

# KOŠICE

## ÚZEMNÝ PLÁN MESTA

### KONCEPT RIEŠENIA

#### TEXTOVÁ ČASŤ



Združenie ÚPN–M KE, január 2018

**OBJEDNÁVATEĽ:** Mesto Košice  
Trieda SNP 48/A  
040 11 Košice

**ODBORNE SPÔSOBILÁ OSOBA  
PRE OBSTARÁVANIE ÚPD** Ing. arch. Vladimír Debnár  
reg. č. 294

**SPRACOVATEĽ:** Združenie ÚPN–M KE

**RIEŠITEĽSKÝ KOLEKTÍV:**

- vedúci riešiteľského kolektívu Ing. arch. Alexander Bél
- urbanizmus, sociálna infraštruktúra Ing. arch. Alexander Bél
- a občianske vybavenie, rekreácia Ing. arch. Dezider Kovács
- a cestovný ruch, hospodárska Ing. arch. Viktor Malinovský, PhD.
- základňa Ing. arch. Jakub Marek
- Ing. arch. Ľuboslava Vlčková
- demografia RNDr. Martin Rosič
- kultúrne a historické hodnoty Dr. Ing. arch. Ján Krcho, PhD.
- verejné dopravné vybavenie Ing. Ľubomír Mateček
- Ing. Igor Ripka, PhD.
- Ing. Štefan Škoda
- vodné hospodárstvo Ing. Nataša Paulínyová
- zásobovanie energiami Ing. Juraj Jochmann
- Ing. Peter Schwartz
- životné prostredie Mgr. Janette Dugasová
- ochrana prírody a krajiny Ing. arch. Alexander Bél
- RNDr. Peter Bohuš
- urbanistická bilancia Ing. arch. Jakub Marek
- grafické práce Ing. arch. Jakub Marek
- Jozef Žiaran

Text neprešiel jazykovou úpravou

## OBSAH

<b>A. ZÁKLADNÉ ÚDAJE.....</b>	<b>7</b>
A.1 HLAVNÉ CIELE RIEŠENIA A PROBLÉMY, KTORÉ ÚZEMNÝ PLÁN RIEŠI .....	7
A.1.1 Dôvody pre obstaranie územného plánu .....	8
A.1.2 Údaje o obstarávateľovi a spracovateľovi .....	9
A.1.3 Hlavné ciele riešenia.....	9
A.2 VYHODNOTENIE DOTERAJŠIEHO ÚZEMNÉHO PLÁNU.....	10
A.3 ÚDAJE O SÚLADE RIEŠENIA ÚZEMIA SO ZADANÍM .....	10
A.4 VÝCHODISKOVÉ PODKLADY .....	11
<b>B. RIEŠENIE ÚZEMNÉHO PLÁNU.....</b>	<b>12</b>
B.1 VYMEDZENIE RIEŠENÉHO ÚZEMIA A JEHO GEOGRAFICKÝ POPIS .....	12
B.1.1 Vymedzenie riešeného územia .....	12
B.1.2 Popis riešeného územia .....	14
B.2 VÄZBY VYPLÝVAJÚCE Z RIEŠENIA A ZO ZÁVÄZNÝCH ČASTÍ NADRADENEJ ÚZEMNOPLÁNOVACEJ DOKUMENTÁCIE.....	17
B.3 ZÁKLADNÉ DEMOGRAFICKÉ, SOCIÁLNE A EKONOMICKÉ ROZVOJOVÉ PREDPOKLADY ...	26
B.3.1 Demografické predpoklady .....	26
B.3.2 Bytový fond .....	34
B.3.3 Ekonomické predpoklady.....	38
B.3.4 Prognóza počtu obyvateľov .....	42
B.4 RIEŠENIE ZÁUJMOVÉHO ÚZEMIA A ŠIRŠIE VZŤAHY .....	44
B.4.1 Poloha a význam mesta v rámci štruktúry osídlenia .....	44
B.4.2 Väzby mesta na záujmové územie .....	44
B.5 NÁVRH URBANISTICKEJ KONCEPCIE PRIESTOROVÉHO USPORIADANIA .....	45
B.6 NÁVRH FUNKČNÉHO VYUŽITIA ÚZEMIA MESTA.....	57
B.7 NÁVRH RIEŠENIA BÝVANIA, OBČIANSKEHO VYBAVENIA SO SOCIÁLNOU INFRAŠTRUKTÚROU, VÝROBY A REKREÁCIE .....	61
B.7.1 Bývanie .....	61
B.7.2 Občianska vybavenosť a sociálna infraštruktúra.....	65
B.7.3 Výroba.....	74
B.7.4 Šport, rekreácia a cestovný ruch .....	76
B.7.5 Sídlna zeleň .....	83
B.8 VYMEDZENIE ZASTAVANÉHO ÚZEMIA MESTA.....	90
B.9 VYMEDZENIE OCHRANNÝCH PÁSIEM A CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV .....	92
B.9.1 Ochranné pásma .....	92
B.9.2 Chránené územia podľa osobitných predpisov .....	99
B.10 NÁVRH RIEŠENIA ZÁUJMOV OBRANY ŠTÁTU, POŽIARNEJ OCHRANY A OCHRANY PRED POVODŇAMI .....	103
B.10.1 Záujmy obrany štátu .....	103
B.10.2 Civilná a požiarna ochrana .....	103
B.10.3 Ochrana pred povodňami .....	104
B.11 NÁVRH OCHRANY PRÍRODY A TVORBY KRAJINY VRÁTANE PRVKOV ÚZEMNÉHO SYSTÉMU EKOLOGICKEJ STABILITY A EKOSTABILIZAČNÝCH OPATRENÍ.....	105
B.11.1 Ochrana prírody a krajiny .....	105
B.11.2 Územný systém ekologickej stability .....	110
B.11.3 Ekostabilizačné opatrenia .....	116
B.12 NÁVRH VEREJNÉHO DOPRAVNÉHO VYBAVENIA.....	117
B.12.1 Opis súčasného stavu, súvislostí a procesu prípravy dopravnej časti konceptu .....	117
B.12.2 Spoločné koncepcné princípy uplatnené v návrhoch Variantov A a B.....	125

B.12.3 Cestná automobilová doprava dynamická.....	127
B.12.4 Cestná automobilová doprava statická.....	141
B.12.5 Cyklistická doprava.....	151
B.12.6 Pešia doprava.....	158
B.12.7 Železničná doprava .....	159
B.12.8 Letecká doprava .....	162
B.12.9 Verejná osobná doprava.....	163
B.12.10 Zhodnotenie Variantov verejného dopravného vybavenia .....	170
B.13 NÁVRH VEREJNÉHO TECHNICKÉHO VYBAVENIA .....	176
B.13.1 Vodné hospodárstvo.....	176
B.13.2 Zásobovanie elektrickou energiou .....	190
B.13.3 Zásobovanie plynom.....	195
B.13.4 Zásobovanie teplom .....	197
B.13.5 Telekomunikácie.....	205
B.14 KONCEPCIA STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE .....	205
B.14.1 Ovzdušie .....	205
B.14.2 Voda.....	206
B.14.3 Pôda.....	208
B.14.4 Horninové prostredie .....	209
B.14.5 Rizikové faktory v životnom prostredí.....	210
B.14.6 Odpadové hospodárstvo.....	212
B.15 VYMEDZENIE A VYZNAČENIE PRIESKUMNÝCH ÚZEMÍ, CHRÁNENÝCH LOŽISKOVÝCH ÚZEMÍ A DOBÝVACÍCH PRIESTOROV .....	214
B.15.1 Dobývacie priestory .....	214
B.15.2 Chránené ložiskové územia .....	215
B.15.3 Prieskumné územia .....	215
B.16 VYMEDZENIE PLÔCH VYŽADUJÚCICH ZVÝŠENÚ OCHRANU .....	216
B.16.1 Územia ohrozené povodňami - inundačné územia .....	216
B.16.2 Územia potenciálne aktívnych a aktívnych svahových deformácií .....	217
B.16.3 Územia ťažby, dobývacie priestory a poddolované územia .....	217
B.17 VYHODNOTENIE DÔSLEDKOV NAVRHOVANÉHO STAVEBNÉHO ROZVOJA A INÝCH ZÁMEROV NA POĽNOHOSPODÁRSKEJ A LESNEJ PÔDE.....	218
B.18 HODNOTENIE NAVRHOVANÉHO RIEŠENIA.....	218
<b>C. NÁVRH ZÁVÄZNEJ ČASŤI.....</b>	<b>219</b>
<b>D. DOPLŇUJÚCE ÚDAJE.....</b>	<b>219</b>
<b>E. DOKLADOVÁ ČASŤ .....</b>	<b>220</b>

## GRAFICKÁ ČASŤ

---

1.	Širšie vzťahy	1: 50 000
2.	Komplexný výkres priestorového usporiadania a funkčného využívania územia - variant A, B	1: 10 000
3.	Výkres riešenia verejného dopravného vybavenia - variant A, B	1: 10 000
4.	Výkres riešenia verejného technického vybavenia vodné hospodárstvo - variant A, B	1: 10 000
5.	Výkres riešenia verejného technického vybavenia zásobovanie elektr. energiou – variant A, B	1: 10 000
6.	Výkres riešenia verejného technického vybavenia zásobovanie plynom, teplo – variant A, B	1: 10 000
7.	Výkres ochrany prírody a tvorby krajiny vrátane prvkov územného systému ekologickej stability - variant A, B	1: 10 000
8.	Výkres vyhodnotenie dôsledkov stavebného rozvoja a iných zámerov na poľnohospodárskej a lesnej pôde - variant A, B	1: 10 000
9.	Regulačný výkres - variant A, B	1: 20 000
10.	Schéma záväzných častí riešenia a VPS – variant A, B	

## A ZÁKLADNÉ ÚDAJE

### A.1 HLAVNÉ CIELE RIEŠENIA A PROBLÉMY, KTORÉ ÚZEMNÝ PLÁN RIEŠI

Koncept územného plánu mesta Košice (ďalej len „koncept ÚPN–M KE“) je v zmysle platnej legislatívy vypracovaný a predložený na prerokovanie v dvoch variantoch, vo variante A, a vo variante B. Vzhľadom na zmenu spoločenského systému v roku 1989 (koniec socialistického plánovania), obidva varianty sú zamerané aj na hľadanie optimálneho metodického prístupu k spracovaniu územného plánu, ktorý by zohľadňoval progresívne trendy v názore na mesto, a zohľadňoval súčasné spoločenské požiadavky na mestské prostredie.

