

Ing. arch. Peter Poradovský, Vihorlatská 45, 040 01 Košice
autorizovaný architekt SKA

URBANISTICKÁ ŠTÚDIA

PRIELOHY

Košice

Objednávateľ: Mesto Košice, Trieda SNP 49/1, 040 01 Košice

Lokalita: Košice, Prielohy, MČ Sever

Dátum: 12/2008

Sada:

Obsah:

- 1 . Úvod
- 2 . Súčasný stav
- 3 . Širšie vzťahy
- 4 . Návrh dopravného riešenia
- 5 . Analýza súčasného stavu
- 6 . Návrh riešenia
- 7 . Technická infraštruktúra
- 8 . Odporúčenia a regulatívy

1. Úvod

Košice sú mestom s vysokým potenciálom rozvoja vo všetkých oblastiach. Od kultúry a vedy až po výrobu a spracovanie odpadov. V nemalej miere sú pre zabezpečenie vrtkých požiadaviek proporčného rozvoja mesta potrebné priestory a plochy pre novú alebo revitalizovanú výstavbu.

V rámci mesta Košice je našťastie ešte dosť voľných a rezervných plôch, ktoré postačia pre ich vývoj aj v blízkej budúcnosti. V centre mesta a v jeho okolí sú vhodné plochy pre občianske stavby a aj pre hromadnú bytovú výstavbu.

Pre individuálnu bytovú výstavbu sú pozemky čoraz vzácnejšie. Preto dochádza k veľkému odlivu obyvateľstva do okolitých obcí. V rámci mesta sa nachádzajú plochy v prielukách súčasnej zástavby a potom už len v širšom okruhu od centra. Sú vytypované niektoré priestory pre budúci rozvoj výstavby. Ich využitie nie je však dnes úplne aktuálne z rôznych dôvodov.

Pre individuálnu bytovú výstavbu sú však k dispozícii aj plochy, ktoré môžu vzniknúť prerodom súčasných záhradkárskych osád. Najbližšie k centru mesta je situovaná oblasť Prieloh nad Čermel'ským údolím. Územný plán HSA Košice počíta s jej prerodom v južnej časti.

Táto štúdia preukazuje možnosti dopravného napojenia lokality s výhľadom aj na ďalší rozvoj, navrhuje možnosť technického vybavenia územia a rieši formu zástavby konkrétnymi domami s náčrtom zmien v majetko právnych vzťahoch.

2. Súčasný stav

Lokalita sa nachádza v severnej časti mesta. Leží na východ od Čermel'ského údolia na plošine, ktorá je nad nivelitu centra zvýšená o približne 100 metrov. Prístup je možný po upravenej pôvodne pravdepodobne lesnej ceste spoza reštaurácie Baránok v Čermeli. Pôvodná poľná cesta spája aj jednotlivé časti lokality, jej kvalita je však veľmi nízka a v niektorých častiach nie je ani poriadne spevnená. V rámci predaja pozemkov boli vytvorené len najnutnejšie komunikácie so šírkou okolo 4 metrov. Tieto boli riešené bez ohľadu na terénne danosti a preto sú mnohokrát až nezjazdne.

Plošina bola v minulosti poľnohospodársky využívaná. Po zániku súkromného hospodárenia na pôde boli pozemky postupne rozpredané na individuálne záhrady. Parcelácia záhrad bola v jednotlivých častiach lokality riešená rôzne. Niekde sa pozemky riešili pozdĺž cesty, niekde kolmo na cestu a miestami sú aj pozemky bez akéhokoľvek prístupu. V záhradkách postupne vznikali záhradné chatky a domčeky, ktoré sa postupom času pristavovali a rozširovali. V niektorých sa po úpravách dnes aj býva. Záhradkárstvo sa postupne stáva neefektívne a záhrady vo veľkej miere neplnia uvažovanú funkciu. Celkovo je lokalita pre slabú technickú vybavenosť, zlý prístup, stratu funkcie v značne schátralom stave.

3 . Širšie vzťahy

Okolo lokality sa nachádza les, ktorý na juhozápade strmo klesá do Čermel'ského údolia, na severe mierne stúpa k vrcholu a potom sa zvažuje do Suchej doliny. Na západ je tiež les a len na juhovýchode sa riešená lokalita dotýka ďalšej záhradkárskej lokality nad Suchou dolinou.

V širšom okruhu je na juhozápade rekreačná oblasť Bankova, na juhu za údolím je baňa Bankov. Juhovýchodne sa rozprestiera severná časť mesta v okolí štadióna Lokomotívy a na východe je za Suchou dolinou mestská časť Podhradová. Severne sú záhradkárske lokality a následne obec Kavečany.

Severne a východne za Suchou dolinou je cesta do Kavečian, z ktorej sú prístupné záhradkárske lokality pod Klinom a na Humnisku. Tieto lokality sa tiež budú perspektívne meniť na lokality IBV.

