskych chatiek) a komunikácia paralelná s hlavnou cestou, tiahnuca sa severozápadným smerom naprieč celým strediskom a tvoriaca tak jeho os. Vstupný priestor strediska dopĺňa bočná slepá ulička, sprístupňujúca niekoľko murovaných objektov pravdepodobne s výrobnou funkciou (strojové vyšívanie, spracovanie dreva). Pokračujúc do strediska míňame dve väčšie trávnaté plochy, z ktorých jedna je využívaná ako provizórny železničný skanzen a detské ihrisko. Pod susediacim súborom stromov stojí skromný prístrešok konečnej stanice Detskej železnice, neďaleko za ktorým je ukončená železničná trať. Komunikácia sa ďalej mierne rozširuje a ponúka priestor pre dve pozdĺžne parkovacie plochy.

Necelý kilometer od vstupu leží centrum strediska, rozľahlá trávnatá pláň obklopená prevažne typickými stravovacími prevádzkami (sezónnymi i celoročnými) a prístreškami na posedenie. Najvýznamnejším a najstarším z objektov je pôvodná vila Karola, v súčasnosti neudržiavaným dojmom pôsobiaca chata Alpinka. Ostatné stavby vznikli prevažne v nedávnej minulosti a kvalita ich architektonického riešenia nezodpovedá významu miesta. Lúka je ďalej vybavená niekoľkými športoviskami, detskými preliezkami, pódium, mini ZOO a prvkami drobnej architektúry. V priamej náväznosti na tento priestor fungujú atrakcie lanová dráha Tarzania a rodinný zábavno-zážitkový areál Údolie Manitou s indiánskou tematikou. Severozápadná časť Alpinky je priestorom stavebne pomerne nesúrodej záhradkárskej lokality, rozkladajúcej sa okolo živelne budovanej siete uličiek. Koncový súbor chatiek je napokon v bezprostrednom dotyku s areálom golfového ihriska.

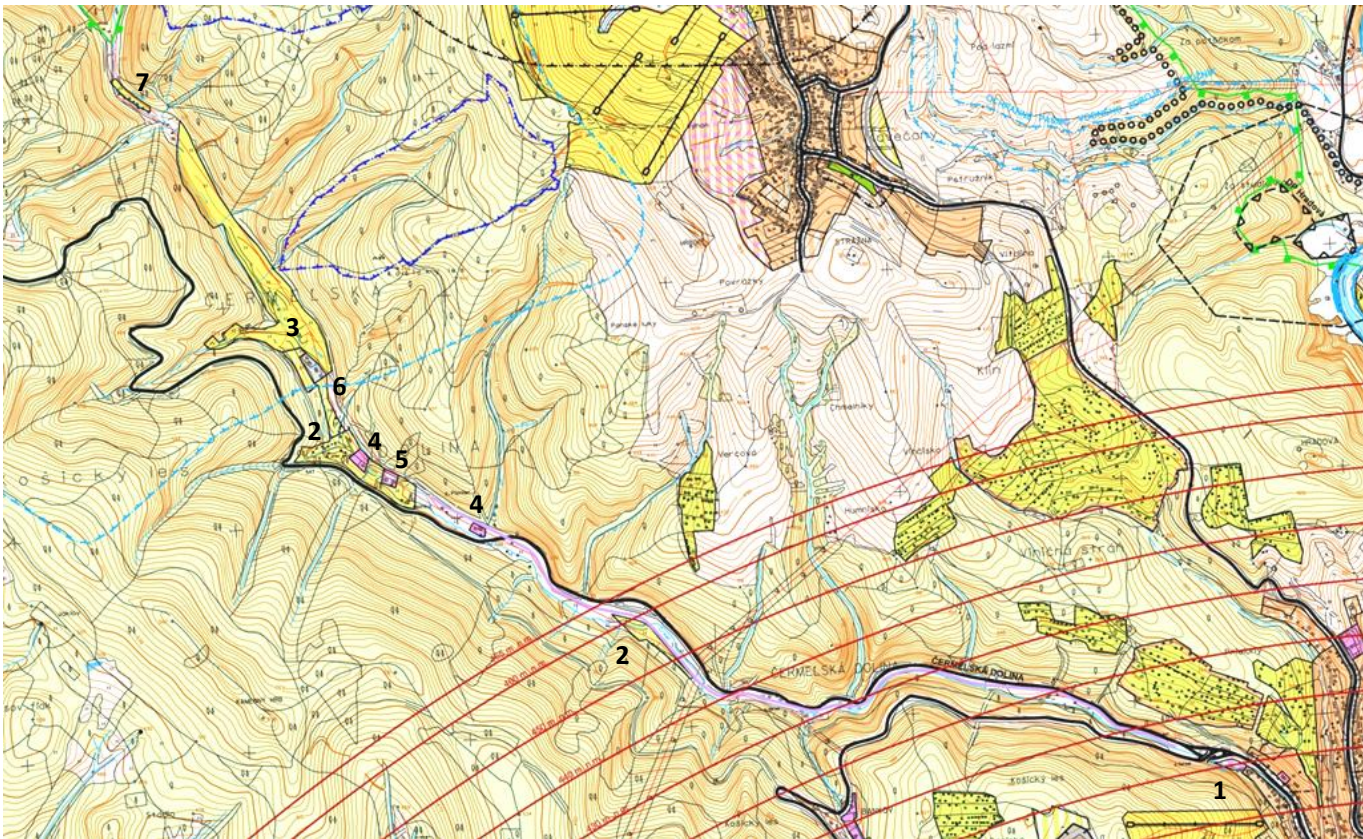
#### Pod Dubinou

Golfovým ihriskom na Alpinke sa principiálne končí územie intenzívnejšieho využitia údolia pre rekreačné účely. Na jeho severnom konci je prevádzkovaný paintball, ktorý vznikol okolo schátraného areálu pionierskeho tábora ČSD, a funguje tu malá záhradkárska osada; inak je dolina v tejto časti tradične husto zalesnená. Lokalitu obsluhuje asfaltová komunikácia, ktorá pokračuje smerom na sever k miestnym lesníckym chatám.