Vecný a metodický prístup k riešeniu ÚPN–M KE ovplyvňujú nasledujúce skutočnosti:

- ekonomická prosperita spoločnosti a klesajúci demografický trend na Slovensku

Demografická prognóza na Slovensku, a rovnako v meste Košice, má podľa dostupných údajov klesajúci trend, na druhej strane ekonomická prosperita spoločnosti je vo všeobecnosti na vyrovnanej úrovni. Na základe týchto skutočností, v situácii, keď nie je nutnosťou kvantita výstavby všetkých druhov, ale jej urbanistická a architektonická kvalita, je logické nerozvíjať mesto extenzívnym spôsobom, ale sústrediť sa na existujúce zastavané územie mesta, hľadať spôsob jeho optimálneho využitia, a najmä pozdvihnúť mestské prostredie na kvalitatívne vyššiu úroveň.

- súkromné vlastníctvo ako rovnocenná forma vlastníctva

Akceptovanie súkromného vlastníctva po roku 1989, ako rovnocennej formy vlastníctva, výrazne ovplyvňuje urbanizáciu v meste. Mnohokrát dochádza k ťažko prekonateľným rozporom medzi schválenou urbanistickou koncepciou mesta, zámermi vlastníkov územia a investorov. V zmysle platnej legislatívy je jediným spôsobom riešenia týchto rozporuplných zámerov inštitút verejnoprospešných stavieb, v bežnej praxi sú ale tieto riešenia problematické, málokedy k nim dochádza, a nemôžu sa aplikovať na všetky druhy stavieb. Z tohto pohľadu je vlastníctvo pozemkov účinným nástrojom na presadzovanie mestu prospešných investičných zámerov v území.

- malý a naďalej sa zmenšujúci podiel územia vo vlastníctve mesta Košice v jeho zastavanom a administratívnom území

Podľa informácií, získaných na konzultačných poradách k rozpracovanosti ÚPN–M KE, je podiel mesta na vlastníctve pozemkov v jeho zastavanom a administratívnom území pomerne malý, a neustále sa zmenšuje. V takejto pozícii môže mesto len ťažko ovplyvňovať urbanizačný proces na svojom území a presadzovať svoje zábery, nech sú akokoľvek prospešné a zaujímavé pre jeho obyvateľov.

- silnejšie tlaky developerov na využívanie územia mesta a umiestňovanie stavieb

Tlaky developerov na zmenu funkčného využitia územia podľa schváleného ÚPN sú čoraz výraznejšie. Tieto tlaky vyplývajú len z vlastníctva pozemkov v akomkoľvek mestskom území, a z čoho najefektívnejšieho ekonomického prospechu vlastníka. Často takto vznikajú v území nelogické urbanistické súvislosti, dochádza k riešeniam, ktoré sú investične a technicky náročné, často takto vznikajú v území úplne bizarné situácie, trpí vonkajší aj vnútorný obraz mesta.

- legislatíva, metodika a teória urbanizmu, vychádzajúca z teórie funkcionalistického mesta, nedostatočne zohľadňujúca súčasné tendencie v stavbe miest

Súčasne platná legislatíva vychádza z princípov Athénskej charty z roku 1933, ktorá striktne člení mesto na jednotlivé funkčné zóny. Táto teória bola v západnej Európe podrobená

kritike už v sedemdesiatych rokoch minulého storočia, a v súčasnosti sa tieto krajiny súborom pravidiel a predpisov Athénskej charty neriadia. Dnes sa už aj u nás začína klásť dôraz na architektonické pôsobenie mesta ako celku, preferuje sa poňatie mesta v jeho trojrozmernom pôsobení (verejný priestor), prehodnocuje sa úloha a doterajšie uprednostňovanie automobilovej dopravy v meste, vyzdvihuje sa pešia doprava, hľadajú sa nové formy mobility. Dôraz sa kladie na pôsobenie mesta ako kontinuálneho harmonického organizmu, na jeho vnútorný a vonkaší obraz, na harmonické mestské prostredie. Návrhové obdobie územných plánov je obvykle 20 rokov, čo predstavuje približne jednu generáciu a výrazný názorový posun v prístupe k návrhu mesta. Z tohto uhla pohľadu musí mať ÚPD jasnú koncepciu, ale zároveň istú voľnosť v detailoch, istý priestor na manévrovanie, resp. vylepšovanie a zdokonaľovanie tejto koncepcie.

- neopodstatnenosť socialistického spôsobu plánovania a dimenzovania z pohľadu dneška

V období socializmu bol jediným investorom štát, prirodzene a logicky kontroloval výšku svojich investícií prostredníctvom technicko-hospodárskych ukazovateľov (THU) a iných ukazovateľov, určujúcich napríklad výmeru zelene na obyvateľa, výmeru plôch občianskej vybavenosti na obyvateľa a podobne. V súčasnosti je potrebné tento prístup prehodnotiť, výmery jednotlivých funkčných plôch na obyvateľa (zeleň, športové plochy, kultúrne zariadenia, atď.) sú závislé len na kultúrnej, technickej a ekonomickej vyspelosti mesta. Takýmto spôsobom vytvára každé mesto svoj jedinečný a neopakovateľný vonkajší a vnútorný obraz.

- praktické používanie územno-plánovacej dokumentácie (ÚPD) a spôsob riadenia rozvoja mesta jeho orgánmi podľa ÚPD

ÚPN–M KE je dokument, ktorý definuje zásady a princípy rozvojovej koncepcie mesta v jeho administratívnom území. V zmysle platnej legislatívy a podrobnosti mierky spracovania hlavných výkresov (M=1:10 000) graficky znázorňuje funkčné plochy, nie jednotlivé stavby; ani líniové stavby, zobrazené v grafickej časti dokumentácie, nereprezentujú ich presné rozmery, sú len grafickým symbolom. Rovnakým spôsobom sa musí ÚPN čítať a používať v praxi, aj keď je koncept ÚPN–M KE spracovaný na podklade katastrálnej mapy, je potrebné čítať jednotlivé javy ako zásady koncepcie, nevnímať ich ako topografické umiestnenie. Pre účely umiestňovania stavieb sa musí vypracovať podrobnejšia ÚPD, ktorá už dokáže presne definovať zásady pre umiestnenie stavby. Všetky ťažiskové územia mesta je nevyhnutné vyriešiť v podrobnejšej mierke, v duchu koncepčných zásad konceptu ÚPN–M KE, definovaných v komplexnom výkrese a v záväznej časti konceptu ÚPN–M KE.

### A.1.1 DÔVODY PRE OBSTARANIE ÚZEMNÉHO PLÁNU

Dôvodom pre obstaranie ÚPN–M KE je potreba zosúladenia základného územnoplánovacieho dokumentu mesta so súčasnými požiadavkami legislatívy, hlavne stavebného zákona a Vyhlášky č. 55/2001 Z.z. a potreba riešenia konkrétnych problémov vyplývajúcich z praktického používania územného plánu.

V súčasnosti platný územný plán mesta bol spracovaný v rokoch 1973 až 1975, bol komplexne aktualizovaný v roku 1985 a v roku 1993, zmeny a doplnky v nasledujúcich rokoch mali väčšinou charakter riešenia územne a vecne čiastkových problémov.

Mesto Košice uznesením č. 700 Mestského zastupiteľstva v Košiciach zo dňa 6.9.2001 rozhodlo o spracovaní nového územného plánu mesta. Porada primátora mesta Košice dňa 8.10.2012 prerokovala návrh pripravovanej komplexnej aktualizácie platného územného plánu mesta a dospela k názoru, že je potrebné zamerať sa na spracovanie nového územného plánu mesta.



### A.1.2 ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI A SPRACOVATEĽOVI

OBSTARÁVATEĽ: Mesto Košice, Trieda SNP 48/A, 040 11 Košice  
v zastúpení: MUDr. Richard Raši, PhD., MPH, primátor

ODBORNE SPÔSOBILÁ OSOBA: Ing. arch. Vladimír Debnár  
pre výkon obstarávateľských  
činností v zmysle §2a zák. č.  
50/76 Zb. v platnom znení: registračné číslo 294

SPRACOVATEĽ ÚPN M-KE: ZDRUŽENIE ÚPN – M Košice  
Zvonárska 23, 040 01 Košice

Člen I. Ing. arch. Alexander Bél  
autorizovaný architekt SKA, reg. č.0722AA

Člen II. Arka – architektonická kancelária, s.r.o  
Ing. arch. Dezider Kovacs  
autorizovaný architekt SKA, reg. č.0753AA

Člen III. Ing. arch. Viktor Malinovský  
autorizovaný architekt SKA, reg. č. 0760AA

### A.1.3 HLAVNÉ CIELE RIEŠENIA

Hlavné ciele konceptu ÚPN–M KE sú nasledovné:

- navrhnuť funkčné a priestorové usporiadanie mesta so zreteľom na kompozíciu jeho celkového obrazu i vnútorných priestorov a zachovanie jeho identity
- zamedziť ďalšiemu rozširovaniu mesta do okolitej voľnej krajiny, chrániť poľnohospodársku a lesnú pôdu, a s týmto zámerom stanoviť v územnom pláne neprekročiteľnú hranicu zástavby, s dôrazom na urbanistickú ekonómiu a efektívnu obsluhu a prevádzku územia
- maximalizovať využitie pozemkov v meste s dôrazom na mestský charakter zástavby pri zachovaní vysokej kvality životného prostredia
- transformovať nevyužívané, málo využívané a nevhodne využívané územia, najmä pozdĺž rieky Hornád, zabezpečiť ich optimálne využitie a integrovať ich do mestského prostredia
- zvýšiť podiel plôch verejných parkov, pešo dostupných pre obyvateľov jednotlivých častí obytného územia
- prehodnotiť systém dopravy na území mesta, optimalizovať a zvýšiť prepojenosť siete ulíc, dať väčší dôraz na mestskú hromadnú dopravu, peších a cyklistov
- pri riešení nových rozvojových území orientovať sa prioritne na využitie kapacít existujúcej dopravnej a technickej infraštruktúry bez potreby budovania nových systémov
- zabezpečiť ochranu mesta pred povodňami a inými ohrozeniami územia, zabezpečiť adaptabilitosť mesta na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy
- navrhované riešenie má vychádzať zo súčasných sociálno-politických pomerov, súčasnej legislatívy, reálnych zmien v území a koncepcie súťažného návrhu „Návrh zásad a základných smerov územného rozvoja mesta Košice“. Zároveň má zohľadniť kontinuitu s riešením platného Územného plánu hospodársko-sídelskej aglomerácie Košice.