Najproblémovjším bodom riešenia sú komunikácie. Do mesta sa cez Čermel'ské údolie vchádza dosť úzkou štátnou cestou II. Triedy 547 spájajúcou Košice so Spišom. Z nej je vedená odbočka do lokality strmá 14 % až 19 %. Táto vchádza približne do stredu riešeného územia a je v podstate jedinou funkčnou prístupovou cestou. Po krátkej rovinke stúpa v asi 14 % spáde do hornej časti Prieloh a následne pokračuje do západnej časti. Prístup je podmienenečne možný aj zo severu cez lesné cesty. Prístup pomocou terénneho vozidla je aj úzkou a strmou cestou na Pisekeš, ktorá začína pri odbočke Suchodolinskej z Čermel'skej cesty.

Riešená lokalita nie je ovplyvňovaná exhalátmi, je dosť vysoko na to, aby mohla byť zasiahnutá smogom a prevládajúce severné vetry cez ňu vstupujú do mesta. Z veľkej časti územia je priamy výhľad na mesto Košice.

Súhrnne si dovoľím povedať, že riešená lokalita je najkrajšia a najatraktívnejšia plocha pre výstavbu IBV v Košiciach.

4 . Návrh dopravného riešenia

Krása mesta spočíva v slobode voľby jej obyvateľov. Do tejto voľby okrem iných patrí aj sloboda výberu ciest a spôsobov pohybu v mestskom prostredí.

Ak má riešená lokalita splniť túto podmienku, musí umožniť prístup najmenej dvomi smermi.

Dnes je na Prielohy jediný použiteľný prístup. Celá časť mesta, zahŕňajúca Podhradovú, Kavečanskú cestu a MČ Kavečany je v podstate napojená na mestské komunikácie na križovatke Cesty pod Hradovou a Kostolianskej cesty. Cesta Kavečany Kostolany je v podstate nevyužiteľná. Pre bežnú prax sú nepoužiteľné aj cesty cez les severne od Prieloh na Kavečanskú cestu. Situácia je zrejme z obr. č. 1.

Na obrázku číslo 2. je stav, keď by sa upravilo najstrmšie napojenie cesty na Prielohy na Čermel'skú cestu pomocou serpentíny a prepojenie Prieloh na

Kavečanskú cestu. Nerieši sa však spád cesty na Prielohy od serpentíny po vrchol stúpania. Zároveň je celá doprava vedená cez stred lokality IBV Prielohy, čo bude mať vplyv na životnú pohodu jej obyvateľov. Riešenie však umožní dve napojenia nových lokalít na mestský komunikačný systém.

Najlepšie riešenie na obr. č. 3 je pomocou novej trasy spoza mosta cesty na Bankov ponad cestu na Prielohy a následne na rozhranie Prieloh a lokality nad Suchou dolinou. Takto vedená cesta bude mať optimálne spádové pomery, nebude prechádzať cez zástavbu rodinných domov a víl, umožní užívanie súčasnej cesty do doby jej výstavby a aj v budúcnosti môže súčasná cesta slúžiť aj ako rezerva. Riešenie umožňuje aj viacero napojení Kavečian.

Ak by sa zároveň obnovila aj Stará spišská cesta varianty pohybu v meste by boli ešte pestrejšie a mohlo by dôjsť k odľahčeniu Čermel'skej cesty.

Mimourovňové napojenie zároveň umožní aj vytvorenie bezkolízneho prechodu chodcov ponad cestu II. triedy 547. Tým sa lepšie sprístupní Pionierska železnica, jedna z mestských atrakcií. Zároveň vznikne aj možnosť navrhnuť atraktívny vstup do mesta.

Hlavná obchvatov komunikácia bude kategórie C so šírkou 6 – 6,5 m. Bude obojsmerná dvojpruhová.

V rámci lokality individuálnej výstavby budú riešené cesty s väčšou záťažou ako obojsmerné dvojpruhové so šírkou 6 a 6,5 m. Potom budú použité jednosmerné jednopruhé cesty so šírkou 4,5 m, kde pred každým pozemkom bude verejná plocha dĺžky minimálne 6 m so šírkou 2,0 m. Táto plocha bude slúžiť ako odstavňá alebo na vyhýbanie. V krátkych úsekoch budú uplatnené obojsmerné jednopruhé cesty s výhybkami so šírkou 4,5 m. Tieto budú vždy ukončené obratiskom s parametrami pre potreby zvozu odpadkov a protipožiarneho zásahu. Na nich budú taktiež uplatnené verejné plochy dĺžky minimálne 6 m so šírkou 2,0 m. Tieto plochy budú v podzemí zároveň slúžiť ako retenčné nádrže pre dažďové vody.

Súčasťou riešenia budú aj lesné chodníky pre peších a prípadne cyklistov, ktoré povedú najmä po obvode záhrad rodinných domov.

5. Analýza súčasného stavu

Pre prácu a pre jednoznačnosť orientácie v lokalite je celý priestor Prieloh rozdelený na niekoľko sektorov. Ich členenie vychádza z prirodzených hraníc súčasného stavu.