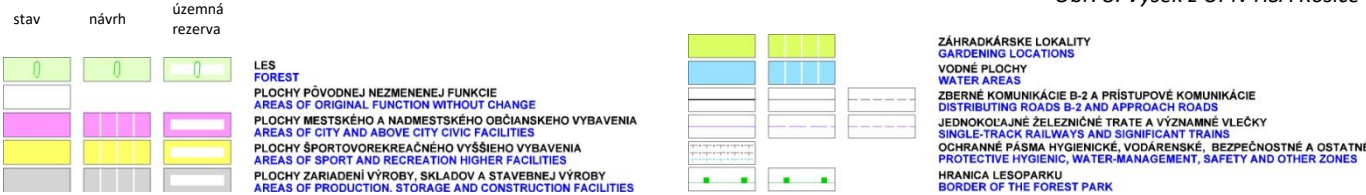


**iv. Požiadavky vyplývajúce z ÚPD a ÚPP**

V súčasnosti je riešené územie regulované jedinou právoplatnou územnoplánovacou dokumentáciou – Územný plán hospodársko-sídelnej aglomerácie Košice (ďalej ÚPN-HSA). Väčšina územia je definovaná ako súčasť plôch lesa, resp. pôvodnej nezmenenej funkcie, na ktorých sa musí zachovať ich aktuálne legálne funkčné využitie a na jeho zmenu je nutná zmena príslušného územného plánu. Priestor pohostinstva Ovečka v Čermeli je určený ako plocha mestského a nadmestského občianskeho vybavenia (1). Väčšina lúky v Areáli zdravia ako aj priestoru Alpinky je definovaná ako súčasť návrhových plôch športovorekreačného vyššieho vybavenia (2), golfové ihrisko už ako jestvujúcich (3). Ojedinelé časti lokality na Alpinke sú vyznačené ako plochy občianskej vybavenosti – stav (4), resp. rezerva (5). Na južnom konci golfového ihriska je evidovaná jestvujúca plocha výroby, skladov a stavebnej výroby (6), na severnom konci plocha záhradkárskych lokalít (7). Funkčné plochy sú umiestňované zvyčajne vo väzbe na jestvujúce koridory zbernej komunikácie Čermeľské údolie a trate Detskej železnice. Popísaný stav územnoplánovacej dokumentácie nezodpovedá úplne presne existujúcemu ani potenciálnemu využitiu územia, preto ho bude potrebné aktualizovať.



Obr. 8: Výsek z ÚPN-HSA Košice



V zmysle Regulatívov pre usporiadanie územia HSA Košice sa u monofunkčných plôch pripúšťa umiestnenie doplnkových funkcií, nerušivých voči základnej funkcii, spolu do 19 % z celkovej plochy lokality. Regulatívy taktiež predpisujú minimálny podiel zelene z lokality nasledovne: pre plochy mestského a nadmestského občianskeho vybavenia 30 %, pre plochy športovorekreačného vyššieho vybavenia a plochy výroby, skladov a stavebnej výroby 20 %. V záhradkárskych lokalitách je možná výstavba objektov individuálnej rekreácie pri dodržaní týchto limitov: koeficient zastavanosti parcely, na ktorej sa stavba umiestňuje, max. 0,1; odstup objektu od hraníc parcely min. 2 m; podlažnosť max. 1 nadzemné podlažie s možnosťou využitia podkrovia a podpivničenia. Zároveň je vo všeobecnosti potrebné zabezpečiť na vlastnom pozemku podmienky pre zadržiavanie, resp. ďalšie využitie zrážkovej vody zo spevnených plôch.

**v. Verejné dopravné a technické vybavenie územia**

V súčasnosti je dopravnou kostrou južnej časti územia cesta II. triedy č. 547 – Čermeľské údolie, ktorá vstupuje do mesta ako zberná komunikácia Čermeľská cesta. Premáva ňou autobusová linka verejnej dopravy č. 14. Všeobecnú obľúbenosť rekreačnej oblasti Čermeľ dokazovalo zavedenie hromadnej koľajovej dopravy už začiatkom 19. storočia. Koňka dorazila prvýkrát k hostincu U baránka v roku 1802 a o rok neskôr prešla na parný pohon s výpomocou dieslovej lokomotívy. Vo februári 1914 začala v lokalite premávať električka. Jej činnosť bola natrvalo pozastavená v roku 1971 a následne došlo k odstráneniu koľajísk a prestavaniu bývalej čakárne električky na bufet U ovečky.

Od roku 1956 kolorit údolia neodmysliteľne dotvára jednokoľajová úzkorozchodná Detská železnica. Jej trať s dĺžkou cca 4,2 km začína na hranici mesta, tiahne sa dolinou nahor a končí na Alpinke. Železnica má tri stanice: Čermeľ, Vpred (Čermeľ-Vodáreň) a Alpinka (predtým Pionier), cesta trvá približne 20 minút. V stanici Čermeľ sa nachádzajú dosiaľ používané historické výhybky a koľajnice, pochádzajúce zo Štiavnickej železnice. V roku 2018 tu bola novopostavená staničná budova v pseudošvajčiarskom slohu. Železnica je v prevádzke vždy v letnej sezóne a pre návštevníkov organizuje desiatky podujatí. Počet prepravených osôb z roka na rok stúpa a pohybuje sa okolo 40 tis. za rok (viď tabuľku). Max. denný počet prepravených je cca 1500 a býva dosiahnutý každoročne na 1. mája v deň otvorenia novej sezóny detskej železničky.

| rok               | 2015   | 2016   | 2017   | 2018   |
|-------------------|--------|--------|--------|--------|
| Počet cestujúcich | 33 812 | 38 659 | 35 226 | 44 683 |

Doprava je zabezpečovaná historickými parným rušňami a vozňami, z ktorých viaceré sú evidované ako hnutelné kultúrne pamiatky. Zaujímavosťou je, že na prevádzke železnice sa podieľajú deti pod dohľadom dospelých.

Dnes najstaršiu fungujúcu technickú pamiatkou v Čermeľskej doline predstavuje Čermeľský vodovod. S jeho výstavbou sa začalo v apríli 1905, práce boli ukončené v novembri 1911. Zdrojom vody sú horské pramene z údolia. K nim boli pozdĺž celej doliny postavené podzemné zberače s 215 betónovými šachtami s typickými modrými kovovými poklopmi, ktoré sa následne spojili do veľkého zberača. Súčasťou vodovodu je komplex vodárne s kovaným oplotením, ktorý obsahuje prerušovaciu nádrž, čerpadlo a chlórrovňu. Vodovod slúži Košiciam v plnej miere bez vážnejších porúch viac ako 100 rokov. Pozdĺž údolia je tiež trasované nadzemné elektrické vedenie (navrhované na postupné preloženie do podzemia) a pretína ho vedenie veľmi vysokého napätia. Ďalšie vedenia a zariadenia technickej infraštruktúry vyššieho významu nie sú v doline prevádzkované.

**vi. Demografická a sociálna štruktúra**

Na základe dlhodobých skúseností možno konštatovať, že prevažnú väčšinu osôb bežne sa nachádzajúcich v Čermeľskom údolí predstavujú zamestnanci, návštevníci a užívatelia miestnych atrakcií a turistických príležitostí širokého demografického a sociálneho záberu. Z informácií dostupných v evidencii katastra vyplýva, že v niektorých objektoch v riešenom území je napriek absencii obytných funkčných plôch umožnený trvalý pobyt osôb. Najväčšou z takýchto budov je bytový dom na Alpinke, v ktorom je užívaných 6 bytových jednotiek. Ďalšiu skupinu predstavujú miestni záhradkári, ktorí predovšetkým na Alpinke a v lokalite za golfovým ihriskom užívajú cca 30 chatiek.

**vii. Hospodárska základňa**

Vzhľadom na historickú transformáciu Čermeľského údolia z niekdajšej čiastočne výrobnéj zóny na rekreačnú oblasť predstavuje hlavné odvetvie lokálneho hospodárstva rekreácia a cestovný ruch. Pozostatky pôvodnej funkcie reprezentuje činnosť pily v hospodárskom areáli Mestských lesov s výrobou, údržbou a skladovaním sezónne využívaných drevených stánkov a prevádzka strojového vyšívania na Alpinke.