## A.2 VYHODNOTENIE DOTERAJŠIEHO ÚZEMNÉHO PLÁNU

V roku 1973 bol spracovaný Územný plán hospodársko–sídelskej aglomerácie Košice (ÚPN HSA Košice, Vlasta Michalcová a kol.), tento územný plán predpokladal nárast počtu obyvateľov mesta na 300 000, navrhovaný plošný rozvoj mesta riešil formou relatívne koncentrovanej urbanistickej štruktúry, ktorá prekročila rieku Hornád a hrebeň Heringeša až do polôh v údolí rieky Torysa. V tomto území bolo navrhované súbežné „Východné mesto“ pre cca 100 000 obyvateľov s komplexnou mestskou funkčnou štruktúrou.

V roku 1985 bol spracovaný Doplnok ÚPN HSA (Stavoprojekt Košice, Alexander Bél, Dušan Hudec a kol.). Tento dokument, schválený v roku 1986, korigoval niektoré nereálne, alebo ďalším vývojom prekonané pôvodné koncepčné zámery, hlavne v oblasti dopravy, a je (s následne vypracovanými čiastkovými zmenami a doplnkami) doteraz platnou územnoplánovacou dokumentáciou pre riadenie územného rozvoja mesta.

V súčasnosti platný územný plán je poplatný spoločenskému zriadeniu v ktorom vznikol (socialistické plánovanie) a urbanistickej teórii funkcionalistického mesta (členenie mesta na segregované funkčné plochy), ktorú konštitovala Athénska charta v roku 1933. V súčasnosti sú tieto tendencie morálne zastaralé, v tvorbe mesta je potrebné zohľadniť súčasné urbanistické tendencie, najmä tendencie riešenia automobilovej dopravy, problémy architektonickej kvality mestského prostredia, a požiadavky súčasnej spoločnosti.

## A.3 ÚDAJE O SÚLADE RIEŠENIA ÚZEMIA SO ZADANÍM

Koncept ÚPN–M KE je vypracovaný v dvoch variantoch (variant A, variant B), principiálne požiadavky na riešenie variantov sú definované v schválenom Zadaní nasledovne:

### **VARIANT A**

- rozvoj mesta bude orientovaný na demografický rozvoj podľa nápočtu Prognostického ústavu SAV, t. j. 239 998 obyvateľov v roku 2035 a obložnosť (počet obyvateľov na jeden trvale obývaný byt) 2,5 podľa návrhu Štatistického úradu SR. Tomu zodpovedá 95 999 trvale obývaných bytov a celkový počet bytov 102 127. Uvažovať s 10% rezervou počtu bytov,
- trasovanie východného diaľničného privádzača bude vedené údolím smerujúcim k obci Zdoba, v zmysle súťažného návrhu Návrh zásad a základných smerov územného rozvoja mesta Košice a štúdií spracovaných pre Národnú diaľničnú spoločnosť,
- plochy zoraďovacieho nádražia v mestskej časti Juh budú ponechané v zásade v rozsahu ako ich vymedzuje v súčasnosti platný územný plán a vo zvyšnej časti, vrátane rezervných plôch severozápadne od teplárne, budú nahradené funkciami zodpovedajúcimi centru mesta
- rozsah parkovej zelene bude najmenej 12 m<sup>2</sup> na obyvateľa.

### **VARIANT B**

- rozvoj mesta bude orientovaný na demografický rozvoj podľa predpokladu predchádzajúcich územnoplánovacích dokumentov a súťažného návrhu Návrh zásad a základných smerov územného rozvoja mesta Košice na nárast počtu obyvateľov na 300 000 v roku 2035. Pri obložnosti 2,5 je navrhovaný počet trvale obývaných bytov 120 000 a celkový počet bytov 127 200,
- trasovanie východného diaľničného privádzača bude riešené alternatívne – údolím južne od Košickej Novej Vsi alebo údolím južne od Zdobského údolia,
- plochy zoraďovacieho nádražia v mestskej časti Juh a ďalších plôch železnice v mestskej časti Staré mesto budú redukované na rozsah nutný pre funkciu železničnej

stanice a koridoru hlavných železničných tratí, s optimalizáciou ich trasovania. Ostatné plochy budú nahradené funkciami zodpovedajúcimi centru mesta a nadregionálnemu biokoridoru,

- rozsah parkovej zelene bude najmenej 8 m<sup>2</sup> na obyvateľa.

Obidva varianty základné požiadavky riešenia, vyplývajúce zo Zadania splnili.

#### **A.4 VÝCHODISKOVÉ PODKLADY**

---

- Prieskumy a rozbor ÚPN-M KE, 2016
- Zadanie pre Územný plán mesta Košice, schválené MsZ Košice uznesením č.588 zo dňa 12.12.2016
- Výsledky rokovaní so zástupcami jednotlivých mestských častí
- Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice, NDCon s.r.o., 2015
- Urbanistická štúdia „Výškové zónovanie mesta Košice“, 2013
- Miestny územný systém ekologickej stability mesta Košice, 2013
- Urbanistická štúdia „Mestská zeleň Košice“, 2013
- Mapové podklady: katastrálna mapa všetkých katastrálnych území, základná mapa SR 1: 50 000

## B RIEŠENIE ÚZEMNÉHO PLÁNU

### B.1 VYMEDZENIE RIEŠENÉHO ÚZEMIA A JEHO GEOGRAFICKÝ POPIS

#### B.1.1 VYMEDZENIE RIEŠENÉHO ÚZEMIA

Riešené územie je vymedzené hranicou administratívneho územia mesta, jeho plošná výmera je 24 373 ha. Územie mesta tvorí 29 katastrálnych území.

Zákon NR SR č. 221/1996 Z.z. o územnom a správnom usporiadaní Slovenskej republiky rozdeľuje mesto Košice do štyroch okresov (Košice I až Košice IV).

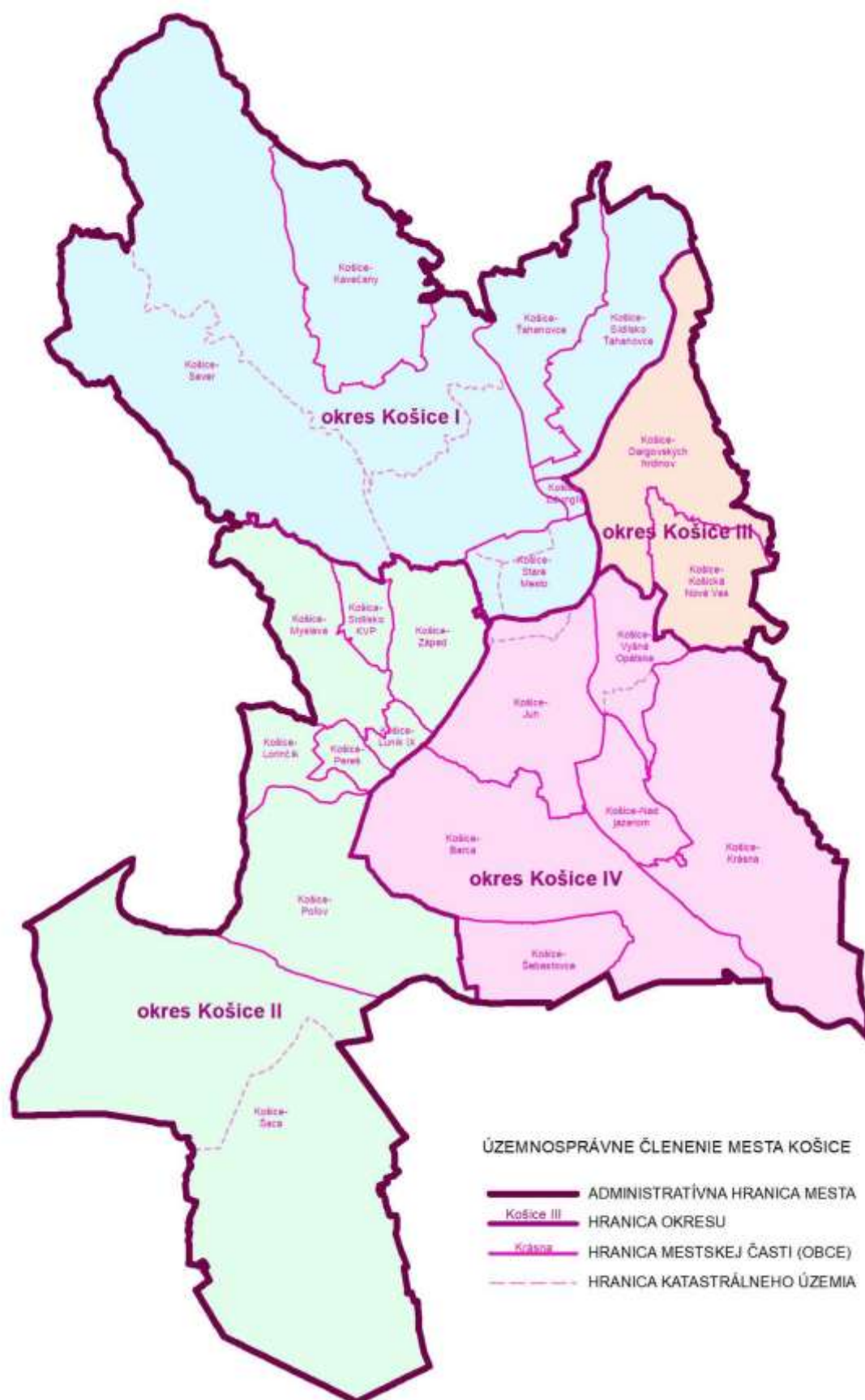
Zákomom NR SR č. 401/1990 Z.z. o meste Košice je mesto rozdelené na 22 mestských častí. V zmysle tohto zákona sú mestské časti samostatné právnické osoby a vykonávajú samosprávu v rozsahu zverenom týmto zákonom a štatútom; vo zverenom rozsahu majú mestské časti postavenie obce. Mestské časti vykonávajú prenesený výkon štátnej správy v rozsahu vymedzenom zákonom; v tomto rozsahu majú mestské časti postavenie obce.