Sektor **A** je vymedzený severojužnou komunikáciou v strede východnej polovice Prieloh a celkovou južnou a východnou hranicou riešeného územia.

V súčasnosti má 118 parciel s celkovou plochou 67 689,65 m². Na priemernú parcelu pripadá 573,64 m². Najväčšia parcela má 1642 m² a najmenšia 58 m².

Sektor **B** je na východe vymedzený severojužnou komunikáciou v strede východnej polovice Prieloh, na juhu a západe súčasnou hlavnou cestou a na severe hranicou lesa.

V súčasnosti má 107 parciel s celkovou plochou 68 160,63 m². Na priemernú parcelu pripadá 637,02 m². Najväčšia parcela má 1945 m² a najmenšia 38 m².

Sektor **C** je na východe vymedzený hlavnou cestou Prieloh, na juhu a západe hranicou lesa.

V súčasnosti má 24 parciel s celkovou plochou 17 436,26 m². Na priemernú parcelu pripadá 726,51 m². Najväčšia parcela má 2452 m² a najmenšia 324 m².

Sektor **D** je malá skupinka parciel v severnej časti pod lesom na západ od časti B.

V súčasnosti má 13 parciel s celkovou plochou 5804,53 m². Na priemernú parcelu pripadá 446,50 m². Najväčšia parcela má 652 m² a najmenšia 138 m².

Sektor **E** je skupina parciel na západ od stredu lokality. Na sever a na juh je ohraničený lesom.

V súčasnosti má 48 parciel s celkovou plochou 24 064,63 m². Na priemernú parcelu pripadá 501,35 m². Najväčšia parcela má 1205 m² a najmenšia 17 m².

Sektor **F** je koncová skupina na juhozápade. Na sever susedí so sektorom G a na juh je ohraničený lesom.

V súčasnosti má 25 parciel s celkovou plochou 12 483,94 m². Na priemernú parcelu pripadá 499,36 m². Najväčšia parcela má 1031 m² a najmenšia 183 m².

Sektor **G** je koncová skupina parciel na severozápade. Na juhu susedí so sektorom F a na severe a západe s lesom.

V súčasnosti má 20 parciel s celkovou plochou 10 463,39 m². Na priemernú parcelu pripadá 523,17 m². Najväčšia parcela má 881 m² a najmenšia 141 m².

Do popisu plôch v rámci sektorov nie sú započítané komunikácie (H) a plochy ostatné (J).

Sektor **H** sú všetky cesty a chodníky v riešenom území. Celkom má sektor 45 samostatných parciel a celkovú plochu 24 605,30 m².

Sektor **J** sú všetky ostatné plochy vo vymedzenom území. Nachádzajú sa nad a pod sektorom B a hlavne pri sektore D. Celkom má sektor 11 samostatných parciel a celkovú plochu 8 895,98 m².

Celkom je v území 411 parciel s plochou 239 604,30 m².

Rozdelenie na sektory je znázornené na nasledujúcom obrázku.

Pre celý areál boli v rámci príprav uskutočnené niektoré analýzy. Ich realizácia bola buď na základe obhliadky na mieste alebo podľa exaktných hodnôt odčítaných z podkladov a dokumentácie.

Prvá bola zrealizovaná analýza plôch a zastaviteľnosti jednotlivých parciel. V rámci toho sa po stanovení optimálnej šírky a hĺbky parcely porovnali súčasné pozemky a ich zhodnotenie je zrejmé z nasledujúcej prílohy.

Po farebnom vyznačení v riešenom území je zrejmé, že zhruba polovica parciel by priamo pre výstavbu mohla vyhovieť. Druhá polovica má však rozmerový deficit. Niektoré parcely sú úzke, niektoré krátke a červeno vyznačené sú plošne úplne nedostatočné. Ich zastaviteľnosť by bola prípadne možná s uplatnením domov, prispôbobyených tvarovo danému stavu, čo by však pravdepodobne viedlo k zníženiu ich kvality.

Po vyhodnotení sa dá povedať, že:

v sektore A je väčšina parciel rozmerovo vyhovujúca.

V sektore B je podiel problematických plôch väčší.

Sektor C má nie vhodnú väčšiu polovicu plochy.

Sektory D, F, G sú zväčša dobré.

V sektore E nie je stredná časť parciel priamo vhodná pre výstavbu.

Pri prvotnej analýze sa nebral zreteľ na straty, ktoré budú z plôch ukrajovať pri realizácii komunikácií.

Druhá bola vykonaná analýza plôch pozemkov, kde sa vyhodnocovali plochy. Plochy menšie ako 400 m² sú nepoužiteľné. Pozemky menšie ako 500 m² boli vyhodnotené samostatne. Pozemky v rozmedzí od 500 do 800 m² sú označené v bielo. Poslednou skupinou sú pozemky s plochou nad 800 m².

