

☪ KOŠICE



HORNÁD

centrum na rieke

Textová časť

Identifikačné údaje	4
Východiská	6
Koncepcia	26
Širšie vzťahy	32
Štruktúra	36
Regulácia	41
Vybavenosť	28
Dopravná infraštruktúra	82
Krajinná infraštruktúra	87
Technická infraštruktúra	90
Procesy	100
Bilancie	116
Prejednanie	120
Príloha - prehľad foriem zástavby a jej druhov	134
Zdroje	144

Prílohy textovej časti (schémy)

Schéma problémov	1: 5 000	16
Schéma limitov	1: 5 000	18
Schéma potenciálov	1: 5 000	20
Analýza majetkoprávných vzťahov	1: 5 000	22
Územný plán platný	1: 5 000	24
Schéma koncepcie	1: 5 000	28
Širšie vzťahy	1: 15 000	34
Kompozícia a charakter	1: 5 000	52
Občianske vybavenie	1: 5 000	56
Dopravná infraštruktúra	1: 5 000	92
Drážna doprava	1: 5 000	94
Technická infraštruktúra	1: 5 000	96
Krajinná infraštruktúra	1: 5 000	98
Majetkoprávne vzťahy	1: 5 000	104
Analýza stavebne-technického stavu územia - limity	1: 5 000	106
Analýza stavebne-technického stavu územia - hodnoty	1: 5 000	108
Etapizácia	1: 5 000	110
Územný plán nový	1: 5 000	112

Grafická časť

01a Hlavný výkres, regulácia	1: 2 000
01b Hlavný výkres, ilustrácia štruktúry	1: 2 000
S01 Podjazd Rampová (P.L.08.01)	1: 200
S02 Podjazd žel. stanica (P.L.08.02) - s redukciou nákl. ŽST	1: 200
S03 Podjazd žel. stanica (P.L.08.02) - so zachovaním nákl. ŽST	1: 200
S04 Podjazd Masarykova (P.L.01.09)	1: 200
S11 Rez Hornádom - most Juh	1: 200
S12 Rez Hornádom - most Nová Masarykova	1: 200

Overovacia urbanistická štúdia „Košice – Hornád, Nové mestské centrum“

Obstarávateľ

Mesto Košice – oddelenie Útvar hlavného architekta
Útvar hlavného architekta
Mesto Košice
Trieda SNP 48/A
040 11 Košice

Dipl. Ing. architekt Petr Kropp
Ing. arch. Martin Richnavský
Ing. arch. Pavol Zaťko
Ing. Martin Rybár
Ing. Renáta Lukáčová
Ing. Michal Sakal-Šega

Zhotoviteľ

gogolák + grasse, s. r. o.
Jaurisova 515/4
140 00 Praha 4

zodpovedný projektant
Ing. arch. Lukáš Grasse
autorizovaný architekt ČKA 04642
T.: +420 728 555 462
E.: office@gogolak-grasse.com

autorský kolektív

urbanistické riešenie
Ing. arch. Ivan Gogolák, PhD.
Ing. arch. Lukáš Grasse
Ing. arch. et Ing. Matúš Berák
Ing. Milan Kubeš, DiS.

krajinná infraštruktúra
Mgr. Michael Pondělíček, Ph.D.

dopravná infraštruktúra
Ing. Petr Staněk

technická infraštruktúra
Ing. Petr Hrdlička

vodohospodárske riešenie
Ing. Martin Sucharda

júl 2025

čistopis

Stav územia na jednu stranu predstavuje výhodu takmer nepopísaného papiera, na druhú stranu je o to zložitejšie tvoriť identitu územia od znova, zvlášť v pozícii širšieho centra mesta. Nespochybniteľnou kvalitou územia je prítomnosť toku Hornádu, ktorý je centrálnou osou územia a predstavuje potenciál pre vytvorenie riešenia s riekou v ťažisku.

Riešené územie

Územie o veľkosti vyše 121 hektárov, čo predstavuje pol percenta celkovej výmery správneho územia Košíc, je situované v pozícii v nive Hornádu, s väzbou na historické centrum, lemované krajinným rámcem svahov Furče z východu. Územie je vymedzené obodom železničnej trate zo západu, Rampovou ulicou zo severu, Prešovskou cestou z východu a Palackého ulicou z juhu. Územie je od centra mesta síce vzdialené v dochádzkovej vzdialenosti, avšak reálne nedosiahnuteľné, kvôli bariére železničnej stanice a stavu/absencii verejných priestranstiev v území. Typickým znakom územia je periférnosť a vydelenie z centra mesta vo významovej rovine a rovine záujmu, navzdory fyzickej blízkosti.

Územie je naplnené vybavením železničnej trate a stanice v rôznom stave degradácie, záhradkárskou osadou ako typickou periférnou štruktúrou, výrobnými, skladovými a predajnými plochami, hlavne vo väzbe na Prešovskú cestu, plochami spontánnej vegetácie a areálom Technickej univerzity a Ministerstva vnútra v polohe bývalých kasární. Znakom územia je aj prítomnosť skupín obyvateľov na okraji spoločnosti, ktorí si pozdĺž Hornádu a v plochách spontánnej vegetácie zriaďujú svoje príbytky. V území sa tiež nachádza zariadenie charity.

Stav riešeného územia nie je možné považovať za hodnotný. Hodnotnými sú však niektoré segmenty, ktoré by sa mali v rámci návrhu uplatniť a byť jeho súčasťou. Najväčším hodnotným segmentom je areál kasární, ktorý je v jadre kvalitnou urbanistickou štruktúrou - pavilónovým areálom v parkovom prostredí. Kasárne sú hodnotné aj z krajinárskeho hľadiska, vzhľadom na prítomnosť vzrastlej zelene a ekologický význam celku, i vďaka významnej rozlohe takmer 24 hektárov. Ďalším hodnotným segmentom je mŕtve rameno Hornádu na pravom brehu, ktoré je posledným pozostatkom pôvodnej riečnej krajiny v území. K zachovaniu a zapojeniu do novej štruktúry je vhodný aj areál SOŠ železničnej, z hľadiska funkčného významu a areál spoločnosti Energo control, z hľadiska architektonického, vzhľadom na to, že sa jedná o kvalitne konvertovanú a zachovanú architektúru železničných stavieb. Ostatné stále funkčné časti územia sú určené k dožitiu/náhrade novým riešením v strednedobom horizonte.

Nespochybniteľnou kvalitou územia je tok Hornádu, navzdory dnešnej kanalizovanej podobe. Centrálna pozícia v riešenom území predstavuje významný potenciál pre budúcu podobu územia ako aj potenciál pre ekologickú stabilitu územia v širšom kontexte mesta.

Záujmové územie

Vymedzenie záujmového územia predstavuje značne nesúrodý celok, o výmere takmer dvojnásobnej k územiu riešenému. Záujmové územie je zložené z logicky zvolených severných a južných pokračovaní pravobrežnej časti riešeného územia, v priestore medzi železničnou traťou a Hornádom, v plochách výrobných na severe, a v plochách železničného depa a nákladnej stanice na juhu. Z východnej strany je v záujmovom území zahrnutý priestor uvažovaného prepojenia Masarykovej ulice, Prešovskej cesty a sídliska Dargovských hrdinov, v priestore svahov pod Furčou. Zo západu je v záujmovom území zahrnutý priestor okolo železničnej stanice pre umiestnení väzieb cez železničnú trať.

Z hľadiska tvorby nového prostredia a prestavby územia sú veľkým potenciálom severné a južné časti záujmového územia, ktoré svojim súčasným využitím neodpovedajú pozícii v širšom centre a je v rámci nich možné uvažovať s komplexnou premenou, v duchu pravobrežnej časti riešeného územia.

Naopak, západná a východná časť záujmového územia predstavuje skôr priestor pre riešenie väzieb riešeného územia na okolie a podporu východozápadného pohybu územím v rámci mesta.

Problémy

V riešenom území prítomné problémy, ktoré sú zároveň témami k riešeniu v návrhu, sa viažu na základnú premisu, že riešené územie má byť významné premenené, čo je aj dôvodom obstarania OÚŠ. Teda časť definovaných problémov sa viaže na predpokladaný budúci stav - sú problémami z pohľadu budúceho stavu, kdežto v dnešnom stave reálnymi problémami byť nemusia, pretože predpokladajú inú podobu a využitie územia.

1. Bariéry

Územie je vymedzené trojicou rovnobežných bariér, orientovaných severojužným smerom - dvojicou infraštruktúrnych a jednou krajinou, ktoré sú trojnásobným limitom priestupnosti územia. Železničná trať je najviac problematickou bariérou, ktorá je dnes z pohľadu chodca a cyklistu prakticky neprekonateľná (prejazd Rampová a podjazd Palackého nie sú bezpečnými priestranstvami pre aktívny pohyb) a významne určuje periférny charakter územia za železničnou traťou. Hornád predstavuje prírodnú bariéru, najmenej negatívne vnímanú, ktorá je v území zároveň hodnotou, v zmysle potenciálu kvality prostredia a ekologickej stability. Prešovská cesta je bariérou infraštruktúrnou, ktorá je najľahšie kompenzovateľná, keďže nie je potrebné mimoúrovňové prekonanie bariéry, na rozdiel od železničnej trate a Hornádu.

2. Kanalizovaný Hornád

Dnešná podoba Hornádu je pragmatickým inžinierskym dielom, bez zohľadnenia rekreačných, ekologických a krajinotvorných aspektov vodného toku v rámci urbanizovaného prostredia. Rieka v meste, zvlášť vo väzbe na širšie centrum mesta, je však vždy potenciálom, dnes žiaľ nevyužitým, ktorý v rámci návrhu stojí za zhodnotenie.

3. Periférnosť štruktúry

Pôsobenie územia, charakter periférie je tvorený nie len zložitými väzbami na centrum mesta a ich fyzickou podobou, ale aj vnútornou náplňou územia, s náplňou priemyselných zón, brownfieldov, náletovej zelene, záhradkárskych osád a nepriestupných areálov vybavenosti. To všetko má priemet do fyzickej štruktúry územia, ktorá je v minimálnej miere rozvinutá do podoby vzájomne prepojených priestranstiev, ktoré organizujú územie. Pritom západne od železničnej stanice je rozvinutá štandardná mestská štruktúra.

4. Podoba priestranstiev

V území prakticky nie sú prítomné konvenčné verejné priestranstvá ako ulica, park, či námestie, ktoré by nabádali k aktívnemu pohybu, nie to ešte k pobytu. Priestranstvá buď majú charakter významne zaťažených komunikácii (Prešovská cesta), účelových, nezriedka slepých komunikácii vedúcich k jednotlivým areálom, alebo vágnych priestorov v rámci krajinných plôch niekedy až s romantickým charakterom, to všetko v dochádzkovej vzdialenosti od centra mesta.

5. Krajinné (ne)väzby

Napriek tomu, že územie je významne formované krajinnou štruktúrou - tokom Hornádu a svahmi pod Furčou, minimálne v rovine potenciálu pre riešenie, vykazuje krajinná štruktúra významnú nespojitosť. Dané je to kombináciou prítomnosti uzavretých areálov a ďalších bariér v území, ktoré oddeľujú časti krajiny, (napr. oploštenie areálu kasární, ktorý je sám o sebe hodnotným kusom krajiny, avšak s ostrovným pôsobením) a bariér líniovej infraštruktúry, ktorá bráni prepojeniu jednotlivých častí.

6. Roztrieštenosť územia

Územie je zložené z drobných vzájomne nesúrodých a neprepojených segmentov, často s podobou oploštených areálov, v rôznom stave zainvestovania. Táto nesúrodá štruktúrna zmes výrazne určuje roztrieštený charakter územia, ktorý sa premieta do zhoršenej priestupnosti, vizuálneho pôsobenia a obecné nepríjemnosti územia k pobytu.

Potenciály

Na základe zhodnotenia stavu územia a problémov v území sú stanovené základné vstupy pre návrh - analytické výstupy, potenciály, ktoré sú uplatnené v návrhu - návrh z nich bude vychádzať.

1. Hornád - osa

Osou riešeného územia (i v geometrickom význame) je Hornád, ako hlavná krajinná a rekreačná osa celomestského významu. Hornád v rámci riešenia musí zastávať centrálnu pozíciu v štruktúre, s ohľadom na fakt, že riešené územie predstavuje centru mesta najbližšiu príležitosť, ako zapojiť Hornád do kompozície a života širšieho centra mesta.

2. Väzby centrum

Vzdialenosť riešeného územia od historického centra a celkovo širšieho centra mesta, ktorá je bezproblémovo zvládnuteľná pešo, je významným predpokladom,

ktorý určuje väzby riešeného územia a zároveň, v opačnom smere určuje i väzby historického centra smerom do riešeného územia, s ohľadom na predpokladanú vysokú atraktivitu polôh vo väzbe na Hornád. Historické centrum bude benefitovať z prestavby územia a riešené územie bude benefitovať z blízkosti k centru.

3. Širšie centrum

Riešené územie je širším centrom mesta, hoc to tak dnes nepôsobí. Pozícia v širšom centre v kombinácii s dostupnosťou rozvojových plôch činí riešené územie atraktívnym nielen z hľadiska situovania obytnej funkcie, ale aj z hľadiska umiestňovania verejnej vybavenosti, vrátane vybavenosti celomestského a regionálneho charakteru, s ohľadom na kvalitu obsluhy územia.

4. Obvod - obsluha

Jestvujúci dopravný skelet, vymedzený po obvode územia aj z dôvodov absencie cieľov vo vnútri riešeného územia vo výsledku predstavuje významný benefit - územie už dnes je obslužené vyšším dopravným skeletom a teda nie je potrebné do vnútra riešeného územia zavádzať, respektíve viesť cez riešené územie vyšší dopravný skelet.

5. Centrum - stanica

Prítomnosť železničnej a autobusovej stanice na obvode riešeného územia, hoc dnes neprístupnej z východu, je potenciálom, ktorý bude moderovať rozvoj tejto časti územia, s ohľadom na kvalitu spojenia so širším regiónom, ale aj celým Slovenskom. Tento potenciál sa pozitívne viaže s dostupnými rozvojovými plochami v území a je zhodnotiteľný skrz umiestnenie vyššej občianskej vybavenosti či administratívnych centier.

6. Pod Furčou

Riešené územie má väzby nielen na centrum mesta polohy pozdĺž Hornádu, ale aj na sídlisko Dargovských hrdinov a svahy pod Furčou, hoc s limitom výškového prevýšenia medzi územiami. Pre obyvateľov je riešené územie priblížením centra mesta, i skrz možnosť nových východozápadných prepojení. Naopak, pre užívateľov z centra sa skrz riešené územie otvára dostupnosť krajinných plôch pod Furčou a ďalej smerom na Lesopark Furča a Košickú horu.

Aj zdanlivo nie priaznivý stav a podoba územia predstavujú hodnotné východisko pre návrh, hlavne z hľadiska prítomných potenciálov, ktoré riešené územie dostalo do vienku, hlavne krajinnú situáciu. Pozícia na rieke, v širšom centre, pri staniciach, s dostupnými širšími krajinnými a rekreačnými plochami predznamenáva budúcu obľubu územia.

Hornád
tok v priestore pri SOŠ železničná
pohľad smerom na sever



Hornád
tok v priestore pri mŕtvom ramene Hornádu
pohľad smerom na sever



Hornád
tok v priestore pri Rampovej ulici
pohľad smerom na sever/juh



Hornád
tok v priestore pri Rampovej ulici
pohľad z mostu na sever





Hornád
tok v priestore pri pešej lávke
pohľad z sever/pohľad na most

železnica
priestor v predĺžení Masarykovej ulice
panoramatický záber



železnica
vlečky v centrálnej časti pravobrežného územia



železnica
drážne a bývalé drážne objekty



železnica
priestor medzi železničnou
a autobusovou stanicou





železnica
mostné objekty nad Palackého ulicou
priehľady od železnice na centrum mesta

krajina
zhradkárska osada v centrálnej pozícii
pravobrežného územia



krajina
parkové priestranstvá areálu kasární
(TUKE + MV SR)



krajina
ruderálne porasty v priestore medzi areálom TUKE
a areálmi na Priemyselnej ulici



krajina
ruderálne porasty a skládky v priestore ľavého
brehu pri Starej Prešovskej





kasárne
vstupná brána do areálu MVSR
severná časť areálu TUKE (parkovisko Rampová)



kasárne
centrálna časť areálu TUKE



kasárne
modernistický objekt LF TUKE



kasárne
umelecké diela v areály TUKE
socha Gagarina, busta L. Kukorelliho





*kasárne
výhodná časť areálu TUKE
obejkt kotolne s kominom*



*kasárne
južná časť areálu TUKE
Katedra letovej prípravy LF TUKE*



*kasárne
letecká technika v areály TUKE*

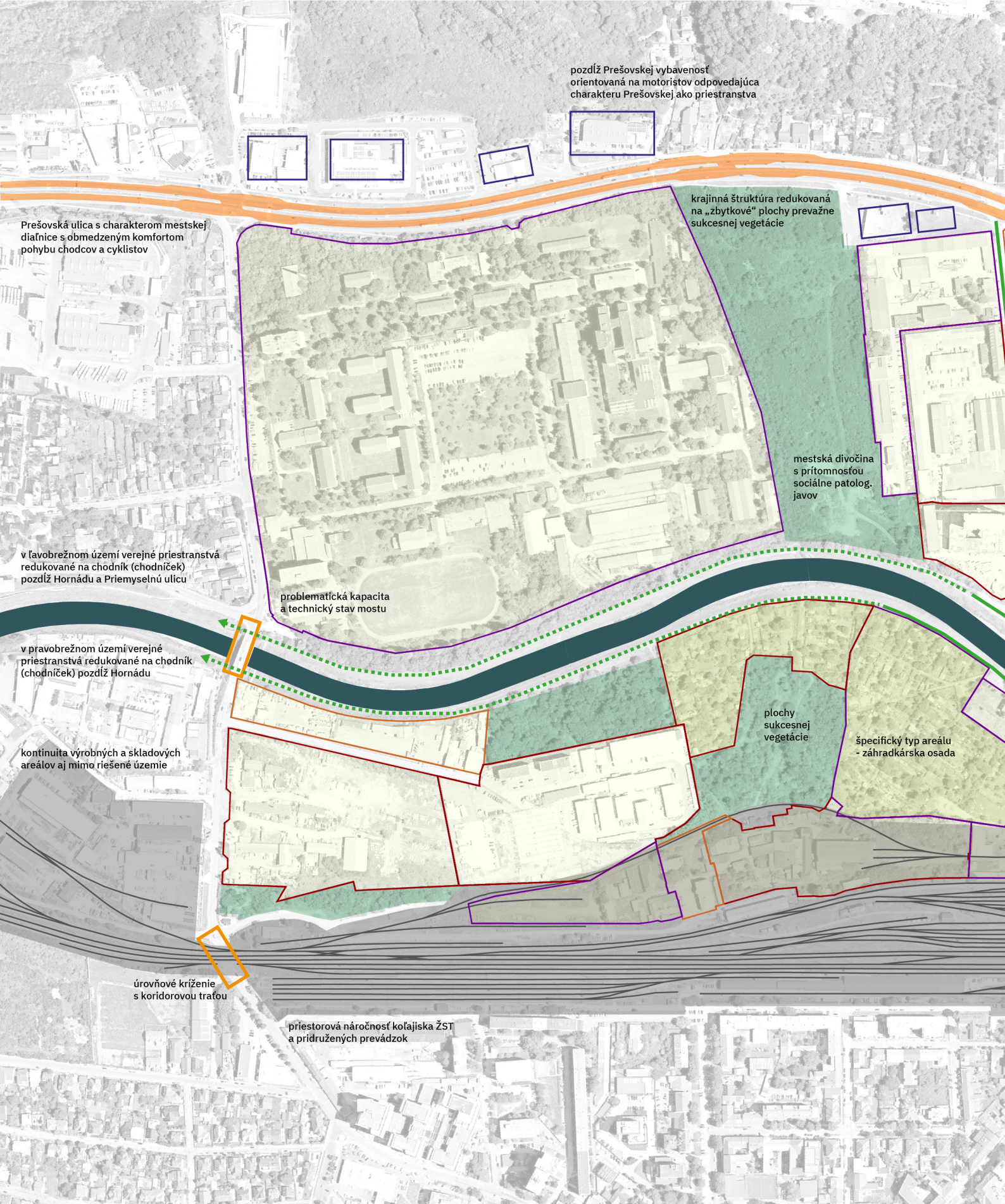


SCHÉMA PROBLÉMOV

	vodný tok Hornád		plochy zelene		problematické body cestnej siete
	areál vlastnený jedným súkromným subjektom		koľajisko		verejné priestranstvá
	areál vlastnený viacerými subjektami		plochy železnice a areálov napojených na žel.		
	areál vlastnený verejným subjektom		hlavné komunikácie		
	plocha areálu		plocha križovatky Prešovská/Sečovská/Palackého		
	areál - záhradkárská osada		objekty služieb zameraných na motoristov		

sever

1:5000

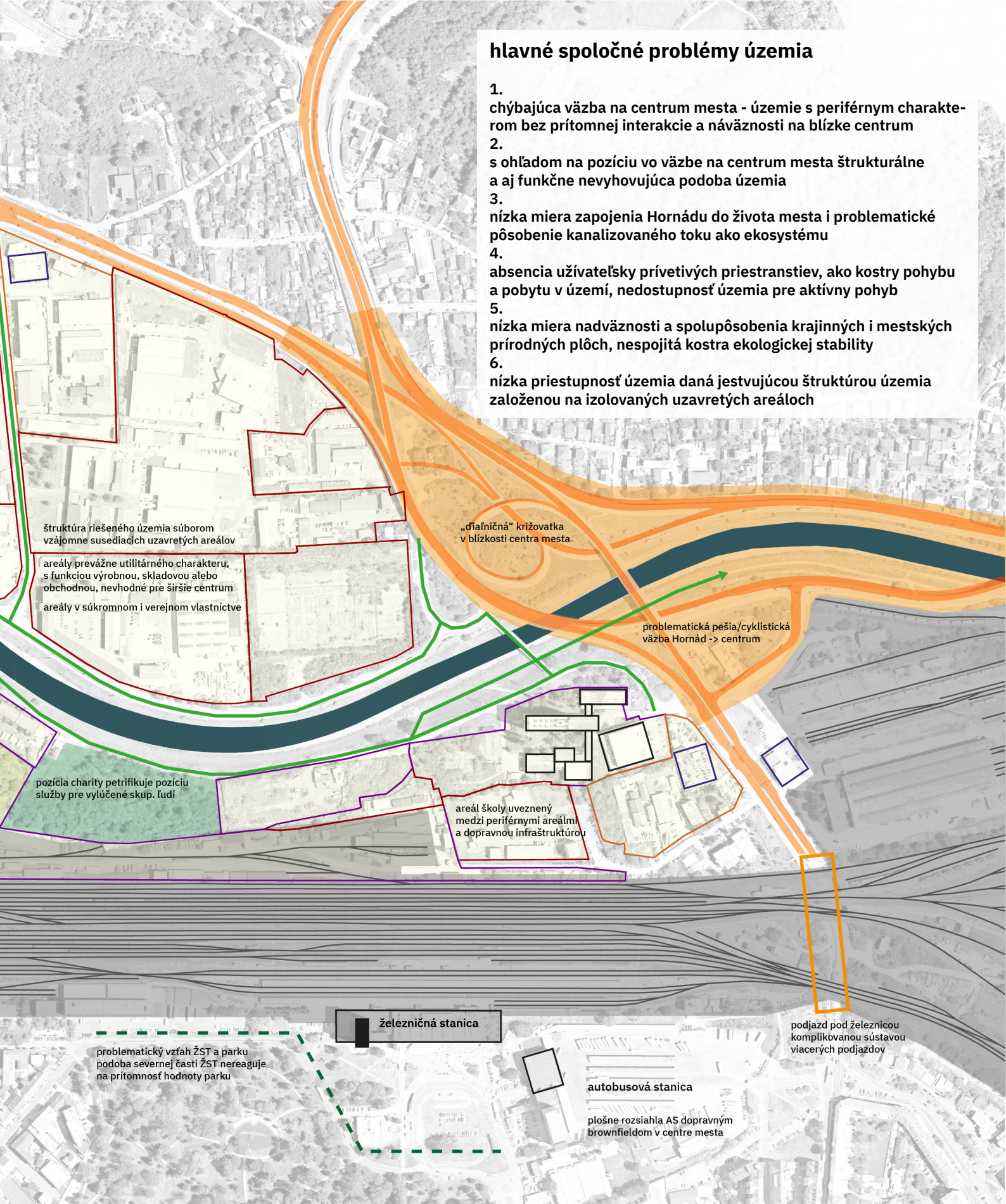
0

50

100

hlavné spoločné problémy územia

1. chýbajúca väzba na centrum mesta - územie s periférnym charakterom bez prítomnej interakcie a náväznosti na blízke centrum
2. s ohľadom na pozíciu vo väzbe na centrum mesta štrukturálne a aj funkčne nevyhovujúca podoba územia
3. nízka miera zapojenia Hornádu do života mesta i problematické pôsobenie kanalizovaného toku ako ekosystému
4. absencia užívateľsky prívetivých priestranstiev, ako kostry pohybu a pobytu v území, nedostupnosť územia pre aktívny pohyb
5. nízka miera nadväznosti a spolupôsobenia krajinných i mestských prírodných plôch, nespojitá kostra ekologickej stability
6. nízka priestupnosť územia daná jestvujúcou štruktúrou územia založenou na izolovaných uzavretých areáloch



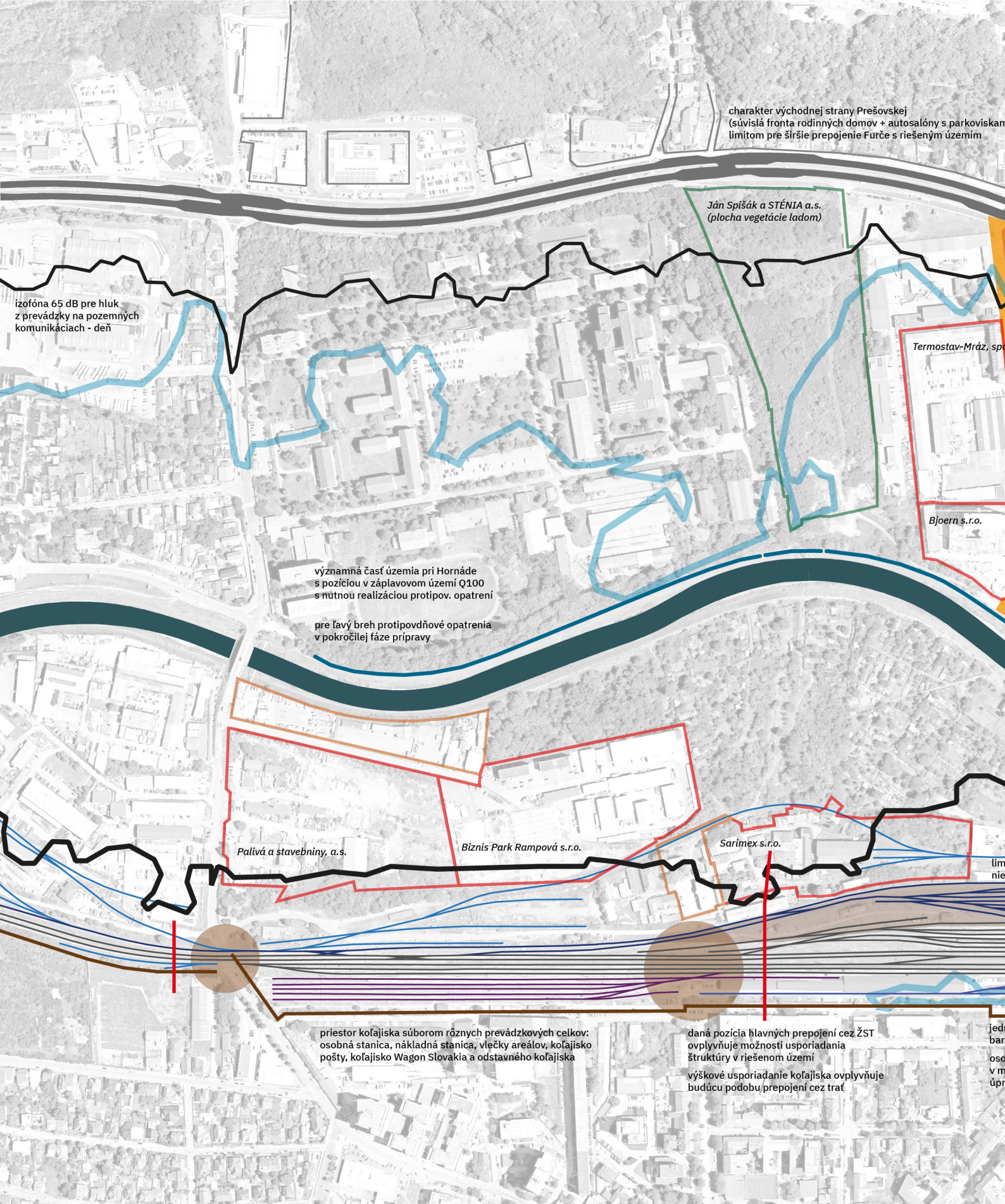


SCHÉMA LIMITOV

	vodný tok Hornád		ilustračný priečný profil telesa železnice		koľajisko osobnej stanice
	hranica pozemkov jedného väčšieho vlastníka		záplavové územie Q100		koľajisko nákladnej stanice
	súbor pozemkov drobných vlastníkov		plocha nákladnej stanice		vlečky prítahových areálov
	izofóna 65 dB, deň, prevádzka komunikácie		známe miesta prepojení cez žel. trať/ŽST		odstavné koľaje osobnej stanice
	izofóna 65 dB, deň, prevádzka železnice		plocha križovatky Prešovská/Sečovská/Palackého		vlečka pošty
	hranica ŽST zo strany centra mesta		hlavné komunikácie		plánované protipovodňové opatrenia

hlavné limity územia

1. v území zafixovaná pozícia vyššej dopravnej infraštruktúry po obvo-
de územia limitom širšej napojiteľnosti riešenia na okolie
2. obmedzene kompenzovateľná vysoká bariérovosť pozemne vedenej
železničnej trate a železničných staníc
3. priestorová náročnosť osobnej a nákladnej železničnej stanice, bez
predpokladu významnejšej redukcie stanicami dotknutého územia
4. komplikované majetkové pomery petrifikujúce súčasnú podobu
územia, vrátane problematickej kostry verejných priestranstiev
5. nadlimitná hluková záťaž pre podstatnú časť územia, hlavne vo
vázbe na železničnú stanicu a dopravne zaťaženú Prešovskú ulicu
6. súčasný stav územia predpokladom významnej investičnej
a časovej náročnosti budúcej transformácie územia

stabilizovaná pozícia Priemyselnej ulice
možným limitom budúcich úprav
juhovýchodnej časti riešeného územia

Ján Spišák a STÉNIA a.s.

COLAS Slovakia, a.s.

AEROVION, s.r.o.

ENERGO CONTROL s.r.o.

plošne rozsiahla mimoúrovňová križovatka
v území stabilizovaným prvkom bez
predpokladu významnejšej úpravy

izofóna 65 dB pre hluk
z prevádzky železnice - deň

it nákladnej stanice - presun/redukcia
je predmetom blízkeho horizontu

limit usporiadania
existujúceho podjazdu
na Palackého ulici

noznačne a nemenne vymedzená
iera železnice zo strany centra mesta
bná železničná stanica momentálne
modernizácii, bez možnosti významných
av projektu modernizácie

železničná stanica

výškové usporiadanie ŽST dané, bez
predpokladu významnejšej revízie

autobusová stanica

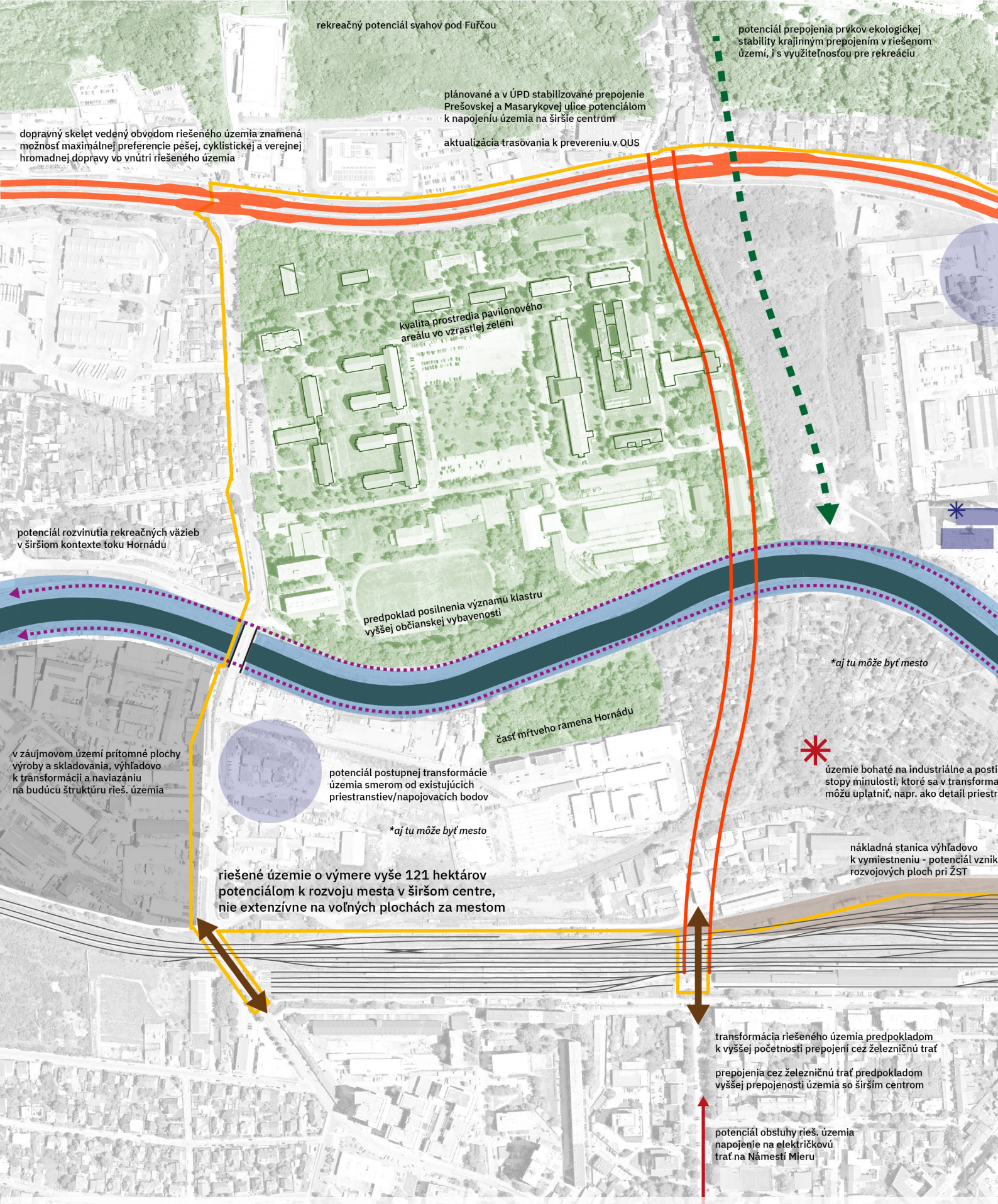


SCHÉMA POTENCIÁLOV

- vodný tok Hornád
- vymedzenie riešeného územia
- hlavné komunikácie
- koľajisko ŽST
- hodnotné objekty areálu TUKE/MVSR
- hodnotné parkové/krajinne plochy

sever

1:5000

0

50

100



potenciálne prepojenie cez železniciu



jestvujúca električková trať



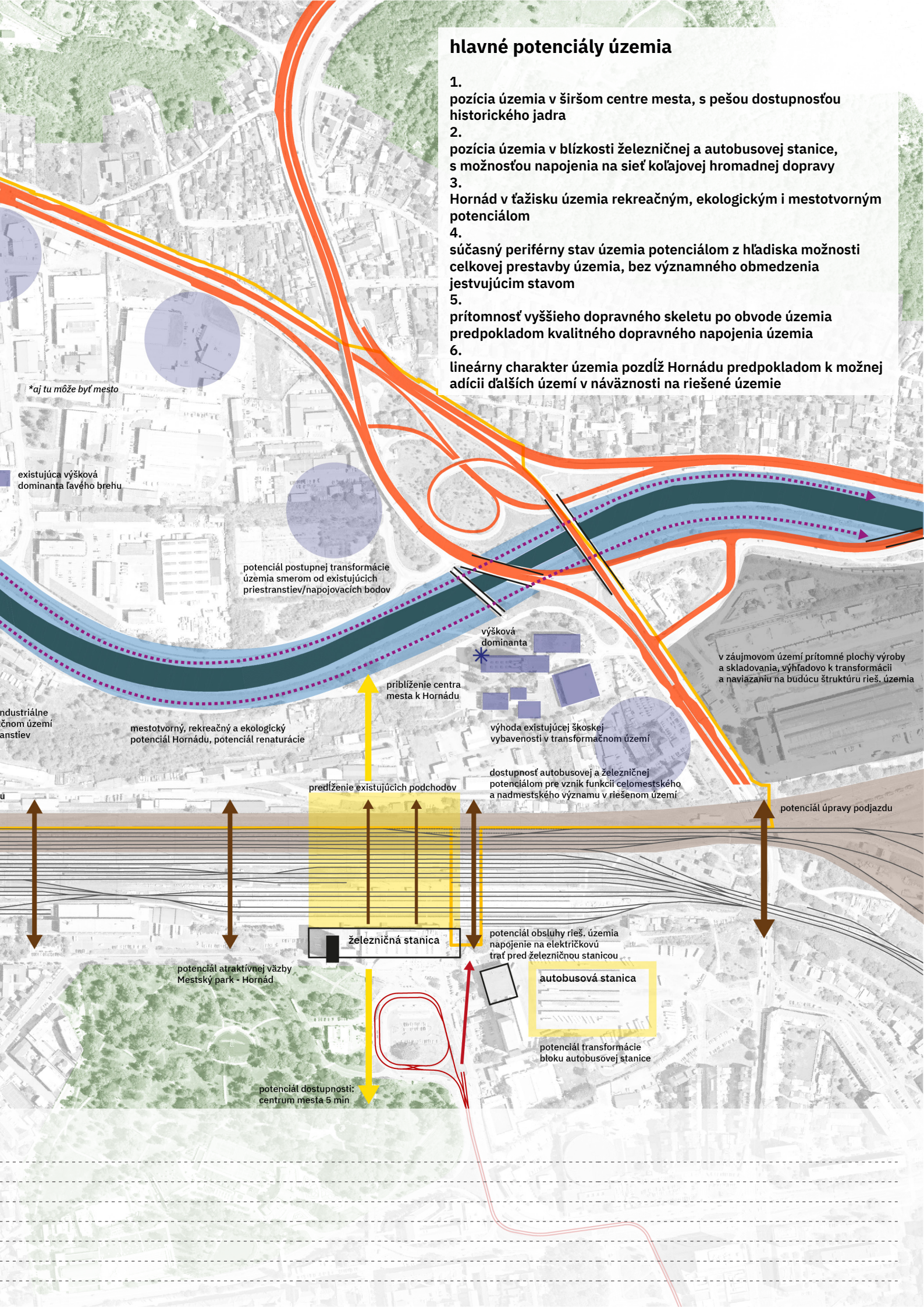
plocha nákladnej stanice

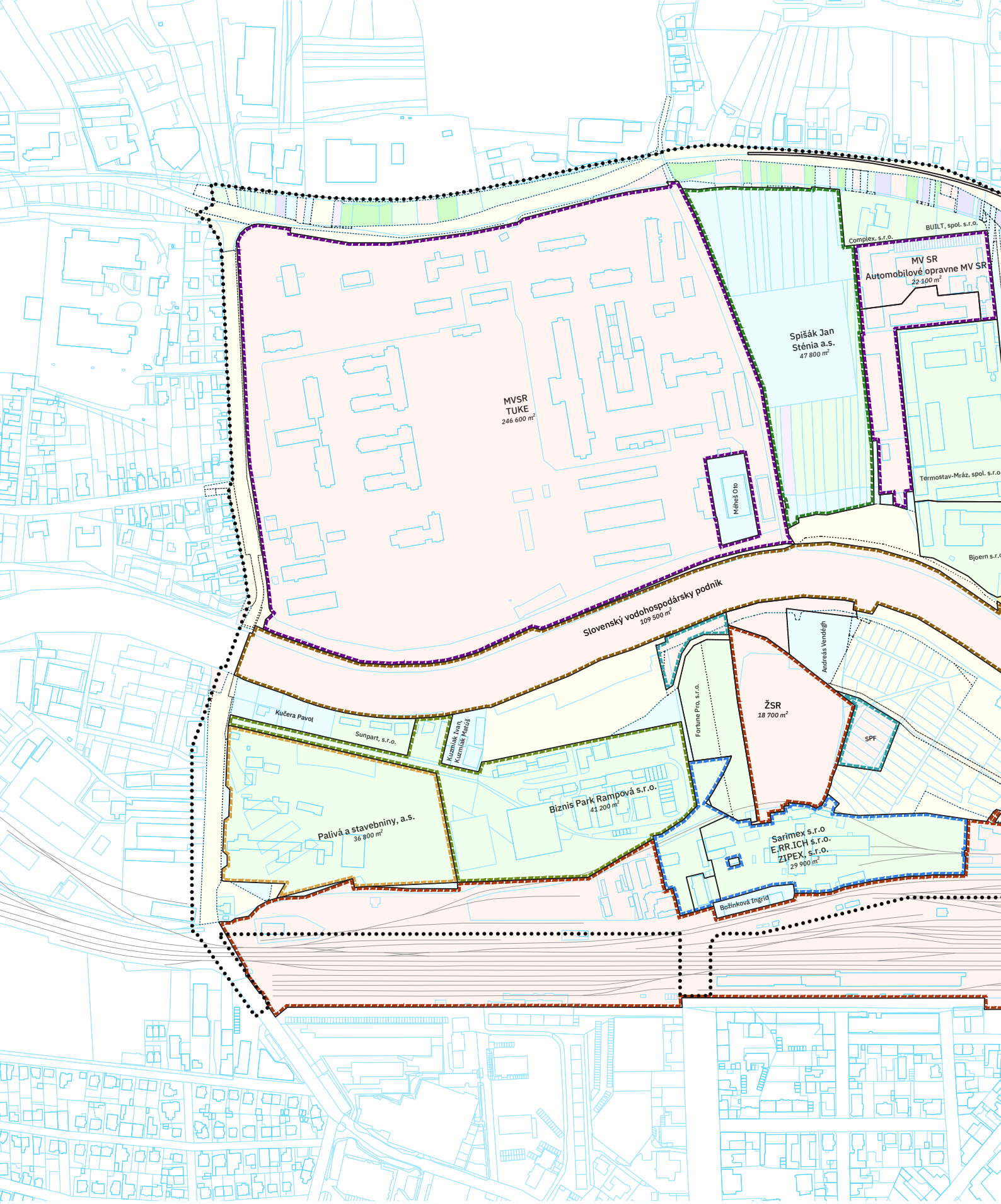


plochy priemyslu/skladovania vo väzbe na RÚ

hlavné potenciály územia

1. pozícia územia v širšom centre mesta, s pešou dostupnosťou historického jadra
2. pozícia územia v blízkosti železničnej a autobusovej stanice, s možnosťou napojenia na sieť koľajovej hromadnej dopravy
3. Hornád v ťažisku územia rekreačným, ekologickým i mestotvorným potenciálom
4. súčasný periférny stav územia potenciálom z hľadiska možnosti celkovej prestavby územia, bez významného obmedzenia jestvujúcim stavom
5. prítomnosť vyššieho dopravného skeletu po obode územia predpokladom kvalitného dopravného napojenia územia
6. lineárny charakter územia pozdĺž Hornádu predpokladom k novej adícii ďalších území v návaznosti na riešené územie



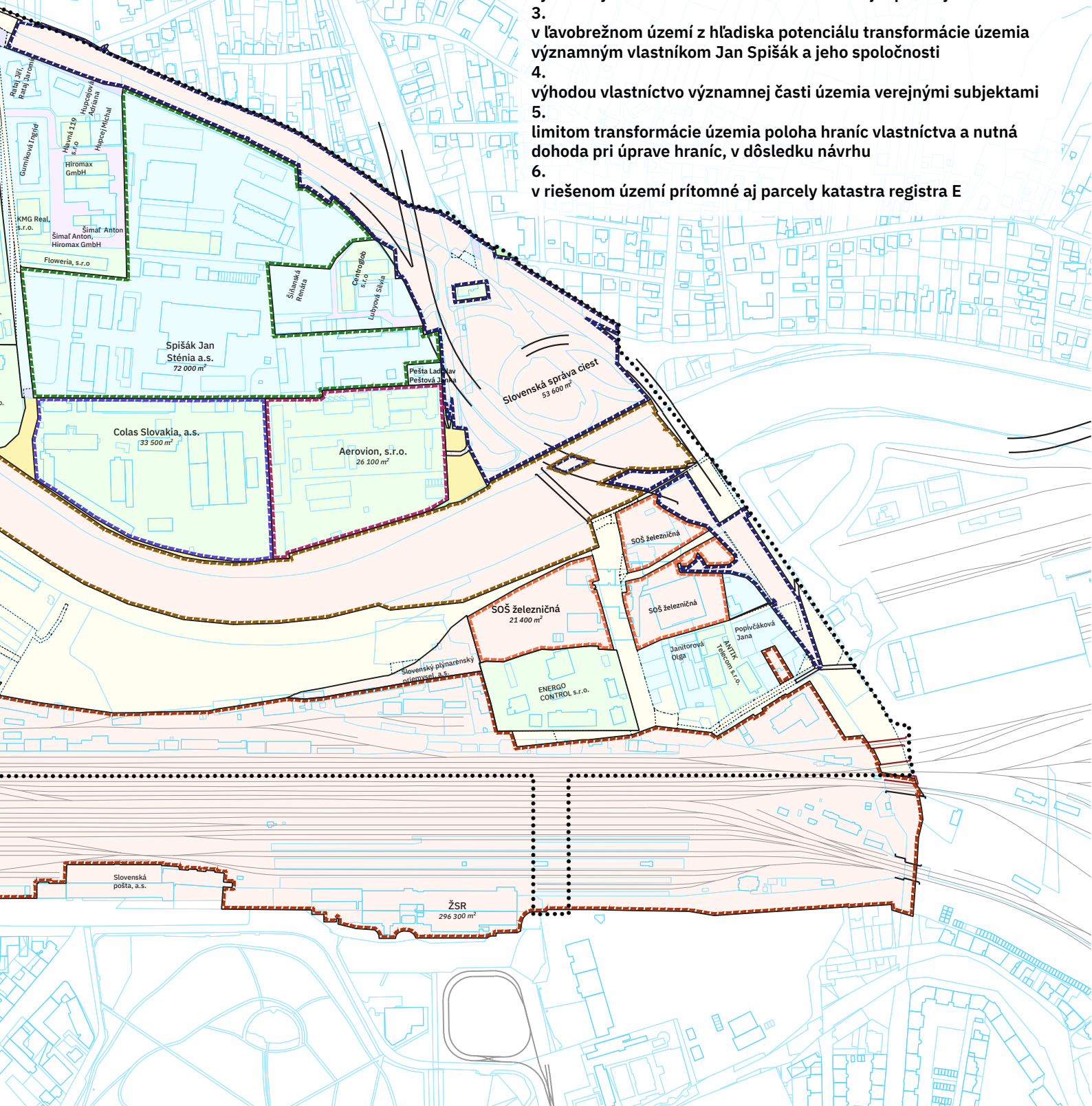


ANALÝZA MAJETKOPRÁVNÝCH VZŤAHOV

	stavba		Slovenská republika		Slovenská rep./fyzické osoby
	hranica parcely registra C		mesto Košice		fyzické osoby/právnické osoby
	hranica parcely registra E		právnické osoby		Slovenská rep./právnické os.
	mosty		fyzické osoby		Slovenská republika/mesto Košice
	električková trať				

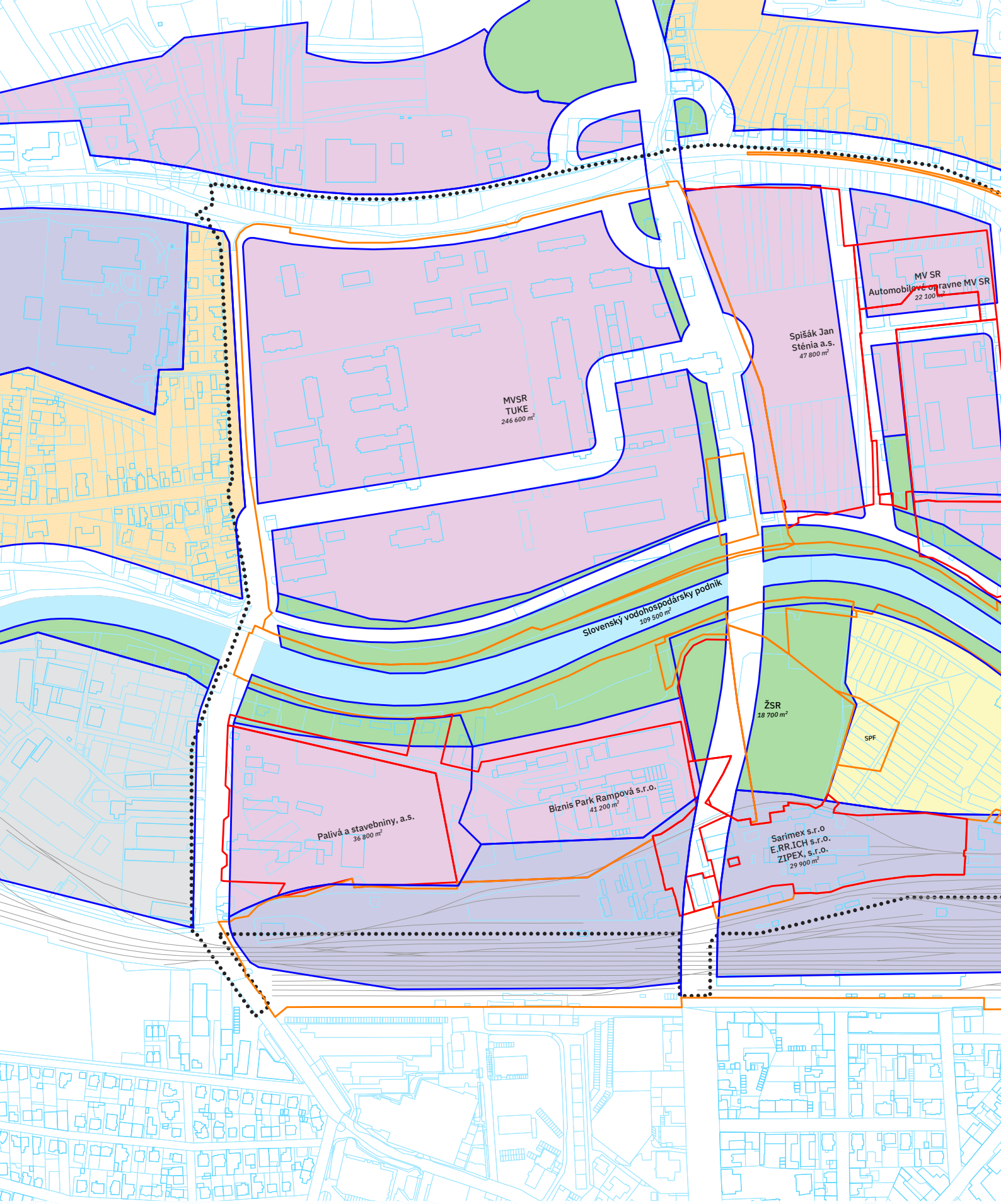
aktuálne majetkové pomery

1. územie vlastnícky heterogénne, avšak bez veľkého počtu drobných vlastníkov
2. v pravobrežnom území z hľadiska potenciálu transformácie územia významným vlastníkom Železnice Slovenskej republiky
3. v ľavobrežnom území z hľadiska potenciálu transformácie územia významným vlastníkom Jan Spišák a jeho spoločnosti
4. výhodou vlastníctvo významnej časti územia verejnými subjektami
5. limitom transformácie územia poloha hraníc vlastníctva a nutná dohoda pri úprave hraníc, v dôsledku návrhu
6. v riešenom území prítomné aj parcely katastra registra E



významní vlastníci v území

	Slovenská rep. (organizácie so zverenou správou)		Slovenská správa ciest		AEROVION, s.r.o.
	Ministerstvo vnútra SR		Železnice slovenskej republiky		Biznis Park Rampová s.r.o.
	Slovenský vodohospodársky podnik		súkromný sektor		COLAS Slovakia, a.s.
	Stredná odborná škola železničná		E.RR.ICH s.r.o.; ZIPEX, s.r.o.; Sarimex s.r.o.		Ján Spišák; STÉNIA a.s.
					Palivá a stavebniny, a.s.

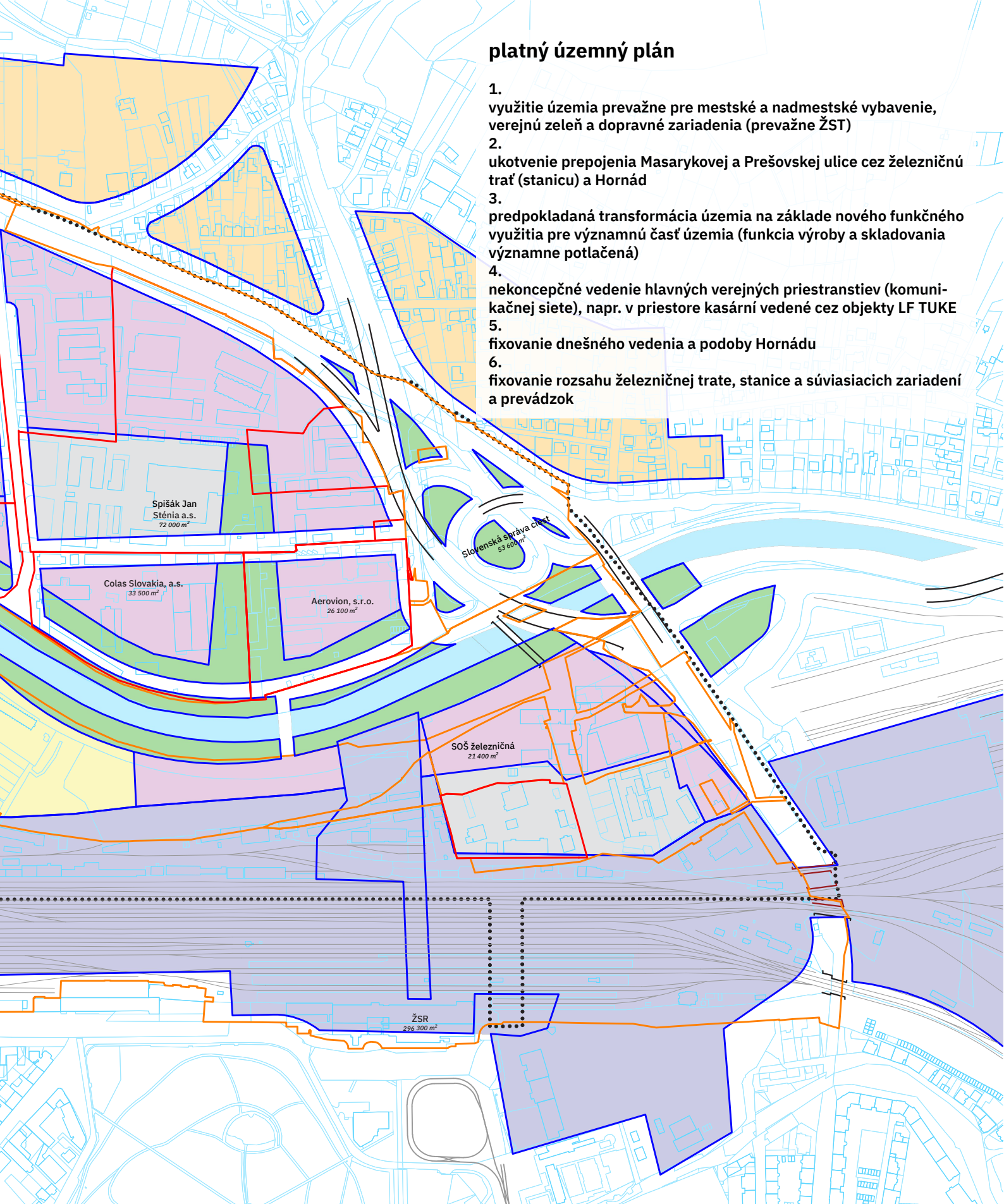


ÚZEMNÝ PLÁN PLATNÝ

	stavba		majetkové vzťahy		územný plán HSA (01/2023)
	hranica parcely registra C		Slovenská rep. (organizácie so zverenou správou)		hranica funkčnej plochy
	riešené územie		súkromný sektor		verejná zeleň
	mosty				plochy zariadení výroby, skladov, stav. výroby
	električková trať				plochy dopravných zariadení

platný územný plán

1. využitie územia prevažne pre mestské a nadmestské vybavenie, verejnú zeleň a dopravné zariadenia (prevažne ŽST)
2. ukotvenie prepojenia Masarykovej a Prešovskej ulice cez železničnú trať (stanicu) a Hornád
3. predpokladaná transformácia územia na základe nového funkčného využitia pre významnú časť územia (funkcia výroby a skladovania významne potlačená)
4. nekoncepčné vedenie hlavných verejných priestranstiev (komunikačnej siete), napr. v priestore kasární vedené cez objekty LF TUKE
5. fixovanie dnešného vedenia a podoby Hornádu
6. fixovanie rozsahu železničnej trate, stanice a súvisiacich zariadení a prevádzok



obytné plochy malopodlažnej zástavby

plochy športovorekreačného vyššieho vybavenia

plochy mestského a nadmestského občianskeho v.

vodné plochy

verejné priestranstvá a komunikácie

Košice historicky vznikli pri meandrujúcom Hornáde. Hornád má byť navrátený mestu, zapojený do kompozície a života mesta, hoc v minulosti voda bola skôr obávaným živlom. Vzťah k rieke sa v čase premenil. Teraz je potrebné prijať rieku za svoju a dať jej adekvátnu a užitočnú podobu. Územie v širšom centre a pri vode je obrovským potenciálom.

Prístup

Navrhnuté riešenie vychádza zo súťažného návrhu súťaže návrhov „Košice-Hornád - Nové mestské centrum“ z roku 2022. Záväzkom je zo súťažného návrhu prevziať platné princípy a názory na podobu územia, základnú koncepciu a ďalej ich rozvinúť do podrobnejšej podoby overovacej územnej štúdie.

Významnou témou a hlavným nositeľom myšlienok návrhu budú regulačné princípy, ktoré stanovujú mantinely budúceho rozvoja územia. Platný by mal vždy byť prístup zameraný na tvorbu kvalitných verejných priestranstiev, schopných naplniť širokú škálu požiadaviek spoločenských, komunikačných, ekosystémových i funkčných, pri zreteli na reálnosť a realizovateľnosť zvoleného riešenia, a taktiež časový horizont realizácie.

Je viac než zrejmé, že naplnenie štúdie je dlhodobým plánom, ktorý sa bude realizovať postupne, po desaťročia. Z toho dôvodu je potreba voliť také riešenia, ktoré budú schopné obsiahnuť neznáme premenné budúcich desaťročí, teda je potrebné definovať odolný skelet, ktorý je schopný v čase absorbovať pestrú škálu konkrétnych vstupov do územia a konkrétnych potrieb zájomníkov i budúcich užívateľov. Trvanlivou kostrou územia k napĺňaniu by mala byť práve štruktúra verejných priestranstiev, v kombinácii s krajinou štruktúrou toku Hornádu, ktorá v čase bude platná a bude schopná obsiahnuť pestrú budúcu náplň územia stavbami, krajinou zložkou i komunitou.

Ťažisko riešenia sa nachádza práve v riešenom území, tak, ako je vymedzené zadáním, pričom sú v podrobnosti riešenia pre riešené územie tiež reflektované významné, prevažne dopravné väzby s významom nad rámec riešeného územia. Záujmové územie mimo kontaktu s riešeným územím je spracované schematicky, v podobe definovania základných princípov a väzieb, ktoré je vhodné pri ďalšom riešení týchto území potrebné reflektovať.

Výsledné riešenie je koordinované s návrhom nového územného plánu, vďaka čomu bude navrhnuté riešenie, v častiach v podrobnosti územného plánu zanesené do územne plánovacej dokumentácie už v procese spracovania štúdie.

Riešenie je štruktúrované do troch mierok - mierky širších vzťahov (1:15 000), mierky vrstiev mesta (1:5 000) a mierky usporiadania a regulácie (1:2 000) a je triedené do trojice tematických okruhov - štruktúra, infraštruktúra a procesy.

Vízia

Zo súťaže návrhov proklamované heslo, že územie má byť novým mestským centrom je potrebné upresniť. Košice majú dobré jestvujúce centrum. Špecifikom riešeného územia je oddelenosť od centra železničnou traťou a z východu od sídliska Dargovských hrdinov svahom. Ťažiskom územia je a bude Hornád. Názov „nové mestské centrum“ by mohol naozaj nasvedčovať, že sa má jednať o niečo nové, no správnejšie je uvažovať o území ako o rozšírení centra, priestore pre rozvíjanie centrálnej časti mesta, a zároveň prepojení sídliska Dargovských hrdinov s centrom, pri vedomí limitov možností prekonania železničnej trate. Pri zachovaní pozemného vedenia železničnej trate plné prepojenie možné nebude nikdy, no návrh má však za cieľ tieto limity mitigovať. Zároveň by heslo „Nové mestské centrum“ a jeho priemet do návrhu nemalo evokovať konkurenciu pre „staré“ mestské centrum, ale príležitosť k doplneniu novej vybavenosti rozvíjajúcej centrum a zároveň príležitosť priblížiť historické centrum k Hornádu. Cieľom je vytvoriť prirodzené spolupôsobenie území, medzi ktorými nie je konkurencia ale vzájomná synergia.

„centrum (mesto) na rieke“

Motív štúdie vyjadruje pozíciu územia, vzťah k rieke i očakávanú podobu územia.

Územie okolo Hornádu by malo byť polyfunkčným mestským územím, s pestrou typológiou urbanistických štruktúr, stavieb i priestranstiev, priestranstiev, ktoré sú prívetivé pre aktívny pohyb a pobyt, územím orientovaným k Hornádu ako krajinnej a rekreačnej ose s významnou ekosystémovou hodnotou, územím kvalitne napojeným a obsluženým segregovanou mestskou dopravou (MHD) a v neposlednom rade by malo byť územím kvalitne napojeným na centrum mesta, dostupným pešo a na bicykli.

Limity územnej štúdie

Predložený návrh má svoje limity v troch rovinách, ktoré vplyvajú na (ne)určitosť riešenia a vyžadujú ďalšie spodrobnenie mimo rámca štúdie.

V prvej rovine - rovine dátovej a analytickej, kedy pre niektoré tematické okruhy nie sú spracované potrebné podrobnejšie podklady (napr. dendrologický prieskum, hydrogeologický prieskum, analýza stavu objektov, apod.), z čoho plyní potreba podrobnosti odpovedajú dostupným podkladom v danom čase.

Druhá rovina je priamo naviazaná na mierku riešenia a účel štúdie, ktorý predznamenáva očakávanú podrobnosť. Je predpokladom, že na OUŠ budú nadväzovať ďalšie dokumentácie rozvíjajúce predložené riešenie.

Tretia rovina je daná väzbami návrhu na okolie, na ďalšie dokumentácie pojednávajúce záujmové územie a ďalšie naviazané zámery v území, ktoré však v dobe spracovania nie sú spracované (napr. modernizácia uzlu Košice, Staničné námestie a riešenie obrátiska električiek, apod.). Z toho plyní potreba riešením navrhnutým v štúdiu predvídať budúce návrhy, avšak nenahrádzať ich v rovine podrobnosti a tematického zamerania.

Ciele návrhu

Spoločným cieľom overovacej urbanistickej štúdie je stanoviť pre dnes periférne územie zmysluplnú náplň a podobu, ktorá bude znamenať možnosť rozvoja Košíc vo väzbe na centrum, vo vnútri územia mesta na ploche brownfieldu, nie na okraji, na úkor voľnej krajiny, teda zhodnotenie potenciálu polôh pozdĺž Hornádu, ktoré sú dnes rubom mesta.

1. Integrácia územia

Riešenie musí mitigovať bariérové danosti územia v podobe železničnej trate, Hornádu, Prešovskej, svahov pod sídliskom Dargovských hrdinov a samotných v území prítomných areálov. Kľúčové bude definovať východozápadnú priestupnosť územia, čo bude znamenať potrebu prekonania železničnej trate i Hornádu.

2. Flexibilita realizácie

Riešené územie o 121 hektároch výmery je obrovským celkom k rozvoju v jednom čase. Potrebne je umožniť postupné napĺňanie územia, flexibilitu, po vzájomne čo najmenej podmienených úsekoch. Zároveň je vhodné počítať s flexibilitou v čase, čo znamená možnosť pracovať v území s horizontami životnosti jestvujúcich prvkov.

3. Flexibilita náplní

Cieľom návrhu by nemala byť prílišná predefinovanosť územia, i s ohľadom na rozsah a predpokladaný dlhodobý horizont realizácie územia. Návrh by mal definovať kvalitný štandard potrebného, hlavne z hľadiska vybavenosti a umožniť pestrú paletu náplní štruktúry stavbami a v nich umiestnenými funkciami.

4. Pestrosť prostredí

Flexibilita generuje pestrosť. Pestrosť by nemala byť viazaná len na náplň definovanej urbanistickej štruktúry, ale i na samotnú štruktúru, paletu dostupných priestranstiev a na ich podobu. Cieľom je vytvoriť pestré, no stále mestské prostredie. Východiskom je samotná dualita Hornád - krajina s mestským prostredím.

5. Prívetivosť priestranstiev

Samotné jadro riešeného územia, ako novo vznikajúca sieť priestranstiev je priestorom pre definovanie štandardu súdobých priestranstiev, s dôrazom na aktívny pohyb a možnosti pobytu. Toto by sa malo premietnuť i do obvodových priestranstiev, dnes s charakterom dopravných stavieb bez zreteľu na človeka ako užívateľa.

6. Oživenie Hornádu

Dnešná kanalizovaná podoba Hornádu nie je z hľadiska plnenia ekosystémových funkcií, ale i z hľadiska využiteľnosti užívateľmi územia optimálnou. Cieľom návrhu je hľadať novú podobu koryta a brehov Hornádu, ktorá bude plniť ekologické funkcie, vodohospodárske funkcie a zároveň bude atraktívnym verejným priestranstvom.

Koncepcia

Koncepcia riešenia zhrnutá v nasledujúcich bodoch predstavuje základný rámec, v ktorom sa bude predstavené riešenie odohrávať, naprieč jednotlivými tematickými okruhmi riešenia i mierkami. Koncepcia je do značnej miery na dualitách (protipóloch) riešení a ich vzájomnom spolupôsobení.

1. Hornád/mesto

Pre návrh nosným bodom je dualita charakterov Hornádu a mestských štruktúr na jeho brehoch, teda dualita prírodného prostredia s prostredím vystavaným. Hornád v jeho renaturalizovanej podobe má tvoriť pestrú vodnú krajinu previazanú so širším okolím, ktorá plní i funkcie rekreačné.

2. Kompozícia/flexibilita

Návrh sa vyznačuje hľadaním vyváženosti medzi stabilitou základnej kompozície a vymedzenia štruktúry, ktorá organizuje územie a flexibilitou napĺňania štruktúry, teda flexibilitou typológie a formy vnútornej náplne stavebných blokov a taktiež flexibilitou riešenia vnútornej náplne priestranstiev, v zmysle usporiadania profilu lineárnych priestranstiev, alebo komplexného návrhu plošných priestranstiev.

3. Pešo (MHD, na bicykli)/autom

Preferovaný pohyb v území má byť pohyb aktívny (pešo+na bicykli), v kombinácii s využitím mestskej dopravy, i s ohľadom na blízkosť do centra i na sídliská, avšak so zreteľom na zabezpečenie minimálnej individuálnej automobilovej mobility, avšak s pozíciou na obvode územia, mimo hlavné pobytové priestranstvá.

4. Obvod/vnútro (promenáda)

Vnútná časť územia pozostáva z priestranstiev nezaťažených automobilovou dopravou - promenády pozdĺž Hornádu s električkou, (cyklo)chodníkov pozdĺž Hornádu, námestí a parkových priestranstiev a samotných brehov Hornádu. Nadradená cestná sieť je naopak situovaná po obvode, s využitím aj jestvujúcich ulíc.

5. Ulica(námestie)/dvor

Očakávaná kvalita prostredia by nemala končiť fasádou domu na hrane verejného priestranstva. Danosťou uzavretej a polouzavretej blokovej štruktúry je prítomnosť vnútrodvorov, ktoré majú byť doplnkom ponuky verejne prístupných priestranstiev. Vnútroblok naplnený zeleňou je štandardnou súčasťou štruktúry.

6. Stav/budúcnosť (ukončenosť)

Časť územia má v súčasnosti relevantné využitie, ktoré má svoju životnosť, avšak nie je mestského charakteru. Prestavba územia súčasné využitie nerozporuje a umožňuje jeho ďalší život. Návrh ako taký nie je ukončený a je predpoklad ďalšieho rozrastania územia do prilahlých brownfieldov pozdĺž železnice smerom na juh, aj na sever k Terminálu.

Koncepcia pre riešené územie, ako mesto na rieke, rozvíja centrálnu pozíciu Hornádu, ako krajinnú os územia, na brehoch ktorej je rozvinuté pestré mestské prostredie. To všetko pri vedomí blízkosti centra, väzieb na centrum mesta, vzájomnej synergie s centrom, budovanie kvalitných prepojení, nielen na centrum, ale i na ostatné smery pre integráciu územia.

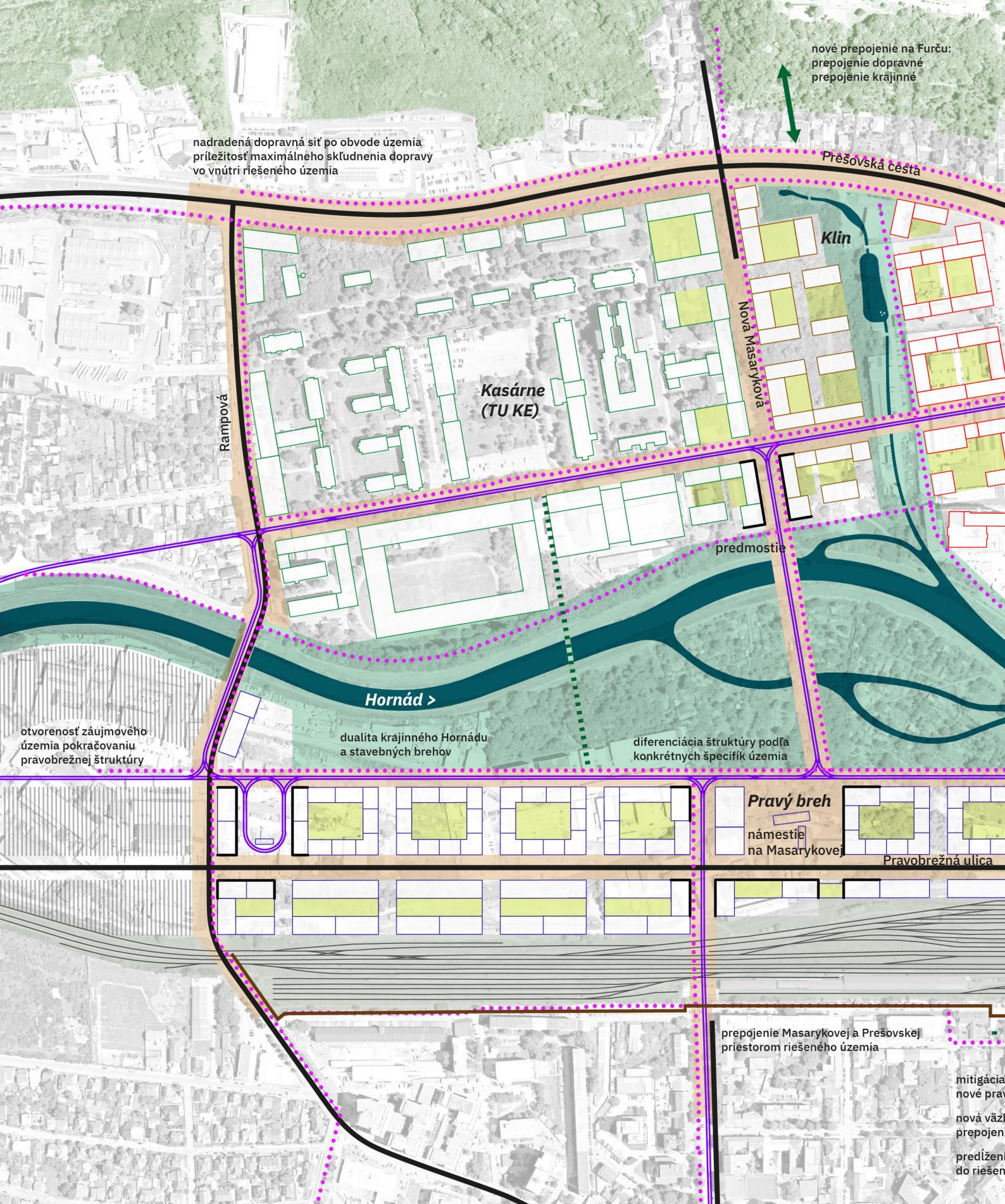


SCHÉMA KONCEPCIE

krajinná štruktúra

- vodné toky
- krajina brehov Hornádu
- významné parkové/krajinné plochy v okolí
- zelené vnútrobloky

sever

1:5000

0

50

100

urbanistická štruktúra

- štruktúra celku pravý breh
- štruktúra celku juhovýchod
- štruktúra celku klin
- štruktúra celku kasárne
- hlavné verejné priestranstvá

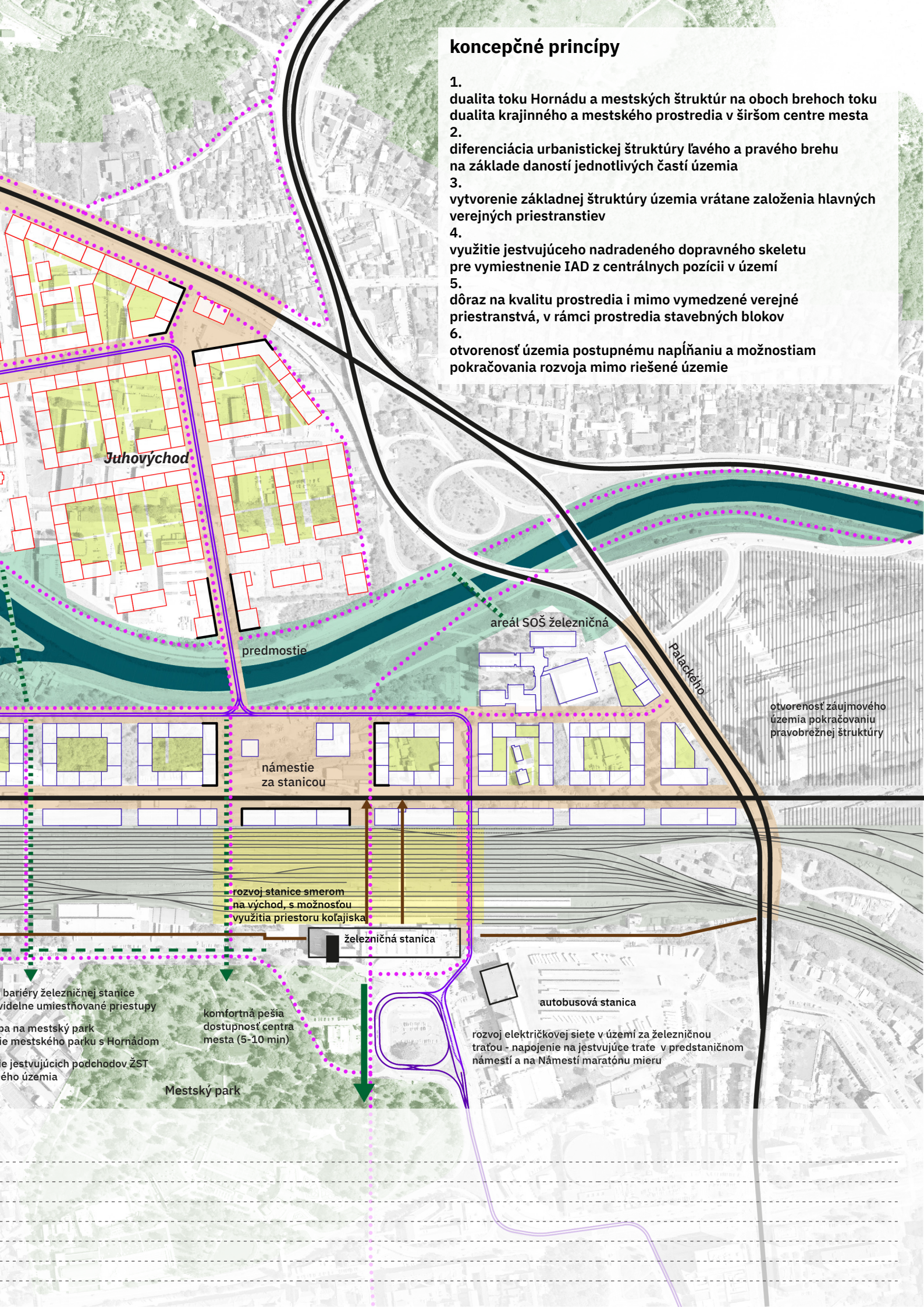
pohyb

- električková trať
- nadradená dopravná sieť
- hlavná sieť cyklistickej infraštruktúry
- železničná trať
- ostatné prepojenia cez Hornád/žel. trať

mitigácia
nové pr
nová väz
prepoje
predlžie
do riešen

konceptčné princípy

1. dualita toku Hornádu a mestských štruktúr na oboch brehoch toku dualita krajinného a mestského prostredia v širšom centre mesta
2. diferenciácia urbanistickej štruktúry ľavého a pravého brehu na základe daností jednotlivých častí územia
3. vytvorenie základnej štruktúry územia vrátane založenia hlavných verejných priestranstiev
4. využitie jestvujúceho nadradeného dopravného skeletu pre vymiestnenie IAD z centrálnych pozícií v území
5. dôraz na kvalitu prostredia i mimo vymedzené verejné priestranstvá, v rámci prostredia stavebných blokov
6. otvorenosť územia postupnému napĺňaniu a možnostiam pokračovania rozvoja mimo riešené územie





Alvinczho

Masarykova

nám

Pravý b

Mestský park

náměstie za stanicou

Staničné nám.

hlavná stanica

autobusová stanica

právořezná ulice

Palackého

terminál sever

pohľad z juhu



Rampová

Kasárne (TUKE)

ostie na Masarykovej

nová Masarykova

ostrovy na Hornádu

Klin

Juhovýchod

Prešovská cesta

Riešené územie s pozíciou na vonkajšom obvode nivy Hornádu, pod výškovým zlomom Furče, predstavuje dobre dostupný segment územia mesta, vo väzbe na historické centrum. Riešené územie je súčasťou rozsiahlych plôch brownfieldov pozdĺž železničnej trate a Hornádu, ktoré sú potenciálom k intenzívnemu rozvoju mesta v hraniciach zastavaného územia.

Kontext

Riešené a záujmové územie tvorí časť východného územia mesta, lineárny úsek mesta medzi Ťahanovcami a Vyšným Opátskym. Tento úsek má priamu väzbu na historické a širšie centrum mesta, avšak s limitom pozície za železničnou traťou, ktorá je hranicou oddeľujúcou východnú a západnú časť mesta s pozíciou v nive Hornádu (teda bez bariér v morfológii a krajinných cezurách - napr. sídl. Dargovských Hrdinov).

V širších vzťahoch je potrebné územie vnímať v kontexte celého mesta, ako súčasť potenciálnych rozvojových plôch vo väzbe na železničnú trať a Hornád, ako lineárny pás tvoriaci poslednú východnú vrstvu mesta, s pozíciou v nive Hornádu, pod svahmi Furče, ktorá sa prirodzene viaže na historické centrum a mesto prvej polovice 20. storočia naviazané na historické jadro. Zelené svahy Furče s urbanizovanou hornou úrovňou predstavujú vizuálny rámec, ktorý nad riešeným územím utvára horizont uzatvárajúci mesto v nive Hornádu.