Zoznam okresov, k nim prislúchajúcich mestských častí a katastrálnych území je uvedený v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 1.1 Územno-správne členenie mesta Košice

okres	mestská časť (obec)	katastrálne územie	výmera v ha
Košice I	Košice-Džungľa	Brody	47.2
	Košice-Kavečany	Kavečany	1049.6
	Košice-Sever	Čermeľ	2670.9
	Košice-Sever	Kamenné	1948.7
	Košice-Sever	Severné Mesto	842.1
	Košice-Sídliisko Ťahanovce	Nové Ťahanovce	825.8
	Košice-Staré Mesto	Huštáky	71.4
	Košice-Staré Mesto	Letná	69.4
	Košice-Staré Mesto	Stredné Mesto	293.3
	Košice-Ťahanovce	Ťahanovce	727.5
Košice II	Košice-Lorinčík	Lorinčík	296.9
	Košice-Luník IX	Luník	106.6
	Košice-Myslava	Myslava	701.2
	Košice-Pereš	Pereš	133.4
	Košice-Poľov	Poľov	1295.9
	Košice-Sídliisko KVP	Grunt	178.6
	Košice-Šaca	Šaca	2249.2
	Košice-Šaca	Železiarne	2538.4
	Košice-Západ	Terasa	553.9
Košice III	Košice-Dargovských hrdinov	Furča	1107.6
	Košice-Košická Nová Ves	Košická Nová Ves	575.5
Košice IV	Košice-Barca	Barca	1812.6
	Košice-Juh	Južné Mesto	903.5
	Košice-Juh	Skladná	73.4
	Košice-Krásna	Krásna	2006.3
	Košice-Nad jazerom	Jazero	365.1
	Košice-Šebastovce	Šebastovce	509.7
	Košice-Vyšné Opátske	Nižná Úvrať	321.3
	Košice-Vyšné Opátske	Vyšné Opátske	97.9
			24 373

Zdroj: ŠÚ SR, 2016



Obr. 1. Územnosprávne členenie mesta Košice

## B.1.2 POPIS RIEŠENÉHO ÚZEMIA

Mesto Košice leží v juhovýchodnej časti Slovenska, v Košickej kotline, územne otvorenej smerom na juh, vymedzenej zo západu a severozápadu Volovskými vrchmi a pohorím Čierna hora (čiastočne Šarišská vrchovina), z východu Slanskými vrchmi. Nadmorská výška terénu v hraniciach administratívneho územia mesta sa pohybuje v rozmedzí cca 200 m n.m. na juhu až po cca 800 m n.m. na severe. Košickú kotlinu odvodňuje rieka Hornád so svojimi ľavostrannými a pravostrannými prítokmi.

Podľa nadradenej ÚPD (ÚPN VÚC KSK) je mesto Košice súčasťou Košicko–prešovského ťažiska osídlenia, súčasťou rozvojovej osi 1. stupňa Košice – Prešov, s výrazným medzinárodným postavením v rámci Karpatského euroregiónu. Košice sú krajským mestom, administratívno–správnym centrom Košického kraja.

Susediace katastrálne územia sú:

- zo severu: Veľká Lodina, Sokol', Kostol'any nad Hornádom, Tepličany (obec Družstevná pri Hornáde), Budimír
- z východu: Beniakovce, Hrašovík, Vyšný Olčvár (obec Košické Olšany), Zdobá (obec Sady nad Torysou), Košická Polianka, Vyšná Hutka, Nižná Hutka
- z juhu: Nižná Myšľa, Kokšov–Bakša, Valaliky, Haniska, Sokol'any, Bočiar, Seňa, Veľká Ida
- zo západu: Šemša, Malá Ida, Baška, Nižný Klátov, Vyšný Klátov, Košická Belá

### B.1.2.1 Geomorfologické pomery

Podľa regionálneho geomorfologického členenia patrí riešené územie do troch geomorfologických celkov. Pevážná časť územia patrí do geomorfologického celku Košická kotlina, do severnej a severovýchodnej časti územia zasahuje geomorfologický celok Čierna hora a severozápadný výbežok spadá do geomorfologického celku Volovské vrchy.

V severnej časti územia mesta prechádza reliéf z pahorkatinového do vrchovinového reliéfu rázsochovitého charakteru. Stretávajú sa tu dva geomorfologické celky, Volovské vrchy a Čierna hora. Volovské vrchy predstavujú plocho modelovanú, petrograficky aj mechanicky monotónnu časť územia. Volovské vrchy reprezentuje v riešenom území časť podcelku Kojšovskej hole. Je to veľmi členitá oblasť prevažne južnej expozícií svahov, so svahovitnosťou do 30°. Volovské vrchy a Čierna hora vytvárajú priečnu Z–V eleváciu, s pomerne monotónnym, stredne rezaným reliéfom.

Z hľadiska morfologicko–morfometrických typov reliéfu sa riešené územie vyznačuje pomerne veľkou vertikálnou členitosťou. Severná časť, najmä k.ú. Kavečany a k.ú. Sever, je pomerne členitá (vrchoviny stredne a silne členité), centrálnu, západnú a severovýchodnú časť územia zaberajú pahorkatiny, južnú časť územia, zastúpenú k.ú. Šaca, Poľov, Pereš, Šebastovce, Barca, Juh, Nad Jazerom, zaberá rovina.

Z tvarov reliéfu sú na území mesta zastúpené úvalinové doliny, úvaliny kotlín a brázd, prolúviálne kužele stredné, riečne terasy stredné a riečne nivy v oblasti Košickej roviny, v oblasti Hornádskeho predhoria sú zastúpené monoklinálne hrebene a hlboké doliny bez nivy, alebo so slabou vyvinutou nivou. Na rozhraní Košickej roviny a Toryskej pahorkatiny sú zastúpené zosuvy a morfologicky výrazné stráne na tektonických poruchách, ktoré sa tiež vyskytujú na rozhraní Čiernej hory a Košickej kotliny.

Najvyšší bod v riešenom území sa nachádza na severnej hranici s k.ú. Veľká Lodina vo výške 803 m n.m. Centrálna časť územia leží v nadmorskej výške 208 m n.m. Najnižší bod územia leží v nadmorskej výške 178 m n.m. na juhovýchodnej hranici s k.ú. Nižná Myšľa.

### B.1.2.2 Geologické pomery

Podstatnú časť riešeného územia tvoria usadené neogénne horniny. Južná a juhovýchodná časť mesta stojí na vápniťoch íloch kochanovského súvrstvia sarmatského veku (miocén) a mladších riečnych pieskoch, štrkoch a hlinách kvartéru, v nive Hornádu sú ojedinele vyvinuté sedimenty nízkych (würmských) a stredných (risských) terás.

Volovské vrchy a Čierna hora sú o niečo pestrejšie. Západná a severná časť mesta leží na starších horninách veporika a gemerika. V oblasti Ťahanoviec to sú granodiority až tonality komplexu Bujanovej a nadložné premenené pieskovce a zlepenice a tiež mezozoické vápence patriace k veporiku. V západnej časti dominujú premenené horniny gemerika, hlavne fylity čermeľskej skupiny, zlepenice a brekcie krompašskej skupiny a amfibolity a metabazity rakoveckej skupiny. Na toto územie sa dostali i horniny sopečného pôvodu vplyvom vulkanickej činnosti v neogéne. Pozdĺž Myslavského údolia, a ojedinele aj inde, sa nachádzajú hlbinné a žilné variské magmatity. Dolina Čermeľského potoka má v podklade mladoprvohorné permské bridlice, po ľavej strane údolia sa nachádzajú jurské vápence. Chrbát v oblasti Kavečian medzi údoliami Hornádu a Čermeľského potoka sa viaže na vápence a dolomity, na juhu kremité porfýry. Úpätie Vysokého vrchu, v pohorí Čierna hora, tvoria druhohorné a mladoprvohorné horniny.

### B.1.2.3 Pôdne pomery

Pôdne pomery v riešenom území sú veľmi pestré, zastúpené sú tu dve odlišné oblasti, oblasť samotnej Košickej kotliny s jej pahorkatinovými stupňami a oblasť horská s vrchovinovým reliéfom a s výskytom prevažne kyslých nenasýtených pôd. Z hľadiska retenčnej schopnosti pôd prevláda stredná a vysoká so strednou priepustnosťou. Najrozšírenejším typmi pôdy na území mesta Košice sú kambizeme a pseudogleje.

V oblasti Košickej kotliny rovinatú časť predstavujú široké nivy Hornádu a Torysy, nad nimi sa nachádzajú vyvýšené würmské, risské a mindelské terasy. Na nivách sa vyskytujú prevažne fluvizeme, čiernice, fluvizeme glejové a sporadicky gleje, na terasách sa vyskytujú rôzne pôdne typy v závislosti od pokryvných sedimentov a stupňa ich erodovanosti (černozeme, hnedozeme, kambizeme, na erodovaných polohách so štrkami – regozeme). Na Medzevskej pahorkatine sa vyskytujú prevažne pseudogleje, hnedozeme pseudoglejové a luvizemné pôdy. Na Toryskej pahorkatine tvorenej zahmlinými štrkami s polohami ílov sa vyskytujú kambizeme pseudoglejové, pseudogleje a podradnejšie aj regozeme. Laterálna erózia nivy Hornádu spôsobila vznik strmého zosuvného územia na východ od Košíc, ktoré je tvorené prevažne regozemnými pôdami.

V horských oblastiach Volovských vrchov a Čiernej hory prevládajú kambizeme a ich subtypy, ktoré prechádzajú vo veľmi svažitých oblastiach do rankrov. V miestach, kde vystupuje skalný podklad, sa vyskytujú aj litozeme. Rôzne subtypy rendzín pozorujeme na podloží, ktoré je tvorené vápencami a dolomitmi. Vzhľadom na členitý reliéf tieto rendziny obvykle tvoria komplexy od typických rendzín cez rendziny vylúhované až po rendziny litické a karbonátové litozeme.

### B.1.2.4 Hydrologické a hydrogeologické pomery

Riešené územie patrí z hydrologického hľadiska do čiastkového povodia Hornádu (číslo hydrologického poradia 4–32) a čiastkového povodia Bodvy (číslo hydrologického poradia 4–33). Väčšia časť územia mesta je odvodňovaná riekou Hornád a jej prítokmi spadajúca do základného povodia Hornád od Hnilca po Torysu (číslo hydrologického poradia 4–32–03). Východná časť územia spadá do základného povodia Torysa (číslo hydrologického poradia 4–32–04) a južná časť do základného povodia Hornád pod Torysou (číslo hydrologického poradia 4–32–05). Len západná časť územia mesta je odvodňovaná Bodvou prostredníctvom jej ľavostranného prítoku Ida (číslo hydrologického poradia základného

povodia 4–33–01). Rozvodnica medzi čiastkovými povodiami Hornádu a Bodvy prechádza v severojužnom smere cez areál U.S.Steel Košice, s.r.o. a MČ Šaca.

V rámci novej vodnej politiky vyplývajúcej zo smernice 2000/ES Európskeho parlamentu a Rady ustanovujúcej rámec pre činnosť Spoločenstva v oblasti vodnej politiky (RVS), premietnutej do slovenskej legislatívy, boli vymedzené útvary podzemných vôd na Slovensku pre všetky povodia, ktoré zohľadňujú komplikovanú geologickú stavbu a hydrogeologické pomery územia.