Vyhodnotenie ukázalo, že v sektore A je plocha pozemkov až na menší počet výnimiek vhodná.

V sektore B je situácia paradoxná v tom, že tu sú veľké pozemky ale s nevhodnými tvarmi a mnohokrát bez kvalitného prístupu. Podiel malých pozemkov nie je veľký.

V sektore C je plošná skladba prijateľná, plochy sú však mnohokrát v zmysle predošlej analýzy ťažko zastaviteľné.

V sektore D je stav prijateľný za predpokladu vhodnej zástavby.

Sektor E má pozemky plošne vhodné, nie sú však dobre rozparcelované a bude potrebná ich úprava.

Sektory F a G sú viac menej vyhovujúce aj z hľadiska plôch.

Tretia analýza je porovnaním predchádzajúcich dvoch s výstupom doporučení pre optimalizáciu plôch.

V sektore A je vhodné dohodou upraviť tvary parciel v súlade s komplexným návrhom. V týchto plochách by nemalo dôjsť k plošným stratám. V strednej časti sektoru bude vhodné zmeniť orientáciu pozemkov kolmo na cestu oproti súčasnému pozdĺžnemu radeniu. Bude to možné po vylúčení jednej z ciest.

V časti prípadov bude potrebné zlúčiť alebo na novo preparcelovať pozemky. Táto úprava zlepši pomery v území.

Časť parciel v tomto sektore bude výrazne dotknutá dopravnými stavbami a bude pravdepodobne potrebné ju vykúpiť.

V sektore B je požiadavka na úpravy plôch najvýraznejšia. Bez ich vykonania nebude možné vytvoriť v lokalite vhodné riešenie zástavby. Pestrosť rozmerov, plôch a potreba riešenia prístupov bude vyžadovať pozitívny postoj všetkých zúčastnených vrátane mesta Košice.

Po ich vykonaní však vznikne jedna z najkrajších lokalít pre výstavbu, ktorá dá predpoklad k výstavbe špičkových vil a domov.

V sektore C je taktiež potrebné komplexne prehodnotiť plošné usporiadanie alebo túto časť úplne z riešenia vynechať a ponechať ju na živelný rozvoj a ako skanzen záhradkárstva v Košiciach.

V sektore D je možné, nie však nutné vykonať zmeny v majetkových a právnych hraniciach.

V sektore E je strednú časť viac menej nevyhnutné pre parcelovať, lebo inak nebude v budúcnosti zastaviteľná zmysluplnými domami.

V sektore F je žiaduce zlúčiť 4 najmenšie pozemky a je možné upraviť aj iné, nie je to však podstatné.

V sektore G nemusia byť realizované zmeny parciel, miestne by to však bolo vhodné.

Pre realizáciu úprav je možné použiť viacero foriem, vždy však bude potrebné uskutočňovať ich prehľadne a tak, aby parciálny záujem nenarušil možnosť premeny tejto záhradkárskej lokality na vysoko exkluzívnu vilovú štvrť.

Na premeny by bol vhodný aj vstup mesta, ktoré by mohlo na základe svojho vlastníctva ciest a niektorých iných plôch kompenzovať individuálne straty pozemkov, ktoré výrazne prekračujú priemer v lokalite.

Zmeny majetkových a právnych vzťahov môžu byť realizované postupne a aj podľa jednotlivých sektorov. Niektoré môžu byť ponechané aj na prirodzený vývoj v čase.

Najdôležitejšie je vyriešiť južnú časť sektoru B, ktorý bez vyriešenia dopravy bude dlhodobo blokovať rozvoj v tejto časti.

Štvrtá analýza sa venuje subjektívnemu hodnoteniu plôch z hľadiska oslnenia, svažitosti, tienenia okolitým lesom a možnosti výhľadov na mesto.

Všeobecne možno konštatovať, že čím sú pozemky viac na sever, tak sú tým kvalitnejšie. Klesá ich svažitosť, stúpa oslnenie, vzrastá šanca výhľadu na mesto a pozemky sú menej tienené lesom.

Piaty dokument schematicky a sumárne bilancuje predchádzajúce.

Napriek potrebe a odporučeniu parcelačných úprav je možné konštatovať, že celá severná polovica sektorov A, B, E a úplne celé sektory D, F, G možno postupne riadene transformovať a pripravovať na budúce využitie ako vilovej štvrte.

V prípade zabezpečenia technického vybavenia územia a základného vytýčenia komunikácií možno takmer okamžite pristúpiť k zmene funkcie lokality.

Južná polovica je problematickejšia, nie však neriešiteľná.

6. Návrh riešenia

V rámci riešenia a jeho popisu sa pridriavam skôr zadaného rozdelenia lokality na sektory.