Morfológia

Riešené a záujmové územie sa nachádza v nive Hornádu, ktorá predstavuje rovinatú časť mesta a v širšom celku Košickej kotliny (Košickej roviny). V severojužnom smere je zdrojom prevýšenia v území iba prirodzený spád toku Hornádu, s prevýšeniami dosahujúcimi desiatiny percenta. Vo východozápadnom smere je územie po päť svahov Vyšného Heringeša, v pozícii v nive taktiež rovinaté, s prirodzenou sklonitosťou ku korytu Hornádu o hodnotách nízkych jednotiek percent. Dynamiku morfológii dodávajú až svahy Vyšného Heringeša, pod sídliskom Dargovských hrdinov, s prevýšením okolo 80 metrov voči nive Hornádu. V súčasnosti je teda možné považovať riešené a záujmové územie za rovinaté, bez významnejších morfológických limitov, ktoré by predznamenávali riešenie.

Kompozícia celku

V kompozícii mesta predstavuje riešené územie paralelu k v západnej časti mesta situovaným Luníkom, pozdĺž Triedy SNP, ktorá vytvára polokruh obopínajúci historické mesto, avšak už s presahom do vyššej výškovej úrovne terasy nad nivou Hornádu. Riešené a priľahlé územia, s hranicou v Prešovskej ceste vytvárajú východný polokruh historického mesta. Spoločným znakom je radiálne tangenciálne usporiadanie, v ktorom sú priestranstvá radiálne orientované na centrum mesta zviazané tangenciálnymi nadradenými prepojeniami. Dôležitým prvkom kompozície, ktorý riešené územie prepája so širším

okolím je tok Hornádu, v rámci mesta obvykle s pozíciou mimo kompozície mesta v zmysle pozície periférnej, nie ťažiskovej. Určitá paralela môže byť u sídliska Nad Jazrom, v ktorom je Hornád súčasťou rekreačného zázemia sídliska a prirodzenou súčasťou územia.

Obraz mesta

Riešené územie sa nachádza v pohľadovo exponovanej pozícii - zároveň vo väzbe na historické centrum, s potenciálom spolupôsobenia s panorámou historického jadra a zároveň vo väzbe na krajinnú hranu svahov pod sídliskom Dargovských hrdinov, v pozícii v nive Hornádu, teda viditeľné z vyšších pozícií nad mestom.

Riešené územie sa prejaví hlavne v pohľadoch smerom na historické centrum z Prešovskej cesty, pri prízjazde do mesta z diaľnice D1 zo severovýchodu, z vrchu Heringešu od juhovýchodu smerom na mesto a zo Sečovskej cesty smerom na centrum. Dôležitými bodmi výhľadu sú i svahy pod sídliskom Dargovských hrdinov. Uvažovaná výšková hladina štruktúry by v týchto diaľkových pohľadoch nemala konkurovať historickému mestu. Bude sa teda jednať o hladinu výšky zástavby 6 NP, s možnými dominantami. Ostatne takáto hladina je uvažovaná i v US Výškové zónovanie mesta.

V opačnom smere, smerom na sídlisko Dargovských hrdinov, medzi ktorým a nivou Hornádu je prevýšenie približne 80 metrov je kľúčové výškou zástavby nek konkurovať, zvlášť v pozícii v päte svahu, súvislému a neprerušnému pôsobeniu zelene na svahoch.

Vyššie uvedené smery pohľadov reprezentujú prevažne východozápadnú väzbu centrum - sídlisko Dargovských hrdinov (Vyšný Heringeš). V severojužnom smere dnes pohľadové väzby v riešenom území a okolí neexistujú, čo je dané danosťou orientácie historického centra, orientácie Hlavného námestia a Hlavnej ulice a dispozíciou tohto priestranstva, ktorá je výrazne jednostranne severojužne orientovaná. Paralelné dominanty v pohľadoch zo severu a juhu k historickému jadrú sa nevyskytujú. Potenciálom pre kompozíciu a vytvorenie severojužných pohľadov tak v území predstavuje hlavne Hornád, ako spojitý krajinný rámec, hoc viditeľný len v relatívne úzkom výseku priečných pohľadov.

Väzby

Riešené a záujmové územie, ako výsek správneho územia mesta spolupôsobí so svojim bližším i vzdialenejším okolím v rovine kompozičnej, v rovine komunikačných a dopravných väzieb, v rovine väzby krajinej infraštruktúry, v rovine väzieb rekreačných a v rovine väzieb vybavenosti. To všetko z rôznou mierou intenzity interakcie a pozície v hierarchii, hlavne s ohľadom na vzájomnú vzdialenosť pôsobiacich prvkov. Z toho je zrejmé, že najviac bude riešené územie spolupôsobiť s najbližším okolím, hlavne historickým jadrom, v širokej škále rovín, až do úrovne prirodzeného zrástania s historickým jadrom, v medziach možností limitu priestupnosti železničnej trate. Naopak, so vzdialenejšími časťami mesta bude riešené územie spolupôsobiť hlavne v rovine dopravných väzieb nadradenej dopravnej infraštruktúry.

Kompozičné väzby

Riešené územie sa viaže na historické jadro s hlavným námestím a charakteristickou orientáciou kompozičného križa, orientujúceho štruktúru a priestranstva centra mesta a aj širšieho okolia. Orientácia štruktúry a charakteristické dominanty, najmä Dóm sv. Alžbety, ich smerovanie a pôsobenie v panoráme mesta sú v riešení reflektované a predznamenávajú orientáciu a smerovanie štruktúry v riešenom území, vrátane pozície hlavných priestranstiev. K obvodu historického jadra vedené tangenty Štúrova (Palackého) a Masarykova predstavujú hlavné kapacitné napojovacie body riešeného územia na širšie centrum. Ďalším dôležitým prvkom kompozície je Mestský park, ku ktorému sa riešenie vzťahuje hlavne v rovine možností napojenia novej štruktúry na osy mestského parku.

Komunikačné väzby

Komunikačný systém mesta má povahu radiálne okružného systému, ktorý dnes trpí hlavne absenciou dokončenia vonkajšieho východného diaľničného polokruhu. Táto relácia je kompenzovaná vo vnútri mesta Prešovskou cestou, ktorá je súčasťou riešeného územia. Ambíciou návrhu nie je riešiť problémy vyššieho dopravného skeletu cestnej dopravy v zmysle realizácie nových kapacitných prepojení, naopak, ambíciou je ušetriť riešené územie významnej dopravnej záťaže a zmiernovať dopady individuálnej automobilovej dopravy riešeniami pre aktívny pohyb a mestskú dopravu.

Vstupmi riešenia presahujúcimi riešené územie je návrh novej tangenciálnej komunikácie, ktorá prepojí územie pri plánovanom terminále sever s Palackého ulicou a ďalej s Južným nábrežím, ako komunikácie paralelnej k Prešovskej ceste, avšak s podobou mestskej triedy, nie len dopravnej stavby a tomu odpovedajúcou kapacitou. Ďalej je navrhnuté (i v súlade s ÚP) nové prepojenie Masarykovej ulice s Prešovskou cestou a ďalej s Furčou, ktoré predstavuje odľahčenie dnešnej dvojice prepojení centra mesta (Palackého, Alvincziho) s územím za železničnou traťou. V oblasti mestskej dopravy návrh predpokladá možnosť rozvoja siete električkových tratí prioritne na ľavom (východnom) brehu Hornádu, prednostne trasou vedúcou z Masarykovej ul. – Námestie na Masarykovej - most cez Hornád – predmostie – kasárne TUKE – Terminál Sever – Sídl. Ťahanovce.

Krajinné väzby

Väzby krajiny štruktúry sú ovplyvnené pozíciou územia vo vnútri mesta, kde sa nepredpokladá prítomnosť plošne rozsiahlych a vzájomne prepojených plôch zelene, pokiaľ to nie je dané kompozičným zámerom alebo významným, obvykle morfológickým limitom. Krajina vo väzbe na širšie centrum má povahu lineárnych koridorov daných morfológickými limitmi a vedením vodných tokov, na ktoré sú v rôznej miere kvalitne napojené plošné prvky prírodného alebo antropogénneho charakteru. Hlavnými prvkami sú koridory Hornádu a krajiny svahov pod Furčou, s ktorými spolupôsobia plochy Mestského parku a krajinného klinu prepájajúceho svahy pod Furčou a Hornád. Dva vzájomne prepojené koridory predstavujú aj kostru systému ekologickej stability v území.

Rekreačné väzby

Hornád predstavuje osu rekreačného pohybu, nielen v kontexte mesta ale aj v regionálnom a nadregionálnom kontexte. Pravým brehom Hornádu je vedená európska cyklotrasa Eurovelo 11 spájajúca sever Nórska (Nordkapp) s Aténami. Pravým brehom je tiež vedená turistická Cesta svätej Alžbety spájajúca Sárospatak s Košicami. V rovine regiónu trasy pozdĺž Hornádu spájajú južnú časť Slanských vrchov s Košicami a na severe mesto s Čiernou Horou a Volovskými vrchmi. V rovine mesta trasy pozdĺž Hornádu spájajú centrum s Ťahanovcami na severe a sídliskom Nad Jazerom na juhu.

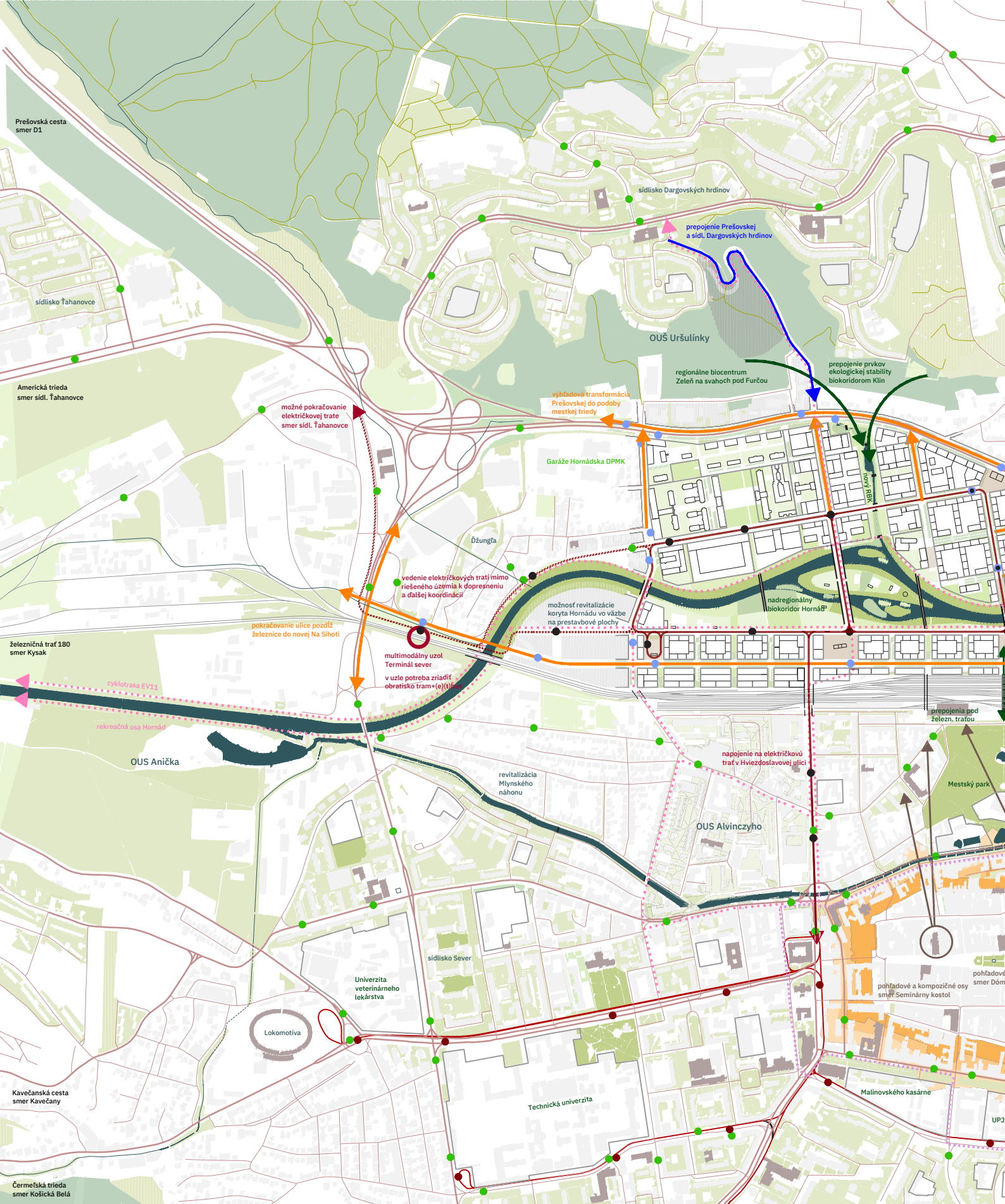
Väzby vybavenosti

Riešené územie, už dnes s prítomnosťou celomestskej vybavenosti v podobe areálu technickej univerzity, navyše s potenciálom dostupnosti územia verejnou dopravou vďaka prítomnosti železničnej a autobusovej stanice a nového autobusového terminálu, vrátane napojenia na mestskú koľajovú dopravu, predstavuje vhodný priestor pre rozvoj celomestskej vybavenosti. V riešenom území je priestor pre umiestnenie vybavenosti s vhodnou centrálnou pozíciou a dostupnosťou, na ktorú inak v jadrovom mieste dnes neexistuje voľný priestor. V riešenom území je priestor pre správnu vybavenosť, vyššiu školskú vybavenosť, vyššiu športovú vybavenosť, dopravnú vybavenosť a taktiež administratívne budovy súkromného sektoru.

Podrobnosť záujmového územia

Zadaním definované záujmové územie zasahujúce do predstaničného priestoru, južného priestoru nákladnej stanice a železničného depa, severného priestoru priemyselnej zóny až k budúcemu Terminálu sever a časti svahov pod Furčou predstavujú rozsiahle územie rozsahom prevyšujúce riešené územie (približne dvojnásobne). Z toho dôvodu je zvolená odpovedajúca podrobnosť riešenia, ktorá predovšetkým reflektuje nadväznosti na riešené územie v podrobnosti riešenia návrhu pre riešené územie, a vo vzdialenejších pozíciách reflektuje hlavné komunikačné a kompozičné väzby, v podrobnosti kresby územného plánu.

V mierke mesta riešené územie predstavuje jeden z posledných dostupných prestavbových segmentov naviazaných na historické jadro, čo predurčuje spôsob zapojenie riešenia do mesta. Riešené územie zastáva funkcie a náplň centrálného mesta, s výhodami obsluhy nadradeným dopravným skeletom, stále však pri pešej dostupnosti historického jadra.

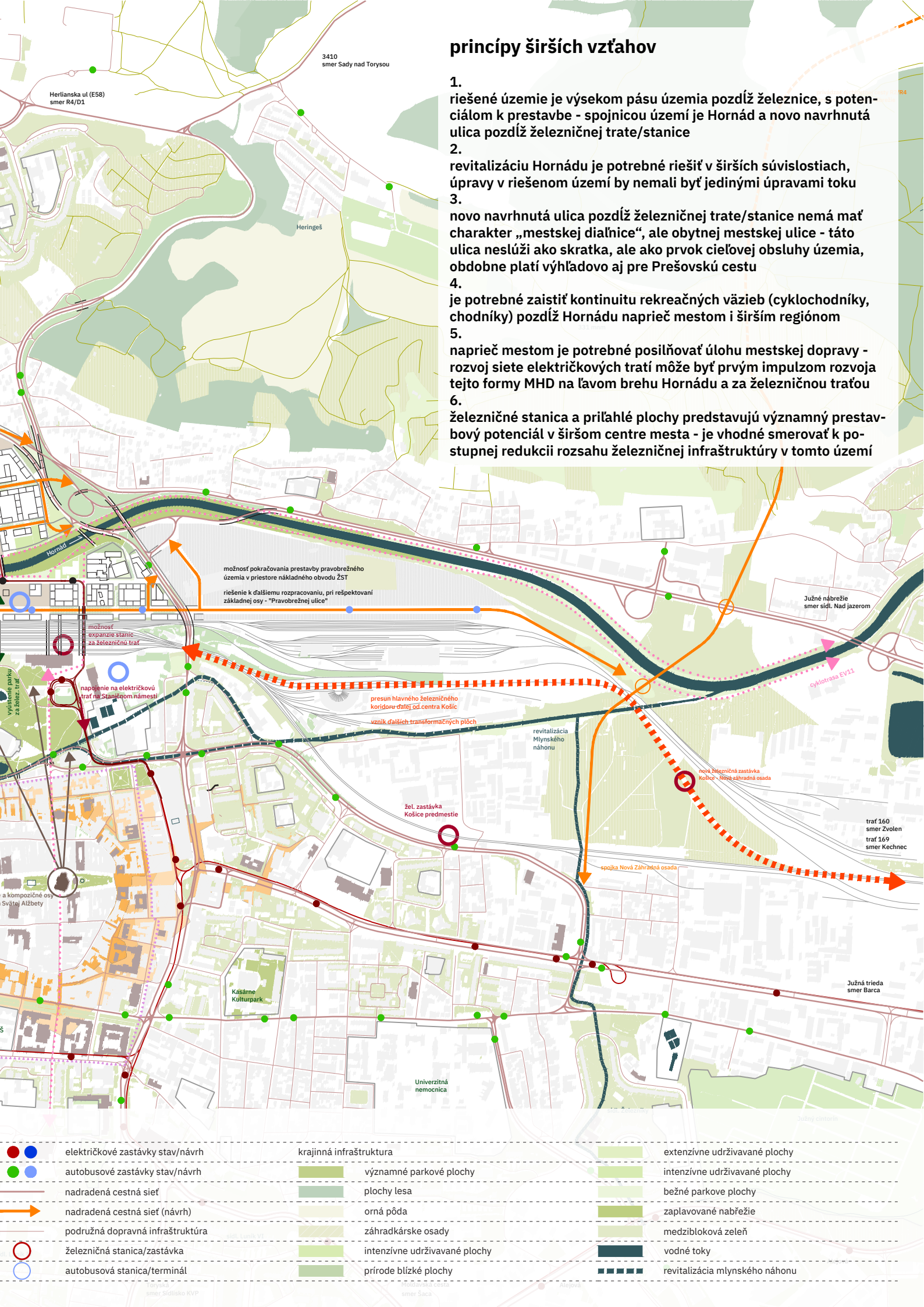


ŠIRŠIE VZTAHY

	jestvujúca stavba		mestská pamiatková rezervácia		rozvojové plochy mimo riešené územie stavebné bloky na hranici riešeného územia (vymedzenie hranice ver. priestranstva)
	významné jestvujúce objekty		kompozícia pohľadových osí		dopravná infraštruktúra
	významné jestvujúce areály		kompozícia krajinných prepojení		nadradená cyklistická infraštruktúra
kompozícia/väzby	štruktúra		stavebný blok navrhovaný		železničná trať (cieľový stav)
	kompozícia historického jadra - stredoveká		hlavné/ostatné plošné ver. priestranstvo (návrh)		električková trať návrh
	kompozícia historického jadra - renesančná		navrhovaná stavba		električková trať stav
	kompozícia historického jadra - baroková				

princípy širších vzťahov

1. riešené územie je výsekom pásu územia pozdĺž železnice, s potenciálom k prestavbe - spojnica území je Hornád a novo navrhnutá ulica pozdĺž železničnej trate/stanice
2. revitalizáciu Hornádu je potrebné riešiť v širších súvislostiach, úpravy v riešenom území by nemali byť jedinými úpravami toku
3. novo navrhnutá ulica pozdĺž železničnej trate/stanice nemá mať charakter „mestskej diaľnice“, ale obytnej mestskej ulice - táto ulica neslúži ako skratka, ale ako prvok cieľovej obsluhy územia, obdobne platí výhľadovo aj pre Prešovskú cestu
4. je potrebné zaistiť kontinuitu rekreačných väzieb (cyklochodníky, chodníky) pozdĺž Hornádu naprieč mestom i širším regiónom
5. naprieč mestom je potrebné posilňovať úlohu mestskej dopravy - rozvoj siete električkových tratí môže byť prvým impulzom rozvoja tejto formy MHD na ľavom brehu Hornádu a za železničnou traťou
6. železničné stanica a príslahlé plochy predstavujú významný prestavbový potenciál v širšom centre mesta - je vhodné smerovať k postupnej redukcii rozsahu železničnej infraštruktúry v tomto území



●	električkové zastávky stav/návrh	 	krajinná infraštruktúra	 	extenzívne udržiavané plochy
●	autobusové zastávky stav/návrh	 	významné parkové plochy	 	intenzívne udržiavané plochy
●	nadradená cestná sieť	 	plochy lesa	 	bežné parkové plochy
→	nadradená cestná sieť (návrh)	 	orná pôda	 	zaplavované nábřežie
→	podružná dopravná infraštruktúra	 	záhradkárské osady	 	medzibloková zeleň
 	železničná stanica/zastávka	 	intenzívne udržiavané plochy	 	vodné toky
 	autobusová stanica/terminál	 	prírodo blízke plochy	 	revitalizácia mlynského náhonu

Štruktúra územia je koncipovaná ako základná matrica, založená na pôsobení ťažiskových prvkov kompozície a charakterov - hlavných priestranstiev, s dominantnou pozíciou Hornádu ako kompozičnej, krajinnej a rekreačnej osy územia, ktoré vedú územie v čase, v procese čiastkového naplňovania jednotlivými zámermi, v stabilnom rámci rozvoja územia.

Štruktúra

Podkapitola štruktúra popisuje členenie územia a jednotlivé časti, v zmysle kompozície, štruktúry verejných priestranstiev a štruktúry stavebných blokov.

Limity

Vstupy podmieňujúce uvažované riešenie štruktúry a kompozície majú prevažne povahu lineárnych limitov územia. V menšej miere sú limity pre návrh charakteru limitu jestvujúceho stavebného fondu, potrebného k zachovaniu. To všetko je spojené samotným vymedzením riešeného územia, s tvarom v severojužnom smere významne pretiahnutého polygónu.

Konkrétne riešenie bude predurčené prítomnosťou bariéry železničnej trate a železničnej stanice, prítomnosťou bariéry Hornádu, u ktorej na rozdiel od železnice budú vo výsledku prevládať pozitívne konotácie, s ohľadom na krajinný, ekosystémový a rekreačný potenciál toku a taktiež limit dopravnej stavby Prešovskej a nadväzujúceho mimoúrovňového križenia, ktoré je možné považovať za nemenné, na rozdiel od Prešovskej, kde je možné v čase predpokladať úpravu z podoby dopravnej stavby na mestské priestranstvo, hoc dopravne zaťažené. Na Prešovskú potom nadväzuje limit morfológický, smerom na sídlisko Dargovských Hrdinov.

V rovine limitov jestvujúceho stavebného fondu to je hlavne areál Ministerstva vnútra a Leteckej fakulty, ktorý je v súčasnej dobe stabilizovaný, minimálne v rovine kompozície a štruktúry, avšak je možné predvídať jeho rozvojový potenciál. Ďalšie menšie vstupy v podobe jestvujúceho stavebného fondu sú taktiež rešpektované, s ohľadom na ich význam (SOŠ železničná so športovou halou).

Východiská

Vstupy podmieňujúce riešenie v pozitívnom význame, nie ako limit, je možné považovať za východiská pre návrh. Prítomné sú vstupy dvoch charakterov - pozičné a krajinné, ktoré predstavujú prvky k rozvíjaniu v návrhu.

V návrhu sa ako prvé východisko prejaví kvalita daná pozíciou územia, pri železničnej a autobusovej stanici, s centrom mesta na dosah ruky, a zároveň s pešou dosiahnuteľnosťou sídliska Dargovských hrdinov (s vedomím limitov výškového profilu trasy). Druhou rovinou kvality pozície územia je pozícia na Hornáde, ktorý ako v mnohých ďalších mestách predstavuje prirodzenú osu pre aktívny pohyb, nielen v rovine rekreačného pohybu, ale i každodennej mobility.

Ďalším východiskom pre návrh je prítomnosť Hornádu (a nadväzujúcej vodoteče pod sídliskom Dargovských Hrdinov) v rovine krajinnej osy, s významným potenciálom pre ekologickú stabilitu i celomestskú rekreáciu, ale aj kompozíciu územia, keďže riešené územie delí na dve časti, dve nábrežia, ktoré majú potenciál zhodnotiť túto kvalitu. Rieka vždy bude v území silným atraktorom. **Hornád ako taký je hlavným ťažiskom a počiatočným bodom pre návrh riešenia.**

Predpoklady

Pre výslednú podobu navrhnutého riešenia je potrebné stanoviť predpoklady, ktoré vedú riešenie k výslednej podobe. Predpoklady predstavujú zhodu objednávateľa a zhotoviteľa na smerovaní štúdie.

1. Koľajisko ako rezerva

Priestorová rozľahlosť koľajiska železničnej stanice a vlečiek do areálov predstavuje priestorovú rezervu v území, ktorú je možné zhodnotiť formou prestavby územia pravého brehu Hornádu. Koľajisko v štúdii nie je považované za nemenné. Cieľom je hľadať minimum potrebného s ohľadom na polohu v širšom centre mesta.

2. Prestavba je žiadaná

Súčasný stav územia a jeho funkčná a typologická skladba nie je do budúcnosti udržateľná s ohľadom na pozíciu vo väzbe na centrum mesta. Preto je potrebné považovať za danosť, že podoba územia má byť z významnej časti v časti premenená a územie má byť prestavané.

3. Rozvoj mestskej dopravy

Predpokladom udržateľného napojenia územia na centrum mesta, ale aj vzdialenejšie pozície je vznik kvalitného systému mestskej dopravy v riešenom území. Výhodou Košíc je existencia koľajovej mestskej dopravy, poskytujúcej dostatočnú kapacitu a zároveň segregovaný pohyb. Územie by malo umožniť obsluhu električkou dopravou.

4. Prepojenia sú žiadané

Napriek prítomnosti limitu priestupnosti územia v podobe železničnej stanice, ktorý je daný a obtiažne odstrániteľný úplne, je v rámci riešenia snaha o vznik maxima možných prepojení centra mesta popod/ponad železničnú trať smerom k Hornádu, i v zmysle dopravného napojenia novej časti mesta.

5. Nová Masarykova

Potreba novej spojnice centra mesta, územia Hornádu a Prešovskej cesty s pokračovaním na sídlisko Dargovských hrdinov je platná naprieč územne plánovacou dokumentáciou i ďalšími podkladmi (napr. OUŠ Alvincziho). To dáva silnú pozíciu tomuto budúcemu prepojeniu v ose riešeného územia.

6. Budúca Prešovská

Dnešná podoba Prešovskej cesty, ako dopravou významne zaťaženého priestranstva nie je predpokladom pre rozvinutie mestskej štruktúry a prívetivých verejných priestranstiev. Po dostavbe nadradenej dopravnej infraštruktúry je možné predpokladať s premenou Prešovskej na mestskú triedu. S MÚK križovatkou je však počítané ako s nemennou danosťou.

Cielový charakter

Ako má v budúcnosti vyzerať územie okolo Hornádu je do značnej miery predurčené už v zadaní overovacej územnej štúdie, ktoré vyjadruje predstavy mesta o podobe a význame územia v rámci celku Košíc.

Cielom urbanistického riešenia je kreovanie atraktívneho mestského prostredia pre funkcie vyššej občianskej vybavenosti, bývania, rekreácie, športu a zelene a so zreteľom na polohu územia s cieľom rozvinutia celomestského centra, vrátane centra na regionálnej úrovni.

Všetko podstatné je zhrnuté v slovnom spojení „mestské prostredie“. Cielový charakter je mestské prostredie, teda prostredie polyfunkčné, s rôznorodým zastúpením funkcií a vybavenosti, so živým parterom, s pestrou škálou verejných priestranstiev, ktoré sú orientované na užívateľa - človeka, s dôrazom na bezpečný aktívny pohyb, s dostupnou kvalitnou mestskou dopravou a v neposlednom rade primeranou mierkou zástavby, ktorá jednak odpovedá blízkosti centra, ale aj limitom infraštruktúry. **Je teda potrebné tvoriť mesto.**

Môže to na prvý pohľad pôsobiť banálne - tvoriť mesto - ale pre Košice zámer riešenia územia okolo Hornádu predstavuje prvú väčšiu príležitosť nadviazať na kvalitu a obľúbenosť (širšieho) centra mesta súdobým spôsobom v takto významnom rozsahu.

Kompozícia

Usporiadanie územia je založené na rešpektovaní a rozvíjaní jedinečnosti jednotlivých častí riešeného územia (daných pozíciou, parametrom rozmeru časti, možnosťami napojení, apod.) a vzájomnom prepájaní týchto častí, do spojitého celku, ktorý však nie je homogénny, v zmysle uniformity prostredia. Navrhnutá kompozícia by mala umožňovať vznik pestrého prostredia.

1. Široká niva Hornádu, ostrov

Ťažiskom kompozície je tok Hornádu v revitalizovanej podobe a široká niva k nemu prilahlá, ktorá je priestorom pre rekreačné aktivity i človekom minimálne tvorené prírodné prostredie, ekosystémové funkcie. Stredobodom kompozície, v pomyselnom ťažisku riešeného územia je nový ostrov daný remodeláciou koryta Hornádu do prírody blízkej podoby.

2. Krajinný klin

Ľavobrežné územie, ktoré je širšie než pravobrežné, je v svojej polovici rozdelené krajinným klinom, ktorý prepája Hornád a zelené svahy pod sídliskom Dargovských hrdinov, nielen v rovine aktívneho pohybu, ale aj ako prvok systému ekologickej stability. V krajinnom klíne je reflektovaná pozícia vodoteče vedúcej vodu z vyšších pozícií do Hornádu.

3. Tangenta/promenáda

Pravobrežné územie vymedzené nemennou železničnou traťou a nivou Hornádu nedisponuje potrebnou šírkou pre rozvinutie plošne komponovanej štruktúry. Preto je navrhnutá lineárna štruktúra, tangenta k historickému jadrú, rozvíjajúca pravobrežné územie v paralelných líniách mestskej triedy a nábrežnej promenády, ktoré sú vzájomne prepojené, i cez Hornád a železničnú trať.

4. Nová Masarykova

Ťažiskovou väzbou prepájajúcou širšie centrum, územie Hornádu a jeho brehov, Prešovskú ulicu a ďalej sídlisko Dargovských hrdinov je ulica Nová Masarykova, nadväzujúca na Masarykovú ulicu. Na toto hlavné severojužné prepojenie je pripojené významné centrálné priestranstvo pravobrežného územia. Samotná Nová Masarykova má mať charakter mestskej triedy.

5. Kasárne

Jestvujúci areál Ministerstva vnútra a Leteckej fakulty je rešpektovaný v svojej kompozícii založenej na pavilónovej štruktúre zástavby osadenej do parkového prostredia. Jedinou potrebnou zmenou je otvorenie areálu a umožnenie vzniku hlavnej ulice pre ľavý breh. Priestor pre rozvoj územia kasárni je hlavne po obvode, pozdĺž priestranstiev vymedzujúcich areál a pozdĺž Hornádu.

6. Klaster juhovýchod

Juhovýchodná časť ľavobrežného územia je priestorom pre rozvinutie plošnej mestskej štruktúry, s hierarchizovanou sieťou priestranstiev s ohľadom pôdorys tejto časti. Vhodné priestorové vymedzenie predstavuje potenciál pre vznik pestrej typológie stavieb a mestského prostredia, s kvalitným dopravným napojením. Zároveň je toto územie priestorom k prvým zmenám v území.

Väzby

Územie má dve polohy pôsobenia a väzieb - väzby vnútorné, v rámci riešeného územia, prítomné s ohľadom na veľkosť riešeného územia cez 120 hektárov a väzby vonkajšie, smerom na okolité časti mesta, s ohľadom na pozíciu riešeného územia v rámci dnes existujúceho okolia. Oba typy väzieb spolupôsobia na komponovanie štruktúry, hlavne s ohľadom na hierarchiu priestranstiev a hierarchiu štruktúry zástavby.

Vnútorné väzby sú založené na prítomnosti osy Hornádu, ku ktorému sa štruktúra oboch brehov vždy bude vzťahovať, s ohľadom na význam Hornádu ako osy rekreácie a pohybu, ale i estetickú rovinu krajinného prostredia, ktoré je hodnotou pre kvalitu dispozície obytných stavieb, zvlášť v prvom pláne zástavby. Praktickú, denne užívanú rovinu vnútorných väzieb bude tvoriť denne užívaná občianska vybavenosť a významné priestranstvá, ktoré spolu traktujú štruktúru do dostredných úsekov v pešej dostupnosti od zástavby.

Vonkajšie väzby predurčuje historický vývoj mesta a postupnosť naplňovania prilahlých území a realizácie infraštruktúrnych stavieb, kde sa riešené územie ocitlo medzi mestom historickým (s mestom prelomu 19. a 20. storočia) a mestom modernistickým. Vonkajšie väzby z toho dôvodu budú východozápadné (s prevahou západných s ohľadom na vyššiu koncentráciu bodov záujmu v historickom meste), na oba typy miest a body záujmu ako je železničná a autobusová stanica a mestský park. Tieto väzby a možnosti napojenia, vrátane možnosti napojenia na ostatný skelet priestranstiev širšieho centra, opäť predznamenávajú usporiadanie štruktúry a hierarchiu priestranstiev. V severojužnom smere budú prítomné hlavne rekreačné väzby pozdĺž Hornádu.

Typológia

Návrh typológiu budúcej zástavby, náplň vymedzenej štruktúry blokov a komplementárnych priestranstiev, predznamenáva v minimálne nutnej miere. Cieľom je uvažovať variabilnú štruktúru, ktorá môže mať rôznu podobu náplne. Samotnú typológiu však v určitej miere predznamenávajú priestorové danosti jednotlivých častí riešeného územia. Pravý breh Hornádu, so šírkou priestoru od železničnej trate po osu toku v najužšom mieste 160 metrov široký predznamenáva lineárnu, pomerne hustú štruktúru pravidelnej organizácie, ktorá predznamenáva kompaktnú zástavbu. Naopak širší breh ľavý, s už existujúcou pavilónovou štruktúrou kasárni predznamenáva väčšie rozvoľnenie štruktúry.

Členenie územia

Riešené územie je rozčlenené na menšie časti, spravidla na základe predpokladu vnútornej súdržnosti - vnútorných väzieb, podobnosti štruktúry zástavby a prirodzených limitov oddeľujúcich časti územia. Členenie územia na časti s jedinečnou štruktúrou predznamenáva členenie na priestorovo funkčné časti v kapitole regulácia. Členenie územia predstavuje prvý krok k štruktúrovaní celku 120 hektárového územia na menšie, uchopiteľné, jedinečné a v určitých ohľadoch súmeriteľné jednotky, na ktorý bude naväzovať definovanie štruktúry v rámci jednotlivých častí.

Vymedzených je 8 častí riešeného územia, z toho 4 stavebné (v zmysle predpokladu rozvinutia štruktúry zástavby) a 4 nestavebné (v ktorých sa nepredpokladajú stavby domov, a teda rozvinutie štruktúry zástavby). Stavebnými časťami sú Pravý breh, Kasárne, Klin a Juhovýchod. Nestavebnými časťami sú Železnica, Hornád, Prešovská a Križovatka. Podrobnejšie sú jednotlivé časti popísané nižšie.

Štruktúra častí - stavebné

V stavebných častiach existuje predpoklad k rozvinutiu štruktúry založenej na stavebných blokoch naplnených zástavbou jednotlivých stavieb/súborov stavieb a komplementárnych priestranstiev - hierarchizovanej siete verejných priestranstiev, ktorá organizuje štruktúru.

Pravý breh

Vymedzenie: Časť lineárneho charakteru ohraničená zo západu železničnou traťou a z východu pravým brehom Hornádu (široký krajinné rekreačný breh). Severné a južné ohraničenie nie je presne definované, hranica je daná riešeným územím, avšak štruktúra Pravého brehu môže pokračovať aj severným aj južným smerom v rámci záujmového územia, rozvíjajúc princíp tangenty k historickému jadrú a paralelnej komunikácie k Prešovskej.

Princíp: Časť predstavuje tangentu k historickému centru. Navrhnutá štruktúra je založená na dvojici tangenciálnych komunikácii, paralelných so železničnou traťou - mestskou triedou, ako hlavnou dopravnou osou časti a na nábrežnej promenáde. Priestor medzi železnicou a Hornádom, členení dvojicou tangent je ďalej rozdelený na pravidelnú mriežku (jednosmerne orientovanú) zástavby a priestranstiev (plošných a lineárnych).

Štruktúra zástavby: Typickým prvkom územia je blok o rozmeroch 75x95m, orientovaný dlhšou hranou rovnobežne s tangentami, s pozíciou medzi tangentami, s predpokladom vzniku uzavretej blokovej zástavby so základnou výškovou hladinou 6. NP. Ďalšími prvkami sú lineárne bloky pozdĺž železničnej trate, ktoré odcláňajú vnútornú časť štruktúry od negatívnych externalít železničnej trate. Štruktúra je v pravidelnom takte traktovaná plošnými priestranstvami, situovaných prevažne na kľboch - stykoch severojužných a východozápadných prepojení. Akcenty štruktúry sú možné v hlavných priestranstvách či vo väzbe na vstupy do časti.

Priestranstvá: Hlavnými priestranstvami sú lineárne priestranstvá nábrežnej promenády, na ktorej sa predpokladá vedenie električkovej trate ako mestotvorného prvku a mestská trieda, výhľadovo vedúca až mimo riešené územie k terminálu sever. Významné plošné priestranstvá sú dve - vo väzbe na styk predĺženia Masarykovej do riešeného územia a vo väzbe bloky zadnej časti železničnej stanice, s novým autobusovým terminálom. Ďalej sú vymedzené dve vedľajšie plošné priestranstvá lokálnych centier.

Väzby: V riešení sú kompenzované limity bariér. Pod železničnou traťou sú uvažované prepojenia rôzneho charakteru - predĺženie ul. Alvincziho, predĺženie ul. Masarykovej, dvojica peších prepojení na mestský park, predĺženie podchodu k nástupištiam železničnej stanice smerom do riešeného územia, a nové kombinované prepojenie pod železničnou traťou pre električky (autobusy) a peších a cyklistov. Cez Hornád sú uvažované 2 mosty pre rôzne módy dopravy, 1 električkový most a 3 pešie lávky.

Predpoklady: Pre rozvinutie časti Pravý breh je vhodné redukovat' časti koľajiska vzdialenejšie od železničnej stanice - 5 koľají a odstrániť vlečky do areálov, ktoré sú však určené k prestavbe.

Kasárne

Vymedzenie: Severná časť riešeného územia na ľavom brehu Hornádu s hranicami v Rampovej ulici, Prešovskej ceste, Novej Masarykovej a ľavom brehu Hornádu. Časť je vymedzená hranicami areálu TUKE a MV SR.

Princíp: Časť je definovaná jestvujúcou podobou územia, danou historickým vývojom a náplňou. Areál kasární má svojbytný urbanizmus a charakter, ktorý je rešpektovaný a ďalej rozvíjaný. Orientácia zástavby kasární je radiacou pre časti na ľavom brehu. Časť je pri zachovaní charakteru vhodné otvoriť, napojiť na okolie, postupne odstrániť menej vhodné stavby a vo vhodných situáciách zahustiť. Charakterom sa bude jednať o menej rušnú časť mesta, avšak s priestorom pre vyššiu vybavenosť v podobe univerzity a športovísk celomestského významu.

Štruktúra zástavby: Uvažovaná štruktúra ctí charakter areálu založeného na pavilónovej zástavbe v parkovom prostredí. Novo navrhnutá štruktúra pojednáva hlavne obvod územia - spoludefinuje charakter hraníc častí, v zmysle vymedzenia uličnej fronty pre spevnené verejné priestranstvá po obvode časti. Štruktúra vnútornej časti územia je voľne definovaná, pri zachovaní základ-

ných princípov, ktorými sú pavilónová zástavba, prevažne parkový charakter časti a rešpektovanie hlavných os/priestranstiev daných kompozíciou areálu kasárni. Výšková hladina časti je 4 NP, po obvode 6 NP, s výškovými akcentami v napojovacích bodoch.

Priestranstvá: Hlavným lineárnym priestranstvom je nová ulica prepájajúca Rampovú a Novú Masarykovu. V tomto priestranstve s charakterom mestskej triedy je uvažované vedenie električkovej trate. Ostatné lineárne priestranstvá sú podružné, s charakterom prepojení v rámci blokov pavilónového areálu. Významné plošné priestranstvo je vymedzené v ťažisku časti, v priestore bývalého centrálneho priestoru kasárni.

Väzby: Časť je na okolie s ohľadom na charakter štruktúry priestupného pavilónového areálu dobre napojená z hľadiska aktívneho pohybu. Početnosť napojení pre motorový pohyb je však s ohľadom na zvolenú štruktúru a absenciu potreby prejazdnosti štruktúry minimalizovaný na tri.

Predpoklady: Časť môže zotrvať v dnešnej podobe do doby úpravy názoru zájomníkov na časť. Dôležitým predpokladom pre zapojenie časti do celku je realizácia hlavného prepojenia Novej Masarykovej a Rampovej, vyžadujúca zásah do časti areálu NAKA. Vhodné je otvoriť areál pre verejnosť a zrušiť oplotenie areálu.

Klin

Vymedzenie: Časť prepájajúca Prešovskú cestu cez Hornád s časťou Pravý breh. Hranicami sú Nová Masarykova, Prešovská cesta, severná hrana blokov na Priemyselnej a Hornád.

Princíp: Podstatou časti je umožniť prepojenia Hornádu a svahov pod sídliskom Dargovských hrdinov v rovine krajinných prepojení, i ako prepojenie prvkov MÚSES a taktiež realizovať prepojenia komunikačné - prepojiť Prešovskú cestu s Masarykovou cez Hornád a časť Pravý breh. Dominantou kompozície je krajinný klin s miestnou vodotečou a vodozádržnými opatreniami, slúžiaci ako regionálny biokoridor MÚSES.

Štruktúra zástavby: Definovaná je južná hrana Novej Masarykovej, ktorá má podobu mestskej triedy širokého profilu, tvoriac i predpriestory verejných budov. Južná hrana blokov do Novej Masarykovej v kombinácii so severnou hranou blokov Priemyselnej vymedzuje priestor krajinného klinu. Uvažovaná je blokovo uzavrená a polouzavrená štruktúra s hladinou 6 NP, s výškovými akcentami v predmostí mostu cez Hornád a vstupe do územia z Prešovskej cesty.

Priestranstvá: Hlavným priestranstvom je lineárne priestranstvo Novej Masarykovej. Kolmo k tomuto priestranstvu je vedená severojužná osa prepájajúca Rampovú s Klinom a časťou Juhovýchod. Povahu verejného priestranstva má aj krajinný klin šírky až 90 metrov, ktorý v sebe kĺbi funkcie krajinné i rekreačné vďaka svojej šírke.

Väzby: S ohľadom na pozíciu časti, ako centrálneho bodu ľavobrežného územia je časť Klin viazaná na všetky okolité časti. Zaručené sú všesmerné prepojenia, aj

pre automobilovú dopravu. Ťažiskovým bodom je križovatku s Prešovskou. Štruktúra zástavby a nestavebného bloku krajinného klinu je priestupná a umožňuje rozvinutie väzieb aktívneho pohybu. Krajinný klin je významnou väzbou Hornádu a svahov pod Furčou.

Predpoklady: Pre realizáciu časti je potrebné vytvorenie úrovňovej križovatky s Prešovskou cestou, optimálne i s vetvou na Uršulínky a sídlisko Dargovských hrdinov.

Juhovýchod

Vymedzenie: Časť je vymedzená južnou hranou krajinného klinu časti Klin, Prešovskou cestou, Starou Prešovskou s mimoúrovňovou križovatkou a ľavým brehom Hornádu. Časť je úplne vymedzená bez predpokladu presahov mimo riešené územie.

Princíp: Časť využíva danosti svojho priestorového vymedzenia, hlavne podobnosť šírkového a dĺžkového parametru, tvoriac priestor do ktorého je možné vpísať kružnicu o polomere 200 m. Vymedzený je kompaktný priestor s predpokladom dobrej pešej dostupnosti. V takomto priestore je definovaná hierarchizovaná pravouhlá sieť priestranstiev, ktorá tento priestor sprístupní a napojí na okolie.

Štruktúra zástavby: Uvažovaná je blokovo štruktúra polouzavrených blokov, s možným rozvoľnením štruktúry smerom k Hornádu. Orientácia štruktúry je daná orientáciou štruktúry staršej zástavby časti Kasárne (a celej štruktúry na ľavom brehu riešeného územia). Vymedzené sú všesmerne priestupné veľké bloky o rozmere 250 na 170 metrov, ktoré sú delené v severojužnom smere na dve podobne veľké časti ďalším priestranstvom. Vo vnútri bloku je priestor pre rozvinutie druhého plánu zástavby. Vo všeobecnosti je štruktúra tejto časti voľná, pri dodržaní základných kompozičných princípov, ako je orientácia štruktúry, vymedzenie hlavných priestranstiev a požadovaná priestupnosť.

Priestranstvá: Hlavným priestranstvom časti je lineárne priestranstvo vedené od Rampovej (časťou Kasárne a Klin), so zalomením na most cez Hornád do časti Pravý breh. Týmto priestranstvom je vedená električková trať. Plošné priestranstvá sú navrhnuté vo väzbe na mosty cez Hornád a v kĺbe významného lineárneho priestranstva pri Prešovskej ceste.

Väzby: Časť je naviazaná prevažne na Prešovskú cestu, respektíve Starú Prešovskú, v zmysle hlavných dopravných spojení. Naopak rekreačné väzby a väzby aktívneho pohybu sú orientované hlavne smerom k Hornádu a nábrežiu.

Predpoklady: Časť je situovaná v území dnešnej priemyselnej zóny. Predpokladom realizácie časti je postupná prestavba staršej štruktúry.

Štruktúra častí - nestavebné

V nestavebných častiach neexistuje predpoklad významnejšieho rozvinutia štruktúry zástavby. Náplňou nestavebných častí bude krajina a vodné toky, priestranstvá a dopravná infraštruktúra, v zmysle častí dopravného skeletu bez prístupu peších a cyklistov.

Železnica

Lineárny priestor železničnej trate a železničnej stanice, vrátane nástupíšť, odstavných koľají a budov stanice o mocnosti 75 až 100 metrov, s funkciou prevažne dopravnou, v prípade nástupíšť a verejne prístupných častí stanice a staničných budov s funkciou verejných priestranstiev. V priestore železničnej stanice, koľajiska, a príslušných objektov existuje priestor pre vznik vybavenosti naviazanej na takto významný dopravný uzol. Časť pokračuje i mimo riešené územie severným aj južným smerom, s ohľadom na povahu železničnej trate ako lineárnej infraštruktúry. Časť tvorí významnú bariéru v území, ktorá má byť kompenzovaná mimoúrovňovými prepojeniami cez/pod železničnou traťou. Časť je dotknutá návrhom v zmysle optimalizácie priestorovej náročnosti koľajiska a železničnej stanice z východnej strany, smerom od riešeného územia s ohľadom na možnosť vzniku požadovanej štruktúry v riešenom území. Dôležitými návrhovými vstupmi sú prepojenia cez/pod železničnou traťou.

Prešovská

Lineárne priestranstvo, dnes významne zaťažené automobilovou dopravou, hlavne s ohľadom na význam a pozíciu v dopravnom skelete mesta (súčasť dopravného okruhu). Návrh predpokladá úpravu priestranstva postupne realizovateľnú v čase, s ohľadom na budúcu predpokladanú redukciu IAD po realizácii rýchlostnej komunikácie R4. Návrh však predpokladá i možnosti humanizácie Prešovskej pri súčasnej dopravnej záťaži (pri zachovaní dnešnej kapacity), hlavne skrz západnú frontu novo navrhnutej štruktúry a realizáciu úroveňových križovatiek traktujúcich lineárny charakter priestranstva, v kombinácii s úpravami profilu Prešovskej cesty nemeniacich kapacitu komunikácie, avšak zvyšujúcich užívateľskú prívetivosť priestranstva.

Križovatka

Priestor mimoúrovňovej križovatky Prešovskej cesty, Sečovskej cesty, Južného nábrežia a Palackého ulice s funkciou dopravnou. Mimoúrovňová križovatka je daná za nemennú v horizonte realizácie návrhu OUŠ. Križovatka má v riešení pozíciu bodu, do ktorého je potrebné napojiť jednotlivé priestranstvá pri zachovaní riešenia križovatky - mostné objekty a napojovacie body križovatky nie sú návrhom dotknuté. Návrhom je dotknutý priestor križovatky neslúžiaci doprave - priestory pod mostami a okolie križovatky, ktoré je parkovo riešené, s možnosťou športových aktivít pod mostnými objektami, pri využití mostov napr. ako zastrešenia športovísk.

Hornád

Popis nestavebnej časti Hornád je v porovnaní s ostatnými nestavebnými časťami mierou vstupov návrhu do časti a dopadom zmien na celok riešenia obsiahlejší, čomu odpovedá i podrobnosť popisu.

Lineárny priestor toku Hornádu a jeho brehov tvorí krajinnú a rekreačnú kostru územia. Tvar priestoru pre koryto je daný vymedzením častí Pravý breh a ľavobrežných častí, s významným rozšírením priestoru medzi brehmi v centrálnej časti predznamenáva kompozíciu toku a brehov. Tok Hornádu a brehy sú určené k renaturácii -

je žiadané transformovať kanalizovaný tok Hornádu, do podoby živého vodného toku s možnosťou rozlivu a vzniku brehových porastov s pravidelným zaplavovaním. Výsledné riešenie je možné nazvať povodňovým parkom - krajinným a parkovým priestranstvom s funkciou protipovodňovej ochrany a možnosťou bezpečného rozlivu toku, pri využití rozlivu ako krajínotvorného činiteľa.

Riešenie časti Hornád pojednáva úsek toku od mostu Rampová (rkm 141,980) po pešiu lávku pri SOŠ Železničná (rkm 140,450). Rozsah dotknutého územia čiastočne kopíruje rozsah projektov „Košice - prioritné protipovodňové opatrenia v SR“ (ďalej projekt PPO) pre pravý a ľavý breh Hornádu. Priestor časti toku má premenlivú šírku od najmenej 80 metrov na severnom okraji (85 m na južnom) až po 300 metrov v centrálnej časti. Výškové riešenie profilu koryta vychádza z hodnôt výšok projektu PPO (výška dna toku a brehov). Z projektu PPO sú prevzaté hodnoty Q100, na ktoré návrh reaguje (v centrálnej časti pri moste Nová Masarykova 207,00 m n. m., v situácii pri moste Juh 206,10 m n. m.).

Ťažiskovým prvkom časti Hornád je v centrálnej časti uvažovaný ostrov, daný rozvetvením Hornádu, vznikom nového ramena odkloneného z hlavného koryta. Cez ostrov je vedený most Nová Masarykova, z ktorého je ostrov prístupný. Na ostrove je uvažovaná rekreačná vybavenosť. Vo väzbe na ostrov a západné rameno obtekajúce ostrov je priestor pre rozliv toku a vznik ďalších ramien. Pri nízkom prietoku Hornádu je ostrov dosiahnuteľný suchou nohou z pravobrežného územia.

Parametre z projektu PPO, v zmysle ochrany územia sú návrhom zachované. Odlišná je optika nazerania na podobu protipovodňovej ochrany. Riešenie sa posúva od technického monofunkčného diela smerom k protipovodňovej ochrane ako súčasťou komplexného návrhu prostredia toku a jeho brehov s funkciou ekologickou aj rekreačnou. Je uvažované s možnosťou pravidelného bezpečného rozlivu Hornádu. Riešenie protipovodňovej ochrany je založené na princípe vymedzenia horných úrovní brehov, na prietok Q100 v širokom priestore nivy Hornádu, teda okolité stavebné časti nebudú prípadným vyšším prietokom Hornádu dotknuté. Na horných úrovniach sú umiestnené priestranstvá na oboch brehoch (pravobrežná promenáda a chodník/cyklochodník na ľavom brehu). Medzi vymedzenými brehmi je v závislosti na šírke nivy priestor pre pravidelný bezpečný rozliv toku, zaplavovanie častí územia a umožnenie formovania toku a ďalších ramien prírode blízko cestou. Koryto a brehy v návrhu neslúžia k rýchlemu odvodu vody z územia, týmto voda v území dlhšie udržiavaná.

Rozliv je využívaný k podpore biodiverzity územia. Umožnený je periodický vznik nových ramien Hornádu podľa aktuálneho prietoku a zaplavovanie častí brehov a na to naviazaný vznik špecifických biotopov. Zároveň je umožnený vznik prirodzených štrkových náplav na brehoch toku. Mŕtve rameno Hornádu je do riešenia zapojené - pri vyššom prietoku Hornádu je umožneného jeho pravidelné zaplavovanie. Časť brehov, prevažne vo väzbe na vodný tok je venovaná krajínotvornej funkcii, bez funkcie rekreačnej.

Časť Hornád je široko prístupná po obvode územia. Hlavnými osami pohybu sú priestranstvá po obvode časti - pravobrežná promenáda a chodník/cyklochodník na ľavom brehu, ktoré poskytujú komfortnú možnosť pohybu pešo alebo na bicykli. Osy pohybu majú vylúčenú IAD. Na nižšej výškovej úrovni, ako súčasť brehov toku je možnosť pohybu po nespevnených pešinách vedených prírodným a parkovým prostredím. Jednotlivé výškové úrovne sú vzájomne prepojené. Brehy Hornádu sú prístupné i mimo hlavné vymedzené trasy. Časti riešeného územia sú cez Hornád prepojené mostami a lávkami umiestňovanými v pravidelnom takte 200 až 250 metrov. Hlavným mostom cez Hornád je most Nová Masarykova, ktorý zároveň sprístupňuje ostrov. Dôležitými prvkami prístupnosti územia sú prístupy k vodnej hladine. V pozícii predmostí majú charakter mestského vystavaného nábrežia s dôrazom na pobytovosť. Mimo exponované polohy sú prístupy subtilné, tak, aby nena-rušovali krajinný charakter brehov.

Územie časti o výmere takmer 11,3 hektára je z hľadiska náplne a využitie rôznorodou plochou, i s ohľadom na významnú výmeru. Hlavným využitím sú funkcie ekologické a krajnotvorné, zastúpené hlavne vodným tokom a príľahlými brehmi, vrátane plochy mŕtveho ramena a časti ostrova. Rekreačná a športová funkcia je zastúpená jednotlivými športoviskami s vymedzenou plochou (prípadne i zázemím) a všeobecnou možnosťou využívať brehy Hornádu k rekreácii a pohybu (napr. chôdza, beh, bicykel či korčule). Špecifickými športoviskami je riečna plaváreň, multifunkčné ihriska so zameraním na basketbal, hokejbal či malý futbal a množstvo detských ihrísk rôznych veľkostí a zameraní na nábrežiach. Súčasťou rekreačnej infraštruktúry sú i reštauračné a pohostinské zariadenia. Zariadenie v južnom cípe ostrova pre svoju jedinečnú pozíciu má potenciál byť miestom výletov, i s možným kultúrnym programom. I ako určitá náhrada za rušenú záhradkársku osadu na pravom brehu je v časti Hornád navrhnutých niekoľko rôzne veľkých komunitných záhrad rôznej podoby. Malá extenzívna komunitná záhrada je umiestnená aj na ostrove.

Riešenie časti Hornád je ideové, so zameraním na riešenie časti ako priestranstva a celkovú kompozíciu územia, vzťah Hornádu k navrhnutej štruktúre nábreží a vzťahy v rámci časti. Konkrétne podoba a vodohospodárske riešenie bude predmetom podrobnejšej dokumentácie. Dôležitým je však vymedzenie priestoru pre návrh úprav toku Hornádu, ktorý je daný, a zároveň spoluvymedzuje priestor pre riešenie štruktúry na brehoch Hornádu.

Dôležité je podotknúť, že tok Hornádu v rámci riešeného územia a jeho úpravy by mali byť súčasťou širšieho koncepcného (a následne projekčného a stavebného) rámca uvažovania o Hornáde v rámci Košíc, optimálne v celej dĺžke toku na území mesta, hlavne z dôvodov potreby komplexného riešenia so širším dopadom na územie mesta a postihnúť väzieb z hľadiska štruktúrného, ekologického a spoločenského. Takýto koncepcný názor je však nad rámec podrobnosti dokumentácie OÚŠ, preto vždy predložené riešenie bude nutné považovať len za výsek celku, v ideovej podrobnosti riešenia.

Štruktúra priestranstiev - sieť

Priestranstvá jednotlivých stavebných a nestavebných častí sú vzájomne prepojené a tvoria spojitý skelet, ktorý je napojený na priestranstvá po obvode riešeného územia. Skelet hlavných priestranstiev je definovaný ako dvojica lineárnych priestranstiev na oboch brehoch Hornádu, ktoré sú vzájomne zviazané ťažiskovým východozápadným prepojením Novej Masarykovej a ďalším hlavným prepojením v južnej časti územia. Vnútorný skelet je potom orámovaný vonkajším skeletom ulíc Rampovej, Prešovskej cesty a Palackého. Vedľajšie priestranstvá a prepojenia cez bloky ďalej zahusťujú skelet priestranstiev.

Regulácia

Na urbanistickú koncepciu štruktúry územia nadväzuje rozvinutie definovaných princípov do abstraktnejšie vyjadrenej roviny regulatívov, ktoré umožnia smerovať územie do podoby načrtnutej v podkapitole štruktúra, avšak stále s predpokladom prítomnosti voľnosti riešenia, ktorá znamená voľnosť náplní a teda neustrnutie na jednom možnom názore na územie.

Štruktúra regulácie a základné regulačné princípy vychádzajú z Metodiky spracovania územnoplánovacej dokumentácie a podkladov, ktorá je použitá v podrobnosti odpovedajúcej riešeniu a ďalej rozvinutá o princípy regulácie používané zhotoviteľom štúdie.

Princípy

Princípy regulácie definujú všeobecné kvality a očakávané ciele, ku ktorým sa má smerovať, nehľadiac na konkrétne prevedenie regulatívov, ktoré rešpektujú požiadavky platného legislatívneho a metodického rámca.

1. Orientácia na priestranstvá

Základnou premisou princípov regulácie je východisko vo verejných priestranstvách. Regulácia je orientovaná na verejné priestranstvá, štruktúru priestranstiev, z čoho je ďalej derivovaná regulácia pre stavebné bloky. Cieľom regulácie je doručiť kvalitu v priestranstvách a v priestorovom usporiadaní územia, ktorá je definovaná ako minimálny štandard priestorového usporiadania priestranstiev.

2. Typologická variabilita

Z prvého princípu vychádza určitá typologická sloboda náplne stavebných blokov vymedzených ako komplex priestranstiev. Možné sú pestré náplne stavebných blokov, za predpokladu, že budú dodržané požadované vzťahy voči priestranstvám a zvolená typológia bude spoluformovať verejné priestranstvo želaným spôsobom.

3. Funkčná variabilita

Funkčná regulácia v návrhu nie je špecificky regulovaná, s ohľadom na pozíciu riešeného územia vo väzbe na jadrové mesto. Predpokladaná je z toho dôvodu polyfunkčná náplň, respektíve zmiešané obytné mesto, za predpokladu, že bude v území umiestniteľná a nebude predstavovať neprimeranú záťaž pre územie. Ťažiskom funkčnej náplne v území bude vždy obytná funkcia.

4. Verejná vybavenosť

Funkčná variabilita neovplyvňuje potrebu umiestnenia základnej občianskej vybavenosti v území. Stanovená je pozícia potrebnej školskej vybavenosti (základná škola, materská škola) dôležitej pre obsluhu územia, rovnako ako jej kapacity. Návrh ďalej predpokladá umiestnenie ďalšej vybavenosti, ktorá však nie je toľko viazaná na dochádzkové vzdialenosti.

5. Základná výšková hladina

Pre celok riešeného územia je určená základná výšková hladina, ktorá je 6 nadzemných podlaží. Základná výšková hladina nepredstavuje snahu o nivelizovanie výškovej úrovne zástavby, ale základnú hodnotu od ktorej sa odvíja výšková kompozícia územia. Prirodzene budú existovať dominanty, výškové akcenty a obecné možnosť práce s výškou objektov v rámci bloku.

6. Primeranosť

Z v metodike dostupných regulatívov je vybrané primerané minimum potrebných, s ohľadom na užívateľskú jednoduchosť zvoleného riešenia a hlavne s ohľadom na ich reálnu potrebu. V regulácii nie je podrobnejšie definované architektonické riešenie stavieb a použité koeficienty využitia územia sú nastavené reálne, s ohľadom na uskutočniteľnosť regulovaných budúcich zámerov.

Členenie územia

Riešené územie je členené na priestorovo funkčné celky, priestorovo funkčné časti a skupiny pozemkov. Členenie územia odpovedá členeniu v kapitole štruktúra - princípy z tejto kapitoly sú rozvíjané do princípov regulácie.

Priestorovo funkčný celok

Je stanovený iba jeden, pre celé riešené územie, s ohľadom na veľkosť a homogénosť riešeného územia (výsledkom je jedno súdržné územie) a v mierke regulačného výkresu sa neprepíše (prepis v mierke mesta/územného plánu). *Hranica priestorovo funkčných celkov vo výkrese regulácie nie je zobrazená.*

Priestorovo funkčná časť

Predstavuje členenie riešeného územia na menšie ucelené časti, ktorých je stanovených osem, s možným presahom mimo riešené územie. Priestorovo funkčné časti odpovedajú svojim vymedzením vymedzeniu v kapitole štruktúra/členenie územia. Priestorovo funkčné časti predstavujú ucelené časti územia s predpokladom spoločnej/previazanej realizácie, podrobnejšie popísanej v kapitole procesy. *Hranica priestorovo funkčných častí vo výkrese regulácie je zobrazená odsadené o 3 metre pre grafickú prehľadnosť.*

Skupina pozemkov

V regulácii nadobúda tri podoby. Môže sa jednať o stavebný blok, nestavebný blok a o verejné priestranstvo. Jednotlivé podoby skupiny pozemkov sú popísané podrobnejšie nižšie a pre každú z podôb sú definované podrobnejšie regulatívy. *Hranica skupiny pozemkov vo výkrese regulácie je zobrazená ako hranica stavebného bloku, hranica nestavebného bloku a hranica verejného priestranstva s polohou vyjadrenou skutočnou hranicou skupiny pozemkov.*

Verejné priestranstvo

Spoločným znakom verejných priestranstiev je nediskriminačná prístupnosť (prístupné komukoľvek bez obmedzení pre konkrétne osoby/skupiny osôb) a zaručená možnosť pešieho pohybu. Verejným priestranstvom nie sú dopravné stavby s vylúčeným prístupom chodcov. Verejné priestranstvo je základne vyjadrené svojou hranicou, jedinečným indexom komplexne popisujúcim priestranstvo a zatriedením do systému hierarchie priestranstiev. Vymedzenie verejných priestranstiev sa viaže na Regulatív verejných priestorov podľa Metodiky, ako parametrický, typologicko-dispozičný a architektonický regulatív. Všetky takto vymedzené verejné priestranstvá sú zároveň regulatívom funkčného využívania územia - druhom Verejne prístupné priestranstvá.

Hranica verejného priestranstva

Definuje plošné vymedzenie verejného priestranstva a jeho hranice s ostatnými skupinami pozemkov (verejnými priestranstvami, stavebnými a nestavebnými blokmi). Verejné priestranstvo je vymedzené ako ucelená časť územia, s prevažujúcou spoločnou podobou (profilu u líniových, charakteru u plošných), typológiou a zatriedením v hierarchii priestranstiev, oddelená od iných skupín pozemkov. Priestranstvo je vymedzené v rámci jednej konkrétnej priestorovo funkčnej časti a významne nepresahuje do iných PFČ. *Hranica verejného priestranstva je vo výkrese regulácie zobrazená ako jeho skutočná hranica.*

Index verejného priestranstva

Predstavuje jedinečné označenie priestranstva a jeho úplný regulačný popis. Obsahom indexu je označenie - jedinečný kód priestranstva, zatriedenie priestranstva v hierarchii systému verejných priestranstiev typológia priestranstva, minimálne priestorové parametre a módy pohybu v priestranstve. *Index verejného priestranstva je vo výkrese regulácie zobrazený ako textový popis prináležiaci konkrétnemu priestranstvu. Konkrétnemu priestranstvu v textovej časti ďalej prináleží schéma priečneho profilu, ktorá popisuje skladobné časti priestranstva.*

Označenie určuje formu priestranstva, teda či sa jedná o priestranstvo líniové, alebo plošné, označenie PFČ v rámci ktorého sa priestranstvo nachádza a číslo (poradie) priestranstva v rámci PFČ. Označenie jednoznačne identifikuje priestranstvo.

Význam určuje pozíciu priestranstva v hierarchii, teda dôležitosť priestranstva v systéme verejných priestranstiev, čo predurčuje podobu, náplň priestranstva a mieru využitia užívateľmi (záťaž). Priestranstvo môže byť významné, alebo ostatné.

Typológia určuje očakávanú podobu priestranstva. Typológia vychádza z usporiadania priestranstva. Pre plošné priestranstvá sú definované následovné typológie: námestie, parkové námestie, park, zelený pás. Pre líniové priestranstvá sú definované následovné typológie: trieda, ulica, ulička, most a podjazd. Výpis typológie je základnou typologickou radou a je otvorený dopĺňaniu. Podrobnejšie je typológia popísaná v kapitole zdroje.

Minimálne priestorové parametre určujú požadovanú priestorovú kvalitu priestranstva, ktorú je potrebné nepodkročiť. Pre líniové priestranstvo sa jedná o minimálnu šírku profilu vyjadrenú v metroch v bežnom úseku priestranstva. Pre plošné priestranstvá sa jedná o minimálnu plošnú výmeru priestranstva vyjadrenú v metroch štvorcových.

Mód pohybu určuje okruh predpokladaných užívateľov priestranstva, z ktorého plynú priestorové nároky na skladobné prvky profilu, usporiadanie priestranstva a očakávaný dopravný režim. Základným účastníkom prítomným vo všetkých priestranstvách sú z definície priestranstva chodci a ďalej cyklisti. Ďalej sú stanovení účastníci mestská doprava koľajová (dráhové vozidlá - električka), mestská doprava cestná (autobus bez určenia pohonu a dráhové vozidlá - trolejbus), individuálna automobilová doprava s režimom koncovej (slepej, neprejazdnej) komunikácie a individuálna automobilová doprava všeobecná.

Zatriedenie verejného priestranstva

Spresňuje a vizuálne určuje pozíciu priestranstva v hierarchii priestranstiev a predpokladaný charakter priestranstva. Definované sú priestranstvá lineárne významné, lineárne ostatné, plošné spevnené významné, plošné spevnené ostatné, plošné nespevnené významné a plošné nespevnené ostatné. *Zatriedenie verejného priestranstva je vo výkrese regulácie zobrazené ako plná šrafova odpovedajúcej farebnosti vymedzená hranicou verejného priestranstva.*

Ďalšie prvky verejného priestranstva

Spresňujú náplň priestranstva a jeho vnútorné usporiadania. Definované sú kompozične významné výsadby, prvky priestranstva a významné skladobné prvky profilu priestranstva.

Výsadby

Tvoria prirodzenú súčasť priestranstiev a spolupodieľajú sa na pôsobení priestranstiev na užívateľa. Výsadby sú rozlíšené na hlavné stromoradia, vedľajšie stromoradia a kompozične významné stromy v priestranstvách. Výsadby spoluurčujú profil lineárneho priestranstva/kompozíciu plošného priestranstva a nasledujú hierarchiu verejných priestranstiev. *Výsadby sú vo výkrese regulácie zobrazené ako bodové značky stromov, farebne odlišené pre jednotlivé kategórie. Značka definuje potrebu umiestnenia výsadby podľa zatriedenia, nie konkrétnu polohu prvku (stromu).*

Prvky

Predstavujú drobné súčasti priestranstiev zvyšujúce ich pobyťovú hodnotu. Prvky sú rozlíšené na vodné prvky, herné prvky, športové vybavenie a komunitné prvky (napr. komunitou využiteľné skupiny mobiliáru). *Prvky sú vo výkrese regulácie zobrazené ako bodové značky, farebne odlišené pre jednotlivé kategórie prvkov (skupín prvkov), určujúce potrebu situovania prvku v priestranstve a približnú polohu prvku. Značka prvkov sa objavuje aj vo verejne prístupných častiach stavebných blokov a v nestavebných blokoch.*

Významné skladobné prvky

Predstavujú dôležité prvky priestranstva spoluurčujúce skladbu profilu a dopravnú záťaž, u ktorých je potrebné presnejšie určiť ich pozíciu, s ohľadom na význam prvkov. Významné skladobné prvky sú abstrakciou hlavných častí profilu priestranstva. Delené sú na električkovú trať s určením pozície osy koľaje električkovej trate (pre dvojkoľajnú trať dvojica os), električkové zastávky (určenie pozície zastávky) a vymedzenie hlavného dopravného priestoru. *Vo výkrese regulácie je električková trať zobrazená čiarou osy koľaje, zastávka je zobrazená bodovou značkou (aj pre dvojicu zastávok, pokiaľ sú protihľadé) a hlavný dopravný priestor je zobrazený hranicou a čiarovou šrafovou.*

Nestavebný blok

Predstavuje komplement k verejným priestranstvám a stavebným blokom, ktorého funkcia nie je prevažne stavebná (FV bývanie, FV vybavenosť) ani prevažne verejné priestranstvo. Obvykle sa bude jednať o plochy s druhom funkčného využívania vegetácia a vodstvo (bez rozlíšenia na rekreačnú a ekostabilizačnú vegetáciu a vodstvo podľa Metodiky) a dopravné vybavenie. Nestavebný blok je základne vyjadrené svojou hranicou, jedinečným indexom popisujúcim parametre a náplň nestavebného bloku, funkčným využívaním a šrafovou charakteru v rámci nestavebného bloku. Nestavebné bloky s funkčným využívaním vegetácia a vodstvo majú obdobnú povahu ako verejné priestranstvá - tiež sú voľne prístupné pešiemu užívateľovi bez obmedzení (vrátane prístupnosti hladiny vodného toku). Nestavebné bloky s funkčným využívaním dopravná vybavenosť nie sú prevažne prístupné pešiemu užívateľovi bez obmedzení a nepredpokladá sa v rámci nich pohyb chodcov alebo cyklistov (výnimkou sú nástupištia železničných staníc a zastávok).

Hranica nestavebného bloku

Definuje plošné vymedzenie nestavebného bloku a jeho hranice s ostatnými skupinami pozemkov (verejnými priestranstvami, stavebnými a nestavebnými blokmi). Nestavebný blok je vymedzený ako ucelená časť územia, s prevažujúcou spoločnou funkčnou náplňou. Nestavebný blok je vymedzený v rámci jednej konkrétnej priestorovo funkčnej časti a významne nepresahuje do iných PFČ. *Hranica nestavebného bloku je vo výkrese regulácie zobrazená čiarou ako jeho skutočná hranica.*

Index nestavebného bloku

Predstavuje jedinečné označenie nestavebného bloku a jeho úplný regulačný popis. Obsahom indexu je označenie - jedinečný kód nestavebného bloku, priestorové parametre a náplne nestavebného bloku. *Index nestavebného bloku je vo výkrese regulácie zobrazený ako textový popis prináležiaci konkrétnemu nestavebnému bloku.*

Označenie určuje označenie PFČ v rámci ktorého sa nestavebný blok nachádza a číslo (poradie) nestavebného bloku v rámci konkrétneho PFČ. Označenie jednoznačne identifikuje nestavebný blok.

Priestorový parameter určuje výmeru nestavebného bloku zaokrúhlenú na celé stovky podľa pravidiel zaokrúhľovania, vyjadrenú v m².

Náplne určujú v poradí prvú hlavnú náplň (významovo vyššiu), druhú hlavnú náplň (významovo nižšiu) a doplnkovú náplň. Náplne nadobúdajú nasledujúce podoby derivovane z funkčného využitia: dopravná, krajínotvorná, šport, rekreácia, záhradníčenie a zeleň.

Funkčné využívanie

Pre nestavebné bloky sú definované dva druhy funkčného využitia - vegetácia a vodstvo a dopravná vybavenosť. Pre dopravnú vybavenosť sú ďalej špecifikované plochy s možnou verejnou vybavenosťou. Triedenie funkčného využitia vegetácie a vodstvo na (produkčné - neuplatnilo by sa v rámci územia intravilánu), rekreačné a ekostabilizačné nie je zavedené, s ohľadom na vzájomný prienik náplne funkčného využitia. Rovnako nie je zavedené delenie na vegetáciu a vodstvo. *Funkčné využívanie nestavebného bloku je vo výkrese regulácie zobrazené ako plná šrafa.*

Charakter

Spodrobňuje náplň nestavebného bloku s funkčným využívaním vegetácia a vodstvo. Pre nestavebné bloky s funkčným využívaním dopravné vybavenie nie je charakter definovaný. Stanovené sú charaktery: vodstvo pre vodné toky a rozlivné plochy (krajínotvorné plochy), mestské záhradníčenie pre plochy komunitných záhrad a záhradkárske osady (rekreačné plochy), rekreačné plochy prírodného charakteru pre plochy extenzívne využívaných častí krajiny a zelene (krajínotvorné plochy), rekreačné plochy mestského charakteru pre intenzívne plochy mestskej zelene (rekreačné plochy) a rekreačné a športové plochy stavebného charakteru pre vystavané špecificky vymedzené športoviská (rekreačné plochy). *Charakter nestavebného bloku je vo výkrese regulácie zobrazený ako prekryvná šrafa na celou plochu nestavebného bloku.*

Stavebný blok

Vymedzuje priestor pre možné umiestnenie zástavby. Stavebný blok je jedinou možnou skupinou pozemkov, v ktorej je možné umiestňovať zástavbu. V nestavebnom bloku a verejnom priestranstve nie je možné umiestniť zástavbu, pokiaľ nie je určené inak (napr. bodovou značkou bloku v rámci inej funkčnej plochy). Výnimkou v nestavebnom bloku a verejnom priestranstve sú iba stavby o výmere zastavanej plochy stavby (súčtu zastavanej plochy všetkých stavieb) maximálne 4% z výmery verejného priestranstva a nestavebného bloku slúžiaceho funkcii verejného priestranstva a nestavebného bloku (s výnimkou nestavebných blokov s funkciou dopravné vybavenie). Stavebný blok je základne vyjadrený svojou hranicou, jedinečným indexom komplexne popisujúcim stavebný blok, stavebnou čiarou a možnými regulatívmi umiestnenia aktívneho parteru a umiestnenia vybavenosti. Všetky stavebné bloky sú regulatívmi funkčného využitia územia - druhom bývanie a vybavenosť, bez rozlíšenia (vo výkrese zmiešaná obytná zástavba). Funkčné využívanie výroba sa neuplatňuje.

Hranica stavebného bloku

Definuje plošné vymedzenie stavebného bloku a jeho hranice s ostatnými skupinami pozemkov (verejnými priestranstvami, stavebnými a nestavebnými blokmi). Stavebný blok je vymedzený ako ucelená časť územia, s prevažujúcou spoločnou náplňou. Stavebný blok je vymedzený v rámci jednej konkrétnej PFČ a významne nepresahuje do iných PFČ. *Hranica stavebného bloku je vo výkrese regulácie zobrazená ako čiara odpovedajúca jeho skutočnej hranici.*

Index stavebného bloku

Predstavuje jedinečné označenie stavebného bloku a jeho úplný regulačný popis. Obsahom indexu je označenie - jedinečný kód stavebného bloku, charakteristika urbanistickej formy a druhu zástavby, výmera stavebného bloku, základná výšková hladina, regulatív podlažných plôch a orientačná kapacita hrubých podlažných plôch v rámci bloku. *Index stavebného bloku je vo výkrese regulácie zobrazený ako textový popis prináležiaci konkrétnemu stavebnému bloku.*

Označenie určuje označenie PFČ v rámci ktorého sa stavebný blok nachádza a číslo (poradie) stavebného bloku v rámci konkrétneho PFČ.

Typ urbanistickej formy/druh zástavby určuje možnosti riešenia stavebnej náplne bloku zástavbou v rovine vhodnej a možnej podoby. Typ urbanistickej formy/druh zástavby je parametrickým regulatívom, v ktorom sú obsiahnuté ďalšie urbanistické koeficienty dané pre každú formu/druh zástavby - regulatív zastavanosti na teréne, regulatív zastavanosti na úrovni 2. nadzemného podlažia a regulatív vegetačných plôch. Konkrétny popis typov urbanistickej formy/druhov zástavby vychádza z tabuľky č. 36 Metodiky, pričom základný popis druhu zástavby - vzťah zástavby k uličnej čiare a vzťah zástavby k verejnemu priestoru zostáva bezo zmeny a koeficienty druhu zástavby sú adjustované na konkrétnu situáciu riešeného územia. Popis jednotlivých druhov zástavby je uvedený nižšie. Iné než uvedené druhy zástavby sú nepripustné. Určené sú PFČ a ich časti, v ktorých je konkrétny typ urbanistickej formy/druh zástavby vhodný a možný.

Regulatív zastavanosti na teréne určuje, aká časť (percento) stavebného bloku môže byť určená hlavnej stavbe, na úrovni terénu danej úrovňou priliehajúcich verejných priestranstiev.

Regulatív zastavanosti na úrovni 2. NP určuje, aká časť (percento) stavebného bloku môže byť určená hlavnej stavbe na úrovni podlahy druhého nadzemného podlažia, teda určuje veľkosť vnútrobloku/priestoru okolo stavieb nad možnou podnožou stavby v 1. NP.

Regulatív vegetačných plôch definuje, aká časť (percento) stavebného bloku je vyhradená zeleni na teréne, alebo na konštrukciách, s mocnosťou substrátu aspoň 60 cm. Zároveň platí, že minimálne 70% vegetačných plôch musí tvoriť priestorovo spojitú plochu kompaktného tvaru (s ohľadom na ekosystémové služby i údržbu je výhodnejšie vegetačné plochy organizovať kompaktné a spojité). Požiadavky pre zelené strechy nie sú dotknuté regulatívmi vegetačných plôch. Zelené strechy sa do

výmery pre regulatív nezapočítavajú a sú regulované samostatne. Stanovená je povinnosť realizovať minimálne 75% striech vo forme zelených striech s vegetačným substrátom mocnosti minimálne 10 cm, alebo 40% striech vo forme zelených s vegetačným substrátom mocnosti minimálne 30 cm.

Typ urbanistickej formy/druh zástavby

označenie) urb. forma/druh zástavby

(označenie v prílohe č. 6 Metodiky)

vhodné: PFČ/časti PFČ s vhodnosťou voľby formy/druhu

možné: PFČ/časti PFČ s možnosťou voľby formy/druhu

vhodné/možné je informatívne, podrobnejšie viď výkres

ZP(t): regulatív zastavanosti na teréne

ZP(2): regulatív zastav. na podlahy úrovni 2. NP

KZ: regulatív vegetačných plôch

a.1) kompaktná/bloková uzavretá

(2 bloková uzavretá)

vhodné: PFČ01

možné: PFČ01 (železnica); PFČ03 (N. Masaryk.); PFČ05 (centrum); PFČ06 (centrum)

ZP(t): 100% ZP(2): 70% KZ: 30%

a.2) kompaktná/bloková polouzavretá

(v platnom znení Metodiky vypustené)

vhodné: PFČ01 (železnica); PFČ03 (N. Masaryk.); PFČ04 (východ); PFČ05 (centrum); PFČ06

možné: PFČ01

ZP(t): 100% ZP(2): 60% KZ: 35%

b.1) rozvoľnená/bloková polootevorená

(5 bloková otvorená)

vhodné: PFČ06; PFČ05 (centrálne polohy)

možné: PFČ01 pravý breh; PFČ03 (prestavba); PFČ05 (nábrežné polohy); PFČ06 (nábrežie)

ZP(t): 70% ZP(2): 55% KZ: 35%

b.2) rozvoľnená/sídlisková bodová

(6 bodová)

vhodné: PFČ03 (nábrežie); PFČ05 (n); PFČ06 (n)

možné: PFČ03 (N. Masaryk.); PFČ05; PFČ06 (centrum)

ZP(t): 50% ZP(2): 50% KZ: 50%

b.3) rozvoľnená/solitérna

(11 solitérna)

vhodné: PFČ01 (železnica); PFČ03 (nábrežie, Prešovská); PFČ05 (Prešovská)

možné: PFČ03 (nábrežie); PFČ05 (nábrežie); PFČ06 (nábrežie)

ZP(t): 100% ZP(2): 100% KZ: 20%

c.1) areálová/monoblokový areál

(12 monoblokový areálová)

vhodné: PFČ03 (nábrežie, Prešovská);

možné: PFČ03 (N. Masarykova)

ZP(t): 100% ZP(2): 100% KZ: 20%

c.2) areálová/pavilónový areál

(13 pavilónový areál)

vhodné: PFČ03 (centrum, Prešovská)

možné: -

ZP(t): 50% ZP(2): 50% KZ: 50%

d.1) špecifická/zmiešaná

(17 zmiešaná)

vhodné: PFČ01 (železnica); PFČ03 (nábrežie)

možné: PFČ03 (centrum, Prešovská); PFČ05; PFČ06

ZP(t): 70% ZP(2): 60% KZ: 25%

Regulatív podlažných plôch určuje maximálnu kapacitu stavebného bloku a je určený ako podiel súčtu hrubých podlažných plôch nadzemných častí stavieb v stavebnom bloku a výmery stavebného bloku. Jedná sa o celé číslo, ktoré je neprekročiteľné. Regulatív podlažných plôch je pevný parameter nezávislý od konkrétneho typu štruktúry (typ štruktúry je voliteľný parameter).