Do riešeného územia mesta Košice zasahujú tri vymedzené útvary podzemných vôd:

a) útvary podzemných vôd v kvartérnych sedimentoch

- *SK1001200 P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov oblasti povodia Hornád* – útvar zaberá nivu Hornádu a južnú, nížinnú časť územia.

b) útvary podzemných vôd v predkvartérnych horninách

- *SK200500FK Puklinové a krasovo–puklinové podzemné vody Slovenského Rudohoria oblasti povodia Hornád* – útvar zasahuje do územia mesta v západnej časti.
- *SK200510KF Dominantné krasovo–puklinové podzemné vody Braniska a Čiernej hory oblasti povodia Hornád* – útvar zasahuje do územia mesta výbežkom v severozápadnej časti.
- *SK2005300P Medzizrnové podzemné vody Košickej kotliny oblasti povodia Hornád* – útvar zaberá východnú a juhovýchodnú podstatnú časť územia mesta.

#### B.1.2.5 Klimatické pomery

Podľa klimatického členenia SR patrí riešené územie do mierneho podnebného pásma. Podstatná časť územia mesta patrí do teplej klimatickej oblasti, teplého, mierne suchého okrsku s chladnou zimou (T5), s teplotou v januári – 3°C, s počtom letných dní 50 a viac za rok, s denným maximom teploty vzduchu menej ako 25°C a (T7) mierne teplého, mierne vlhkého, s chladnou zimou s priemernou teplotou v januári menej ako – 3°C. Priemerná ročná teplota vzduchu sa na základe dlhodobých pozorovaní (1961 – 1990) pohybuje od záporných hodnôt až po + 9°C, priemerné ročné úhrny zrážok sa v závislosti od nadmorskej výšky pohybujú v intervale od 550 mm do 800 mm.

Priemerná teplota vzduchu vo februári, ako najchladnejšom mesiaci roka, sa pohybuje od – 6,9 až po – 5,0°C, priemerná teplota vzduchu v júli, ako najteplejšom mesiaci roka, sa pohybuje od 18,1°C až po 20,0°C. Priemerný ročný úhrn zrážok dosahuje 610 mm, v letnom polroku 370 mm a v zimnom polroku 240 mm.

Usporiadanie okolitých pohorí ovplyvňuje klimatické pomery mesta. Severojužná orientácia kotliny je najdôležitejším faktorom pre formovanie smerov prúdenia, výsledkom čoho je výrazne úzka veterná ružica, s dominantným severným a vedľajším južným smerom vetra (najmä v chladnom polroku). Prevládajúce prúdenie zo severu sa vyznačuje relatívne vyššími rýchlosťami, ktoré v priemere dosahujú hodnotu 5,7 m.s<sup>-1</sup>. Priemerná rýchlosť v roku zo všetkých smerov je 3,6 m.s<sup>-1</sup>, južná časť Košickej kotliny je otvorená a značne veterná a aj podstatná časť územia mesta Košice, najmä údolie Hornádu a hrebeňové časti obklopujúcich pahorkatín sú veľmi veterné. Priemerná rýchlosť vetra za obdobie rokov 2008 – 2012 bola na území mesta Košice 1,8 – 4,0 m.s<sup>-1</sup>.



## **B.2 VÄZBY VYPLÝVAJÚCE Z RIEŠENIA A ZO ZÁVÄZNÝCH ČASŤÍ NADRADENEJ ÚZEMNOPLÁNOVACEJ DOKUMENTÁCIE**

Nadradenou územnoplánovacou dokumentáciou konceptu ÚPN-M KE je Územný plán veľkého územného celku Košický kraj (ÚPN VÚC Košický kraj) schválený vládou SR uznesením č. 323, zo dňa 12. mája 1998, záväzná časť bola vyhlásená nariadením vlády SR č. 281/1998 Z.z.; v znení ZaD 2004, schválených Zastupiteľstvom KSK uznesením č. 245/2004; ZaD 2009, schválených Zastupiteľstvom KSK uznesením č. 712/2009; ZaD 2014, schválených Zastupiteľstvom KSK uznesením č. 92/2014. Záväzná časť bola vyhlásená Všeobecne záväzným nariadením KSK č.6/2014, ktoré bolo schválené uznesením Zastupiteľstva KSK č. 93/2014 a ZaD 2017, schválených zastupiteľstvom KSK dňa 12. júna 2017 uznesením č. 510/2017.

Z ÚPN VÚC Košický kraj sú pre mesto Košice a jeho administratívne územie záväzné nasledujúce regulatívy:

### **1. V oblasti medzinárodných súvislostí usporiadania územia, osídlenia a rozvoja sídelnej štruktúry**

- 1.1. rozvíjať košicko-prešovské ťažisko osídlenia ako ťažisko osídlenia celého Karpatského euroregiónu,
- 1.2. vytvárať nadnárodnú sieť spolupráce medzi jednotlivými mestami, regiónmi a ostatnými aktérmi územného rozvoja v Slovenskej republike a okolitých štátoch s využitím väzieb jednotlivých sídiel a sídelných systémov v euroregiónoch a ďalších oblastiach cezhraničnej spolupráce,
- 1.3. rozvíjať dotknuté sídla na trasách multimodálnych koridorov

### **2. V oblasti osídlenia, usporiadania územia a sídelnej štruktúry**

- 2.2. formovať sídelnú štruktúru Košického kraja v nadväznosti na národnú a celoeurópsku polycentrickú sídelnú sústavu a komunikačnú kostru medzinárodne odsúhlasených dopravných koridorov,
- 2.3. podporovať rozvoj osídlenia v Košickom kraji s dominantným postavením košicko-prešovskej aglomerácie, s nadväznosťou na michalovsko–vranovsko–humenské, popradsko–spišskonovoveské ťažiská osídlenia a s previazaním na sídelnú sieť smere južnoslovenskej rozvojovej osi,
- 2.4. podporovať rozvoj košicko–prešovskej aglomerácie ako kvartérneho centra s najväčším predpokladom zabezpečiť rozvoj kvartérnych aktivít,
- 2.7. rešpektovať pri novej výstavbe objekty obrany štátu a ich ochranné a bezpečnostné pásma,
- 2.8. podporovať rozvoj sídelných centier, ktoré tvoria základné terciárne centrá osídlenia, rozvojové centrá hospodárskych, obšlužných a sociálnych aktivít ako pre priliehajúce zázemie, tak pre príslušný regionálny celok, a to hierarchickým systémom, pozostávajúcim z nasledovných skupín centier:
  - 2.8.1 podporovať rozvoj špecifického centra mesto Košice, ako centrum plniace medzinárodné a celoštátne funkcie so zohľadnením postavenia rozhodujúceho/najvýznamnejšieho centra Karpatského euroregiónu,
- 2.9. podporovať ťažiská osídlenia ako rozvojové priestory vytváraním ich funkčnej komplexnosti,
- 2.11. podporovať ako ťažisko osídlenia najvyššej úrovne košicko–prešovské ťažisko osídlenia ako aglomeráciu medzinárodného významu s dominantným postavením v Karpatskom euroregióne,
- 2.15. odporovať budovanie rozvojových osí v záujme tvorby vyváženej hierarchizovanej sídelnej štruktúry
  - 2.15.1 podporovať ako rozvojové osi prvého stupňa:
    - košicko–prešovskú rozvojovú os Prešov – Košice – Seňa – hranica s Maďarskom (územie ležiace v Košickom kraji),

- zvolensko–juhoslovenskú rozvojovú os Zvolen – Lučenec – Rimavská Sobota – Rožňava – Košice (územie ležiace v Košickom kraji),
- východoslovenskú rozvojovú os Košice – Sečovce – Michalovce – Sobrance – hranica s Ukrajinou,
- 2.15.2 podporovať ako rozvojové osi druhého stupňa:  
hornádsku rozvojovú os hranica s Prešovským krajom – Spišská Nová Ves – Krompachy – Košice (v úseku Gelnica – Košice ako komunikačno–sídelnú rozvojovú os),
- 2.15.3 podporovať ako rozvojové osi tretieho stupňa:  
zemplínsku rozvojovú os Košice – Slovenské Nové Mesto – Kráľovský Chlmec – Čierna nad Tisou,
- 2.16. podporovať vznik suburbánneho pásma okolo miest Košice, Michalovce, Rožňava, Spišská Nová Ves a Trebišov,
- 2.17. vytvárať podmienky pre rovnovážny vzťah urbánnych a rurálnych území a integráciu funkčných vzťahov mesta a vidieka, pričom pri ich rozvoji zohľadniť koordinovaný proces prepojenia sektorových strategických a rozvojových dokumentov,
- 2.22. rešpektovať existujúce vojenské objekty a zariadenia, vrátane ich ochranných pásiem, nezasahovať do ich územia ani inak neobmedzovať ich činnosť,
- 2.23. pri prerokovaní územných plánov spracovaných v katastrálnych územiach s výskytom vojenských objektov a zariadení (záujmové katastrálne územia MO SR) vždy vyžadovať stanovisko Ministerstva obrany SR.

### **3. V oblasti sociálnej infraštruktúry**

- 3.2 vytvárať podmienky pre rozvoj bývania vo všetkých jeho formách s cieľom zvyšovať štandard bývania a približovať sa postupne k úrovni vyspelých štátov EÚ,
- 3.3 vytvárať podmienky pre rozširovanie siete zariadení poskytujúcich sociálnu pomoc s preferovaním zariadení rodinného typu a zvyšovanie kvality ich služieb,
- 3.4 podporovať rovnomerný rozvoj škôl, vzdelávacích, školiacich a preškolicích zariadení na území kraja a podporiť vytváranie stredných odborných škôl, ktoré poskytujú pomaturitné vzdelávanie,
- 3.5. znižovať regionálne rozdiely v úrovni vzdelávania podporou vzdelávacích centier v prirodzených sídelných centrách a prispôbovať sieť stredných škôl trhu práce a podporovaným ekonomickým aktivitám,
- 3.6. rozvíjať zdravotnícke zariadenia v záujme ich optimálneho využitia v rovnocennej prístupnosti obyvateľov,
  - 3.6.1 podporovať zdravotnícke služby pri poskytovaní zdravotnej starostlivosti, a to najmä v oblastiach vzdialenejších od sídelných centier,
  - 3.6.2 rozšíriť kapacitu liečební, hospicov a domov ošetrovateľskej starostlivosti v súlade s potrebami obyvateľstva kraja,
- 3.7 vytvárať podmienky pre rozširovanie siete zariadení sociálnej pomoci a sociálnych služieb pre občanov odkázaných na sociálnu pomoc a občanov s ťažkým zdravotným postihnutím,
- 3.8. podporovať rozvoj existujúcich a nových kultúrnych zariadení ako neoddeliteľnú súčasť poskytovania kultúrnych služieb obyvateľstvu a zachovania kultúrneho dedičstva, podporovať proporcionálny rozvoj kultúrnej infraštruktúry a budovanie domov tradičnej ľudovej kultúry.