### viii. Rekreačia a cestovný ruch

Dolina a jej okolie sú prepojené sieťou turistických chodníkov a lesných ciest po oboch stranách. Čermel'ským údolím prechádza významná červená turistická trasa Cesta hrdinov SNP, ktorá pokračuje západným smerom do strediska Bankov, odtiaľ do strediska Jahodná a ďalej na horské chaty Lajoška a Erika. Druhým, severozápadným smerom pokračuje trasa do strediska a na horskú chatu Hrešná. Zdatnejší turisti môžu postupovať do sedla Repy (803 m n. m.) pod Vysokým vrchom (851 m n. m.), kde sa nachádza rovnomenná prírodná rezervácia, a na výhľadovú Jánošíkovú baštu (523 m n. m.). Skratku naprieč údolím predstavuje pomerne strmá zelená turistická trasa. V Čermeli zároveň začína modrá turistická trasa, prechádzajúca cez stredisko Alpinka a smerujúca rovnako do sedla Repy. Prechádza tadiaľto aj žltá turistická trasa od Štadióna Lokomotívy do strediska Hradová.

Pri zastávke mestskej hromadnej dopravy Čermel' (na parkovisku) začína 5 km dlhá trasa náučného chodníka „Vrabčie skaly“, zameraného na vtáctvo a biologickú ochranu lesa. Chodník sa vinie po východnom svahu údolia. Približne po kilometri cesty z mesta do údolia sa na západnej strane potoka nachádza areál Rokodromo. Ide o cvičnú horolezeckú umelú skalú, postavenú v roku 1987. Asi 1 km západne stoja pozostatky skokanského mostíka. Po ďalších 2 km je situované rekreačné stredisko Alpinka. Návštevníkom je tu k dispozícii reštaurácia, viacero bufetov a detských športovísk, lanový park, zábavno-zážitkový areál s indiánskou tematikou, paintball a golfové ihrisko. Oproti výstupnej stanici Detskej železnice na východnom svahu údolia je k dispozícii 1,5 km dlhý „Náučný chodník zvedavých myšiek“ s lesníckou tematikou pre deti. V areáli a v jeho okolí sú vytvorené ohniská na opekanie. Alpinka je zároveň dobrým východiskovým bodom k poľovníckym chatám Diana a Hlinné a k neďalekej Andrejovej skale, situovanej v doline potoka Hliny.

Čermel'ským údolím je trasovaná 25 km dlhá značená cyklistická trasa vedúca na Findorákovú (575 m n. m.) a do obce Košická Belá. V jej úseku medzi Alpinkou a Bankovom vedie obľúbená asfaltová promenáda, slúžiaca aj pre pešiu turistiku a kolieskové korčuľovanie. V minulosti bola hradská známa ako Stará spišská cesta. Dnes je tu vybudovaný „Lesnícky náučný chodník“ so siedmimi stanovišťami. Trasa je vybavená oddychovými miestami so stolmi a altánkami. Cez les východným smerom to nie je ďaleko ani na bobovú dráhu či do zoologickej záhrady v Kavečanoch, najväčšej na Slovensku.

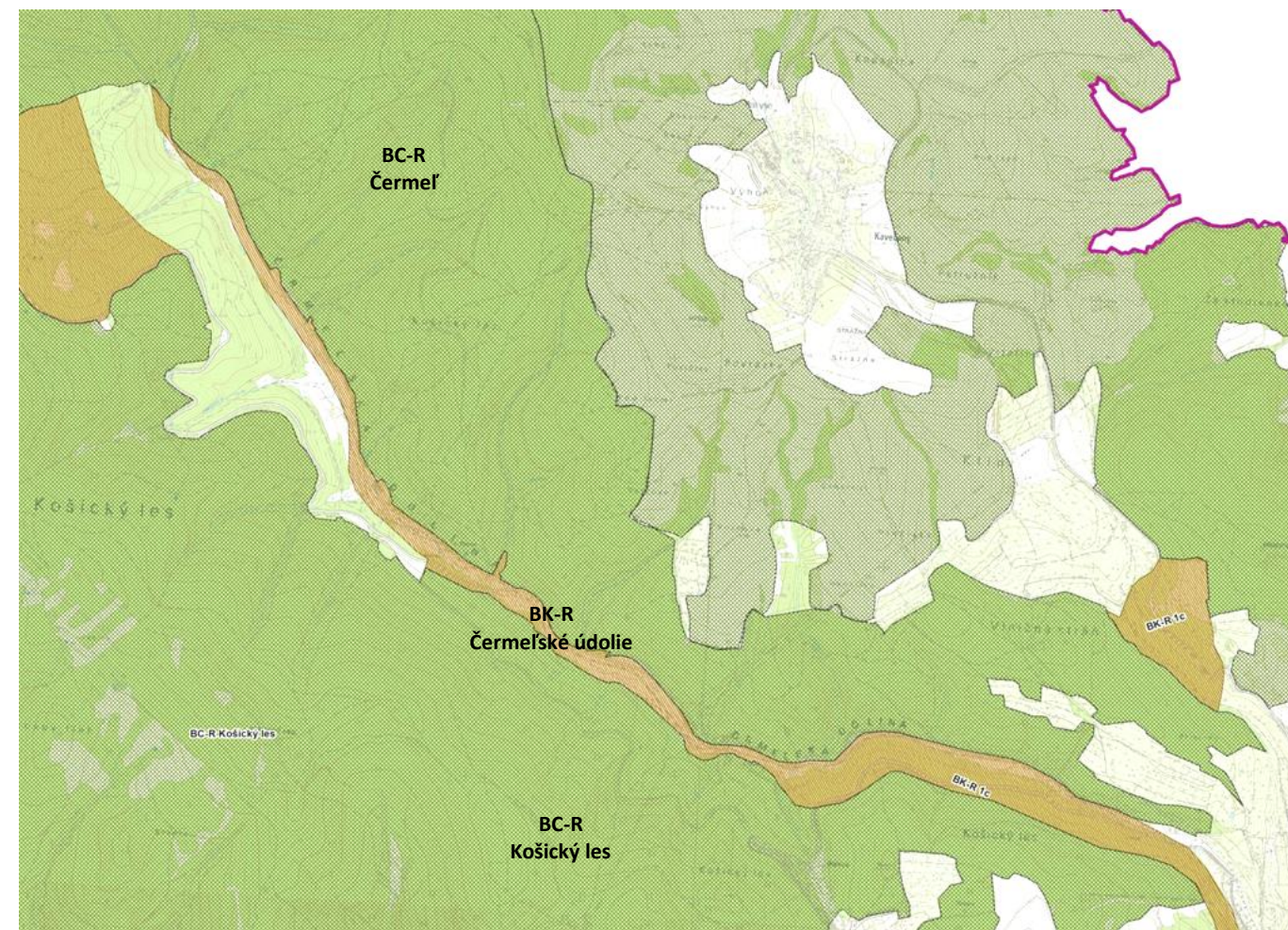
### ix. Ochranné pásma a chránené územia

Riešené územie južnou polovicou zasahuje do definovaných ochranných pásem Letiska Košice. Najsevernejšia časť riešeného územia (golfové ihrisko za Alpinkou) leží vo viacerých ochranných pásmach vodných zdrojov – Čermel'ského potoka a jeho prítokov. Celú oblasť možno zároveň pokladať za súčasť košického mestského lesoparku. Južné svahy medzi údolím a záhradkárskou lokalitou Prielohy predstavujú územie geologicky nestabilného charakteru Priestor Alpinky zároveň zasahuje do lokality s vysokým radónovým rizikom. Štandardne sa ochranné pásma týkajú aj vedení dopravnej a technickej infraštruktúry.