Základná výšková hladina určuje štandardnú podlažnosť bloku - najčastejšie zastúpenú hodnotu počtu podlaží stavieb v stavebnom bloku. Základnú výškovú hladinu je možné prekročiť o 2NP, za predpokladu rovného zastúpenia plochy stavieb nad základnou výškovou hladinou a pod základnou výškovou hladinou (pri stavbe vyššej o 2NP nad ZVH je potreba rovnakú zast. plochu, ako má predmetná stavba, potrebné znížiť v rámci bloku o 2NP). Podkročenie ZVH je možné až o 3NP. Výška bežného podlažia je uvažovaná ako 3,5 metra a výška prvého nadzemného podlažia je uvažovaná ako 4,5 metra. Základnú výškovú hladinu je možné prekročiť bez potreby kompenzácie v miestach s regulatívom urbanistický akcent (popísaným nižšie), pre ktorý je výška stavby definovaná konkrétnym číslom v metroch. Základná výšková hladina je stanovená pre výškovu kompaktnú zástavbu (typ urbanistickej formy/druh zástavby a1/a2/b1/c1/c2. Pre typ urbanistickej formy/druh zástavby b2/b3/d1 je možné uvažovať s upravenou základnou výškovou hladinou o hodnote 1,4 násobku definovanej základnej výškovej hladiny (zaokrúhľovanie podľa pravidiel zaokrúhľovania). Nad rámec ZVH (teda bez nutnosti kompenzácie prekročenia ZVH uvedenej vyššie) je možné umiestniť 1 ustúpené (posledné) podlažie, teda podlažie svojou fasádou odsadené od zvislej hrany fasády v bežnom podlaží aspoň o 3 metre. Požadované ustúpenie fasády je nutné len smerom k verejnému priestranstvu. Pre urbanistický akcent sa ustupujúce podlažia neuplatnia nad rámec definovanej maximálnej výšky urbanistického akcentu. Pre kompozične významné stavby sa špecifická úprava výšky stavby neuplatní.

Orientačné hrubé podlažné plochy určujú kapacitu stavebného bloku vyjadrenú v celkovom súčte hrubých podlažných plôch nadzemných častí uvažovaných stavieb v m². HPP je stanovená ako násobok základnej výškovej hladiny a regulatívu podlažných plôch. Orientačné kapacity konkrétnej štruktúry zobrazené v hlavnom výkrese sú zobrazené v tabuľke bilancii.

Stavebná čiara

Definuje pozíciu pre umiestnenie zástavby v stavebnom bloku vo vzťahu k verejnému priestranstvu (nestavebnému bloku). Definovaná je stavebná čiara uzavretá, otvorená a voľná. V špecifických situáciách v exponovaných polohách stavieb voči verejnému priestranstvu je definovaná podmienka umiestnenia laubní. Stavebná čiara uzavrená a otvorená definovaná na hranici stavebného bloku môže byť lokálne (maximálne v 1/3 dĺžky konkrét-

nej stavebnej čiary) odsadená do vnútra stavebného bloku až o 6 metrov. *Stavebná čiara je vo výkrese regulácie zobrazená ako čiara konkrétnej vizuálnej podoby pre jednotlivé typy stavebných čiar. Pre stavebné čiary súhlasné s hranicou stavebného bloku je pre čitateľnosť výkresu stavebná čiara odsadená od hranice stavebného bloku o 3 metre. Stavebná čiara sa viaže na konkrétnu časť bloku/celý blok.*

Stavebná čiara uzavretá určuje podmienku vytvorenia súvislej fronty priečelí stavieb orientovaných do verejného priestranstva na úrovni minimálne druhého nadzemného podlažia. Prevažujúca časť (minimálne 3/4) priečelí hlavnej stavby musí byť umiestnená na stavebnej čiare.

Stavebná čiara otvorená určuje podmienku vytvorenia prerušovanej fronty priečelí stavieb orientovaných do verejného priestranstva na úrovni druhého nadzemného podlažia. Nespojité musí byť aspoň 30% fronty priečelí. Dĺžka jednotlivého prerušenia fronty bude aspoň 10 metrov. Prevažujúca časť (minimálne 3/4) priečelí hlavnej stavby musí byť umiestnená na stavebnej čiare.

Stavebná čiara voľná určuje možnosť vytvorenia nesúvislej fronty priečelí stavieb orientovaných do verejného priestranstva. Zároveň stavebná čiara voľná určuje možnosť umiestnenia prevažujúcej časti (až 3/4) priečelí hlavnej stavby za stavebnú čiaru, smerom do vnútra stavebného bloku.

Špecifické funkčné využívanie

Pre stavebné bloky nie sú špecificky definované druhy funkčného využívania - stavebné bloky sú druhom funkčného využívania bývanie a vybavenosť bez rozlíšenia. Pre upresnenie vhodnej pozície vybavenosti je prekryvnou šrafoú určené špecifické funkčné využívanie šport a špecifické funkčné využívanie občianska vybavenosť. *Špecifické funkčné využívanie je vo výkrese regulácie zobrazený ako prekryvná šrafa v ploche stavebného bloku.*

Aktívny parter

Aktívny parter určuje časť uličného priečelia, kde je nutné v prevažujúcej časti zástavby umiestniť podlahu prvého nadzemného podlažia v nadväznosti na priľahlé verejné priestranstvo alebo nestavebný blok tak, aby bolo možné tieto priestory z uličného priestranstva sprístupniť a využiť pre umiestnenie občianskej vybavenosti, komerčnej vybavenosti alebo služieb. Súčasťou aktívneho parteru nemôžu byť parkovacie a odstavné kapacity. *Aktívny parter je vo výkrese regulácie zobrazený ako čiara prislúšiacia konkrétnej časti bloku, kde má byť umiestnený. Čiara aktívneho parteru je od hranice bloku odsadená o 1,5 metra pre čitateľnosť výkresu.*

Parkové priestranstvo v bloku

V rámci stavebných blokov s typom urbanistickej formy/druhým zástavby kompaktných (a1 a a2) a rozvoľnených (b1) je s ohľadom na potrebu vytvorenia pobytovo prívätového prostredia, s prevažujúcim zastúpením zelene, aj vo vnútri stavebného bloku, vo vnútrobloku definovaný regulatív parkového priestranstva v bloku a minimálna výmera takéhoto priestranstva. Parkové priestranstvo

v bloku je svojou povahou verejné priestranstvo (s možným režimovým prístupom). Minimálne 40% parkového priestranstva v bloku musí tvoriť priestorovo spojenú plochu kompaktného tvaru. *Parkové priestranstvo v bloku je vo výkrese regulácie zobrazený ako bodová značka umiestnená v ploche bloku, s číselnou informáciou potrebnéj minimálnej výmery priestranstva uvedenej v m².*

Laubne určujú podmienku vytvorenia verejného priestranstva za hranicou stavebnej čiary uzavretej, s podobou trvalo otvorenej verejnej prístupnej časti prvého nadzemného podlažia. Regulatív laubní sa uplatní v exponovaných pozíciách obvykle uzavretej blokovej štruktúry, v ktorých je potreba lokálneho rozšírenia verejného priestranstva, či už prakticky potrebného pre rozšírenie verejného priestranstva, alebo ako urbanistický akcent. Štandardná hĺbka laubní je minimálne 6 metrov.

Stavebný blok do 1000m² v rámci iného FV

Pre stavebné plochy malej výmery stavebného bloku je hlavne z dôvodov prehľadnosti a väčšej variability riešenia možných stavebných zámerov v takýchto blokoch zvolené zobrazenie stavebného bloku do 1000m² pomocou bodovej značky. Pre bodovú značku je určený index stavebného bloku ako pre štandardný blok. Stavebná čiara nie je určená s ohľadom na veľkosť bloku. *Stavebný blok do 1000m² v rámci iného FV je vo výkrese regulácie zobrazený ako bodová značka.*

Zástavba priestupných blokov v parkovom prostredí

Pre rozvoľnené (b2) a areálové (c2) typy urbanistickej formy/druhu zástavby je definovaný regulatív zástavby priestupných blokov v parkovom prostredí, ktorý vyjadruje potrebu realizácie priestupného prostredia v bloku na úrovni terénu, s prevažujúcou parkovou podobou. Platí, že najmenej 50% nezastavanej plochy stavebného bloku typu b2/c2 musí byť verejne prístupných a mať povahu parku (plochy trávnik, výsadby stromov, a pod.), byť v režime verejného priestranstva. Zároveň je nutné zabezpečiť priečnu priestupnosť takéhoto bloku, opäť v režime verejného priestranstva. *Zástavba priestupných blokov v parkovom prostredí je vo výkrese regulácie zobrazená ako prekryvná šrafa stavebného bloku.*

Priestupnosť bloku

Pre zabezpečenie priestupnosti územia, mimo vymedzených verejných priestranstiev a nestavebných blokov je stanovený regulatív prepojenia verejných priestorov, ktorý sa uplatní v situáciách, kedy je potrebné zaručiť priestupnosť stavebných blokov, napríklad v situáciách, kedy sa jedná stavebný blok väčších rozmerov alebo voľnejšie vymedzený stavebný blok pokrývajúci širší úsek územia, medzi dvojicou skupín pozemkov. Regulatív prepojenia verejných priestorov sa použije aj na definovanie hierarchicky najvyššie postavených prepojení cez nestavebné bloky, napríklad pre hlavné nadzemné alebo podzemné prepojenia. Zavedené je orientačné prepojenie verejných priestorov blokom, záväzné prepojenie verejných priestorov blokom a pre oba typy prepojení je stanovený popisný index. Oba typy prepojení sú záväzné. Prepojenia majú povahu verejných priestranstiev v zmysle definície verejného priestranstva.

Index prepojení veřejných priestorov blokom

Predstavuje jedinečné označenie prepojenia verejných priestranstiev stavebným blokom a jeho úplný regulačný popis. Obsahom indexu je informácia, či sa jedná o prepojenie záväzné alebo orientačné, označenie PFČ v rámci ktorého sa prepojenie nachádza a číslo (poradie) prepojenia v rámci PFČ, význam určujúci pozíciu prepojenia v hierarchii, teda či je prepojenie hlavné alebo vedľajšie, mód pohybu definovaný rovnako ako v regulatívne mód pohybu pre verejné priestranstvá a minimálnu šírku profilu prepojenia v metroch. *Index prepojení je vo výkrese regulácie zobrazený ako textový popis prínáležiaci konkrétnemu prepojeniu.*

Záväzné prepojenie verejných priestorov blokov

Stanovuje smerovo a pozíčne presne definované prepojenie cez stavebný blok, s určenými koncami prepojenia a danou trasou. Pozícia prepojenia sa môže odchýliť o ± 10 metrov od určenej osy prepojenia. *Záväzné prepojenie verejných priestorov blokov je vo výkrese regulácie zobrazené ako orientovaná čiara s dvoma koncami.*

Orientačné prepojenie verejných priestorov blokov

Stanovuje voľne definované prepojenie cez stavebný blok, s určenými koncami (možnosť odchýliť sa o ± 10 metrov od určeného konca, s voľne definovanou trasou prepojenia medzi koncami, teda trasou k dopresneniu v nadväzujúcej projekcii. *Orientačné prepojenie verejných priestorov blokov je vo výkrese regulácie zobrazené ako orientovaná čiara s dvoma definovanými koncami.*

Výšková kompozícia

Vymedzenie skupín pozemkov určuje plošnú kompozíciu riešenia. Výšková kompozícia je čiastočne určená základnou výškovou hladinou. Pre podrobnejšie definovanie výškovej kompozície, v kompozične významných situáciách je definovaný regulatív výškového akcentu, urbanistickej dominanty celomestského významu a kompozične významnej stavby.

Urbanistický akcent

Regulatív urbanistického akcentu určuje pozíciu pre lokálne úpravy - navýšenia výškovej hladiny zástavby stavebných blokov. Regulatív určuje maximálnu výšku konkrétnej stavby v danej pozícii, ktorá je súčasťou stavebného bloku so základnou výškovou hladinou danou v indexe stavebného bloku. Základná výšková hladina stavebného bloku nie je urbanistickým akcentom menená. Urbanistický akcent je obvykle previazaný s kompozične významnou stavbou. Pôdorysná plocha urbanistického akcentu je max. 600 m². *Urbanistický akcent je vo výkrese regulácie zobrazený ako bodová značka s definovanou pozíciou (± 10 m). Obsahom značky je maximálna výška stavby, ako časti bloku - urbanistického akcentu vyjadrená v celých metroch.*

Urbanistická dominant celomestského významu

Regulatív v území vymedzuje pozíciu významných dominant v území, i v zmysle pozície významných verejných stavieb, s celomestským významom. *Urbanistická dominant celomestského významu je vo výkrese regulácie zobrazená ako bodová značka s orientačnou polohou umiestnená nad stavebným blokom.*

Kompozične významná stavba

Určuje významné stavby, ako súčasť kompozície územia, ktoré je v riešení detailu stavby pojednať s vyššou starostlivosťou. Regulatív sa viaže na konkrétnu stavbu, ako súčasť bloku. *Kompozične významná stavba je vo výkrese regulácie zobrazená ako šrafa konkrétnej stavby v rámci stavebného bloku. Vymedzenie stavby je orientačné, s presnosťou ± 10 m.*

Vizuálna kompozícia

S ohľadom na potrebu definovať vizuálne pôsobenie uvažovaného riešenia, v mantineloch lokálnych pohľadov a priehľadov, ale i v mantineloch celomestských, podporených US Výškové zónovanie mesta, sú stanovené požiadavky na ochranu významných priehľadov a výhľadov. Z US Výškové zónovanie mesta sú prevzaté limity v podobe osí a ochranných zón bodov výhľadu (vo väzbe na riešené územie na svahoch sídliska Dargovských hrdinov), kompozičné osy a ich ochranné osy a ako nové sú definované regulatív pre ochranu významných priehľadov v území - stanovený je regulatív významného priehľadu, ktorý chráni priehľady štruktúrou skrz verejné priestranstvá a nestavebné bloky. Nastavené princípy regulácie a kompozícia štruktúry prirodzene smerujú k rešpektovaniu týchto priehľadov, preto sú zobrazené prvky vizuálnej kompozície za predpokladu dodržania uvažovanej regulácie len informatívne. *Regulatív významného priehľadu je vo výkrese regulácie zobrazený orientovanou čiarou v smere voľného priehľadu cez verejné priestranstvo/nestavebný blok. Regulatívy prevzaté z US Výškové zónovanie mesta sú zobrazené ako osy, orientované čiary a ich ochranné kužele.*

Funkčné využívanie

S ohľadom na princíp funkčnej variability územia - územia polyfunkčného a flexibilného, a s ohľadom na nastavené princípy členenia územia na stavebné bloky, nestavebné bloky a verejné priestranstvá, kde každý prvok členenia územia predznamenáva svoju funkčnú náplň, ako je ostatne uvedené v ich jednotlivých popisoch, nie je definované funkčné využívanie územia spôsobom typickým pre územne plánovaciu dokumentáciu, teda skrz plochy s rozdielnym funkčným využívaním. Funkčné využívanie je definované pre jednotlivé prvky členenia územia. Pre stavebné bloky je definované funkčné využívanie bývanie a vybavenosť (zmiešané obytné využitie), bez rozlíšenia funkcií, pre verejné priestranstvá je definované funkčné využívanie verejne prístupné priestranstvá a pre nestavebné bloky je definované funkčné využívanie dopravné vybavenie a vegetácia a vodstvo (bez rozlíšenia na rekreačnú a ekostabilizačnú a bez rozlíšenia na vegetáciu a vodstvo). Dopravné vybavenie je v špecifických situáciách železničnej stanice ďalej doplnené o funkciu verejného vybavenia. Táto možnosť sa uplatní hlavne v situáciách pod/nad koľajiskom železničnej stanice, kedy môže takýto priestor slúžiť aj verejnému vybaveniu. *Regulatív funkčného využívania je vo výkrese regulácie zobrazený pre jednotlivé prvky členenia územia individuálne, obvykle formou plnej šrafy.*

Verejná vybavenosť

S ohľadom na princíp funkčnej variability územia - územia polyfunkčného a flexibilného, je v stručnosti možné konštatovať, že verejná vybavenosť môže byť umiestnená v rámci každého stavebného bloku. Podrobnejšia regulácia verejnej vybavenosti je nastavená primárne s ohľadom na nastavenie siete základnej vybavenosti (školskej), z dôvodu dochádzkových vzdialeností a jej zaistenia v území v požadovanom rozsahu. Ďalej regulácia verejnej vybavenosti predkladá vhodné pozície vyššej vybavenosti s ohľadom na kompozíciu územia, dostupnosť verejnou dopravou či väzby na ďalšiu vyššiu vybavenosť (napr. železničná a autobusová stanica).

Stanovená je pozícia verejnej vybavenosti v bloku, teda požadovaný typ konkrétnej vybavenosti je priradený konkrétnemu bloku. Pozícia vybavenosti v rámci bloku nie je podrobnejšie špecifikovaná. Vhodné je však voliť pozície orientované predovšetkým do hlavných plošných priestranstiev a potom hlavných lineárnych priestranstiev (primerane konkrétnemu typu vybavenosti). Konkrétna stavba verejnej vybavenosti bude obvykle súhlasiť s kompozične významnou stavbou. Umiestnená je verejná vybavenosť školská, sociálna a zdravotnícka, športová a rekreačná, správna, kultúrna a dopravná. *Regulatív verejnej vybavenosti je vo výkrese regulácie zobrazovaný bodovou značkou s podrobnejším popisom očakávanej typológie verejnej vybavenosti. Presná pozícia v rámci bloku nie je bodovou značkou definovaná.*

Vybavenosť

Riešené územie o výmere približne 120 hektárov predstavuje rozsiahle územie, ktoré je potrebné vybaviť verejnou vybavenosťou pre zaručenie obsluhy územia a sebestačnosť územia, i v rovine verejnej vybavenosti ako infraštruktúry.

Vybavenosť v území bude mať tri podoby - podobu každodenne využívanej základnej vybavenosti naviazanej na dochádzkovú vzdialenosť (základná školská vybavenosť), teda menšie segmenty územia s predstavou územia o priemere 400 metrov pešo dostupného, základnej vybavenosti potrebnej v území v obecnej rovine (praktický lekár, stredná škola) a potom vyššej verejnej vybavenosti, ktorú je v území vhodné umiestniť s ohľadom na pozíciu riešeného územia, vo väzbe na centrum mesta a kvalitnú dopravnú obsluhu (železničná a autobusová stanica), teda vybavenosť, ktorá bude zhodnocovať a ďalej rozvíjať strategickú polohu riešeného územia v rámci Košíc a regiónu (napr. úrady, vysoké školy).

Komerčná vybavenosť a služby nie sú v kapitole vybavenosť špecificky riešené, mimo plošne rozsiahlejšej obchodnej vybavenosti (nad 2000m² HPP). Základným predpokladom pre umiestnenie komerčnej vybavenosti je definovanie polyfunkčného funkčného využívania územia a vymedzenie aktívneho parteru orientovaného do verejného priestranstva. Komerčná vybavenosť a služby môžu takto byť umiestnené v rámci väčšiny stavebných blokov, či už s pozíciou v parteri stavby, alebo v nižších nadzemných podlažiach stavby v prípade služieb. Cieľom je, aby bol parter stavieb celodenne živým miestom.

Podkladom pre stanovenie kapacít vybavenosti je tabuľka bilancii stanovujúca predpokladaný počet obyvateľov a užívateľov územia, požadovaná vybavenosť zo zadania OUŠ, respektíve zo súťažného zadania a potom informácie o dnešnej vybavenosti, ktorú je možné návrhom ďalej rozvíjať. V súčte je potrebné si uvedomiť, že riešené územie svojou výmerou a počtom obyvateľov takmer 22 tisíc bude predstavovať pomyselné stredne veľké mesto, v ktorom by už mala byť prítomná široká škála všetkej mysliteľnej vybavenosti.

Školská vybavenosť

Materské a základné školy predstavujú základnú vybavenosť, ktorú je do navrhnutej štruktúry potrebné umiestniť. Pre materské školy je potrebná kapacita stanovená na 30 miest/1000 obyvateľov. Materské školy je potrebné v území rozmiestniť takým spôsobom, aby bolo celé územie rovnomerne pokryté jednotlivými materskými školami, s dochádzkovou vzdialenosťou do 400 metrov, optimálne však 200 metrov (dochádzková vzdialenosť sa môže odchýliť napr. z dôvodu komplikovaných majetkových pomerov). Pre základné školy je potrebná kapacita stanovená na 100 miest/1000 obyvateľov. Dochádzková vzdialenosť pre základné školy je maximálne 600 metrov. V praxi to bude znamenať potrebu 1 škôlky na jeden veľký stavebný blok (napr. v PFČ 06), a 1/4 škôlky na jeden malý stavebný blok (napr. v PFČ 01). Potreba materských a základných škôl je stanovená pre každú PFČ s ohľadom na vnútorné väzby v rámci PFČ a vhodná pozícia je vyjadrená bodovou značkou verejnej vybavenosti vo výkrese regulácie. Možné je kapacity materských a základných škôl deliť na menšie jednotky s rovnakou súhrnnou kapacitou pre PFČ, napr. zriaďovať viacej menších materských škôl a tým skrátiť dochádzkové vzdialenosti. Pozícia materských a základných škôl môže byť pohyblivá, za predpokladu dodržania dochádzkových vzdialeností (napr. úprava pozície v rámci bloku). Medzi susediacimi PFČ je možné potrebnú kapacitu zdieľať pri zachovaní dostupnosti vybavenosti (napríklad pri zriadení väčšej základnej školy, alebo v situáciách na hraniciach dvoch PFČ). Základné a materské školy v riešenom území sú vždy dostupné pešo (na bicykli), bez kolíznych situácií s IAD.

01 pravý breh

celková kapacita MŠ: 240 žiakov (~3xMŠ)

celková kapacita ZŠ: 800 žiakov (~2xZŠ)

03 kasárne

celková kapacita MŠ: 85 žiakov (~2xMŠ)

celková kapacita ZŠ: 285 žiakov (~0,5xZŠ)

05 klin

celková kapacita MŠ: 55 žiakov (~1xMŠ)

celková kapacita ZŠ: 180 žiakov (~0,25xZŠ)

06 juhovýchod (+07 križovatka)

celková kapacita MŠ: 285 žiakov (~4xMŠ)

celková kapacita ZŠ: 950 žiakov (~2xZŠ)

V území pre celkový počet obyvateľov bude potrebné umiestniť dve nové stredné školy (bez určenia zamerania školy, predpoklad všeobecné zameranie, gymnázium).

zium). Pozícia stredných škôl je s ohľadom na voľnejšie definované dochádzkové vzdialenosti pomerne flexibilná. Vhodným cieľovým stavom je mať zriadenú jednu strednú školu pre pravobrežné územie a jednu pre ľavobrežné územie. V území prítomná SOŠ Železničná na Palackého ul. nie je s ohľadom na špecifické zameranie braná na zreteľ pri stanovovaní kapacít SŠ.

Ďalej je vhodné zvážiť zriadenie dvoch základných umeleckých škôl (možné je i riešenie formou detašovaných pracovísk už existujúcej základnej umeleckej školy).

Vysoká škola - TU KE bude naďalej umiestnená v PFČ 03. Žiadané je areál ďalej rozvíjať smerom k podobe moderného vysokoškolského kampusu, i s možnosťou rozšírenia počtu v areály zastúpených fakúlt a ďalších vedeckých/výskumných pracovísk. Súčasťou kampusu by mali byť ubytovacie kapacity pre študentov (internát, študentské byty).

Školské stavby je možné umiestňovať ako súčasť polyfunkčnej mestskej štruktúry, vrátane možností umiestňovania do uzavretých a polouzavretých stavebných blokov. Rozľahlé monofunkčné školské areály nie sú preferovaným urbanistickým riešením.

Sociálna a zdravotnícka vybavenosť

V riešenom území bude umiestnené zariadenie charity - nízkoprahový útulok pre ľudí bez domova, ktorý sa dnes v území už nachádza. Stavba bude súčasťou uvažovanej štruktúry - nebude sa jednať o segregovanú stavbu periférneho charakteru vydelenu z územia. Ďalej je potrebné naprieč územím umiestniť pestrú škálu ubytovacích kapacít pre seniorov - od dostupného malometrážneho bývania bez starostlivosti, cez domovy s opatrovateľskou službou až po plnohodnotné domovy dôchodcov. V území je vhodné umiestniť polikliniku, alternatívne malú nemocnicu (o zastavanej ploche malého bloku - cca 6000 m²). Individuálne ambulancie či skupiny ambulancií lekárov môžu byť bežnou súčasťou stavebných blokov, napr. v druhom nadzemnom podlaží, bez špecifických podmienok pre umiestnenie.

Športová a rekreačná vybavenosť

Mimo verejne prístupné vonkajšie športoviská umiestňované v nestavebných blokoch je navrhnutá k umiestneniu pestrá škála športovísk, vrátane športovísk štvrtového až celomestského významu. V kampuse vysokej školy v PFČ 03 je uvažované umiestnenie krytej plavárne a vonkajšieho bazénu, krytého klziska (synergia chladenie ľadu/ohrev vody v bazéne) a atletického štadiónu. V území je ďalej navrhnutá nová hala pre halové športy (hala s väčšou tribúnou o kapacite aspoň 1000 divákov). Ďalšie športové haly/telocvične budú súčasťou základných a stredných škôl, s možnosťou využitia pre šport aj mimo využitia pre účely škôl.

Kultúrna vybavenosť

Základnou jednotkou kultúrnej vybavenosti je malé komunitné centrum, slúžiace aj pre potreby kultúrneho využitia, ktoré by mali byť v území distribuované obdobným spôsobom, ako materské školy, teda v dochádzkovej

vzdialenosti od bydliska užívateľov, ktoré budú poskytovať priestor pestrej škále menších produkcií a každodennému stretávaniu obyvateľov. V centrálnej pozícii významného verejného priestranstva pravého brehu u kríženia s Novou Masarykovou je navrhnutý multifunkčný kultúrny sál o kapacite 1000 sediacich osôb (s možnosťou konverzie i na akcie so státím).

Dôležitým kultúrnym a sakrálnym stánkom môže byť ekumenický kostol uvažovaný v pozícii významného priestranstva situovaného na osu Dómu sv. Alžbety v PFČ 01.

Obchodná vybavenosť

Nad rámec štandardnej obchodnej vybavenosti (maľobchod umiestňovaný obvykle v parteri alebo podnožiach stavieb, s predajnou plochou do 5000 m², je v území vhodné umiestniť krytú mestskú tržnicu. Tržnica je navrhnutá k umiestneniu do námestia P.P.01.02, v ktorom bude tvoriť dominantu námestia a zároveň časť programu námestia. Tržnica by mala umožniť možnosť predaja malým predajcom, usporadúvanie tematicky zameraných trhov a taktiež kultúrny program. Súčasťou tržnice budú ďalšie gastronomické prevádzky a služby pre verejnosť (napr. verejné toalety, parkovanie, ...).

Správna vybavenosť

Výhodná pozícia pri železničnej a autobusovej stanici predurčuje centrálné časti PFČ 01 k vzniku správneho centra so zastúpením sídel miestnej ale aj regionálnej verejnej správy (výhodná prístupnosť verejnou dopravou). Obecne je v rámci PFČ 01, pozdĺž železničnej trate priestor pre umiestnenie významných kapacít administratívnych a správnych budov. Jestvujúca pozícia NAKA je v riešení rešpektovaná a je umožnený ďalší rozvoj areálu tejto inštitúcie.

Dopravná vybavenosť

V riešenom území je rozvíjaná strategická väzba železničná stanica - autobusová stanica. Navrhnutý je nový autobusový terminál regionálnych liniek smerujúcich z/na východ od mesta, o kapacite 6 nástupných (v detaile riešenia s ohľadom na priestorovú efektivitu) pílových hrán + 5 priebežných nástupných/výstupných hrán, v polohe pri železničnej stanici, ktorý eliminuje možné zdržanie spojov vznikajúce zachádzaním na autobusovú stanicu z východu podjazdom pod železničnou traťou v Palackého ulici. Terminál disponuje kapacitou pre odstav piatich 12m vozidiel. Vo väzbe na železničnú stanicu je umiestnená dvojica parkovacích domov o kapacite 2x360 parkovacích miest.

Navrhnutá štruktúra vychádza z daností územia, ktoré má výrazne lineárny, severojužne orientovaný charakter, daný usporiadaním územia, ako dvoch nábrežných území prilahlých k toku Hornádu. Hornád tvorí osnovu územia a spojnicu prepájajúcu variabilnú štruktúru na jeho brehoch, orientované smerom k Hornádu.

Čítanie regulácie

	hranica stavebného bloku
	hranica nestavebného bloku
	stavebný blok do 1000 m ² v rámci iného funkč. využ.
	hranica verejného priestranstva

riešené územie je členené na stavebné bloky, nestavebné bloky a verejné priestranstvá, ktoré sú vymedzené svojou hranicou

stavebné bloky do 1000m² plochy sú vymedzené bodovou značkou

B.01.01	index stavebného bloku: B.číslo PFČ.číslo bloku
a.1	typ urb. formy/druh zástavby - vhodný
(b.1)	(typ urb. formy/druh zástavby - možný)
16000	výmera bloku (m ²) (orientačné HPP bloku, m ²)
4	regulatív podlažných plov (základná výšková hladina, NP)

každý stavebný blok je popísaný jedinečným indexom

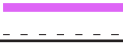
typ urbanistickej formy/druh zástavby je voliteľný parameter, ktorý určuje možnosti riešenia stavebnej náplne bloku vhodnej/možnej určuje sa napríklad, či zástavba bude uzavretá bloková, alebo solitérna kód typu urb. formy/druhu zástavby sa vzťahuje k popisu na strane 45* pre jednotlivé typy sú určené parametre zastavitelnosti a podielu zelene

výmera bloku je informatívny parameter indikujúci výmeru (vymedzenú hranicou bloku) konkrétneho bloku blok môže mať napr. 5000 m²

orientačné HPP bloku určuje maximálnu kapacitu zástavby v rámci bloku, ako súčin výmery bloku a KPP blok s KPP 3 o výmere 5000m² bude mať HPP 15000m²

orientačné HPP bloku určuje maximálnu kapacitu zástavby v bloku (koľko krát je možné výmeru bloku v absolútnom súčte naplniť zástavbou, zastavať) v bloku s KPP 3 je možné výmeru bloku plne (celú plochu bloku) zastavať zástavbou o výške 3NP

základná výšková hladina určuje štandardnú podlažnosť (výšku) stavieb bloku - najčastejšie zastúpenú hodnotu počtu podlaží stavieb v stavebnom bloku v bloku so ZVH 4 bude štandardná výška stavieb 4NP podrobnejšie viď schému na str. 54-55

	stavebná čiara uzavretá
	stavebná čiara otvorená
	stavebná čiara voľná
	aktívny parter

kam a ako je možné v rámci stavebného bloku umiestniť stavbu vo vzťahu k verejnému priestranstvu/nestavebnému bloku je určené vymedzením stavebnej čiary

uzavretá stavebná čiara určuje podmienku vytvorenia súvislej fronty priečelí stavieb na úrovni 2. NP, priečelia domov sú umiestnené na stavebnej čiare domy bloku s uzavretou SČ tvoria dojem spojitého priečelia v partere stavby, naväzujú na seba bez prerušenia

otvorená SČ určuje podmienku vytvorenia nespojitej, prerušovanej fronty priečelí stavieb na úrovni 2. NP, priečelia domov sú umiestnené na SČ domy bloku s otvorenou SČ tvoria dojem nespojitého priečelia v partere stavby, domy majú v partere medzi sebou medzery, otvárajú sa do vnútrobloku

voľná SČ určuje možnosť vytvorenia nesúvislej fronty priečelí stavieb, zároveň umožňuje umiestniť priečelia stavieb za SČ, smerom do vnútra bloku domy bloku s voľnou SČ môžu byť voľne umiestnené v priestore bloku, bez nutnosti ctiť kontinuálnu frontu priečelí, či už nadväzujúcich, alebo s prerušeniami

aktívny parter určuje časť uličného priečelia, kde je nutné v prevažujúcej časti zástavby umiestniť podlahu 1. NP v nadväznosti na príslušné VP alebo nestavebný blok tak, aby bolo možné tieto priestory z VP sprístupniť a využiť pre umiestnenie občianskej vybavenosti, komerčnej vybavenosti alebo služieb. podmienka aktívneho parteru je dôležitou súčasťou snahy o realizáciu živého mestského prostredia, ku ktorému prevádzky v partere stavieb nutne patria

* popis na strane 45 sa odkazuje na vybrané pasáže z Prílohy č. 6 k vyhláške č. 153/2024 Z. z., v dokumente vedená ako Prehľad foriem zástavby a jej druhov na strane 134

P. L .01.01	index verejného priestranstva:
V ulica	VP.usporiadanie.číslo PFČ.číslo VP
12 P/S	význam typológia/forma
	minimálna šírka profilu mód pohybu
	pre liniové (m) /minimálna výmera pre plošné (m ²)

každé verejné priestranstvo je popísané jedinečným indexom

usporiadanie určuje povahu priestranstva,
či sa jedná o VP liniové (napr. ulica), alebo plošné (napr. námestie)

profily jednotlivých (prevažne) liniových priestranstiev sú podrobnejšie ilustrované
na schémach profilov priestranstiev na stranách 58-75

význam určuje pozíciu priestranstva v hierarchii priestranstiev, či sa jedná o VP významné/ostatné

významné VP je pre sieť verejných priestranstiev dôležitým skladobným prvkom, ktorý by byť vynechaný

minimálne priestorové parametre (šírka profilu) určuje, akú najmenšiu šírku môže mať liniové VP, respektíve akú najmenšiu výmeru môže mať plošné VP

typológia určuje očakávanú podobu priestranstva
typológia vychádza z usporiadania priestranstva

slovný popis očakávanej predstavy ponúka uchopiteľné pomenovanie priestranstva v rámci typológie VP

mód pohybu určuje okruh predpokladaných užívateľov priestranstva, z ktorého plynú priestorové nároky na skladobné prvky profilu, usporiadanie priestranstva a očakávaný dopravný režim

	orientačné prepojenie verejných priestorov blokom
	záväzné prepojenie verejných priestorov blokom
PZ-01.01.1-H-M-12	index prepojení verejných priestorov
 1500	parkové priestranstvo v bloku (min. výmera m ²)

cez stavebné bloky sú navrhnuté prepojenia s povahou verejných priestranstiev

s ohľadom na potrebu zabezpečenia prístupnosti stavebných blokov a ďalšieho rozčlenenia väčších stavebných blokov sú požadované prepojenia cez stavebné bloky, ktoré sú verejnými priestranstvami

index prepojení VP je obdobný indexu VP - určuje hierarchiu prepojenia, módy pohybu a predpokladaný okruh užívateľov, a minimálnu šírku prepoj.

orientačné prepojenie VP blokom stanovuje voľne definované prepojenie cez stavebný blok, s určenými koncami, s voľne definovanou trasou prepojenia medzi určenými koncami

určené sú konce prepojenia VP, medzi koncami je možné viesť prepojenie cez stavebný blok pomerne flexibilne, trasa je určená k ďalšiemu dopresneniu

záväzné prepojenie VP blokom stanovuje smerovo a pozíčne presne definované prepojenie cez stavebný blok, s určenými koncami a danou trasou pr.

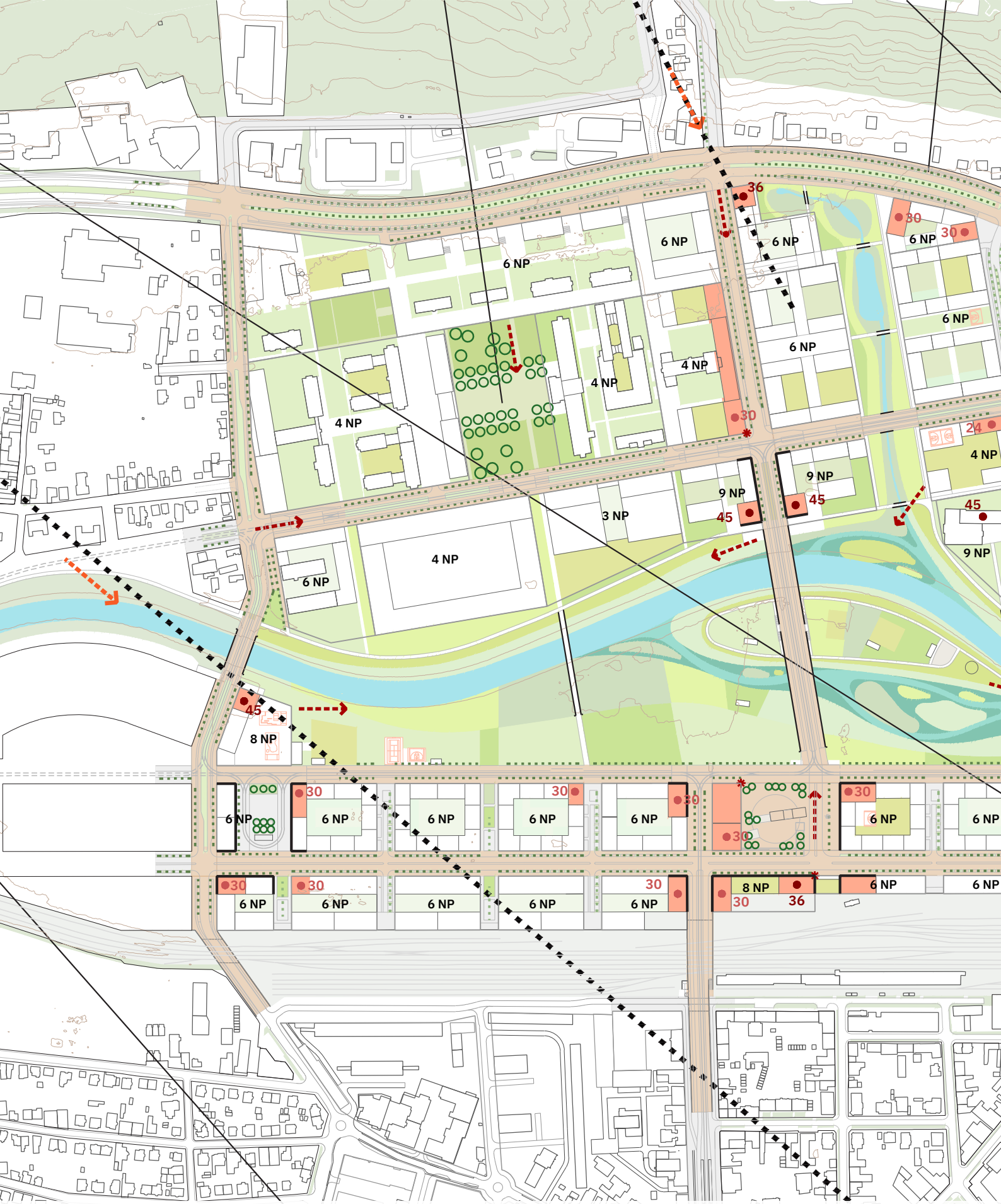
záväzné prepojenia prakticky predstavuje osu priestranstva vedeného stavebným blokom, s danými koncami a trasou

parkové priestranstvo v bloku stanovuje podmienku v rámci stavebného bloku realizovať verejne prístupnú parkovú plochu, ktorá plní funkcie pobytovej a rekreačnej, ale aj ekologickej, plocha má definovanú minimálnu výmeru napríklad v kompaktnom uzavretom bloku je vhodné mať takéto priestranstvo pre uspokojenie potreby každodennej rekreácie užívateľov blokov

zobrazené prvky regulácie nepredstavujú úplne vymenovanie všetkých prvkov regulácie z kapitoly Štruktúra a výkresu Hlavný výkres - regulácia, ale výber tých pre praktickú aplikáciu najdôležitejších

z pohľadu stavebníka sú dôležitými parametrami, ktoré sledovať vymedzenie stavebného bloku a jeho koeficient podlažných plôch, prakticky kapacita stavebného bloku, značnú voľnosť v rozhodovaní pre stavebníka predstavuje možnosť voľby typológie náplne bloku (typ urbanistickej formy/druh zástavby) - pre jednotlivé typológie sú definované jej parametre a limity

z pohľadu samosprávy je dôležité sledovať sieť verejných priestranstiev a jej napĺňanie realizáciou jednotlivých segmentov siete v čase, či už vo vlastnej réžii, alebo súkromným sektorom, či v spolupráci



KOMPOZÍCIA A CHARAKTER

	jestvujúca stavba		verejné priestranstva		prevažne nespevnené
	navrhovaná stavba		prevažne spevnené		mlatové plochy
	stavebný blok jestvujúci		významné		parkové plochy, parterový trávnik
	stavebný blok navrhovaný		ostnaté		parkové nábřežie, extenzívne plochy
	podchod		stromoradie hlavné		parkové nábřežie, pobytové plochy
	ihriská, športové plochy		stromoradie ostatné		občasne zaplavované nábřežie
	kompozične významná priestranstvo		kompozične významné stromy v priestranstvách		prírode blízke plochy

sever

1:5000

0

50

100

kompozícia a charakter

1. odlišnosť charakterov pravého a ľavého brehu
2. pravobrežné územie kompaktnou blokovou štruktúrou s pravidelným rastrom blokov a verejných priestranstiev
3. ľavobrežné územie viac rozvolnené, kombinácia pavilonového areálu kasární a veľkých priestupných blokov na juhovýchode územia
4. základná výšková hladina 6 NP, odpovedajúca kompaktnému mestu
5. komponovanie štruktúry smerom k rieke, s riekou v ťažisku, s pobytovými nábrežiami bez automobilovej dopravy
6. štruktúra výškovo pestrá, v detaile riešenia akcentov, dominant i možnosti výškového členenia stavebných blokov

	štrkové plochy koryta		podmienky výškového usporiadania		podmienky kompozície mesta
	občasne záplavované koryto		6 NP základná výšková hladina, NP		významný priehľad (smerová línia)
	vodné toky a plochy		45 urbanistický akcent - výška (m)		osa ochrannej zóny bodu výhľadu (US Výškové zón.)
	parkové a krajinné plochy v okolí		30 kompozične významná stavba približná výška (m)		ochranná bodu výhľadu (US Výškové zón.)
	dvory		30 kompozične významná stavba		kompozičná osa (US Výškové zónovania)
	záhrady a komunit. a vybavenosti vnútrobloková zeleň		urbanistická dominant (celomestského významu)		ochranná zóna komp. osy (US Výškové zónovania)
	záhrady a komunit. a vybavenosti vnútrobloková zeleň				lok. umiestn. výškových stavieb (US Výškové zónovania)

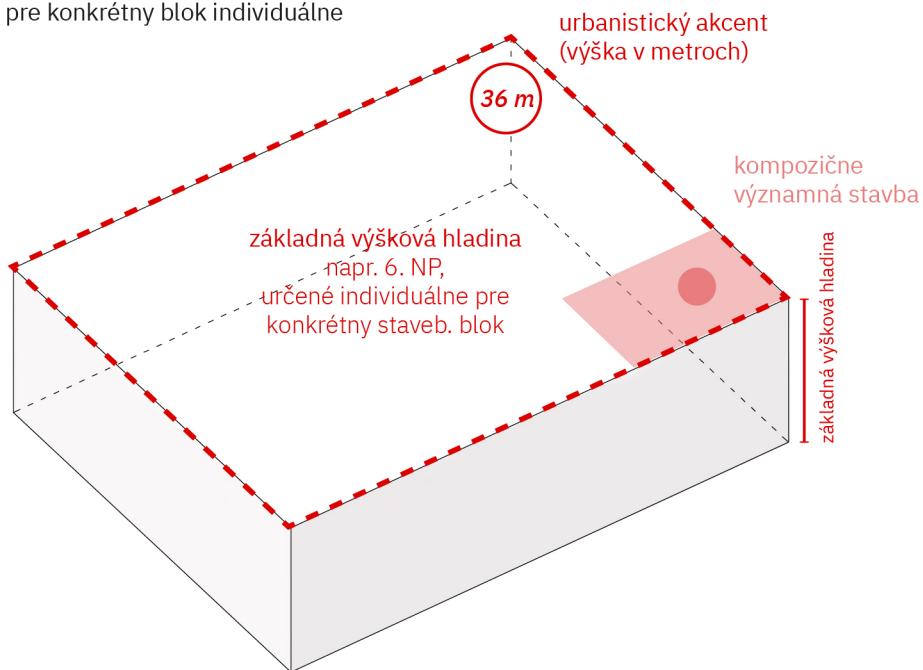
príklad princípu usporiadania bloku napríklad pre PFČ01 Pravý breh (nie je architektonickým riešením konkrétneho bloku)



kompaktná urbanistická forma
bloková uzavretá zástavba



stavebný blok z hľadiska výšky určený
základnou výškovou hladinou,
s možným dourčením urbanistickým
akcentom - (oba) parametre sú určené
pre konkrétny blok individuálne

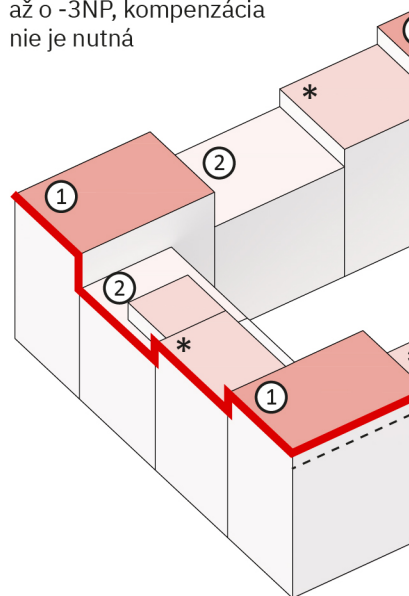


výšková regulácia
stavebného bloku

pre typ urbanistickej formy/druh zástavby
rozvolnená/sídlisková bodová,
rozvolnená/solitérna a špecifická/zmiešaná
je možné 1,4 násobné zväčšenie ZVH

základnú výškovú hladinu je možné
prekročiť až o +2NP, za predpokladu
zníženia časti bloku o hodnotu zvýše-
nia, o hodnote výmery zast. plochy
zvýšenej časti bloku

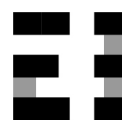
podkročenie ZVH možné
až o -3NP, kompenzácia
nie je nutná



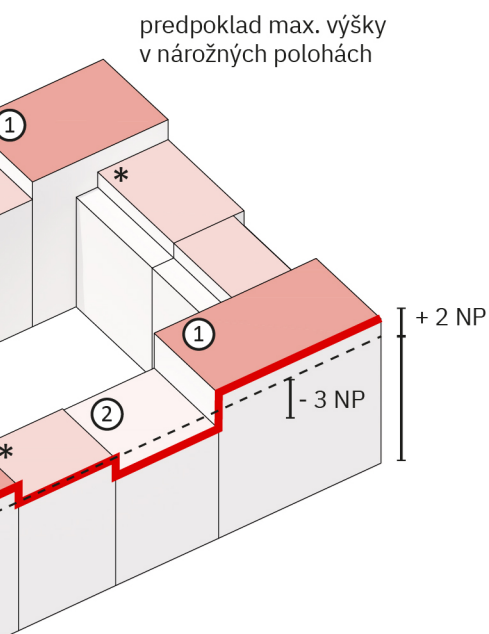
- ① max. bežná výška = zákl. výšková
- ② snížená výška = zákl. výšková
- ③ urbanistický akcent = definovaná
- * ostatné časti bloku (obvykle výšk



kompaktná urbanistická forma
bloková polouzavretá zástavba



rozvolnená urbanistická forma
bloková poloотvorená zástavba

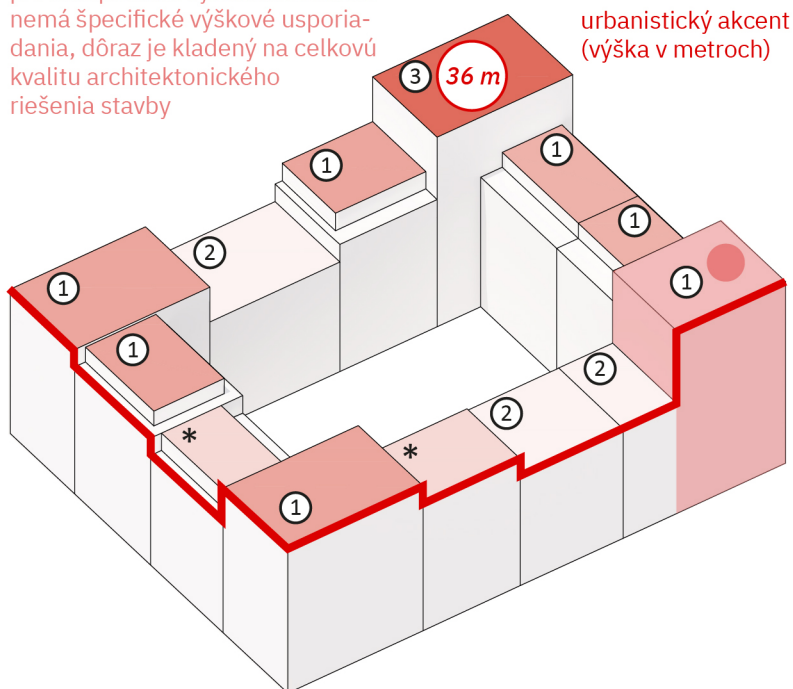


základný blok
bez urbanistického akcentu

hladina +2NP
hladina -3NP
max. výška stavby
(a o hodnote ZVH)

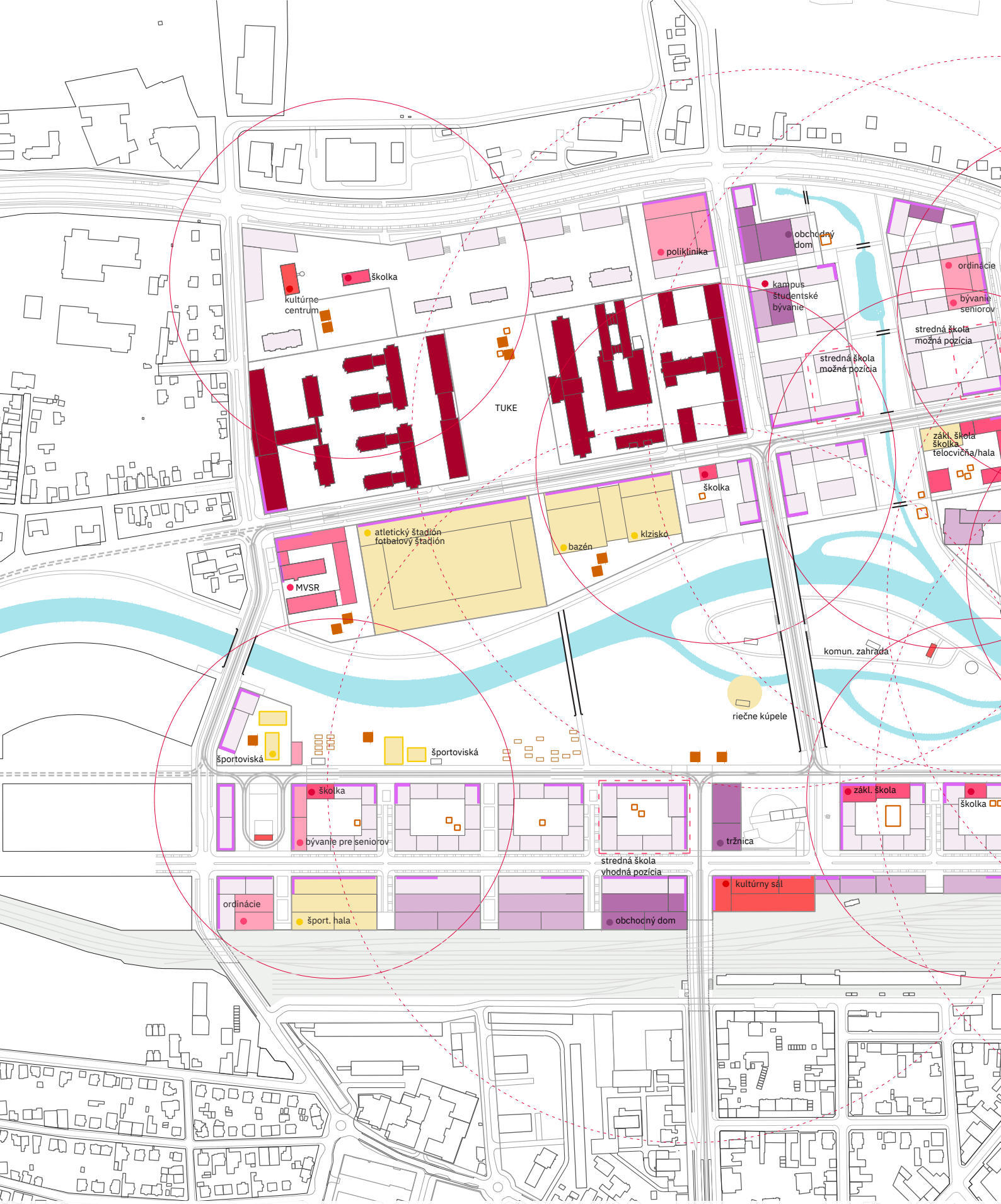
blok s urbanistickým akcentom
a kompozične významnou stavbou

pre kompozične významná stavba
nemá špecifické výškové usporiadania, dôraz je kladený na celkovú
kvalitu architektonického
riešenia stavby



blok
s urbanistickým akcentom

urbanistický akcent
(výška v metroch)

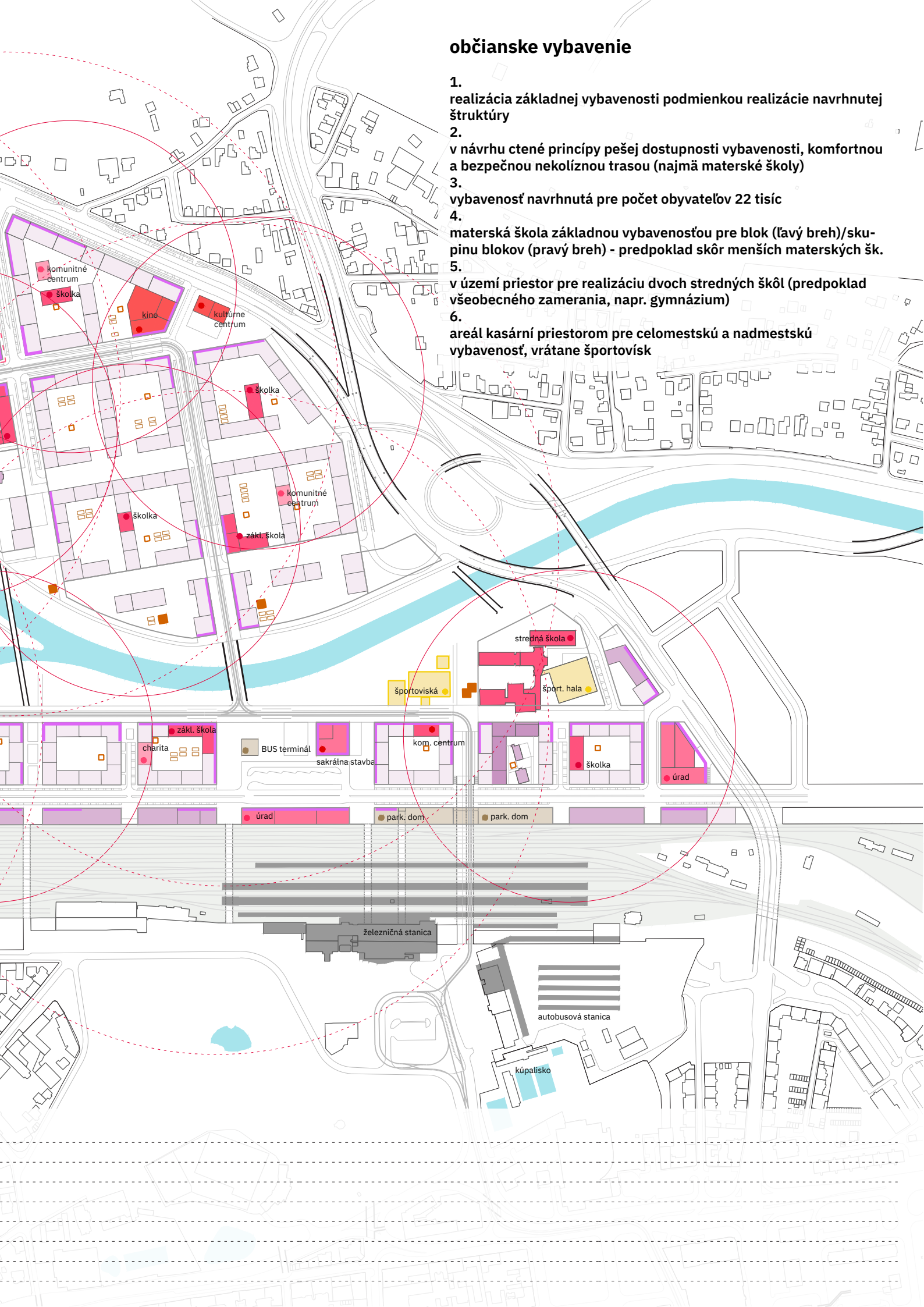


OBČIANSKE VYBAVENIE

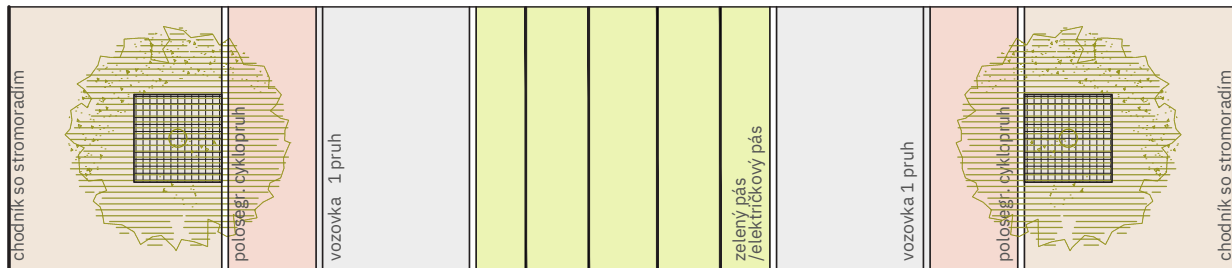
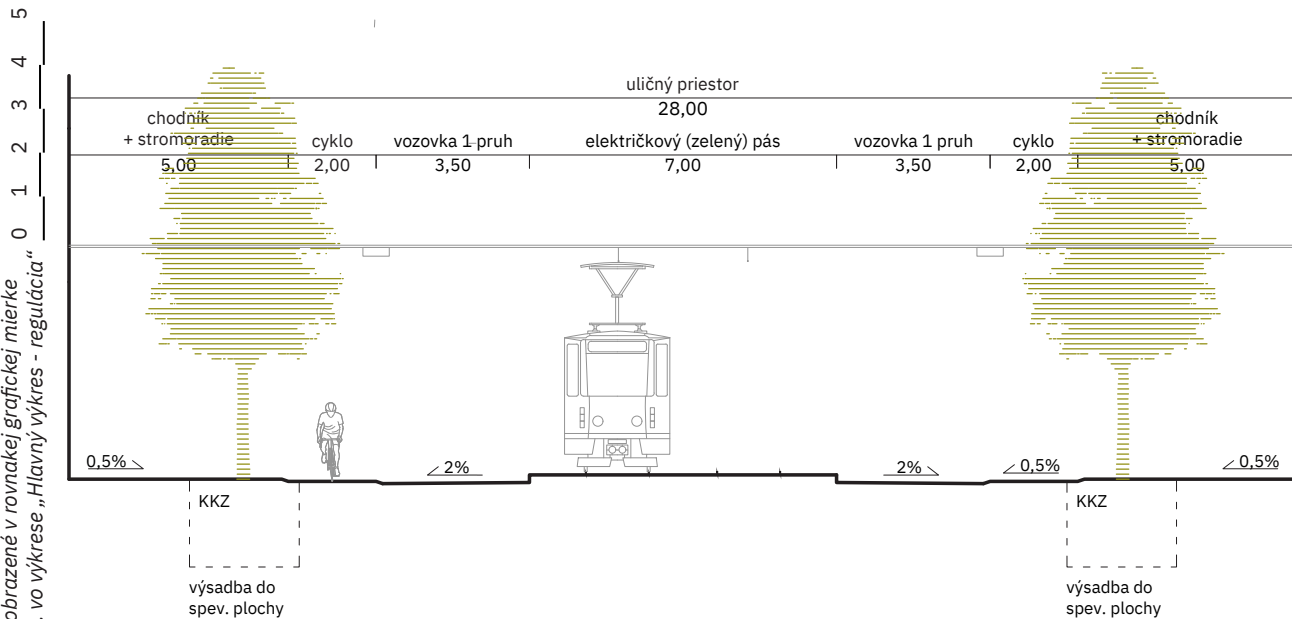
	jestvujúca stavba		vybavenosť športová		polyfunkčná zástavba
	navrhovaná stavba		vybavenosť sociálna a zdravotnícká		aktívny parter
	stavebný blok jestvujúci		vybavenosť správna		ihriská a rekreačné prvky
	stavebný blok navrhovaný		vybavenosť školská		komunitné zahradníčenie
	verejná vybavenosť v bloku		areál TUKE		dochádzka MŠ 200 m
	vybavenosť dopravná		vybavenosť obchodná		dochádzka ZŠ 400 m
	vybavenosť kultúrna		administratíva a služby		možné pozície nových stredných škôl

občianske vybavenie

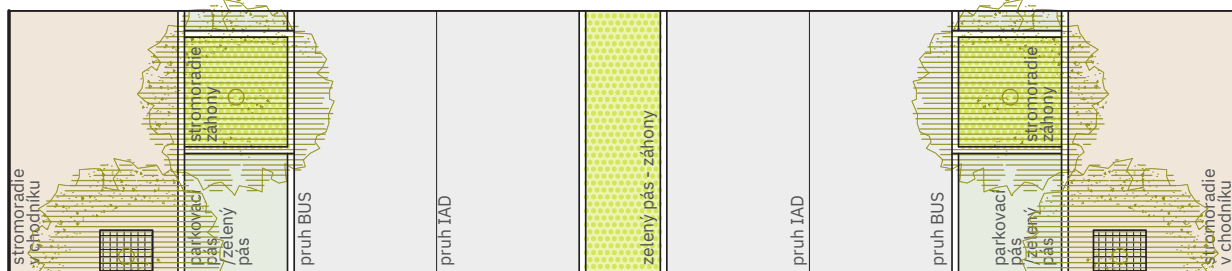
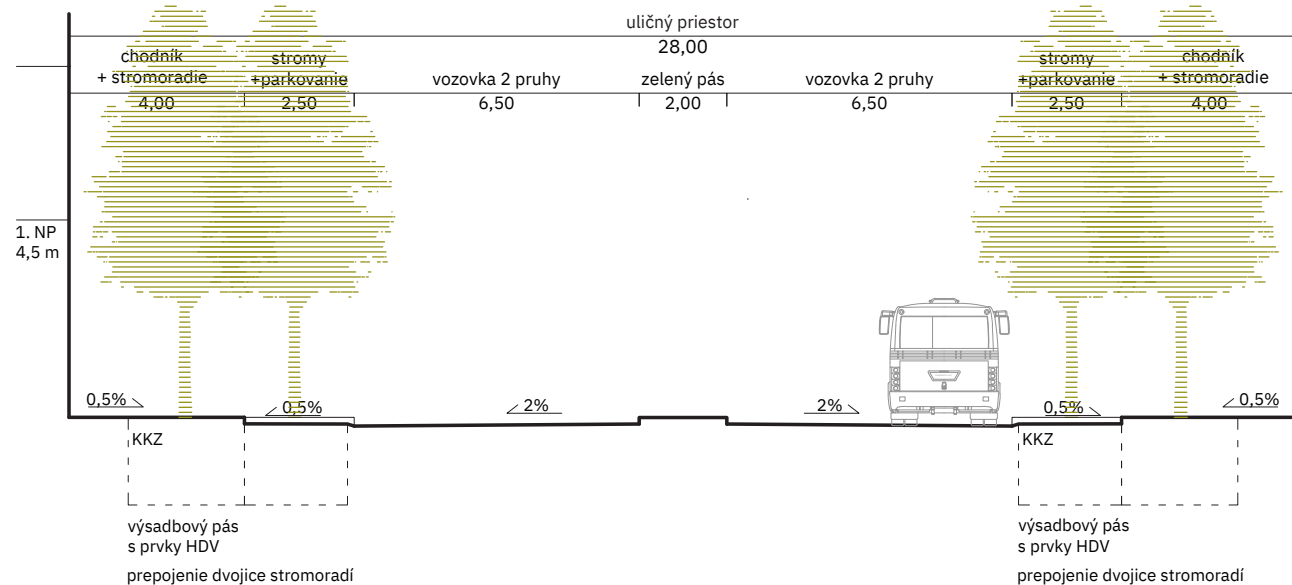
1. realizácia základnej vybavenosti podmienkou realizácie navrhnutéj štruktúry
2. v návrhu ctené princípy pešej dostupnosti vybavenosti, komfortnou a bezpečnou nekolíznou trasou (najmä materské školy)
3. vybavenosť navrhnutá pre počet obyvateľov 22 tisíc
4. materská škola základnou vybavenosťou pre blok (ľavý breh)/skupinu blokov (pravý breh) - predpoklad skôr menších materských šk.
5. v území priestor pre realizáciu dvoch stredných škôl (predpoklad všeobecného zamerania, napr. gymnázium)
6. areál kasární priestorom pre celomestskú a nadmestskú vybavenosť, vrátane športovísk

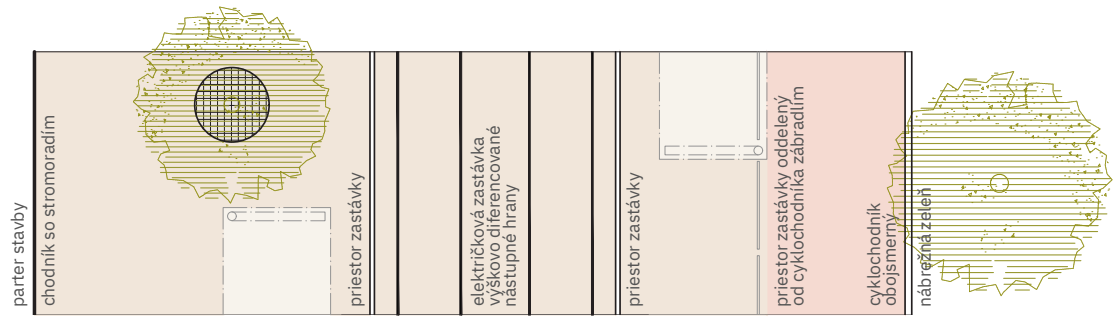
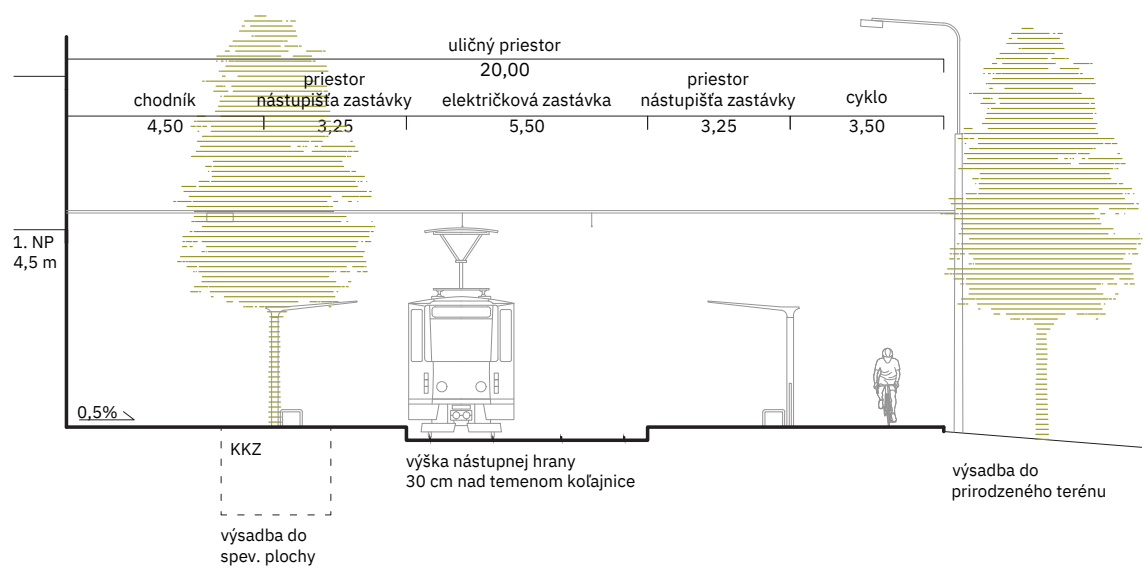
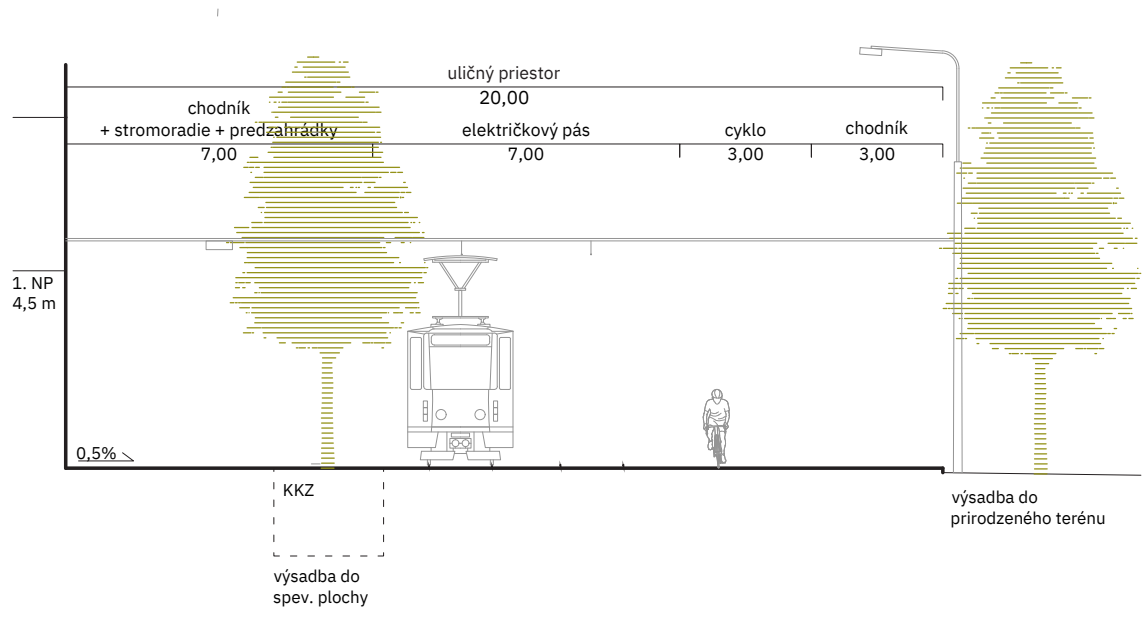


PL.01.01 (PL.03.02 - bežný úsek mimo zastávky tram/bus)
 Rampová ul. v úseku od podjazdu Alvincziho - Rampová k Mostu Rampová, bežný profil
 mestská ulica s profilom 1+1, s možnosťou električkovej trate a širokými chodníkmi so stromoradiím
 všetky schémy profilov priestranstiev zobrazené v rovnakej grafickej mierke
 označenie VP (kód) vztiahnuté k označ. vo výkrese „Hlavný výkres - regulácia“



PL.01.02
 pravobrežná mestská trieda tangenciálna k železničnej trati, bežný profil
 mestská trieda s profilom 2+2, s buspruhami a obojstranným dvojradným stromoradiím

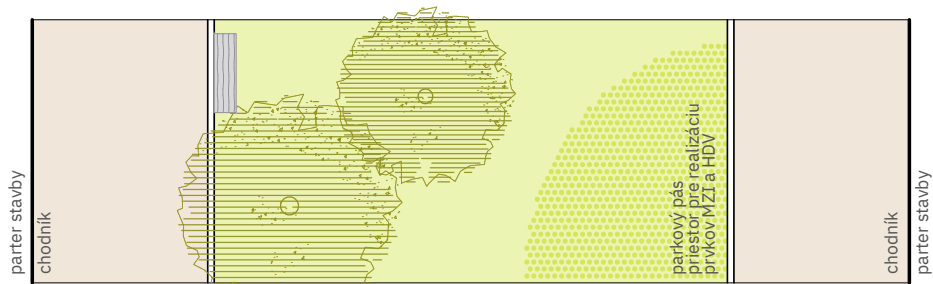
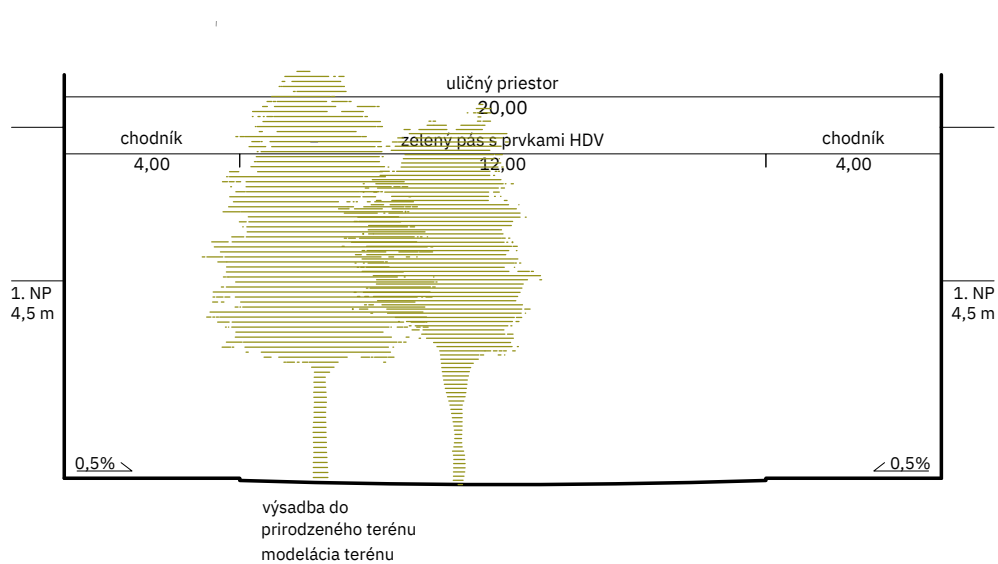




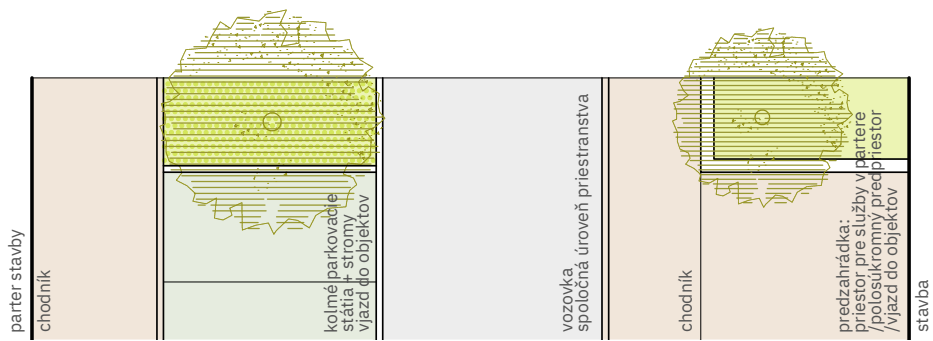
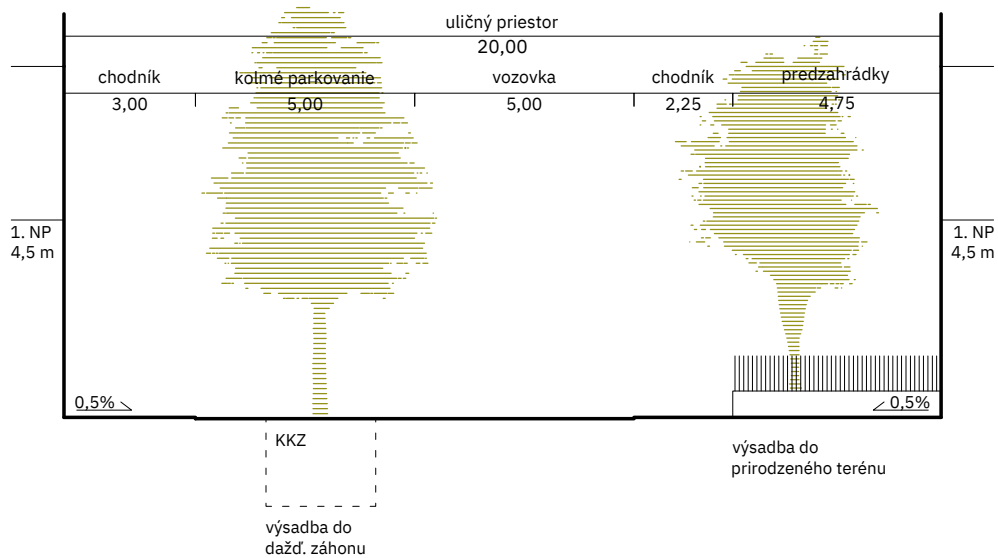
P.L.01.03
pravobrežná nábrežná promenáda s električkovou traťou, bežný profil
priestranstvo s vylúčenou IAD - mestské priestranstvo s charakterom promenády a živým parterom

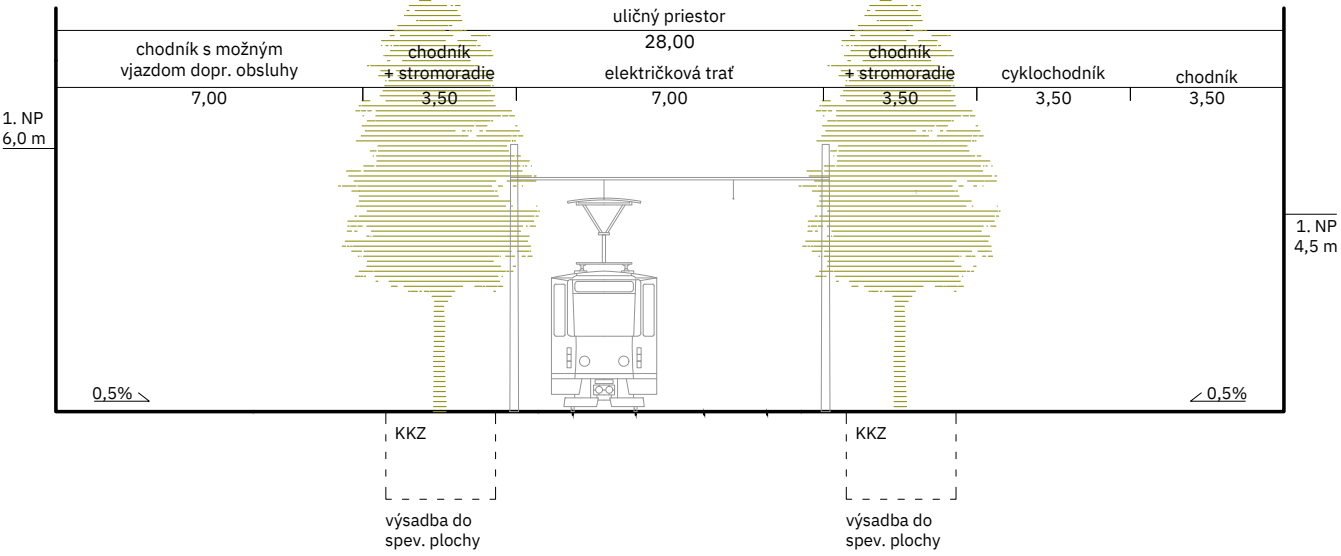
P.L.01.03
pravobrežná nábrežná promenáda s električkovou traťou, profil v priestore zastávky
električková zastávka s vyvýšenými bezbariérovými nástupnými hranami

PL.01.04-1:2; PL.01.07-1:2
ulička medzi stavebnými blokmi na pravom brehu, základný profil
skladnené priestranstvo s vylúčenou IAD, s pobytovými prvkami a prvkami MZI
všetky schémy profilov priestranstiev zobrazené v rovnakej grafickej mierke