Návrh vychádza z nasledovných zásad:

Návrh musí byť realizovateľný postupne

V rámci návrhu čo najviac rešpektovať vlastnícke vzťahy

Návrh musí vychádzať z veľkorysého výhľadu budúceho vývoja

Lokalita nesmie trpieť ani výhľadovou tranzitnou dopravou

Vnútrolokálne komunikácie nie sú určené na rýchlu jazdu, oblasť by mala byť zónou s danou rýchlosťou. Dominantný je obyvateľ

Pre úsporu a istú rovnoprávnosť použiť jednosmerné komunikačné okruhy

Do oblasti musí byť prístup najmenej z dvoch smerov

Lokalita bude poskytovať špičkové prostredie

Pripraviť variabilnú a pestrú zástavbu

Každý má právo na primerané súkromie, každý je súčasťou celku

V časti lokality počítat s autorskými domami s cieľom vytvoriť možno aj turisticky atraktívnu oblasť

V strede vytvoriť malé lokálne centrum v príjemnom prostredí

Kvôli výhľadom nepovoliť objemovo veľké stavby. Výška sa môže dosiahnuť len bodovo.

Stavby riešiť v jednotlivých častiach s ohľadom na terén.

Návrh musí byť realizovateľný postupne

V súčasnosti sa pripravuje úprava cesty na Prielohy, ktorá dočasne môže pomôcť vyriešiť najstrmší a najnebezpečnejší úsek prístupovej cesty. Potom do istého času, pokiaľ nebude pokračovať rozvoj aj v nasledujúcich lokalitách, bude územie dočasne obslužené. Hlavné prípoje sú navrhnuté a vedené v trase okolo súčasnej cesty a je možné ich realizovať. Po ich realizácii bude upravená cesta do čo najlepšieho stavu, aby mohla slúžiť. Samozrejme úpravy budú riešené s ohľadom na cieľový stav.

V rámci návrhu čo najviac rešpektovať vlastnícke vzťahy

Predchádzajúce analýzy preukázali problémové časti územia, ale aj časti, kde sú majetkové pomery primerané zámeru premeny lokality na vilovú štvrť. V rámci

etapizácie a postupnosti výstavby podľa predchádzajúceho je možné vytypovať oblasť, kde sú vlastníci najochotnejší a je predpoklad úspešnej realizácie.

Pozitívne výsledky niektorej časti pomôžu presvedčiť aj váhavých v iných častiach.

Návrh musí vychádzať z veľkorysého výhľadu budúceho vývoja

Pretože sa rieši jedna z najatraktívnejších lokalít v Košiciach, ni sú vhodné žiadne veľké kompromisy. Najdôležitejšie je to v riešení výhľadu dopravnej obsluhy. Preto je navrhnutá nová cesta, ktorá splní potrebné smerové a spádové pomery a svojim napojením na dopravný systém mesta nespôsobí ďalší kolízny bod.

Odpojenie smerom do lokality je z jednosmernej časti cesty II. triedy 547 smerom na Bankov. Jediné možné kríženie je vtedy, keď sa niekto chce dostať zo smeru od Bankova na Spiš.

Pri ceste do mesta sa musí počítať s krížením pri napojení na cestu na Bankov, kto chce ísť na Bankov ma križuje. Potom sa napájam na cestu II. triedy 547 do smeru pravého jazdného pruhu.

Okrem tohto relatívne dobrého napojenia sa v rámci prác na premostení vytvoria podmienky na úpravu obrátky cesty z Košíc naspäť do mesta pri stanici Pionierskej železnice.

Riešenie počíta s tým, že popod nový most bude v primeranej výške zriadené pešie prepojenie súčasného parkoviska a Pionierskej železnice a následne celého údolia.

Nový most nemusí byť riešený veľmi nákladne s veľkým rozpätím. Navrhujem tri menšie polia na pilieroch. Most si predstavujem ako oceľovú pavučinu, ktorá bude vytvárať „severnú vstupnú bránu“.

Vybudovaním novej komunikácie sa okrem Prieloh hneď v prvej etape (ešte nemusí byť kotové napojenie na Kavečany) zlepši prístup k lokalite záhrad nad Suchou dolinou a umožní ich rozvoj.

Samozrejme s automobilovým sprístupnením sa počíta aj s vytvorením nových peších komunikácií podľa návrhu s vytvorením nových prechádzkových trás.

Veľkorysosť vidím aj v tom, že sa v lokalite počíta aj s veľkými pozemkami, aj s rozlohou okolo 1500 m².

Lokalita nesmie trpieť ani výhľadovou tranzitnou dopravou

Výhoda Prieloh je v tom, že sú dostatočne izolované od mestského hluku a vzhľadom kz svojej výškovej polohe aj od exhalátov. Ak bude doprava odvedená na obvod lokality, do Prieloh sa dostane len priama obsluha územia.

Nakoľko sú navrhnuté tri odbočenia do lokality z obchvatu, tak sa zníži rozsah prejazdov okolo rodinných domov, lebo každý obyvateľ bude používať „svoj“ vjazd a výjazd.

Okrem toho je v zálohe aj súčasná cesta pre úzky okruh obyvateľov.