Pomocným nástrojom pri územnom plánovaní je dokumentácia ochrany prírody a krajiny Miestny územný systém ekologickej stability mesta Košice (MÚSES), ktorým sa identifikuje kostra, definujú sa adekvátne návrhy prírodných prvkov na zabezpečenie územného systému ekologickej stability mesta a okolia a zabezpečuje sa ochrana rozmanitosti podmienok a foriem života na miestnej úrovni. Riešené územie zasahuje do biocentier a biokoridorov regionálneho významu – BC Čermel' a Košický les, BK Čermel'ské údolie. Pre účely tejto koncepcie sú vo vymedzených plochách dotknutých biocentier a biokoridorov podstatné nasledovné požiadavky:

- zabezpečiť druhovú ochranu bioty
- rešpektovať podmienky, stanovené pre vyhlásené chránené vtáčie územie (CHVÚ) Volovské vrchy a územie európskeho významu (ÚEV) stredné Pohornádie
- lesohospodársku činnosť na území biocentra vykonávať v zmysle LHP, spracovaných v súčinnosti s odbornými orgánmi ochrany prírody a krajiny; využívať pri tom šetrné hospodárske spôsoby, cielene obnovovať pôvodné druhové zloženie lesných porastov a dôsledne likvidovať invázne druhy drevín; v lesných porastoch s výskytom významných druhov vtáctva realizovať hospodárske opatrenia v mimohniezdnom období
- zabrániť zmenšovaniu plochy lesa výstavbou a ťažbou nerastných surovín
- zachovať, resp. minimalizovať zásahy do brehových porastov a aluviálnych lúk v nive Čermel'ského potoka

- podporovať zachovanie a ochranu mokradných biotopov
- zabezpečiť ochranu vodných zdrojov
- elektrické vedenia budovať s ochrannými prvkami, ktoré zabezpečia ochranu avifauny pred zásahom elektrickým prúdom
- zosúladiť záujmy ochrany prírody a krajiny s intenzívnym cestovným ruchom v území



Obr. 9: Výsek z MÚSES mesta Košice

### x. Predpoklady a vplyvy známych koncepcií, stratégií a zámerov na rozvoj územia

**Program rozvoja mesta, Mestské lesy (plány ohľadom chaty Diana)** Konkrétne rozvojové plány do budúcnosti sú potrebné, aby sa miestu vrátil duch atraktívneho oddychového miesta s patričnou vybavenosťou pre voľnočasové aktivity. Najmä hlbšie v údolí, kde je už skutočná oáza ticha, chýbajú detské a iné voľne prístupné ihriská, rozšírená sieť vychádzkových chodníkov s miestami na posedenie a pod. Rozvoj detskej železnice a rozvoj Čermel'ského údolia sú spojené nádoby. Samotným rozvojom detskej železnice sa priamo štartuje rozvoj Čermel'ského údolia. A naopak, železnica nutne potrebuje mať na konci trate skutočne príťažlivý cieľ. Najskôr je však nutné vytvoriť zázemie železnice pre prevádzku a údržbu vozidiel i trate. Tu sa ponúka hneď niekoľko riešení:

**a) stanica Čermel' a Remíza** – na pôvodnom mieste znovu postaviť funkčnú repliku niekdajšej drevenej staničnej budovy Čermel', zohľadňujúcej potreby dnešnej doby, rozvoja cestovného ruchu, legislatívy a sociálneho komfortu zamestnancov i cestujúcich. Zároveň rozšíriť existujúcu budovu plechovej remízy pre deponovanie parných lokomotív. Zároveň v areáli stanice Čermel' dobudovať dve výhybky a odstavné či manipulačné koľaje pre posun a odstavovanie dráhových vozidiel. Nad niektorými z nich postaviť jednoduché prístrešky na ochranu vagónov. Uvažuje sa aj o čiastočnom oplotení stanice a objektov tak, aby vozidlá boli v „ohrade“.



**b) depo a odbočná koľaj** – vybudovať v areáli niekdajšieho lesného závodu (papierového mlyna) prístrešky pre vozne a rušne – depo na ich údržbu, ochranu a deponovanie. S tým úzko súvisí vybudovanie odbočnej koľaje v mieste súčasného železničného priecestia pred papierovým mlynom, resp. vlečkovú koľaj, vedenú už od stanice Čermel' v trase súčasnej prístupovej cesty, v blízkosti plánovaného cyklochodníka.

**c) stanica „Ovečka – Kiosk“** – zaujímavé riešenie v podobe presťahovania nástupnej stanice Čermel' bližšie k mestu o zhruba 300 metrov do priestoru bývalého obrátiska električiek, k bufetu Ovečka. To je miesto, ktoré má všetky predpoklady stať sa dôstojnou vstupnou bránou pre návštevníkov horskej oddychovej zóny mesta. Do priestoru je možné zakomponovať všetko dôležité: staničnú budovu s nástupišťom, bufet, parkovisko, minipark, detské ihrisko, čo môže detským železničiarom spríjemniť prácu a cestujúcim čakanie i nástup na vlak. Pôvodná stanica v Čermeli by sa tak mohla stať priestorom na deponovanie a údržbu technicky vzácných vozidiel detskej železnice.

**d) stanica „Parkovisko“** – alternatívou riešenia variantu c) je umiestnenie stanice v priestore súčasného parkoviska oproti Ovečke. Jeho výhodou je celoročne slnkom zaliate priestranstvo, ktoré by výrazne zlepšilo kvalitu práce a podmienky na ňu. Výhodou by bolo ešte chránenie areálu zo strany svahu.

**e) výhybňa Vpred** – v minulosti v priestore stanice Vpred existovala výhybňa, kde dochádzalo ku križovaniu vlakov. Neskôr, nakoľko premával už iba jeden pár vlakov, nebola výhybňa potrebná a koľaj č. 2 ako aj odvratná koľaj boli znesené a zrušené. Rovnako boli zbúrané návestidlá, stavadlá, búdky výhybkárov a staničná budova. Bolo to najatraktívnejšie miesto na detskej železnici, dnes už zostali iba záchody. Je naším zámerom vybudovať najskôr samotnú výhybňu – obnoviť koľaj č. 2 a odvratnú koľaj, neskôr možno aj malú staničku či stanovište pre obsluhu trate, možno aj traťovú dištanciu. Takáto výhybňa je z technologického, dopravného a servisného hľadiska pre našu trať veľmi dôležitá, nakoľko sa v súčasnosti vlaky nikde nemôžu križovať, ako osobné, tak ani pracovné.

**f) stanica a skanzen Alpinka** – zároveň je potrebné zrevitalizovať stanicu Alpinka. Teoreticky sa môže oprášiť pôvodný projekt, ale už s použitím moderných stavebných materiálov. Alebo aj tu je alternatíva vybudovať depo a niekoľko odstavných koľají. No najatraktívnejšia sa nám zdá alternatíva znovupostaviť staničnú budovu a pribudovať malý železničný skanzen s návestidlami, vozidlami, modelmi a detskými atrakciami (železničné mestečko). Je tu ponuka vybudovať v tomto areáli alebo jeho tesnej blízkosti aj pietne miesto – železničný pamätný cintorín. Zaujímavý možno aj miniskanzen – zmenšené budovy 1:10.

**g) Areál zdravia – lesnícky skanzen a farma** – obnoviť efektívne využitie niekdajšieho Areálu zdravia vybudovaním napr. lesníckeho skanzenu alebo skanzenu ľudovej kultúry. Alebo areál zakomponovať do uceleného prehliadkového okruhu lesníckeho skanzenu (environmentálne-osvetového náučného chodníka) a pod.