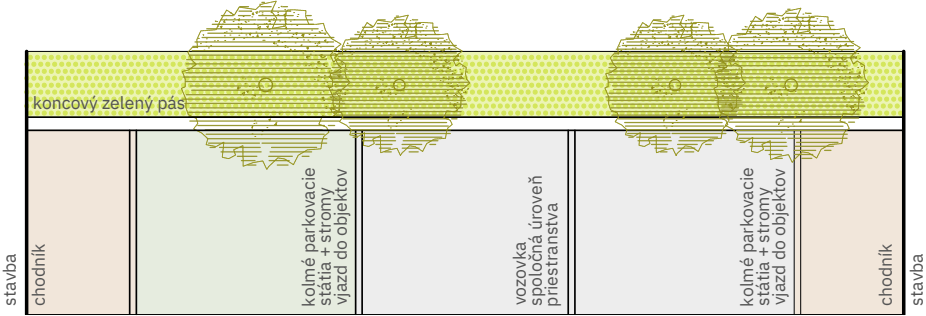
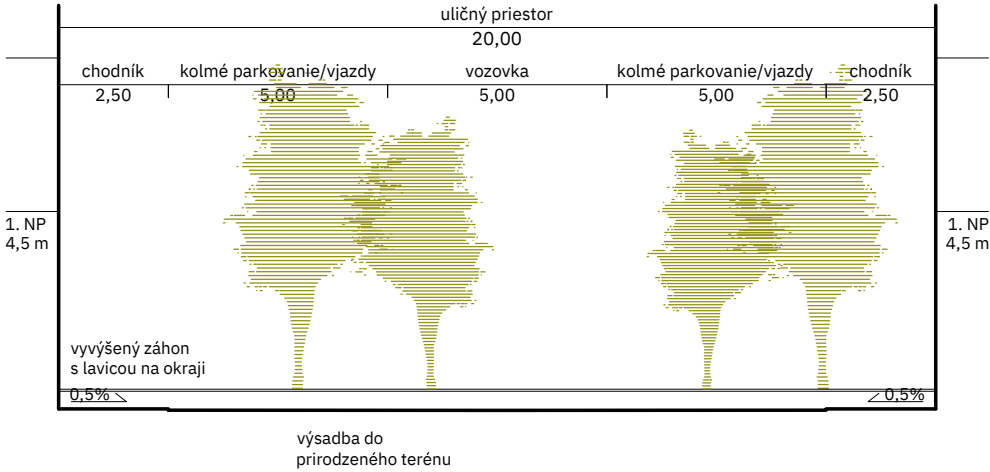


PL.01.05-1:2; PL.01.06-1:2;3;4;5
obslužná ulička medzi stavebnými blokmi na pravom brehu, základný profil
skladnené priestranstvo zabezpečujúce prístup pre dvojicu stavebných blokov





P.L.01.08
vyústenie električkovej trate z podjazdu Masarykova - Nová Masarykova smerom k nábrežiu priestranstvo s charakterom pešej zóny, s pohybom električiek



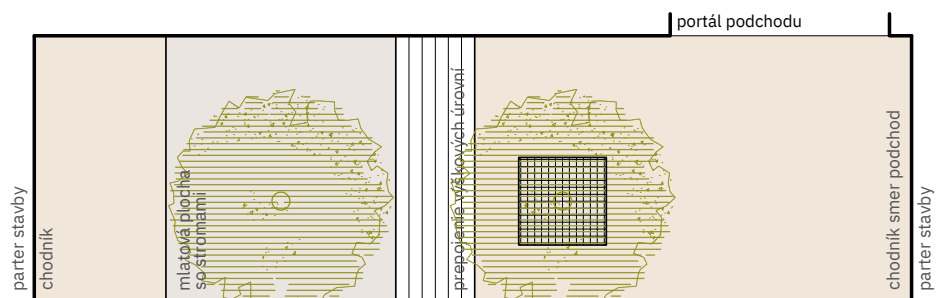
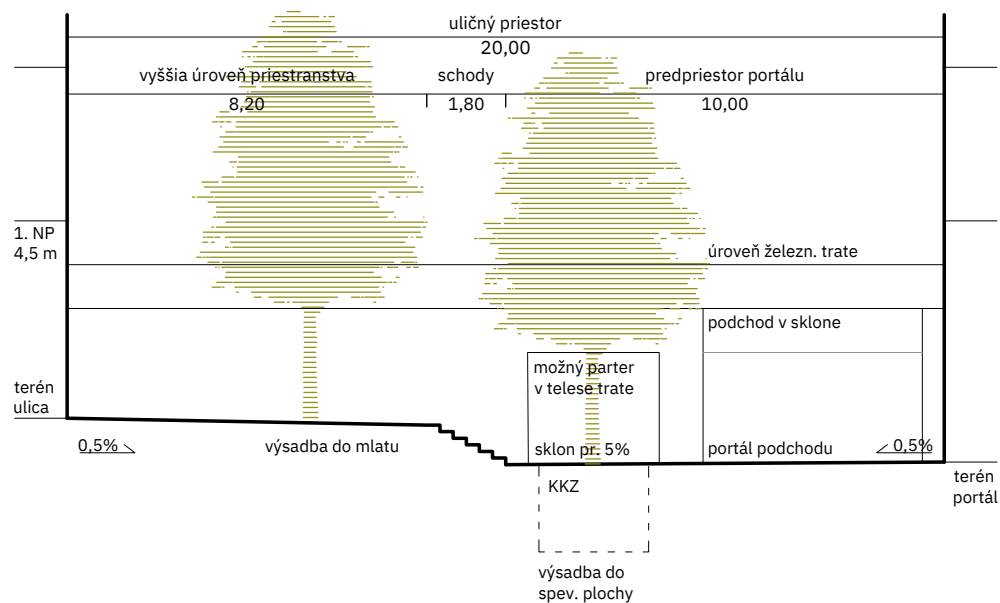
P.L.01.10-1;2;3;4
ulička medzi stavebnými blokmi na pravom brehu, základný profil skladené priestranstvo zabezpečujúce prístup pre dvojicu stavebných blokov

PL.01.11

ulička pri portále podchodu Mestský park sever - lávka Priemyselná
skladnené priestranstvo bez IAD, viacúrovňové priestranstvo kvôli potrebe klesania k portálu

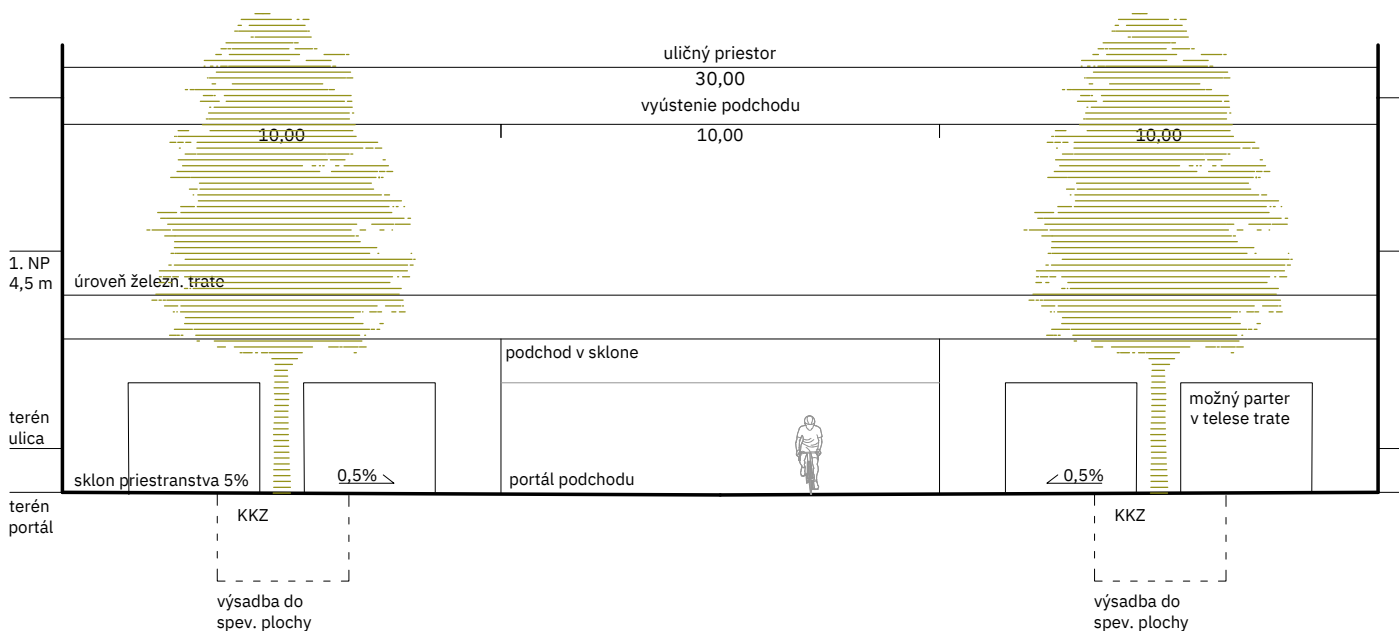
všetky schémy profilov priestranstiev zobrazené v rovnakej grafickej mierke

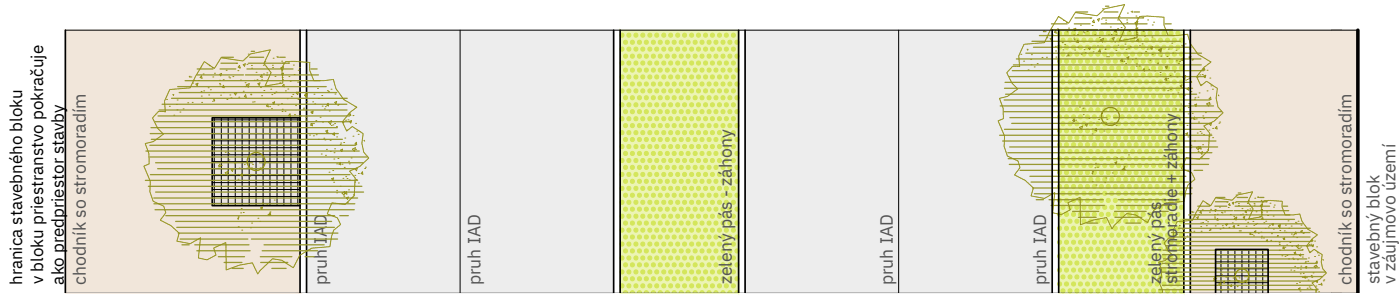
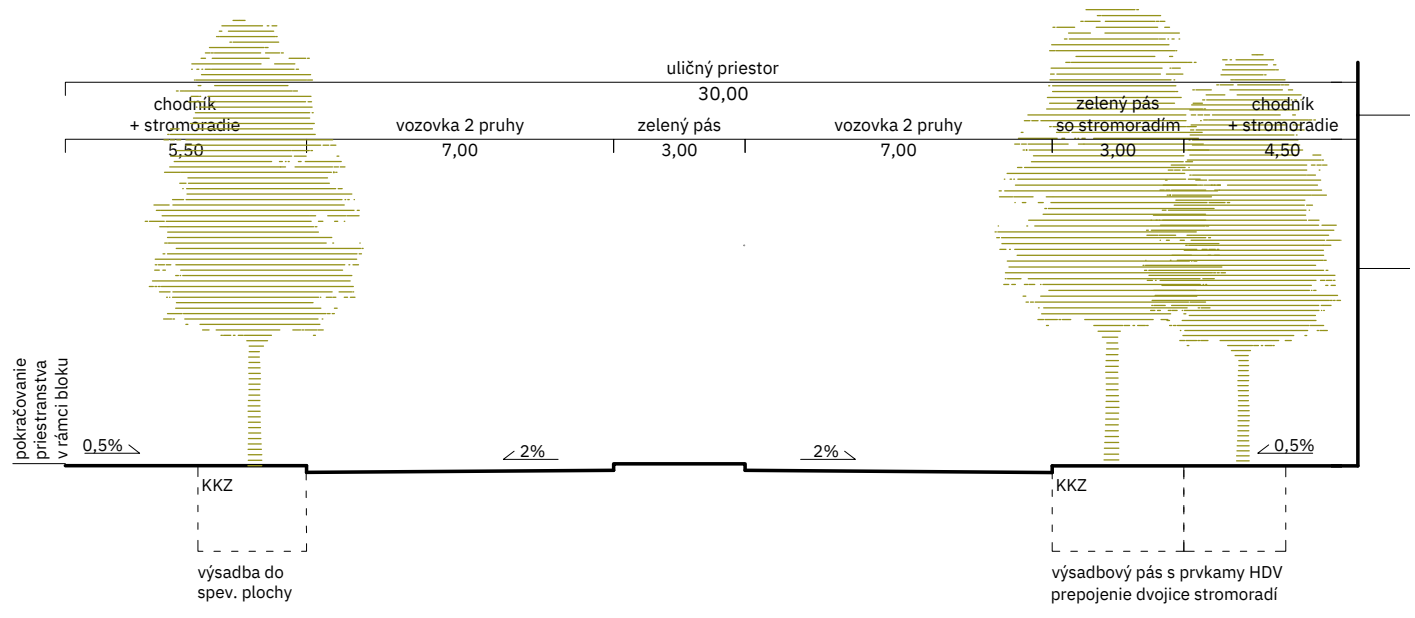
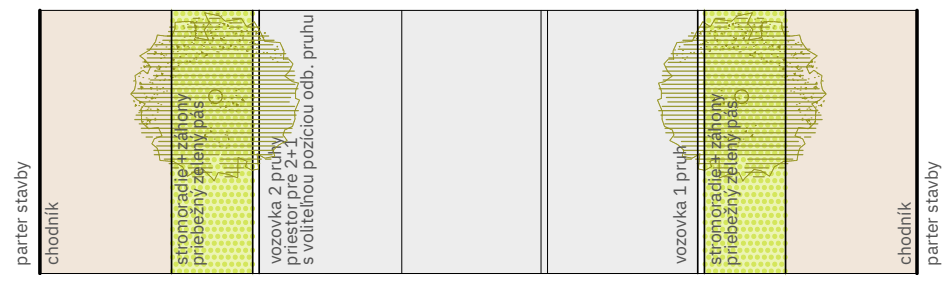
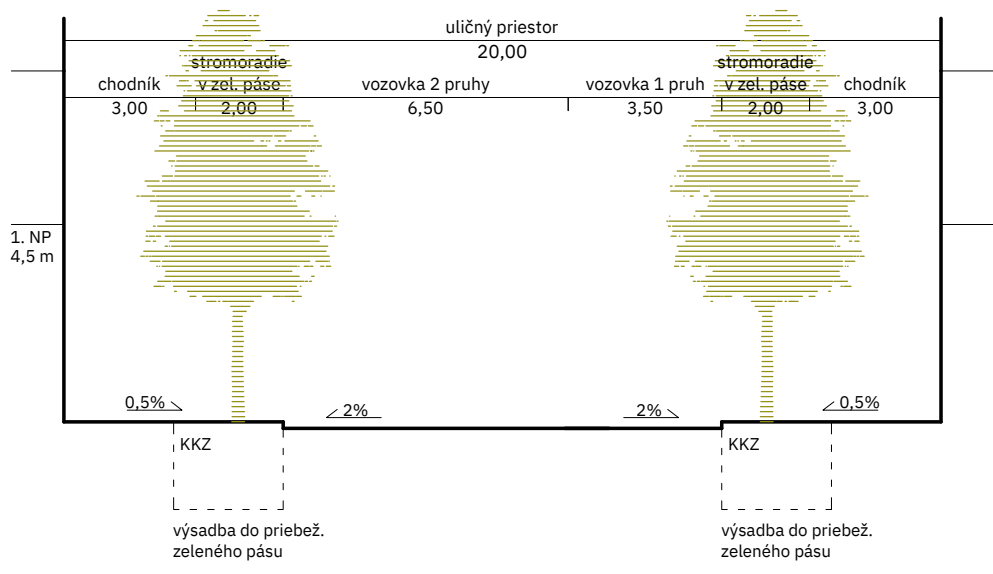
0 1 2 3 4 5



PL.01.12-1:2

ulička pri portáloch podchodov Osa Mestského parku - Južný most a Predĺženie podchodu na ŽST
skladnené priestranstvo bez IAD, nástup do pravoběžného územia z Mestského parku a ŽST





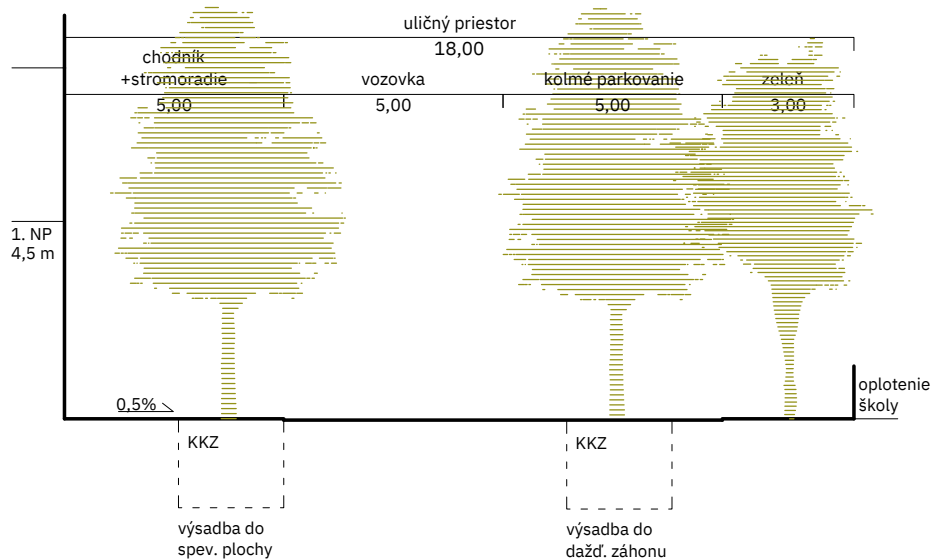
P.L.01.13
ulica prepadajúca Palackého ulicu a pravobrežnú tangentu, bežný profil
profil s usporiadaním HDP 2+1, s premennou pozíciou odboč. pruhu a stromoradiami v zelenom pásu

P.L.01.15
Palackého ulica v priestore medzi podjazdom železničnej trate a mostom cez Hornád, bežný profil
dopravne zaťažené priestranstvo s profilom 2+2, odbočovanie pruhu, možnosť rozšírenia do blokov

PL.01.14

obslužná ulica pred SOŠ Železničná zabezpečujúce obsluhu areálu, bežný profil skldnené priestranstvo, na priestranstvo nadväzuje predpriestor SOŠ a priestupý blokom na Palack.

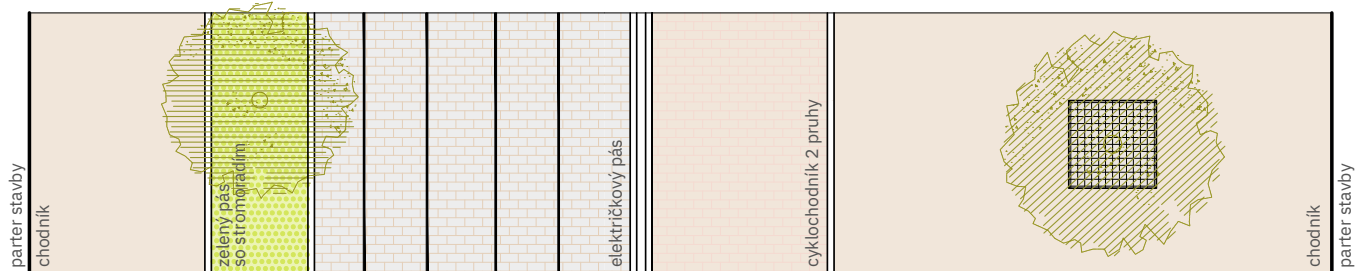
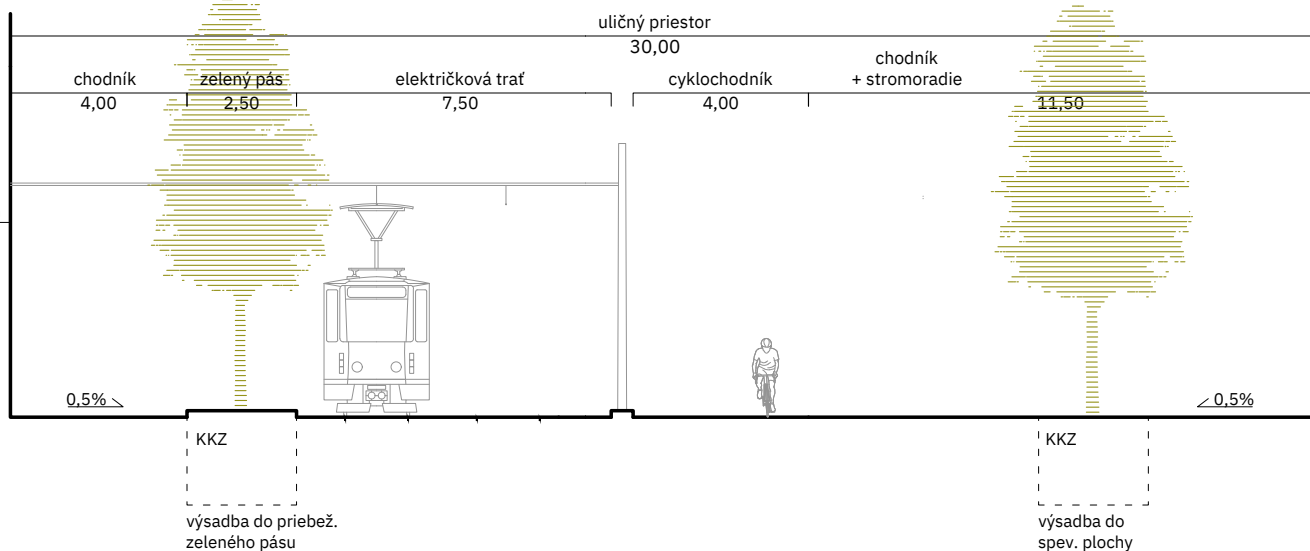
všetky schémy profilov priestranstiev zobrazené v rovnakej grafickej mierke 0 1 2 3 4 5

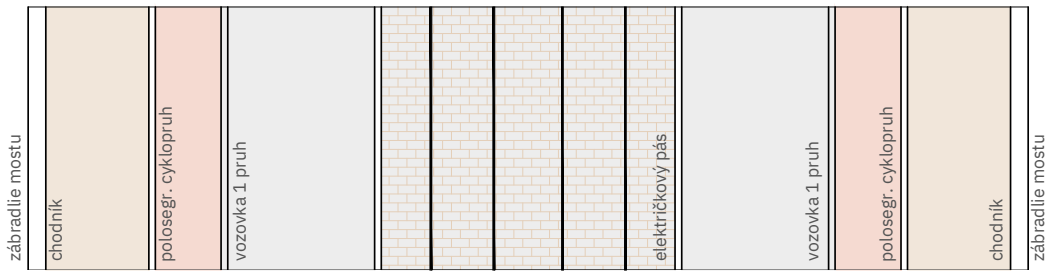
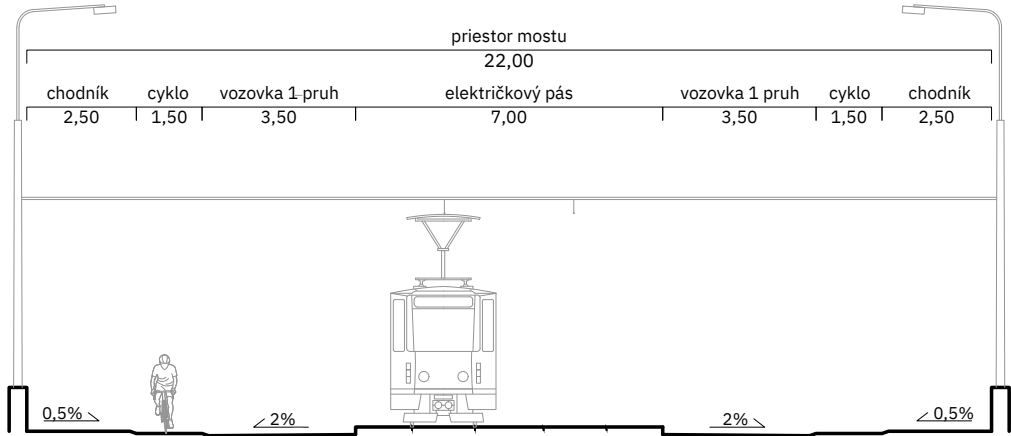
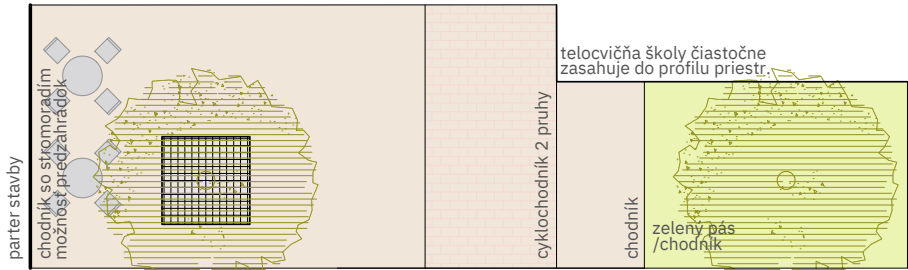
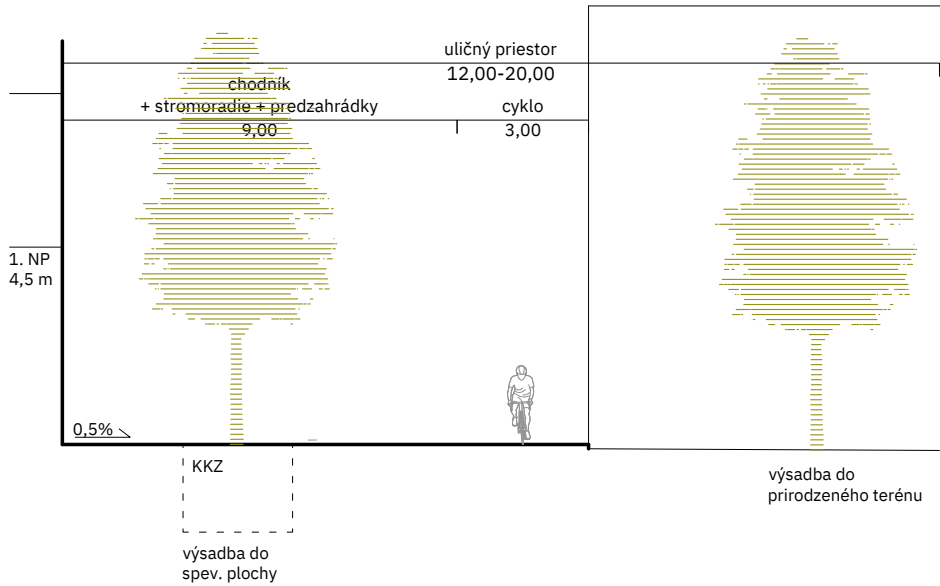


PL.01.16

výustenie podjazdu PL.08.03. do nábrežia pre variantu podjazdu so zachovaním nákladnej ŽST priestranstvo s pohybom chodcov, cyklistov a električiek, priestranstvo v sklone, výšk. členitý parter

1. NP
4,5 m





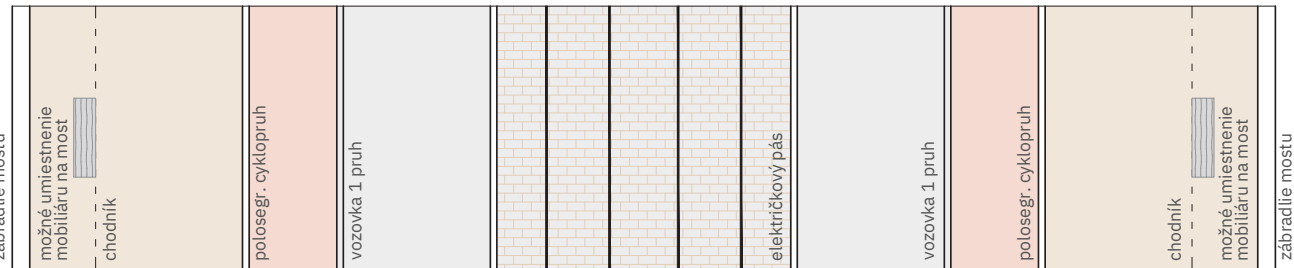
P.L.01.17
južný segment promenády na nábřeží, v úseku pri budovách školy a pri napojení do Palackého ul.
pešie priestranstvo so samostatným cyklochodníkom, po oboch stranách stromoradie

P.L.02.01
most cez Hornú na Rampovej ulici nahradzujúci existujúci menej kapacitný most, bežný profil
most s profilom 1+1, s možnosťou električkovej trate a širokými chodníkmi stranách

PL.02.02

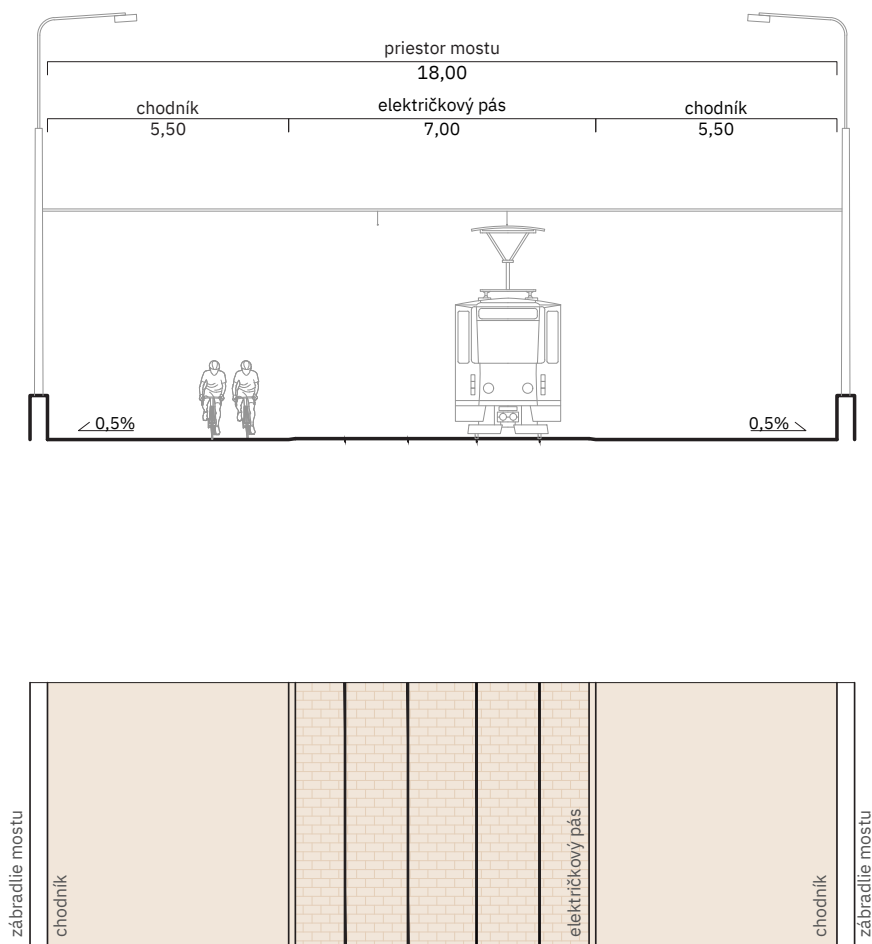
most cez Hornád na Novej Masarykovej v centrálnej pozícii v rámci územia, bežný profil
most s profilom 1+1, s električkovou traťou, cyklistickou inf. a širokými chodníkmi po oboch stranách

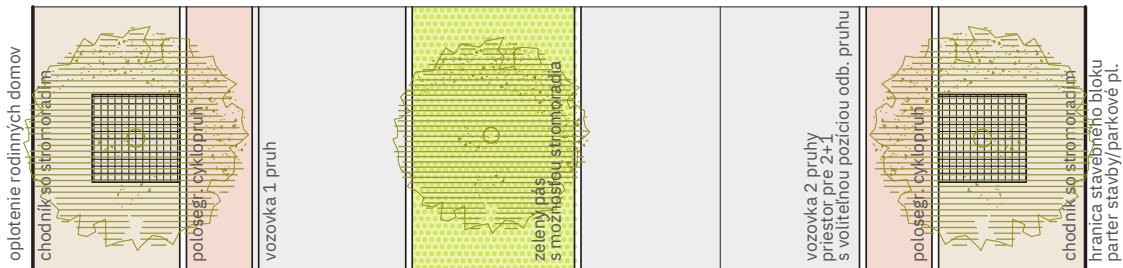
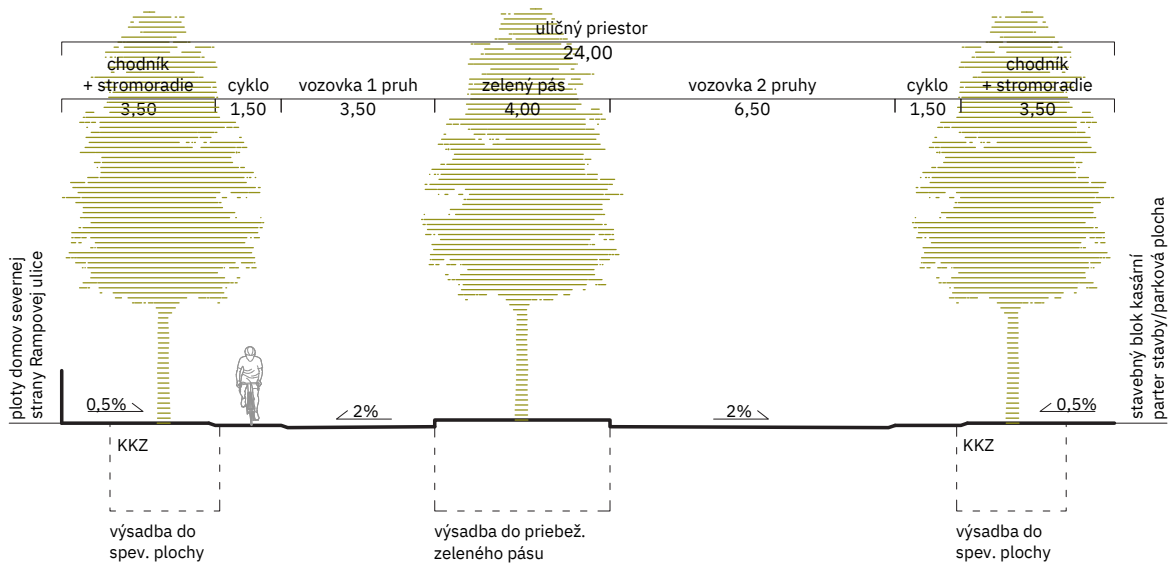
všetky schémy profilov priestranstiev zobrazené v rovnakej grafickej mierke



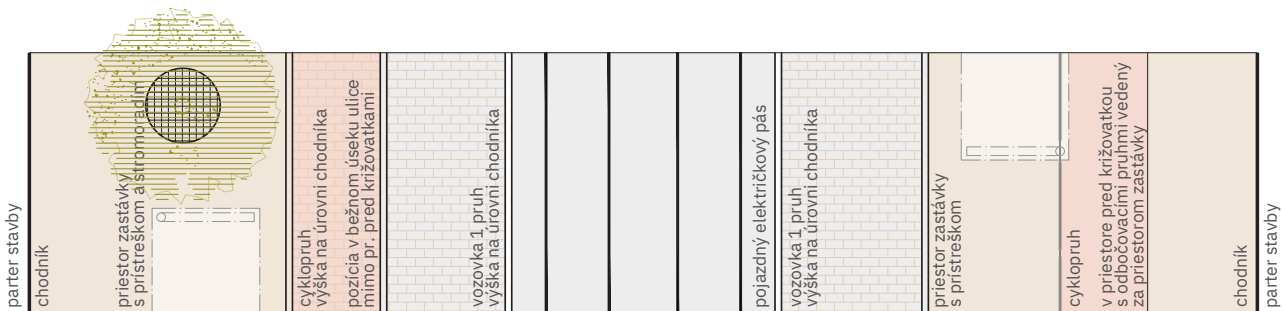
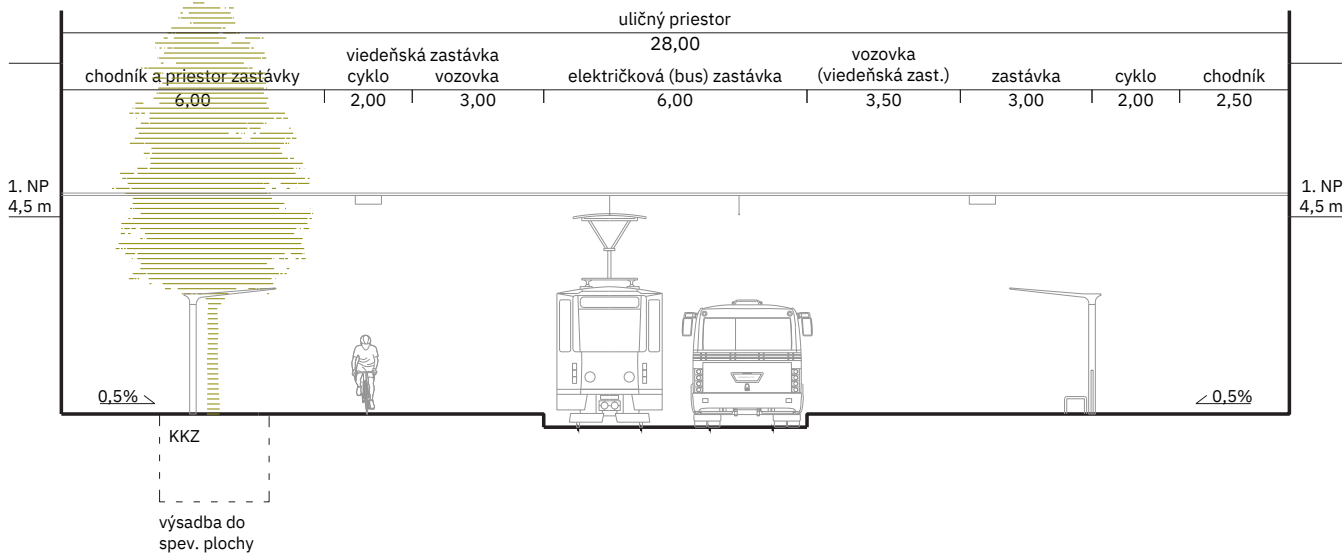
PL.02.03

most cez Hornád na Novej Masarykovej v centrálnej pozícii v rámci územia, bežný profil
most s profilom 1+1, s električkovou traťou, cyklistickou inf. a širokými chodníkmi po oboch stranách





P.L.03.01
Rampová ul. v úseku od Mostu Rampová ku križovatke s Prešovskou cestou, bežný profil
mestská ulica s profilom 1+1 (+ jednostranne odbočovací pruh)

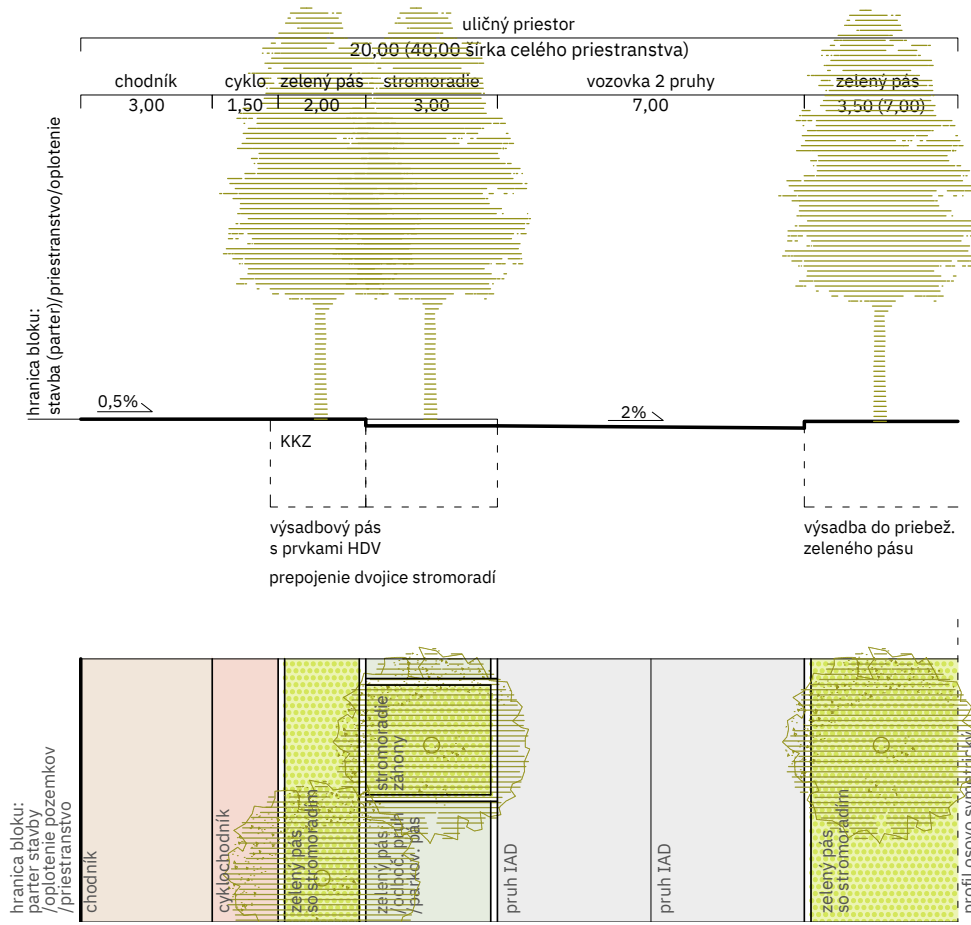


P.L.03.02 (P.L.05.02) - úsek v zastávke tram/bus
nová ulica prepájajúca S1 smerom cez kasárne N. Masarykovú a Rampovú ulicu, profil v zastávke
mestská ulica s profilom 1+1, električkovou traťou a zastávkami MHD v pravidelnom takte

PL.04.01

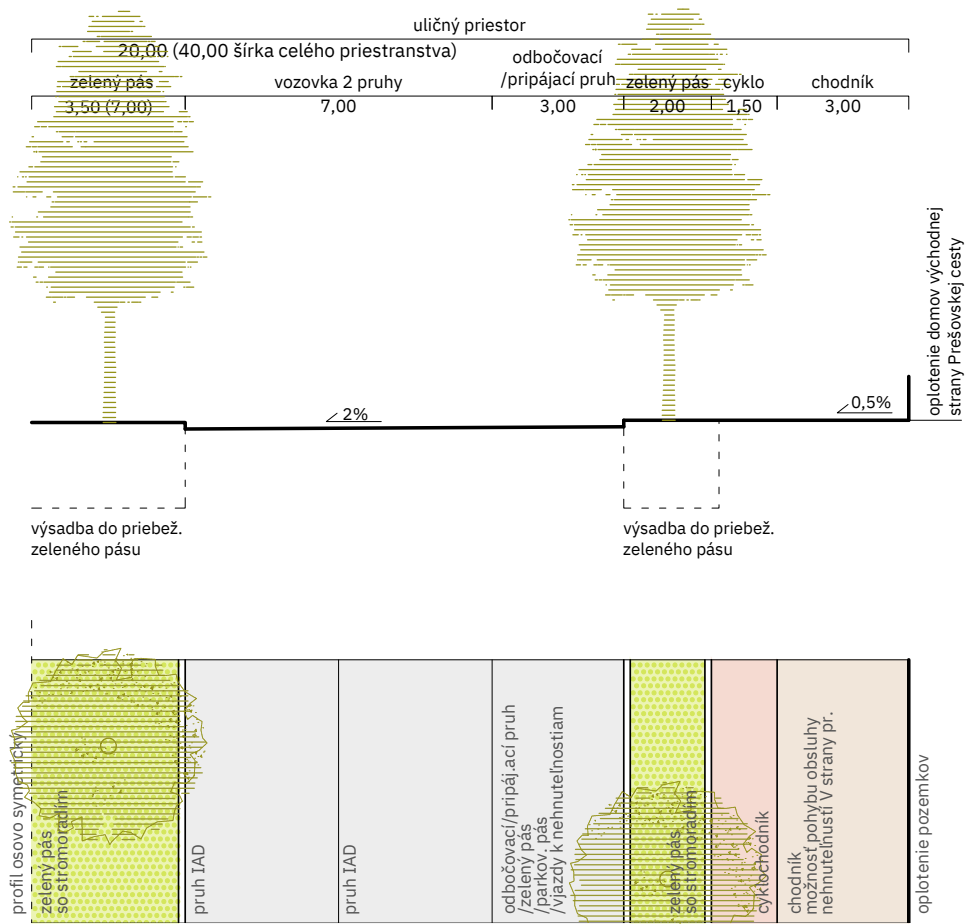
Prešovská cesta, bežný profil - západná polovica
modifikácia profilu významne zaťaženej komunikácie, profil 2+2 (+ multifunkčný pruh)

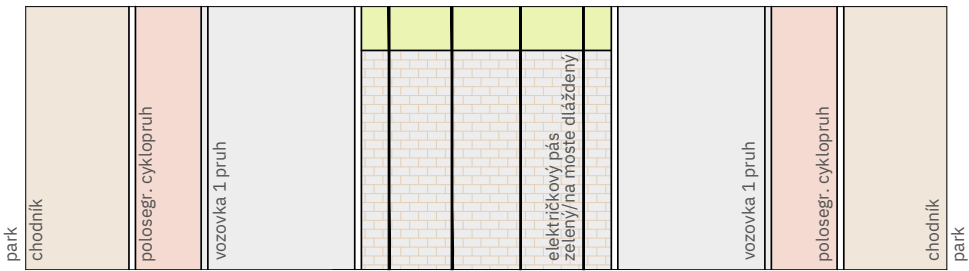
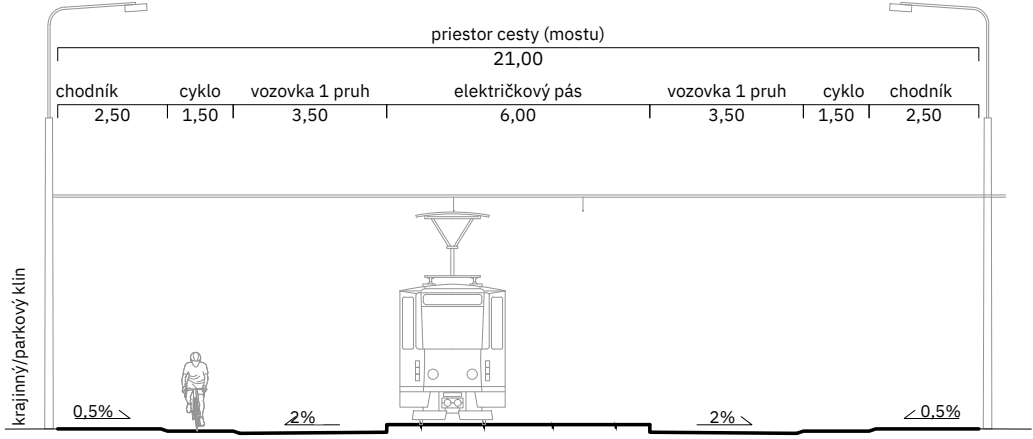
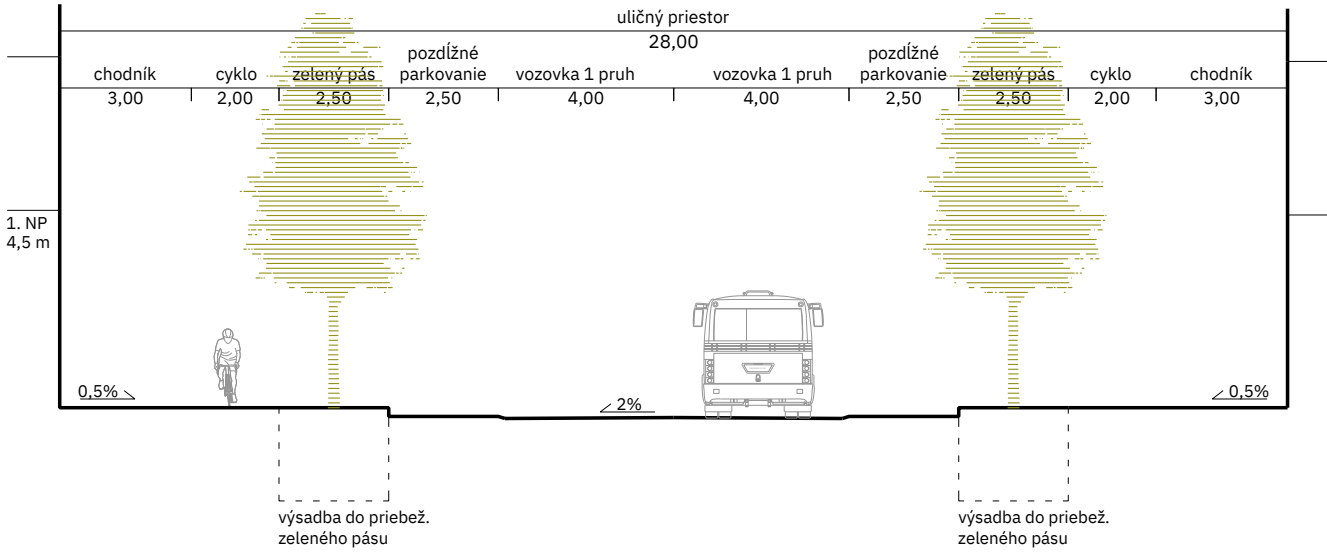
všetky schémy profilov priestranstiev zobrazené v rovnakej grafickej mierke 0 1 2 3 4 5



PL.04.01

Prešovská cesta, bežný profil - východná polovica (v priestore odb. pruhu)
modifikácia profilu významne zaťaženej komunikácie, profil 2+2 (+ multifunkčný pruh)



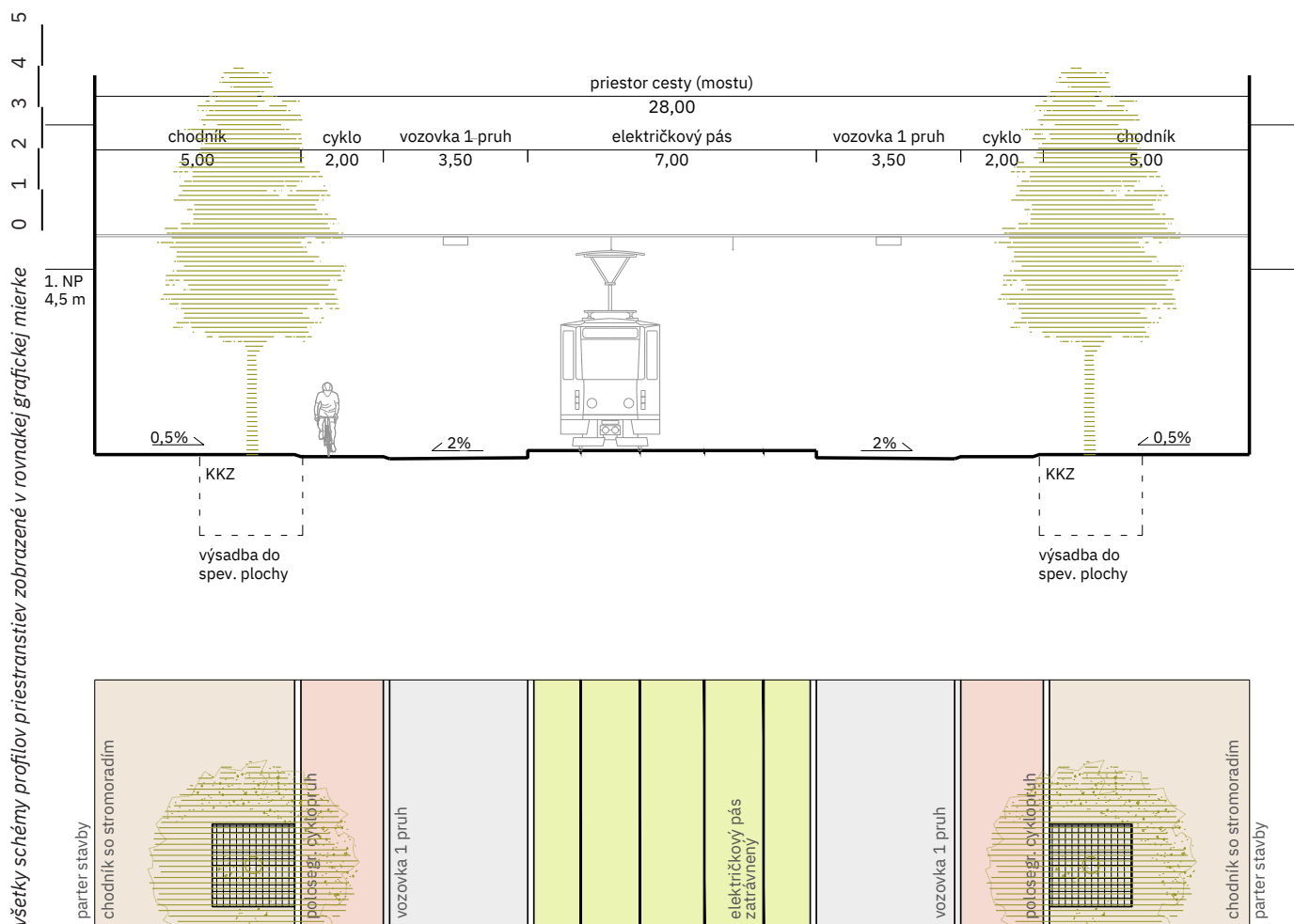


P.L.05.01
Nová Masarykova v úseku od križovatky s P.L.05.02 po križovatku s Prešovskou cestou
mestská trída s profilom 1+1, s možným rozšírením o bus zastávky a stromoradiami po obve

P.L.05.03
prepojenie cez krajinný klin - súčasťou most cez miestnu vodoteč, bežný profil
cesta s profilom 1+1, s električkovou traťou, cyklistickou inf. a chodníkmi po oboch stranách

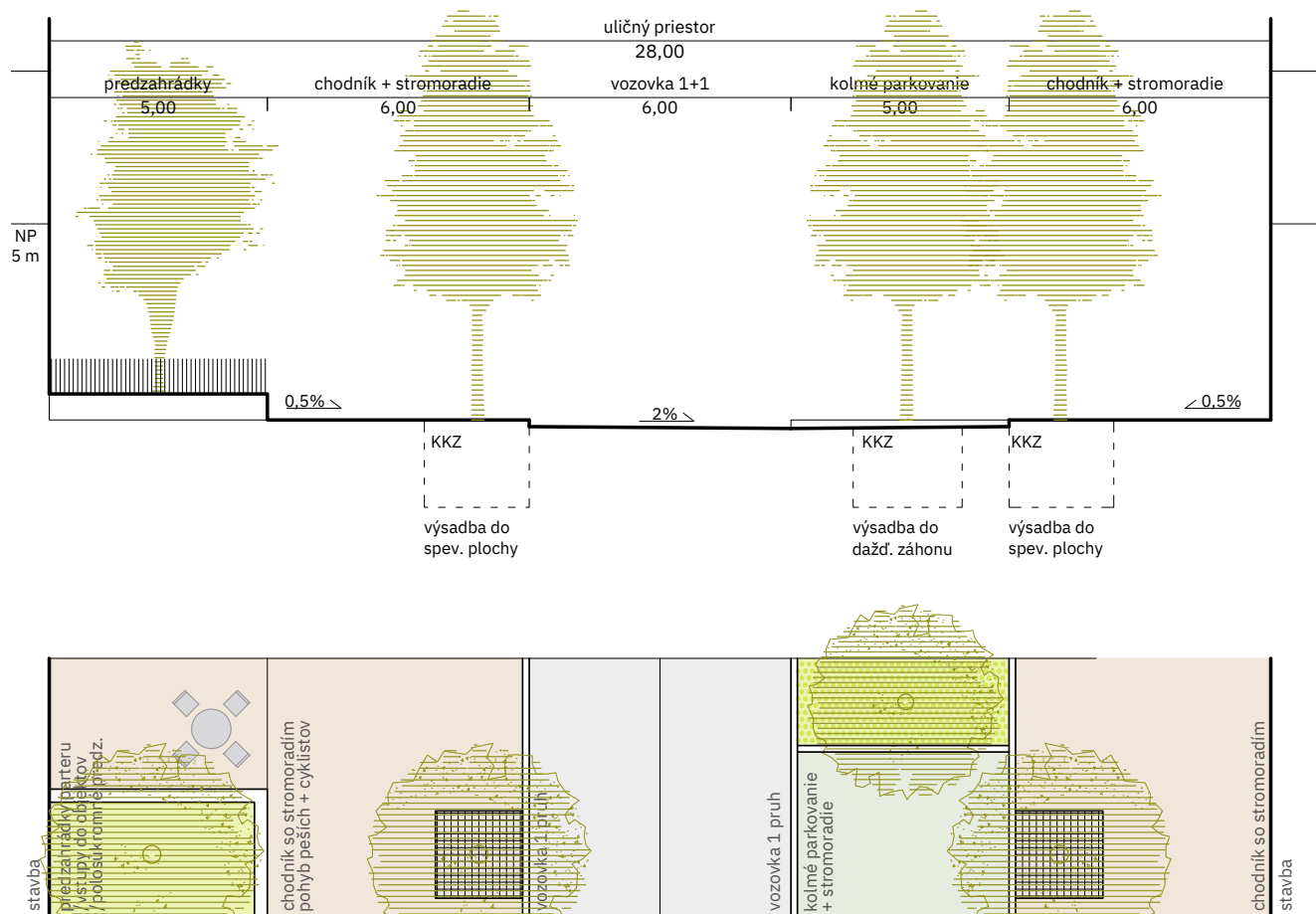
PL.05.04

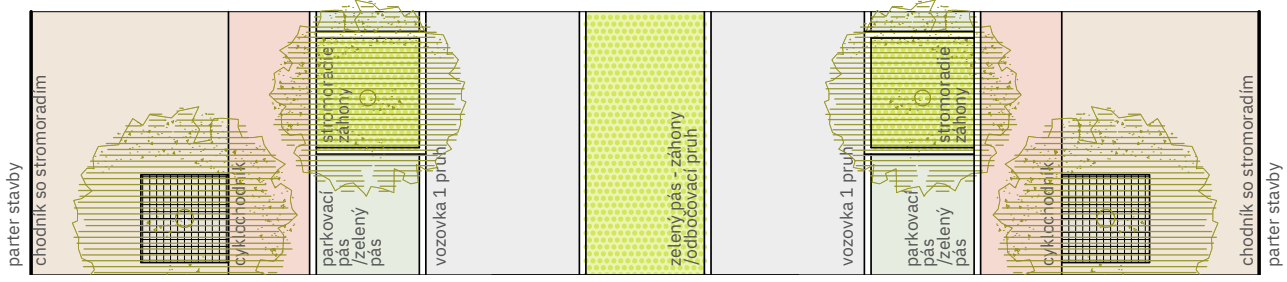
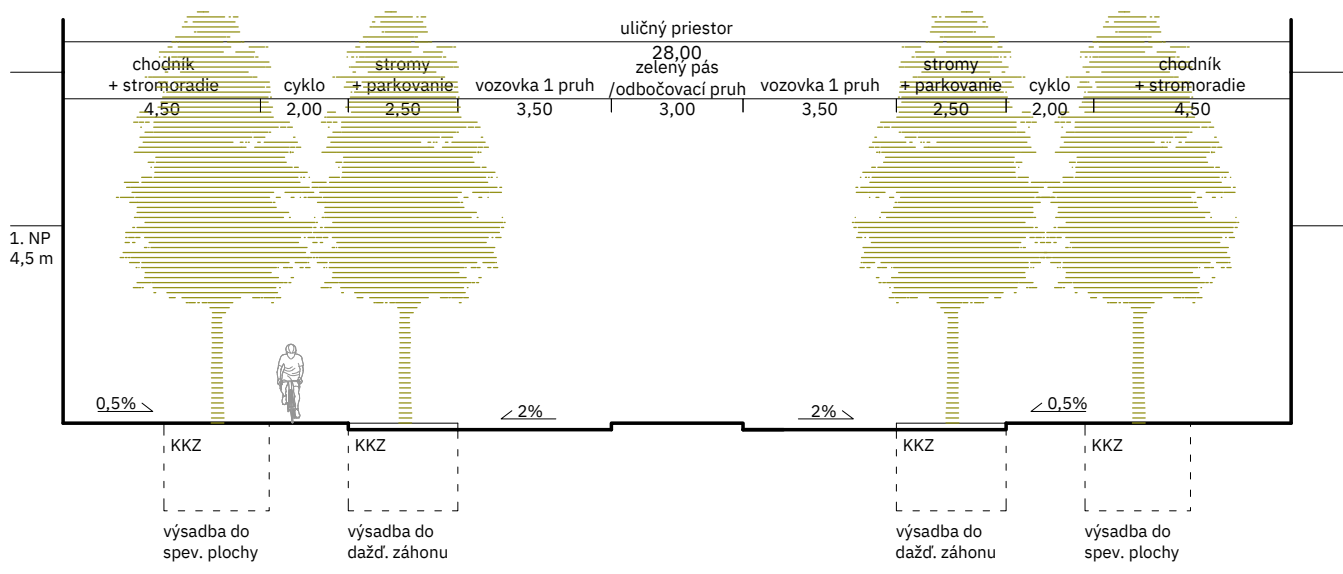
Nová Masarykova v úseku od mostu cez Hornád po križovatku s P.L.05.02
mestská trída s profilom 1+1, segregovaným električkovým pásom a stromoradiami



PL.06.01

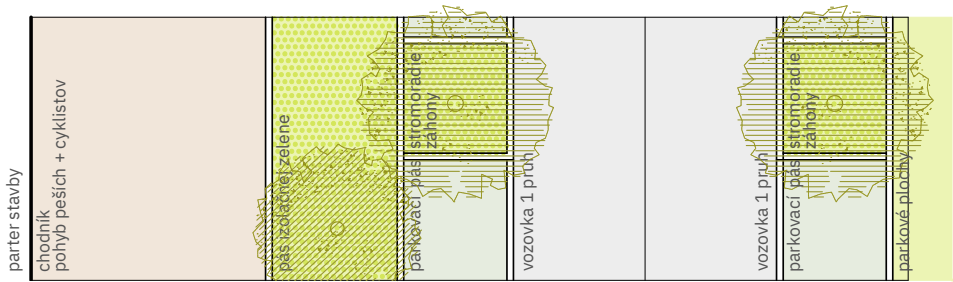
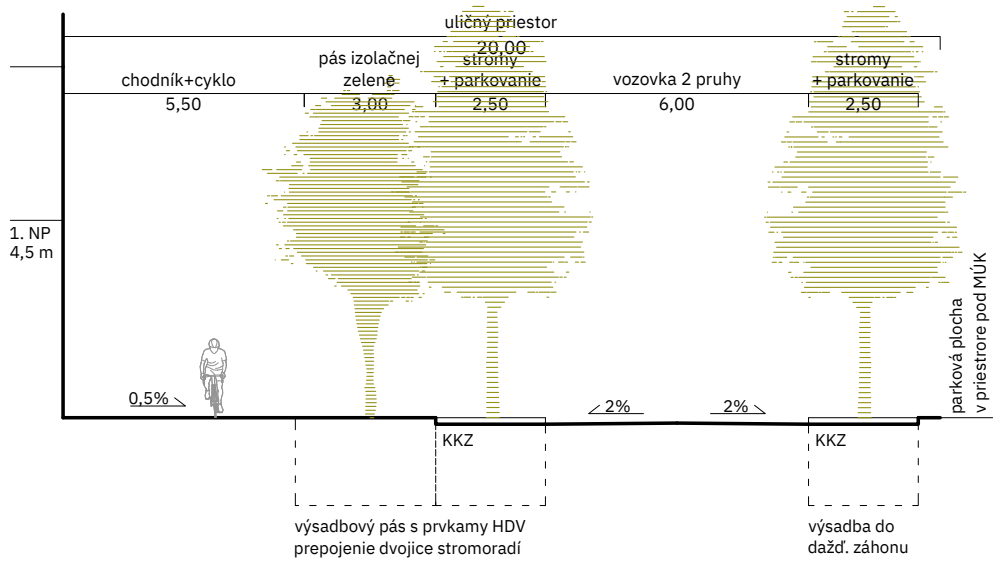
prestavba dnešnej Priemyselnej vo vnútri štruktúry
obslužná ulica s profilom 1+1, kolmým parkovaním, stromoradiami a možnými predzahrádkami





P.L.06.02

prestavba dnešnej Priemyselnej od hlavnej ľavobrežnej triedy do križovatky s Prešovskou mestská ulica s profilom 1+1 (+ odboč. pruh/zelený pás), stromoradiami a cyklo infraštruktúrou

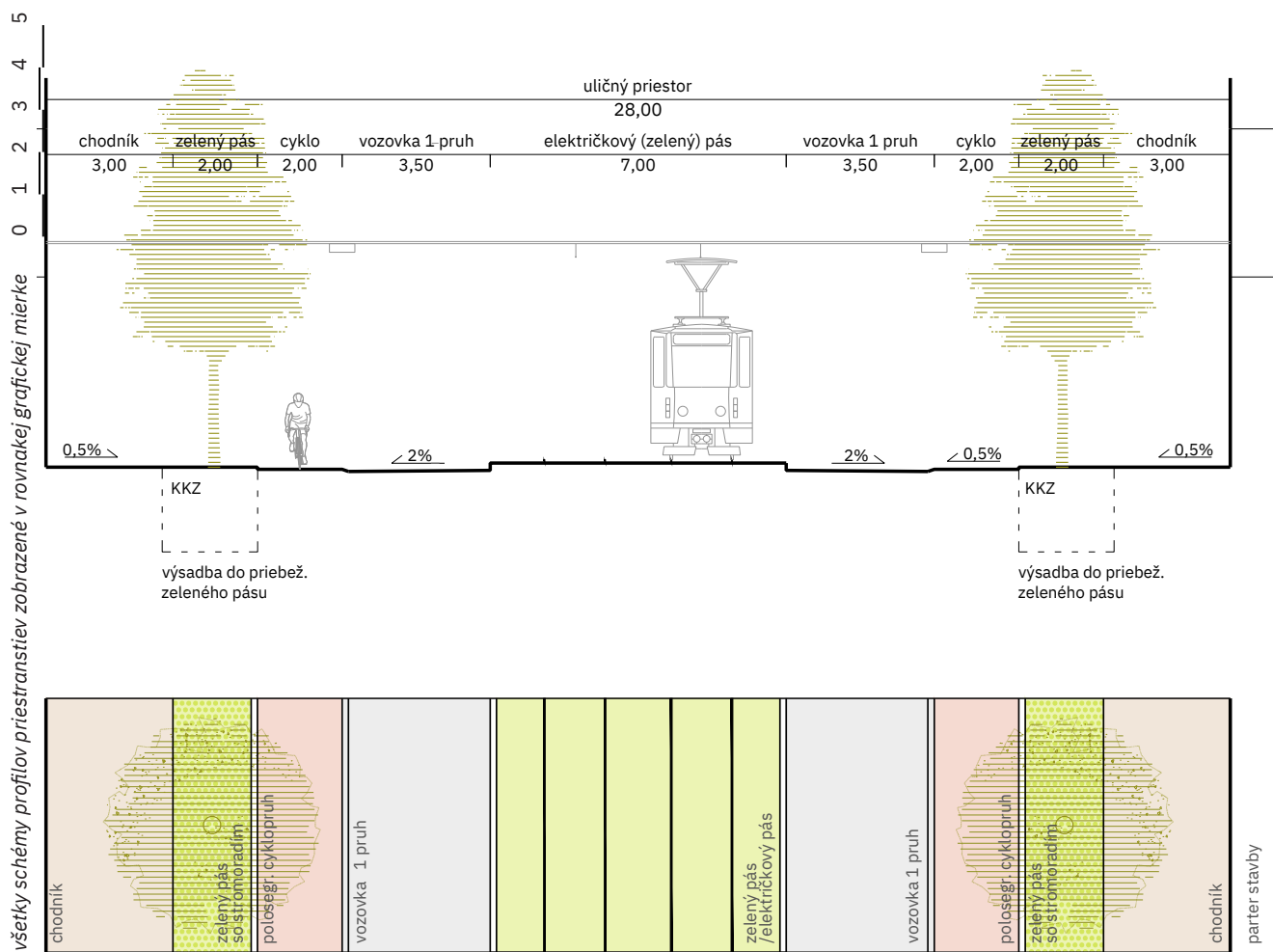


P.L.06.05

upravená podoba Starej Prešovskej, vo väzbe na mimoúrovňovú križovatku, bežný profil obsluhujúca ulica s profilom 1+1, kolýmym parkovaním, stromoradiami a možnými predzahradkami

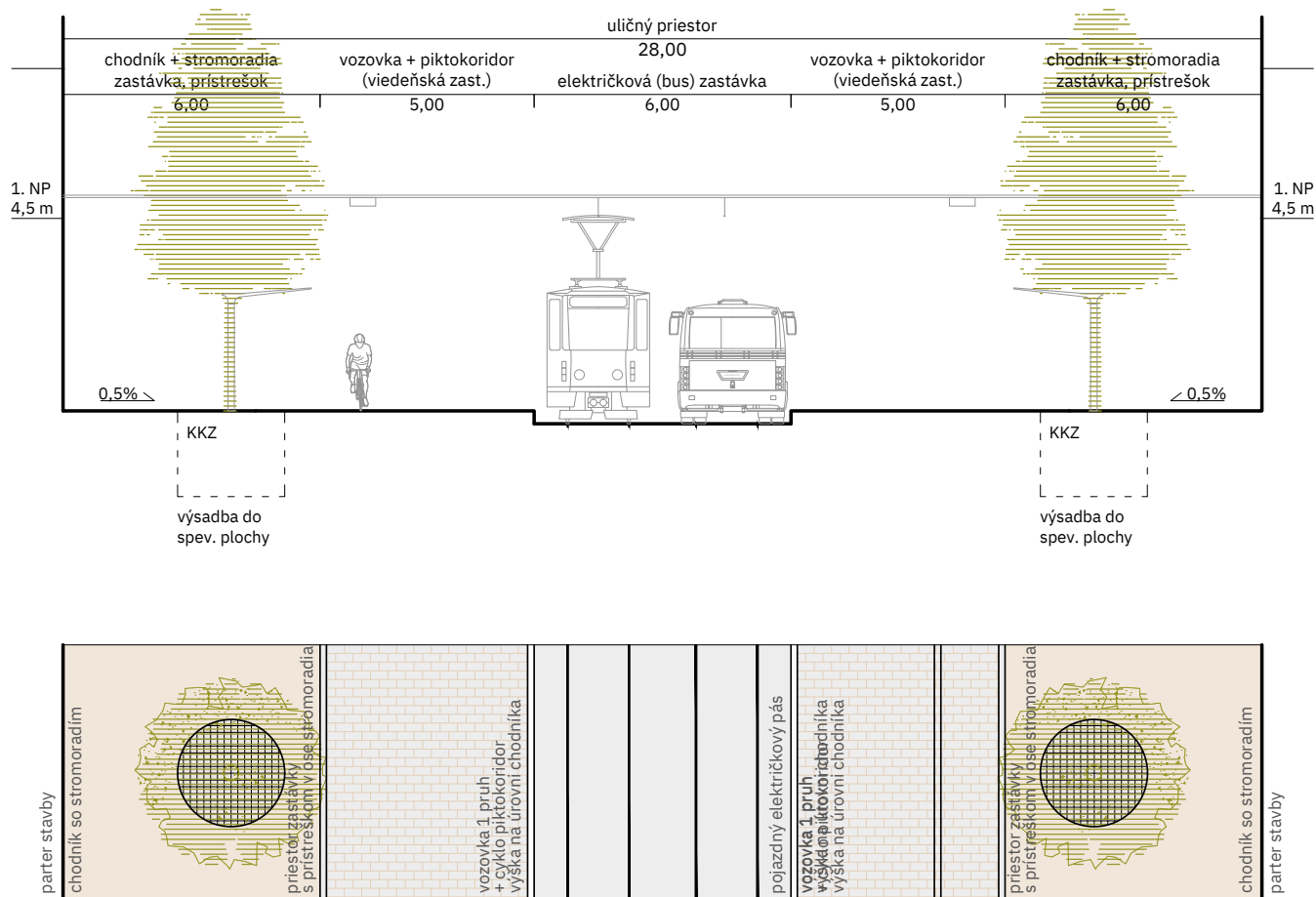
PL.06.03; PL.06.04

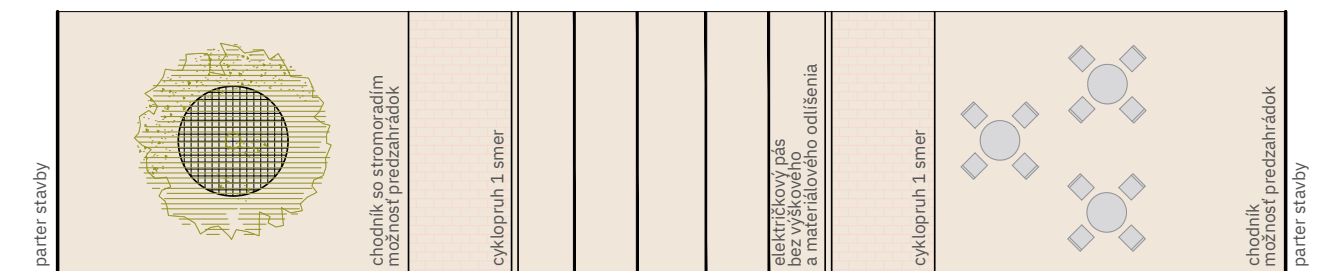
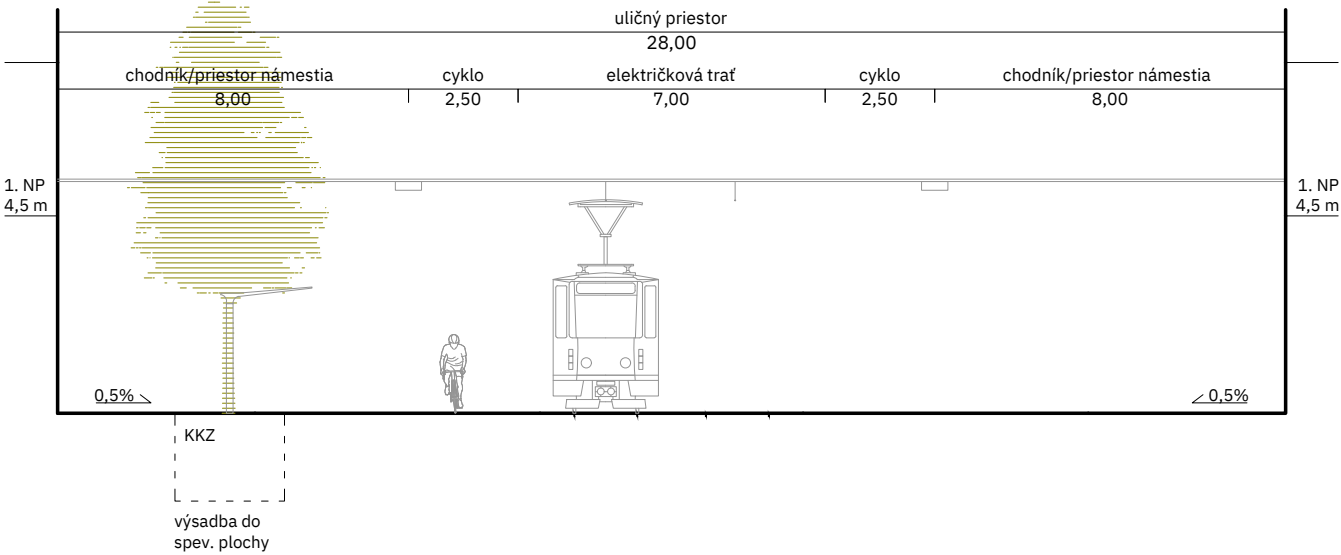
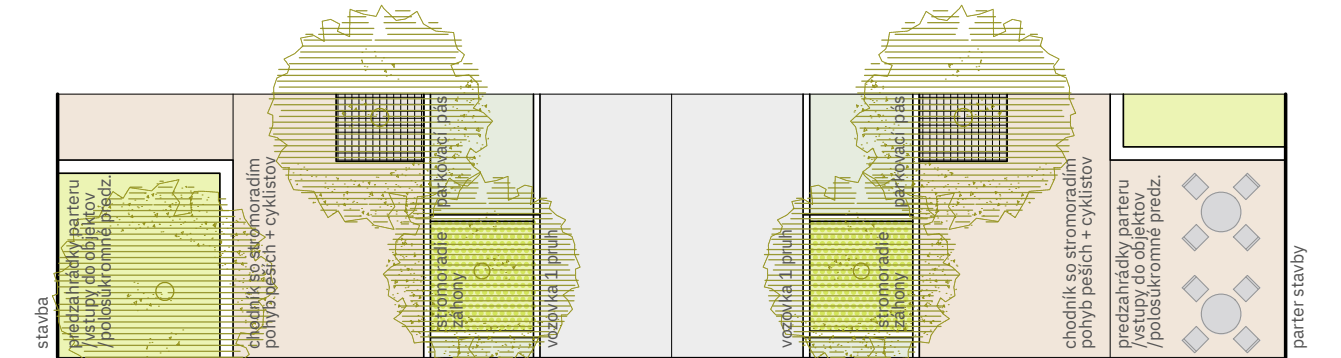
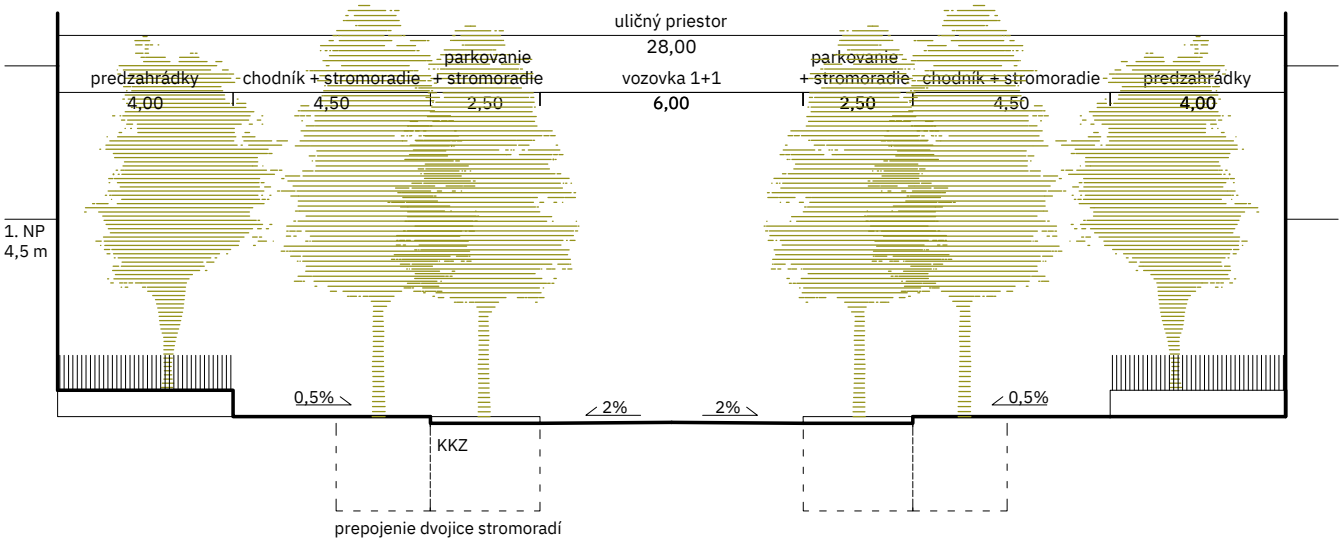
nová ulica prepájajúca N. Masarykovú a Južný most, cez námestie v časti Juhovýchod, bežný profil
mestská trída s profilom 1+1, električkovou traťou, cyklistickou infr. a obojstrannými stromoradiami



PL.06.03; PL.06.04

nová ulica prepájajúca N. Masarykovú a Južný most, cez námestie v časti Juhovýchod, profil v zastáv. mestská trída s profilom 1+1, s električkovou traťou a viedenskými zastávkami