Ak by ostala pôvodná cesta a v budúcnosti sa rozšíri výstavba aj v ďalších častiach, tak vznikne vysoké zaťaženie dopravou priamo stredom lokality.

Vnútrolokálne komunikácie nie sú určené na rýchlu jazdu, oblasť by mala byť zónou s danou rýchlosťou. Dominantný je obyvateľ

Trasovanie a šírkové pomery komunikácií je volené s ohľadom na predstavu, že cez jednotlivé ulice bude jazdiť ten, kto tam býva. Pri jednosmernej premávke po okruhu prejde okolo každého domu rovnaký počet áut. Je predpoklad, že každý sa bude snažiť byť tak ohľaduplný ako očakáva k sebe.

Okrem toho bude vhodné obmedziť rýchlosť po jednotlivých uliciach alebo celú oblasť vyhlásiť za obytnú zónu.

Pretože každý musí mať na vlastnom pozemku garáž a odstavné miesto a bude zviazaný mať aj hosťovské stánie pred domom, nemal by byť problém s parkovaním automobilov.

Všetky dopravné trasy budú v prípade potreby osadené retardérmi, aby sa každý na ulici mohol cítiť dostatočne bezpečne.

Pre úsporu a istú rovnoprávnosť použiť jednosmerné komunikačné okruhy

Ako bolo už spomenuté, je v dopravnom riešení navrhnutý systém tak, aby sa vo veľkej miere využívali jednosmerné okruhy aj s oddeleným vjazdom a výjazdom na obchvat. To umožní rovnomerné obťažovanie všetkých a jednosmernosťou komunikácií sa môžu znížiť zriaďovacie náklady.

Koridor jednosmernej cesty bude tvorený vozovkou so šírkou 4,5 m. Na oboch stranách bude pás so šírkou parkovacieho stánia – 2 m. Celková šírka dopravného koridoru bude 8,5 m. V miestach s obojsmernou prevádzkou bude do 12 m.

Do oblasti musí byť prístup najmenej z dvoch smerov

Už v úvode som spomínal potrebu variability pohybu v meste a preto je lokalita navrhnutá s napojením na najmenej dve mestské cesty vyššieho charakteru. Je to aj kvôli zabezpečeniu bezpečnosti v prípade havárií a iných neočakávaných okolností.

Lokalita bude poskytovať špičkové prostredie

Samotné prírodné danosti lokality zabezpečujú jej vysokú kvalitu. Len zlým a krátkozrakým riadením výstavby môže dôjsť k strate najperspektívnejšej a najkrajšej lokality v súčasných hraniciach mesta.

Pripraviť variabilnú a pestrú zástavbu

Riešené územie navrhujem zastavať individuálnymi samostane stojacimi rodinnými domami. Výmiku tvorí trojica dvojdomov v sektore D, jeden v sektore E a G. V sektore F sú navrhnuté dva dvojdomy. Dva dvojdomy sú uvažované dva rodinné domy so spoločnou stenou na hranici pozemku.

Zásady architektonického riešenia jednotlivých domov navrhujem nasledovne:

V sektore A, v jeho severnej časti predpokladám dvojpodlažné domy so suterénom. V strednej časti, časti kde dôjde k preparcelovaniu bude terén svažité. Tu

predpokladám dvojpodlažné domy s polozapusteným suterénom. Optimána by bola opakovateľnosť v type v skupinkách 5 až 7 domov.

V časti pod jajužnejšou cestou predpokladám domy, ktoré budú mať tri podlažia, pričom horné podlažie bude v úrovni cesty. Terén je tu strmý a vysoké domy by najmä v zime pôsobili rušivo pri odchode z Košíc po ceste II. triedy 547.

V časti B sa v severnej polovici navrhne úplne individuálna výstavba víl. Bolo by vhodné požadovať od investorov individuálny autorský návrh jednotlivých domov, pričom od jedného autora by mali byť maximálne 3 domy. Tu by bolo vhodné stavať jednopodlažné domy s polozapusteným suterénom do svahu s maximálne 60 % plochy v podkroví.

Pod prvou cestou v nasledujúcich štyroch radoch by som uvítal dvojpodlažné domy s polozapusteným suterénom, najlepšie v skupinkách po 5 až 7.

Najspodnejší rad je individuálny.

Pre sektor C navrhujem dvojpodlažné domy s polozapusteným suterénom, najlepšie v skupinkách po 3 až 5.

Sektor D môže mať objekty aj s tromi podlažiami. Dvojdomy na juhu však budú dvojpodlažné s polozapusteným suterénom.

V sektore E je situácia dosť pestrá. V severnej časti sú veľké individuálne domy, pod nimi pri ceste malé bungalovy vagónového typu s prípadným suterénom.

V strednej časti sa vzhľadom na potrebu ukáznenosti preparcelovanej plochy žiada poriadok v typizácii objektov. Pri polozapustenom suteréna by tu mali byť domy s dvomi podlažiami.