### **4. V oblasti rozvoja rekreácie, kúpeľníctva a cestovného ruchu**

- 4.1. považovať za významné centrá rekreácie a cestovného ruchu priestory Zemplínskej šíravy, Slovenského raja, Slovenského krasu, Domice – Aggtelek (hranica s MR), Betliara – Rožňavy – Krásnohorského Podhradia, Jasova, Medzeva a okolia, Košíc a okolia (Kojšovská hoľa, Kavečany, Jahodná), Krompách – Plejsy, Spišského kultúrno-historického komplexu, Tokajskej vinohradníckej oblasti a vytvárať územno-technické a dopravné podmienky pre ich ďalší rozvoj,

- 4.7. vytvárať podmienky pre rozvoj poznávacieho turizmu v lokalitách:
- Svetového prírodného a kultúrneho dedičstva zapísaných do zoznamu UNESCO (Spišský hrad a kultúrne pamiatky okolia, drevený kostolík sv. Mikuláša v Ruskej Bystrej, jaskyne Slovenského krasu, Dobšinská ľadová jaskyňa, Ochtinská aragonitová jaskyňa a Karpatské bukové pralesy – Vihorlat),
  - mestskej pamiatkovej rezervácie v Košiciach a pamiatkových zón Košického kraja,
  - národných kultúrnych pamiatok a technických pamiatok (v okolí Medzeva a ďalších),
  - Tokajskej vinohradníckej oblasti,
  - tematických ciest (gotická, železná, vínná a ďalšie),
- 4.8. viazať lokalizáciu služieb zabezpečujúcich proces rekreácie a turizmu prednostne do sídiel s cieľom zamedziť neodôvodnené rozširovanie rekreačných útvarov vo voľnej krajine, pričom využiť aj obnovu a revitalizáciu historických mestských a vidieckych celkov a objektov kultúrnych pamiatok,
- 4.10. rozvíjať a zvyšovať komplexnosť, štandard a kvalitu ponuky rekreačných a športových aktivít, služieb cestovného ruchu a všetkých turisticky atraktívnych miest, obcí a stredísk cestovného ruchu,
- 4.12. na území Košického kraja podporovať vznik mototuristických obslužných centier pozdĺž hlavných cestných tranzitných turistických trás:
- Poľsko – Prešov – Košice – Milhošť – Maďarsko (súčasť Via Carpatia),
- 4.13. vytvárať podmienky pre rozvoj krátkodobej rekreácie obyvateľov miest a väčších obcí budovaním rekreačných stredísk a zamerať sa na podporu budovania vybavenosti pre prímestskú rekreáciu v zázemí sídiel,
- 4.14. vytvárať podmienky pre realizáciu cyklomagistrál: EuroVelo 11 v koridore hranica kraja s PSK – Košice – hranica s MR a Zemplínskej cyklomagistrály v koridore hranica kraja s PSK – Zemplínska šírava (vrátane cyklistického okruhu) – Zemplín – hranica s MR a siete nadväzujúcich cyklotrás nadregionálneho a regionálneho významu,
- 4.16. zabezpečiť na územiach európskej sústavy chránených území a územiach národnej sústavy chránených území funkcie spojené s rozvojom turizmu a rekreácie tak, aby nedochádzalo k zhoršeniu stavu ochrany týchto území a predmetu ich ochrany,
- 4.17. podporovať ťažiskové formy cestovného ruchu v Košickom kraji (vidiecky a agroturistika, mestský a kultúrno-poznávací, kúpeľný a zdravotný, zimný, letná turistika a pobyty pri vode a aktivity súvisiace s rozvojom tradičných remesiel a gastronómie špecifických pre Košický kraj),

## **5. V oblasti usporiadania územia z hľadiska ochrany kultúrneho dedičstva, ekológie, ochrany prírody, prírodných zdrojov a starostlivosti o krajinu a tvorby krajinnej štruktúry**

- 5.1 chrániť najkvalitnejšiu poľnohospodársku pôdu v katastrálnom území podľa kódu bonitovaných pôdnoekologických jednotiek, vinice v Tokajskej vinohradníckej oblasti a Východoslovenskej vinohradníckej oblasti a lesných pozemkov ako faktor usmerňujúci urbanistický rozvoj kraja, zabezpečovať ochranu prírodných zdrojov vhodným a racionalizovaným využívaním poľnohospodárskej a lesnej krajiny,
- 5.2 zabezpečiť funkčnosť nadregionálnych a regionálnych biocentier a biokoridorov pri ďalšom funkčnom využití a usporiadaní územia, uprednostniť realizáciu ekologických premostení regionálnych biokoridorov a biocentier pri výstavbe líniových stavieb, prispôbiť vedenie trás dopravnej a technickej infraštruktúry tak, aby sa netrieštil komplex lesov,
- 5.3 podporovať výsadbu plošnej a líniovej zelene, prirodzený spôsob obnovy a revitalizáciu krajiny v nadregionálnych biocentrách a biokoridorov,
- 5.4 Zohľadňovať a revitalizovať v územnom rozvoji:
- b) pamiatkový fond, ktorý tvoria pamiatkové rezervácie, pamiatkové zóny a národné kultúrne pamiatky, ako aj ochranné pásma všetkých kategórií pamiatkového fondu,
  - c) územia historických jadier miest,
  - d) známe a predpokladané archeologické náleziská a archeologické nálezy,
  - e) územia miest a obcí, kde je zachytený historický stavebný fond,

- f) novodobé urbanistické a architektonické diela,
  - g) areály architektonických diel s dotvárajúcim prírodným prostredím,
  - h) historické technické pamiatky,
  - i) historické krajinné štruktúry vrátane území s rozptýleným osídlením,
  - j) objekty, súbory, alebo areály objektov, ktoré sú navrhované na vyhlásenie za pamiatkové rezervácie, pamiatkové zóny a ochranné pásma ako aj objekty vedené v evidenciách pamätihodností miest a obcí,
- 5.5. zabezpečovať nástrojmi územného plánovania ekologicky optimálne využívanie územia pri rešpektovaní a skvalitňovaní územného systému ekologickej stability, biotickej integrity krajiny a biodiverzity na úrovni regionálnej a lokálnej,
- 5.6. sanovať a revitalizovať oblasti, resp. ich časti na území Košického kraja zaťažené s vysokým stupňom environmentálnej záťaže;
- 5.6.2 Košicko-prešovská zaťažená oblasť,
  - 5.6.4 vhodnosť a podmienky stavebného využitia území s vysokou prioritou riešenia environmentálnych záťaží posúdiť a overiť geologickým prieskumom (... Košice – Barca – letisko sklad LPL, ...),
- 5.7. rezervovať vo výrobných zariadeniach plochy na uplatňovanie moderných ekologických technológií a prechod na využívanie obnoviteľných zdrojov energie, v prospech eliminovania príčin poškodenia životného prostredia,
- 5.8. v nadväznosti na systém náhrad pri vynútenom obmedzení hospodárenia rešpektovať pri hospodárskom využití prvky regionálneho územného systému ekologickej stability a požiadavky na ich ochranu a funkčnosť, z prvkov územného systému ekologickej stability vylúčiť hospodárske využitie týchto území, prípadne povoliť len extenzívne využívanie, zohľadňujúce existenciu cenných ekosystémov
- 5.9. podmieniť usporiadanie územia z hľadiska aspektov ekologických, ochrany prírody, prírodných zdrojov a tvorby krajinej štruktúry,
- 5.10. v chránených územiach (európska sústava chránených území NATURA 2000 vrátane navrhovaných, národná sústava chránených území, chránené územia vyhlásené v zmysle medzinárodných dohovorov), v prvkoch prírodného dedičstva UNESCO, v NEOCENT, v biotopoch európskeho významu, národného významu a v biotopoch druhov európskeho a národného významu zosúladiť využívanie územia s funkciou ochrany prírody a krajiny s cieľom udržania resp. dosiahnutia priaznivého stavu druhov, biotopov a častí krajiny
- 5.11. rešpektovať pri umiestňovaní činností do územia hodnotovo-významové vlastnosti krajiny integrujúce v sebe prírodné a kultúrne dedičstvo, nerastné bohatstvo, vrátane energetických surovín a realizáciou vhodných opatrení dosiahnuť odstránenie, obmedzenie alebo zmiernenie prípadných negatívnych vplyvov, ako aj elimináciu nežiaducich zmien v charakteristickom vzhľade krajiny,
- 5.12. zabezpečovať zachovanie a ochranu všetkých typov mokradí, revitalizovať vodné toky a ich brehové územia s cieľom obnoviť a zvyšovať vododržnosť krajiny a zabezpečiť dlhodobu priaznivé existenčné podmienky pre biotu vodných ekosystémov,
- 5.13. identifikovať stresové faktory v území a zabezpečiť ich elimináciu;
- 5.13.1 vzdušné elektrické vedenia postupne ukladať do zeme,
  - 5.13.2 postupne ukončiť ťažbu nerastných surovín v chránených územiach, plány otvárky a dobývania v existujúcich; v kameňolomoch schvaľovať len so záväzným projektom revitalizácie a krajinného zakomponovania dotknutého územia po ukončení jeho exploatácie,
  - 5.13.3 vytvárať podmienky pre prednostnú realizáciu verejného technického vybavenia v urbanizovaných priestoroch,
- 5.15. zabezpečiť pri rekonštrukcii krajiny vrátane projektov pozemkových úprav podmienky pre uplatňovanie zásad tvorby krajiny s rešpektovaním špecifických foriem osídlenia a historických krajinných štruktúr v typickom charaktere poľnohospodárskej krajiny
- 5.16. riešiť významné strategické a investičné zámery len v súlade s organizáciou priestorového usporiadania a funkčného využívania územia a s požiadavkami na ochranu prírody a krajiny, ochranu nerastného bohatstva a ochranu zdravia

- obyvateľov,
- 5.16.1 navrhovať umiestnenia takýchto zámerov len prostredníctvom komplexného územnotechnického riešenia minimálne územnoplánovacím podkladom, v širších väzbách aj s dopadom na dotknuté územie,
  - 5.16.2 pri rozhodovaní o ťažbe rádioaktívnych nerastov v lokalite prieskumného územia Čermeľ – Jahodná a na ostatných ložiskách na území Košického samosprávneho kraja akceptovať stanoviská obcí a VÚC (samosprávneho kraja) vydané formou uznesenia zastupiteľstva a v súlade s platnou legislatívou,
  - 5.17. zabezpečiť trvalo ochranu krajiny v zmysle Európskeho dohovoru o krajine smerujúcu k zachovaniu a udržaniu významných alebo charakteristických čŕt krajiny vyplývajúcich z jej historického dedičstva a prírodného usporiadania, alebo ľudskej aktivity,
  - 5.18. rešpektovať pri umiestňovaní činností do územia záplavové a zosuvné územia, realizáciou vhodných opatrení dosiahnuť obmedzenie alebo zmiernenie ich prípadných negatívnych vplyvov,
  - 5.19. zachovať prirodzené inundačné územia vodných tokov mimo zastavaných území obcí na transformáciu povodňových prietokov počas povodní.