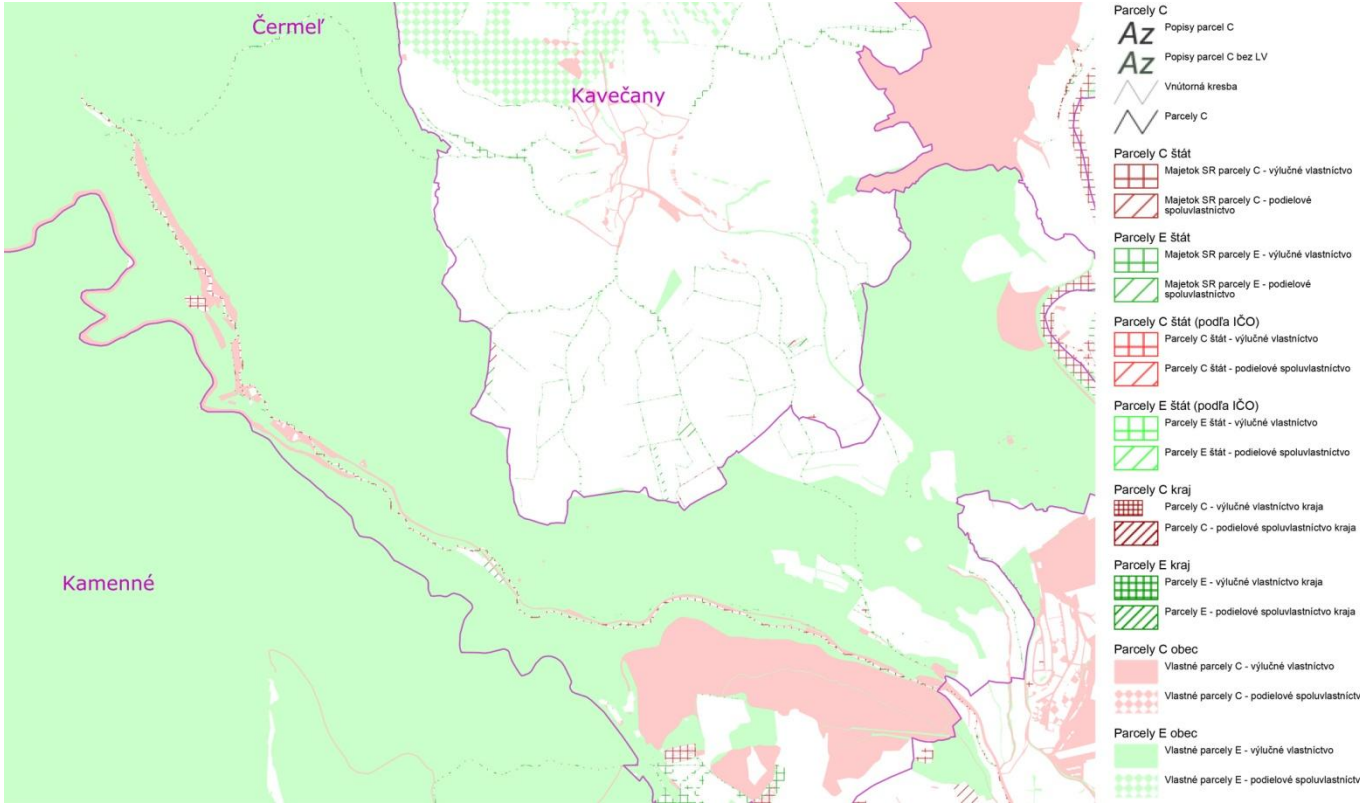
**h) predĺženie železničky smer Čermel'ské údolie** – v ďalšej etape sa žiada zvážiť možnosť predĺženia detskej železnice hlbšie do Čermel'ského údolia v smere k lesníckej chate Diana. Bolo by vhodné zakomponovať ju do územného rozvojového plánu. Jednoduchý prieskum v teréne potvrdil, že železniciu je možné zmysluplne predĺžiť zhruba o dva kilometre. Železnici by sa tým vrátil charakter dopravného prostriedku, slúžiaceho k obslužnosti zaujímavého územia v prírode, kam už nesiahla automobilová doprava.

**i) predĺženie železničky smer ZOO Kavečany** – možno utopickou sa môže zdať vízia predĺženia trate až do ZOO v Kavečanoch. No keď si uvedomíme relatívne priaznivé možnosti trasovania železničky až do tohto miesta a súčasné trendy revitalizácie, či dokonca budovania nových úzkorozchodných železničiek v Maďarsku, Poľsku, Česku či Rumunsku, nemusí byť tento zámer vôbec odmietaný, práve naopak. Železnička by tak dostala úplne iný charakter turistickej atrakcie, hodnej návštevy nielen z celého Slovenska, ale aj z ďalekého zahraničia.

(Ľubomír Lehotský: Rozvoj a plány Košickej detskej historickej železnice do budúcnosti; 2016)

**xi. Vlastnícke vzťahy**

Výrazne väčšinovým vlastníkom (výlučným alebo podielovým) pozemkov v riešenom území je Mesto Košice (zelená a ružová farba), v menšej miere Slovenská republika. Zvyšné pozemky alebo ich časti sú zvyčajne v súkromnom vlastníctve.



Obr. 10: Vlastnícke vzťahy v riešenom území

**xii. Limity využitia územia**

Najvýraznejšie obmedzenia pre rozvoj údolia plynú predovšetkým z ekonomických možností dotknutých i potenciálnych investičných subjektov. Ďalšie hranice určujú prírodné danosti, ochranné pásma a dopravná situácia v doline.

**xiii. Identifikácia problémov na riešenie**

- redukcia dopravných plôch križovatky cesty II. triedy č. 547 s cestou na Horný Bankov
- komplikovaný návrh dopravného napojenia obytného súboru „Nad Baránkom“
- intenzifikácia využitia priestoru nástupného bodu do lesoparku a jeho okolia
- optimalizácia napojení peších, cyklistických a turistických trás
- nepostačujúce kapacity statickej dopravy pre automobily, autobusy a bicykle
- celkový technický stav trate a objektov Detskej železnice
- rozšírenie, otvorenie a doplnenie nástupnej stanice Detskej železnice o občiansku vybavenosť
- absencia technického zázemia pre prevádzku Detskej železnice
- absencia cyklotrasy priebežnej celým údolím, ako aj zázemia pre cyklistov
- intenzifikácia využitia areálu píly a lúky pri Rokodrome
- intenzifikácia využitia priestoru okolo zastávky Vpred
- intenzifikácia využitia priestoru bývalého Areálu zdravia
- nekonceptné križovanie komunikácií pred Alpinkou – cesta, železnica, cyklochodník, pešie ťahy
- nevyhovujúca celková funkčno-priestorová organizácia strediska Alpinka
- nevyhovujúci stav stanice Detskej železnice na Alpinke
- nevyhovujúci súčasný stav chaty Karola