Najnižšia časť oblasti sa vyžaduje typový dom dvomi podlažiami klesajúci k záhrade na jedno podlažie.

Sektory F a G môžu mať individuálny návrh, ich výška by nemala presiahnuť 2 podlažia a suterén.

Podrobné riešenie bude v následných dokumentáciách.

Každý má právo na primerané súkromie, každý je súčasťou celku

Zástavba a tvary domov sú navrhnuté tak, aby vždy, v každom prípade bol zabezpečený 10 metrový odstup od susediaceho domu. Tento odstup nemusí byť dodržaný pri garážach na pozemku, ale aj pri ich výstavbe bude dodržaná vzdialenosť 2 m od hranice pozemku.

Rodinné domy sú navrhnuté s minimálnym odstupom od ulice 6 metrov. V prípade väčších odstupov od ulice je potrebné ich rešpektovať preto, aby vzájomné odstupy domov boli na požadovanej 10 metrovej vzdialenosti.

Jednotlivé domy budú mať výškovo imitované oplotenie. Na strane ulice bude povolená najviac výška 1,5 m s polopriehladným prevedením. Optimálne by bolo s jednotným designovým základom. Úplne najlepšie by bolo, keby boli ploty medzi domami a k ulici úplne nahradené symbolickými zábranami. Najmä v časti autorských domov bude potrebné vyžadovať riešenie oplotenia súčasne s domom.

V časti k lesu bude v prípade potreby zaistenia bezpečnosti prípustné oplotenie až do výšky 2 m.

V časti lokality počítat s autorskými domami s cieľom vytvoriť možno aj turisticky atraktívnu oblasť

Najmä v severnej najcenejšej časti lokality navrhujem na veľkých pozemkoch stanoviť pre investorov podmienku, aby predkladali; individuálny autorský návrh jednotlivých domov, pričom od jedného autora by mali byť maximálne 3 domy. Tým by mohla vzniknúť vybraná lokalita zaujímavých domov. Mohli by sa stať zaujímavé aj pre turistov v Košiciach.

V strede vytvoriť malé lokálne centrum v príjemnom prostredí

V priestore medzi sektormi C a E je terénna roklina, nad ktorou navrhujem vytvoriť malé lokálne centrum, ktoré by malo obsahovať obchodík, krčmičku, kultúrnu miestnosť a miestnosť na rozjímanie. Mohla by tu byť aj mikroškôlka.

Objekt bude orientovaný na juh, bude v dotyku s pešou aj turistickou trasou. Jeho architektúra by mala byť jednoduchá, viac prízemná ako dvojpodlažná s orientáciou pohľadov do prírody.

Kvôli výhľadom nepovoliť objemovo veľké stavby. Výška sa môže dosiahnuť len bodovo.

Aby boli zachované krajinné kvality prostredia aj zo širších pohľadov, nie je žiadúce riešiť výstavbu do výšky. Jedná sa o lokalitu rodinného bývania a tomuto merítku sa budú prispôsobovať aj jednotlivé stavby.

Stavby riešiť v jednotlivých častiach s ohľadom na terén.

Aj keď uvažujem s istou mierou typizácie a opakovateľnosti, musí byť každý dom a každý úsek cesty riešený s ohľadom na rastlý terén. Podmienkou ďalších prác je vypracovanie podrobného polohopisného a výškopisného zamerania a následne aj hydrogeologický prieskum.

Malá šírka ciest je riešená aj s ohľadom na rozsah terénnych úprav pri ich výstavbe.

7. Technická infraštruktúra

Všetky rozvody nžinierskzch sietí sú navrhnuté v koridore navrhovaných komunikácií. Sú to hlavne: vodovod, kanalizácia, elektrická energia.

Verejné osvetlenie, plynofikácia a slaboprúdové rozvody budú taktiež umiestnené v tomto koridore.

V rámci riešenia je potrebné aj výtlačné potrubie do nového vodojemu nad G časťou v lese.

Pripojenie na vodovod, kanalizáciu a VN vedenia sú navrhnuté v priestore napojenia dnešnej cesty na Prielohy k ceste II. triedy 547.

Bilancia potreby vody Na riešenom území je navrhnutých 284 rodinných domov s predpokladaným počtom 937 osôb.

Priem. denná potreba: $Q_p = 937 \text{ os.} \times 135 \text{ l/os.d} = 126\,495 \text{ l/deň} = 1,463 \text{ l/s}$

Max. denná potreba: $Q_m = Q_p \times k_d = 126\,495 \times 1,6 = 202\,392 \text{ l/deň} = 2,34 \text{ l/s}$

Max. hod. potreba: $Q_h = 1/24 \times Q_m \times k_h = 1/24 \times 202\,392 \times 1,8 = 15\,178 \text{ l/h} = 4,216 \text{ l/s}$

Ročná potreba : $Q_r = 126,495 \times 365 = 46\,171 \text{ m}^3/\text{rok}$

Návrh technického riešenia Zásobovanie vodou je navrhnuté napojením na verejnú vodovodnú sieť. Pre zabezpečenie tlakových pomerov a s ohľadom na súčasné možnosti bude nad lokalitou vybudovaný vodojem s Na riešenom území je navrhnutých 284 rodinných domov. Navrhnutá sj vetvová sieť.