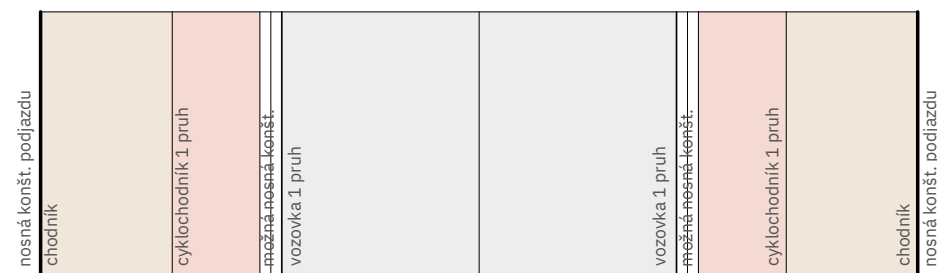
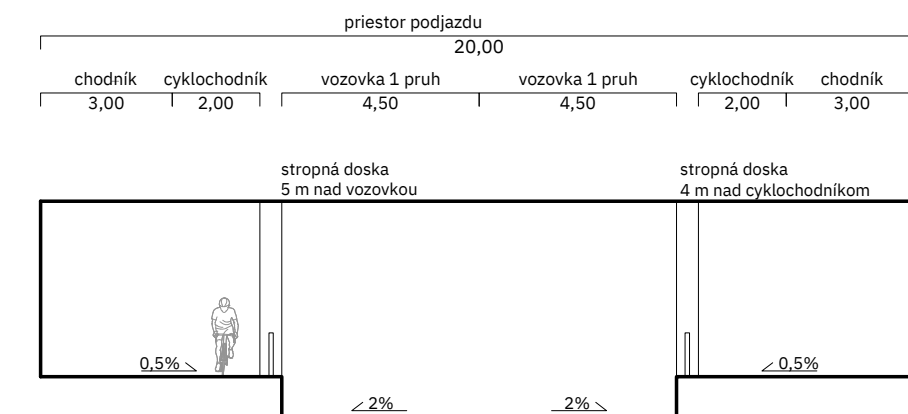
PZ-06.06.4; PZ-10.03.1 (PZ-06.05.1; PZ-06-09.01)
záväzný prepojenie verejných priestorov blokom pre veľké bloky časti Juhovýchod
skladnené priestranstvo s profilom 1+1, pozdĺžnym parkovaním, stromoradiami a predzahradkami

PP-06.01
námestie - pešia zóna s pohybom električiek/vozidiel verejnej dopravy
výmerou menšie námestie na lavobrežnom predpoli južného mostu

PL.08.01

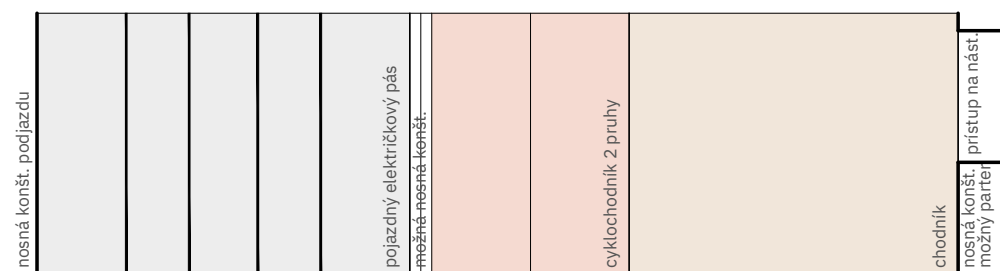
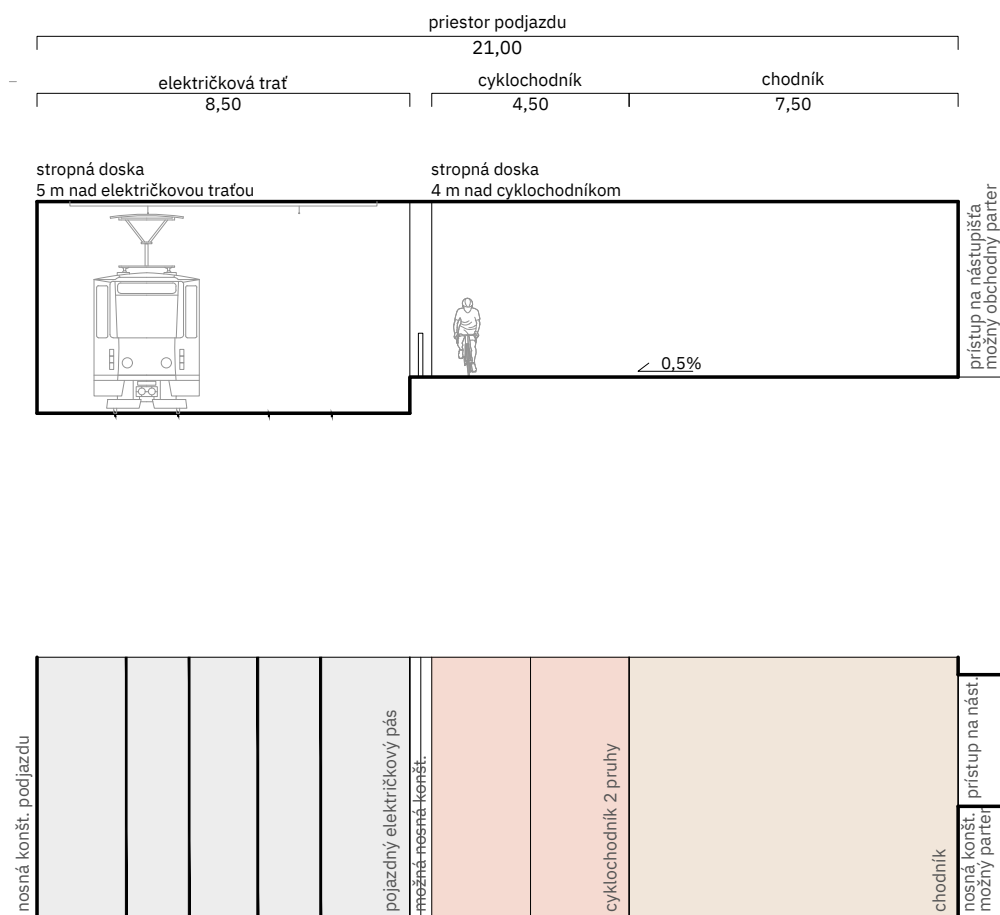
podjazd prepájajúci Alvincziho a Rampovú ulicu pod železničnou traťou, bežný profil
profil 1+1 pre IAD, s priestorovo segregovaným chodníkom+cyklochodníkom po oboch stranách

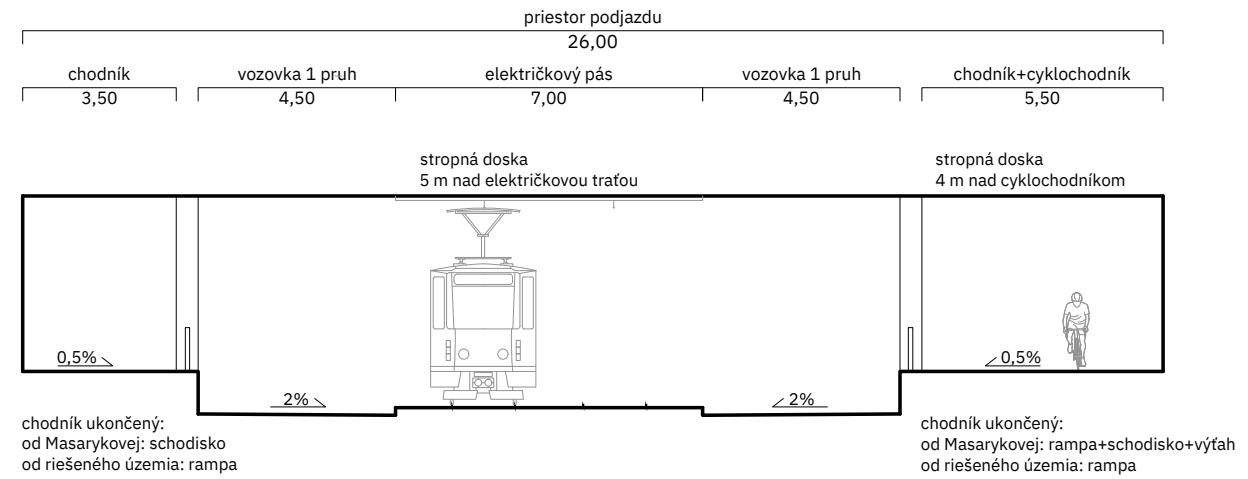
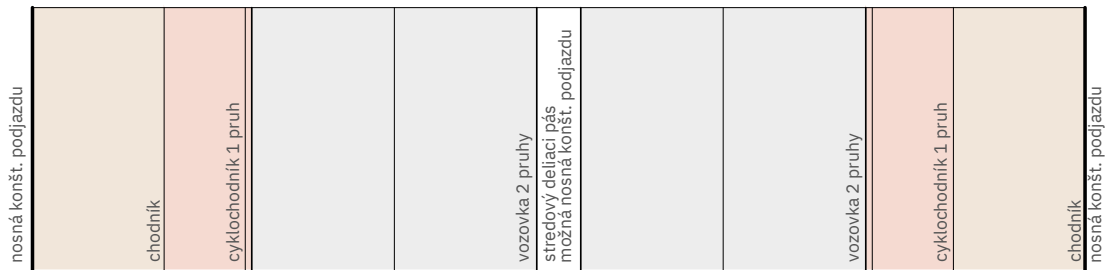
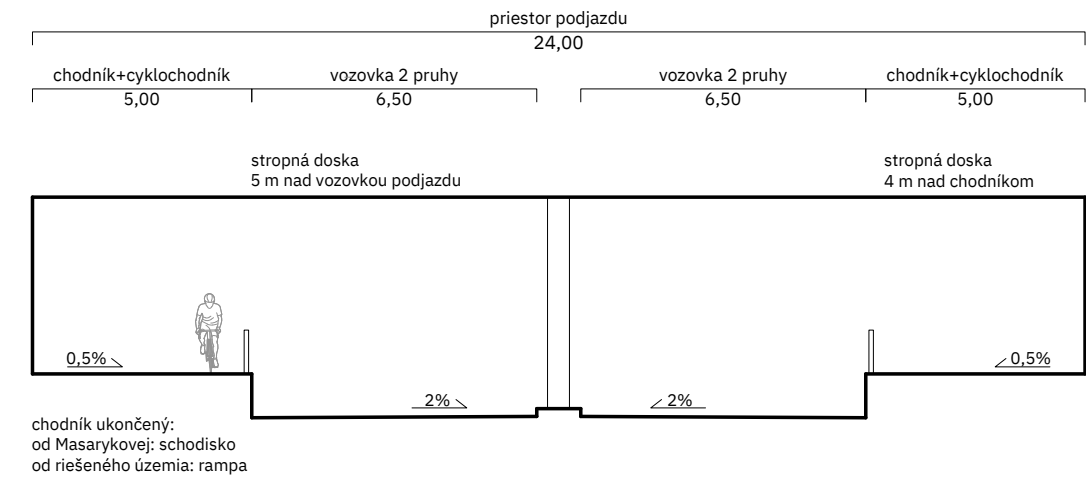
všetky schémy profilov priestranstiev zobrazené v rovnakej grafickej mierke 0 1 2 3 4 5



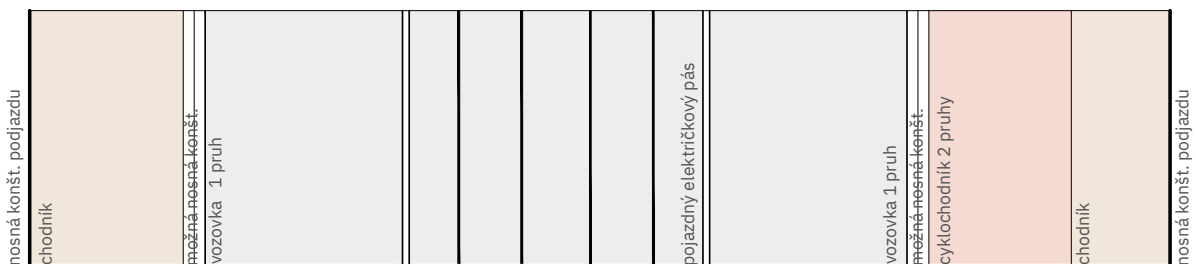
PL.08.02

podjazd prepájajúci južný okraj železničnej stanice s riešeným územím, bežný profil
podjazd kombinujúci električkovú trať s možnosťou jazdy autobusov a oddelený chodník/cyklochodník



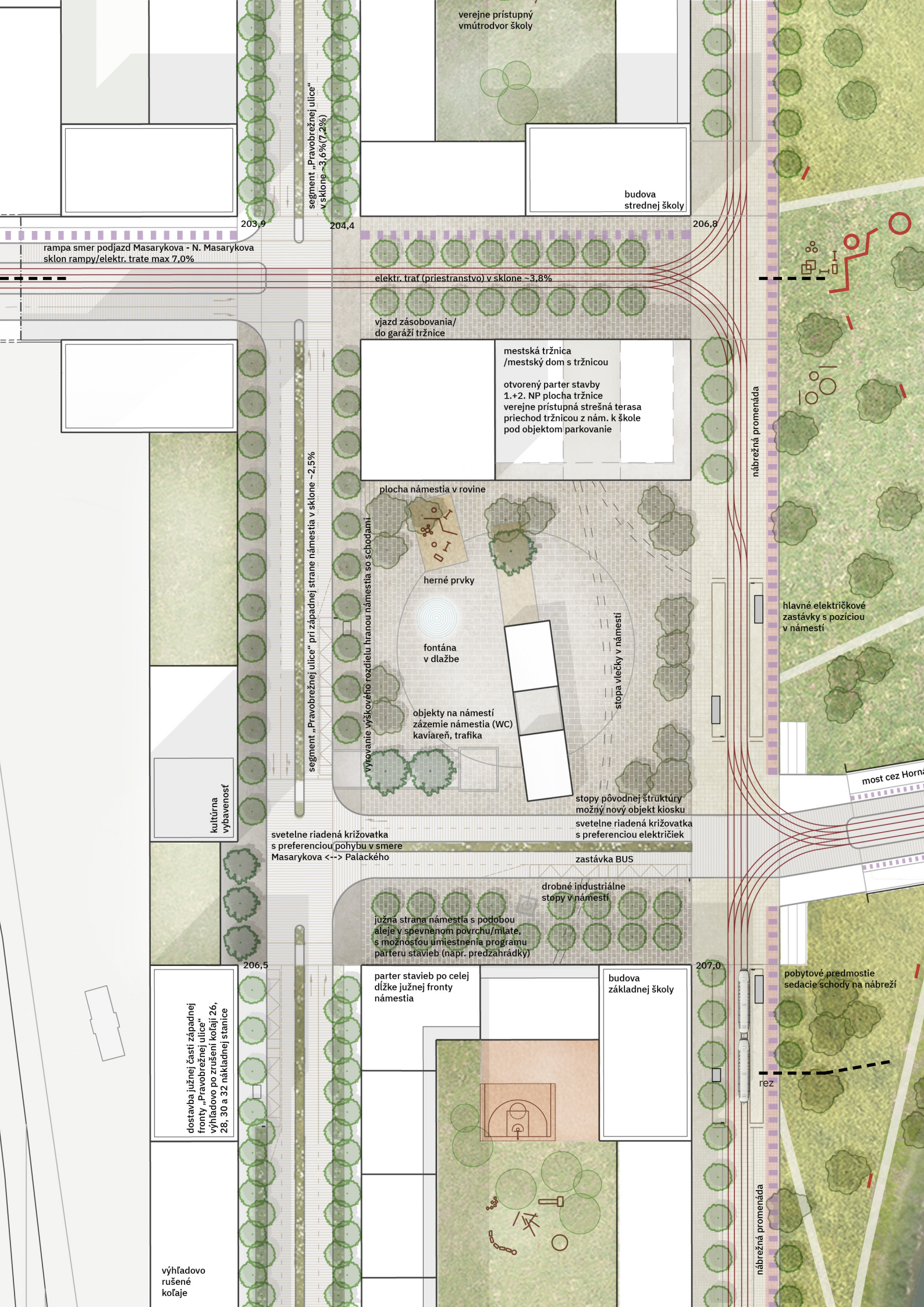


vnútorný priestor podjazdu môže mať variabilnú distribúciu priestoru medzi jednotlivými stranami určenými pre nemotorovú dopravu



P.L.08.03
podjazd Palackého v podobe po modernizácii (naviazané na redukcii nákladnej stanice), bežný profil
profil 2+2 pre IAD, s priestorovo segregovaným chodníkom+cyklochodníkmi po oboch stranách

P.L.08.04
podjazd Masarykova - Nová Masarykova, bežný profil
profil 1+1, so segr. pojazdným električkovým pásom (BUS, IZS), priestoro segr. chodníky po oboch str.



verejne prístupný
vmútrodvor školy

budova
strednej školy

rampa smer podjazd Masarykova - N. Masarykova
sklon rampy/elektr. trate max 7,0%

segment „Pravobrežnej ulice“
vsklone -3,6%(7,2%)

elektr. trať (priestranstvo) v sklone -3,8%

vjazd zásobovania/
do garáží tržnice

mestská tržnica
/mestský dom s tržnicou

otvorený parter stavby
1.+2. NP plocha tržnice
verejne prístupná strešná terasa
priechod tržnicou z nám. k škole
pod objektom parkovanie

plocha námestia v rovine

herné prvky

fontána
v dlažbe

objekty na námestí
zázemie námestia (WC)
kaviareň, trafika

stopa vlečky v námestí

stopy pôvodnej štruktúry
možný nový objekt kiosku

svetelne riadená križovatka
s preferenciou električiek

svetelne riadená križovatka
s preferenciou pohybu v smere
Masarykova <-> Palackého

zastávka BUS

drobné industriálne
stopy v námestí

južná strana námestia s podobou
aleje v spevnenom povrchu/mlate,
s možnosťou umiestnenia programu
parteru stavieb (napr. predzáhradky)

parter stavieb po celej
dĺžke južnej fronty
námestia

budova
základnej školy

pobytové predmostie
sedacie schody na nábreží

rez

nábrežná promenáda

nábrežná promenáda

hlavné električkové
zastávky s pozíciou
v námestí

most cez Hornú

výhľadovo
rušené
koľaje

dostavba južnej časti západnej
fronty „Pravobrežnej ulice“
výhľadovo po zrušení koľají 26,
28, 30 a 32 nakladnej stanice

Detail námestia na Masarykovej

drobné ostrovy
tvarované vodným
tokom

prírodné štrkové
chodníčky popri
brehoch hornádu

pobytové miesto
v sever. cípe ostrova

bežecký okruh
okolo ostrova

„riečna plaváreň“

prístup k vode, pobyt pri vode,
občerstvenie, kultúra, sauna, ...

drobné ostrovy
tvarované vodným
tokom

chodníček pod mostom

prístup na ostrov z mostu
dvojicou schodík po oboch
stranách mostu

ďalší (aj bezbariérový) prístup
na ostrov z „Lávky Priemyselnej“
vedenej južným cípom ostrova

komunitná záhrada

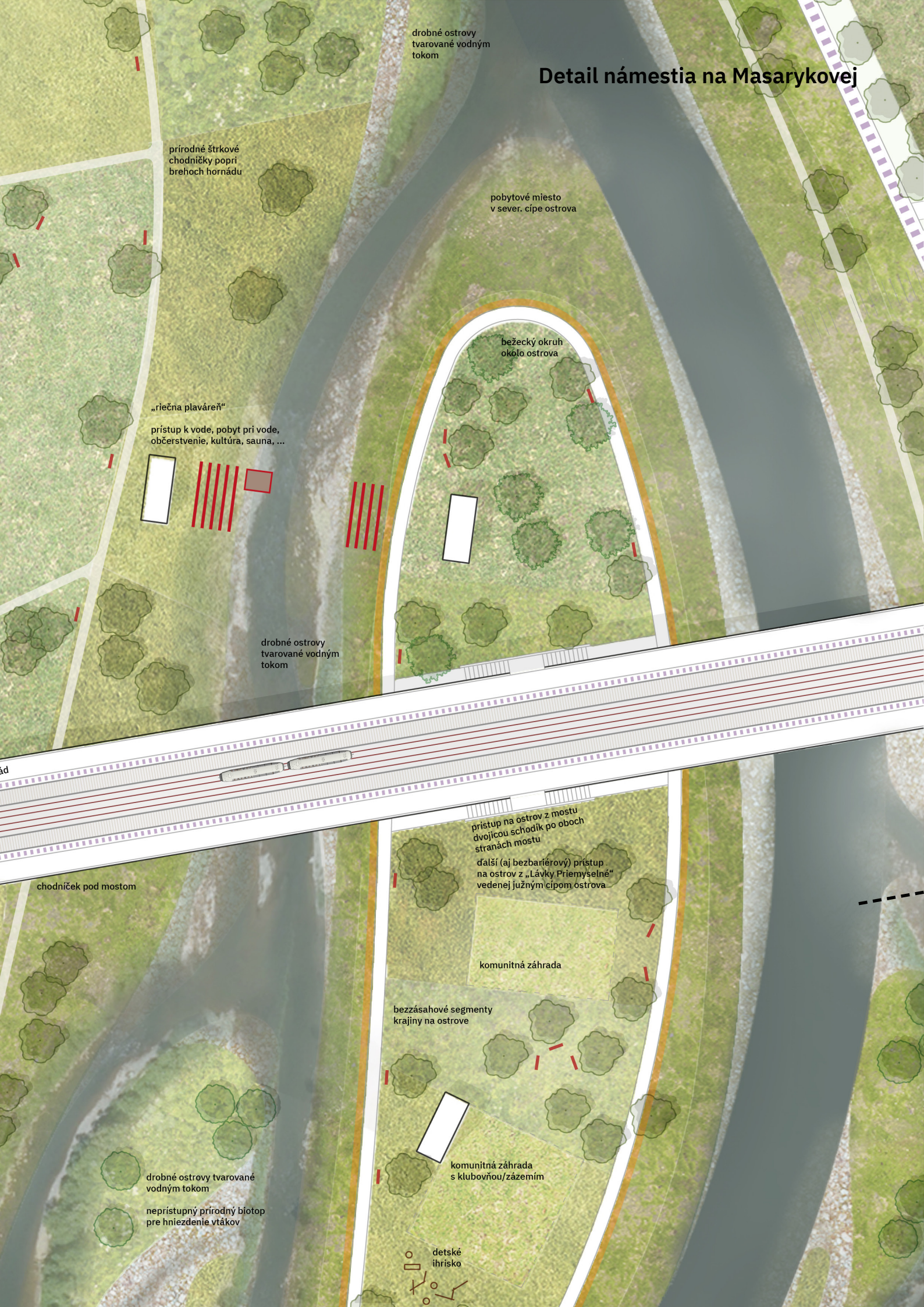
bezzásahové segmenty
krajiny na ostrove

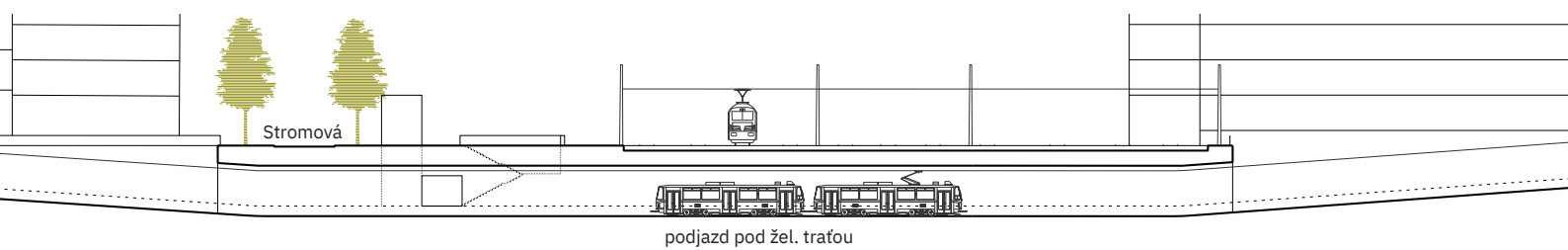
komunitná záhrada
s klubovňou/zázemím

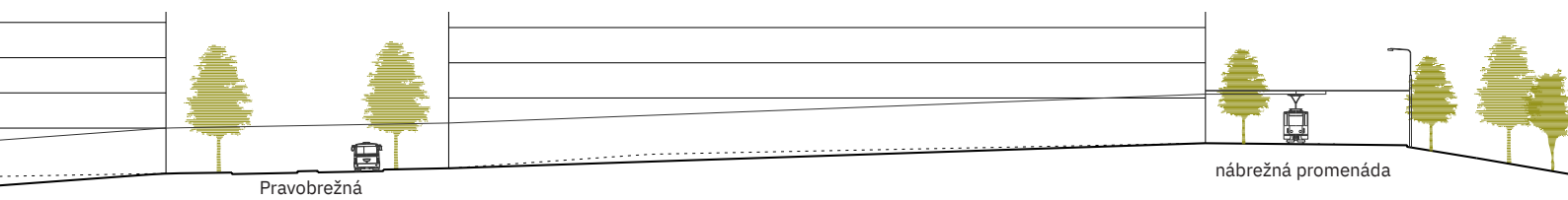
detské
 ihrisko

drobné ostrovy tvarované
vodným tokom

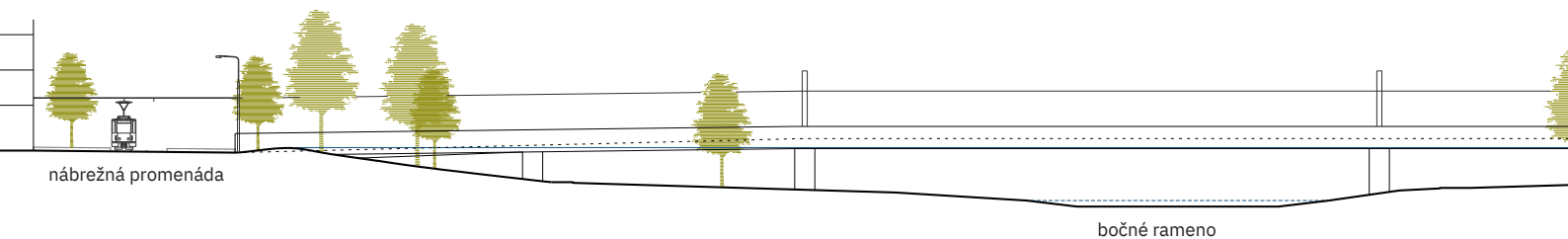
neprístupný prírodný biotop
pre hniezdenie vtákov

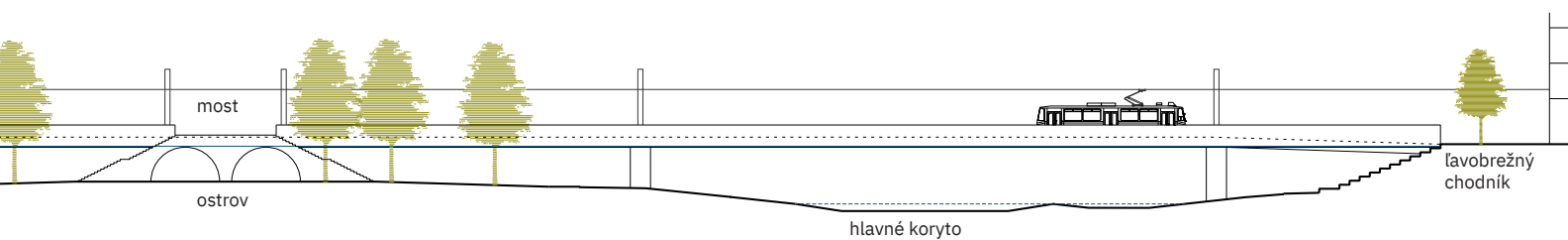






Hornádko - most Nová Hradská





Riešené územie je dobre napojiteľné na jestvujúcu dopravnú a technickú infraštruktúru, s ohľadom na pozíciu v širšom centre, vo vnútri zastavaného územia. Územie je vhodné riešiť ako model 15 minútového mesta, s dôrazom na obsluhu hromadnou dopravou a aktívny pohyb. Kladený je dôraz na priestupnosť územia a previazanie s mestskou aj krajinnou zeleňou.

Dopravná infraštruktúra

Princípy a východiská formujúce riešenie obsluhy územia a jeho zapojenie do dopravného skeletu mesta, pohyb samotným riešeným územím s dôrazom na aktívny pohyb, dôležité väzby na príslušné okolie a rozvoj systémov mestskej dopravy sú popísané v podkapitole dopravná infraštruktúra.

Predpoklady

Pozícia riešeného územia vo vnútri zastavaného územia, s väzbami na historické centrum a jeho širšie okolie, teda pozícia v rámci jestvujúcej štruktúry s existujúcim dopravným skeletom, systémom mestskej dopravy a zažitými väzbami pohybu v území významne určuje riešenie dopravy v rámci riešeného územia. Predpokladom riešenia nie je významne meniť väzby v širšom okolí riešeného územia, ale zamerať sa na riešené územie a kvalitu integrácie riešeného územia do existujúceho rámca dopravnej infraštruktúry. Konkrétne predpoklady spoludefinujúce riešenie dopravnej infraštruktúry sú popísané v bodoch nižšie.

1. Skelet - obvod

Vyšší dopravný skelet mesta, definovaný hlavne k centru tangenciálnou Prešovskou cestou, dnes v režime diaľničného pripájača/transzitnej severojužnej komunikácie a do Prešovskej cesty ústiacimi radiálami Palackého, Rampovej a v plánoch aj Masarykovej, predstavujú rámec, ktorý obopína riešené územie. Vďaka tomu je možné v riešenom území minimalizovať tranzitné komunikácie a napojiť riešené územie do tohto skeletu, bez negatívnych dopadov nadradenej dopravnej siete na riešené územie.

2. Mesto aktívneho pohybu

Za predpokladu, že v riešenom území bude minimalizovaný nadradený dopravný skelet (situovaný na okraj, redukovaný na okrajové pozície), v konkrétnej situácii riešeného územia stotožniteľný s vyššími intenzitami IAD, je možné uvažovať o maximalizácii podielu aktívneho pohybu v riešenom území skrz návrh konkrétnej podoby (profilu) verejných priestranstiev, teda tvoríť časť mesta (zapojenú do celku), ktorá je obsluhovaná prevažne pešo, na bicykli, s podporou verejnej dopravy s preferenciou pred IAD.

3. Mestská doprava

Základným systémom pre cesty na dlhšie vzdialenosti po meste obtiažne realizovateľný pešo a na bicykli by mala byť mestská doprava. Súčasťou riešenia by mal byť rozvoj mestskej dopravy, špecificky koľajovej, ktorá

v riešení prekročí teleso železničnej trate, a ďalej aj Hornád, a má potenciál byť kapacitným spôsobom obsluhy nábreží Hornádu v širšom centrálnom a severovýchodnom rámci mesta, s možnosťou rozvoja do ďalších častí mesta v tomto priestore.

4. Do centra pešo/na bicykli

Vzdialenosť historického centra mesta (Hlavné námestie) a riešeného územia sa pohybuje pre bližšie pozície pravého brehu Hornádu na úrovni 1km (15 minút), pre vzdialenejšie pozície ľavého brehu to bude dvojnásobok, čo sú hodnoty ktoré sú dosiahnuteľné aj pešo, aj na bicykli. Z toho dôvodu je potrebné podporovať vznik maxima možných prepojení pod/nad železničnou traťou, prístupných aktívnemu pohybu, ktoré toto spojenie s centrom podporia, v kombinácii s návrhom pre aktívny pohyb atraktívnych priestranstiev.

5. Prešovská/R4

Dopravná záťaž Prešovskej cesty predstavuje rámcovo 39 tisíc vozidiel/24 hodín v oboch smeroch (CSD 2022, 33 690 v/24h Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice, pre rok 2021). Do doby realizácie rýchlostnej komunikácie R4, ktorá prevezme časť záťaže Prešovskej cesty nie je možné uvažovať s významnou transformáciou Prešovskej (v zmysle redukcie počtu pruhov apod.). To by však nemalo znamenať opustenie snahy o vytvorenie v medziach možného priateľského prostredia i na takto zaťaženej komunikácii a nastaviť profil komunikácie tak, aby v budúcnosti mohol byť ľahko pozmenený. Aj dopravne vysoko zaťažené priestranstvo môže ponúkať dostatočne dimenzovaný a bezpečný priestor pre aktívny pohyb.

6. Mestské riešenia

Potreba prenesenia dopravnej záťaže IAD, hlavne po obvode územia, napojenie do Prešovskej cesty (ako dopravne najviac zaťaženej komunikácie) vyústených komunikácii, riešenie prepojení cez železničnú trať ale aj obecná podoba profilov komunikácii by mala smerovať k mestským riešeniam - teda k úrovňovým (mimo prepojení cez železničnú trať), všesmerným a nemotorovými účastníkmi premávky priestupným kríženiam, profilom bezpečným pre aktívny pohyb s dostatočnou šírkou priestoru pre pohyb chodcov a bezpečnou cyklistickou infraštruktúrou v priateľskom prostredí s komfortnými povrchmi a prítomnou zeleňou, a riešeniam s minimálnym určeným priestorom priestranstiev pre IAD, statickú aj dynamickú.

Základná koncepcia dopravnej infraštruktúry

Zvolené dopravné riešenie a spôsob obsluhy územia reflektuje predpoklady popísané vyššie. Dopravné riešenie pre IAD bude v maximálnej miere využívať jestvujúci nadradený komunikačný sieť na obvode územia (Prešovská, Rampová/Alvincziho a Palackého), doplnenú o dvojicu navrhovaných ťažiskových komunikácii - Novú Masarykovu a železničnú tangentu (pracovne označovaná „Pravobrežná ulica“) vedenú rovnobežne s železničnou traťou. Ostatné priestranstvá prístupné IAD budú slúžiť hlavne miestnej obsluhu. Bude navrhnuté maximum možných prepojení cez železničnú trať pre napo-

jenie územia na širšie centrum. Zavedená bude električková doprava na pravý breh, v etapách postupne i ľavý breh, vrátane väzieb do záujmového územia, ako kapacitné a od IAD segregované riešenie mestskej dopravy, i s významom pre prepojenie jestvujúcich tratí v širšom centre mesta (možnosť objazdných trás Kuznámnyho ulice). Pozícia vo väzbe na železničnú a autobusovú stanicu bude zhodnotená novým terminálom regionálnej autobusovej dopravy pre linky prichádzajúce z východnej časti mesta. Ťažiskovými cyklistickými komunikáciami budú obe nábrežia, ďalej prepojené pod železničnou stanicou s centrom mesta. V priestranstvách bude navrhnutá segregovaná (minimálne však polosegregovaná) cyklistická infraštruktúra.

Prepojenia cez železničnú trať

Bariéra železničnej trate je v návrhu kompenzovaná šiestimi novými prepojeniami cez (konkrétne popod) železničnú trať a dvoma významne upravenými jestvujúcimi prepojeniami, ktoré prepájajú riešené územie so širším centrom mesta. Uvažované prepojenia naväzujú na štruktúru jestvujúceho mesta v širšom centra a ich početnosť podporuje prirodzený pohyb územím, bez nutnosti hľadať konkrétne body prekonania trate.

1. Alvincziho - Rampová

V pozícii dnešného úrovňového železničného prejazdu zabezpečeného závorami je navrhnutý nový podjazd (v koordinácii s OÚŠ Alvincziho). Podjazd je navrhnutý pre automobilovú dopravu s profilom 1+1, a pre peších a cyklistov, s od hlavného dopravného priestoru oddelenými spoločnými chodníkmi po oboch stranách. Samotný podjazd je minimálnej dĺžky, keďže prekonáva len trojicu koľají pred vstupom do železničnej stanice. Mostná konštrukcia podjazdu je dimenzovaná na umiestnenie 4 koľají.

2. Masarykova - Nová Masarykova

V pozícii predĺženia ulice Masarykovej s vyústením v riešenom území do centrálneho priestranstva a ďalej nového mostu cez Hornád, je pod železničnou traťou navrhnutý podjazd pre IAD, električkovú trať a cyklistov s chodcami. Podjazd je navrhnutý ako priamy. Zo strany Masarykovej je výškový rozdiel riešený jednou dlhou rampou. Zo strany námestia P.P.01.02 je výškový rozdiel rozdelený do rampy dĺžky 55 m pokrývajúcej väčšinu prevýšenia a zvyšok prevýšenia je riešený výškovým usporiadaním námestia a príľahlých ulíc. Podjazd je riešený tak, aby realizácia podjazdu nebola podmienená nutným zásahom do nákladnej stanice, do krajných koľají (26, 28, 30 a 32). V budúcnosti je však možné s redukciou nákladnej stanice počítať, avšak bez dopadu na (pravdepodobne) skôr realizovaný podjazd. Električková trať je vedená osou podjazdu na samostatnom telese, vozovka 1+1 je umiestnená po stranách električkovej trate. Podjazd je prvým alebo druhým napojením riešeného územia na električkovú sieť. Obojsmerná priestorovo segregovaná cyklistická komunikácia je umiestnená na severnú hranu podjazdu, spolu s chodníkom pre chodcov. Na severnej strane je navrhnuté schodisko a výťah ústiace do Stromovej ulice, vďaka ktorému nie je nutné pre chodcov využiť celú dĺžku rampy v Masaryko-

vej. Na južnej strane podjazdu je navrhnutý priestorovo segregovaný chodník ústiaci schodiskom do Bencúrovej ulice (tento chodník nebude bezbariérový). Kontinuita Bencúrovej a Stromovej pre IAD, peších a cyklistov nie je podjazdom dotknutá.

3. Mestský park sever - lávka Priemyselná

Prepojenie pod železničnou traťou s podobou podchodu pre chodcov a cyklistov prepája sever Mestského parku u kríženia ulíc Rumanova/Thurzova/Svätoplukova s priestranstvom na pravom brehu, do ktorého ústí uvažovaná lávka na južný cíp ostrova na Hornáde a do Priemyselnej na ľavom brehu. Bezbariérový podchod je uvažovaný pre chodcov a cyklistov s celkovou šírkou 8 metrov. Prepojenie je možné realizovať až po zrušení koľají 26, 28, 30 a 32 nákladnej stanice, ktoré je výhľadovou etapou návrhu.

4. Osa Mestského parku - južný most

Prepojenie pre peších a cyklistov prepája centrálnu osu Mestského parku smerujúcu na Plávajúcu fontánu s južným hlavným priestranstvom pravého brehu, v ktorom je situovaný autobusový terminál a ďalej s južným mostom do celku Juhovýchod. Prepojenie má podobu bezbariérového podchodu o šírke 8 metrov. Z podchodu je možné realizovať prístupy na nástupišťa stanice. Prepojenie je možné realizovať až po zrušení koľají 26, 28, 30 a 32 nákladnej stanice, ktoré je výhľadovou etapou návrhu.

5+6. Predĺženie podchodu na nástupišťa stanice

Jestvujúce podchody pod koľajiskom železničnej stanice prepájajúce nástupišťa so stanicou je vhodné predĺžiť do riešeného územia. Vďaka tomu bude umožnený prístup na nástupišťa z oboch strán stanice. Prepojenie má podobu bezbariérového podchodu o šírke 8 metrov. Prepojenie je možné realizovať až po zrušení koľají 26, 28, 30 a 32 nákladnej stanice, ktoré je výhľadovou etapou návrhu.

7. Stanica juh

Na južnej hrane staničnej budovy, medzi budovou ŽST a AS, smerom do riešeného územia je navrhnutý kombinovaný podjazd s podchodom. Podjazd je určený električkovej doprave (vo variante so zrušením časti nákladnej ŽST taktiež autobusovej doprave, viď schému S02 Podjazd žel. stanica (P.L.08.02)), vďaka čomu je možné napojiť riešené územie na sieť električkových tratí ďalšom bode a vytvoriť spolu s podjazdom Masarykova - Nová Masarykova zokruhovateľné vedenie električkových tratí. Podchod je uvažovaný ako priestorovo oddelený od podjazdu, kombinovaný, pre chodcov a cyklistov, s možnosťou prístupu na nástupišťa stanice a s možnosťou umiestnenia predajných plôch v rámci podchodu. Šírka podchodu pre chodcov a cyklistov je navrhnutá na 12 metrov. Rampa podjazdu smerom na nábrežie Hornádu je umiestnená do priestranstva P.L.01.16, za predpokladu, že riešenie podjazdu si nemá vynútiť zásah do koľajiska nákladnej stanice. Za predpokladu, že by došlo k redukcii koľajiska nákladnej stanice (koľaje 26, 28, 30 a 32) skôr, než by mala nastať realizácia podjazdu, bude preferovaným riešením rampu podjazdu umiestniť v prevažujúcej časti mimo priestranstvo P.L.01.16, do priestoru v mieste zrušených koľají.

8. Palackého

Súčasná podoba podjazdu na Palackého ulici pod železničnou traťou by sa dala charakterizovať ako zloženia viacerých (piatich), od seba odlišných a nezávislých mostných konštrukcií, realizovaných v rozličnom časovom období. Podjazd má v svojej dĺžke 4 pruhy, ktoré však nie sú usporiadané pravidelne a prispôbujú sa polohe polí jednotlivých mostných objektov (napr. 2+1+1). Priestor pre chodcov a cyklistov v tomto podjazde je minimálny, redukovaný na jeden úzky chodník. Takéto riešenie nie je i s ohľadom na vek mostných konštrukcií dlhodobo udržateľné. Návrh predpokladá vo výhľadovom riešení nahradenie tohto riešenia jedným podjazdom s usporiadaním vozovky 2+2, s priestorovo segregovanými chodníkmi pre chodcov a cyklistov. Súčasťou nového podjazdu (nadzemnej mostnej konštrukcie) bude aj predĺženie „Pravobrežnej ulice“ do južného záujmového riešenia. Toto predĺženie je možné realizovať najskôr po redukcii koľajiska nákladnej stanice. Realizácia podjazdu Palackého bude nevyhnutne naviazaná na túto stavebnú akciu.

Železničná stanica

Návrh nepredpokladá významné úpravy ŽST (budovy, koľajisko osobnej stanice, nástupiš), s ohľadom na plánovanú modernizáciu železničného uzla Košice. Návrh v OÚŠ by mal vytvoriť základný rámec koexistencie ŽST a pravobrežnej časti riešeného územia, bez významných koncepčných zmien uzla, no v podobe umožňujúcej vznik požadovanej štruktúry a prístupnosti územia. Návrh vychádza z jestvujúcej schémy stanice a koľajiska.

Návrhom sú dotknuté prevažne vlečky v riešenom území, vedené do dnešných areálov, ktoré sa premenou územia stanú nepotrebnými. Areály sú určené k prestavbe a je možné ich odstrániť, realizovať na ich mieste navrhnutý rozvoj územia.

Ďalej je návrhom dotknutá východná časť koľajiska stanice. K zrušeniu sú určené koľaje 32, 30, 28 a 26 z dôvodu potreby vytvorenia možnosti obojstranného obostavania „Pravobrežnej ulice“ vedenej pozdĺž železničnej trate. Koľaj 26 (hlavne 26b) je nahradená v novej polohe posunutej viac západne pre zabezpečenie napojenia nákladnej stanice. Most cez Palackého pre koľaj 32a je zrušený. Most pre koľaje 20 a 26 je zachovaný v upravenej podobe. Koľaje 24 a 22 sú variantne určené k zachovaniu/zrušeniu podľa konkrétneho riešenia prepojenia Stanica juh (kritériom podjazdná výška električkovej trate) a výsledná podoba bude závisieť od podrobnejšieho preverenia tejto situácie. Ďalšia redukcia železničnej stanice je predpokladaná v záujmovom území, kde priestor nákladového obvodu stanice predstavuje potenciálnu prestavbovú plochu. Tieto zmeny nákladnej stanice sú zamýšľané ako výhľadové, pri vedomí aktuálneho postoja správcu infraštruktúry (ŽSR), ktorý nemá ambíciu zasahovať do nákladnej stanice. Aj pri zachovaní aktuálneho rozsahu železničnej stanice je možné realizovať kľúčové podjazdy pod železničnou traťou/stanicou, podjazd Masarykova - Nová Masarykova a podjazd Stanica juh.

Prepojenia cez Hornád

Bariéra Hornádu je kompenzovaná štyrmi novými prepojeniami cez tok a nivu a jedným významne upraveným jestvujúcim prepojením, spájajúcim pravý breh s ľavobrežným územím a širším okolím. Ostatné jestvujúce prepojenia (pešia lávka pri SOŠ a mosty MÚK) sú v riešení rešpektované. Prepojenia cez Hornád predstavujú významný prvok pre kompaktnosť a previazanosť častí riešeného územia rozdelených Hornádom.

1. Most Rampová

Jestvujúci most cez Hornád je určený k nahradeniu kapacitnejším mostom, s možnosťou vedenia električkovej trate. Profil je uvažovaný s električkovou traťou na samostatnom telese, vozovkou 1+1 po oboch stranách trate a polosegregovanými cyklopruhmi a širokým chodníkom pre chodcov po oboch stranách mostu. Šírka mostu je 22 metrov. Pozícia na rkm ~141,98.

2. Lávka k športoviskám

Nová pešia a cyklistická lávka, ktorá prepája centrum kasární, športoviská na ľavom brehu a pravobrežné územie. Lávka má šírku 6 metrov. Pozícia na rkm ~141,48.

3. Most Nová Masarykova

Nový kombinovaný most cez nivu Hornádu na trase prepojenia Masarykovej ulice s Prešovskou cestou cez riešené územie. Profil je uvažovaný s električkovou traťou na samostatnom telese, vozovkou 1+1 po oboch stranách električkovej trate a polosegregovanými cyklopruhmi po oboch stranách a širokým chodníkom pre chodcov po oboch stranách mostu. Most má šírku 28 metrov. Pozícia na rkm ~141,28.

4. Lávka Priemyselná

Nová pešia a cyklistická lávka prepájajúca priestranstvo vo väzbe na podchod Mestský park sever - lávka Priemyselná, s ostrovom na Hornáde s rekreačnými a športovými funkciami s ľavým brehom v ukončení ulice Priemyselnej. Lávka je uvažovaná s možnosťou vjazdu IZS pre potreby ostrova. Lávka má šírku 6 metrov. Pozícia na rkm ~140,98.

5. Most Juh

Nový električkový most cez Hornád v južnej časti územia, prepájajúci južné pravobrežné plošné priestranstvo s autobusovým terminálom a významné lineárne priestranstvo časti juhovýchod. Most je uvažovaný s vyľúčením IAD, iba pre pohyb električiek, chodcov a cyklistov a zložiek IZS. Most má šírku 18 metrov. Pozícia na rkm ~140,68.

Mestská doprava

Hlavná sieť MHD je tvorená ťažiskovými električkovými linkami, doplnenými o linky autobusové, vrátane regionálnych liniek IDS. Električkové trate sú novým prvkom v riešenom území a celkovo v pozícii východne od železničnej trate (mimo sídliska Nad jazerom). Električková doprava je zavedená s ohľadom na potrebu vytvorenia dostatočne kapacitného a zároveň segregovaného systému mestskej dopravy, nezávislého od automobilovej dopravy a jej negatívnych prejavov v podobe dopravných kongescií a zdržania vozidiel mestskej dopravy.

Električková doprava

Jestvujúca sieť električkových tratí vo väzbe na riešené územie je zastúpená obrátkom na Staničnom námestí a obrátkom Námestie mieru. Tieto dve obrátky budú základnými napojovacími bodmi pre sieť električkových tratí východne od železničnej trate. Rozvoj električkových tratí je uvažovaný po celkoch/etapách. Rozvoj systému električkových tratí je uvažovaný ako možnosť, ponuka pre mesto, s ohľadom na ktorú sú dimenzované profily vybraných verejných priestranstiev. Linkové vedenie nie je špecificky navrhované, s ohľadom na flexibilitu možností trasovania liniek v navrhovanom systéme. Vždy sa však bude jednať o linky využívajúce aspoň jeden z napojovacích bodov, teda spojené so zvyškom systému.

1. *celok* zahŕňa prvé dovedenie električkovej trate cez železničnú trať do riešeného územia. Prepojenia sú uvažované dve - prvé podjazdom pod železničnou stanicou (Stanica juh), s napojením z výhybky pred obrátkom Staničné námestie a druhé výhybkou pred obrátkom Námestie mieru, Hviezdoslavou ulicou do Masarykovej a ďalej podjazdom pod železničnou traťou (Masarykova - Nová Masarykova). Obe prepojenia sú segregované od IAD. V riešenom území sú vedenia z týchto napojovacích bodov spojené električkovou traťou na nábrežnej promenáde. Električková trať na pravom brehu je vedená priestranstvom s vylúčenou IAD, iba s pohybom chodcov a cyklistov. Električka je v priestranstve mestotvorným prvkom. Vďaka dvojici napojovacích bodov je trať zokruhovateľná a nepotrebuje vlastné obrátko - obrat vlakov je možný v jestvujúcich obrátkach mimo riešené územie. V prvej etape vedenia električkovej trate sú navrhnuté v riešenom území 3 zastávky umiestnené v priestranstve promenády. Jedna zastávka je navrhnutá mimo riešené územie na Masarykovej ulici. Dĺžka novej trate v prvej etape je 2070 metrov (obojsmerná trať). Navrhovaná trať v prvej etape umožní vytvorenie alternatívneho spojenia obrátka Havlíčkova (Nám. Maratónu Mieru) s obrátkom Staničné námestie (Nám. Osloboditeľov), čo bude mať priaznivý dopad na robustnosť linkového vedenia, napríklad v prípade mimoriadností. Predpokladané je užitie viedenských zastávok, s výnimkou zastávky Alvincziho, ktorá je riešená ako ostrovčeková. V riešení 1. celku je počítané aj s možnosťou, v ktorej nutné podjazdy pod železničnou traťou/stanicou nebudú realizované v podobnom časovom období, teda do riešeného územia bude len 1 prístupový bod pre električky. Z dôvodu potreby zabezpečenia prevádzky trate aj s jedným prístupovým bodom je navrhnutá dvojica koľajových spojek, v blízkosti podjazdov, ktoré umožnia obrat aspoň obojsmerných vozidiel a teda prevádzku na trati.

2. *celok* zahŕňa rozvoj systému električkových tratí na ľavom brehu Hornádu, v území PČ 03 Kasárne a PČ 05 Klin, pre potreby obsluhy uvažovanej podoby územia. 2. celok je rozdelený na dve etapy. Prvá etapa začína odbočením z 1. celku - na pravobrežnú sieť je 2. celok napojený mostom cez Hornád na Novej Masarykovej, odbočením s trate vedenej po nábreží (možnosť odbočenia na oba smery nábrežia). Trať je vedená mostom, ďalej

Novou Masarykovou až ku križovatke s priestranstvom P.L.03.02 vedeného areálom kasární. Týmto priestranstvom trať pokračuje až ku križovaniu s Rampovou ulicou, pred ktorým je ukončená koľajovým prejazdom, pre možnosť obratu obojsmerných súprav už v rámci prvej etapy. V druhej etape je električková trať vedená Rampovou ulicou, mostom Rampová, za ktorým na pravom brehu odbočuje južne späť na nábrežnú promenádu, kde je ukončená obrátkom v priestranstve P.P.01.01. Takéto riešenie je zvolené s ohľadom na predpokladaný dlhší časový horizont budúcej realizácie trate na pravobrežnom nábreží, v časti s areálom Biznispark Rampová. Preto je zvolené riešenie s postupnou realizáciou, s vedomím budúcej možnosti prepojenia jednotlivých častí na pravom brehu. Dĺžka trate v 2. etape je 1075m. V 2. etape sú zriadené 4 zastávky.

3. *celok* zahŕňa doplnenie systému električkových tratí na ľavom brehu Hornádu, v území PČ 06 Juhovýchod. Električková trať vedená od Južného mostu, odbočením s trate vedenej po nábreží (možnosť odbočenia na oba smery nábrežia), hlavným priestranstvom P.L.06.03 na východ, ľavým oblúkom do hlavného severojužného priestranstva P.L.06.04, na konci ktorého sa na križovisku s Novou Masarykovou napojí do 2. celku, s možnosťou odbočenia električiek na most na Novej Masarykovej (a s priamym pokračovaním do podjazdu Nová Masarykova), alebo priameho pokračovania smerom k Rampovej ulici. Dĺžka trate v 3. etape je 970m. V 3. celku sú zriadené 2 zastávky.

4. *celok* zahŕňa doplnenie (dokončenie) systému električkových tratí na pravom brehu Hornádu, v území PČ 01 Pravý breh. V rámci 4. celku bude realizované prepojenie 1. a 2. celku v priestore areálu Biznispark Rampová (je predpoklad, že k transformácii areálu dôjde až vo vzdialenejšom horizonte), a teda bude dokončená električková trať na pravobrežnom nábreží. Trať 4. celku je napojená na 1. celok v priestore križovania trate na nábreží a trate smerom do podjazdu Nová Masarykova. Na 2. celok je trať 4. celku napojená vo väzbe na priestor obrátka. Vďaka tomuto napojeniu bude možné využívať obrátko bez nutnosti prístupu okľukou cez ľavý breh. Dĺžka trate v 4. etape je 505m. V 4. celku sú zriadené 2 zastávky.

Zámery mimo riešené územie/výhľadové zámery zahŕňajú predĺženie oboch vetví (pravobrežnej a ľavobrežnej) električkových tratí ukončených pri Rampovej ulici do Terminálu sever. Zámery vychádzajú z pripravovaného ÚP. Pravobrežná vetva bude predĺžená priamo cez Rampovú, svetelne riadenou križovatkou a vedená ďalej cez územie určené k prestavbe až k terminálu sever, cez plánovaný most cez Hornád. Ľavobrežná vetva bude priamo pokračovať cez Rampovú ulicu, cez dnešný blok medzi Člnkovou a Severným nábrežím, s ohľadom na nemožnosť napojenia dvojicou oblúkov na Severné nábrežie (krátky úsek medzi oblúkmi), čo si vyžiada asanáciu časti tohto bloku. Ďalej bude trať pokračovať severným nábrežím až k Terminálu sever. Jednotlivé vedenia mimo riešené územie nemajú určenú prioritu a je možné ich označiť za rovnocenné.

Električkové trate sú uvažované ako segregované od IAD, na samostatnom telese, alebo vedené priestranstvami s vylúčenou IAD (napr. pravobrežné nábrežie Hornádu). Predpokladané je použitie viedenských zastávok a zatravnenej koľajovej zvršky, vo všetkých úsekoch, kde nie je potreba jazdy autobusov po električkovej trati (potreba obvykle v priestore zastávok).

Železničná doprava

Železničná doprava do riešenia verejnej dopravy v riešenom území nie je zapojená. V záujmovom území v režime mestskej dopravy bude smerom na sever slúžiť relácia Hlavná stanica - plánovaný Terminál sever a ďalej Ťahanovce, prípadne južným smerom vedené osobné vlaky do stanice Košice predmestie, do plánovanej zastávky Košice - Nová záhradná osada a ďalej na Barcu alebo Krásnu nad Hornádom. Železnica má význam v obsluhu riešeného územia skôr v zmysle prepojenia so vzdialenými časťami Košíc po trati, respektíve regiónu.

Autobusová doprava

Autobusové/elektrobusové/trolejbusové (bez rozlíšenia) linky sú vedené primárne po obvode územia. Špecifické vedenie liniek do vnútra územia nie je potrebné z dôvodu obsluhy územia električkami (a aktívnym pohybom na kratšie vzdialenosti). V území obsluhovanom električkami je v prípade mimoriadností/výluk umožnené vedenie náhradnej autobusovej dopravy. Obvod územia je obsluhovaný jestvujúcim linkovým vedením na Prešovskej ceste, kde dochádza iba k miernym korekciám polohy zastávok (presun Priemyselnej do nového námestia). Linky na Rampovej a napojenie Garáží Hornádska je rešpektované. Nové autobusové linky sú vedené pravobrežnou tangenciálnou komunikáciou („Pravobrežná ulica“), paralelnou k nábrežnej promenáde s električkami, s napojením liniek do Palackého a Rampovej ulice (súčasťou je štvorica zastávok). Touto komunikáciou bude vedená aj časť regionálnej autobusovej dopravy (hlavne časť s cieľmi na východ od Košíc), s ukončením/začiatkom v navrhovanom pravobrežnom autobusovom terminále vo väzbe na autobusovú a železničnú stanicu. Skrz riešené územie je možné trasovať linkové vedenie autobusových liniek vo východozápadnom smere, medzi (Masarykovou) - námestím na Masarykovej (P.P.01.02) - Novou Masarykovou - Prešovskou a prípadne ďalej hore na Furču. Pre tento smer pohybu autobusov sú navrhnuté zastávky na tejto možnej trase. Regionálna autobusová doprava môže byť prostriedkom vylepšenia taktu autobusovej dopravy v riešenom území.

Pravobrežná ulica je uvažovaná s BUS pruhmi v oboch smeroch pre zabezpečenie plynulosti autobusovej dopravy. Výhľadovo sa bus pruhy môžu realizovať aj na ďalších komunikáciách, ktoré majú profil minimálne 2+2. Zvlášť doporučovaná je realizácia bus pruhov na Palackého ulici od mostu cez Hornád smerom k autobusovej stanici (návrh takéto riešenie predpokladá v rámci prestavby ulice pri úpravách nákladnej stanice a podjazdu pod koľajiskom), z dôvodu urýchlenia pohybu autobusov smerom k/z autobusovej stanici, bez kolízií s IAD.

Cyklistická doprava

Územie je komplexne využiteľné pre komfortný pohyb na bicykli, už z princípu podoby priestranstiev. Tie v rámci profilu obsahujú bezpečnú minimálne polosegregovanú cyklistickú infraštruktúru (cyklopruh je súčasťou hlavného dopravného priestoru, avšak je priestorovo oddelený od vozovky), pokiaľ sa jedná o priestranstva s pohybom IAD. Z toho dôvodu nie je špecificky vymedzovaná cyklistická infraštruktúra, mimo nadradenej. Cyklistická infraštruktúra je integrálnou súčasťou priestranstiev. Pre ostatné obslužné komunikácie sa počíta s uplatnením integračných opatrení, pre skľudnené (zóna 30) so spoločnou prevádzkou/integračnými opatreniami.

Hlavná sieť cyklistickej infraštruktúry je tvorená nábrežnými cyklochodníkmi (s vedením trás Eurovelo 11, ktorá je predĺžená v návrhu až k Terminálu sever, ďalej podľa zámerov pokračuje po pravom brehu do Ťahanoviec). Vo východozápadnom smere sú nábrežné cyklocesty napojené na centrum mesta cez železničnú stanicu, Masarykovú ulicu a Alvincziho ulicu. Smerom na sídlisko Dargovských hrdinov, v rámci novej komunikácie napojenej na Novú Masarykovu je vedený nový cyklochodník prepojujúci sídlisko s riešeným územím a centrom mesta. Smerom do centra mesta sú vedené cyklotrasy podchodmi/podjazdmi pod ŽST.

Peší pohyb

Územie je riešené s ohľadom na komfortný peší pohyb, s dôrazom na dostatočné šírkové parametre chodníkov, bezpečné prekračovanie komunikácií a obecné i možnosť segregovaného aktívneho pohybu nielen chodcov, ale aj cyklistov. Základná predstava je, aby väčšina územia, najmä vo väzbe na každodenne dosahovanú vybavenosť ako sú škôlky, školy či obchody bola prístupná trasami s vylúčenou IAD, prípadne skľudnenými komunikáciami, čomu ide naproti aj situovanie hlavného dopravného skeletu na obvod územia.

Hlavné trasy pešieho pohybu budú reflektovať vymedzenie hlavných priestranstiev, možnosť prekonania bariér v území a ciele pohybu. Hlavnou trasou pohybu budú nábrežia, zvlášť pravobrežné, pozdĺž ktorého je koncentrovaná vybavenosť a aktívny parter stavieb. Ďalej to budú severojužne orientované priestranstva s väzbou na železničnú stanicu a mestský park.

Statická automobilová doprava

S ohľadom na stav územia a jeho zamýšľanú celkovú prestavbu danú návrhom budú parkovacie a odstavné kapacity riešené v rámci stavebných blokov, ako súčasť stavieb, napríklad v podzemných podlažiach alebo vnútorných častiach podnoží stavieb. Špecificky, formou bodovej značky verejnej vybavenosti v bloku, je vymedzený iba parkovací dom (eventuálne dvojica parkovacích domov) s kapacitou 360 (720 pre dvojicu) parkovacích státí vo väzbe na autobusovú stanicu, železničnú stanicu a terminál regionálnej dopravy, pretože sa jedná o stavbu slúžiacu širokému okruhu užívateľov týchto staníc s má teda povahu verejnej vybavenosti. S ohľadom na fakt, že predmetné bloky sú situované v priestore nákladnej železničnej stanice, ktorá je stále

v prevádzke, a teda ich realizácia je skôr vzdialenejšou etapou, je prípadne možné kapacitné parkovanie pre potreby staníc situovať do príslušných blokov na východnej strane „Pravobrežnej ulice“. Ďalej sú špecifikované miesta vhodné na umiestnenie kapacitnejších parkovacích kapacít - v centrálnej časti pravobrežného územia pri kultúrnom sále, v rámci ľavobrežnej športovej vybavenosti a v rámci obchodnej vybavenosti na križaní Novej Masarykovej a Prešovskej.

Automobilová doprava

Hlavná komunikačná sieť pozostáva z hlavných komunikácií: Prešovskej cesty (intenzity dopravy 33 690 v/24h, SRD, 2021; 37 720, SRD, 2030), do ktorej je pripojená cez jestvujúcu mimoúrovňovú križovatku, ktorá zostáva bezo zmeny a Palackého ulice, ako najviac zaťaženej východozápadnej tangenty k centru mesta (20 240 v/24h, SRD, v úseku v riešenom území, pre rok 2021). Do Prešovskej cesty sú ďalej napojené dopravné menej významné komunikácie Rampová ulica (3 650 v/24h, SRD, 2021) a plánovaná Nová Masarykova (13 390 v/24h, SRD, 2030), u ktorej je v plánoch predpokladané, že prevezme prepravnú prácu Rampovej ulice z dôvodu zrušenia úrovňového prejazdu železničnej trate. V návrhu OÚŠ je toto upresnené - je navrhnutý podjazd železničnej trate na Rampovej ulici, u ktorého je možné predpokladať, že prevezme 30 až 40% uvažovaného prepravného výkonu Novej Masarykovej. V konečnom dôsledku sa bude jednať o podobne vyťažené komunikácie, kde však intenzity dopravy ani zďaleka nebudú dosahovať intenzít Prešovskej cesty. Nová tangenciálna pravobrežná komunikácia prepájajúca Palackého ulicu s Rampovou, „Pravobrežná ulica“ (v širších vzťahoch vedúca až k Terminálu sever na severe a Južnému nábrežiu vo Vyšnom Opátskom na juhu) prevezme časť dopravnej záťaže (v medziach limitov daných mestotvorne riešeným profilom priestranstva) Prešovskej cesty, za predpokladu, že bude realizovaná aj v úsekoch v širších vzťahoch, inak bude mať význam hlavne pre miestnu obsluhu. V segmente riešeného územia sa v dôsledku vzniku tejto komunikácie nepredpokladá zníženie záťaže na Prešovskej ceste. Je možné uvažovať o presuní časti záťaže z Palackého ulice smerom do Novej Masarykovej, čož sa samo o sebe predpokladá už vznikom Novej Masarykovej (intenzity v Palackého 15 080 v/24h, SRD, 2030, čo je redukcia o 25% voči 2021). Ostatné komunikácie v riešenom území budú fungovať prevažne v režime miestnej obsluhy a nepočíta sa u nich s významnejšou záťažou. Mimoúrovňová križovatka Južného nábrežia, Sečovskej cesty, Palackého ulice a Prešovskej cesty nie je návrhom dotknutá. Úprava usporiadania tohto dopravného uzlu by však mala byť ďalej sledovaná, s ohľadom na jeho rozsah a značne nevhodný charakter pre širšie centrum mesta.

Štandardné usporiadanie komunikácii v riešenom území je 1+1, v častiach s vedením električkovej trate 1+1 s vedením električkovej trate v stredovom (obvykle zelenom) výškovo oddelenom páse. Štandardne sú použité úrovňové križenia, s odbočovacími pruhmi iba v križovatkách s hlavnou komunikačnou sieťou. Križovatky sú

prevažne riešené ako svetlene riadené, s preferenciou vozidiel verejnej dopravy. Usporiadanie priestranstva s vyšším počtom pruhom je uvažované na Prešovskej ceste, kde je zachovaný profil 2+2 (bez vyhradených pruhov), so zmenou v úprave pripájacích pruhov a zriadení všesmerných svetelne riadených úrovňových križení v miestach styku s Rampovou, Novou Masarykovou a Priemyselnou. Druhou komunikáciou s odlišným usporiadaním je nová tangenciálna pravobrežná komunikácia („Pravobrežná ulica“), ktorá je navrhnutá s usporiadaním 2+2, s vyhradenými bus pruhmi po oboch stranách. Bus pruhy sú navrhnuté s ohľadom na predpokladaný vyšší pohyb, hlavne regionálnych, autobusov smerom k autobusovej stanici/novému terminálu regionálnej dopravy, i v relácii Terminál sever - centrum. Profil tohto priestranstva je však taktiež možné riešiť úspornejšie v zmysle vymedzenia priestoru pre motorové vozidlá/veľkorysejšie z hľadiska priestoru pre aktívny pohyb a výsadby.

Krajinná infraštruktúra

Princípy a východiská formujúce riešenie kostry ekologickej stability územia, krajinskej štruktúry, hospodárenia s dažďovou vodou a výsadby v priestranstvách ale aj vnútroblokových sú popísané v podkapitole krajinná infraštruktúra.

Územný systém ekologickej stability

Kostra ekologickej stability je reprezentovaná systémom, ktorý má v riešenom území povahu dvojice (trojice) v rôznej miere vzájomne prepojených koridorov.

Hlavným prvkom kostry je nadregionálny biokoridor Tok Hornádu, ktorý je v riešenom území rešpektovaný a ďalej dopresnený s ohľadom na nové vymedzenie koryta Hornádu, jeho nábreží a aj nového ostrova, ako aj pozíciu jestvujúcich stavieb a areálov, ktorými je vedený. Biokoridor je dopresnený v tom duchu, aby nepredstavoval významný limit pre rekreačné využitie brehov Hornádu. Výmera upraveného biokoridoru sa od pôvodného líši o približne 30% smerom nadol. Minimálna šírka biokoridoru je približne 65 metrov, v krajnej pozícii pri vstupe do riešeného územia pri moste Rampová. Tok Hornádu v území zastupuje vlhkú vetvu systému ekologickej stability.

Paralelne k toku Hornádu, na zelených svahoch pod Furčou je situované regionálne biocentrum mestské (povahou vymedzenia svahov, ako lineárneho územia medzi Prešovskou cestou a sídliskom Dargovských hrdinov skôr významne široký biokoridor). Na biocentrum naväzujú regionálne biokoridory Viničná-Košická hora (severná a južná vetva). Biocentrum nie je návrhom významne dotknuté - navrhnutá je iba menšia korekcia západnej hranice biocentra vo väzbe na zastavané územie pozdĺž Prešovskej a navrhovanú dopravnú spojnicu Prešovskej (Novej Masarykovej) s Furčou. Drobnou, avšak dôležitou zmenou je príprava budúceho napojenia na navrhovaný biokoridor v PFČ 05 Klin, ktoré je základným predpokladom pre spojitost systém ekologickej stability (priestranstvo Prešovskej cesty bude polopriepusnou

bariérou). Zásah do biocentra predstavuje prevzatý zámer v záujmovom území daný OUŠ Uršulinky - zástavba na svahoch pod Furčou.

Biocentrum miestneho významu Mŕtve rameno Hornádu pri Biznis parku Rampová, naviazané na biokoridor tok Hornádu je v návrhu integrované do plochy biokoridoru tok Hornádu, s ohľadom na nové vymedzenie koryta Hornádu, pokrývajúceho brehy Hornádu. Z toho dôvodu je navrhnuté k vyradeniu zo systému.

Dnes sú tieto koridory (formálne biokoridor + biocentrum) formálne prepojené mestským biocentrom miestneho významu Areál Leteckej fakulty, u ktorého sa však jedná o oplotené zastavané územie, síce s výrazne parkovou podobou, u ktorého je však diskutabilná miera funkčnosti takéhoto prvku ako prvku systému ekologickej stability, s ohľadom na jeho izolovanosť. V návrhu je toto biocentrum vypustené (neznamená, že je zrušená parková podoba štruktúry PFČ 03 Kasárne) a nahradené novým mestským regionálnym biokoridorom dostatočných šírkových parametrov (minimálna funkčná šírka 40 metrov v rámci prevažujúcej časti trasy), ktorý pre-pája Hornád so svahmi pod Furčou. Biokoridor je vedený v navrhnutom krajinnom/parkovom kline.

Ďalšou potenciálnou paralelnou vetvou k toku Hornádu a svahom pod Furčou je biokoridor vedený západným obvodom železničnej trate - biokoridor miestneho významu Železnica Sever, napojený do mestského biocentra regionálneho významu Mestský park. Táto vetva má mnoho problémov na ceste k funkčnosti, preto je považovaná skôr za hypotetickú, respektíve uskutočniteľnú v neštandardnej podobe (napr. menšie skladobné šírky prvkov, formálnejší charakter výsadiieb). Problémom sú zložité priestorové podmienky pozdĺž železničnej trate, kde by realizácia biokoridoru znamenala potrebu zásahu do koľajiska/stavieb pozdĺž koľajiska. Problémom je tiež nemožnosť napojenia biokoridoru v inom mieste do nad-regionálneho biokoridoru Tok Hornádu než je pozícia pri Terminále sever, s ohľadom na bariéru železničnej trate. Obdobné problémy má aj biokoridor miestneho významu Mestský park – Mlynský náhon – Jarmočná ulica vedený južne od mestského parku, v jeho severnom segmente vedenom okolo autobusovej stanice a ďalej cez významne dopravné zaťaženie Palackého ulicu.

Popísané zmeny vo vymedzení systému ekologickej stability je potrebné ďalej sledovať v územneplánovacej dokumentácii a ďalších podkladoch

Krajinná štruktúra

Štruktúra krajiny je v riešenom území reprezentovaná primárne tokom Hornádu a príslušnými brehmi, vrátane do Hornádu ústiaceho krajinného klinu, prepojujúceho Hornád a svahy pod Furčou. Koryto Hornádu a príslušné brehy sú návrhom významne upravené. Cieľom je nahradiť dnešné kanalizované riešenie toku prírode blízkym riešením s prírode blízkou modeláciou koryta a možnosťou bezpečného rozlivu Hornádu vo vymedzených plochách nivy. Vďaka tomu je nové koryto a príslušné brehy výrazne širšie, než je tomu dnes (užšie miesta široké 75 metrov, širšie 280 metrov), čím vzniká priestor pre vznik

novej krajinné štruktúry pozdĺž brehov, ale aj priestor pre rozvoj spoločenského a rekreačného využitia Hornádu. V najširšej centrálnej pozícii je predpokladaný vznik nového ostrova rozdvojením koryta. Limitom návrhu je fakt, že je rozsah úprav obmedzený riešeným územím, teda sa jedná len o určitý malý výsek riešenia uplatniteľného pre celok toku Hornádu. Doporučené je revitalizáciu Hornádu riešiť v širšom úseku toku, ako celkovú revitalizáciu toku.

Krajinný klin od svahov pod Furčou k Hornádu je pojednaný ako parkový priestor s významne prírodnou podobou, s dôrazom na implementáciu vodozádržných opatrení, hlavne s ohľadom na pozíciu pod zeleným svahom, v mieste kumulácie zrážkových vôd z vyšších pozícií.

Ekologicky významné segmenty krajiny

Ekologicky významné segmenty krajiny predstavujú biotopy s nezastupiteľnou funkciou v ekologickej stabilite a diverzite krajiny alebo majú výraznú biologickoochrannú, krajnotvornú a estetickú hodnotu. EVSK sú časťou krajiny, v ktorej plošne prevládajú ekosystémy s relatívne vyššou ekologickou stabilitou a vyznačuje sa ekologickými podmienkami, ktoré umožňujú prirodzeného genofondu krajiny v prirodzených podmienkach.

V riešenom území sa nachádzajú dva EVSK, vymedzené v RÚSES - Areál Leteckej fakulty TU v Košiciach a Mŕtve rameno Hornádu pri skladoch na Rampovej ulici.

EVSK Mŕtve rameno, časť pôvodného koryta Hornádu s charakterom mokradu s náletmi vŕb a olší a výskytom živočíchov ako je rosnička zelená, ropucha zelená alebo penica čiernohlavá je do navrhnutého riešenia integrované - je súčasťou renaturovaného koryta Hornádu a širokých brehov. V navrhnutom riešení je možné plochu EVSK rozšíriť aj o ďalšie plochy na brehoch, ale aj o plochu samotného toku a ostrova. Celková zmena koryta bude znamenať zásah do rámca, v ktorom sa EVSK nachádza, avšak s cieľom významného zlepšenia širšieho územia aj z hľadiska ekologickej stability.

EVSK Areál Leteckej fakulty TU, svojou povahou prírodno-krajinná parková zeleň, predstavuje hlavne z hľadiska svojej plošnej veľkosti, druhej skladby a relatívne nižšej záťaže užívaním v rámci areálu významný pozitívny prvok v ekologickej kstre stability, akýsi ostrov v dnes prevažne industriálnom území. Vymedzenie EVSK presahuje areál a zasahuje do polohy budúcej Novej Masarykovej. Areál je návrhom rešpektovaný, v zmysle areálu založeného na pavilónovej štruktúre v zeleni, jestvujúca zeleň je v prevažujúcej časti rešpektovaná, avšak s ohľadom na potrebu realizácie Novej Masarykovej a definovanie metskej podoby tohoto priestranstva bude potrebné revidovať obvod EVSK, respektíve rozdeliť EVSK na časť v areále LF TU, po Novú Masarykovu, a časť v rámci krajinného klinu, i s možnosťou rozšírenia južnej časti EVSK.

Zeľň v priestranstvách

Súčasťou verejných priestranstiev je pestrá škála výsadiieb. Najčastejším typom výsadby v priestranstvách bude strom. Pri výsadbách stromov je potreba maxi-

malizovať prekoreniteľný priestor stromu s ohľadom na prosperitu stromu, ale aj statické parametre (stabilitu). Optimálne je zlučovať stromy do skupín, alebo línii, so spoločným prekoreniteľným priestorom (napr. so štruktúrnym substrátom alebo prekoreniteľnými bunkami). Pri výsadbách stromov do spevnených povrchov je potrebné zabezpečiť dostupnosť zrážkovej vody a pôdneho vzduchu.

Plošné nespevnené priestranstvá sú zo svojej podstaty založené na skladbe výsadiel povrchov (trávniky) s výsadbami stromov, prípadne ďalšími drobnými výsadbami tvoriacimi detail priestranstva.

V plošných spevnených priestranstvách sú výsadby zastúpené hlavne ako výsadby stromov, či už do mlatových povrchov, záhonov, alebo do spevnených povrchov (dlažby). V plošne rozsiahlejších plošných spevnených priestranstvách môže byť významná časť plochy priestranstva pojednaná ako nespevnené priestranstvo, v rámci ktorého budú koncentrované výsadby vhodne využívajúce dostupnosť prirodzeného terénu. V plošných priestranstvách, ktoré nie sú limitované malou šírkou jedného z parametrov priestranstva je ľahšie dosiahnuteľné vytvorenie vhodných podmienok pre výsadby stromov, vďaka čomu je možné v plošných spevnených priestranstvách vysadzovať až veľké stromy (v dospelosti priemer koruny až 25 metrov).

V lineárnych spevnených priestranstvách sú výsadby stromov zastúpené vo forme stromoradií a alejí, hlavne ako súčasť uličného priestoru. To má za následok obmedzenú šírku priestoru pre výsadby stromov. Minimálna šírka výsadbového pásu je navrhnutá na 2,0m (optimálne 2,5m), čo zaručuje základný priestorový štandard pre stromy a zároveň možnosť výsadiel väčších stromov. U líniových výsadiel platí potreba vytvárať spojitý prekoreniteľný priestor, či už s podobou viditeľného zeleného pásu, alebo prepojenia pod povrchom priestranstva. V lineárnych spevnených priestranstvách sú výsadby stromov obvykle navrhnuté do zelených trávnatých pásov, alebo do záhonov (i dažďových), v menšej miere, hlavne v exponovaných polohách s väčším potrebným priechodným profilom do zakrytých rabátiel so stromovou mrežou, prípadne do dlažby pomocou prekoreniteľných boxov.

Zeleň na konštrukciách

Pre situácie, hlavne vo vnútroblokoch v rámci uzavretej a polouzavretej kompaktnej štruktúry pravého brehu Hornádu, kde je v rámci kompaktne vymedzeného stavebného bloku potrebné umiestniť odpovedajúcu kapacitu odstavných státí a taktiež v niektorých situáciách vybavenosti v rámci parteru, je navrhnutá zastavanosť bloku na úrovni 1. NP až 100%. Z toho prirodzene plynie, že v časti štruktúry nie je možné realizovať vnútroblokovú zeleň na prirodzenom teréne. To však nie je dôvod na zľavenie z požadovania pobytového a prívetivého prostredia vnútroblokov. Z toho plynie potreba realizovať výsadby na konštrukciách stavieb v bloku, obvykle na strechách podnoží/podzemných garáží. Vnútrobloky by mali mať parkovú podobu, vrátane výsadiel stromov,

s možnými individuálnymi predzahrádkami priestorov orientovaných do vnútrobloku. Časť vnútroblokov bude slúžiť komunitnej funkcii. Nad rámec toho je štandardom na neprístupných strechách realizovať zelené strechy. Prístupné časti striech môžu slúžiť ako strešné záhrady, či už súkromné, alebo komunitné. Zeleň na vertikálnych konštrukciách sa nevyžaduje. Parametre zelene na konštrukciách sú popísané v kapitole regulácia.

Hospodárenie s dažďovou vodou

Dažďová voda z priestranstiev a stavieb je likvidovaná v riešenom území decentralizovaným spôsobom. Výnimku tvorí dažďová voda z vozoviek komunikácii, ktorá je likvidovaná do dažďovej kanalizácie, s ohľadom na potrebu filtrácie pre vsakovanie v mieste dopadu. Dažďová kanalizácia je navrhovaná z bezpečnostných dôvodov a dôvodov požiadavkov na riešenie novej kanalizácie ako oddelenej. Do dažďovej kanalizácie sú zvedené dažďové z poistných prepádov vodozádržných opatrení.

V lineárnych spevnených priestranstvách je dažďová voda zvádzaná do nespevnených plôch rabátiel stromov a zelených pásov, v ktorých je zasakovaná. Ďalej môže byť priamo zasakovaná v polopriepustných spevnených plochách (vodepriepustná a zatravňovacia dlažba). V častiach lineárnych spevnených priestranstiev vo väzbe na plošné spevnené priestranstva môže byť voda zhodnocovaná v opatreniach v rámci plošných priestranstiev.

V plošných spevnených priestranstvách je dažďová voda zvádzaná do nespevnených plôch rôzneho charakteru, vrátane plošných zasakovacích opatrení (napr. terénna modelácia, zasakovacie pásy). Súčasťou plošných (prípadne širších lineárnych, lineárnych bez vyšších nárokov na šírku priestoru komunikácii) priestranstiev sú nádrže na zber dažďovej vody, ktorá je následne využitelná pre údržbu priestranstva a závlahy.

V plošných nespevnených priestranstvách (a nestavebných blokoch s funkciou vegetácia a vodstvo) je dažďová voda zhodnocovaná priamo v mieste dopadu, v nespevnených plochách a opatreniach (terénna modelácia, suché poldre). V nespevnených priestranstvách môže byť likvidovaná aj voda z priľahlých spevnených priestranstiev. Špecifickým prvkom v území sú vodozádržné opatrenia v časti Klin, pod svahmi Furče, kde sa zhodnocuje voda aj zo svahov. Opatrenia majú podobu kombinácie poldrov a vodných plôch so stálym nadržaním, s odtokom prebytočnej vody do Hornádu, využívajúc dnešnú lokálnu vodoteč. Zdrojom vody pre vodné plochy budú aj strechy priľahlých stavebných blokov.

V rámci stavebných blokov je dažďová voda likvidovaná v bloku (mimo blokov vo väzbe na krajinný klin). Dažďová voda je v bloku využiteľná ako šedá voda, na prevádzku objektu, je zasakovaná do nespevnených plôch vnútroblokov a je zadržovaná do nádrží pre budúcu závlahu výsadiel vo vnútrobloku.

Technická infraštruktúra

Princípy a východiská formujúce riešenie kostry technickej infraštruktúry ako súboru zásobovania vodou, odkanalizovania územia a zásobovania plynom, teplom a elektrickou energiou sú popísané v podkapitole technická infraštruktúra.