- užívanie veľkej časti strediska Alpinka na súkromné záhradkárske účely
- absencia zázemia pre golfové ihrisko
- predĺženie trate a konečná stanica Detskej železnice – s tým súvisiaca otázka ekonomickosti
- možnosti prepojenia údolia s rekreačným strediskom v Kavečanoch (Hrešná, ZOO)
- celková nejednotnosť aktivít prevádzkovaných v údolí
- nemožnosť výstavby v údolí
- kolízie funkcií už súčasného stavu, ako aj navrhovanej koncepcie s ÚPN-HSA Košice
- absencia vodných stavieb ako dôležitých ochranných prvkov
- prekládka nadzemného elektrického vedenia do podzemia
- rešpektovanie trasovania a zázemia vodovodu
- intenzívny výrub drevín v údolí, skladovanie vyťaženého dreva
- rekultivácia lesa na lesoparkový charakter
- absencia čerpaciej stanice (najbližšie Košice – Mier resp. Jaklovce, cca 30 km)

### III. Návrhová časť

#### i. Koncepcia priestorového usporiadania a funkčného využívania územia

##### Čermeľ – Ovečka

Na základe skúseností, plynúcich zo súčasného stavu, sa plynulý, prehľadnejší, bezbariérový a bezpečný prístup ku stanici Detskej železnice stal prioritou návrhu, a to hlavne vzhľadom na avizované tendencie zvyšovať návštevnosť železnice a počet jazdných súprav, ale aj priestorov nástupísk a objektov stanice.

Urbanistický návrh reorganizáciou dopravnej schémy redukuje predmetný podjazd a optimalizuje križovatku návrhom kruhového objazdu, čím vytvára dostačujúci priestor na dôstojný rozvoj nástupnej stanice detskej železnice a zároveň poskytuje spomaľujúci element pre automobily prichádzajúce do mesta. Vysunutím staničných priestorov smerom ku križovatke sa tak napríklad odstavené súpravy dostávajú do exponovanej, atraktívnej polohy. Návrh tak vytvára približne dvojnásobný priestor, použiteľný na vybudovanie perónov a dostavbu staničného areálu. Redukciou podjazdu v neposlednom rade vzniká popri Čermeľskom potoku honosný nástupný peší koridor o šírke cca 8 m, ktorý je optimálnym riešením problematiky tohto miesta. Most na Bankov sa tak stáva akousi bránou do „železničného sveta“.

Na strane nástupného bodu mestského lesoparku, ktorý sa otvára smerom k mestu, dochádza k transformácii existujúcej cesty smerom z podjazdu na plochu multifunkčného parkoviska, ktoré môže slúžiť na rôzne účely. Za bežnej prevádzky ako parkovisko, parkovisko autobusov pri exkurziách, výnimočne ako priestor k podpore podujatí Detskej železnice, potreby lesoparku, mesta alebo usporiadateľov športových a motoristických podujatí. Táto plocha nadväzuje na veľkú trávnatú „lúčku“ s príľahlým objektom občianskej vybavenosti, ktorá ma slúžiť ako rozptylová rekreačná plocha, obľúbené miesto stretávania sa a nástupný bod pre užívateľov prímestského parku Bankov. V príľahlom objekte je navrhnutá kaviareň s vybavením pre bežcov, cyklistov a turistov. Zároveň tento park vytvorí príjemný koridor ku vstupu do Detskej železnice zo zastávok MHD, čím sa dosiahne požadované spojenie funkcií.

Na severnom okraji riešeného územia, v miestach dnešného parkoviska, je navrhovaný štvorpodlažný parkovací dom, ktorý by bol svojou kapacitou schopný pokryť všetky funkčné nároky územia. Prirodzene zapadá do strmého svahu pod záhradkárskou lokalitou Prielohy a kompozične by svojou dominantnou hmotou dopovedal tvaroslovie zástavby Čermeľského údolia.

##### Lúka Rokodromo

Nevýhodou predmetnej lokality je problematický dopravný prístup autom, čo ponúka priestor pre efektívnejšie využitie prebiehajúcej Detskej železničky a zriadenie zastávky v tomto bode. Ďalším nežiaducim elementom lokality je areál píly so sklodom drevených stánkov, ktorého prevádzka v kontexte údolia a jeho technického vybavenia pôsobí pomerne rušivo. Vhodnou alternatívou by mohlo byť strategické rozmiestnenie stánkov v menších skupinách po okolí, aby mohli byť využívané celoročne. V neposlednom rade je potrebné zohľadniť podmienený charakter časti územia a potrebu jeho otvorenia slnečnému svitu, napr. preriedením húštiny od hlavnej cesty.

##### Lúka Vpred

K efektívnemu zvyšovaniu kapacity a údržby Detskej železnice je vhodné a potrebné obnoviť druhú koľaj s potrebným príslušenstvom, rekonštruovať verejné toalety a dobudovať objekt železničnej stanice ako zázemie pre zamestnancov a cestujúcich. Zo stanice je okrem množstva turistických napojení v pešej dostupnosti aj Areál zdravia a rekreačná oblasť Bankov.

## Areál zdravia

Plochu otvoreného priestoru lúky je vhodné využiť na rekreačné účely, podporené navrhovaným priebežným cyklochodníkom a existujúcimi turistickými chodníkmi v okolitom lese. Využitie územia v tomto bode navrhujeme rozšíriť aj o plochu parkoviska severne od cesty, kde sa zároveň umiestňuje objekt občianskej vybavenosti (na to však bude potrebná zmena územného plánu). Dôležitým prvkom je pešie prepojenie prechodom pre chodcov s ukludnením dopravy z bezpečnostných dôvodov.

## Alpinka

V priestore Alpinky sa prioritou riešenia koncepcie stala predovšetkým ideová funkčno-priestorová reorganizácia strediska s cieľom optimalizácie využitia konkrétnych plôch a väzieb medzi nimi. Jedným zo zásadných činiteľov, vplývajúcich na ďalší rozvoj lokality, je dopad potenciálneho predĺženia trasy Detskej železnice severozápadným smerom pozdĺž komunikácie až ku golfovému ihrisku, ktoré následne obchádza po jeho južnom a západnom okraji. Táto akcia umožní premiestnenie súčasnej konečnej stanice železnice bližšie k centru strediska na mieste dnešného parkoviska, čo mimoriadne zvýhodní peších návštevníkov. Nová budova a nástupišťa stanice sa navrhujú veľkorysejšie, s možným primeraným obsahom občianskej vybavenosti. V bezprostrednom susedstve stanice je vyhradená pozdĺžna plocha pre železničný skanzen. Ako náhrada za zabraté kapacity statickej dopravy sa vymedzujú plochy pre parkoviská na lúkach medzi jestvujúcou železničnou traťou a Čermeľským potokom (80 + 140 stojísk), ktoré budú vzájomne prepojené a zokruhované vďaka dopravnému napojeniu na oboch koncoch.

Vstupná južná časť Alpinky je rozčlenená na tri transformačné územia. Plochy súčasných záhradkársych chatiek vzhľadom na svoju exponovanú polohu predstavujú potenciál pre vybudovanie rozsiahlejšieho zariadenia kultúrno-spoločenského a ubytovacieho charakteru. Priestor dnešného bufetu „Na rázcestí“ je po funkčnej stránke v poriadku, bude však potrebné zabezpečiť jeho údržbu, revitalizáciu, prípadne rozšírenie vybavenosti napr. o čerpaciú stanicu. Návrh napokon ráta s možnosťou využitia slepej odbočky s príslušnými výrobnými prevádzkami na tzv. remeselnú dedinku. Elementárnym faktorom pre bezkolízne fungovanie lokality je vyhovujúce riešenie dopravného uzla v tomto mieste, nakoľko sa tu v zmysle návrhu k už súčasným križovaniam ciest a železničnej trate pridáva cyklistický chodník.