## **6. V oblasti rozvoja nadradenej dopravnej infraštruktúry**

- 6.1. rešpektovať nadradené postavenie paneurópskych multimodálnych koridorov Medzinárodného dopravného fóra (ďalej len ITF) a dopravných sietí TEN -T,
- 6.2. rešpektovať dopravné siete a nariadenia TEN -T a európskych dohôd alokované a plánované v trasách paneurópskych multimodálnych koridorov ITF,
  - 6.2.1. multimodálny koridor č. Va (koridor Rýn-Dunaj) Prešov/ Košice – Záhor/ Čierna nad Tisou – Ukrajina, lokalizovaný pre cestné komunikácie a pre trate železničnej a kombinovanej dopravy,
  - 6.2.2. železničné uzlové body a základné verejné terminály kombinovanej dopravy v Košiciach (Bočiar) a v Dobrej (ako náhrada za terminál v Čiernej nad Tisou),
  - 6.2.3. letisko pre medzinárodnú dopravu v Košiciach,
- 6.3. rešpektovať dopravnú infraštruktúru alokovanú a plánovanú v trasách mimokoridorových sietí ITF konvenčnej železničnej a kombinovanej dopravy a cestnej siete TEN - T
  - 6.3.1. železničné prepojenia: - Poľsko – Plaveč – Prešov – Košice – Milhost' – Maďarsko, - Zvolen – Lučenec – Košice,
  - 6.3.2. cestné komunikácie: - Poľsko – Prešov – Košice – Milhost' – Maďarsko – Rumunsko – Ukrajina (zároveň ako súčasť výhľadovej Via Carpatia),
- 6.4. rešpektovať dopravné siete a zariadenia TEN - T alokované a plánované v trasách pripravovaných multimodálnych koridorov a ich vetiev,
  - 6.4.1. prioritná os západ – východ Česká republika – Žilina – Košice – Záhor/Čierna nad Tisou – Ukrajina lokalizované pre cesty a konvenčné železničné trate siete TEN - T,
  - 6.4.2. prepojenie vetiev multimodálneho koridoru č. V a vetvy č. Va, Košice – Milhost' – Maďarsko, lokalizované pre cesty a konvenčné železničné trate siete TEN - T,
- 6.5. rešpektovať dopravnú infraštruktúru zaradenú podľa európskych dohôd (AGR, AGC, AGTC)
  - 6.5.1. koridory ciest:
    - E 50 Prešov – Košice – Vyšné Nemecké – Ukrajina,
    - E 58 Zvolen – Košice – Vyšné Nemecké – Ukrajina,
    - E 71 Košice – Milhost' – Maďarsko,
    - E 571 Zvolen – Košice,
  - 6.5.2. koridory konvenčných tratí a zariadenia železničnej a kombinovanej dopravy:
    - E 40 Žilina – Košice – Čierna nad Tisou – Ukrajina,
    - C 30/1 Poľsko – Prešov – Košice – Milhost' – Maďarsko,
    - základné verejné terminály kombinovanej dopravy medzinárodného významu v Košiciach (Bočiar) a Dobrej (ako náhrada za terminál v Čiernej nad Tisou),
    - hraničná železničná stanica s významom pre medzinárodnú kombinovanú dopravu

- Čierna nad Tisou,
- 6.6. rešpektovať dopravnú infraštruktúru
- 6.6.2. navrhnutú na zaradenie do európskych dohôd (AGC, AGTC) – koridor trate a zariadenia železničnej a kombinovanej dopravy Zvolen – Košice,
- 6.6.3. zaradenú podľa kritérií medzinárodných leteckých organizácií – letiská pre medzinárodnú dopravu – letisko Košice,
- 6.7. rešpektovať dopravné siete nadregionálnej úrovne;
- 6.7.1. železničné trate:
- širokorozchodná trať Maťovce – Košice,
- 6.7.2. cestné komunikácie:
- Spišský Štvrtok – Spišská Nová Ves – Košice – Slanec – Zemplínske Jastrabie – Veľké Kapušany – Ukrajina
- 6.9. rešpektovať koridor pre diaľnicu D1 s napojením sídiel:
- 6.9.1. mesto Košice, uzol D1 (Hrašovík) – križovatka Prešovská – Sečovská,
- 6.10. rešpektovať koridor pre rýchlostnú cestu R2 hranica kraja – Rožňava – Košice (v úseku cez horský priechod Soroška tunelový variant) s napojením mesta Košice v uzloch:
- 6.10.1 Košice-Vyšné Opátske,
- 6.10.2 v trase cesty II/552 Krásna nad Hornádom,
- 6.10.3 v trase cesty I/68 (I/17 v zmysle Rozhodnutia MDVRR SR č. 15568/2015/C212-SCDPKM2663 zo dňa 23.07.2015) Košice juh (Šebastovce), R2 + R4,
- 6.10.4 v trase cesty I/50 (I/16) Košice západ (Ludvikov dvor),
- 6.11. chrániť koridor pre peáž rýchlostných ciest R2 a R4 (v úseku od križovania s cestou I/68 (I/17, I/20) po napojenie na diaľnicu D1) a súvisiace súbežné cesty,
- 6.12. chrániť koridory pre cesty I. triedy, ich preložky, rekonštrukcie a úpravy vrátane ich prieťahov v základnej komunikačnej sieti miest a to
- 6.12.1 cestu I/50 (I/16, I/19) úsek (Zvolen) hranica kraja – Rožňava – Košice s prepojením na diaľnicu D1, vrátane plánovaných mimoúrovňových dopravných uzlov a úsek Košice – Michalovce – Vyšné Nemecké (hraničný priechod na Ukrajinu),
- 6.12.6 cestu č. I/68 (I/17, I/20) úsek hranica kraja Prešov/Košice - Budmír - Košice - Šebastovce - Seňa - Milhošť s napojením na štátnu hranicu SR/Maďarsko vrátane plánovaných mimoúrovňových a úrovňových dopravných uzlov (Haniska križovatka),
- 6.13. chrániť koridory pre cesty II. triedy, ich preložky, rekonštrukcie a úpravy, a to
- 6.13.2 cestu č. II/547 v úseku Spišské Podhradie (Prešovský kraj, I/18) Krompachy – Košice, s obchvatmi sídiel Spišské Vlachy, Krompachy, Veľký Folkmar s úpravami trasy v horskom prechode Jahodná,
- 6.13.9 cestu č. II/548 v Košice (prestavba križovatky s cestou I/50 a cestnou prípojkou na letisko) – Jasov – Smolník, s rezervou na výhľadové preložky v Smolníku, Medzeve, Jasove a Malej Ide,
- 6.13.11 cestu č. II/552 v úseku Košice – Slanec – Veľké Kapušany – Maťovské Vojkovce – hraničný priechod s Ukrajinou, s preložkou cesty v mestskej časti Krásna a obchvatmi obcí Bohdanovce, Rákoš Slanec, Zemplínska Teplica, Egresh, Čelovce, Zemplínsky Branč, Zemplínske Jastrabie, Kucany, Oborín, Veľké Raškovce, Veľké Kapušany a Maťovské Vojkovce,
- 6.17. chrániť priestory pre prímestskú autobusovú a osobnú železničnú dopravu, terminály integrovaného dopravného systému,
- 6.18. v oblasti rozvoja železničnej dopravy chrániť priestory pre
- 6.18.1 železničný dopravný koridor hlavného magistrálneho ťahu Žilina – Košice – Čierna nad Tisou na modernizáciu železničnej trate na rýchlosť 120 – 160 km/hod,
- 6.18.2 železničný dopravný koridor severojužného magistrálneho ťahu v úseku hranica s Poľskou republikou – Plaveč – Prešov – Kysak – Košice – hranica s MR na zdvojkolaženie a modernizáciu trate na rýchlosť 120 km/hod,
- 6.18.3 železničný dopravný koridor južného magistrálneho ťahu v úseku (Rimavská Sobota) – Plešivec – Rožňava – Moldava nad Bodvou – Košice na zdvojkolaženie a elektrifikáciu,

- 6.18.4 pre modernizáciu železničnej širokorozchodnej trate Košice – Maťovce – štátna hranica s Ukrajinou
- 6.18.5 priestor pre modernizáciu a dostavbu železničných uzlov Košice a Čierna nad Tisou,
- 6.19. v oblasti rozvoja leteckej dopravy
  - 6.19.1. chrániť priestory pre:
    - a) dobudovanie, modernizáciu, rozvoj leteckej prevádzky a infraštruktúry verejného medzinárodného letiska Košice,
    - b) výstavbu centra nákladnej dopravy s prevádzkou CARGO na letisku v Košiciach s osobitným cestným a vlečkovým napojením,
  - 6.19.2. rešpektovať ochranné pásma verejných letísk, letísk pre práce v poľnohospodárstve, heliportov a leteckých pozemných zabezpečovacích zariadení
  - 6.19.3. pri prerokovaní územných plánov spracovaných v katastrálnych územiach s výskytom ochranných pásiem verejných letísk, letísk pre práce v poľnohospodárstve, heliportov a leteckých pozemných zabezpečovacích zariadení vždy vyžadovať stanovisko Dopravného úradu Slovenskej republiky,