Východiská

Stav, v akom sa územie nachádza, teda kombinácia zanedbaných plôch a objektov vo väzbe na železničnú trať, viac či menej rozvíjajúcich sa výrobných a skladových areálov pri Hornáde, solitérne na IAD závislé obchodné prevádzky a služby na Prešovskej ceste - stav odpovedajúci periférii, nie širšiemu centru, je prítomný i v rovine technickej infraštruktúry. V území sú prevažne zastúpené nadzemné vedenia technickej infraštruktúry (napr. nadzemné vedenie vysokého napätia, teplovodu, mosty technickej infraštruktúry cez Hornád, ...), ktoré dnes nenavodzujú mestský pocit z územia. Zároveň je vedenie poplatné súčasnému rozvrhu územia a naopak, vedenie a ochranné pásma určujú orientáciu a intenzitu využitia dnešnej štruktúry a limitujú budúce využitie, pokiaľ by mali byť ponechané v dnešnom stave.

Pochopiteľne, stav technickej infraštruktúry nie je pripravený na významnú prestavbu územia. Prestavbe územia by mala predchádzať obnova/úprava technickej infraštruktúry aj v zmysle dostupnej kapacity (napr. nové trafostanice), aj priestorového vedenia, tak, aby odpovedala uvažovanej podobe urbanistickej štruktúry. S ohľadom na navrhnutú revitalizáciu toku Hornádu sa predpokladá aj rekonštrukcia hlavných vedení kanalizácie a vodovodu pozdĺž toku.

Úprava technickej infraštruktúry je predpokladaná aj novým územným plánom, ktorý sa svojim riešením viaže na riešenie OÚŠ Hornád. Návrh OÚŠ rozvíja hlavné vedenia navrhnuté novým ÚP, ktoré sú ďalej spodrobnené do podoby hlavných vedení vedenými verejnými priestranstvami, pre obsluhu jednotlivých stavebných blokov. Technická infraštruktúra je zobrazená v schéme o mierke 1:5000. Táto mierka určuje podrobnosť zobrazovanej infraštruktúry - zobrazené budú hlavné vedenia dôležité pre obsluhu územia a vedenia nadradené, jednotlivé prípojky nie sú zobrazované.

Odkanalizovanie územia

Platný územný plán v rámci riešeného územia vymedzuje hlavný kanalizačný zberač DN 1000 jednotnej kanalizácie vedený ľavým brehom Hornádu, v súbehu s vodovodom, do čističky odpadových vôd Barca. Do Hornádu je vyvedená odľahčovacia stoka vedená z Masarykovej ulice. Na ľavom brehu je do Hornádu vyvedená odľahčovacia stoka jednotnej kanalizácie vedená krajinným kľinom a pod svahmi sídliska Dargovských hrdinov. Platný ÚP nové vedenia kanalizácie v riešenom území nevymedzuje.

Nový územný plán vymedzuje navrhované vedenie splaškovej kanalizácie na pravom brehu Hornádu vedené v hlavnom pravobrežnom priestranstve pozdĺž železničnej trate. Toto vedenie je napojené na kanali-

začný zberač vedený západným okrajom železničnej stanice v juhovýchodnom smere, v smere toku Hornádu. Ľavobrežné územie je odkanalizované vetvou vedenou centrom časti Juhozápad a v stope južného mostu do nového pravobrežného vedenia.

Zásobovanie vodou

Platný územný plán v rámci riešeného územia vymedzuje trojicu vedení vodovodného radu pitnej vody. Od vododjemu Pod Furčou je vedený zásobovací rad DN1000 ľavým brehom Hornádu smerom na juh. Prešovskou cestou je vedený vodovod DN200, s odbočením do Priemyselnej ulice, s vodovodom DN150. Vodovodný rad DN 200 je vedený Palackého ulicou, od vodovodu DN1000 na ľavom brehu Hornádu. Vodovod v krajinnom kľine pod sídliskom Dargovských hrdinov je navrhnutý k zrušeniu platným ÚP. Platný ÚP nové vodovody v riešenom území nevymedzuje. Vodovodný rad zásobovacej vody v platnom ÚP v riešenom území nie je vymedzený.

Nový územný plán dopĺňa hlavné vedenia vodovodného radu pitnej vody pre obsluhu novej podoby územia. Navrhnuté je nové zásobovacie potrubie napojené na rad v Alvincziho ulici, cez železničnú trať privedené do riešeného územia pre zásobovanie pravobrežného územia. Toto potrubie je napojené aj na vodovod v Masarykovej ulici. V trase Novej Masarykovej, cez Hornád do časti Klin až k Prešovskej ceste je navrhnutý nový zásobovací rad pre obsluhu ľavobrežného územia. Vodovody vymedzené v platnom ÚP novým ÚP nie sú menené.

Zásobovanie elektrickou energiou

Platný územný plán v rámci riešeného územia vymedzuje na pravom brehu riešeného územia nadzemné vedenie VN 2x22kV s ochranným pásmom 10 metrov od krajného vedenia, vedené severojužným smerom. Nadzemné vedenie VN 22kV je vedené aj severnou hranou Palackého ulice smerom na ľavý breh Hornádu, kde pokračuje ako podzemné. Ľavobrežné územie je zásobované elektrickou energiou pomocou podzemných vedení 22kV, vedených obvodom územia, Prešovskou cestou a Rampovou ulicou. Platný ÚP nové vedenia elektriny v riešenom území nevymedzuje.

Nový územný plán predpokladá potrebu úpravy pravobrežného vedenia VN - navrhnuté je podzemné vedenie VN 22kV vedené v priestranstve nábrežnej promenády nahradzujúce jestvujúce nadzemné vedenie, ktoré je v kolízii s navrhnutou štruktúrou. Na ľavom brehu je navrhnuté nové podzemné vedenie vedené medzi Rampovou ulicou a Prešovskou cestou hlavným severojužným priestranstvom na ľavom brehu, s napojením v novo navrhnutom priestranstve na Prešovskej ceste, pred mimoúrovňovou križovatkou.

Zásobovanie teplom

Platný územný plán v rámci riešeného územia vymedzuje rozvody tepla zásobujúce južný okraj riešeného územia, s napojením na teplovod 2xDN 500 v Palackého ulici a mostom technickej infraštruktúry dovedené na ľavý breh do Starej Prešovskej a Priemyselnej ulice. Na pravom brehu je na teplovod napojený areál SOŠ že-

lezničnej, na ľavom sa jedná o priemyselnú zónu v časti Juhovýchod a južný okraj areálu Kasárni. Platný ÚP nové vedenia tepla v riešenom území nevymedzuje.

Nový územný plán nevymedzuje ďalšie nové vedenia nad rámec vedení vymedzených v platnom ÚP. Nový ÚP navrhuje preložku nadzemného vedenia teplovodu medzi ulicami Priemyselná a Stará Prešovská do podzemného vedenia, tak, aby bola odstránená táto bariéra v území, avšak nemení polohu vedenia.

S ohľadom na navrhnutú štruktúru v časti Juhovýchod je potrebné počítať s preložkou vedenia teplovodu medzi ulicami Priemyselná a Stará Prešovská do priestoru verejného priestranstva/prepojenia verejných priestorov blokov, v kombinácii s uvažovanou zmenou na podzemné vedenie.

V riešenom území pri rozvoji siete diaľkového zásobovania teplom je vhodné využiť plánované ekologické zdroje tepla. Vzhľadom na to, že rozsiahla sieť primárnych horúcovodných napájačov umožňuje pripojenie rôznych zdrojov tepla, predovšetkým na báze obnoviteľných zdrojov (OZE), skladba palív môže byť úplne odlišná v prospech obnoviteľných zdrojov. Jedná sa o mestský resp. krajský projekt zásobovania Košíc geotermálnou energiou (vrt Ďurkov, realizácia do roku 2026).

Zásobovanie plynom

Zásobovanie plynom je vedené ako alternatíva k centrálnemu zásobovaniu teplom. Platný územný plán v rámci riešeného územia vymedzuje zásobovanie plynom po obvode územia stredotlakým plynovodom, v Rampovej ulici vedením s parametrami DN150/DN200, s odbočením k areálu Business centra a v Prešovskej ceste vedením DN300, s odbočením do priemyselných areálov. V Palackého ulici je navrhované prepojenie ľavobrežného a pravobrežného vedenia plynovodu, ktoré sú nespojité v mieste mimoúrovňovej križovatky (vetvy Palackého a Južné nábrežie) a v mieste podjazdu pod železničnou traťou (vetvy Južné nábrežie a centrum - Rooseveltova).

Nový územný plán nevymedzuje ďalšie nové vedenia nad rámec vedení vymedzených v platnom ÚP (vydaná verzia). V digitálnych podkladoch k novému ÚP (avšak odlišných od vydaného podoby) je navrhnuté nové vedenie plynovodu v hlavnom pravobrežnom priestranstve pozdĺž železničnej trate, napojené na vedenie v Palackého a Rampovej ulici. Novou Masarykovou a mostom cez Hornád je tento plynovod prepojený s vedením v Prešovskej ceste. Medzi Rampovou ulicou a novou Masarykovou, cez areál TU je navrhnuté nové vedenie plynovodu prepájajúce vedenia v týchto uliciach. Prepojenie vetiev vedenia Južné nábrežie a Palackého je navrhnuté štruktúrou časti Juhovýchod.

Nadzemné vedenia

Spôsob prekonania Hornádu pre technickú infraštruktúru v podobe samostatných mostov pre vedenia technickej infraštruktúry je z hľadiska uvažovanej podoby územia nevhodný. Vedenia TI prekonávajúce Hornád je potrebné integrovať do navrhovaných mostných konštrukcií (napr. horúcovod), alebo viesť pod hladinou Hor-

nádu (napr. kanalizácia). Jestvujúci most pre technickú infraštruktúru na Rampovej ulici je navrhnutý k zrušeniu. Most pre TI s lávkou pre peších pri SOŠ Železničná je výhľadovo určený k nahradeniu novou lávkou pre peších a cyklistov. Ostatné podoby nadzemných vedení TI, napríklad nadzemné vedenie elektriny alebo teplovodu sú v území neprípustné a je potrebné ich preloženie pod zem, v rámci realizácie navrhutej podoby územia (jednotlivých etáp transformácie územia).

Udržateľnosť

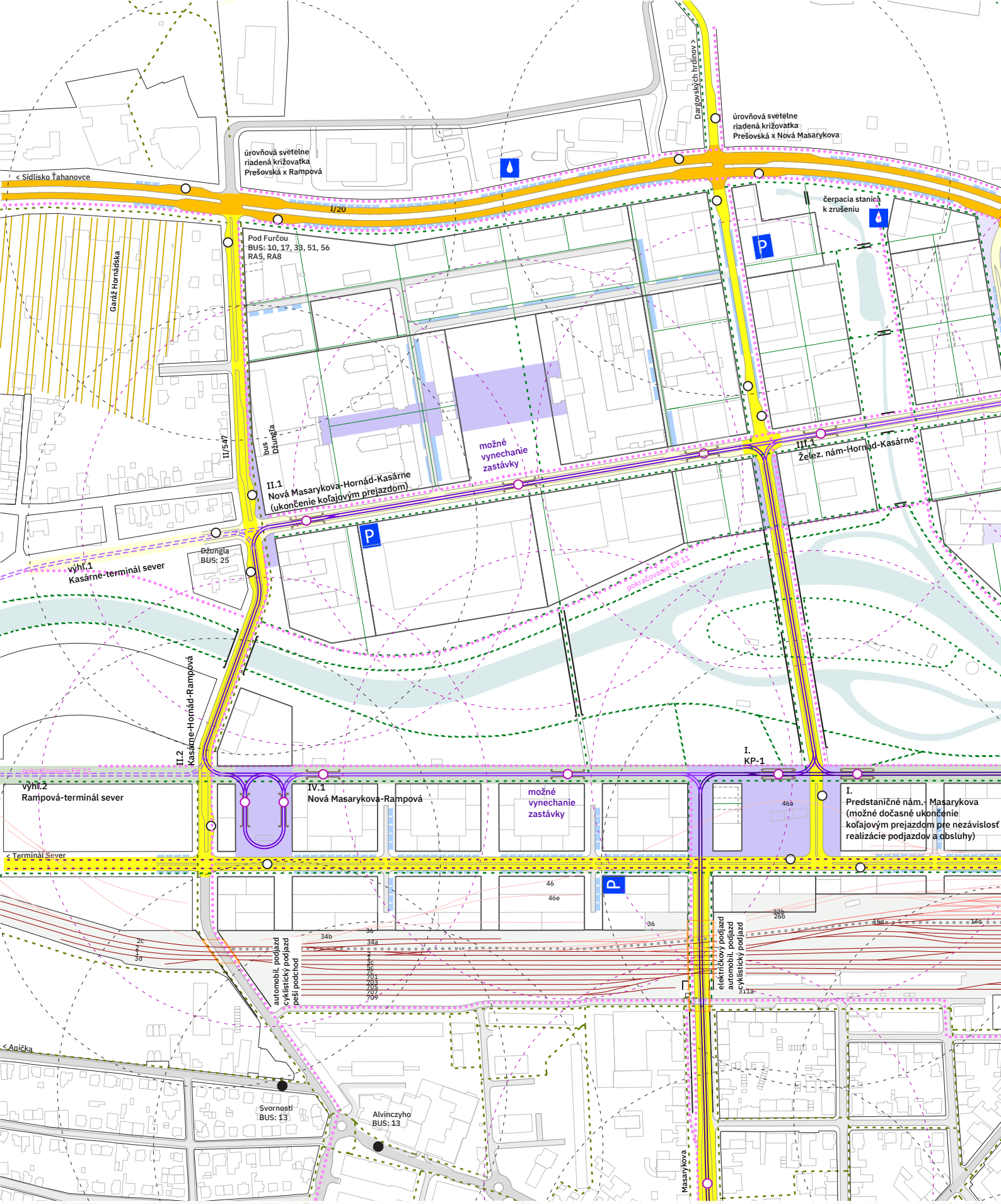
Základným cieľom je dosiahnuť čo najefektívnejšie využitie územia na plnenie jeho funkcie. Dôležitou súčasťou je zachovanie podmienok pre priaznivé životné prostredie, hospodársky rozvoj a pre súdržnosť spoločenstva obyvateľov územia, uspokojovanie požiadaviek súčasných a budúcich generácií.

Návrh predstavuje kompaktnú, hustú mestskú štruktúru, ktorá je kvalitne obslužená hromadnou dopravou a prístupná pre aktívny pohyb. V štruktúre majú svoje miesto aj rozľahlé plochy parkov a krajiny (Hornád, Klin), ale aj drobnejšie zelené priestranstvá, ako sú dvory. V kompaktnej štruktúre je predpoklad rozvinutia siete dostupnej verejnej vybavenosti, ale aj ďalších služieb, ktoré sa stanú živou súčasťou priestranstiev.

Je vhodné reflektovať súčasné ekonomické teórie, ktoré sa zaoberajú novým prístupom k udržateľnosti ako celku, napríklad tzv. Doughnut model od Kate Raworth(2017). Vzťah medzi tromi základnými piliermi udržateľnosti je nasledovný: sociálna udržateľnosť tvorí krátkodobý sociálny základ v podobe základných práv a slobôd, ekologická udržateľnosť tvorí dlhodobý ekologický strop. Tieto dve hranice tak vymedzujú rozsah hospodárskeho rastu založeného na regeneratívnej a distribučnej ekonomike. Túto teóriu možno uplatniť aj na urbanistické a územné plánovanie.

Je vhodné reflektovať súčasné minimálne trendy v práci s materiálmi, energiou, odpadom, prístupom k vode a zeleňou ako celkový systém zástavby. Pohľad na štruktúru zastavaného prostredia by mal byť orientovaný na budúcnosť, s ohľadom na sociálnu interakciu a rozmanitosť, ekonomickú primeranosť a ekologický prístup k stavebným technológiám riešiacim energiu, spotrebu vody, produkciu potravín a odpadové hospodárstvo, všetko s cieľom znížiť emisie CO₂ s dlhodobou návratnosťou investícií. Nová mestská štvrť by sa tak mohla stať priekopníkom myšlienok a princípov Nového európskeho Bauhusu.

V rovine infraštruktúry riešenie smeruje k čo najväčšej nezávislosti územia, v zmysle nezávislosti od pohybu automobilom a potreby vlastníctva automobilu, nezávislosti MHD od vonkajších vplyvov dopravnej situácie, nezávislosti od vyššej technickej infraštruktúry, ale i nezávislosti od potreby opúšťať územie za rekreáciou realizovanou v krajine v širšom okolí.



DOPRAVNÁ INFRAŠTRUKTÚRA

- stavba jestvujúca/navrhovaná
- stavebný blok jestvujúci /navrhovaný

aktívny pohyb

- cyklotrasa EV 11
- cyklochodník návrh
- cyklotrasa významná
- turistická trasa - cesta sv. Alžbety

sever

1:5000

0

50

100

priestupnosť blokom/priestupnosť územím

priestranstvo hlavné/prepojenie/vedľajšie

pešia zóna - pravobrežné nábrežie

hromadná doprava

železničné trate a vlečky stav/úpravy

železničné trate a vlečky k zrušeniu

električkové zastávky stav - dostupnosť 250 m

nápojenie na jestvujúcu elektrickú trať - obvodisko

BUS zastávky stav - dostupnosť 250 m

električkové zastávky návrh - dostupnosť 250 m

BUS zastávky návrh - dostupnosť 250 m

električkové trate stav

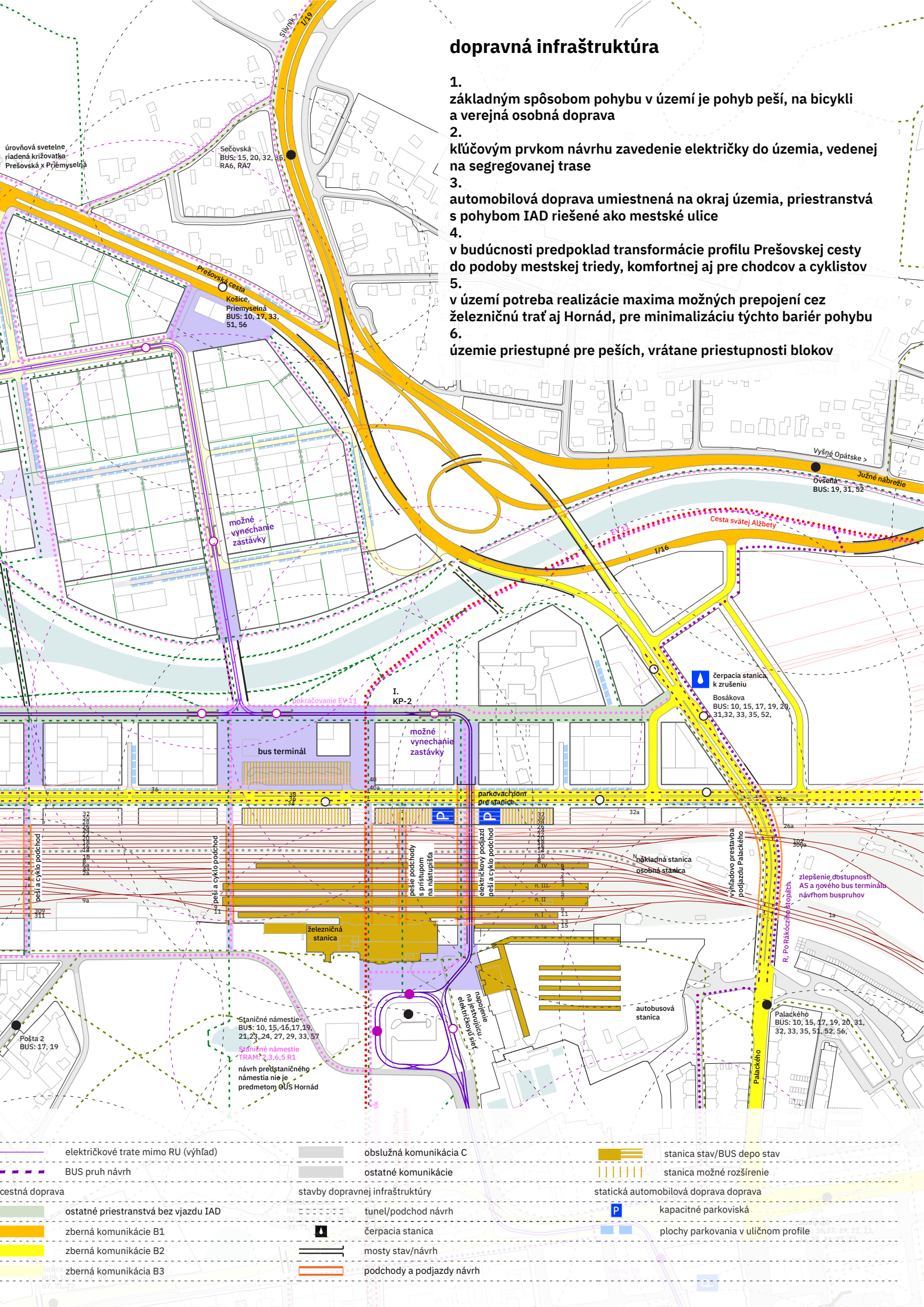
električkové trate etapa I.

električkové trate etapa II.1 a II.2

električkové trate etapa III.1 a III.2

dopravná infraštruktúra

1. základným spôsobom pohybu v území je pohyb peši, na bicykli a verejná osobná doprava
2. kľúčovým prvkom návrhu zavedenie električky do územia, vedenej na segregovanej trase
3. automobilová doprava umiestnená na okraj územia, priestranná s pohybom IAD riešené ako mestské ulice
4. v budúcnosti predpoklad transformácie profilu Prešovskej cesty do podoby mestskej triedy, komfortnej aj pre chodcov a cyklistov
5. v území potreba realizácie maxima možných prepojení cez železničnú trať aj Hornád, pre minimalizáciu týchto bariér pohybu
6. územie prístupné pre peších, vrátane prístupnosti blokov



úrovňová svetelná
riadená križovatka
Prešovská x Príemyselňa

Sečovská
BUS: 15, 20, 32, 35,
RA6, RA7

Košice,
Príemyselňa
BUS: 10, 17, 33,
51, 56

možné
vynechanie
zastávky

bus terminál

Staničné námestie
BUS: 10, 15, 16, 17, 19,
21, 23, 24, 27, 29, 33, 57
Staničné námestie
TRAM: 3, 6, 5 R1
návrh predstaničného
námestia nie je
predmetom OÚS Hornád

I. KP-2

možné
vynechanie
zastávky

parkovacia plocha
pre stanicu

električkový podjazd
peši a cyklo podchod

pešie podchody
s prístupom
na nástupište

napojenie
na stanicovú trať
električkovou

autobusová
stanica

vyjazdová prestavba
podjazdu Palackého

Palackého

Palackého
BUS: 10, 15, 17, 19, 20, 31,
32, 33, 35, 51, 52, 56

čerpacia stanica
k zrušeniu
Bosákova
BUS: 10, 15, 17, 19, 20,
31, 32, 33, 35, 52

Možná výhledová
stanica

zlepšenie dostupnosti
AS a gového bus terminálu
návrhom buspruhov

R. Porádková stopáň

Palackého

električkové trate mimo RU (výhled)
BUS pruh návrh
cestná doprava
ostatné priestranstvá bez vjazdu IAD
zberná komunikácie B1
zberná komunikácie B2
zberná komunikácia B3

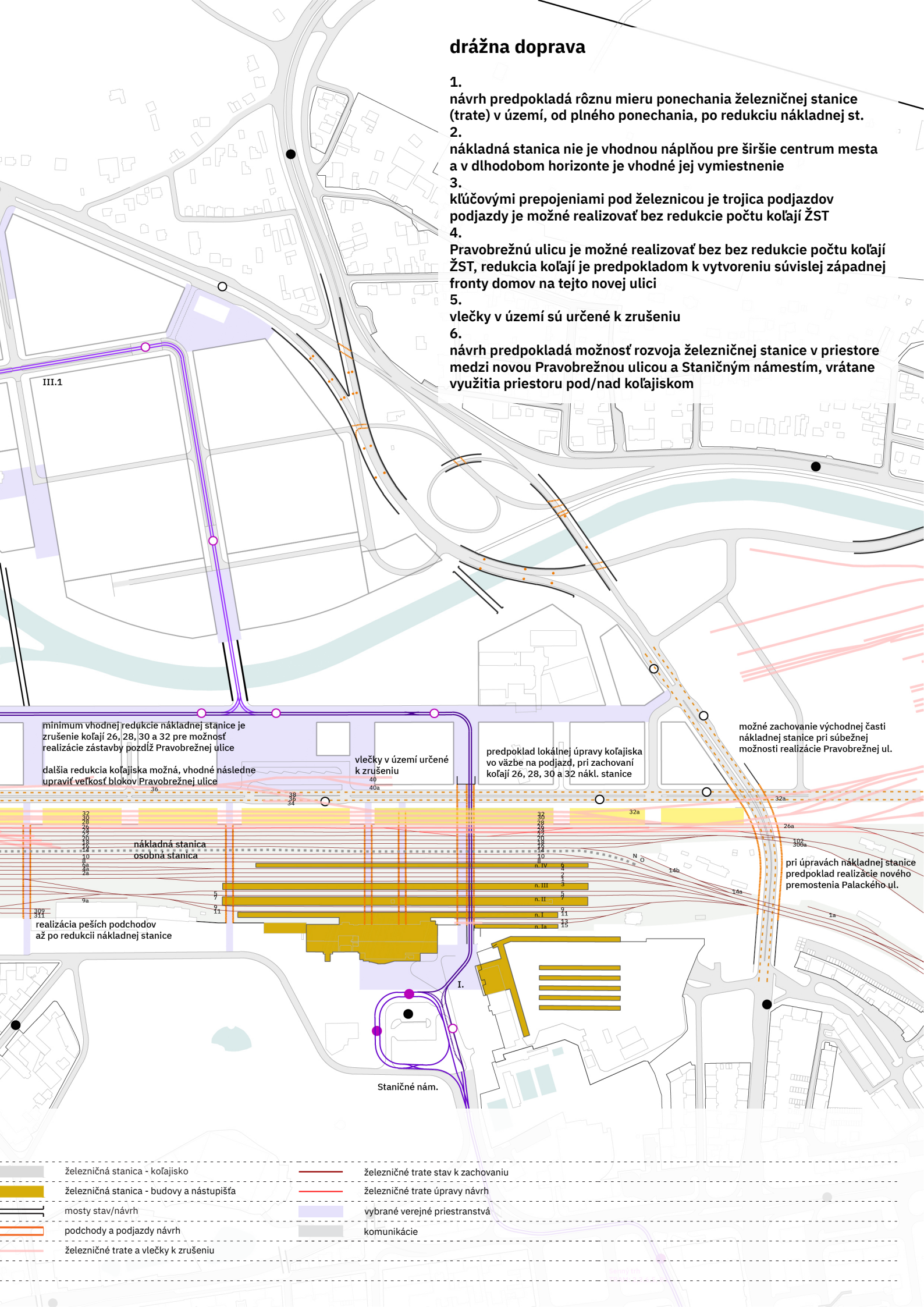
obslužná komunikácia C
ostatné komunikácie
stavby dopravnej infraštruktúry
tunel/podchod návrh
čerpacia stanica
mosty stav/návrh
podchody a podjazdy návrh

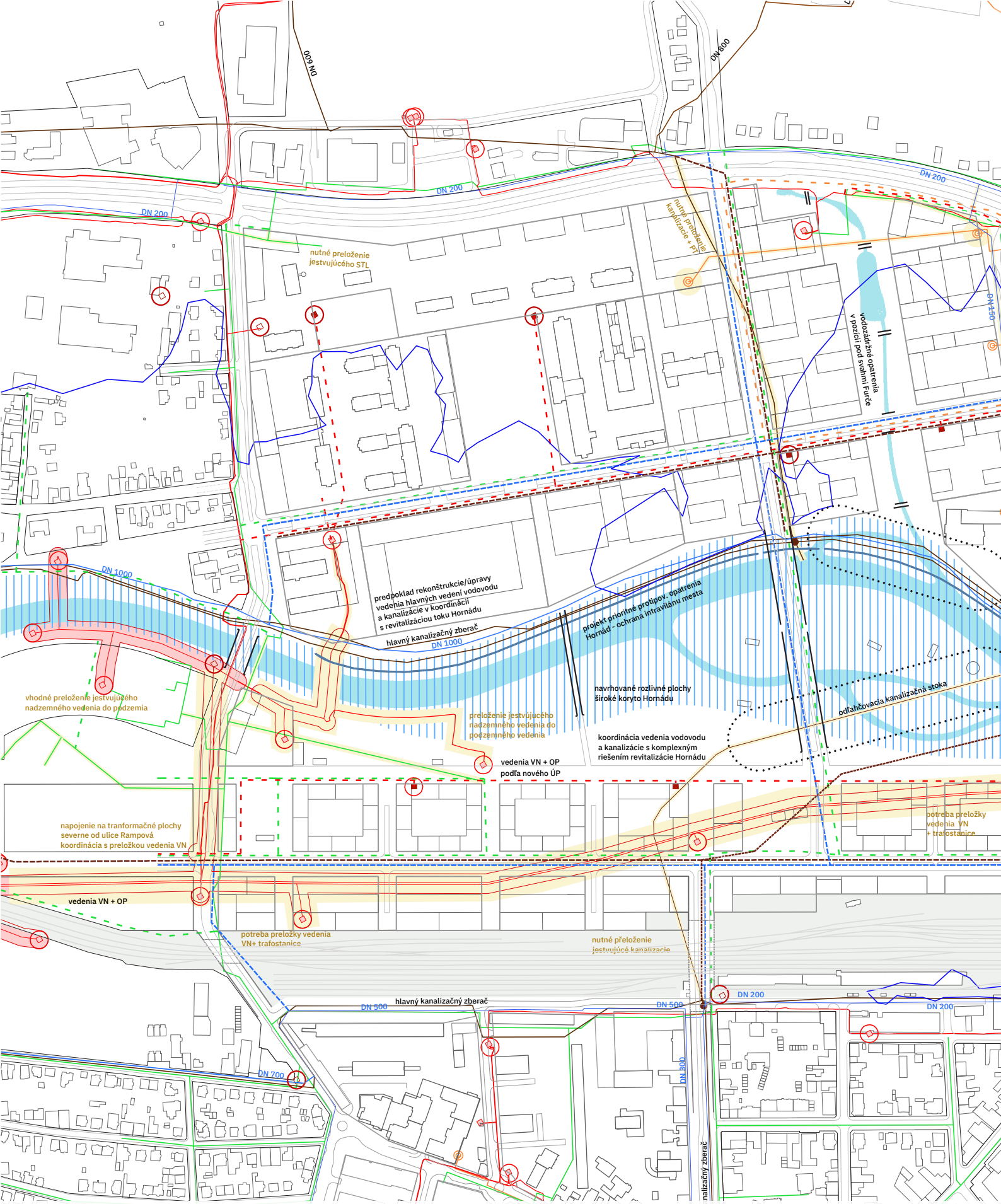
stanica stav/BUS depo stav
stanica možné rozšírenie
statická automobilová doprava
kapacitné parkoviská
plochy parkovania v uličnom profile

- električkové trate mimo RU (výhled)

drážna doprava

1. návrh predpokladá rôznu mieru ponechania železničnej stanice (trate) v území, od plného ponechania, po redukciu nákladnej st.
2. nákladná stanica nie je vhodnou náplňou pre širšie centrum mesta a v dlhodobom horizonte je vhodné jej vymiestnenie
3. kľúčovými prepojeniami pod železnicou je trojica podjazdov podjazdy je možné realizovať bez redukcie počtu koľají ŽST
4. Pravobrežnú ulicu je možné realizovať bez redukcie počtu koľají ŽST, redukcia koľají je predpokladom k vytvoreniu súvislej západnej fronty domov na tejto novej ulici
5. vlečky v území sú určené k zrušeniu
6. návrh predpokladá možnosť rozvoja železničnej stanice v priestore medzi novou Pravobrežnou ulicou a Staničným námestím, vrátane využitia priestoru pod/nad koľajiskom





TECHNICKÁ INFRAŠTRUKTÚRA

- jestvujúca stavba
- navrhovaná stavba
- stavebný blok jestvujúci
- stavebný blok navrhovaný
- technická infraštruktúra stav/plán ÚPD

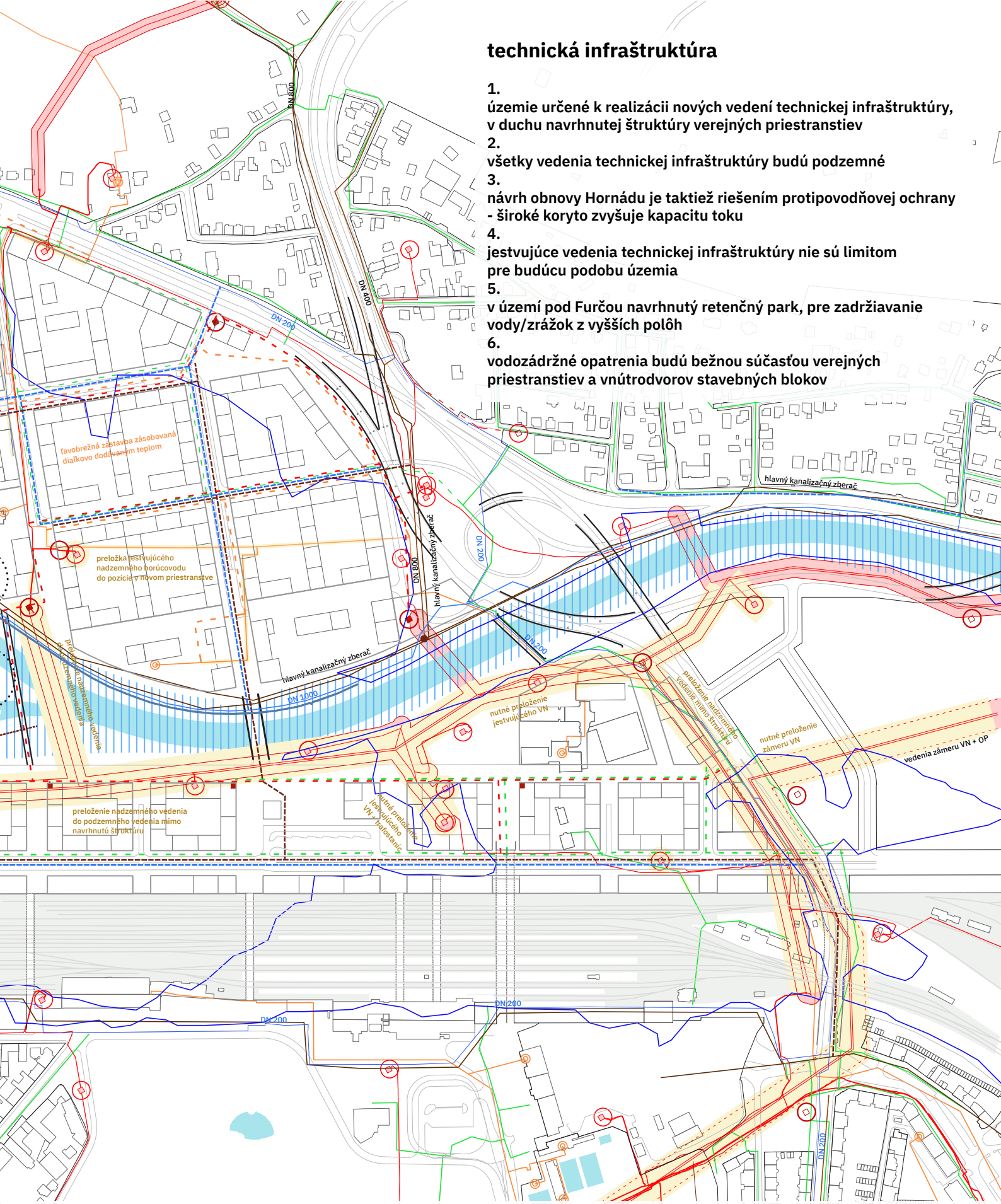
- vodovod zasobovací
- vodovod rozvážací

- kanalizácia jednotná
- hlavný kanalizačný zberač
- kanalizácia - odľahčovací stoka
- kanalizácia - odľahčovací komora
- plynovod STL
- regulačná stanica
- vedenie VN podzemné

- vedenie VN OP 20 m
- vedenie VN OP 25 m zámer
- trafostanica stav/zámer
- trafostanica OP 10m
- odovzdávacia stanica horúcovodu
- horúcovod nadzemný/podzemný

technická infraštruktúra

1. územie určené k realizácii nových vedení technickej infraštruktúry, v duchu navrhutej štruktúry verejných priestranstiev
2. všetky vedenia technickej infraštruktúry budú podzemné
3. návrh obnovy Hornádu je taktiež riešením protipovodňovej ochrany - široké koryto zvyšuje kapacitu toku
4. jestvujúce vedenia technickej infraštruktúry nie sú limitom pre budúcu podobu územia
5. v území pod Furčou navrhnutý retenčný park, pre zadržiavanie vody/zrážok z vyšších polôh
6. vodozádržné opatrenia budú bežnou súčasťou verejných priestranstiev a vnútrodvorov stavebných blokov



technická infraštruktúra návrh OUS

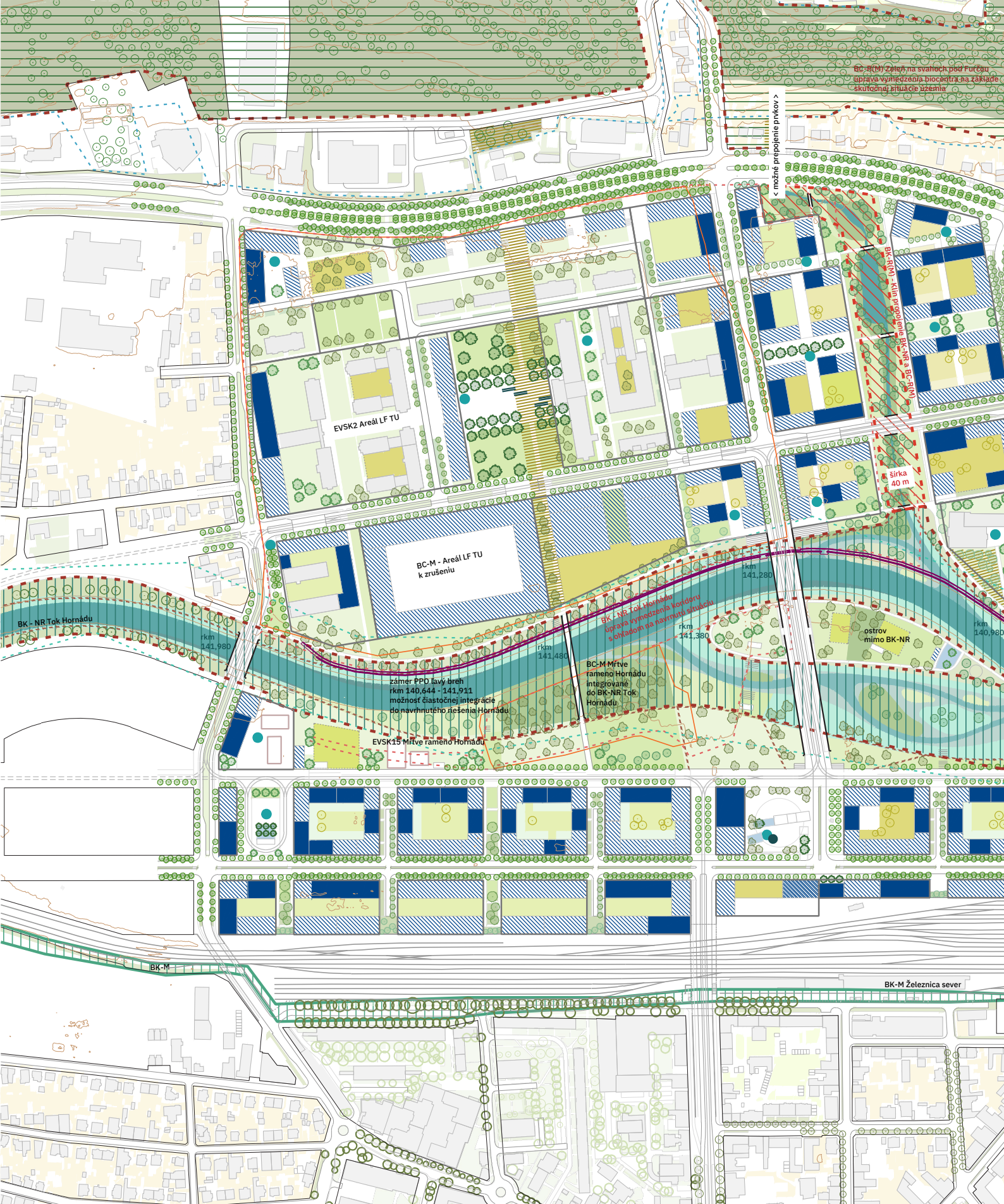
- zásobovanie vodou
- kanalizácia jednotná
- plynovod STL
- horúcovod
- vedenie VN podzemné
- trafostanica a OP

vodné hospodárstvo

- záplavové územie Q100
- povolené protipovodňové opatrenia
- vodné plochy a toky
- rozlivové plochy Hornádu

limity technickej infraštruktúry

- technická infraštruktúra k zmene vedenia
- časť preložiek TI je reflektovaná v pripravovanom ÚP predpoklad rekonštrukcie/úpravy vedenia hlavných radov pozdĺž toku Hornádu

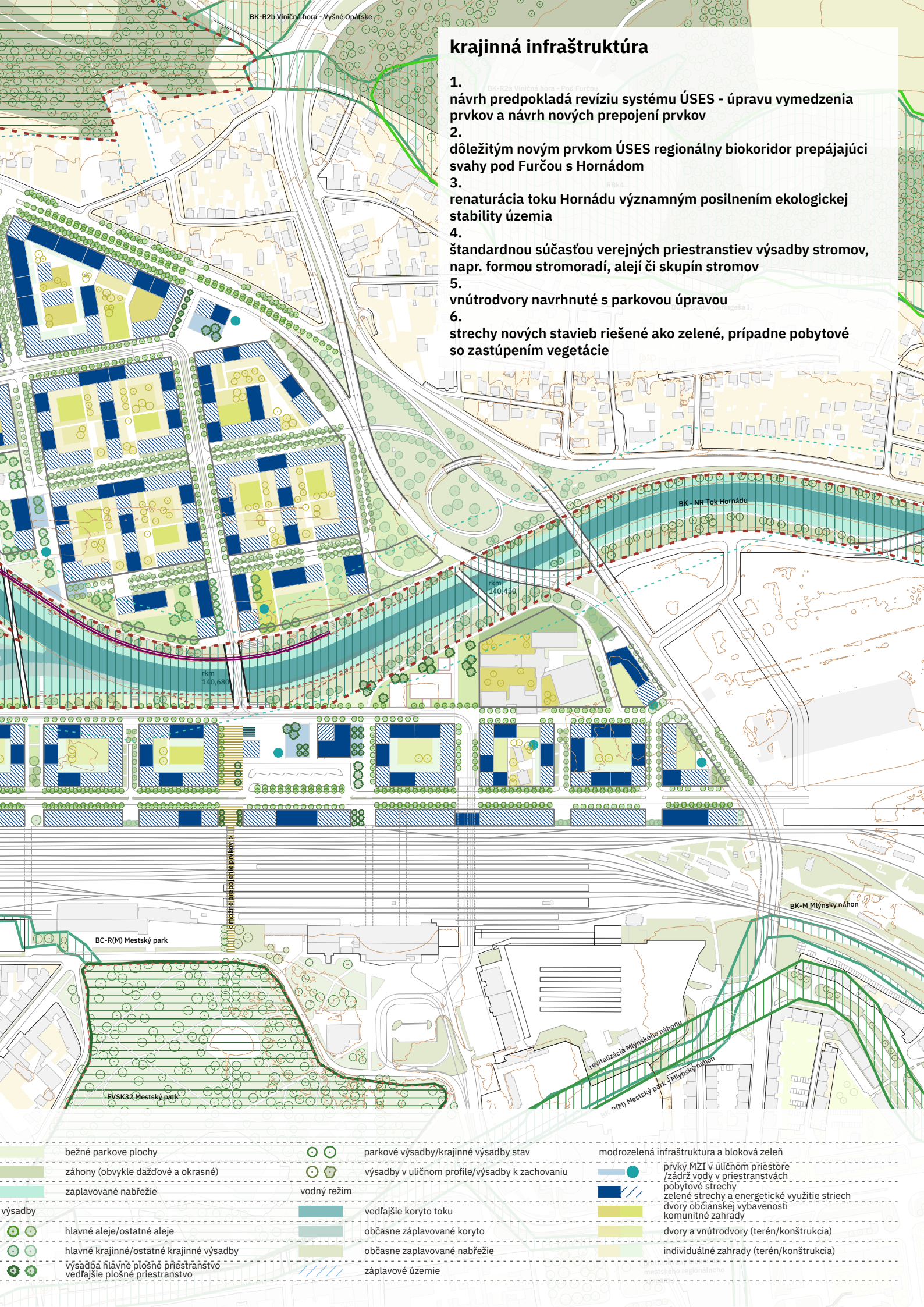


KRAJINNÁ INFRAŠTRUKTÚRA

- stavba jestvujúca/navrhovaná
- stavebný blok jestvujúci /navrhovaný
- vrstevnice 5m
- MÚSES
 - biokoridor nadregionálneho významu (návrh úpravy podľa OUS)
 - biokoridor nadregionálneho významu (vedenie podľa pripravovaného UP)
 - biocentrum regionálneho významu (mestské) (prvok bezozmeny)

- sever
- 1:5000
- 0 50 100
- biocentrum regionálneho významu (mestské) (návrh úpravy podľa OUS)
- biocentrum regionálneho významu (mestské) (pôvodné vedenie podľa pripravovaného UP)
- biokoridor regionálneho významu (mestské) (prvok bezozmeny)
- biokoridor regionálneho významu (mestské) (novo navrhnutý prvok)
- biokoridor regionálneho významu (prvok bezozmeny)
- biokoridor miestneho významu (prvok bezozmeny)
- biocentrum miestneho významu (prvok bezozmeny)

- interakčné prvky návrh
- ekologicky významný segment
- prvok MÚSES k zrušeniu (návrh OUS)
- krajinná štruktúra
 - prírode blízke plochy
 - extenzívne udržiavané plochy
 - intenzívne udržiavané plochy



krajinná infraštruktúra

1. návrh predpokladá revíziu systému ÚSES - úpravu vymedzenia prvkov a návrh nových prepojení prvkov
2. dôležitým novým prvkom ÚSES regionálny biokoridor prepájajúci svahy pod Furčou s Hornádom
3. renaturácia toku Hornádu významným posilnením ekologickej stability územia
4. štandardnou súčasťou verejných priestranstiev výsadby stromov, napr. formou stromoradií, alejí či skupín stromov
5. vnútrodvory navrhnuté s parkovou úpravou
6. strechy nových stavieb riešené ako zelené, prípadne pobytové so zastúpením vegetácie

bežné parkové plochy		parkové výsadby/krajinné výsadby stav	modrozelená infraštruktúra a bloková zeleň
záhony (obvykle dažďové a okrasné)		výsadby v uličnom profile/výsadby k zachovaniu	prvky MZI v uličnom priestore /zádrž vody v priestranstvách
zaplavované nabrežie		vodný režim	pobytové strechy
výsadby		vedľajšie koryto toku	zelené strechy a energetické využitie striech
hlavné aleje/ostatné aleje		občasne zaplavované koryto	dvory občianskej vybavenosti
hlavné krajinné/ostatné krajinné výsadby		občasne zaplavované nabrežie	komunitné zahrady
výsadba hlavné plošné priestranstvo		zaplavové územie	dvory a vnútrodvory (terén/konštrukcia)
vedľajšie plošné priestranstvo			individuálne zahrady (terén/konštrukcia)

Územie rozsahu riešeného územia je nutné uvažovať z hľadiska realizácie ako súbor menších území, častí, ktoré budú realizovateľné postupne a nezávislé od seba a zároveň budú v maximálnej miere rešpektovať majetkové pomery. Etapizácia zároveň bude rešpektovať stav územia a uvažovať s postupným dožívaním a premenou jednotlivých častí.

Etapizácia

Princípy formujúce riešenie postupného naplňovania návrhu v čase a priestore a definovanie podmienenosti zmien v území sú popísané v podkapitole etapizácia.

Princípy

Rozvrh etapizácie sa riadi spoločnými princípmi, ktoré vychádzajú z daností územia, hlavne pozíciou za bariérou železničnej trate, ktorú je potreba prekonať, bariérou Hornádu, súčasným stavom územia, kedy je časť územia i v strednedobom až dlhodobom horizonte potenciálne zachovateľná s ohľadom na súčasné využitie, ktoré môže byť platné, aj keď je koncepčne nevhodné a nevhodné do širšieho centra.

1. Nezávislosť častí

Riešené územie s výmerou cez 120 hektárov a očakávanou kapacitou 20 000 obyvateľov bude len obtiažne realizovateľné ako jeden celok, v rámci jedného kroku prestavby územia. Etapizácia je rozdelená podľa členenia územia na časti/PFČ, ktoré zároveň odpovedajú uceleným úsekmi územia z hľadiska možnej realizácie, limitov aj majetkových pomerov, ktoré je možné považovať za etapu v rámci premeny územia. Jednotlivé časti - etapy v sebe obsahujú menšie nadväzujúce kroky v území, založené na členení územia na skupiny pozemkov (stavebné bloky, nestavebné bloky a verejné priestranstvá). Jednotlivé etapy sú na sebe v maximálnej miere nezávislé a môžu byť realizované aj súbežne.

2. Postupnosť v častiach

Jednotlivé časti - etapy sú stále pomerne veľké, avšak už ucelené celky územia. V rámci jednotlivých etáp je stanovený predpokladaný postup realizácie územia od častí realizovateľných v krátkodobom horizonte (prípadne ihneď), až po konečné časti územia, so vzdialenejším horizontom realizácie. Vďaka tomu je možné začať s premenou územia prakticky ihneď, bez nutnosti čakania na realizáciu čiastkových podmieňujúcich zámerov. Náročnejšie podmienky realizácie časti etapy (mimo podmienenosti dopravnou a technickou infraštruktúrou) nemajú byť prekážkou realizácie inej časti etapy.

3. Možnosť rešpektovania stavu

Súčasný stav územia, aj keď nie ideálny pre väčšinu riešeného územia, v kontexte jeho pozície, parciálne však stále funkčný, môže prinášať užívateľom a majiteľom úžitok. Pochopiteľne, dnes zámerníci nemajú významnú motiváciu k zmene stavu. Potreba komplexnej premeny územia neznamena, že je nutné v rovnakom čase premeniť celé územie, ostatne, časť dnešného stavu je ur-

čená k zachovaniu a premietnutá do výslednej podoby (kasárne, školská vybavenosť). V postupnom naplňaní územia je priestor pre ponechanie častí stavu, bez nutnosti zmeny, napríklad do doby dožitia stavieb alebo ukončenia činnosti/premiestnení (i v rámci RÚ) jednotlivých prevádzok. Tlak na prestavbu územia môže byť vyvolaný aj postupnou premenou ďalších častí územia, ktorá bude ukazovať zmysluplnosť a výhodnosť realizovanej transformácie.

4. Podmienenosť napojeniami

Rozvinutie navrhnutého riešenia, štruktúry verejných priestranstiev ako nositeľa spojitosti územia, v centrálnych pozíciách, mimo obvodových, dnes na nadradenú infraštruktúru napojených častí územia, je podmienené realizáciou prepojení hlavne cez železničnú trať, v menšej miere cez Hornád. Podmienkou rozvinutia pravobrežnej štruktúry je realizácia prepojenia Masarykova - Nová Masarykova a Alvincziho - Rampová v mimoúrovňovej podobe, ktoré sú pre celok kľúčové.

5. Podmienenosť úpravou technickej infraštruktúry

Významná časť územia je dotknutá jestvujúcim stavom technickej infraštruktúry, ktorá má niekoľko limitujúcich parametrov - prítomnosť nemestsky pôsobiacich nadzemných vedení a odpovedajúcich ochranných pásiem, vedenia nekorešpondujúce s novou urbanistickou štruktúrou a v niektorých častiach úplnú absenciu potrebných vedení. V rámci jednotlivých častí bude realizácia čiastkových úsekov riešenia častí podmienená úpravami technickej infraštruktúry.

6. Podmienenosť priestranstvami

Realizácia územia by mala vychádzať z verejných priestranstiev a nestavebných blokov, ktoré sú nositeľmi priestorovej kontinuity územia a využiteľnosti užívateľmi. Realizácia stavebných blokov je podmienená realizáciou (alebo prestavbou jestvujúcich) verejných priestranstiev alebo nestavebných blokov vo väzbe na stavebných blok a realizáciou kontinuity priestranstiev, teda napojenie nových priestranstiev vo väzbe na stavebný blok na jestvujúce skôr realizované priestranstvá. Stavebný blok vždy naväzuje na verejné priestranstvo i z hľadiska realizácie (uvádzania do prevádzky).

Časti - etapy

Jednotlivé časti územia (PFČ), tak, ako sú vymedzené v podkapitole štruktúra a regulácia, predstavujú hlavné etapy riešenia. Pre jednotlivé etapy je podrobnejšie popísaná podmienenosť a očakávané smery realizácie, väzby, prípadne horizont zachovania častí územia, to všetko rozdelené na jednotlivé kategórie skupín pozemkov (stavebný blok, nestavebný blok, verejné priestranstvo).

1. Pravý breh

Územie pravého brehu sa primárne rozvíja z trojice centier, ktoré určujú smery rozvoja - z Rampovej ulice, z Palackého ulice a z centrálnej časti územia od Novej Masarykovej (vo väzbe na podjazd) na obe strany. Sekundárne sa územie rozvíja z centra vo väzbe na električkový podjazd pod železničnou stanicou, ktorý je významným bodom napojenia a zokruhovania siete

električkových tratí. Realizácia etapy je podmienená realizáciou hlavných prepojení cez železničnú trať, vo väzbe na centrá, z ktorých sa má územie rozvíjať (Nová Masarykova, Stanica Juh a Rampová). Ďalej je riešenie podmienené riešením technickej infraštruktúry - preložkou nadzemného vedenia vysokého napätia, ktoré nekorešponduje s navrhnutou podobou štruktúry, do podzemného káblového vedenia. Postupom realizácie budú prepojené jednotlivé centrá a vznikne prepojené územie so severojužným smerovaním, vrátane spojitosti siete infraštruktúry. V území je v strednodobom až dlhodobom horizonte počítané so zachovaním Business parku Rampová, ktorý síce neodpovedá navrhnutej štruktúre, ale nie je prekážkou postupnej realizácie prestavby územia. Danosťou za neskoršiu realizáciu časti územia vo väzbe na Biznispark Rampová bude nutné rozdelenie územia na dve časti - promenáda s električkovou traťou pozdĺž Hornádu aj „Pravobrežná ulica“ budú do doby prestavby Biznisparku nespojité.

2. Hornád

Územie toku Hornádu a jeho brehov predstavuje špecifickú etapu, ktorej podstatou je revitalizácia veľkého územia s budúcim krajinným a rekreačným charakterom. Optimálne by revitalizácia toku a hlavne realizácia mostov mala predbiehať stavebné etapy na jeho brehoch, s ohľadom na minimalizáciu budúcich zásahov do krajinných plôch, v kombinácii so stabilizáciou polohy a podoby infraštruktúry. Časť Hornád je realizovateľná ako jeden celok, keďže sa predpokladá komplexná revitalizácia koryta a brehov Hornádu. Mosty a lávky cez Hornád sú nezávislé od revitalizácie koryta, avšak je vhodné ich realizovať naraz. Jestvujúci most na Rampovej ulici nie je nutné nahradiť ihneď - potreba nového mostu nastane s realizáciou električkovej trate v Rampovej ulici. Zachovanie záhradkárskej osady je v strednodobom horizonte možné, dokým nenastane obnova toku v priestore osady.

3. Kasárne

Územie kasární je návrhom zachované v dnešnom charaktere. Hodnotné a kompozične vhodné objekty sú určené k zachovaniu a dotvoreniu skrz novú podobu verejných priestranstiev či ďalšiu dostavbu územia. Prestavba územia je predpokladaná po obvode územia. Krokom realizovateľným ihneď je otvorenie areálu verejnosti. Na to by mala naväzovať nová komunikácia cez areál prepájajúca Rampovú ulicu a Novú Masarykovu, ktorou bude vedená električková trať. Tá si vyžiada zásah do objektov MV SR (demolícia vrátnice a nízkopodlažného objektu p.č. 3111). Prestavba obvodu územia je vhodná a žiadaná, ale v strednodobom horizonte je možné zachovať dnešný stav.

4. Prešovská

Úprava Prešovskej cesty je naviazaná na realizáciu nadradenej dopravnej infraštruktúry a realizáciu prepojení riešeného územia do Prešovskej - Novej Masarykovej, úpravy Priemyselnej a Rampovej a ďalších, ktoré budú riešené ako úrovňové križovatky. Tieto prepojenia sú podmienkou realizácie ľavobrežnej časti územia. Úprava podoby Prešovskej, v zmysle aktualizácie profilu

priestranstva smerom k vyšším kvalitám pre aktívny pohyb a pohodu takýchto účastníkov premávky, je vhodná nezávisle na dopravnej záťaži komunikácie. Aj dopravne vysoko zaťažaná komunikácia môže byť v medziach možnosti komfortným priestranstvom pre chodcov a cyklistov.

5. Klin

Nová Masarykova, jej ľavobrežná časť nachádzajúca sa v etape klin, je hlavnou osou rozvoja celého ľavobrežného územia. Vo väzbe na Novú Masarykovu bude realizovaná prestavba južnej časti Kasární a nová zástavba v časti Klin. Dôležitým infraštruktúrnym zámerom je realizácia krajinného prepojenia Hornádu a svahov pod Furčou (biokoridor Klin). Optimálny smer rozvoja územia je od nového mostu cez Hornád smerom ku križovatke s Prešovskou cestou. Možná je však aj opačná cesta, zvlášť v prípade, kedy by mala byť realizácia mostu uskutočnená až vo vzdialenejšom časovom horizonte.

6. Juhovýchod

Časť územia dnes intenzívne využívaná k výrobe, skladovaniu a ďalším prevažne podnikateľským aktivitám, s osou v dnešnej komunikácii Priemyselnej, so zložitými majetkovými pomermi, je z hľadiska možnosti prestavby a koordinácie prestavby najkomplikovanejším celkom. Vďaka jestvujúcemu napojeniu na dopravnú infraštruktúru je možná realizácia územia aj od Starej Prešovskej, aj od Priemyselnej, ktorá je v území zachovateľná, respektíve integrovateľná do nového vymedzenia ulice. Vďaka tomu je možné v strednodobom horizonte ponechať jestvujúcu náplň územia a transformáciu realizovať čiastočne. Dôležitým krokom v území bude preložka technickej infraštruktúry (špecificky teplovodu) do polohy v priestranstve (prepojení bloku).

7. Križovatka

Mimoúrovňová križovatka Sečovskej, Prešovskej, Palackého a Južného nábrežia nie je návrhom dotknutá, v zmysle vstupov do dopravného riešenia a konštrukcie križovatky. V rámci úprav priestranstiev vo väzbe na križovatku v časti Juhovýchod je potrebné revitalizovať priestranstvá pod mostnými objektami a priľahlé zelené plochy do podoby parkovej a rekreačnej. Vo väzbe na nábrežie je možná realizácia stavebného bloku.

8. Stanica

Územie železničnej stanice, vrátane Staničného námestia bude tvorené zámerom modernizácia stanice, mimo riešenia OUŠ. Modernizácia stanice/trate nevylučuje realizáciu požadovaných prepojení, hlavne trojice Alvincziho - Rampová, Masarykova - Nová Masarykova a Stanica juh, pri zachovaní rozsahu železničnej stanice/trate. Tieto podjazdy je možné realizovať i bez nutnosti modernizácie stanice/trate. Ďalej, s predpokladom v dlhodobom až strednodobom horizonte, je potrebné realizovať redukciu východnej časti koľajiska nákladnej stanice (koľaje 26, 28, 30 a 32). Na tento krok je naviazaná realizácia štruktúry západnej hrany „Pravobrežnej ulice“ a ďalších prepojení pod železničnou stanicou/traťou, vrátane nového riešenia podjazdu Palackého.

Nepodmienené zmeny

Pozícia územia vo vnútri mesta, teda s dostupnou infraštruktúrou, predznamenáva možnosť realizácie, hlavne okrajových častí územia, prakticky ihneď. Možná je realizácia naprieč časťami, vo väzbe na hlavné obvodové priestranstvá Rampovej ulice, Prešovskej cesty (Starej Prešovskej) a Palackého ulice, za predpokladu, že zámerníci v území dospejú k dohode na usporiadaní majetkových pomerov v miestach, kde je toto problematické a vyžadované s ohľadom na nastavenú podobu územia, hlavne verejných priestranstiev. Podmienkou tu bude len rešpektovanie regulácie - vymedzenia skupín pozemkov a realizácia priestranstiev v odpovedajúcej kvalite. Nepodmienanou zmenou je aj úprava Prešovskej cesty, vrátane vytvorenia napojovacích bodov pre riešené územie, respektíve úprava ostatných priestranstiev po obvode riešeného územia.

Implementácia zámerov v území

V riešenom území existujú zámery, ktoré svojim stavom projekčnej prípravy predbiehajú spracovanie OUŠ, napr. sú v štádiu povolenej stavby. Tieto zámery je potrebné s návrhom OUŠ koordinovať a eventuálne do riešenia integrovať, i v rovine časovej v zmysle etapizácie. Zároveň zámery v najpokročilejšej fáze prípravy pred realizáciou, nemusia byť v konflikte s napĺňaním návrhu podľa OUŠ, s ohľadom na časový rámec realizácie zmien v území podľa OUŠ, kedy životný cyklus týchto zámerov môže byť ukončený pred samotnou realizáciou návrhu OUŠ.

Protipovodňové opatrenia - ľavý breh

Zámer „Košice - Prioritné protipovodňové opatrenia v SR, Hornád ochrana intravilánu mesta, ľavý breh - rkm 140,644 - 141,911“ s projektovou dokumentáciou pre stavebné povolenie z júna 2022, v čase spracovania štúdie s platným stavebným povolením, sa dotýka ľavého brehu Hornádu a celkovo ľavobrežného územia. Zámerom je realizovať protipovodňové opatrenie v podobe betónovej protipovodňovej steny s výškou nad terénom približne 1,0 až 1,1 metra, lokálne prerušenou štvoricou pobytovej miest. Protipovodňové opatrenie nemení podobu ľavého brehu - predmetom riešenia je len koruna hrádze. Projekt operuje s návrhovou hladinou Hornádu pre Q100. Súčasťou zámeru je aj realizácia chodníku pozdĺž protipovodňovej steny o šírke 1,5 metra.

Uvažované opatrenie pre ľavý breh nie je v konflikte s návrhom v časovej ani vecnej rovine. Opatrenie je možné realizovať ihneď vo vyprojektovanej podobe, môže slúžiť do doby realizácie úprav časti Hornád v navrhutej podobe podľa OUŠ, ktorá sa predpokladá minimálne v strednedobom horizonte, napríklad 20-30 rokov. Pri realizácii komplexných úprav Hornádu je realizovanú protipovodňovú ochranu možné čiastočne ponechať v území - integrovať do nového riešenia, v úseku od Mostu Rampová po cca 80m pred mostom Nová Masarykova, a ďalej Priemyselnej ulice po koniec PPO na rkm 140,644. Z koncepčného hľadiska je však vhodnejšie uvažovať s možným zásahom do celej realizovanej ľavobrežnej PPO, s ohľadom na komplexnosť predpokladaného riešenia revitalizácie Hornádu.

Protipovodňové opatrenia - pravý breh

Zámer „Košice - Prioritné protipovodňové opatrenia v SR, Hornád ochrana intravilánu mesta, pravý breh - rkm 140,575 - 142,517“ s projektovou dokumentáciou pre stavebné povolenie z júna 2021, v čase spracovania štúdie s platným stavebným povolením sa dotýka ľavého brehu Hornádu a celkovo pravo brežného územia. Zámerom je komplexná úprava pravého brehu - remodelácia brehu, nové opevnenie brehu a zvýšenie hornej úrovne hrádze. Projekt operuje s návrhovou hladinou Hornádu pre Q100. Súčasťou projektu je aj obslužná komunikácia vedená bermou a trojica oddychových miest vo väzbe na vodnú hladinu. Návrh sa dotýka Mŕtveho ramena Hornádu, v ktorom mení pomery - nová hrádza a jej založenie zasahuje do Mŕtveho ramena. Na rozdiel od projektu ľavobrežnej protipovodňovej ochrany je projekt pre pravý breh komplexným zámerom, ktorý sa dotýka celého brehu, nielen menšieho výseku a významným spôsobom upravuje podobu pravého brehu. Podoba pravého brehu podľa projektu je významne technického charakteru a neprináša zlepšenie z hľadiska ekologického alebo pobytovo rekreačného.

Uvažované opatrenie pre pravý breh s ohľadom na jeho komplexnosť a finančnú náročnosť nie je žiadané ďalej rozvíjať, vzhľadom na to, že v OUŠ navrhnuté riešenie pravého brehu časti Hornád je významne odlišné od protipovodňových opatrení pre pravý breh. V riešení OUŠ sa predpokladá renaturácia toku Hornádu do prírody blízkej podoby, s významnou úpravou morfológie, hlavne pravého brehu, uvažuje sa s vytvorením ostrova a ďalšieho ramena Hornádu, čo je v rozpore s uvažovanými protipovodňovými opatreniami v zmysle koncepčnom i fyzickom, s ohľadom na technickú podobu zámeru. Pri realizácii úprav v duchu riešenia OUŠ (vo všeobecnosti každých úprav do prírody blízkej podoby) by navrhovaná protipovodňová ochrana musela byť odstránená.

Rivercity

Zámer administratívneho objektu (v čase spracovania OUŠ uvažovaná úprava na prevažne obytnú funkciu) o 6 NP, s monoblokovým charakterom v časti Juhovýchod s platným stavebným povolením a započatou realizáciou stavby. Realizované sú základové konštrukcie. Genézu návrhu predstavuje OUŠ Rivercity, ktorá v ploche zámeru administratívneho objektu navrhuje polouzavretú blokovú štruktúru, v hrubých obrysoch inšpirovanú víťazným súťažným návrhom súťaže návrhov Hornád - Nové mestské centrum (gogolák+grass, 2024), avšak s neprimerane predimenzovaným objemom a kapacitami, s podlažnosťou až 25 NP.

Uvažovaný zámer v predloženej podobe neodpovedá stanovenej regulácii v kapitole Regulácia a výkresom Hlavný výkres - regulácia a uvažovanému charakteru a usporiadaniu štruktúry. Pomerne voľne vymedzená regulácia pre časť Juhovýchod umožňuje úpravu zámeru v mantineloch nastavenej regulácie. Rovnako je možné využiť skôr realizované základové konštrukcie s ohľadom na nastavenú reguláciu. Využitelnosť jestvujúcich základových konštrukcií z hľadiska statiky zostáva neznámou, s ohľadom na dlhodobé vystavenie priamym

poveternostným vplyvom a nie je predmetom návrhu OUŠ. Možnosť upravitelnosti zámeru na novú situáciu prezentuje i OUŠ Rivercity, ktorá však nie je akceptovateľná s ohľadom na objemovú a kapacitnú predimenzovanosť, ktorá je v rozpore s reguláciou pre časť Juhovýchod.

Zhodnotenie územia

Výsledkom uvažovaných zmien v území by z hľadiska všetkých zájomníkov a aj užívateľov malo byť zhodnotenie územia, skrz novo realizovanú podobu, teda aj zhodnotenie individuálne vlastnených statkov, čo je základným predpokladom pre rozvinutie premeny územia, a motiváciou podnikať kroky smerujúce k premene územia. Riešenie počíta s pozitívnou motiváciou vlastníkov skrz možnosť zhodnotiť pozemky novou, kapacitnejšou zástavbou a hodnotnejším využitím v rámci kvalitného mestského prostredia a verejných priestranstiev, čo je predpokladom pre rozvinutie riešenia. Naproti tomu, s očakávaním zhodnotenia vlastného majetku, vlastníci budú časť svojich pozemkov a zdrojov investovať na spoluvytvorenie infraštruktúry, ktorá bude obsluhovať novú štruktúru, čo nutne bude vyžadovať vzájomnú dohodu a zhodu na podobe územia.

Územný plán

Platný územný plán (ÚPN Hospodársko - sídelnej aglomerácie Košice) v znení z januára 2023 nie je v návrhu OUŠ významnejšie reflektovaný, s ohľadom na súbežne s OUŠ prebiehajúcu prípravu a schvaľovanie (nového) Územného plánu mesta Košice, s ktorým je štúdia koordinovaná. Z platného územného plánu je hlavným vstupom pre návrh navrhovaná komunikácia prepájajúca Masarykovu ulicu cez Hornád s Prešovskou cestou, s pokračovaním ďalej na Furču, ktorá je v OUŠ ďalej upresnená.

Príprava (nového) Územného plánu mesta Košice prebiehala súbežne so spracovaním štúdie. Čistopis štúdie je koordinovaný s Návrhom upraveným po prerokovaní ÚP (máj 2025). Nový územný plán bol 26.6.2025 Mestským zastupiteľstvom schválený, s účinnosťou od 1.9.2025. Platí, že územný plán má z danosti svojej podrobnosti nižšiu mieru detailu voči štúdii. Platí to špecificky v oblasti regulácie podoby územia, kedy v územnom pláne nastavená regulácia je menej podrobná. Dané je to hlavne podrobnosťou riešenia - územie v OUŠ je podrobnejšie členené, teda je možné regulovať konkrétne časti územia vo vyššom detaile. Regulácia v OUŠ spresňuje reguláciu z územného plánu.

Zo štúdie nad rámec oblastí, ktoré boli skordinované s ÚP, plynú ďalšie podnety pre aktualizáciu územného plánu, ktoré v Návrhu upravenom po prerokovaní ÚP boli riešené v nižšej podrobnosti z dôvodu prejednávateľnosti navrhnutého riešenia (napr. koordinácie komplikované časti návrhu OUŠ).

(Overovacia) územná štúdia má povahu územnoplánovacieho podkladu - nie je územnoplánovacou dokumentáciou, ktorá je záväzným podkladom na rozhodovanie o stavebnom zámere podľa Stavebného zákona a na povoľovanie činností podľa osobitných predpisov a na pro-

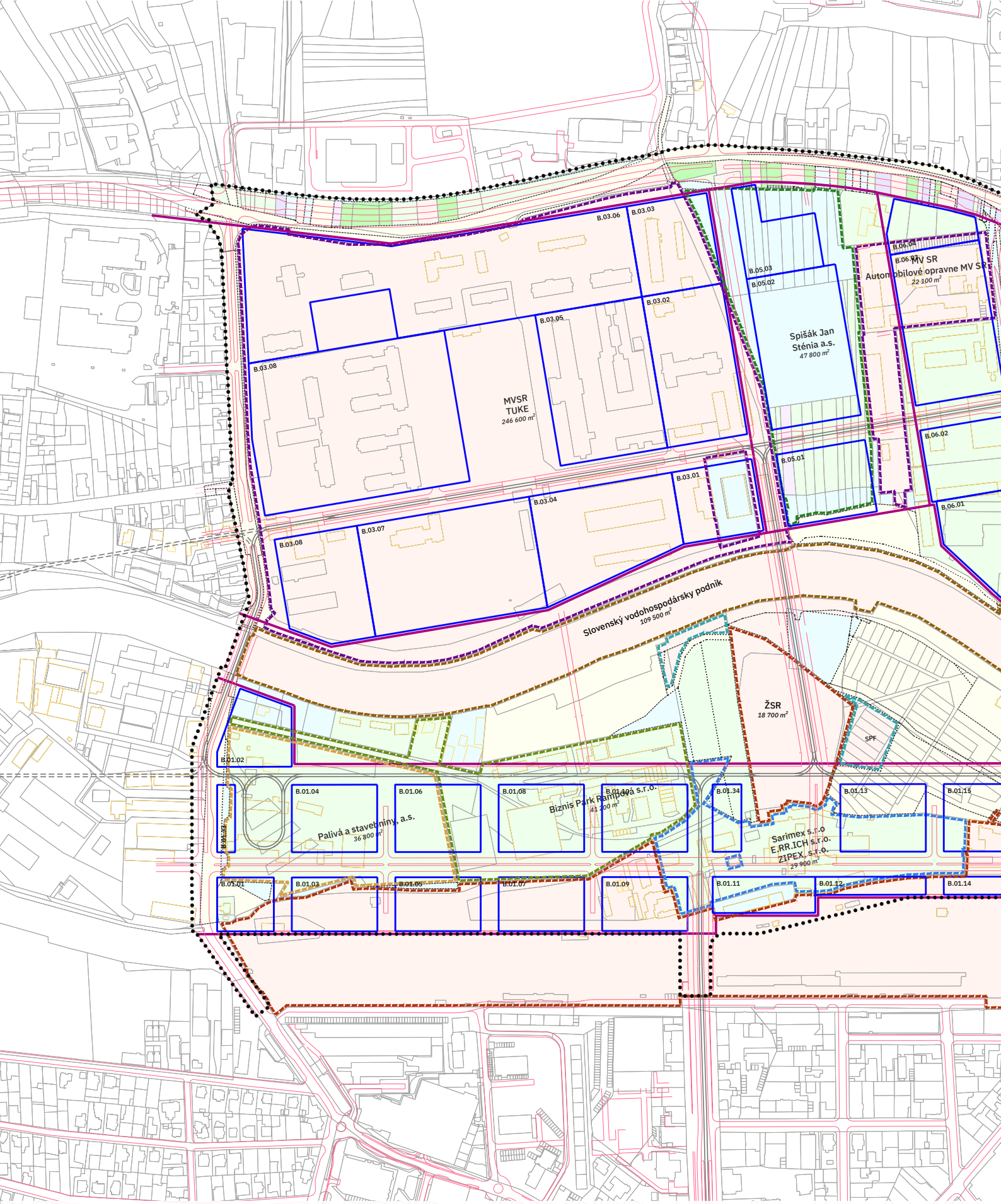
jektovú činnosť. Vyššia podrobnosť územnej štúdie bez ďalšej podrobnejšej ÚPD spracovanej na základe OUŠ nebude zhodnotená.

Je doporučené, aby bola OUŠ využitá ako podklad pre prípravu územného plánu zóny v rozsahu riešeného územia (prípadne viacero rozsahom menších územných plánov zón, pri vedomí toho, že koordinácia úloha v území zostáva v už spracovanej OUŠ), ktorý by podrobnejšie riešenie územia kodifikoval. Územný plán zóny, ako dokumentácia v súlade s územným plánom by princípy nastavené v OUŠ (hlavne spôsob regulácie) kodifikoval vo vyššej podrobnosti, než je podrobnosť územného plánu. Návrh upravený po prerokovaní ÚP v kapitole C.10.1 Záväznej časti určuje, že (približne) pre riešené územie OUŠ je potrebné mať spracovaný územný plán zóny (UPN-Z 02).

Odporúča sa, aby boli v rámci budúcich zmien ÚP upresnené tieto parametre riešeného územia:

- v ÚP nie sú sledované vedenia električkových tratí
- 2. celok - 2. etapa; 3. celok; 4. celok a výhľadové vedenie smer Terminál sever po pravom brehu, z dôvodu prioritizácie preferovaných vedení električkových tratí;
- v ÚP je výhľadové ľavobrežné predĺženie 2. celku - 1. etapy vedené odbočením z Rampovej ulice do dnešnej stopy Severného nábrežia - takto riešené odbočenie je technicky problematické (nie je priestor na normové oblúky), preto je v OUŠ toto predĺženie riešené priamo cez stavebný blok na Rampovej ulici, s nutnosťou asanácie časti bloku;
- v ÚP je odporúčané znížiť výšku urbanistických dominant D-92 a D-93 z 16NP na 12NP z dôvodu komplexného riešenia urbanistickej koncepcie a kompozičných princípov riešeného územia vo väzbe na panorámu mesta z diaľkových pohľadov;
- v ÚP je odporúčané aktualizovať (preveriť možnosť aktualizácie) vymedzenie systému ekologickej stability v duchu kapitoly Krajinná infraštruktúra a schémy krajinskej infraštruktúry OUŠ;
- v ÚP juhozápadný roh PFC 13/53 znemožňuje zachovanie prevádzky nákladnej stanice (kolízia s koľajou 32b);
- medzi OUŠ a ÚP je potrebné koordinovať a upresniť vymedzenie PFC a PFC, vrátane priebehu hraníc a orientácie vymedzených prvkov členenia územia;

Možnosti postupného naplňovania územia sú široké, i v režime okamžitého započatia premeny, hlavne s ohľadom na pozíciu územia vo vnútri mesta, s dostupnou technickou a dopravnou infraštruktúrou, na ktorú sa je možné napojiť. Pri takýchto zmenách je však potrebné mať na pamäti celkovú podobu, minimálne v rámci častí a ich prepojení a smerovať k nej.