Funkčná náplň centra Alpinky zostáva v princípe zachovaná – podporia sa outdoorové aktivity s občianskou vybavenosťou, prípadne sa budujú nové zariadenia, záujmové prvky či vodná plocha. So zreteľom na kultúrno-historické hodnoty je potrebné špeciálnu pozornosť venovať objektu vily Karola, tzn. zabezpečiť jej kvalitnú rekonštrukciu a primerané využitie. Súčasne sa žiada revitalizovať a dlhodobo udržiavať celý areál v medziach parkového charakteru. Koncové územie Alpinky, ktoré je v súčasnosti záhradkárskou lokalitou, sa navrhuje transformovať na občiansku vybavenosť so zameraním na stravovanie, ubytovanie, kultúrno-spoločenské aktivity a rekreáciu. Oblasť bude na hlavnú cestu napojená novým plnohodnotným vjazdom z predpriestoru pred vstupom do golfového areálu. Táto komunikácia by bola hlavná zásobovacia cesta pre novovzniknuté objekty občianskej vybavenosti. Pre toto dopravné napojenie bude potrebné realizovať bezpečnostné opatrenia pre chodcov a automobily.

## Pod Dubinou

Vo vstupnom predpriestore golfového ihriska sa nachádza driving range (cvičné odpalisko), vodohospodárske objekty a rekonštruované objekty ubytovacieho charakteru. Hlavná budova golfového klubu Alpinka s gastro prevádzkou je po nedávnych investíciách a celkovo má táto funkčná náplň územia potenciál pre zotrvanie a rozvoj. Ako rozvojové plochy sú určené hlavne územie predpriestoru (nástupu) do areálu, kde je navrhovaný rozvoj ubytovacej funkcie, prípadne funkcií priradených ku golfovému ihrisku. Ďalší priestor vhodný na revitalizáciu, doplnenie funkcie, prípadne rozšírenie areálu golfového ihriska je areál bývalého pionierskeho tábora. Trasovanie predĺženia Detskej železnice je navrhované po západnom úpätí doliny. Popri železnici je

navrhovaný peší chodník s priehľadmi na golfové ihrisko s možnosťou dobudovania demontovateľných tribún k odpaliskám a greenom ihriska.

Pozdĺž Čermeľského potoka sú uvažované okrem trasovania železničky aj pešie komunikácie. Tieto rekreačné chodníky je vhodné trasovať a navrhovať ako spevnené a bezbariérové s dostatočným mobiliárom, prípadne osvetlením. Ide o hlavný peší ťah medzi Alpinkou a navrhovanou zastávkou železničky a prípadnej lanovky smerom na Hrešnú (Kavečany). Tento peší ťah môže byť zároveň náučným chodníkom s napojením na navrhované meandre (umelé zásahy do koryta, vytvárané na spomaľovanie toku a vytváranie malých vodných plôch), čím sa zatraktívni celý peší ťah. Zároveň bude z týchto pozícií jednoduchšie pozorovať hráčov golfu. Pre toto riešenie bude potrebné komunikovať so správcom vodného toku, orgánmi ochrany prírody a Mestskými lesmi Košice o vhodnosti a možnostiach takýchto zásahov.

Pre jednoznačné zatraktívnenie a podloženie zmysluplnosti predĺženia železničky hlbšie do Čermeľského údolia je vhodné mať cieľovú zastávku, resp. vytvoriť významný atraktor pre budúcich potenciálnych návštevníkov. Takýmto riešením by mohlo byť vybudovanie prepojovacieho areálu, ktorý by svojimi prvkami spojil celé Čermeľské údolie s ďalšími rekreačnými oblasťami mesta Košice (konkrétne Kavečany a ich lyžiarske stredisko – vrch a chata Hrešná, prípadne ZOO). S navrhovaným vybudovaním lanovky, ktorá tieto lokality prepojí, by návštevníci mohli v jeden deň navštíviť viaceré atraktívne športovo-relaxačné a oddychové lokality. Dnes je z Čermeľského údolia na Hrešnú nutné prekonať autom 15 km. Lanovkou by to bola trasa o dĺžke 1,7 km, čo je približná dĺžka sedačkovej lanovky na Plejsoch v Krompachoch. Na vrchole Hrešnej, prípadne jeho okolí by uvažovaná výstavba chodníka v korunách stromov s vyhladkovým výstupom na vežu dotvorila symbolické prepojenie dvoch rekreačných lokalít. Výstup na Hrešnú bude možný aj pešími turistickými, prípadne cykloturistickými chodníkmi. V mieste stanice lanovky by prehradením bočného prítoku Čermeľského potoka vznikol polder (umelá vodná plocha), ktorý by dotvoril prostredie tohto prepojovacieho bodu. Táto vodná plocha by slúžila na rekreačné aktivity, člnkovanie, rybolov, atď. S umožnením transformácie chatovej oblasti na výstavbu občianskej vybavenosti – služby, ubytovanie, gastro atď. s parkoviskom, zastávkou železničky a spomínanou lanovkou má toto miesto potenciál byť výrazným cieľovým bodom návštevníkov Čermeľskej doliny a Alpinky, a teda výrazným zintenzívnením turistického ruchu v celej lokalite.

Na mieste dnešného dočasného skladiska vyťaženého dreva bude možné vybudovať konečnú zastávku Detskej železnice s možnosťou vypojenia rušňa. Z tohto miesta by nadväzovali turistické, cykloturistické a náučné chodníky, mimo iného aj lesnícky skanzen v prírode, ktorého náučný okruh by od konečnej zastávky železničky až po chatu Mestských lesov a naspäť mal približne rovnakú dĺžku ako je trasa v Lesníckom skanzene v Čiernom Balogu. Predĺženie prevádzky železničky až k lesníckej chate Diana sa na základe analýz javí ako neefektívne.

## ii. Koncepcia verejného dopravného a technického vybavenia územia

Dopravnou kostrou riešeného územia zostáva naďalej koridor cesty II. triedy č. 547, ktorej funkciu vstupom do Alpinky preberá komunikácia obsluhujúca stredisko, golfový areál a severné pokračovanie Čermeľskej doliny. Najvýraznejšou zmenou je preriešenie križovatky cesty č. 547 s cestou na Horný Bankov v Čermeli a vybudovanie kapacít statickej dopravy v jej blízkosti (38 + 150-200 stojísk). S tým súvisí nové trasovanie peších a cyklistických chodníkov, smerujúcich ďalej do údolia, ako aj umiestnenie zastávok MHD. Lokality Rokodromo a Vpred budú sprístupnené z hlavnej cesty len pohotovostnými vjazdmi, významnejšia dopravná aktivita sa tu neuvažuje. Areál zdravia bude obsluhovať z odbočky prístupné jestvujúce parkovisko, v blízkosti ktorého sa na hlavnej ceste navrhuje spomaľovací prvok. Cezeň bude možné trasovať pešie prepojenie parkoviska a areálu, kde sa napojí na rozvíjajúcu sa sieť peších, cyklistických a turistických chodníkov.