Prietok splaškových vôd Množstvo splaškových vôd sa rovná potrebe pitnej vody

Ročný prietok $Q_{rs} = 126,495 \times 365 = 46\,171 \text{ m}^3/\text{rok}$

Splaškové vody budú odvádzané do jestvujúcej jednotnej verejnej kanalizácie. Dažďové vody zo striech RD a spevnených plôch budú zachytávané pre technické využitia, alebo vsakovacím systémom odvádzané do podlažia. Pod každým parkovacím miestom v dotyku s cestou bude riešená akumulácia dažďových vôd.

Bilancie potreby el. príkonu

Inštalovaný príkon pre 284 ks rodinných domov po 20 kW: 5680 kW

Požadovaná maximálna rezervovaná kapacita /MRK/ po 2,5 kW: 710 kW

Verejné osvetlenie: 30 kW

Popis technického riešenia

V súčasnosti na východnej strane prechádzajú územím vzdušné VN vedenia, ktoré je potrebné kabelizovať. Lokalita bude napojená aj z VN vedenia v priestore napojenia dnešnej cesty na Prielohy k ceste II. triedy 547.

Káble budú vedené územím výstavby rodinných domov v rámci miestnych komunikácií. V lokalite sa uvažuje so 4 kioskovými transformačnými stanicami.

NN káblové rozvody

NN káble distribučného rozvodu budú uložené v chodníku, resp. zelenom páse pred oplotením, na verejne prístupnom mieste. Medzi dvomi rozpojovacími skriňami typu SR bude káblové NN vedenie postupne slučkované v prípojkových skriňach typu s elektromerovými rozvádzačmi odberných miest (max. 5 ks prípojkových skriň medzi dvomi SR skriňami). Prípojkové skrine a ER musia byť umiestnené na verejne prístupnom mieste. V uliciach s obojstrannou zástavbou bude káblové NN vedenie uložené po oboch stranách ulice. Viacnásobné súbežné NN vedenia budú umiestnené v spoločnom výkope. NN sieť je riešená ako zokruhovaná, prepojená tak, aby každé odberné miesto (RD) bolo pripojené z dvoch strán káblovou slučkou.

Verejné osvetlenie

Pre verejné osvetlenie budú slúžiť oceľové stožiare s výbojkovými svietidlami. Priemerná intenzita osvetlenia bude podľa STN. Napájanie verejného osvetlenia bude z rozvádzača VO a to so spínaním v závislosti od intenzity prírodného osvetlenia a času. Elektrické rozvody pre napájanie jednotlivých osvetľovacích bodov budú káblami, uloženými v zemi v spoločných trasách s NN distribučným rozvodom.

Zásobovanie plynom

V Štúdii sa predbežne s napojením na plyn nepočíta, v lokalite navrhujeme využívanie solárnej energie a tepelných čerpadiel.

8. Odporúčenia a regulatívy

Záväzné regulatívy

Poloha a šírkové usporiadanie navrhovaných komunikácií a uličných koridorov s odstupmi domov dodržať podľa grafickej prílohy.

Zmena vyvolá problémy v celom uličnom rade.

Pre obracanie osobných aj technických vozidiel vytvoriť rozšírené priestory na konci slepých ulíc a zachovať ich verejnú prístupnosť.

Pri realizácii komunikácií súbežne položiť všetky IS pri rešpektovaní trás podľa projektu.

Vybudovať všetky odstavné stánie pred pozemkom ako verejné. Garážovanie v rámci pozemku.

V rámci rozpracovania minimalizovať terénne zásahy a snažiť sa o vyrovnanú bilanciu výkopov a násypov.

Dažďové vody zachytávať a využívať v rámci pozemkov aj pomocou vsakovacích zariadení.

Výška zástavby najviac tri podlažia a technický priestor vo veľmi svažitom teréne. Na rovinatých pozemkoch najviac tri podlažia pričom najnižšie bude najmenej z dvoch tretín v teréne.

- Koeficient zastavanosti objektmi – KZO – podiel zastavanej plochy a plochy pozemku, od zastavanej plochy sa odčítajú plochy vegetačných striech.

$$KZO = 0,35$$

- Koeficient zastavanosti objektami a spevnenými plochami – KZ – podiel súčtu zastavanej plochy objektmi a spevnenými plochami a plochy pozemku. od zastavanej plochy sa odčítajú plochy vegetačných striech a plochy spevnené zatrávňovacími tvárnicami.

$$KZ = 0,5$$

- Index podlažnej plochy IPP, podiel podlažnej plochy a plochy pozemku

$$IPP = 0,6$$