MAJETKOPRÁVNE VZŤAHY

	hranica parcely registra C		Slovenská republika		Slovenská repub./fyzické osoby
	hranica parcely registra E		mesto Košice		fyzické osoby/právnické osoby
	dopravná kresba (HDP, mosty, ďalšie časti VP)		právnické osoby		Slovenská repub./právnické osoby
	električková trať		fyzické osoby		Slovenská republika/mesto Košice
	stavba zachovaná/k odstráneniu (v čase)				

majetkoprávne vzťahy

1. návrh predpokladá úpravu majetkových pomerov v území (napr. úprava hraníc v rámci plánovacej zmluvy)
2. vymedzenie navrhnutých stavebných blokov rešpektuje ťažiská pozemkov jednotlivých vlastníkov
3. návrh vo všeobecnosti zvyšuje hodnotu existujúcich pozemkov, skrz nové možnosti a kapacitu využitia
4. podmienkou realizácie návrhu je dohoda na riešení verejnej infraštruktúry a jej následná realizácia
5. časť pozemkov bude pre realizáciu návrhu potrebné vykúpiť (napr. realizácia renaturácie Hornádu)
6. predpokladom vzniku novej časti mesta je spoločná dohoda na úprave majetkoprávnych vzťahov

Štruktúra návrh

hranica priestorovo funkčnej časti

stavebný blok navrhovaný

významní vlastníci v území

vlastník označený popisom s výmerou pozemkov

- majetkoprávne vzťahy**

 1. návrh predpokladá úpravu majetkových pomerov v území (napr. úprava hraníc v rámci plánovacej zmluvy)
 2. vymedzenie navrhnutých stavebných blokov rešpektuje ťažiská pozemkov jednotlivých vlastníkov
 3. návrh vo všeobecnosti zvyšuje hodnotu existujúcich pozemkov, skrz nové možnosti a kapacitu využitia
 4. podmienkou realizácie návrhu je dohoda na riešení verejnej infraštruktúry a jej následná realizácia
 5. časť pozemkov bude pre realizáciu návrhu potrebné vykúpiť (napr. realizácia renaturácie Hornádu)
 6. predpokladom vzniku novej časti mesta je spoločná dohoda na úprave majetkoprávnych vzťahov

Štruktúra návrh

 - hranica priestorovo funkčnej časti
 - stavebný blok navrhovaný
 - významní vlastníci v území
 - vlastník označený popisom s výmerou pozemkov

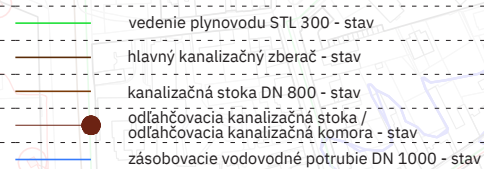
Struktúra návrh

— hranica priestorovo funkčnej časti

01.01 stavebný blok navrhovaný

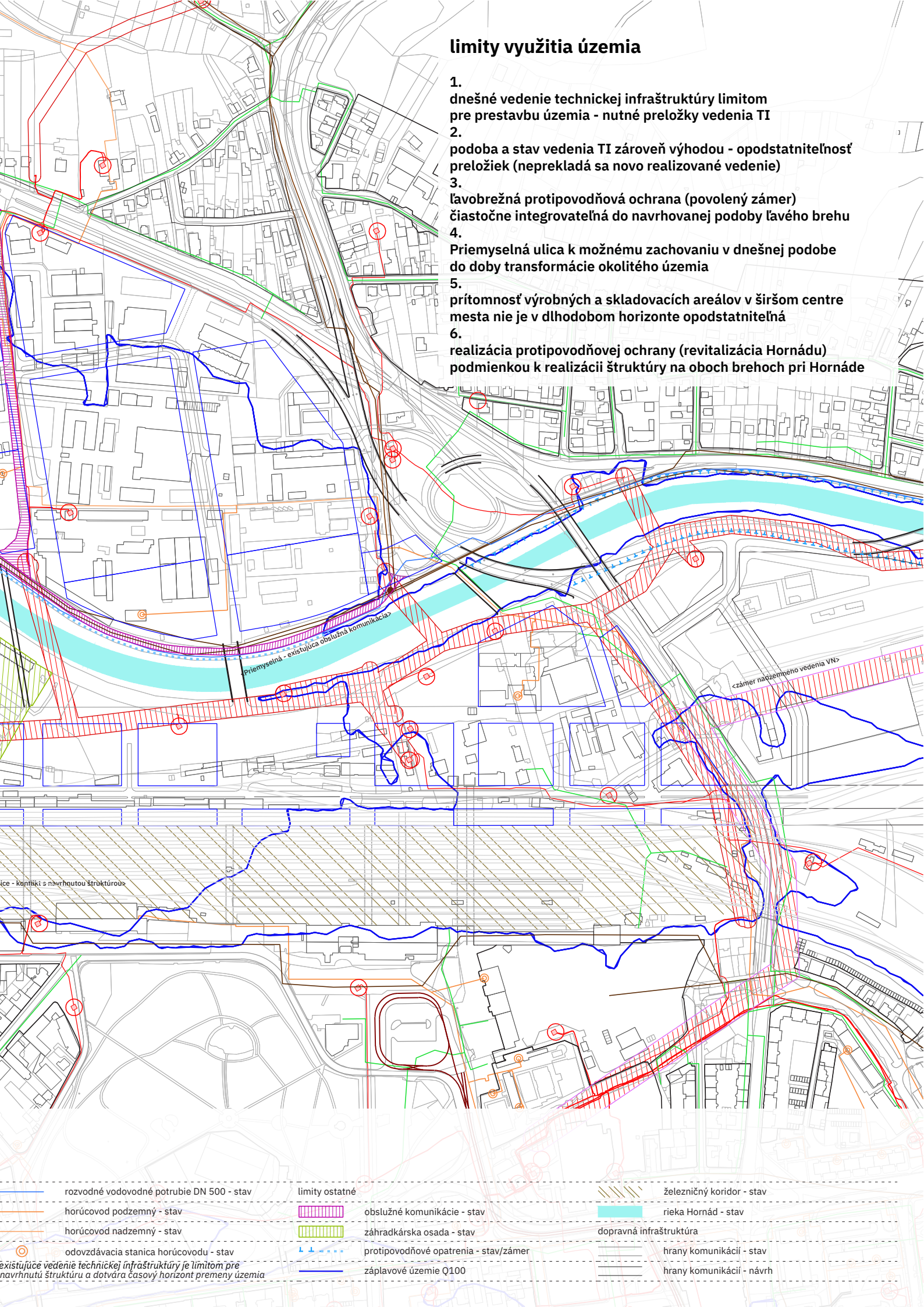
významní vlastníci v území

 vlastník označený popisom s výmerou pozemkov

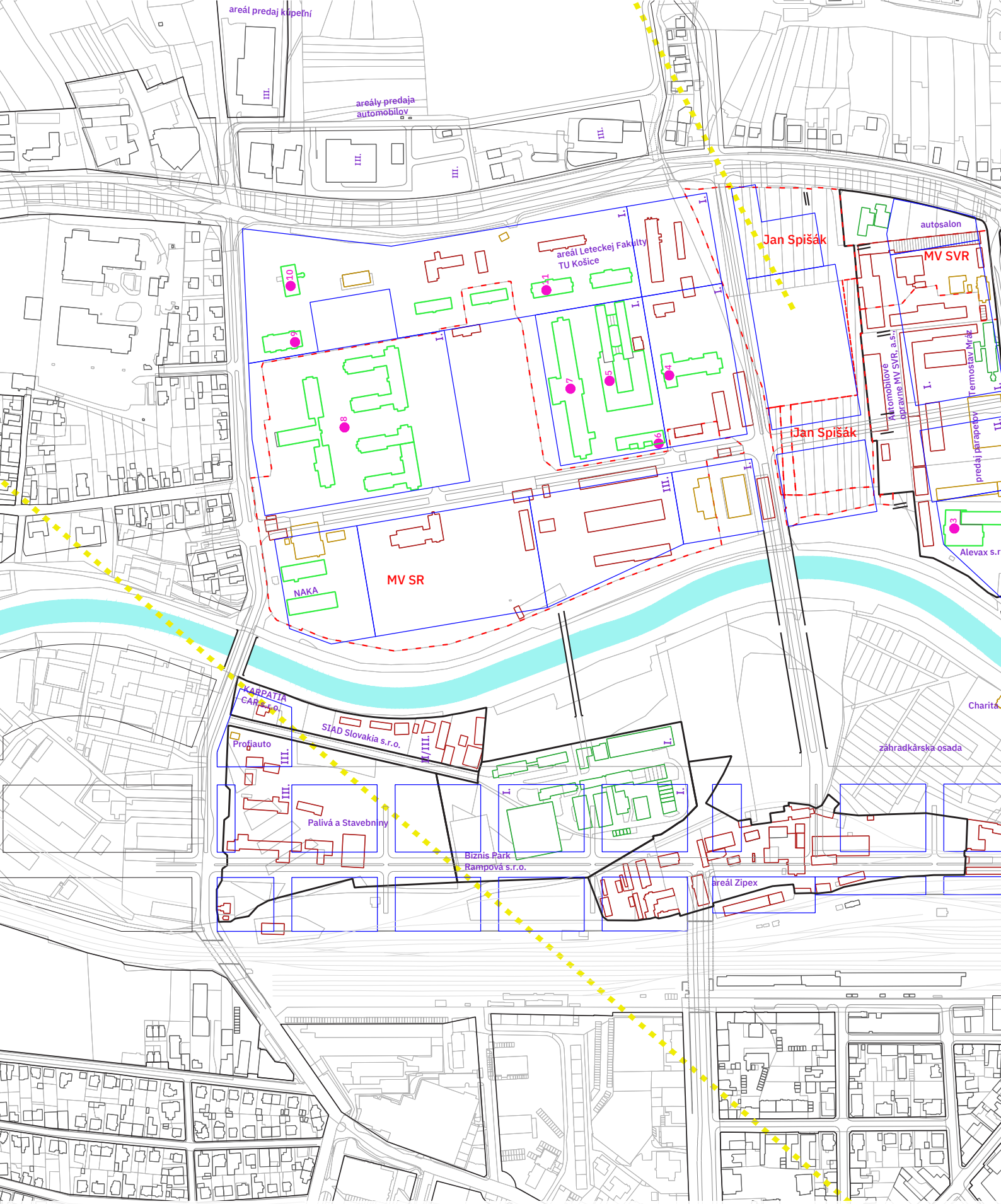


limity využitia územia

1. dnešné vedenie technickej infraštruktúry limitom pre prestavbu územia - nutné preložky vedenia TI
2. podoba a stav vedenia TI zároveň výhodou - opodstatniteľnosť preložiek (neprekladá sa novo realizované vedenie)
3. ľavobrežná protipovodňová ochrana (povolený zámer) čiastočne integrovateľná do navrhovanej podoby ľavého brehu
4. Priemyselná ulica k možnému zachovaniu v dnešnej podobe do doby transformácie okolitého územia
5. prítomnosť výrobných a skladovacích areálov v širšom centre mesta nie je v dlhodobom horizonte opodstatniteľná
6. realizácia protipovodňovej ochrany (revitalizácia Hornádu) podmienkou k realizácii štruktúry na oboch brehoch pri Hornáde



	rozvodné vodovodné potrubie DN 500 - stav		limity ostatné		železničný koridor - stav
	horúcovod podzemný - stav		obslužné komunikácie - stav		rieka Hornád - stav
	horúcovod nadzemný - stav		záhradkárska osada - stav		dopravná infraštruktúra
	odovzdávacia stanica horúcovodu - stav		protipovodňové opatrenia - stav/zámer		hrany komunikácií - stav
existujúce vedenie technickej infraštruktúry je limitom pre navrhnutú štruktúru a dotvára časový horizont premeny územia			záplavové územie Q100		hrany komunikácií - návrh



ANALÝZA STAVEBNE TECHNICKÉHO STAVU ÚZEMIA - HODNOTY

- stavba
- hranica parcely
- stavebný blok jestvujúci
- stavebný blok navrhovaný
- hranica areálov

technický stav objektov

- objekty na zachovanie
 - horizont 10 rokov
 - horizont 20 rokov
 - horizont 30 - 50 rokov
- odhadový horizont životnosti budov pomáha definovať časový rámec premeny územia*

spoločensko-ekonomický prínos areálov

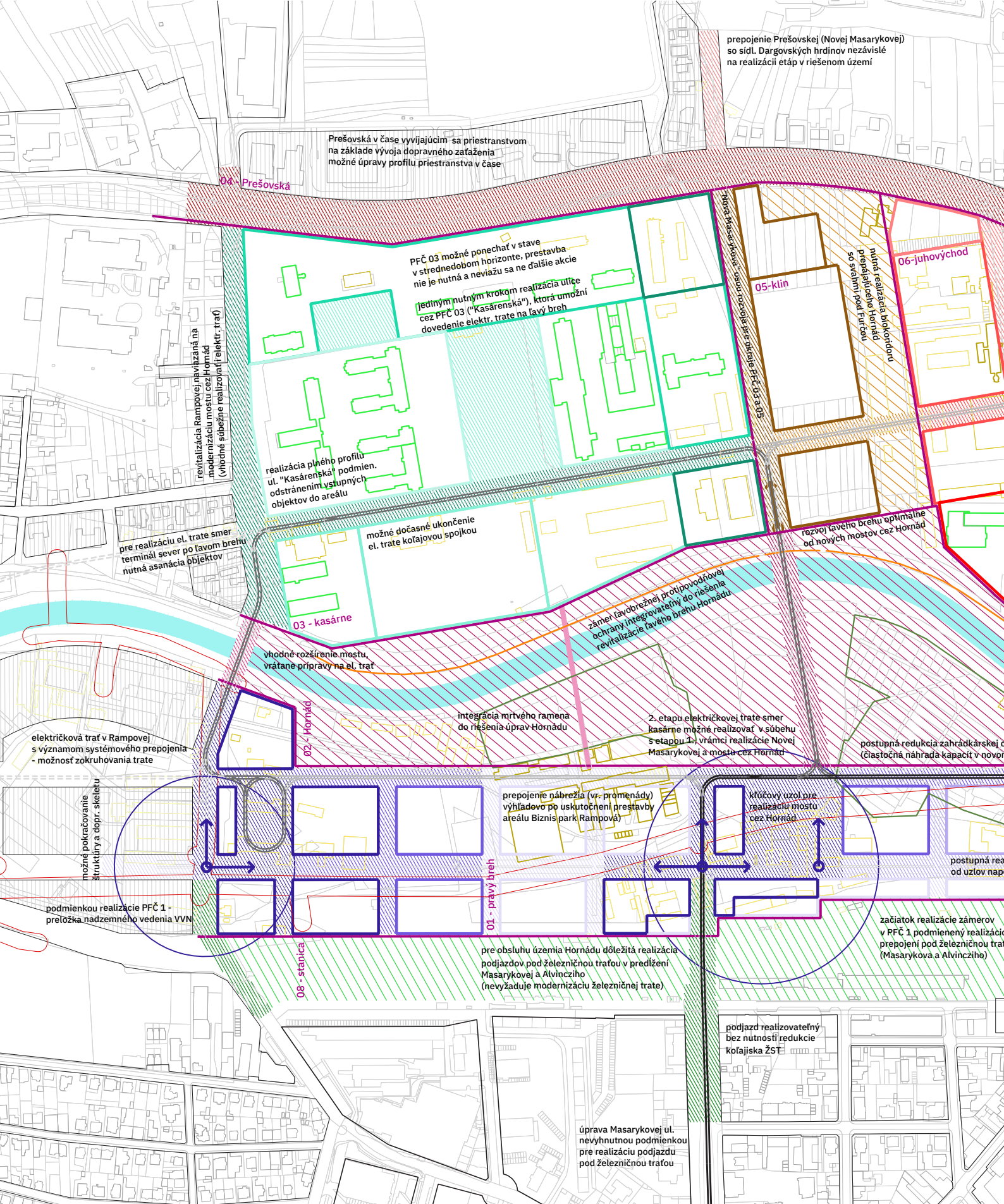
- I. vysoký prínos
- II. stredný prínos
- III. nízky prínos

ekonomické hodnotenie územia určuje jestvujúcu hodnotu územia z hľadiska pracovných príležitostí, ktoré spoluurčujú časový horizont premeny územia

hodnoty využitia územia

1. v dlhodobom horizonte hodnotou areál kasární (urbanizmus, zeleň a časť objektov) - vhodné ďalšie využitie a doplnenie areálu
2. v strednedobom horizonte hodnotné prevádzky na Priemyselnej ul. (klastér obchodov, výroby a skladov) - ponechané k dožitiu
3. v strednedobom horizonte hodnotný biznis park Rampová (klastér obchodov, výroby a skladov) - ponechané k dožitiu
4. prevažujúca časť územia nemá dlhodobú vhodnosť ponechania v dnešnom stave a je vhodná k transformácii
5. funkcia charitného domu v území hodnotou, vhodný presun do odpovedajúceho objektu, aj v rámci územia
6. funkcia záhradkárskej osady hodnotou z hľadiska ekosyst. služieb, avšak skôr problémom z hľadiska novej integrácie do územia

kompozičné hodnoty	3	zrekonštruovaný bytový dom	9	letecká fakulta TUKE
významná výhľadová línia	4	Aula - Letecká fakulta	10	objekt s komínom
kompozičná os	5	KAMIKSE Akademic TU Košice	11	dekanát LF TUKE
hodnotné objekty k zachovaniu	6	Katedra manažmentu leteckej prevádzky LF TUKE	ostatné	
1	7	Katedra avioniky / leteckého inžinierstva LF TUKE		
2	8	areál MV Slovenskej republiky		
				významní vlastníci
				schéma prevažne hodnotí územie z hľadiska stavebno-technického stavu a infraštruktúry, zložka krajiny hodnotená nie je



prepojenie Prešovskej (Novej Masarykovej) so sídl. Dargovských hrdinov nezávislé na realizácii etáp v riešenom území

Prešovská v čase vyvíjajúcim sa priestranstvom na základe vývoja dopravného zaťaženia možné úpravy profilu priestranstva v čase

04 - Prešovská

PFČ 03 možné ponechať v stave v strednodobom horizonte, prestavba nie je nutná a neviažu sa na ďalšie akcie

Jedným nutným krokom realizácia ulice cez PFČ 03 ("Kasárenská"), ktorá umožní dovedenie elektr. trate na ľavý breh

realizácia plného profilu ul. "Kasárenská" podmien. odstránením výstupných objektov do areálu

možné dočasné ukončenie el. trate kofajovou spojkou

vhodné rozšírenie mostu, vrátane príprav na el. trať

03 - kasárne

zámer ľavodrežnej protipovodňovej ochrany integrovateľný do riešenia revitalizácie ľavého brehu Hornádu

integrácia mŕtvého ramena do riešenia úprav Hornádu

2. etapu elektrickej trate smer kasárne možné realizovať v súbehu s etapou 1., v rámci realizácie Novej Masarykovej a mostu cez Hornád

postupná redukcia záhradkárskej (čiasťčná náhrada kapacít v novom)

elektrická trať v Rampovej s významom systémového prepojenia - možnosť zokruhovania trate

možné pokračovanie štruktúry a dopr. skeletu

podmienkou realizácie PFČ 1 - preložka nadzemného vedenia VVN

prepojenie nábrežia (vr. promenády) výhľadovo po uskutočnení prestavby areálu Biznis park Rampová

klúčový uzol pre realizáciu mostu cez Hornád

postupná reza od uzlov nap

začiatok realizácie zámerov v PFČ 1 podmienený realizáciou prepojení pod železničnou traťou (Masarykova a Alvincziho)

pre obsluhu územia Hornádu dôležitá realizácia podjazdov pod železničnou traťou v predĺžení Masarykovej a Alvincziho (nevyžaduje modernizáciu železničnej trate)

podjazd realizovateľný bez nutnosti redukcie kofajiska ŽST

úprava Masarykovej ul. nevyhnutnou podmienkou pre realizáciu podjazdu pod železničnou traťou

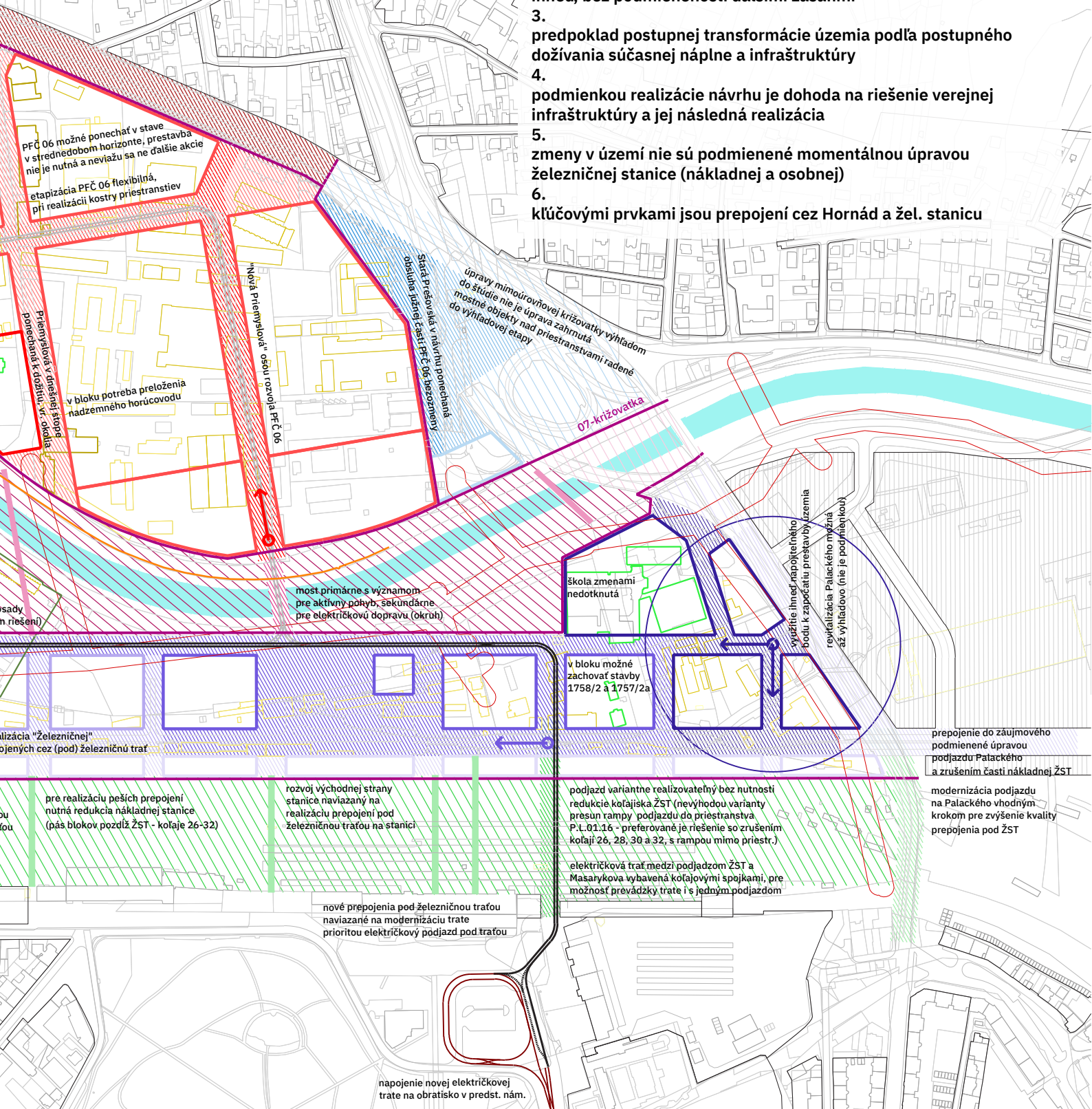
ETAPIZÁCIA

	stavba stav - k zachovaniu/odstráneniu v čase (t_{min} až t_{max})		PFČ 1 - krok 1 - priestranstvo/stavebný blok		PFČ 2 - výhľad - priestranstvo/nestavebný blok
	hranica parcely		PFČ 1 - krok 2 - priestranstvo/stavebný blok		PFČ 3 - krok 1 - priestranstvo/stavebný blok
	stavebný blok jestvujúci/navrhovaný		PFČ 1 - krok 3 - priestranstvo/stavebný blok		PFČ 3 - krok 2 - priestranstvo/stavebný blok
	hranica priestorovo funkčnej časti (ďalej PFČ)		PFČ 1 - výhľad - priestranstvo/stavebný blok / nestavebný blok		PFČ 3 - krok 3 - priestranstvo/stavebný blok
	jestvujúce zábery v území		PFČ 2 - krok 1 - priestranstvo/nestavebný blok		PFČ 3 - výhľad - stavebný blok
			PFČ 2 - krok 2 - priestranstvo		PFČ 4 - krok 1 - priestranstvo
			PFČ 2 - krok 3 - priestranstvo		PFČ 4 - výhľad - priestranstvo

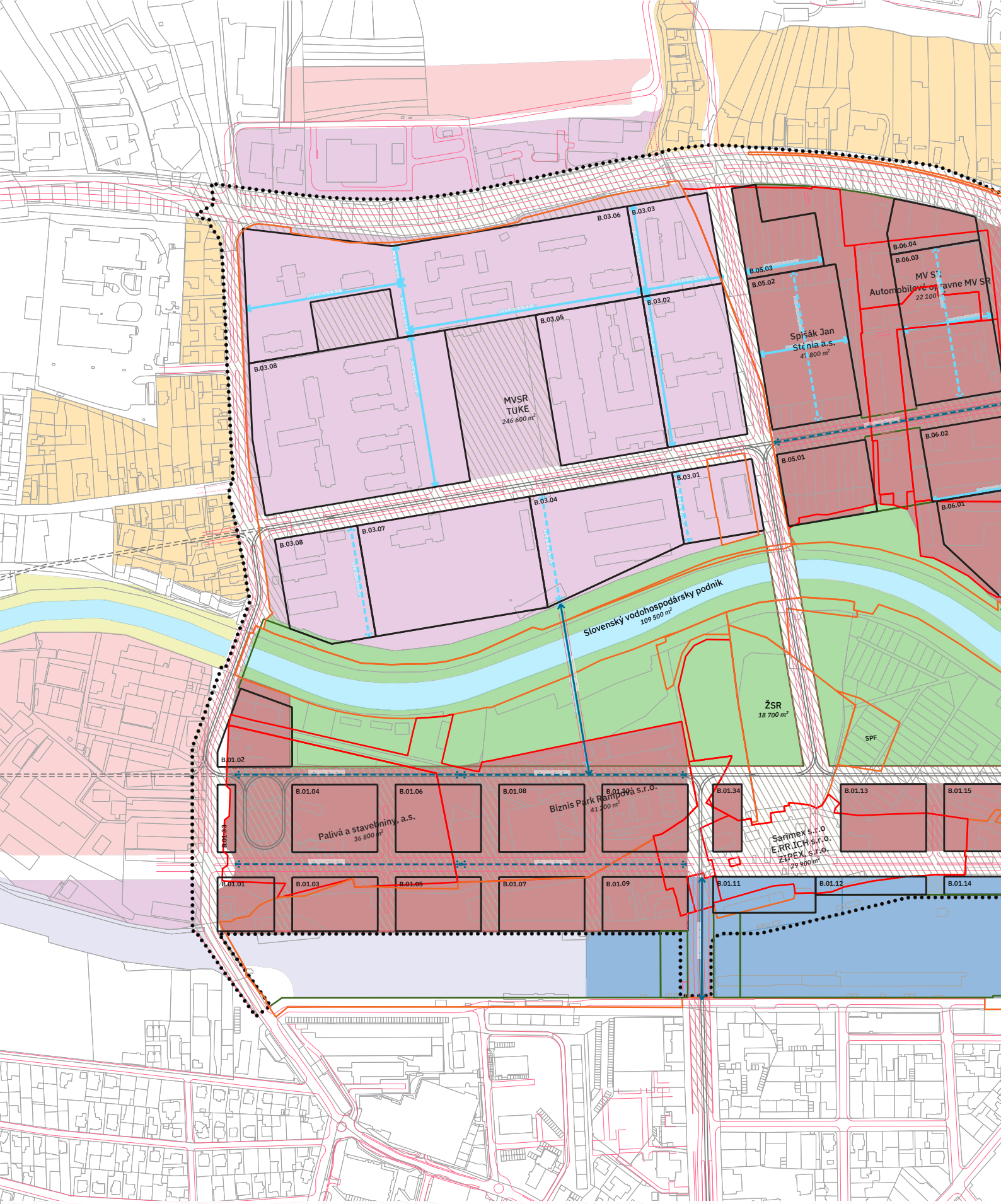
jednotlivé PFČ medzi sebou nie sú závislé a môžu byť realizované nezávisle od seba, pri rešpektovaní prípadnej potreby návaznosti medzi susednými PFČ

etapizácia

1. predpokladom pre realizáciu stavebných blokov realizácia odpovedajúcich verejných priestranstiev vo väzbe na bloky
2. možnosť realizácie časti riešenia (hlavne po obvode) prakticky ihneď, bez podmienenosti ďalšími zásahmi
3. predpoklad postupnej transformácie územia podľa postupného dožívania súčasnej náplne a infraštruktúry
4. podmienkou realizácie návrhu je dohoda na riešenie verejnej infraštruktúry a jej následná realizácia
5. zmeny v území nie sú podmienené momentálnou úpravou železničnej stanice (nákladnej a osobnej)
6. kľúčovými prvkami jsou prepojení cez Hornád a žel. stanicu



	PFČ 5 - krok 1 - priestranstvo/stavebný blok		PFČ 7 - krok 3 - priestranstvo		etapy siete električkových tratí
	PFČ 5 - krok 2 - priestranstvo/nestavebný blok		PFČ 7 - výhľad - stavebný blok/nestavebný blok		1. etapa vedenia električkovej trate (privedenie siete do pravobrežného územia)
	PFČ 6 - krok 1 - priestranstvo/stavebný blok		PFČ 8 - krok 1 - priestranstvo		2. etapa vedenia električkovej trate (privedenie siete do ľavobrežného územia)
	PFČ 6 - krok 2 - priestranstvo/stavebný blok		PFČ 8 - krok 2 - priestranstvo/nestavebný blok		3. etapa vedenia električkovej trate (doplnková obsluha ľavobrežného územia)
	PFČ 6 - krok 3 - priestranstvo/stavebný blok		PFČ 8 - krok 3 - priestranstvo		4. etapa vedenia električkovej trate (dokončenie obsluhy pravobrežného územia)
	PFČ 7 - krok 1 - priestranstvo (nedefinovaný s ohľadom na kroky v PFČ 6)				VO. výhľadová etapa vedenia električkovej trate (predĺženie vedenia do plánovaného Terminálu sever)
	PFČ 7 - krok 2 - priestranstvo				etapy je možné vzájomne kombinovať (spájať/rozdeľovať), pri vedomí potreby napojenia na existujúcu sieť a možnosť obrátu súprav



ÚZEMNÝ PLÁN NOVÝ

- stavba zachovaná
- hranica parcely registra C
- riešené územie
- dopravná kresba (HDP, mosty, ďalšie časti VP)
- električková trať

sever 1:5000 0 50 100

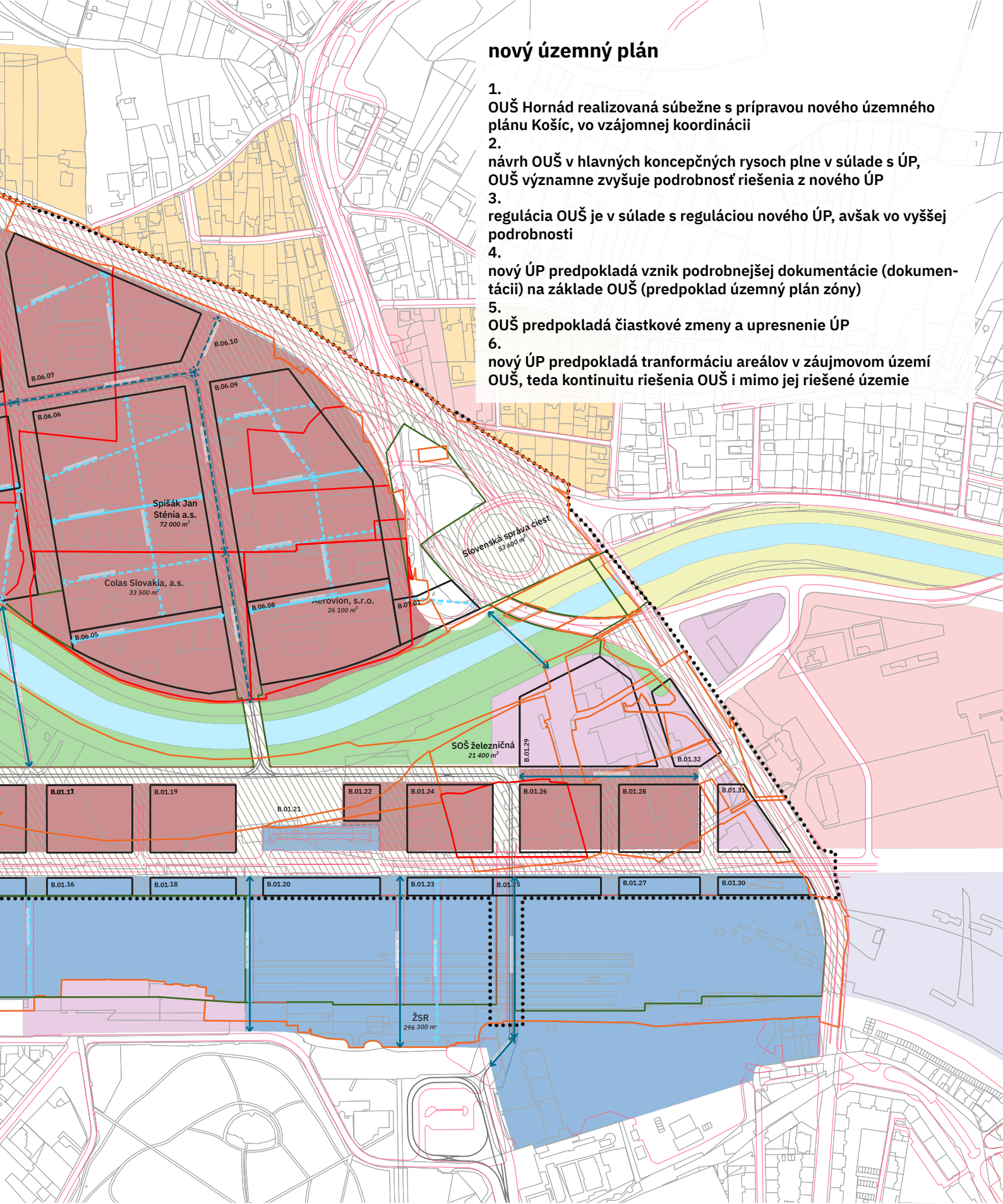
- majetkové vzťahy
- Slovenská rep. (organizácie so zverenou správou)
 - súkromný sektor

návrh OUS

- stavbný blok navrhovaný
- nestavbný blok navrhovaný
- verejné priestranstvá
- prepojenie ver. priestorov blokom záväzné/orientačné

nový územný plán

1. OUŠ Hornád realizovaná súbežne s prípravou nového územného plánu Košíc, vo vzájomnej koordinácii
2. návrh OUŠ v hlavných koncepčných rysoch plne v súlade s ÚP, OUŠ významne zvyšuje podrobnosť riešenia z nového ÚP
3. regulácia OUŠ je v súlade s reguláciou nového ÚP, avšak vo vyššej podrobnosti
4. nový ÚP predpokladá vznik podrobnejšej dokumentácie (dokumentácii) na základe OUŠ (predpoklad územný plán zóny)
5. OUŠ predpokladá čiastkové zmeny a upresnenie ÚP
6. nový ÚP predpokladá transformáciu areálov v záujmovom území OUŠ, teda kontinuitu riešenia OUŠ i mimo jej riešené územie

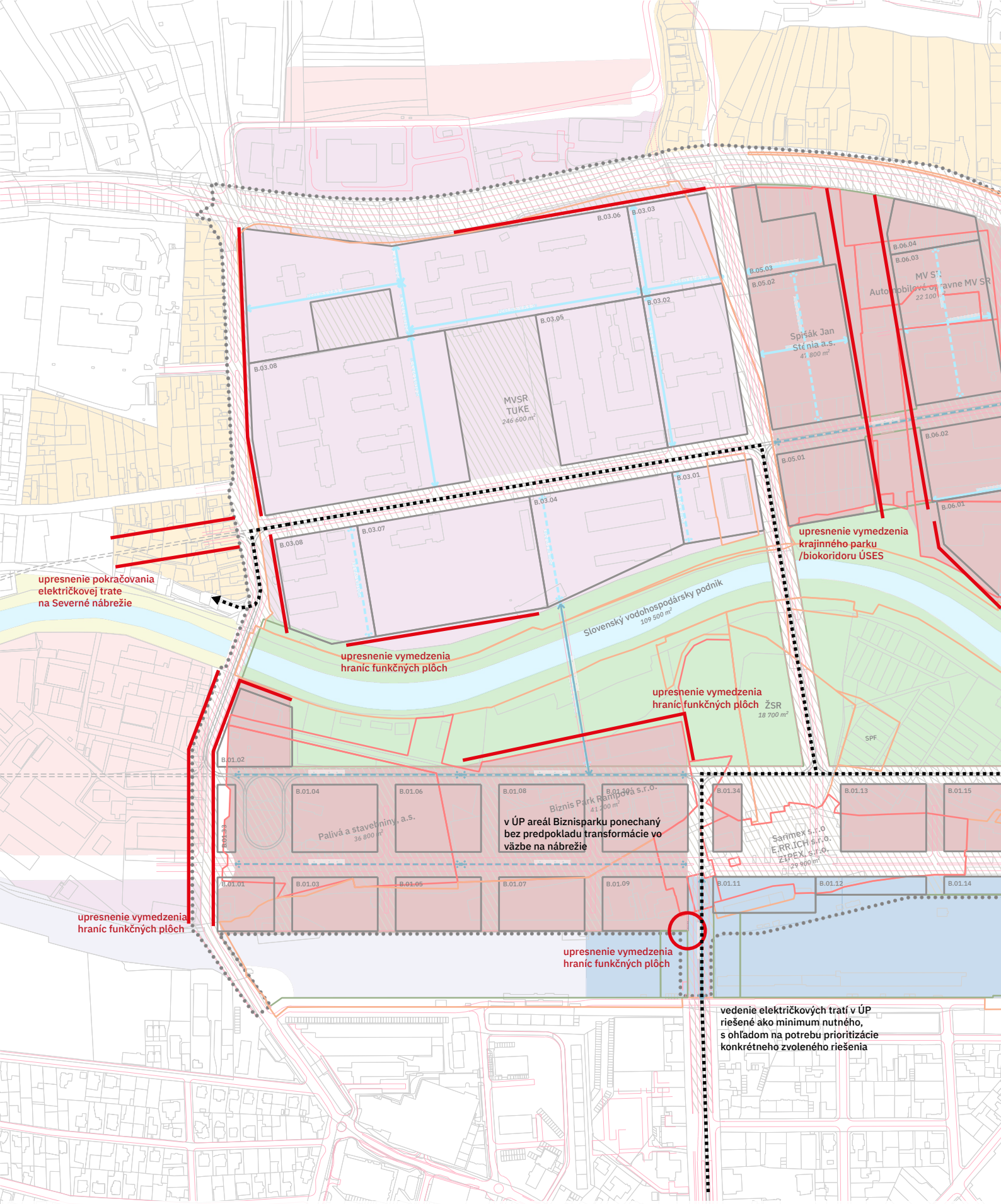


územný plán Návrh upravený po prerokovaní (05/2025)

- vodné plochy a vodné toky
- plochy parkov a parkovo upravenej zelene
- plochy sídelnej zelene
- plochy dopravných zariadení

- plochy železničnej dopravy
- plochy bývania v rodinných domoch
- plochy občianskej vybavenosti
- plochy zmiešaného územia
- plochy zmiešaného územia centrálnej mestskej zóny

- verejné priestranstvá a komunikácie
- prepojenie ver. priestorov blokom záväzný/orientačný



upresnenie pokračovania
elektrickej trate
na Severné nábřeží

upresnenie vymedzenia
hraníc funkčných plôch

upresnenie vymedzenia
krajinného parku
/biokoridoru ÚSES

upresnenie vymedzenia
hraníc funkčných plôch ŽSR
18 700 m²

upresnenie vymedzenia
hraníc funkčných plôch

upresnenie vymedzenia
hraníc funkčných plôch

v ÚP areál Biznisparku ponechaný
bez predpokladu transformácie vo
väzbe na nábřeží

vedenie elektrických tratí v ÚP
riešené ako minimum nutného,
s ohľadom na potrebu prioritizácie
konkrétneho zvoleného riešenia

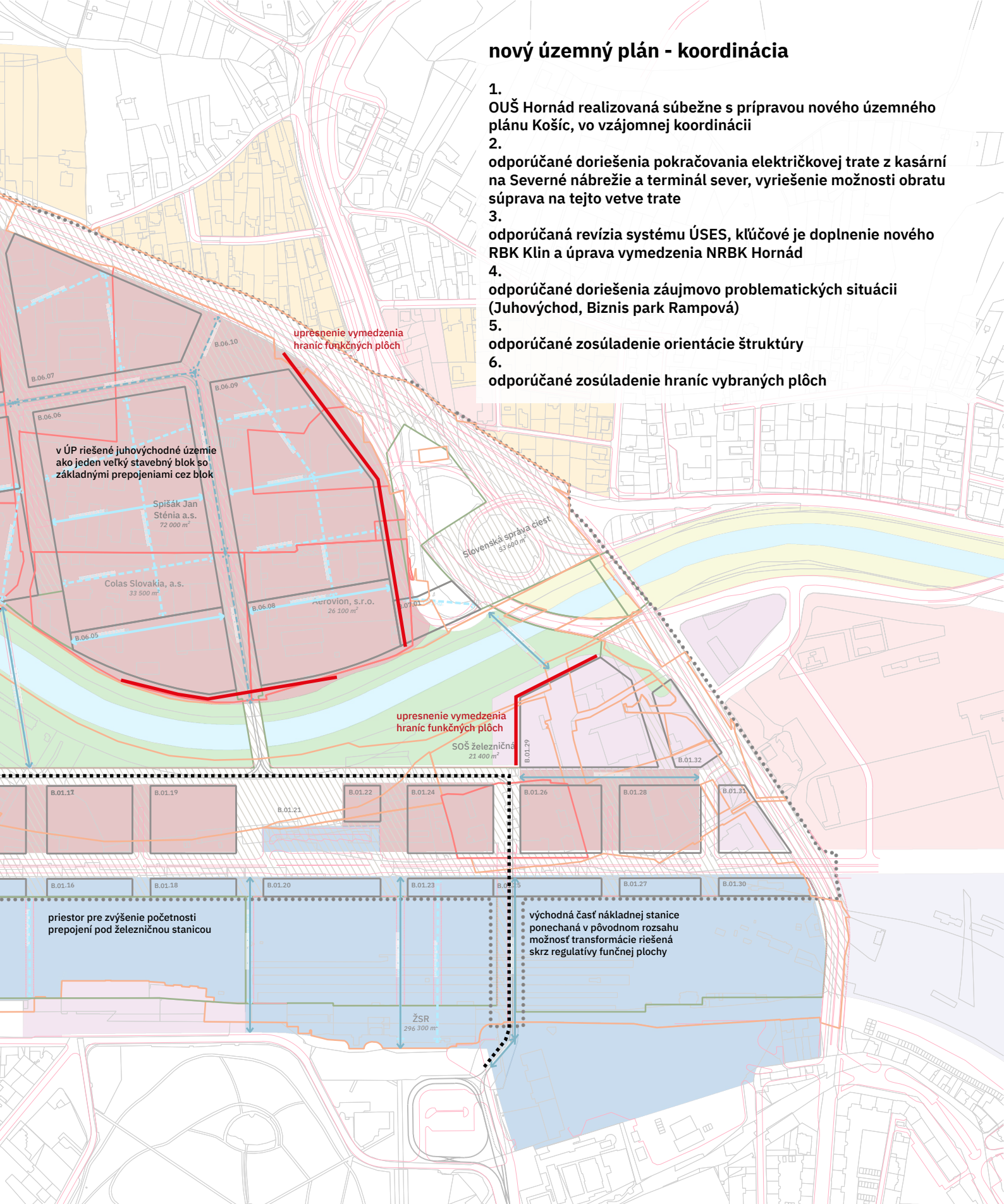
ÚZEMNÝ PLÁN NOVÝ

	stavba zachovaná		Slovenská rep. (organizácie so zverenou správou)		stavebný blok navrhovaný
	hranica parcely registra C		súkromný sektor		nestavebný blok navrhovaný
	riešené územie				verejné priestranstvá
	dopravná kresba (HDP, mosty, ďalšie časti VP)				prepojenie ver. priestorov blokom záväzný/orientačný
	elektrická trať				

sever 1:5000 0 50 100

nový územný plán - koordinácia

1. OUŠ Hornád realizovaná súbežne s prípravou nového územného plánu Košíc, vo vzájomnej koordinácii
2. odporúčané doriešenia pokračovania električkovej trate z kasární na Severné nábrežie a terminál sever, vyriešenie možnosti obratu súprava na tejto vetve trate
3. odporúčaná revízia systému ÚSES, kľúčové je doplnenie nového RBK Klin a úprava vymedzenia NRBK Hornád
4. odporúčané doriešenia záujmovo problematických situácií (Juhovýchod, Biznis park Rampová)
5. odporúčané zosúladenie orientácie štruktúry
6. odporúčané zosúladenie hraníc vybraných plôch



územný plán Návrh upravený po prerokovaní (05/2025)

- vodné plochy a vodné toky
- plochy parkov a parkovo upravenej zelene
- plochy sídelnej zelene
- plochy dopravných zariadení

- plochy železničnej dopravy
- plochy bývania v rodinných domoch
- plochy občianskej vybavenosti
- plochy zmiešaného územia
- plochy zmiešaného územia centrálnej mestskej zóny

- verejné priestranstvá a komunikácie
- prepojenie ver. priestorov blokom závažné/orientačné

Overovacia územná štúdia Košice - Hornád nové mestské centrum

Základné bilancie riešenia

číslo štúdie 06/2025

PFČ 01 - Pravy breh				kapacity zástavby									
ozn. bloku	využitie (podľa prejednávaneho ÚP)	prevažujúce využitie	špecifické využitie (podľa bodovej značky vo výkrese)	plocha bloku regulácia (m2)	plocha bloku presná (m2)	koefficient podlažných plôch	základná výšková hladina	orientačná zastavaná plocha - hlavný výkres	orientačná zastavanosť - hlavný výkres	HPP orientované hlavný výkres (m2)	HPP maximálne - regulácia (m2)	HPP bývanie CELKOM	prepočet
B01.01	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	vybavenosť, administratíva	lekárske ambulancie	3780	3780	5,0	6	3780	100%	17980	18 900	7 560	
B01.02	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	bývanie, šport	vonkajšie športoviská	5700	5710	3,0	8	1520	27%	12540	17 100	11 970	
B01.03	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	vybavenosť, šport	športová hala	5700	5700	5,0	6	5700	100%	24550	28 500	14 250	
B01.04	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	bývanie, vybavenosť	bývanie pre seniorov, materská škola	7100	7125	4,0	6	4625	65%	27595	28 400	14 200	
B01.05	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	vybavenosť, administratíva	-	5700	5700	5,0	6	5700	100%	23750	28 500	11 400	
B01.06	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	bývanie, vybavenosť	-	7100	7125	4,0	6	4625	65%	27780	28 400	22 720	
B01.07	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	vybavenosť, administratíva	-	5700	5700	5,0	6	5700	100%	23350	28 500	11 400	
B01.08	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	bývanie	-	7100	7125	4,0	6	4625	65%	28420	28 400	22 720	
B01.09	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	vybavenosť, administratíva	obchodná vybavenosť	5700	5700	5,0	6	5700	100%	26580	28 500	0	
B01.10	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	vybavenosť	stredná škola (možná poloha)	7100	7125	4,0	6	4705	66%	27960	28 400	14 200	
B01.11	plochy dopravných zariadení (výhľadovo ZÚ CMZ)	vybavenosť	kultúrny sál	4600	4560	5,0	8	4560	100%	22140	23 000	0	
B01.12	plochy dopravných zariadení (výhľadovo ZÚ CMZ)	vybavenosť, administratíva	-	2500	2460	5,0	6	2350	96%	12500	12 500	0	
B01.13	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	bývanie	základná škola	7100	7125	4,0	6	4715	66%	28115	28 400	14 200	
B01.14	plochy dopravných zariadení (výhľadovo ZÚ CMZ)	vybavenosť, administratíva	-	1800	1840	6,0	6	1840	100%	11400	10 800	0	
B01.15	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	bývanie, vybavenosť	materská škola	6900	6900	4,0	6	4520	66%	27340	27 600	22 080	
B01.16	plochy dopravných zariadení (výhľadovo ZÚ CMZ)	vybavenosť, administratíva	-	1900	1895	6,0	6	1895	100%	11400	11 400	0	
B01.17	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	bývanie	-	7100	7110	4,0	6	4620	65%	28320	28 400	22 720	
B01.18	plochy dopravných zariadení (výhľadovo ZÚ CMZ)	vybavenosť, administratíva	-	1900	1900	6,0	6	1900	100%	11250	11 400	0	
B01.19	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	bývanie, vybavenosť	základná škola, charita	7100	7125	4,0	6	4625	65%	28775	28 400	14 200	
B01.20	plochy dopravných zariadení (výhľadovo ZÚ CMZ)	vybavenosť	úrad(y)	2600	2600	7,0	8	2600	100%	15990	18 200	0	
B01.21	námestie a pešie priestranstvo	vybavenosť	autobusový terminál	500	500	2,0	2	500	v priestr.	1000	1 000	0	
B01.22	občianska vybavenosť	vybavenosť	sakrálna stavba	1600	1600	4,0	6	1600	100%	6400	6 400	0	
B01.23	plochy dopravných zariadení (výhľadovo ZÚ CMZ)	vybavenosť, administratíva	parkovací dom	1900	1900	6,0	6	1900	100%	10645	11 400	0	
B01.24	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	bývanie, vybavenosť	komunitné centrum	7100	7125	4,0	6	4625	65%	28360	28 400	19 880	
B01.25	plochy dopravných zariadení (výhľadovo ZÚ CMZ)	vybavenosť, administratíva	parkovací dom	2400	2400	6,0	6	2400	100%	11760	14 400	0	
B01.26	občianska vybavenosť	bývanie, administratíva	-	6800	6750	4,0	6	4165	62%	20655	27 200	13 600	
B01.27	plochy dopravných zariadení (výhľadovo ZÚ CMZ)	vybavenosť, administratíva	-	1800	1800	6,0	6	1800	100%	10800	10 800	0	
B01.28	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	bývanie, vybavenosť	materská škola	6800	6750	4,0	6	4455	66%	27200	27 200	19 040	
B01.29	občianska vybavenosť	vybavenosť, šport	stredná škola, športová hala	14100	14070	2,0	4	6405	46%	22570	28 200	0	
B01.30	plochy dopravných zariadení (výhľadovo ZÚ CMZ)	bývanie, vybavenosť, administratíva	-	2100	2080	6,0	6	1800	87%	12420	12 600	3 780	
B01.31	občianska vybavenosť	vybavenosť, administratíva	úrad	4100	4090	3,0	6	2940	72%	12220	12 300	0	
B01.32	občianska vybavenosť	bývanie, vybavenosť, administratíva	-	3800	3820	3,0	6	2770	73%	11005	11 400	3 420	
B01.33	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	bývanie	-	1500	1500	7,0	6	1500	100%	10500	10 500	8 400	
B01.34	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	vybavenosť	tržnica	2400	2400	5,0	6	2400	100%	11535	12 000	0	
Celkom				158680	-	-	-	117165	-	623270	677 500	271 740	

Celkové bilancie PFČ

Riešené územie	ha	%
stavebné bloky	15,868	49%
zastavaná plocha	11,717	37%

PFČ 03 - Kasárne				kapacity zástavby								
ozn. bloku	využitie (podľa prejednávaneho ÚP)	prevažujúce využitie	špecifické využitie (podľa bodovej značky vo výkrese)	plocha bloku (m2)	koefficient podlažných plôch	základná výšková hladina	orientačná zastavaná plocha - hlavný výkres	orientačná zastavanosť - hlavný výkres	HPP orientované hlavný výkres (m2)	HPP maximálne - regulácia (m2)	HPP bývanie CELKOM	prepočet
B03.01	občianska vybavenosť	bývanie		7300	7270	3,0	6	3165	44%	18080	21 900	17 520
B03.02	občianska vybavenosť	vybavenosť	vyšoká škola	15300	15300	2,0	4	8490	55%	29840	30 600	9 180
B03.03	občianska vybavenosť	bývanie, vybavenosť	bývanie, poliklinika (malá nemocnica)	9200	9190	3,0	6	6200	67%	25770	27 600	8 280
B03.04	občianska vybavenosť	vybavenosť, šport	kryté športoviská (hala, bazén)	16600	16575	2,0	4	9960	60%	19920	33 200	0
B03.05	občianska vybavenosť	vybavenosť	vyšoká škola	20500	20485	2,0	4	8175	40%	19250	41 000	0
B03.06	občianska vybavenosť	bývanie, vybavenosť	kultúrne centrum, škola	43500	43540	2,0	6	9815	23%	44230	87 000	52 200
B03.07	občianska vybavenosť	vybavenosť, šport	vonkajšie športoviská (atletický štadión)	24200	24235	2,0	4	24235	100%	48480	48 400	0
B03.08	občianska vybavenosť	vybavenosť	ministerstvo vnútra (NAKA)	11100	11085	2,0	6	4405	40%	18000	22 200	0
B03.09	občianska vybavenosť	vybavenosť, bývanie	vyšoká škola	38800	38820	2,0	5	13935	36%	50670	77 600	15 520
Celkom				186500	-	-	-	88380	-	274240	389 500	102 700

Celkové bilancie PFČ

Riešené územie	ha	%
stavebné bloky	18,650	79%
zastavaná plocha	8,838	37%

BYVANIE							DI			TI									
predpoklad. čet BJ	predpoklad. počet obyvateľov	OSTATNÉ VYUŽITIE					odstavné státi	parkovacie státi	státi celkom	vodo­vod pru­mér­ná po­tre­ba m3/den	max.produ­kce splaš­kú l/s	prí­valový dešť bez reten­cie l/s	prí­valový dešť s reten­cií l/s	teplo max. potre­ba kW	P-STL max. potre­ba m3/h	EI soudobý výkon ZS kW	EI soudobý výkon ZS +EM kW	EI soudobý výkon TS +EM+TČ kW	EI soudobý výkon TS +EM+TČ kW
		HPP ostatné CELKOM	HPP komerčná vybavenosť (m2)	HPP admini­stratíva a nerušiaca výroba (m2)	HPP občianska vybavenosť (m2)	predpokladaný počet ekvivalentných zamestnancov													
84	210	11 340	2 835	3 969	4 536	227	84	109	193	38,3	2,00	79	17	1512	390	496	580	648	
133	333	5 130	2 565	2 565	-	103	133	57	190	53,0	2,76	43	9	1112	433	272	405	514	
158	396	14 250	2 850	-	11 400	285	158	141	299	68,0	3,54	119	26	2138	633	649	808	937	
158	395	14 200	3 550	-	10 650	284	158	140	298	67,8	3,53	129	28	2130	630	647	805	934	
127	317	17 100	5 130	11 970	-	342	127	164	291	57,8	3,01	119	26	2280	588	747	874	978	
252	632	5 680	4 544	-	1 136	114	252	71	323	98,2	5,12	129	28	1704	763	353	606	813	
127	317	17 100	5 130	11 970	-	245	127	102	229	54,9	2,86	119	26	2280	588	747	874	978	
252	632	5 680	5 680	-	-	82	252	50	302	97,3	5,07	129	28	1704	763	353	606	813	
0	0	28 500	11 400	-	9 180	570	0	257	257	17,1	0,89	119	26	2850	410	1140	1140	1140	
158	395	14 200	2 840	-	11 360	284	158	140	298	67,8	3,53	132	28	2130	630	647	805	934	
0	0	23 000	4 600	-	18 400	460	0	207	207	13,8	0,72	96	21	2300	331	920	920	920	
0	0	12 500	3 750	8 750	-	250	0	113	113	7,5	0,39	50	11	1250	180	500	500	500	
158	395	14 200	4 260	-	9 940	203	158	89	247	65,3	3,40	132	29	2130	630	647	805	934	
0	0	10 800	3 240	7 560	-	216	0	59	59	6,5	0,34	37	8	1080	156	432	432	432	
245	614	5 520	3 864	-	1 656	111	245	49	294	95,4	4,97	127	27	1656	742	343	589	790	
0	0	14 400	3 420	7 980	-	228	0	62	62	6,8	0,36	40	9	1140	164	456	456	456	
252	632	5 680	5 680	-	-	82	252	50	302	97,3	5,07	130	28	1704	763	353	606	813	
0	0	11 400	3 420	3 420	4 560	137	0	62	62	4,1	0,21	40	9	1140	164	456	456	456	
158	395	17 040	3 408	-	13 632	341	158	104	262	69,5	3,62	129	28	2414	671	760	918	1048	
0	0	18 200	3 640	-	14 560	364	0	99	99	10,9	0,57	54	12	1820	262	728	728	728	
0	0	1 000	-	-	1 000	20	0	6	6	0,6	0,03	10	2	100	14	40	40	40	
0	0	6 400	-	-	6 400	128	0	35	35	3,8	0,20	33	7	640	92	256	256	256	
0	0	11 400	3 420	-	7 980	69	0	328	328	2,1	0,11	40	9	1140	164	456	456	456	
221	553	8 520	6 816	-	1 704	171	221	63	284	88,1	4,59	129	28	1846	719	451	672	853	
0	0	14 400	4 320	-	10 080	87	0	414	414	2,6	0,14	50	11	1440	207	576	576	576	
151	378	13 600	2 720	10 880	-	272	151	85	236	64,9	3,38	118	25	2040	604	620	771	895	
0	0	10 800	3 240	7 560	-	216	0	59	59	6,5	0,34	37	8	1080	156	432	432	432	
212	529	8 160	5 712	-	2 448	164	212	60	272	84,3	4,39	126	27	1768	689	432	644	817	
0	0	28 200	-	-	28 200	564	0	153	153	16,9	0,88	180	39	2820	406	1128	1128	1128	
42	105	8 820	2 646	6 174	-	177	42	51	93	21,1	1,10	38	8	1071	240	374	416	450	
0	0	8 610	1 722	-	6 888	173	0	47	47	5,2	0,27	83	18	861	124	344	344	344	
38	95	7 980	2 394	5 586	-	160	38	46	84	19,1	0,99	77	17	969	218	338	376	407	
93	234	2 100	2 100	-	-	42	93	19	112	36,4	1,89	31	7	630	282	131	224	301	
0	0	12 000	4 800	-	7 200	240	0	145	145	7,2	0,38	50	11	1200	173	480	480	480	
3 019	7 557	404 910	120 896	88 384	175 710	7 411	3 019	3 636	6 655	1355,9	70,6	2902,3	627,9	54079,0	13982,9	17704,0	20728,0	23201,0	

BYVANIE							DI			TI									
predpoklad. čet BJ	predpoklad. počet obyvateľov	OSTATNÉ VYUŽITIE					odstavné stání	parkovací stání	stání CELKOM	vodo­vod pru­mér­ná po­tre­ba m3/den	max.produ­kce splaš­kú l/s	prí­valový dešť bez reten­cie l/s	prí­valový dešť s reten­cií l/s	teplo max. potre­ba kW	P-STL max. potre­ba m3/h	EI soudobý výkon ZS kW	EI soudobý výkon ZS +EM kW	EI soudobý výkon TS +EM+TČ kW	EI soudobý výkon TS +EM+TČ kW
		HPP ostatné CELKOM	HPP komerčná vybavenosť (m2)	HPP admini­stratíva a nerušiaca výroba (m2)	HPP občianska vybavenosť (m2)	predpokladaný počet ekvivalentných zamestnancov													
195	487	4 380	3 504	-	876	88	195	55	250	75,7	3,94	89	19	1314	589	273	467	627	
102	255	21 420	6 426	-	14 994	429	102	201	303	51,1	2,66	238	52	2601	584	908	1010	1093	
92	230	19 320	19 320	-	-	387	92	181	273	46,1	2,40	174	38	2346	527	819	911	986	
0	0	33 200	3 320	-	29 880	664	0	299	299	19,9	1,04	280	61	3320	478	1328	1328	1328	
0	0	41 000	-	-	41 000	820	0	369	369	24,6	1,28	230	50	4100	590	1640	1640	1640	
580	1450	26 100	7 830	7 830	10 440	522	580	279	859	233,2	12,14	275	60	5220	1942	1334	1914	2390	
0	0	48 400	12 100	-	36 300	968	0	436	436	29,0	1,51	503	109	4840	697	1936	1936	1936	
0	0	22 200	-	-	22 200	444	0	200	200	13,3	0,69	124	27	2220	320	888	888	888	
172	432	62 080	15 520	-	46 560	1242	172	572	744	102,1	5,32	391	85	6984	1360	2569	2742	2883	
1 141	2 854	278 100	68 020	7 830	202 250	5 564	969	1 384	2 353	450,6	23,47	1287	278	18 901	4 709	6 302	7 270	8 064	

PFČ 05 - Klin				kapacity zástavby								
ozn. bloku	využitie (podľa prejednávaneého ÚP)	prevažujúce využitie	špecifické využitie (podľa bodovej značky vo výkrese)	plocha bloku (m2)	koeficient podlažných plôch	základná výšková hladina	orientačná zastavaná	orientačná zastavanosť	orientačné HPP	HPP	HPP	
							- plocha - hlavný výkres	- hlavný výkres	- hlavný výkres (m2)	- regulácia	bývanie	
											CELKOM	
B05.01	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	bývanie	-	8100	6080	3,0	6	3570	44%	24240	24 300	19 440
B05.02	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	bývanie, vybavenosť, administr.	-	17000	17010	3,0	6	9740	57%	48805	51 000	35 700
B05.03	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	bývanie, vybavenosť	obchodná vybavenosť	6400	6360	4,0	6	4240	67%	20100	25 600	15 360
Celkom				31500	-	-	-	17550	-	93145	100 900	70 500

Celkové bilancie PFČ	ha	%
Riešené územie	7,029	100%
stavebné bloky	3,150	45%
zastavaná plocha	1,755	25%

PFČ 06 - Juhovýchod				kapacity zástavby								
ozn. bloku	využitie (podľa prejednávaneého ÚP)	prevažujúce využitie	špecifické využitie (podľa bodovej značky vo výkrese)	plocha bloku (m2)	koeficient podlažných plôch	základná výšková hladina	orientačná zastavaná plocha - hlavný výkres	orientačná zastavanosť - hlavný výkres	HPP orientačné hlavný výkres (m2)	HPP - maximálne - regulácia (m2)	HPP bývanie CELKOM	pro po
B06.01	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	bývanie	-	9500	9460	3,0	8	3440	36%	22705	14 250	
B06.02	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	vybavenosť	základná škola, materská škola	8100	8075	2,0	4	3865	48%	12945	16 200	0
B06.03	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	bývanie, vybavenosť	ordinácie, bývanie seniorov, str	17000	17000	3,0	6	10255	60%	50415	51 000	25 500
B06.04	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	bývanie, administratíva	-	4400	4365	4,0	6	2005	46%	14760	17 600	10 560
B06.05	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	bývanie	-	11500	11450	2,0	8	2660	23%	18675	23 000	18 400
B06.06	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	bývanie, vybavenosť	materská škola	42400	42410	3,0	6	18035	43%	103670	127 200	114 480
B06.07	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	bývanie, vybavenosť	obchodná vybavenosť, kino/sál	22100	22100	3,5	4	11295	51%	68185	77 350	46 410
B06.08	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	bývanie	-	14200	14170	2,0	6	3810	27%	20225	28 400	22 720
B06.09	zmiešané územie centrálnej mestskej zóny	bývanie, vybavenosť	materská škola, základná škola	34700	34745	3,0	5	15510	45%	87245	104 100	72 870
B06.10	cestná doprava a mestská koľajová doprava	vybavenosť	kultúrne centrum	800	800	4,0	4	400	100%	2400	3 200	0
Celkom				164700	-	-	71275	-	398825	476 550	325 190	

Celkové bilancie PFČ	ha	%
Riešené územie	20,133	100%
stavebné bloky	16,470	82%
zastavaná plocha	7,128	35%

PFČ 07 - Križovatka				kapacity zástavby								
ozn. bloku	využitie (podľa prejednávaneého ÚP)	prevažujúce využitie	špecifické využitie (podľa bodovej značky vo výkrese)	plocha bloku (m2)	koeficient podlažných plôch	základná výšková hladina	orientačná zastavaná plocha - hlavný výkres	orientačná zastavanosť - hlavný výkres	HPP orientačné hlavný výkres (m2)	HPP - maximálne - regulácia (m2)	HPP bývanie CELKOM	pre
B07.01	cestná doprava a mestská koľajová doprava	bývanie	-	3625	-	2,0	9	1152	32%	9216	7 250	5 800
Celkom				3625	-	-	1152	-	0	7 250	5 800	

Celkové bilancie PFČ	ha	%
Riešené územie	5,200	100%
stavebné bloky	0,363	7%
zastavaná plocha	0,115	2%

Celkom celé územie				kapacity zástavby						
--------------------	--	--	--	-------------------	--	--	--	--	--	--

ozn. bloku	využitie (podľa prejednávaneého ÚP)	prevažujúce využitie	špecifické využitie (podľa bodovej značky vo výkrese)	plocha bloku (m2)	koeficient podlažných plôch	základná výšková hladina	orientačná zastavaná plocha - hlavný výkres	orientačná zastavanosť - hlavný výkres	HPP orientačné hlavný výkres (m2)	HPP - maximálne - regulácia (m2)	HPP bývanie CELKOM
Celkom celé územie				545005	-	-	295522 -		1389480	1651700	775930

BJ	2,5 obyvateľ	obložnosť dle zad:https://scitani.gov.cz/pocet-osob-v-byte#skupina-283171
BJ HPP	90 m2	
ka	1 ČSN 736110, str. 99	
kp	0,6 ČSN 736110, str. 99	
obchody	50	
občanské vybavení	50	

* 1.NP v uzavretom bloku počítané ako zastavané
*** vybavenosť a služby v rámci parteru štandardnou, nie je špecificky menovaná
*** orientačná zastavanosť uvažovaná na úrovni podlahy 2.NP
**** výmery blokov v regulačnom výkrese sú zaokrúhlené na celé stovky, presná výmera bloku je zaokrúhlená na celé 5ky
***** drobné stavby v rámci priestranstiev nepočítané v bilanciách

Obstarávanie overovacej urbanistickej štúdie prebiehalo súbežne s obstarávaním nového územného plánu mesta. Z tohoto súbehu plynie i súbeh prejednávania oboch dokumentov - k štúdii boli doručené pripomienky priamo adresované k obsahu štúdie, rovnako ako k obsahu územného plánu v rozsahu riešeného územia štúdie.

Pripomienky k OUŠ

K vyjadreniu priamo k overovacej územnej štúdii boli vyzvaný významný zájomníci v území z hľadiska majetkoprávných vzťahov či obsluhy/prevádzky územia, rovnako aj orgány štátnej správy a vybrané oddelenia Magistrátu mesta Košice. K pripomienkovaniu bol vybraným subjektom zaslaný hrubopis OUŠ, prípadne ďalšie doplňujúce (adresné) podklady.

Došlé pripomienky a vysporiadanie, spôsob reflektovania v čistopise overovacej územnej štúdie sú popísané nižšie v texte.

Pripomienky a ich vysporiadanie je štruktúrované podľa nasledujúcej schémy:

Označenie predkladateľa pripomienky/poradie

text pripomienky

spôsob zapracovania do OUŠ

(prípadné) doporučenia nad rámec rozsahu OUŠ

ŽSR/01+02

Potreba koordinovať OUŠ s: modernizáciu železničnej trate Košice - Čierna nad Tisou podľa Štúdie realizovateľnosti - aktualizácie, úsek Žilina - Košice - Čierna nad Tisou št. hranica; modernizáciu ŽST Košice podľa projektovej dokumentácie stavby: ŽSR, Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Kysak (mimo) - Košice.

Riešenie projektu modernizácie ŽST Košice a železničných tratí naväzujúcej na ŽST nemá bezprostredný dopad na riešenie OUŠ. Predmetom modernizácie je hlavne osobná stanica, ktorá s riešeným územím OUŠ nesusedí, priečne väzby cez koľajisko (hlavne podchody ŽST) sú v OUŠ rešpektované a ďalej napojené na verejné priestranstvá v riešenom území, v dokumentácii uvedené výhľadové riešenie predĺženia Masarykovej ul. je v OUŠ ďalej rozpracované.

V rámci modernizácie ŽST a ďalších projekčných a stavebných akcií v obvode ŽST sledovať v OUŠ navrhnuté prepojenia cez ŽST i výhľadovú možnosť redukcie nákladnej stanice.

ŽSR/03

Potreba koordinovať OUŠ s: trasu vysokorychlostnej trate podľa štúdie Optimálny systém vedenia vysokorychlostných tratí na území SR, prílohy Prehľadná mapa alternatívneho riešenia trás VRT.

Na základe odpovede ÚHA Košice: „ŽSR podrobnejším mapovým podkladom k VRT nedisponujú, nakoľko projekt je zámerom MD SR.“ je rešpektovaný zaslaný podklad k VRT. Podrobnosť tohoto dokumentu je však veľmi nízka a nepredstavuje konkrétne vstupy pre OUŠ.

VRT, pokiaľ má byť vedená priamo cez Košice, predstavuje významnú investičnú akciu s potenciálom prestavby ŽST. V rámci takejto akcie je možné uvažovať s komplexným riešením ŽST, vrátane koľajiska, preto je vhodné v rámci takejto akcie sledovať návrhu OUŠ vo vzťahu k ŽST, prípadne uvažovať o komplexnejšom riešení ŽST, napríklad formou urbanistickej súťaže a ďalších nadväzujúcich krokov.

ŽSR/04

Potreba koordinovať OUŠ s: Technicko-ekonomickú štúdiu integrovaného systému osobnej koľajovej dopravy v regióne Košíc (týka sa zvlášť 2 križovaní novej električkovej trate a súčasnej železničnej trate).

Na základe odpovede ÚHA Košice: „Pôvodnú infraštruktúru železníc k integrovanému dopravnému systému ŽSR prestali sledovať, ale momentálne sa zaoberáme sledovaním železničnej siete v tejto oblasti z pohľadu Plánu udržateľnej mobility. T-EŠ IS už v kontexte pripomienky nie je relevantným podkladom.“ je možné T-EŠ nezohľadniť.

ŽSR/05

Potreba prehodnotiť umiestnenie 2 križovaní novej električkovej trate a súčasnej železničnej trate: v severnom križovaní nie je možné odchodovú koľaj 32b ŽST Košice zrušiť, pretože je odchodová pre vlaky nákladnej dopravy smer Kostolany nad Hornádom z koľají nákladnej stanice 156-166 a z koľají 14 -20. Preto ho odporúčame skoordinať s križovaním podľa KORID-u.

Popísané konfliktné riešenie z hrubobisu OUŠ nie je ďalej sledované. V čistopise OUŠ je navrhnuté riešenie, ktoré rešpektuje dnešné vymedzenie nákladnej stanice, vrátane koľaje 32b a zároveň nevylučuje možnosť vzniku hlavných prepojení pod železničnou traťou (Rampová, Nová Masarykova, električkový podjazd pod ŽST). Redukcia nákladnej stanice, v minimálnom rozsahu navrhnutom OUŠ (koľaje 26, 28, 30 a 32, vrátane návazností), pre možnosť vzniku západného obostavania „Pravobrežnej ulice“ (východného obostavania stanice) je navrhnutá ako výhľadová etapa, do realizácie ktorej nákladná stanica funguje v dnešnom rozsahu.

V rámci OUŠ je navrhnutá redukcia nákladnej stanice, vo väzbe na riešené územie, skôr konzervatívneho rozsahu (redukcia o 4 koľaje a približne 30m šírky). V dlhodobom horizonte je však vhodné sledovať úplnú možnosť vymiestnenia nákladnej stanice zo širšieho centra mesta. Spôsob nakladania so (nielen) nákladnou stanicou je však potrebné podrobnejšie preveriť v súčinnosti s majiteľom pozemkov (ŽSR). Druhou rovinou, ktorá je k možnému prevereniu a je umožnená novým územným plánom, je riešenie priestoru nad/pod koľajiskom pri zachovaní prevádzky trate.

ŽSR/06

Potreba prehodnotiť umiestnenie 2 križovaní novej električkovej trate a súčasnej železničnej trate: južné križovanie je umiestnené pod súčasnými aj budúcimi nástupišťami nezmodernizovaného koľajiska ŽST Košice, preto ho odporúčame umiestniť mimo nástupišť ŽST Košice smerom na barčianske zhlavie ŽST Košice.

Požadované nie je možné realizovať pri zachovaní kvality a úspornosti napojenia na jestvujúcu električkovú sieť, kedy napojenie z obrátiska železničná stanica je najviac optimálnym riešením, i s ohľadom na existenciu výhybky pred obrátiskom. Iným riešením by zároveň utrpela kvalita prestupných väzieb vlak, električka, autobus (MHD i regionálny) - električkovú trať je potreba mať čo najviac blízko stanici. Výhodou vedenia podjazdu pod nástupištami je i možnosť realizovať priame prestupné väzby električka-vlak (napr. referencia Erfurt Hbf). V čístopise štúdie je ponechané riešenie vedenia električkovej trate z výhybky pred Staničným námestím, južne od staničnej budovy (cez dnešné parkovisko) s rampou pod koľajisko a podjazdom smerom do riešeného územia, pri zachovaní rozsahu ŽST. Zvolená pozícia podjazdu je ukotvená i v pripravovanom ÚP.

Určité zmeny riešenia môžu nastať v rámci projektu revitalizácie Staničného námestia, ktorý je nezávislou budúcou akciou. Návrh OUŠ skúmal možnosti napojenia sa na jestvujúcu električkovú trať v dnešnej polohe. Zároveň je však potrebné v rámci budúcich úprav Staničného námestia sledovať polohu električkového podjazdu, ktorá je zvolená ako optimálna a naväzuje na ňu urbanistická štruktúra východne od ŽST.

ŽSR/07

Upozorňujeme, že bežná železničná prevádzka je zdrojom emisii (hluk, vibrácie, prašnosť, vplyv prevádzky trakcie) a miesta výstavby nachádzajúce sa v blízkosti dráhy alebo v ochrannom pásme dráhy, môžu byť spomenutými negatívnymi vplyvmi ohrozené. To znamená, že pri výstavbe v blízkosti železničnej trate, treba túto skutočnosť zväžiť a navrhnuť opatrenia na elimináciu nepriaznivých účinkov železničnej prevádzky na objekt a jeho súčasti z hľadiska hluku a vibrácií v zmysle zákona č. 355/2007 Z. z. v znení neskorších predpisov a vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. Pri navrhovaní týchto opatrení je potrebné vychádzať z maximálnej prevádzkovej kapacity železničnej trate a zároveň je potrebné komplexne posúdiť negatívne účinky v celom objekte nielen v časti nachádzajúcej sa najbližšie k trati. Náklady na realizáciu týchto opatrení hradí investor navrhovanej výstavby, a to aj v prípade, že predmetné opatrenia budú musieť byť vykonané priamo na zariadeniach železničnej trate.

Vzaté na vedomie. Vo väzbe na ŽST je v OUŠ navrhnuté také funkčné využitie a urbanistická štruktúra, ktoré je kompatibilné s týmito negatívnymi externalitami, a zároveň tieto negatívne externality odcláňa pre od ŽST pre vzdialenejšiu urbanistickú štruktúru pravobrežného územia.

Je potreba upozorniť, že eliminácia negatívnych externalít ŽST (hlavne hluk a vibrácie) je možná i samotným riešením ŽST, hlavne stavebne technickým riešením koľajiska a nástupíšť, pravidelnou údržbou dopravnej cesty, v kombinácii s voľbou prevádzkovaných vozidiel (preferencia elektrickej trakcie, moderných vozidiel a vo všeobecnosti osobných vlakov). Takéto riešenie je vhodné po správcovi infraštruktúry/objednávateľovi dopravy požadovať.

ŽSR/08

Po realizácii stavby v uvedenom území jej vlastníci nebudú môcť voči prevádzkovateľovi železničnej trate uplatňovať akékoľvek požiadavky na elimináciu nepriaznivých účinkov železničnej prevádzky, a to ani v prípade, že pred navrhovanou výstavbou nebolo potrebné v zmysle projektovej dokumentácie realizovať takéto opatrenia, pretože negatívne vplyvy železničnej dopravy v čase realizácie predmetnej navrhovanej výstavby boli známe.

Vzaté na vedomie. Vysporiadanie a doporučená obdobná pripomienka ŽSR/07.

ŽSR/09+10

Všetky jestvujúce úrovňové kríženia komunikácií so železničnou traťou žiadame navrhovať ako mimoúrovňové. Všetky novo budované kríženia komunikácií s traťou riešiť ako mimoúrovňové.

V čístopise OUŠ plne rešpektované pre všetky prepojenia cez ŽST a železničné trate.

Ministerstvo dopravy/01

Všetky dopravné parametre (napr. dopravné pripojenia, statickú dopravu, cyklistické komunikácie, atď.) je potrebné navrhnuť v súlade s aktuálne platnými STN a technickými predpismi. Upozorňujeme, že od 01. 04. 2024 vstúpili do platnosti niektoré nové STN z oblasti pozemných komunikácií, ako napr. STN 73 6100 (Terminológia pozemných komunikácií), STN 73 6101 (Projektovanie diaľnic), STN 73 6102 (Projektovanie ciest), alebo STN 73 6110 (Projektovanie miestnych ciest).

Zmienené požiadavky sú v prevažnej miere významne nad podrobnosť OUŠ. Štúdia je konštruovaná v podrobnosti mierky 1:2 000 (mierka územného plánu 1:10 000). Požadované bude mať prepis primárne v rovine nadväzujúcich projekčných prác pre konkrétne verejné priestranstvá v riešenom území vymedzené OUŠ (ÚP).

Ministerstvo dopravy/02

Požadované je rešpektovať existujúcu dopravnú infraštruktúru a jej ochranné pásma.

Vzaté na vedomie. Existujúca dopravná infraštruktúra je rešpektovaná.

Ministerstvo dopravy/03

Požadované je rešpektovať trasovanie pripravovaných stavieb dopravnej infraštruktúry, najmä územné rezervy pre projekty železničnej infraštruktúry, pomenované nižšie v texte (pozn.: vzťahuje sa k zámerom ŽSR popísaným vyššie v pripomienkach ŽSR).

Pripravované stavby dopravnej infraštruktúry, ku ktorým boli v rámci prejednávania dodané podklady sú rešpektované/v riešení OUS zohľadnené.

Ministerstvo dopravy/04

Požadované je postupovať v súlade so zákonom č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Vzaté na vedomie. Návrh OUŠ spĺňa platné legislatívne požiadavky v oblasti civilného letectva.

Ministerstvo dopravy/05

Dovoľujeme si Vás informovať o nesúlade medzi výškovou hladinou jednotlivých funkčných častí navrhnutých v prerokovávanom návrhu nového Územného plánu mesta Košice (aktuálne už bolo prerokovanie ukončené) a navrhovanou výškou jednotlivých urbanistických akcentov v predložennom návrhu UŠ Košice - Hornád. Vzhľadom na to, že proces prerokovania nového Územného plánu mesta Košice bol nedávno ukončený, pričom ide o územno-plánovacia dokumentáciu, tak UŠ Košice - Hornád, ako územnoplánovací podklad, by mala rešpektovať územno-plánovací dokument, ktorým je návrh nového Územného plánu mesta Košice. Ako podklad by štúdia mohla slúžiť maximálne pri nasledujúcej aktualizácii územnoplánovacej dokumentácie (aj vzhľadom na časový harmonogram jednotlivých dokumentov).

Predmetná pripomienka sa vzťahuje k hrubopisu OUŠ, ktorý bol daný k pripomienkovaniu. Čistopis OUŠ je v maximálnom súlade s novým ÚP (v medziach možností, napr. limity prejednávateľnosti niektorých prvkov návrhu OUŠ v rámci prejednávania ÚP, s ohľadom na časovú a obsahovú náročnosť jednaní). Nutné je konštatovať, že OUŠ nutne nemusí byť v plnom súlade s novým ÚP, s ohľadom na fakt, že OUŠ je koncipovaná ako koncepčný dokument zobrazujúci objednávateľom preferovanú podobu územia, ktorá je podkladom pre prípadné zmeny územného plánu a ďalšie jednanie so zájomníkmi v území.

Ministerstvo dopravy/06

Požadované je postupovať podľa ustanovení zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Vzaté na vedomie. Návrh OUŠ spĺňa platné legislatívne požiadavky v oblasti dráhy.

Ministerstvo dopravy/07

Pre stavby v ochrannom pásme dráhy (OPD = 60 m od osi krajnej koľaje, najmenej však 30 metrov od vonkajšej hranice obvodu dráhy), ktoré neslúžia na prevádzku dráhy alebo dopravu na dráhe, podľa § 102 ods. 1 písmeno ac), je potrebný súhlas na vykonanie činnosti v ochrannom pásme dráhy. V nadväznosti na uvedené nesúhlasíme s návrhom polyfunkčnej zástavby (kde ťažiskom funkčnej náplne bude obytná funkcia) v ochrannom pásme železničnej dráhy. Vo všeobecnosti (s výnimkou vyššie uvedeného) žiadame, aby jednotlivé stavebné bloky rešpektovali min. obvod dráhy a nezasahovali do pozemkov vo vzdialenosti 6 m od osi krajnej koľaje, resp. 3 m od päty násypu - v tomto kontexte žiadame upraviť aj grafickú časť UŠ Košice - Hornád.

Zhotoviteľ rozporu tvrdenie v pripomienke, že ťažiskom zástavby v OP dráhy (stavebné bloky pri železnici) bude obytná funkcia. Stavebné bloky v OP dráhy slúžia k odloneniu (aj obytnej) štruktúry v jadre územia od negatívnych externalít ŽST. Urbanistická štruktúra pri východnej strane ŽST je navyše z väčšej časti zamýšľaná ako výhľadová etapa, ktorá môže vzniknúť až po pristúpení k redukcii nákladnej stanice. Z hľadiska nového ÚP sú funkčné plochy v priestore ŽST plochami dopravných zariadení, kde obytná funkcia nie je prípustná. Plochy bezprostredne susediace s plochami železníc (resp. podľa úpravy ÚP aj plochami dopravných zariadení, ktorých súčasťou sú aj parcely vo vlastníctve ŽSR) sú výhradne „Plochy zmiešaného územia centrálnej mestskej zóny“.

Ministerstvo dopravy/08

Požadované je postupovať podľa ustanovení zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov a vyhlášky č. 35/1984 Zb. Federálneho ministerstva dopravy, ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon).

Vzaté na vedomie. Návrh OUŠ spĺňa platné legislatívne požiadavky v oblasti cestnej dopravy.

Ministerstvo dopravy/09

Upozorňujeme na dodržanie nasledovného technického predpisu: v zmysle TP 035 Vegetačné úpravy pri pozemných komunikáciách bod. 5.9.1. Stredný deliaci pás je vysadený len v takých polohách, kde to je možné, v priestoroch kde sú menšie plochy medzi jednotlivými jazdnými pásmi nahrádza výsadbu v strednom deliacom pásme umiestnenie betónových zvodidiel.

Vzaté na vedomie. Zmienené požiadavky sú v prevažnej miere významne nad podrobnosť OUŠ. Štúdia je konštruovaná v podrobnosti mierky 1:2 000 (mierka územného plánu 1:10 000). Požadované bude mať predpis primárne v rovine nadväzujúcich projekčných prác pre konkrétne verejné priestranstvá v riešenom území vymedzené OUŠ (ÚP). Zobrazené schémy profilov verejných priestranstiev sú ilustratívne - zobrazuje ideálne usporiadanie priestranstva (súbor jednotlivých skladobných prvkov priestranstva) v najčastejšie zastúpených situáciách v rámci priestranstva. Schémy profilov sú podkladom pre nadväzujúce projekčné práce.

V budúcom riešení detailu priestranstva je neprípustné riešenie stredového pásu formou betónových zvodidiel, s ohľadom na nemestotvornosť (nehodiace sa do prostredia širšieho centra mesta) takéhoto riešenia. Prípadné obdobné riešenia je vhodné hneď v zárodku rozporovať.