Výraznejšie dopravné zásahy sa navrhujú na Alpinke. Predovšetkým bude potrebné koncepčne vyriešiť vstupnú križovatku do strediska, kde sa k súčasnému stavu pridávajú plánované chodníky pešie a cyklistický. Predpriestor tejto križovatky je zároveň miestom konečnej zastávky MHD. K zmenám sa pristupuje aj v samotnom stredisku, kde v súčinnosti s aktuálnym stavom dochádza k vybudovaniu dvoch nových prepojovacích komunikácií. Predĺžením vjazdu k motorestu „Na rázcestí“ naprieč nivami pozdĺž Čermeľského potoka až k súčasnému objektu staničky bude vytvorený cestný okruh, na ktorý je možné naviazať parkovacie plochy s 80 + 140 stojiskami. Druhá



navrhovaná spojnice bude sprístupňovať transformačné územie dnes chatovej lokality zo vstupného priestoru golfového ihriska, čím sa nahradí funkcia a umožní zrušenie súčasného paralelného prepojenia vo forme lesnej cesty.

V neposlednom rade je potrebné spomenúť fenomén Detskej železnice, ktorú popri zaradení k návštevnickým atrakciám možno súčasne pokladať za regulérny spôsob prepravy. K aktuálne prevádzkovaným 4,2 km trate s dvomi nástupnými/výstupnými bodmi sa navrhuje predĺženie o cca 2,5 km k novej konečnej stanici železnice v novonavrhovanej lokalite Pod Dubinou, ktorej fungovanie si bude vyžadovať založenie novej siete dopravnej a technickej infraštruktúry. V princípe ide o realizáciu dvoch prístupových komunikácií, prípadne prípojok sietí ku plánovaným objektom. V sfére technickej infraštruktúry inak nedochádza k výraznejším zmenám. Údolie bude naďalej obsluhovať jestvujúci vodovod a vzdušné elektrické vedenie, pričom sa predpokladá jeho postupné systematické preloženie do podzemia. Prípadné navýšenia kapacít sietí, napojenia novonavrhovaných objektov a zariadení či ďalšie realizačné požiadavky bude potrebné prejednať s dotknutými subjektmi v ďalších stupňoch projektových dokumentácií jednotlivých zámerov.

### **iii. Konceptia starostlivosti o životné prostredie, ochrany prírody a tvorby krajiny**

Riešenie koncepcie nevyvoláva potrebu zmeny jestvujúcich alebo určenia nových opatrení, týkajúcich sa starostlivosti o životné prostredie, ochrany prírody a tvorby krajiny. Z tohto dôvodu zostávajú v platnosti aktuálne zadefinované požiadavky v zmysle ÚPN-HSA Košice a platnej legislatívy. Akékoľvek zmeny v danej oblasti bude potrebné prejednať s dotknutými subjektmi v ďalších stupňoch projektových dokumentácií jednotlivých zámerov.

### **iv. Vymedzenie ochranných pásem a chránených území**

Riešenie koncepcie nevyvoláva potrebu zmeny jestvujúcich alebo určenia nových ochranných pásem a chránených území. Z tohto dôvodu zostávajú v platnosti aktuálne zadefinované požiadavky v zmysle ÚPN-HSA Košice a platnej legislatívy. Akékoľvek zmeny v danej oblasti bude potrebné prejednať s dotknutými subjektmi v ďalších stupňoch projektových dokumentácií jednotlivých zámerov.

### **v. Perspektívny záber PPF a LPF**

Riešenie koncepcie vyvoláva potrebu lokálneho záberu poľnohospodárskeho a lesného pôdneho fondu. Týka sa to novovytvorených, resp. transformačných funkčných území, ktoré sú v súčasnosti vedené v evidencii katastra ako pozemky lesa a ornej pôdy. Ide najmä o lokality Pod Dubinou a Alpinky; čiastkové zmeny je však potrebné uvažovať aj v prípade ostatných lokalít. Pre umožnenie ďalšieho rozvoja bude potrebné vopred obstaráť zmeny ÚPN-HSA Košice, na podklade ktorých bude možné zabezpečiť vyňatie dotknutých pozemkov z PPF a LPF.

### **vi. Etapizácia uskutočňovania cieľov koncepcie**

Odporúčaná vecná a časová koordinácia uskutočňovania zásadných akcií koncepcie:

- vyriešenie vstupnej križovatky v Čermeli
- realizácia cyklochodníka od Čermela po Alpinku
- vyriešenie križovatky pri vstupe do Alpinky
- prvé predĺženie trate železničky do centra Alpinky – preklopenie funkcií konečnej stanice a parkovísk
- postupný rozvoj Alpinky v zmysle koncepcie
- vyhodnotenie možností prepojenia Čermelského údolia a rekreačného strediska v Kavečanoch
- postupné vytvorenie podmienok pre zázemie novovytvoreného cieľa železničky
- predĺženie trate železničky k novovytvorenému cieľu
- súbežne rozvoj lokalít Rokodromo, Vpred a Areál zdravia

Každý krok je potrebné vopred dôsledne overiť na základe zberu dát a podkladov, štúdií uskutočniteľnosti a rentability či podrobnejších územnoplánovacích dokumentácií. Mimoriadnu pozornosť je potrebné venovať konkrétnym jednaniam a dohodám medzi dotknutými subjektmi.

### **vii. Vyhodnotenie ekonomických a environmentálnych dôsledkov**

Postupné napĺňanie záverov koncepcie rozvoja Čermelského údolia predpokladá narastajúci záujem o širšie územie ako plnohodnotnú rekreačnú lokalitu za dodržania všeobecných územnoplánovacích, kultúrno-historických, spoločenských a ekologických princípov. V konečnom dôsledku tak dôjde k prehĺbeniu osvetly, zefektívneniu hospodárnosti a nárastu kvality ponúkaných služieb dotknutých subjektov na všetkých úrovniach v oblasti.



## Zdroje

Němec, Zdeněk a kol.: *Košice 1780 – 1918*. Sečovce: Pergamen, 1994

Archív Útvaru hlavného architekta mesta Košice

<http://www.keturist.sk/info/>

<http://www.kosice-estranky.sk/>

<http://www.detskazeleznica.sk/>

<https://www.meleskosice.sk/>

<https://www.golf-alpinka.sk/>

## Zoznam výkresovej časti

| č. | názov                           | mierka     | poznámka |
|----|---------------------------------|------------|----------|
| 01 | Širšie vzťahy                   | 1 : 40 000 |          |
| 02 | Problémový výkres               | 1 : 15 000 |          |
| 03 | Lokalita 01 – Čermel'           | 1 : 2 000  |          |
| 04 | Lokalita 02 – Lúka Rokodromo    | 1 : 2 000  |          |
| 05 | Lokalita 03 – Stanica Vpred     | 1 : 2 000  |          |
| 06 | Lokalita 04 – Areál zdravia     | 1 : 2 000  |          |
| 07 | Lokalita 05 – Alpinka juh       | 1 : 2 000  |          |
| 08 | Lokalita 06 – Alpinka stred     | 1 : 2 000  |          |
| 09 | Lokalita 07 – Alpinka sever     | 1 : 2 000  |          |
| 10 | Lokalita 08 – Golfový areál     | 1 : 2 000  |          |
| 11 | Lokalita 09 – Meandre pri golfe | 1 : 2 000  |          |
| 12 | Lokalita 10 – Pod Dubinou       | 1 : 2 000  |          |
| 13 | Lokalita 11 – Lesnícky skanzen  | 1 : 2 000  |          |