Ministerstvo dopravy/10

Upozorňujeme na dodržanie nasledovného technického predpisu:) v zmysle TP 035 bod. 5.9.2. Pri návrhu výsadby stredného deliaceho pásu je potrebné vychádzať z nasledujúcich požiadaviek, ktoré sa musia splniť aby mohlo dôjsť k výsadbe krov:

- šírka zeleného pásu musí byť minimálne 4 m, pri takejto šírke pásu je šírka drevín približne 1m,

- minimálna vzdialenosť drevín od vozovky 1,5 m,
 - cesty I. triedy majú pás široký 2 m - 2,5 m, môžu sa sem dávať len dreviny nižšieho vzrastu,
 - v strednom deliacom páse miestnych rýchlostných ciest je vhodné využiť výsadby krov

Vzaté na vedomie. Zmienené požiadavky sú v prevažnej miere významne nad podrobnosť OUŠ. Štúdia je konštruovaná v podrobnosti mierky 1:2 000 (mierka územného plánu 1:10 000). Požadované bude mať prepis primárne v rovine nadväzujúcich projekčných prác pre konkrétne verejné priestranstvá v riešenom území vymedzené OUŠ (ÚP). Zobrazené schémy profilov verejných priestranstiev sú ilustratívne - zobrazuje ideálne usporiadanie priestranstva (súbor jednotlivých skladobných prvkov priestranstva) v najčastejšie zastúpených situáciach v rámci priestranstva. Schémy profilov sú podkladom pre nadväzujúce projekčné práce.

Ministerstvo dopravy/11

Upozorňujeme na dodržanie nasledovného technického predpisu: zmysle TP 035 bod. 5.6.5., „Dôležitým predpokladom bezpečnosti a plynulosti dopravy na križovatkách je dostatočný rozhľad. Preto aj vegetačné úpravy na križovatkách musia spĺňať tieto podmienky - potrebný rozhľad v smere jazdy a do ostatných vetiev križovatky a bočný rozhľad na dopravné značky. Zlepšenie viditeľnosti v križovatke môžeme dosiahnuť aj optickým zdôraznením križovatky zmenou výsadby a pod. V mieste križovatky je nutné vymedzenie rozhľadových trojuholníkov, v ktorých nesmú byť žiadne prekážky - žiadna stredne vysoká a vysoká zeleň.

Požadované je splnené v mierke OUŠ (1:2000). Konkrétne riešenie križovatiek bude predmetom naväzujúcej projektovej dokumentácie pre konkrétne križovatky.

Ministerstvo dopravy/12

Požadované je spracovať (v ďalších stupňoch) dopravno-kapacitné posúdenie podľa STN 73 6102 a TP 102. Upozorňujeme, že v dopravno-kapacitnom posúdení je potrebné mať zapracovaný aj výhľadový stav na nasledujúcich 20 rokov od uvedenia stavby/ieb do prevádzky. Dôležitým aspektom je aby opatrenia z dopravno-kapacitného posúdenia boli v prípade potreby zrealizované, tak by bola zabezpečená plynulosť cestnej premávky.

Vzaté na vedomie.

V nadväzujúcich podrobnejších dokumentáciách bude potrebné spracovať dopravno-kapacitné posúdenie v zmysle obsahu pripomienky.

Ministerstvo dopravy/13

Upozorňujeme, že v texte používaný pojem dopravný skelet“ nepatrí do odbornej terminológie v oblasti projektovania, resp. návrhu dopravnej infraštruktúry.

V čistopise OUŠ pojem „dopravný skelet“ vynechaný a nahradený vhodnejšou terminológiou.

Ministerstvo dopravy/14

v textovej časti sú na str. 36-51 zobrazené, „schémy profilov priestranstiev“ označované ako P.L.01.01, P.L.01.02, P.L.01.03, atd. Upozorňujeme, že uvedené označenie/

číslovanie schém nie je vysvetlené. Základné parametre jednotlivých dopravných segmentov zobrazených v priečnych profiloch je potrebné navrhovať v súlade s platnými technickými predpismi.

Predmetná pripomienka sa vzťahuje k hrubopisu OUŠ, ktorý bol daný k pripomienkovaniu. V čistopise požadované z hľadiska previazanosti dokumentu zapracované. Zobrazené schémy profilov verejných priestranstiev sú ilustratívne - zobrazuje ideálne usporiadanie priestranstva (súbor jednotlivých skladobných prvkov priestranstva) v najčastejšie zastúpených situáciach v rámci priestranstva. Schémy profilov sú podkladom pre nadväzujúce projekčné práce.

Ministerstvo dopravy/15

Upozorňujeme na potrebu implementovať prvky elektromobility podľa zákona č. 555/2005 Z. z. o energetickej hospodárnosti budov a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (vo vzťahu k parkovacím miestam § 8a Elektromobilita) s prihliadnutím na požiadavky požiarnej bezpečnosti stavby.

Vzaté na vedomie. Predmet požiadavky nad rámec podrobnosti OUŠ.

Ministerstvo dopravy/16

Zastavovanie autobusov odporúčame riešiť mimo jazdných pruhov cestnej infraštruktúry, v zmysle aktuálne platnej STN 73 6425 (Stavby pre dopravu. Autobusové, trolejbusové a električkové zastávky a prestupné uzly). Zastávku odporúčame vybaviť čakacím priestorom pre cestujúcich s bezbariérovou úpravou a prvkami pre imobilných a nevidiacich

Riešenie zastávok verejnej dopravy, vrátane autobusových je navrhnuté s ohľadom na charakter konkrétneho verejného priestranstva, v ktorom sa má tá ktorá zastávka nachádzať. V jadre územia je preferované riešenie v podobe zastávok viedenského typu so zvýšenou vozovkou, ktoré sú spoločné pre električky a autobusy. Na obvode územia (Prešovská, Palackého a Rampová ulica) sú zastávky riešené formou autobusového zálivu. Na novej severojužnej komunikácii (Pravobrežná ulica) sú autobusové zastávky súčasťou navrhovaného bus pruhu, bez použitia zálivov. Autobusové zálivy sú navrhnuté aj na Novej Masarykovej. Konkrétna podoba zastávok verejnej dopravy však bude predmetom podrobnejšej nadväzujúcej dokumentácie konkrétnych priestranstiev. Vo vybraných priestranstvách sa v naväzujúcej dokumentácii odporúča voliť podobu zastávok VOD i ako nástroj skľudnenia dopravy, napríklad formou zastávok viedenského typu, ktoré sú vhodné do mestského prostredia.

Ministerstvo dopravy/17

Požadované je rešpektovať existujúce cyklistické komunikácie a nové cyklistické komunikácie odporúčame navrhovať tak, aby boli prepojené s regionálnymi a nadregionálnymi cyklistickými komunikáciami.

Požadované je v návrhu splnené. Sieť cyklistických trás v území nadväzuje na existujúce trasy v území.

Ministerstvo dopravy/18

Cyklistické trasy žiadame umiestňovať zásadne mimo telesa cesty I. triedy, v zmysle platných STN a technických predpisov. Cyklistické trasy musia byť navrhnuté samostatne, fyzicky oddelené od cesty I. triedy a jej dopravného priestoru. S vedením cyklotrás po ceste I. triedy spolu s ostatnou dopravou nebudeme súhlasiť. Návrh cyklotrás a ich križovanie s cestou I. triedy žiadame riešiť v súlade s platnými STN a technickými predpismi. Križovania cyklistických trás s cestami I. triedy mimo zastavané územie žiadame riešiť mimoúrovňovo.

Požadované je v návrhu splnené. Hlavné cyklistické trasy sú vedené pozdĺž Hornádu a sú riešené ako plne oddelené od IAD (na oboch nábrežiach IAD nie je zavedená). V priestranstvách s pohybom IAD je cyklistická infraštruktúra riešená ako segregovaná (priestranstva s vyššou záťažou IAD), prípadne ako polosegregovaná (priestorovo oddelené cyklopruhy ako súčasť HDP).

Ministerstvo dopravy/19

Odporúčame zabezpečiť aj parkovacie plochy pre bicykle s určeným minimálnym percentuálnym počtom miest z kapacity parkoviska pre motorové vozidlá, napr. parkovacie plochy pre bicykle s počtom miest do 20 % kapacity z parkoviska pre motorové vozidlá stanovenej pre príslušné zariadenie podľa platnej STN 73 6110.

Predmet požiadavky je nad rámec podrobnosti OUŠ.

Ministerstvo dopravy/20

Pri návrhu cyklistickej a pešej dopravy vytvárať vzájomne prepojenú sieť, ktorá zabezpečí možnosť plynulého a bezpečného pohybu chodcov a cyklistov. V súvislosti s organizáciou pešej dopravy žiadame zabezpečiť jej bezpečný prístup k najbližším zastávkam MHD.

Navrhnutá sieť verejných priestranstiev a nestavebných blokov s FV vegetácia a vodstvo vytvára prostredie vhodné pre bezpečný aktívny pohyb.

Ministerstvo dopravy/21

Pri navrhovaní a úpravách chodníkov, ciest pre chodcov, nadchodov, podchodov, schodísk, parkovísk, odstavňných plôch, nástupísk a prechodov pre chodcov žiadame rešpektovať požiadavky na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie, uvedené vo vyhláške č. 532/2002 Z. z.

V rovine podrobnosti štúdie je predmetné sledované. Zmienené požiadavky sú v prevažnej miere významne nad podrobnosť OUŠ. Štúdia je konštruovaná v podrobnosti mierky 1:2 000 (mierka územného plánu 1:10 000). Požadované bude mať prepis primárne v rovine nadväzujúcich projekčných prác pre konkrétne verejné priestranstvá v riešenom území vymedzené OUŠ (ÚP).

Ministerstvo dopravy/22

V blízkosti pozemných komunikácií a železničných dráh je nevyhnutné dodržať ochranné pásma pred negatívnymi účinkami dopravy podľa vyhlášky Ministerstva zdravotníctva SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrob-

nosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení neskorších zmien a predpisov (ďalej len „vyhláška MZ SR“). Umiestnenie lokalít, predovšetkým bývania (resp. ubytovania), v pásme s prekročenou prípustnou hodnotou hluku, infrazvuku a vibrácií dôrazne neodporúčame. V prípade potreby je nevyhnutné navrhnuť opatrenia na maximálnu možnú elimináciu negatívnych účinkov dopravy a zaviazat investovateľov na vykonanie týchto opatrení (napr. protihlukových) tak, aby zabezpečili dodržanie prípustných hodnôt hluku, infrazvuku a vibrácií podľa vyhlášky MZ SR. Pri návrhu opatrení je potrebné vychádzať z maximálnej prevádzkovej kapacity železničnej trate. Voči správcovi pozemných komunikácií a železničných dráh nebude možné uplatňovať požiadavku na realizáciu týchto opatrení, pretože negatívne účinky vplyvu dopravy sú v čase realizácie známe. Vzaté na vedomie. Vo väzbe na ŽST je v OUŠ navrhnuté také funkčné využitie a urbanistická štruktúra, ktoré je kompatibilné s týmito negatívnymi externalitami, a zároveň tieto negatívne externality odčlňa pre od ŽST pre vzdialenejšiu urbanistickú štruktúru pravobrežného územia.

Ministerstvo dopravy/23

Pri UŠ Košice - Hornád, požadujeme zabezpečiť vypracovanie hlukovej štúdie vo vzťahu k pozemnej komunikácii a dráhe (a doprave na nich) a zahrnúť jej výsledky do protihlukových opatrení stavieb tak, aby bola zabezpečená expozícia obyvateľov a ich prostredia hlukom v súlade s prípustnými hodnotami ustanovenými vyhláškou MZ SR a vyhláškou č. 237/2009 Z. z., ktorou sa mení a dopĺňa vyššie uvedená vyhláška MZ SR; 27. zároveň upozorňujeme, že budovy slúžiace na bývanie realizované v tesnej blízkosti železničnej trate, resp. cesty I. triedy budú vystavené zvýšeným hladinám hluku. Rozširovanie takejto výstavby v hlukom zaťaženom prostredí v blízkosti železničnej trate, resp. cesty I. triedy musí byť v zmysle zákona a vyhlášky odborne konzultované a odsúhlasené s príslušnými úradmi. Umiestnenie bytovej zástavby v blízkosti železničnej trate, resp. cesty I. triedy je v kompetencii príslušných stavebných úradov a na základe záväzného stanoviska Útvary vedúceho hygienika rezortu MD SR, resp. na základe príslušného Regionálneho úradu verejného zdravotníctva, ako orgánu ochrany verejného zdravia, ktorý dáva súhlas pri územnom konaní a následne pri kolaudácii stavby. S ohľadom na uvedené dôrazne neodporúčame umiestnenie základnej školy, resp. škôlok v tesnej blízkosti železničnej trate (vlečiek), keďže školské budovy patria medzi chránené priestory z pohľadu hluku. Hluková štúdia ako podklad k OUŠ nie je spracovaná. Hluková štúdia ako výstup na základe návrhu OUŠ nebude spracovaná, s ohľadom na zadanie OUŠ, ktoré uspokojenie predmetu požiadavky nepredpokladá.

Je na zvážení objednávateľa prípadne obstaranie hlukovej štúdie v nadväznosti na dopracovaný čistopis štúdie.

Štátny vodohospodársky podnik/01

V prípade, že návrh overovacej štúdie „Košice – Hornád, Nové mestské centrum“ bude dopracovaný do štádia získania stavebného povolenia, vrátane majetkovoprávného usporiadania dotknutých pozemkov, naša organizácia pristúpi k realizácii takýchto opatrení, avšak je veľká pravdepodobnosť, že takéto zabezpečenie projektu si vyžiada značné časové obdobie samotnej prípravy. Z uvedeného dôvodu naša organizácia ŠVP, š. p. bude toho času naďalej pokračovať v príprave a samotnej realizácii PPO v dotknutom úseku vodného toku Hornád podľa pôvodných projektov.

Vzaté na vedomie. OUŠ zakladá novú koncepciu riešenia Hornádu a jeho brehov minimálne v riešenom území, optimálne s presahom do celku mesta, ktorá rieši tok Hornádu ako potenciálne hodnotné územie z hľadiska ekosystémových služieb a tomu prispôsobuje uvažovanú prevažne prírodnú podobu, založenú na renaturácii toku.

Navrhnutú koncepciu riešenia Hornádu je vhodné ďalej sledovať v rovine majetkovej, s ohľadom na odkup potrebných pozemkov, tak aj v rovine projekčnej, prípravy nadväzujúcich dokumentácií, s budúcim cieľom realizácie riešenia, ku ktorému je ŠVP naklonený.

Štátny vodohospodársky podnik/02

Vzhľadom na limitujúcu podmienku zabezpečenia protipovodňovej ochrany predmetnej navrhovanej výstavby na prietok Q100 je potrebné zabezpečiť dopracovanie štúdie Vami načrtnutých protipovodňových opatrení odbornou spôsobilou osobou v odbore vodného hospodárstva s praktickými skúsenosťami s projektovaním revitalizácií (vodohospodárska štúdia), ktorá by tvorila súčasť samotnej urbanistickej štúdie a na základe návrhu konkrétnych opatrení a premodelovaním novej aktuálnej záplavovej čiary na navrhnuté protipovodňové opatrenia by preukázala zabezpečenie PPO navrhovanej výstavby v území so zohľadnením vplyvu už existujúcich a plánovaných protipovodňových opatrení (v rámci celého mesta).

Podrobný návrh PPO nie je predmetom riešenia OUŠ. OUŠ rieši základné parametre usporiadania riešeného územia, vrátane vymedzenia koridorov pre PPO (pozri výkres Hlavný výkres - regulácia). Predpokladané úpravy vodného toku a brehov sú vyjadrením základnej koncepcie riešenia Hornádu, ktorú je potrebné rozvinúť a spresniť v nadväzujúcich dokumentáciách.

Na základe návrhu OUŠ je vhodné spracovať vodohospodársku štúdiu, s obsahom aj na základe pripomienky ŠVP.

Štátny vodohospodársky podnik/03

V štúdii preukázať hydrotechnickým výpočtom tiež dostatočnú kapacitu novo navrhnutých mostných objektov a lávok na prietok Q100, s prípadným prehodnotením počtu premostení, ktoré tvoria problém pri prechode veľkých vôd vzdutím hladiny v mieste mostných objektov a sťažujú údržbu vodného toku.

Hydrotechnický výpočet nie je predmetom riešenia OUŠ. OUŠ rieši základné parametre usporiadania riešeného územia, vrátane vymedzenia koridorov pre PPO (pozri výkres Hlavný výkres - regulácia). Predpokladané úpravy vodného toku a brehov sú vyjadrením základnej koncepcie riešenia Hornádu, ktorú je potrebné rozvinúť

a spresniť v nadväzujúcich dokumentáciách. Mostné objekty sú priestorovo osadené na základe dostupných výškopisných údajov (DMR 5G) a doposiaľ spracovaných dokumentácii PPO. S ohľadom na citeľné rozšírenie priestoru koryta Hornádu zhotoviteľ v podrobnosti OUŠ (1:2 000) nepredpokladá problematiku navrhnutých mostných objektov vo vzťahu k povodňovým situáciám. Na základe návrhu OUŠ je vhodné spracovať vodohospodársku štúdiu, s obsahom aj na základe pripomienky ŠVP, ktorá bude obsahovať hydrotechnické výpočty.

Štátny vodohospodársky podnik/04

V štúdii preukázať zabezpečenie majetkovoprávného usporiadania územia vyčleneného pre rozliv a stavbu PPO.

Úpravy majetkových pomerov budú realizované až na základe čistopisu OUŠ a ďalších podrobnejších podkladov. OUŠ slúži ako podklad pre nadväzujúce kroky vo vzťahu k PPO a celkovému riešeniu Hornádu v pozícii v širšom centre mesta.

Žiadané je podniknúť kroky smerujúce k majetkovému vysporiadaniu pozemkov dotknutých navrhovaným riešením Hornádu. Vhodné je, aby samotnému vysporiadaniu predchádzalo zhotovenie podrobnejšej vodohospodárskej štúdie, ktorá upresní rozsah dotknutých pozemkov.

Štátny vodohospodársky podnik/05

V štúdii zhodnotiť vplyv rozdelenia prietokov na samotný prietok v pôvodnom koryte a v jeho vytvorených ramenách, z hľadiska zachovania jeho ekologických funkcií.

Požadované ide nad rámec podrobnosti OUŠ a bude súčasťou nadväzujúcich dokumentácií (napr. vodohospodárska štúdia).

Štátny vodohospodársky podnik/06

Predpokladať v štúdii zmenu, resp. prebudovanie ochranných hrádzí vodného toku Hornád.

Ľavobrežné hrádze, ktoré sú predmetom zámeru „Košice - Prioritné protipovodňové opatrenia v SR, Hornád ochrana intravilánu mesta, ľavý breh - rkm 140,644 - 141,911“ s projektovou dokumentáciou pre stavebné povolenie z júna 2022 je možné v území realizovať, s ohľadom na horizont realizácie navrhnutého riešenia, ktoré nie je ani projekčne, ani majetkovo pripravené. Pri realizácii komplexných úprav Hornádu na základe OUŠ a nadväzujúcich dokumentácií je realizovanú ľavobrežnú protipovodňovú ochranu možné čiastočne ponechať v území - integrovať do nového riešenia, v úseku od Mostu Rampová po cca 80m pred mostom Nová Masarykova, a ďalej Priemyselnej ulice po koniec PPO na rkm 140,644. Z koncepčného hľadiska je však vhodnejšie uvažovať s možným zásahom do celej realizovanej ľavobrežnej PPO, s ohľadom na komplexnosť predpokladaného riešenia revitalizácie Hornádu. Integrovať realizovaného riešenia bude závisieť na jeho skutočnom stavebne-technickom stave v čase realizácie riešenia na základe OUŠ.

Štátny vodohospodársky podnik/07

Zvážiť v štúdií aj návrh ponechania rozlivu v lokalite Anička za účelom transformácie prietoku pre účely realizácie návrhov v lokalite Nového mestského centra.

Požiadavka sa nevzťahuje k OUŠ. Podľa vyjadrenia ÚHA Košice je lokalita Anička je UP navrhovaná na zástavbu, inundácia sa nenavrhuje, a je nevyhnutné v lokalite vybudovať protipovodňové opatrenia.

Štátny vodohospodársky podnik/08

Zohľadniť existenciu jestvujúcich prvkov infraštruktúry ako sú napr. inžinierske siete a pod.

S ohľadom na komplexné riešenie riešeného územia sa nepredpokladá s dlhodobým ponechaním jestvujúcich prvkov technickej infraštruktúry. Jestvujúca TI je určená k nahradeniu novými vedeniami odpovedajúcimi urbanistickej štruktúre (trasy vedení) a charakteru územia (poloha vedenia - iba podzemné vedenia).

Štátny vodohospodársky podnik/09

Do doby zabezpečenia protipovodňovej ochrany územia je potrebné akceptovať zákaz výstavby v inundačnom území a to zvlášť dôrazne, vzhľadom na to, že územie má byť súčasťou protipovodňového opatrenia.

Podľa vyjadrenia ÚHA Košice nie je pre riešené územie vyhlásené inundačné územie, ktoré je limitom pre budúcu výstavbu. Neexistencia inundačného územia však neznamená neprítomnosť povodňového rizika. Významná časť riešeného územia je záplavovou plochou Q100. Z toho dôvodu sú navrhnuté PPO.

Štátny vodohospodársky podnik/10

V štúdií žiadame lokalizovať jednotlivé objekty a úseky vodného toku Hornád, prípadne aj iných vodných tokov podľa kilometráže z vodohospodárskej mapy 1: 50 000. V zmysle vyššie uvedeného žiadame v texte opraviť, resp. doplniť nasledovné formulácie: Most Rampová (rkm cca 36,0); Lávka k športoviskám (rkm cca 35,5); Most Nová Masaryková (rkm cca 35,3); Lávka Priemyselná (rkm cca 35,0); Most Juh (rkm cca 34,7); Riešenie časti Hornád pojednáva úsek toku od mostu Rampová (rkm 141,980 - rkm cca 36,0) po pešiu lávku pri SOŠ Železničná (rkm 140,450 - rkm cca 34,47); Ťažiskovým prvkom časti Hornád je v centrálnej časti uvažovaný ostrov, daný rozvetvením Hornádu, vznikom nového ramena odkloneného z hlavného koryta (v rkm cca 35,4) so spätným zaústením ramena do rieky Hornád v mieste pod lávkou Priemyselná v rkm cca 34,95.

Požadované bolo do OUŠ doplnené.

Štátny vodohospodársky podnik/11

Upozorňujeme, že v prípade, ak by sme museli akceptovať návrh overovacej štúdie a správca toku by nemohol realizovať momentálne pripravené protipovodňové opatrenia, mesto si musí byť vedomé, že v prípade výskytu povodňových prietokov, do doby realizácie Vášho zámeru môže dôjsť k zaplaveniu územia v rozsahu máp povodňového ohrozenia. Správca vodného toku bude v tomto prípade postupovať v súlade s platným legislatívnym rámcom

Možnosť realizácie ľavobrežnej protipovodňovej ochrany je v návrhu OUŠ zachovaná (nie je vylúčená). Realizácia ľavobrežnej PPO bude veľmi pravdepodobne predbiehať realizáciu celkovej revitalizácie Hornádu podľa OUŠ, teda nie je priamo v rozpore s návrhom OUŠ.

Odd. strategického rozvoja MMKE/01

Zahrnúť všetky existujúce podchody železničnej stanice do riešenia OUŠ a navrhnúť ich predĺženie tak, aby bolo možné ich zaústiť do priestoru navrhovaného terminálu na východ od železničnej stanice. Odporúčame tieto podchody navrhovať tak, aby bolo možné do ich koridorov umiestniť aj vhodné prevádzky obchodov a služieb (aspoň v úseku mimo železničnú trať) pre lepšiu sociálnu kontrolu ich priestorov.

Existujúce podchody sú súčasťou návrhu v čistopise OUŠ, vrátane predĺženia do riešeného územia. Pre potreby umiestnenia ďalšej vybavenosti a zariadení, či už v priestore pod ŽST, alebo prípadne aj nad koľajiskom, je tento priestor v novom ÚP navrhnutý ako plocha dopravných zariadení, ktorá požadované umožňuje.

Vhodné je rozvinúť možnosti využitia priestoru stanice ďalšou dokumentáciou, ktorá preverí reálne možnosti takéhoto riešenia. Z pohľadu navrhovaného v OUŠ je dôležitým hlavne samotná existencia prepojení pod ŽST.

Odd. strategického rozvoja MMKE/02

Prehodnotiť polohu navrhovaného terminálu na východ od železničnej stanice tak, aby bol minimalizovaný čas presunu medzi ním a objektom železničnej stanice ako aj objektom dnešnej autobusovej stanice. Vzhľadom na požiadavku v bode č. 1 odporúčame jeho posun južne od navrhovanej polohy (v pozícii regulačného bloku B.01.24), pripúšťame však aj iné riešenie zohľadňujúce našu požiadavku.

Pozícia terminálu je cielene zvolená a má svoju logiku s ohľadom na efektivitu prestupných väzieb v území. Terminál je situovaný pri severnom podchode zo ŽST (ktorý je v predstaničnom priestore priamo naviazaný na obratisko električiek/prípadne pešiu väzbu do centra mesta), v riešenom území je podchod vyústený do nového námestia, v rámci ktorého sa nachádza autobusový terminál a zastávky MHD (električky+autobusy), teda prestupné väzby sú koncentrované v tomto priestranstve. Kapacita terminálu je navrhnutá na základe odborného odhadu spracovateľa OUŠ, s ohľadom na to, že zadaním/prerokovaním toto stanovené nebolo.

Je potreba koncepcnej úvahy o budúcnosti autobusovej stanice a distribúcií regionálnej a diaľkovej autobusovej dopravy vo väzbe na ŽST, na základe ktorej je možné presnejšie stanoviť kapacitu, teda aj podobu, a prípadne dopresniť pozíciu terminálu v riešenom území OUŠ, pokiaľ sa takáto potreba ukáže ako platná.

Odd. strategického rozvoja MMKE/03

Všetky úseky električkových tratí, ktoré nie sú navrhované súbežne s cestou umožňujúcou prevádzku autobusov (alebo trolejbusov), požadujeme navrhovať tak, aby bolo možné ich teleso využívať aj na prevádzku autobusov (alebo trolejbusov; a to aj súbežne s električkami), predovšetkým s ohľadom na potrebu zabezpečenia náhradnej

dopravy za električkovú dopravu v prípade (plánovaných i neplánovaných) výluk. Vzhľadom na širšie vzťahy predpokladáme, že električkové linky využívajúce navrhované trate v OUŠ doplnia súbežné autobusové (alebo trolejbusové) linky prechádzajúcich územím najmä v smere východ – západ, ktoré využijú všetky 3 hlavné dopravné prepojenia cez železničnú trať a koryto rieky Hornád (konkrétne „Alvinczyho – Rampová“: linka spájajúca centrum a MČ Džungľa + dojazdové spoje do Garáže Hornádska; „Masarykova – Nová Masarykova“: linky spájajúce centrum a Prešovskú cestu s pokračovaním na sídliská Darg. hrdinov a Ťahanovce; „Stanica juh“: linky spájajúce centrum/stanicu a okolie MÚK Prešovská – Sečovská s pokračovaním na Sečovskú cestu alebo Južné nábr.).

Pre situácie vedenia električkovej trate na samostatnom telese, vždy existuje možnosť realizácie NAD - buď po príľahlej komunikácii, ako súčasti priestranstva, v ktorom je električková trať vedená (so spoločnými zastávkami pre električky a autobusy), alebo priamo vedením po telese električkovej trate. Vo všeobecnosti je preferovaným riešením zatravnený zvršok električkovej trate, ktorý automaticky vylučuje prevádzku autobusov. Možné linkové vedenie električkovej dopravy je pomerne jasne determinované pozíciou trate. Presnejšie, v podrobnosti vedenia konkrétnych liniek, však linkové vedenie električiek nie je definované, s ohľadom na to, že predmetné nie je až tak zásadné pre OUŠ. Obdobné platí aj pre autobusovú dopravu - linkové vedenie nie je definované, ale sú určené priestranstvá, kde sa predpokladá vedenie autobusových (trolejbusových) liniek. Prevažne sa jedná o priestranstvá na okraji riešeného územia a Novú Masarykovu.

Potrebné je v návaznosti na navrhnutú infraštruktúru pre verejnú dopravu preveriť možnosti linkového vedenia liniek MHD v riešenom území.

Odd. strategického rozvoja MMKE/04

Prehodnotiť návrh polôh stanovišť zastávok verejnej osobnej dopravy (resp. električiek) v blízkosti železničnej stanice tak, aby (v prípade zachovania riešenia Staničného nám.) bolo možné na navrhovanej električkovej trati zriadiť stanovišťa čo najbližšie nielen k železničnej ale aj autobusovej stanici (hoc aj priamo v podjazde pri jeho západnom okraji) a zároveň aby vznikli ďalšie stanovišťa zastávok s najkratšou možnou vzdialenosťou od navrhovaného terminálu na východnom okraji (s ohľadom na požiadavky č. 1, 2, 3 a odporúčanie písm. A).

Riešenie Staničného námestia nie je primárne predmetom OUŠ Hornád. Riešenie v rámci OUŠ je navrhnuté ako minimalistické, s využitím existujúcej infraštruktúry, s ohľadom na predpoklad budúcej celkovej revitalizácie námestia ako samostatnej akcie. Riešenie využíva napojovací bod električkovej siete v Staničnom námestí (v minulosti stavebne pripravený). Nie je ambíciou OUS navrhovať Staničné námestie a teda ani presnejšie riešiť usporiadanie priestranstva vo veci polohy zastávok. V rámci OUŠ je Staničné námestie ideovo riešené v tom zmysle, aby mohlo byť navrhnuté odbočenie električiek do riešeného územia (napojenie električiek zo smeru riešeného územia, ďalej pod ŽST), pri zachovaní existujúcej možnosti obratu a zároveň ukončenia liniek v Staničnom

námestí. Cieľom je maximálna flexibilita riešenia kolajiska v Staničnom námestí a pokrytie všetkých možných situácií pohybu vozidiel zo všetkých smerov. V riešenom území je električková zastávka navrhnutá ako súčasť námestia, v ktorom sa nachádza terminál prímestskej autobusovej dopravy, s priamou väzbou podchodom na ŽST. Riešenie s električkovou zastávkou v podchode pod ŽST bolo preverované, avšak s negatívnym výsledkom, s ohľadom na krátke vzdialenosti od zastávky na Staničnom námestí a od zastávok v riešenom území.

Odd. strategického rozvoja MMKE/05

Všetky stanovišťa zastávok v blízkosti križovatiek, kde je možné očakávať pohyb vozidiel verejnej osobnej dopravy cez viac ako 2 ramená, navrhovať priamo v nadväznosti na tieto križovatky tak, aby pri akejkoľvek vedení liniek verejnej osobnej dopravy týmito uzlami bolo možné flexibilne zabezpečiť obsluhu dotknutého územia v ich dostupnosti (t. j. nenavrhovať stanovišťa pre oba smery na jednom z ramien križovatky, ale navrhnuť stanovišťa na všetkých relevantných ramenách križovatky). Odporúčame pritom – v prípade ak ide o križovatku, ktorou prechádza električková trať – tieto stanovišťa navrhovať ako spoločné zastávky pre električky a autobusy a ako ostrovné zastávky.

S ohľadom na fakt, že návrh nerieši linkové vedenie liniek MHD, sú zastávky navrhnuté tak, aby pokryli všetky možné situácie pohybu vozidiel MHD. Električkové zastávky sú navrhnuté prevažne ako zastávky viedenského typu so zvýšenou vozovkou (môžu slúžiť aj pre autobusy), s ohľadom na charakter priestranstiev, v ktorých sa obvykle električkové zastávky nachádzajú.

Odd. strategického rozvoja MMKE/06

Rozšíriť riešené územie v návrhu OUŠ o lokalitu definovanú korytom rieky Hornád, Rampovou, Člnkovou a Brodnou ul., resp. miestom kde sa koridor novo navrhovanej ulice v ose hlavného vstupu do areálu LF TUKE pretne s koridorom existujúcej ulice Severné nábrežie a dopracovať návrh o toto územie, nakoľko je už z predloženého návrhu zrejmá potreba asanácie existujúcich objektov v tomto stabilizovanom území pre výstavbu dopravnej infraštruktúry (vrátane električkovej trate s pokračovaním k Terminálu Sever, resp. na Sídlisko Ťahanovce). Alternatívne je možné návrh riešenia tohto územia spracovať aj samostatnou štúdiou, avšak v takom prípade, ak by pri jej spracovaní došlo k významnej zmene napojenia tohto územia na Rampovú ulicu, požadujeme tieto zmeny spätne zapracovať do OUŠ pre zachovanie ich vzájomnej kompatibility.

Možnosť predĺženia električkovej trate z riešeného územia na Severné nábrežie (a ďalej na terminál sever) bola preverená. S ohľadom na nerealizovateľnosť sekvencie úsekov trate kasárne - Rampová - Severné nábrežie (príliš krátka dĺžka úsekov trate, nedostatočná veľkosť oblúkov tak či tak vyžadujúca asanáciu časti domov), je navrhovaná asanácia časti územia a priame pokračovanie z kasárni na Severné nábrežie.

Odd. strategického rozvoja MMKE/07

Doplniť označenia koľají do súvisiacich grafických príloh pre ich jednoduchšiu identifikáciu vzhľadom na to, že OÚŠ sa v textovej časti sa odvoláva na konkrétne koľaje.

Do čistopisu OÚŠ požadované doplnené.

Odd. strategického rozvoja MMKE/08

Odporúčame navrhnúť v riešenom území lokality pre technickú infraštruktúru pre električkové (a trolejbusové) trate (predovšetkým meniarne) na základe konzultácií s prevádzkovateľom tejto infraštruktúry – DPMK – a Ref. stratégie mobility vzhľadom na navrhovaný rozsah električkových tratí.

Požadované je nad rámec podrobnosti OÚŠ.

Požadované vhodné preveriť samostatnou štúdiou realizovanou v súčinnosti so správcom infraštruktúry/očakávaným dopravcom električkových liniek.

Odd. strategického rozvoja MMKE/09

V nasledujúcom kroku po dokončení OÚŠ odporúčame: spracovať podrobnejšiu urbanistickú a dopravno-technickú štúdiu, resp. štúdiu realizovateľnosti, na prestupový bod Košice (t. j. spoločný uzol pre vlaky, regionálne autobusy a pravidelnú mestskú dopravu) na základe zadania pripraveného v spolupráci predovšetkým s Ref. dopravy, Ref. stratégie mobility a IDS Východ, s.r.o., v zmysle dokumentu *Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb v platnom znení (viď opatrenie OP 12 VD)* a tejto OÚŠ. Cieľom tohto dokumentu by malo byť komplexne prehodnotiť riešenie územia autobusovej stanice, terminálu mestskej dopravy na Staničnom nám., železničnej stanice a terminálu verejnej osobnej dopravy na východ od nej tak, aby sa minimalizovali vzdialenosti pre peši presun medzi týmito objektami a tým umožnil pohodlný prestup medzi rôznymi druhmi dopravy.

Požadované nemá priemet do riešenia. Návrh v OÚŠ možné úvahy o úprave AS, Staničného námestia a väzieb na ŽST neneguje. Spracovanie predmetnej štúdie zhotoviteľ OÚŠ považuje za prínosné.

Je vhodné spracovať samostatnú dopravno-technickú štúdiu na prestupný uzol, ktorá na požadované bude reagovať.

Odd. strategického rozvoja MMKE/10

V nasledujúcom kroku po dokončení OÚŠ odporúčame: Spracovať štúdie realizovateľnosti, resp. dopravno-technické štúdie, a to na základe zadania pripraveného v spolupráci s Ref. dopravy a Ref. stratégie mobility, pre všetky navrhované jednotlivé významné dopravné stavby (t. j. podchody, podjazdy a mosty) vrátane ich nadväzností na najbližšie križovatky. Tieto dokumenty by mali podrobnejšie rozpracovať ich návrh riešenia z OÚŠ, vyhodnotiť jeho technickú realizovateľnosť a náročnosť ako aj finančnú náročnosť, pričom ich výstupy budú podkladom pre aktualizáciu OÚŠ ako aj spracovanie ďalších územnoplánovacích a projektových dokumentácií.

Požadované je nad rámec OÚŠ. Snahu o zvýšenie podrobnosti riešenia OUS nadväzujúcimi štúdiami zhotoviteľ OÚŠ považuje za prínosné

Je vhodné spracovať samostatnú štúdiu v zmysle požiadaviek pripomienky.

Odd. strategického rozvoja MMKE/11

V nasledujúcom kroku po dokončení OÚŠ odporúčame: Poskytnúť finálnu podobu OÚŠ Ref. stratégie mobility, aby ju bolo možné priložiť k zadaniu ako podklad pre pripravovaný strategický dokument „Plán dopravnej obslužnosti na roky 2025 – 2035 pre ZÚ mesta Košice“.

Vzaté na vedomie. Bude vhodné, ak OUS bude podkladom pre ďalšie dokumenty

IDS Východ/01 (ÚP)

Žiadame doplniť záchytné parkovisko na východnej strane železničnej stanice Košice pre priamy prístup z Prešovskej a Sečovskej cesty, čo garantuje nezahlcovanie Palackého ulice a centra mesta pri zabezpečení prístupu obyvateľov k verejnej doprave. Konkrétne navrhujeme nasledovné parcely: KNC 2407/1, 2407/10 vo vlastníctve mesta, resp. KNC 2412/5 vo vlastníctve SR v k.ú. Stredné mesto. Na uvedených parcelách požadujeme na výkrese č. 2.1 vyznačiť plochu dopravných zariadení zodpovedajúcu parkovaniu automobilov s predpokladom na vytvorenie zázemia aj pre VOD. V uvedenom prípade ide o závažnú pripomienku.

Parkovací dom/parkovacie domy vo väzbe na ŽST/AS/terminál sú umiestnené v bloku B.01.23 a B.01.25, vo väzbe na električkový podjazd P.L.08.02. Na v pripomienke menovaných pozemkoch nie je žiadané umiestniť parkovacie kapacity, s ohľadom na pozíciu pozemkov v konflikte s verejnými priestranstvami, verejnou vybavenosťou a protipovodňovou ochranou vymedzenými v OÚŠ. Zároveň nie je vhodné ďalej vnášať automobilovú dopravu do inak skľudnenej štruktúry s charakterom pešej zóny na pravom brehu. Vymedzené pozície parkovacích domov v blokoch pri železničnej stanici sú radené do výhľadovej etapy podmienenej zrušením časti nákladnej stanice. V prípade požiadavky na rýchlejšie zriadenie parkovacích domov je možné hľadať ďalšie pozície napr. v blokoch B.01.24 alebo B.01.26.

Vhodné je špecifikovať požadovanú kapacitu parkovacích domov, ktoré je v území potrebné vo väzbe na funkciu staníc umiestniť.

IDS Východ/02

Odporúčame používať v textových častiach dokumentácie pojem „regionálna autobusová doprava“ so skratkou „RAD“ namiesto nesprávnych pojmov ako prímestská autobusová doprava, „SAD“ a pod. Pojem regionálna autobusová doprava je definovaný zákonom č. 332/2023, konkrétne § 5.

Do čistopisu OÚŠ požadované zapracované.

IDS Východ/03

Odporúčame používať v textových častiach dokumentácie pojem „verejná osobná doprava“ alebo „verejná doprava“ s príslušnou skratkou „VOD“ namiesto pojmov „hromadná doprava“ alebo „verejná hromadná doprava“

Do čistopisu OÚŠ požadované zapracované.

IDS Východ/04

Na strane č. 82 (hrubopis štúdie, pozn.) v časti „skratky“ odporúčame používať ako vysvetľujúci text k skratke MHD

– „mestská doprava“ namiesto nesprávne používaného textu „mestská hromadná doprava“. Pojem mestská doprava je definovaný zákonom č. 332/2023, konkrétne §5. Do čistopisu OÚŠ požadované zapracované.

IDS Východ/05

Na str. 12-13 (hrubopis štúdie, pozn.) je znázornená schéma koncepcie. V prípade cyklistickej infraštruktúry chýba vyznačenie presahu na nové prepojenie na Furču. Podľa prílohy 01b – Hlavný výkres – ilustrácia štruktúry tu do tohto prepojenia je navrhovaná cyklistická infraštruktúra. Rovnako toto cyklistické prepojenie je popísané aj na str. 53 v textovej časti – cyklistická doprava.

Do čistopisu OÚŠ požadované zapracované.

IDS Východ/06

Na str. č. 15 (hrubopis štúdie, pozn.) v časti Širšie vzťahy – Väzby – Komunikačné väzby je uvedené: „V oblasti hromadnej dopravy návrh predpokladá možnosť rozvoja siete električkových tratí primárne na pravom brehu Hornádu, výhľadovo aj na ľavom, s obsluhou riešeného územia a pokračovaním až do plánovaného multimodálneho Terminálu sever s prestupom električka/vlak/autobus/P+R parkovanie.“ Odporúčaním IDS Východ, s.r.o. je rozvíjať sieť električkových tratí prioritne na ľavom (východnom) brehu Hornádu, prednostne trasou vedúcou z Masarykovej ul. – Námestie na Masarykovej - most cez Hornád – predmostie – kasárne TUKE – Terminál Sever – Sídl. Ťahanovce. Hlavným dôvodom odporúčania je snaha o prioritnú realizáciu električkovej dopravy v riešenom území. Uvedenú električkovú trať odporúčame definovať ako základnú resp. „kostrovú“ a ostatné navrhované trate ako nadväzujúce (doplňujúce). Dôvodom nášho odporúčania je zároveň stanovenie jednoznačných priorit a možnosť obsluhy jednou traťou pomerne značného územia mesta prepojením viacerých záujmových bodov (gravitačných centier). Vzhľadom na uvedené odporúčame vhodne k tejto trati situovať aj obratisko električiek vrátane autobusovej dopravy (resp. pre parciálne trolejbusy) buď v blízkosti areálu DPMK, resp. uviesť, že optimálna poloha je pri Termináli Sever. Štúdiou navrhované obratisko pri Rampovej ul. sa podľa návrhu javí pomerne stiesnené bez možnosti využívať ho autobusovou dopravou (parciálne trolejbusy).

Koncepcný popis bol doplnený o prioritizáciu z pohľadu IDS, s ktorou sa zhotoviteľ stotožňuje, a je následne i s ohľadom na podobu nového ÚP ďalej popisovaná v štúdiu v tomto duchu. Na ľavom brehu je s ohľadom na priestorové a vlastnícke limity v PFČ 03 Kasárne umiestnenie obratiska problematické (nemožné pri dnešnom usporiadaní územia). Ukončenie električkovej trate je preto navrhnuté v prvom kroku koľajovými spojkami a prevádzkou obojsmerných vozidiel, v druhom kroku realizáciou obratiska na Rampovej, s predpokladom realizácie obratiska na Terminále sever, ktorý je však mimo RÚ OÚŠ, avšak zostáva prioritou. Obratisko na Rampovej je zámerne navrhnuté iba pre električkovú dopravu, ako súčasť námestia a s ukončovaním autobusov sa tu nepredpokladá, s ohľadom na požadovaný charakter námestia (námestie má byť námestím, nie parkoviskom

autobusov, naviac do námestia autobusy nemajú povolený vjazd, s ohľadom na dopravný režim nábrežia.

V prípade realizácie navrhnutých električkových tratí sledovať vznik obratiska pri Terminále sever, ako hlavného bodu ukončenia električiek a taktiež autobusov (trolejbusov, elektrobusesov), vrátane dobíjacej infraštruktúry pre batériové vozidlá.

IDS Východ/07

Na str. 16-17 (hrubopis štúdie, pozn.) sú znázornené širšie vzťahy. IDS Východ, s.r.o. plne víta a podporuje myšlienku rozvoja a vzniku „autobusovej stanice/terminálu“ ako doplnku k terajšej autobusovej stanici, ktorá by podľa návrhu mala vzniknúť na východnej strane železničnej stanice. Možnosť blokového obratiska električiek uvedenej v širších vzťahoch je dobrou a vhodnou doplnkovou možnosťou ku „konvenčnému“ obratisku električiek v prípade mimoriadností. Neodporúčame ho však pre bežnú prevádzku, pretože vyžaduje polookružné električkové linky s priebežnou konečnou zastávkou, neumožňuje vyčkávanie ani prebiehanie električiek a pre nosné električkové linky je nevhodné. „Konvenčné“ električkové obratisko by malo vzniknúť na trase vyššie popisovanej „kostrovej“ električkovej trati, buď v riešenom území alebo pri termináli Sever.

V čistopise OÚŠ doplnená preferencia vzniku obratiska na Terminále sever. V hrubopise spomínané blokové obratisko nie je ďalej v čistopise sledované, s ohľadom na špecifickosť a limitovanú využiteľnosť daného riešenia a je preferované zriadenie konvenčného obratiska či už na Rampovej, alebo Terminále sever. V prípade potreby je však blokové obratisko o jednej koľaji do priestoru na Rampovej/Severnom nábreží umiestniteľné.

V širšej koncepcii riešenia električkovej dopravy v území východne od ŽST preferovať také riešenia, ktoré umožnia zriadenie konvenčného obratiska (tzn. riešenie umožňujúce otočenie vlaku prostým prejazdom, či už viackoľajné obratisko s predjazdnou koľajou, alebo protismerné obratisko), s preferovanou polohou v rámci Terminálu sever.

IDS Východ/08

Na str. 31 (hrubopis štúdie, pozn.) v časti Štruktúra – dopravná vybavenosť je uvedené: „V riešenom území je rozvíjaná strategická väzba železničná - autobusová stanica. Navrhnutý je nový autobusový terminál prímestských liniek smerujúcich z/na východ od mesta, o kapacite 6 nástupných pílových hrán + 5 priebežných nástupných/výstupných hrán, v polohe pri železničnej stanici, ktorý eliminuje možné zdržanie spojov vznikajúce zachádzaním na autobusovú stanicu z východu podjazdom pod železničnou traťou v Palackého ulici. Jestvujúca autobusová stanica a nový terminál je možné prepojiť podjazdom Stanica juh, ktorý umožňuje prejazd autobusov (do výšky 4,0 m). Vo väzbe na železničnú stanicu je umiestnený parkovací dom o kapacite 360 miest. Kapacitu je možné v tejto polohe až zdvojnásobiť, návrhom druhého parkovacieho domu v susednom stavebnom bloku.“ IDS Východ, s.r.o. víta a podporuje nový autobusový terminál, ktorý by mal slúžiť okrem regionálnej autobusovej dopravy rovnako aj mestskej doprave. Zároveň však odporúča doplniť aj plochu pre prestoje vozidiel, ktoré nie je možné riešiť vyčkávaním vozidiel na nástupných a výstupných

hranách, zvlášť s ohľadom na nevyhnutnú ekologizáciu vozidiel verejnej dopravy (výhľadovo najmä nabíjanie vozidiel počas prestojov). Rovnako tento terminál dáva príležitosť na predĺženie vybraných autobusových liniek zo Staničného námestia, čo si vyžiada, aby pojem „je možné“ bol nahradený „je žiaduce“ a zároveň, aby bola električková trať popod železničnú stanicu riešená tak, aby umožnila jazdu autobusov, tak ako sa popisuje na str. 53 v časti *Infraštruktúra – prepojenia cez železničnú trať – 6. Stanica juh*. IDS Východ odporúča umiestnenie autobusovej stanice/terminálu o jeden sektor južnejšie tak, aby bol (najmä peši) prechod medzi navrhovaným terminálom a existujúcou autobusovou stanicou minimalizovaný. IDS Východ, s.r.o. rovnako víta umiestnenie parkovacieho domu, pretože v blízkosti terajšej železničnej a autobusovej stanice chýba dostatočne kapacitné miesto pre parkovanie.

Podjazd pod ŽST pre autobusy (trolejbusy) nie je na základe pripomienok ŽSR (zachovanie nákladnej stanice v určitom časovom úseku) možné realizovať s ohľadom na nemožnosť priameho (styková križovatka) napojenia do Pravobrežnej ulice (vo variante s rušením časti nákladnej stanice - schéma S02 Podjazd žel. stanica (P.L.08.02) je požadované možné) a preto je toto z čistopisu OUŠ vypustené. Navrhnuté riešenie terminálu je ilustratívne a podrobnejšie riešenie by malo vzniknúť na základe ďalšej dokumentácie. Z pohľadu OUŠ (ÚP) je dôležité vymedzenie plochy pre terminál v rámci námestia. Zároveň je však potrebné uviesť na pravú mieru, že riešenie umožňuje odstav autobusov (navrhnutý je minimálne pre päť 12m vozidiel pri pozdĺžnom polotesnom státi). Pozícia terminálu je zvolená s ohľadom na urbanistické riešenie, je umiestnený do hlavného verejného priestranstva s predpokladom umiestnenia verejných stavieb, prítomnosťou priameho prestupu na električku i priamo väzbou podchodom na nástupišťa ŽST i samotnú stanicu a ďalej centrum mesta.

Vhodné je sledovať možnosť realizácie podjazdu pod ŽST v konfigurácii so zrušením časti nákladnej stanice (koľaje min. 26, 28, 30 a 32, kde takéto riešenie umožní prejazd autobusov podjazdom a ich odbočenie do Pravobrežnej ulice.

IDS Východ/09

Na str. 53 (hrubopis štúdie, pozn.) v časti *Infraštruktúra* sú uvedené navrhované prepojenia cez železničnú trať. IDS Východ odporúča v prípade 5. prepojenia (t.j. 5. Predĺženie podchodu na nástupišťa stanice) rozšíriť podchod o prevádzky obchodu a služieb a zároveň odstrániť zo schémy „Dopravná infraštruktúra“ na str. 61 zakreslenie navrhovaného cyklochodníka, keďže prirodzeným koridorom pre cyklistov bude najmä 6. prepojenie – podchod „Stanica – juh“ – mimo budovy železničnej stanice.

Požadované doplnenie vybavenosti v podchodoch je v koordinácii s novým ÚP riešené navrhovaným funkčným využitím, ktoré realizáciu prevádzok (vo všeobecnej rovine využitie priestoru pod, prípadne i nad koľajiskom) umožňuje. Cyklistické prepojenie z predmetného podchodu bolo vypustené.

IDS Východ/10

Na str. 54 (hrubopis štúdie, pozn.) v časti *Infraštruktúra – Hromadná doprava – električková doprava* sa uvádza predpoklad užitia zastávok tzv. viedenského typu až na dve výnimky. IDS Východ, s.r.o. neodporúča použitie tohto typu zastávky z dôvodu, že najmä zastávky umiestnené v blízkosti križovatky, ktoré budú prestupnými (do iných smerov), budú značne odsadené od križovatky, čo predlžuje časovo aj vzdialenostne prestup pre cestujúcich (podobný príklad vznikol po modernizácii električkových tratí napríklad na zastávke Okresný úrad na Komenského ul. v Košiciach, keď po modernizácii sa električkové zastávky vzdialili od križovatky a tým sa predlžil časovo aj vzdialenostne prestup na autobusové linky obsluhujúce nástupiska zastávky na Watsonovej/Hlinkovej ul.). Rovnako sa tým porušuje aj zásada umiestňovania nástupísk zastávok za križovatkou podľa príslušnej STN.

Zastávky viedenského typu so zvýšenou vozovkou sú v riešení ponechané v priestranstvách, pre ktoré sú s ohľadom na cieľový charakter priestranstva a teda očakávané intenzity dopravy, koncepčne vhodné (zvlášť na pravobrežnom nábreží, s vylúčenou IAD). V priestranstvách s očakávanou vyššou záťažou (Nová Masarykova, Prešovská, Palackého, Pravobrežná a pod.) takéto riešenie navrhnuté nie je, s ohľadom na povahu tohto typu zastávky (blokovanie automobilovej dopravy pri zastavení vozidla MHD). Problematika dĺžky prestupu vo vzťahu polohy (nielen) viedenskej zastávky pred križovatkou a ďalších (napr. autobusových zastávok) nie je v navrhnutom riešení zvlášť problematická, s ohľadom na určitú nezávislosť systému električiek a autobusov (električky premávajúce centrom RÚ, autobusy obvodom RÚ), kde sa vznik prestupného uzlu očakáva hlavne na námestí na Masarykovej (pomyselné centrum RÚ z hľadiska pohybu vozidiel MHD), kde sú električkové zastávky situované na nábrežnej promenáde, s vylúčenou IAD. Ďalším významným bodom prestupu je námestie za stanicou s terminálom, kde popisovaná situácia nenastáva, s ohľadom na polohu zastávky električky na nábreží. Popisované môže v menšej miere nastať u križovania Novej Masarykovej a ulice vedenej SJ smerom cez kasárne, kde sa však jedná o prestup z hľadiska linkového vedenia veľmi podobný tomu na námestí na Masarykovej, takže predmetné nemusí byť nutne neprekonateľnou prekážkou.

IDS Východ/11

Na str. 55 (hrubopis štúdie, pozn.) v časti *Infraštruktúra* je popísané navrhované riešenie cyklistickej dopravy. Odporúčaním je zvážiť doplnenie cyklistického prepojenia (ideálne cez Orechovú ul.) Sečovská cesta – „kultúrne centrum“/Priemyselná ul. (niektoré schémy a výkresy ho obsahujú, iné nie).

Do čistopisu OUŠ požadované zapracované.

IDS Východ/12

Na str. 60-61 (hrubopis štúdie, pozn.) je znázornená Dopravná infraštruktúra, kde je možné jasne identifikovať rozmiestnenie zastávok električiek a autobusov. Rozmiestnenie zastávok je s dostupnosťou do 250 m,

čo v prípade predmetného územia je určitým pozitívom a zvyšuje atraktivitu verejnej dopravy. Odporúčaním IDS Východ, s.r.o. je však prehodnotiť početnosť a umiestnenie zastávok, najmä v súvislosti s pripomienkou týkajúcou sa umiestnenia zastávok čo najbližšie za križovatkou tak, aby príliš časté zastavovanie na zastávkach nespomaľovalo električkovú dopravu a neznižovalo to jej atraktivitu. Zvolená vzájomná vzdialenosť zastávok je daná charakterom územia (centrálne mestská zóna, husté kompaktné územie), v kombinácii s preferenciou obsluhy územia električkovou dopravou a spôsobom vedenia električiek (segregované od IAD). Podoba návrhu vyjadruje vhodný stav z pohľadu obsluhy územia, aj keď zhotoviteľ chápe argument IDS a pripúšťa možnosť redukcie počtu zastávok v nadväzujúcich dokumentáciach (bude sa jednať o zrušenie medziľahlých zastávok medzi uzlovými bodmi na pravobrežnom nábreží (celkom 2 páry zastávok) a na ľavom brehu zrušenie páru zastávok za mostom Juh a pri plánovanom štadióne. V schéme DI sú predmetné zastávky k vynechaniu označené popisom.

Arcidiecézna charita Košice/01 (ÚP)

V lokalite, kde sa útulok momentálne nachádza, sa podľa návrhu územného plánu počíta s jeho transformáciou na zeleň – park. Navrhujeme preto zvážiť účel využitia tejto lokality, alebo sme ochotní zvažovať presun útulku na inom vhodnom mieste v danej oblasti. Naša organizácia je pripravená podporiť výstavbu nového útulku na Bosákovej ulici, pričom predpokladáme potrebu územia o veľkosti cca jedného hektára. Toto územie by bolo ideálne zabezpečiť rozšírením funkčnej plochy označenej 13/32/1, kde by sa mohla realizovať výstavba zariadenia pre ľudí v núdzi.

Zariadenie útulku je možné umiestniť v navrhutej blokovej štruktúry prakticky kdekoľvek, s prihliadnutím k vlastníckym vzťahom, najlepšie na mestských pozemkoch. V rámci plochy 13/32/1 je umiestnenie útulku možné. V návrhu OUŠ je budova charity navrhnutá v bloku B.01.19 v centrálnej časti územia, vo väzbe na ŽST.

K ďalšej diskusii bude požadovaná výmera pozemku pre zariadenie, kde potreba územia cca 1 hektár z pripomienky je s ohľadom na navrhovanú štruktúru pomerne problematická. Vhodné bude preferovať kompaktné riešenie zariadenia, tak, aby ho bolo možné umiestniť ako súčasť blokovej štruktúry (na plochu náročné je obvykle riešenie parkovacích a odstavných kapacít, prípadne plôch pre šport a rekreáciu - toto bude potrebné riešiť ako súčasť bloku, napr. podzemné parkovanie, športoviská na strechách a pod).

Arcidiecézna charita Košice/02 (ÚP)

Súčasný návrh územného plánu v lokalite, kde je momentálne umiestnené zariadenie pre ľudí bez domova, uvažuje s funkčným využitím pre plochy parkov a upravenej zelene. Dôležité je, aby bola v okolí nového útulku zabezpečená adekvátna infraštruktúra vrátane prístupu k verejnej doprave, zdravotnej starostlivosti a sociálnym službám. Tieto faktory sú nevyhnutné pre úspešné začlenenie ľudí bez domova do spoločnosti a na trh práce, čím sa zvyšuje ich šanca na dlhodobú sociálnu a pracovnú integráciu.

V rámci navrhovaných úprav vodného toku a brehov v OUŠ je útulok z dnešnej polohy navrhnutý k presunu do blokovej štruktúry, do bloku B.01.19. Predmetný blok je kvalitne obslužený hromadnou dopravou, s pešou dostupnosťou centra mesta. Zároveň zvolená pozícia nie je periférna, čiže je možné hovoriť o integrácii i v zmysle neodsúvania obdobných zariadení na perifériu. V podobe územia po transformácii je priestor pre širokú škálu sociálnej a zdravotnej starostlivosti. Zároveň je vo väzbe na útulok možné realizovať ďalšie služby komplementárneho charakteru.

Pripomienky k novému ÚP

Pripomienky k novému ÚP, ktoré sa svojim obsahom vzťahovali k riešenému územiu OUŠ nie sú v rámci kapitoly Prejednanie menovite uvedené, s ohľadom na to, že ich vysporiadanie sa primárne prejavilo v rámci spracovania nového ÚP, ktorý je jedným (hoc súbežne spracovávaným) podkladom k OUŠ.



Prešovská cesta
Prešovská cesta

Klin

Kasárne (TUKE)

Rampová

pohľad zo severu



Palackého

uhovýchod

námestie za stanicou

hlavná stanica

Mestský park

ostrovy na Hornádu

Pravý breh

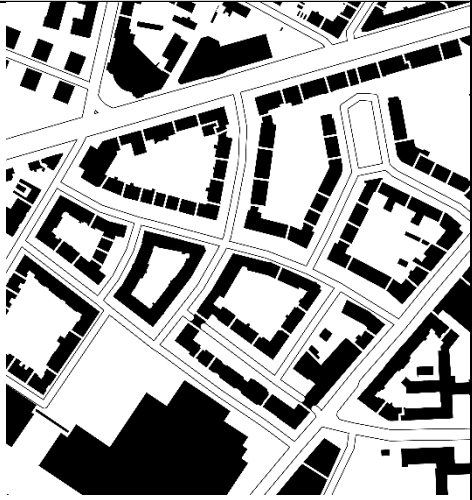
námestie na Masarykovej

Masarykova

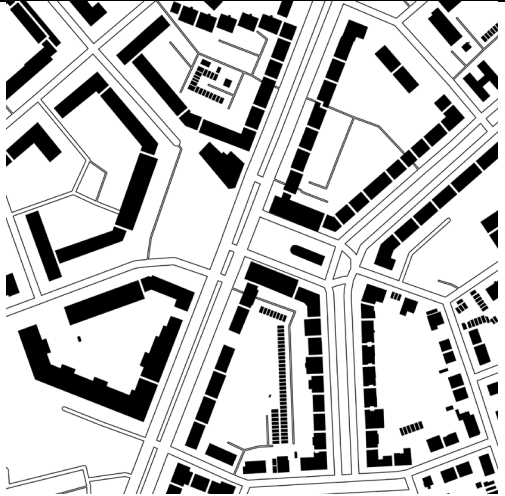
Rampová

Príloha zobrazuje prehľad vybraných foriem zástavby a jej druhov z Prílohy č. 6 k vyhláške č. 153/2024 Z. z. (Metodika na spracovanie územnoplánovacej dokumentácie a územnoplánovacích podkladov a posudzovanie súladu stavebného zámeru so záväznou časťou územnoplánovacej dokumentácie, v platnom znení k júnu 2025), na ktoré sa odkazuje text kapitoly **Štruktúra a výkres Hlavný výkres - regulácia**. Označenie jednotlivých foriem zástavby a jej druhov v Prílohe odpovedá označeniu z kapitoly **Štruktúra a výkres Hlavný výkres - regulácia**. Formy zástavby a jej druhy z Metodiky, ktorých použitie sa pre reguláciu riešeného územia nepredpokladá, nie sú do Prílohy zaradené. Revízie vybraných údajov z Metodiky sú zobrazené *modrou farbou*, cez text Metodiky.

a.1) kompaktná/bloková uzavretá

Č	Názov druhu zástavby	Vzťah zástavby k uličnej čiare	Vzťah zástavby k verejnému priestoru	Grafické znázornenie príkladu zástavby: Bratislava, Staré Mesto, Šancová, Povraznícka, Mýtna ulica
2	BLOKOVÁ UZAVRETÁ	uličná čiara spravidla splýva s hranou zástavby; hrana zástavby prebieha prevažne bez prerušenia a je vymedzená fasádami budov, hrana zástavby môže zároveň ustupovať od uličnej čiar a vytvárať vegetačné plochy alebo spevnené plochy	zástavba vytvára typické verejné priestory – veľká šírka ulíc umožňuje výsadbu vzrastlých stromov, vnútroblok tvorí priestor s čiastočne obmedzeným prístupom* alebo úplne obmedzeným prístupom**	
	Smerná charakteristika	Smerné hodnoty intenzity využitia vybraného územia		
	založená urbanistická štruktúra s pravidelnou, zvyčajne pravouhlou sieťou ulíc jednotnej šírky; verejný priestor je oddelený blokom od vnútrobloku; jednotlivé časti bloku na seba spravidla nadväzujú	Priemerná zastavanosť: 45 % - 70 % <i>až 70% možná 100% zastavanosť na úrovni terénu</i>	Priemerná výška zástavby: 4 – 6 NP + podkrovie alebo ustúpené podlažie, v mestách aj vyššia (8)	Priemerný podiel vegetačných plôch: 15 % - 35 %

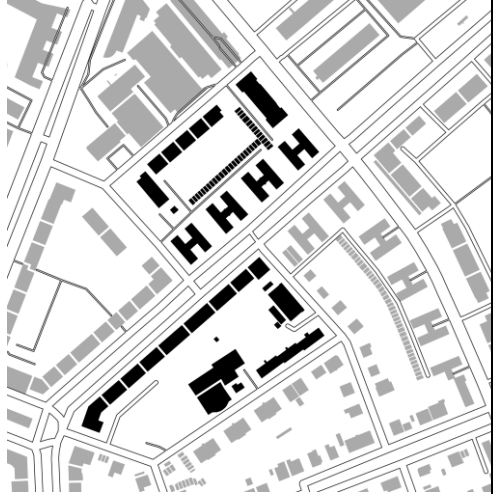
a.2) kompaktná/bloková polouzavretá

Č	Názov druhu zástavby	Vzťah zástavby k uličnej čiare	Vzťah zástavby k verejnému priestoru	Grafické znázornenie príkladu zástavby: Bratislava, Staré Mesto, Obchodná ulica
3	BLOKOVÁ POLOUZAVRETÁ	uličná čiara spravidla splýva s hranou zástavby, hrana zástavby prebieha prevažne bez prerušenia a je vymedzená fasádami objektov; hrana zástavby môže zároveň ustupovať od uličnej čiar a vytvárať vegetačné plochy alebo spevnené plochy;	zástavba vytvára typické verejné priestory - veľká šírka ulíc umožňuje výsadbu vzrastlých stromov, vnútroblok tvorí spravidla priestor s neobmedzeným prístupom***	
	Smerná charakteristika	Smerné hodnoty intenzity využitia vybraného územia		
	založená urbanistická štruktúra s pravidelnou, zvyčajne pravouhlou sieťou ulíc jednotnej šírky; verejný priestor je oddelený blokom od vnútrobloku; jednotlivé časti bloku na seba prevažne nadväzujú	Priemerná zastavanosť: 45 % – 55 % <i>až 60% možná 100% zastavanosť na úrovni terénu</i>	Priemerná výška zástavby: 4 – 6 NP, + podkrovie alebo ustúpené podlažie, v mestách aj vyššia (8)	Priemerný podiel vegetačných plôch: 30 % - 35 %

poznámka:

Typ urbanistickej formy/druh zástavby „kompaktná/bloková polouzavretá“ sa v Metodike v platnom znení už neobjavuje. V starších zneniach Metodiky bolo toto vymedzenie zastúpené. S ohľadom na relevantnosť použitia tejto urbanistickej formy/druhu zástavby pre riešenie OÚŠ je v Prílohe zobrazený výňatok zo staršieho znenia Metodiky.

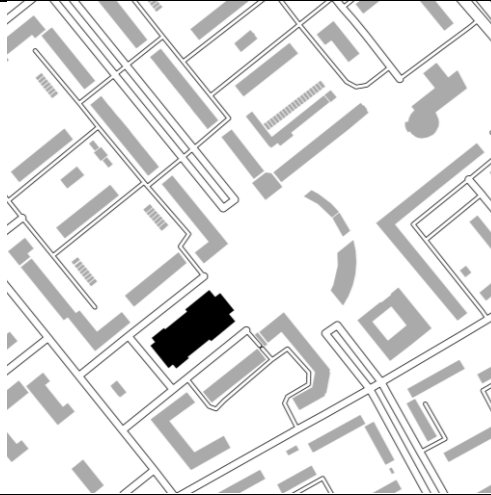
b.1) rozvolnená/bloková (polo)otvorená

ROZVOLNENÁ ZÁSTAVBA				
Č	Názov druhu zástavby	Vzťah zástavby k uličnej čiare	Vzťah zástavby k verejnému priestoru	Grafické znázornenie príkladu zástavby: Bratislava, Ružinov, Trenčianska ulica
5	BLOKOVÁ OTVORENÁ	uličná čiara spravidla splýva s hranou zástavby, hrana zástavby prebieha s prerušeniami a je vymedzená fasádami budov; hrana zástavby môže zároveň ustupovať od uličnej čiary a vytvárať vegetačné plochy alebo spevnené plochy	zástavba vytvára typické verejné priestory, vnútroblok tvorí priestor s neobmedzeným prístupom***	
	Smerná charakteristika	Smerné hodnoty intenzity využitia vybraného územia		
	založená urbanistická štruktúra s pravidelnou, zvyčajne pravouhlou sieťou ulíc jednotnej šírky; verejný priestor je čiastočne oddelený blokom od vnútrobloku; jednotlivé časti bloku na seba môžu, ale nemusia nadväzovať	Priemerná zastavanosť: 35 % – 45 % <i>až 55% možná 70% zastavanosť na úrovni terénu</i>	Priemerná výška zástavby: 4 - 6 - 8 NP	Priemerný podiel vegetačných plôch: 35 %

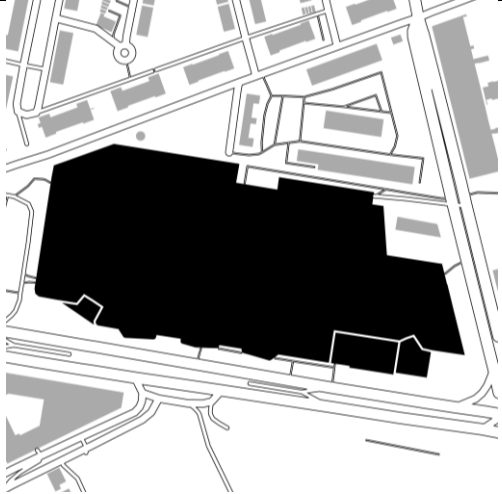
b.2) rozvolnená/(sídľisková) bodová

Č	Názov druhu zástavby	Vzťah zástavby k uličnej čiare	Vzťah zástavby k verejnému priestoru	Grafické znázornenie príkladu zástavby: Bratislava, Petržalka, Mamateyova ulica
6	BODOVÁ	uličná čiara nebýva totožná s hranou zástavby, hrana zástavby je od ulice oddelená pásmi/plochami i vegetácie alebo odstavňými plochami bez oplotenia	zástavba nevytvára typické verejné priestory; verejné priestory sú málo štruktúrované a zvyčajne predimenzované	
	Smerná charakteristika	Smerné hodnoty intenzity využitia vybraného územia		
	spravidla sídlisková zástavba; voľné usporiadanie solitérnych stavieb vo väčších celkoch, plochy vegetácie prepájajú celú štruktúru	Priemerná zastavanosť: menej ako 25 % <i>až 50% možná 50% zastavanosť na úrovni terénu</i>	Priemerná výška zástavby: 6 - 14 NP	Priemerný podiel vegetačných plôch: 50 % – 60 %

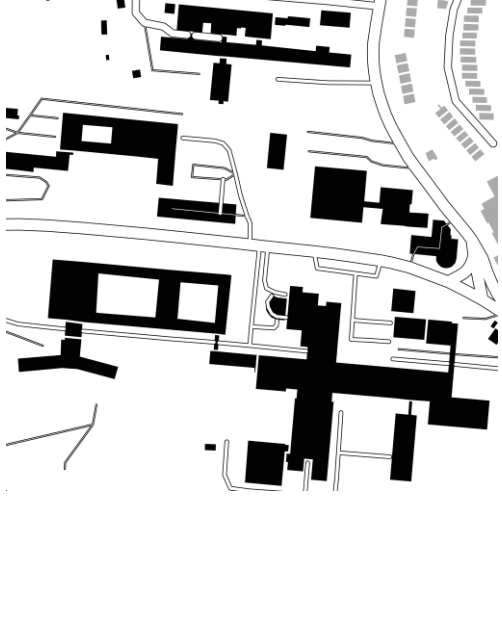
b.3) rozvolnená/solitérna

Č	Názov druhu zástavby	Vzťah zástavby k uličnej čiare	Vzťah zástavby k verejnému priestoru	Grafické znázornenie príkladu zástavby: Žiar nad Hronom, Námestie Matice slovenskej
11	SOLITÉRNA	uličná čiara nemá jasné vymedzenie, hrana zástavby nebýva určená	zástavba nevytvára typické verejné priestory; verejný priestor sa prispôsobuje funkcii solitéru	
	Smerná charakteristika	Smerné hodnoty intenzity využitia vybraného územia		
	samostatná stavba s vlastnou mierkou a vzťahom k okoliu, od okolitej urbanistickej štruktúry sa výrazne odlišuje (cirkevná, kultúra, obchodná stavba)	Priemerná zastavanosť: variabilná až 100% možná 100% zastavanosť na úrovni terénu	Priemerná výška zástavby: atypická, spravidla nízko podlažná nízkopodlažn. nie je pravidlom	Priemerný podiel vegetačných plôch: variabilný podľa zastavanosti a druhu vybavenosti, vybraný príklad do 5 % zeleň prevažne na konštrukciách min 20%

c.1) areálová/monoblokový areál

Č	Názov druhu zástavby	Vzťah zástavby k uličnej čiare	Vzťah zástavby k verejnému priestoru	Grafické znázornenie príkladu zástavby: Bratislava, Ružinov, Nivy Centrum
12	MONOBLOKOVÁ AREÁLOVÁ	uličná čiara je spravidla určená opločením alebo fasádou, hrana zástavby nebýva určená	zástavba nevytvára typické verejné priestory; zvyčajne s vlastným systémom obslužných priestranstiev s voľným prístupom alebo sú oplotené podľa druhu prevádzky a s čiastočne obmedzeným prístupom*	
	Smerná charakteristika	Smerné hodnoty intenzity využitia vybraného územia		
	rozsiahly súbor stavieb, plôch a zariadení vybavenosti, zvyčajne s vlastným prevádzkovým režimom; tvorí ho	Priemerná zastavanosť: stredná až vysoká vybraný príklad 95 % <i>až 100%</i>	Priemerná výška zástavby: variabilná podľa druhu vybavenosti	Priemerný podiel vegetačných plôch: variabilný podľa zastavanosti a druhu vybavenosti, vybraný príklad do 5% <i>zeleň prevažne na konštrukciách min 20%</i>
	hlavná budova vybavenosti, niekedy aj s doplnkovými stavbami (napr. škola, nemocnica, úrad, športová stavba, kúpeľný dom, kasárne)	<i>možná 100% zastavanosť na úrovni terénu</i>		

c.2) areálová/pavilónový areál

Č	Názov druhu zástavby	Vzťah zástavby k uličnej čiare	Vzťah zástavby k verejnemu priestoru	Grafické znázornenie príkladu zástavby: Bratislava, Kramáre, Limbová ulica
13	PAVILÓNOVÁ AREÁLOVÁ	uličná čiara je spravidla určená opločením alebo fasádou, hrana zástavby nebýva určená	zástavba nevytvára typické verejné priestory; zvyčajne s vlastným systémom obslužných priestranstiev s voľným prístupom alebo sú oplotené podľa druhu prevádzky a s čiastočne obmedzeným prístupom*	
	Smerná charakteristika	Smerné hodnoty intenzity využitia vybraného územia		
	súbor tvorený jednotlivými plochami a zariadeniami vybavenosti s pavilónovým typom zástavby, pavilóny môžu byť prepojené chodbami alebo pergolami	Priemerná zastavanosť: stredná až vysoká, vybraný príklad zástavby 40 % <i>až 50% možná 50% zastavanosť</i> <i>na úrovni terénu</i>	Priemerná výška zástavby: variabilná podľa druhu vybavenosti	Priemerný podiel vegetačných plôch: 40 %

d.1) špecifická/zmiešaná

Č	Názov druhu zástavby	Vzťah zástavby k uličnej čiare	Vzťah zástavby k verejnému priestoru	Grafické znázornenie príkladu zástavby: Bratislava, Prievoz, Stachanovská ulica
17	ZMIEŠANÁ	uličná čiara je spravidla určená hranou zástavby alebo oplotením, hrana zástavby, prípadne jej prerušenie, závisí od druhu urbanistickej štruktúry	zástavba vytvára typické verejné priestory s neobmedzeným prístupom***, priestory medzi uličnou čiarou a hranou zástavby sú spravidla verejne prístupné	
	Smerná charakteristika	Smerné hodnoty intenzity využitia vybraného územia		
	polyfunkčná zástavba vytvára kompaktné aj rozvoľnené bloky, prípadne môže byť aj v kombinácii so solitérmi	Priemerná zastavanosť: stredná až vysoká <i>až 70% možná 60% zastavanosť na úrovni terénu</i>	Priemerná výška zástavby: rôznorodá	Priemerný podiel vegetačných plôch: rôznorodý <i>min 25%</i>



Skratky

AS – autobusová stanica
 CSD – celoštátne sčítanie dopravy
 DMR 5G – digitálny model reliéfu 5. generácie
 DN – diametre nominale
 EV – Eurovelo
 EVSK – ekologicky významné segmenty krajiny
 FV – funkčné využívanie
 HDP – hlavný dopravný priestor
 HPP – hrubá podlažná plocha (m²)
 HDV – hospodárenie s dažďovou vodou
 IAD – individuálna automobilová doprava
 IDS – integrovaný dopravný systém
 IZS – integrovaný záchranný systém
 KKZ – kritická koreňová zóna
 LF – letecká fakulta
 MHD – mestská doprava
 MMKE – Magistrát mesta Košice
 MŠ – materská škola
 MÚK – mimoúrovňová križovatka
 MÚSES – miestny územný systém ekologickej stability
 NAKA – Národná kriminálna agentúra
 nový ÚP – Územný plán mesta Košice (jún 2025)
 NP – nadzemné podlažie
 OUŠ – overovacia urbanistická štúdia
 PFČ – priestorovo funkčná časť
 platný ÚP – Územný plán mesta Košice (stav k 01/2023)
 PPO – protipovodňová ochrana
 RAD – regionálna autobusová doprava
 RÚ – riešené územie
 RÚSES – regionálny územný systém ekologickej stability
 SRD – Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice
 ŠVP – Štátny vodohospodársky podnik
 T-EŠ – technicko-ekonomická štúdia
 TI – technická infraštruktúra
 TU (TUKÉ) – Technická univerzita Košice
 ÚHA – Útvar hlavného architekta Košice
 ÚP – územný plán
 ÚPD – územne plánovacia dokumentácia
 US – urbanistická štúdia
 verejné priestranstvo – verejný priestor
 VOD – verejná doprava
 VRT – vysokorýchlostná železničná trať
 v – vozidlo
 ZŠ – základná škola
 ZÚ – záujmové územie
 ŽSR – Železnice Slovenskej republiky
 ŽST – železničná stanica

Pojmy

Typológia priestranstiev:
 námestie - centrálne plošné priestranstvo s vyšším podielom spevnených plôch vymedzené zástavbou, s prevažujúcou spoločenskou funkciou a zastúpením vybavenosti;
 parkové námestie - centrálne plošné priestranstvo s vyšším zastúpením vegetačnej zložky, vymedzené zástavbou, s prevažujúcou spoločenskou funkciou a zastúpením vybavenosti;
 park - plošné priestranstvo s významným zastúpením

vegetačnej zložky, s prevažujúcou ekologickou a rekreačnou funkciou;
 zelený pás - lineárne priestranstvo splňajúce vymedzenie parku;
 trieda - široké významné lineárne priestranstvo, s dĺžkovým rozmerom výrazne prevyšujúcim šírkový rozmer (aspoň 8 krát), s vyšším podielom spevnených plôch vymedzené zástavbou, s prevažujúcou funkciou spoločenskou a dopravnou (v zmysle pohybu), stotožniteľné tiež s typom bulvár;
 ulica - lineárne priestranstvo, s dĺžkovým rozmerom výrazne prevyšujúcim šírkový rozmer (aspoň 8 krát), s vyšším podielom spevnených plôch vymedzené zástavbou, s prevažujúcou funkciou obslužnou;
 (nábrežná) promenáda - významné lineárne priestranstvo, s vyšším podielom spevnených plôch vymedzené zástavbou a brehom vodného toku, s prevažujúcou funkciou spoločenskou, s vylúčenou IAD;
 ulička - lineárne priestranstvo, s dĺžkovým rozmerom prevyšujúcim šírkový rozmer, s vyšším podielom spevnených plôch vymedzené zástavbou, s prevažujúcou funkciou obslužnou;
 most - lineárne priestranstvo na stavebnej konštrukcii prekonávajúce limity v území (obvykle vodný tok, dopravná infraštruktúra) v priestore nad limitom, prekonanie limitu je umožnená viac ako jednému módu pohybu;
 podjazd - lineárne priestranstvo s povahou stavebnej konštrukcie prekonávajúce limity v území (obvykle vodný tok, dopravná infraštruktúra) v priestore pod limitom, stotožniteľné tiež s hĺbeným tunelom;

Zdroje

- Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice - plán udržateľnej mobility - záverečná správa; NDCon; 2015, aktualizácia 2022;
 - Standard zastávok PID; Regionální organizátor Pražské integrované dopravy, Integrovaná doprava Středočeského kraje, 2017;
 - Miestny územný systém ekologickej stability mesta Košice, Slovenská agentúra životného prostredia Banská Bystrica, 2013;
 - Územný plán mesta Košice – Návrh, Útvar hlavného architekta mesta Košice, 05/2024;
 - Princípy a štandardy zelene v meste, Metropolitný inštitút Bratislava, 2022;
 - Městský standard plánování, výsadby a péče o uliční stromořadí jako významného prvku modrozelené infrastruktury pro adaptaci na změnu klimatu - technické a kvalitativní požadavky; Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2022;
 - Metodické pokyny na vypracovanie dokumentov RÚSES, Slovenská agentúra životného prostredia Banská Bystrica, 2014;
 - Overovacia urbanistická štúdia Alvinczyho - Košice, Zoidberg Projekt, 2023;
 - Urbanistická štúdia Výškové zónovanie mesta Košice, CASUA, 2013;
 - Urbanistická štúdia Uršulinky, OON Design, 2020
 - Výsledky celoštátneho sčítania dopravy v SR, Slovenská správa ciest, 2022;
 - Downtown Business Centrum I, realizačný projekt,

Draškovič, s.r.o., 07/2012;

- Overovacia urbanistická štúdia „RIVERCITY KOŠICE“, DGA, design graphic architecture s.r.o., 2023;

- Košice - Prioritné protipovodňové opatrenia v SR, Hornád ochrana intravilánu mesta, ľavý breh - rkm 140,644

- 141,911 (rkm 34,644 - 35,911), projektová dokumentácia pre stavebné povolenie, Hydroproj, 06/2022;

- Košice - Prioritné protipovodňové opatrenia v SR, Hornád ochrana intravilánu mesta, pravý breh - rkm 140,575 - 142,517, projektová dokumentácia pre stavebné povolenie, 06/2021;

- Manuál tvorby verejných priestranstiev pre mesto Nitra, gogolák + grasse; 2023;

Webové zdroje

- schéma koľajiska ŽST Košice;

<https://www.vlaky.net/trate/objekt/217/zeleznicna-stanica-kosice/>

- schéma linkového vedenia MHD Košice;

<https://imhd.sk/ke/mapa-schema/2756/Linky-MHD-1-1-2024>