## **7. V oblasti rozvoja nadradenej technickej infraštruktúry**

- 7.2. vytvoriť podmienky pre plnohodnotný rozvoj kraja zabezpečením nového vodného zdroja Tichý potok aj pre oblasť Košíc,
- 7.4. na zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou využívať prednostne zdroje podzemných vôd,
- 7.11. prednostne realizovať rekonštrukciu alebo výstavbu kanalizácií a čistiarní odpadových vôd v sídlach
  - 7.11.1 ležiacich v ochranných pásmach zdrojov vody,
  - 7.11.2 s vybudovaným vodovodom,
  - 7.11.3 nachádzajúcich sa v ochranných pásmach zdrojov podzemnej vody Košického kraja a v alúviách vodných tokov Bodva, Hornád, Torysa, Topľa, Ondava, Laborec, Uh a Latorica,
  - 7.11.4 nachádzajúcich sa v chránených vodohospodárskych oblastiach,
  - 7.11.5 nachádzajúcich sa na území stredísk turizmu medzinárodného a nadregionálneho významu,
  - 7.11.7 v mestských častiach Košíc, v Kavečanoch vrátane zoologickej záhrady, v Košickej Novej Vsi, v Krásnej nad Hornádom a v Poľove,
  - 7.11.8 v ktorých čistiarne odpadových vôd nespĺňajú limity podľa nariadenia vlády SR č. 491/2002 Z.z.,
- 7.12. pri využití územia chrániť koridory pre rekonštrukciu alebo výstavbu hrádzí alebo úpravu koryt tokov v zastavaných územiach miest a obcí
  - 7.12.1 na toku Hornád – Košice, Krompachy, Spišská Nová Ves a Spišské Vlachy,
- 7.14. vytvárať priaznivé podmienky na intenzívnejšie využívanie obnoviteľných a druhotných zdrojov energie ako lokálnych doplnkových zdrojov k systémovej energetike, podporovať a presadzovať v regiónoch s podhorskými obcami využitie miestnych energetických zdrojov (biomasa, geotermálna a solárna energia, malé vodné elektrárne a pod.) pre potreby obyvateľstva i služieb,
- 7.15. chrániť koridory existujúcich elektrických vedení a územia zálohované pre výstavbu zariadení zabezpečujúcich zásobovanie elektrickou energiou
  - 7.15.8 chrániť koridor pre nové 2x110 kV vedenie odbočenie od viacsystémového vedenia 2x400 kV a 2x110 kV po ES Košice Západ,
- 7.19. chrániť koridory na výstavbu diaľkových optických káblov na trasách
  - b) Košice – Trebišov,
  - c) Košice – Slovenské Nové Mesto,

## **8. V oblasti hospodárstva a regionálneho rozvoja**

- 8.1 rozvíjať ekonomiku prostredníctvom:
  - 8.1.1 vytvorenia polycentrickej sústavy osídlenia a tým zabezpečovať aj vyváženú

- socioekonomickú úroveň regiónov v súlade s platnými strategickými a programovými dokumentmi v oblasti regionálneho rozvoja a územného plánovania,
- 8.1.2 zvyšovania konkurencieschopnosti a ekonomickej výkonnosti regiónov rozvíjaním inovačného potenciálu regiónov a efektívnejším využívaním existujúcich výrobných zdrojov,
- 8.2 zabezpečiť dostupnosť trhov a vytvorenie rovnocenných podmienok pre podnikanie dobudovaním a modernizáciou územia regiónov výkonnou verejnou dopravnou a technickou infraštruktúrou,
- 8.3 dosiahnuť trvalú udržateľnosť hospodárskeho a sociálneho rozvoja regiónov v kraji a vytvárať podmienky na rovnomerné rozmiestnenie obyvateľstva s vyššou kvalifikáciou a zvyšovať vzdelanostnú úroveň a mobilitu pracovnej sily v regiónoch,
- 8.4 stabilizovať a revitalizovať poľnohospodárstvo diferencovane podľa poľnohospodárskych produkčných oblastí s prihliadnutím na chránené územia prírody a na existujúci funkčný územný systém ekologickej stability,
- 8.5 podporovať alternatívne poľnohospodárstvo v chránených územiach prírody a v pásmach hygienickej ochrany vodných zdrojov.
- 8.6. na základe súhlasu príslušných orgánov ochrany prírody a krajiny zalesniť poľnohospodársky nevyužiteľné pozemky a realizovať ich prevod do lesného pôdneho fondu,
- 8.7. zabezpečiť starostlivosť o zachovanie a stabilizáciu plošnej výmery lesných pozemkov a rešpektovať lesné pozemky a ich ochranné pásmo ako limitujúci prvok pri územnom rozvoji krajiny,
- 8.8. zabezpečiť zachovanie genofondu lesných drevín a udržanie priaznivej druhovej a vekovej štruktúry,
- 8.9. využiť monitoring biodiverzity lesných ekosystémov a zdravotného stavu lesov a zvýšiť dôraz na zlepšenie zdravotného stavu lesa,
- 8.10. rozvíjať tradičnú remeselnú výrobu, doplnkové výroby a nevýrobné činnosti súvisiace s poľnohospodárskou a lesnou činnosťou, ako integrovanú súčasť hospodárenia na pôde podporujúce rozvoj vidieka,
- 8.11. vychádzať v územnom rozvoji predovšetkým z princípu rekonštrukcie a sanácie existujúcich priemyselných, stavebných a poľnohospodárskych areálov,
- 8.12. vychádzať pri rozvoji priemyslu a stavebníctva nielen z ekonomickej a sociálnej, ale aj územnej a environmentálnej únosnosti územia so zohľadnením špecifik jednotlivých regiónov kraja,
- 8.13. podporovať ďalšiu diverzifikáciu priemyselnej výroby, pričom osobitnú pozornosť venovať hľadiska priemyselnej výroby zaostalým okresom Gelnica, Rožňava, Sobrance a Trebišov,
- 8.14. prioritne vytvárať podmienky a chrániť územie pre zakladanie nových priemyselných zón rôznych typov v sídlach na rozvojových osiach,
- 8.16. využiť výhodnú strategickú dopravnú polohu mesta Košice v smeroch východ – západ a sever – juh; v priestore Bočiar vytvoriť územno-technické podmienky na rozvoj pracovných príležitostí, prekládkovej činnosti, postupne realizovať Globálny logistický a industriálny park
- 8.17. a) minimalizovať používanie fosílnych palív v energetike,  
b) podporovať efektívne zavádzanie výroby elektrickej energie a tepla z dostupných obnoviteľných zdrojov,  
c) podporovať využívanie alternatívnych zdrojov energie.

## 9. V oblasti odpadového hospodárstva

- 9.1. usmerniť cieľové nakladanie s určenými druhmi a množstvami odpadov, budovania nových zariadení na zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadov, ako aj budovania zariadení na iné nakladanie s odpadmi v území v súlade s Programom odpadového hospodárstva kraja,
- 9.2. koordinovať a usmerňovať výstavbu nových skládok a zariadení na zhodnocovanie



odpadov tak, aby kapacitne a spádovo zabezpečili požiadavky na ukladanie odpadov v jednotlivých regiónoch kraja podľa ich špecifickej potreby

## **II. Verejnoprospešné stavby**

Verejnoprospešné stavby spojené s realizáciou uvedených záväzných regulatívov sú tieto:

### **1. Cestná doprava**

- 1.2. napojenie sídiel na diaľnicu D1,
  - 1.2.1. pre mesto Košice, uzol D1 (Hrašovík) – križovatka Prešovská – Sečovská,
- 1.3. rýchlostná cesta R2 hranica kraja – Rožňava – Košice (v úseku cez horský priechod Soroška tunelový variant) s prepojením na diaľnicu D1 a súvisiace súbežné cesty,
- 1.4. peáž rýchlostných ciest R2 a R4 (v úseku od križovania s cestou I/68 (I/17) po napojenie na diaľnicu D1) a súvisiace súbežné cesty
- 1.5. cesty I. triedy, ich preložky, rekonštrukcie a úpravy vrátane ich prietahov v základnej komunikačnej sieti miest
  - 1.5.1. cesta I/50 (I/16, I/19) v úseku (Zvolen) hranica kraja – Rožňava – Košice na diaľnicu D1, vrátane plánovaných mimoúrovňových dopravných uzlov prepojením a úsek Košice – Michalovce – Vyšné Nemecké (hraničný priechod na Ukrajinu)
- 1.6. cesty II. triedy, ich preložky, rekonštrukcie a úpravy
  - 1.6.2. cesta č. II/547 v úseku Spišské Podhradie (Prešovský kraj, I/18) Krompachy – Košice, s obchvatmi sídiel Spišské Vlasy, Krompachy, Veľký Folkmar s úpravami trasy v horskom prechode Jahodná,
  - 1.6.9. cesta II/548, Košice v úseku (prestavba križovatky s cestou I/50 a cestnou prípojkou na letisko) – Jasov – Smolník, s rezervou na výhľadové preložky v Smolníku, Medzeve, Jasove a Malej Ide
- 1.10. rekonštrukcie existujúcich a stavby nových cestných komunikácií do 3,5 t v súlade s platnými medzinárodnými dohodami,
- 1.11. stavby cyklomagistrál EuroVelo 11 a Zemplínskej cyklotrasy.

### **2. Železničná doprava**

- 2.1. modernizácia železničnej trate hlavného magistrálneho ťahu Žilina – Košice – Čierna nad Tisou na rýchlosť 120 – 160 km/hod,
- 2.2. zdvojkolaženie a modernizácia trate severojužného magistrálneho ťahu na rýchlosť 120 km/hod v úseku (hranica s Poľskou republikou – Plaveč – Prešov) – Kysak – Košice – hranica s MR,
- 2.3. zdvojkolaženie a elektrifikácia južného magistrálneho ťahu v úseku (Rimavská Sobota) – Plešivec – Rožňava – Moldava nad Bodvou – Košice,
- 2.4. modernizácia železničnej širokorozchodnej trate štátna hranica s UR – Maťovce – Haniska pri Košiciach,
- 2.5. modernizácia a dostavba železničných uzlov Košice a Čierna nad Tisou,
- 2.9. stavby pre zariadenia kombinovanej dopravy
  - 2.9.1. terminál kombinovanej dopravy Košice – Bočiar,
- 2.10. stavby pre integrovaný dopravný systém

### **3. Letecká doprava**

- 3.1. stavby a modernizácia zariadení leteckej prevádzky a infraštruktúry verejného medzinárodného letiska Košice,
- 3.2. stavba centra nákladnej dopravy s prevádzkou CARGO na letisku v Košiciach s osobitným cestným a vlečkovým napojením

### **5. Nadradená technická infraštruktúra**

- 5.6. rekonštrukcia, výstavba hrádzí alebo úprava korýt tokov v lokalitách
  - 5.6.1. v zastavaných územiach miest a obcí
    - na toku Hornád – Košice, Spišská Nová Ves a Spišské Vlasy,
- 5.7. stavby zariadení zabezpečujúcich zásobovanie elektrickou energiou

- 5.7.8. 2x110 kV vedenie odbočenie od viacsystémového vedenia 2x400 kV a 2x110 kV po ES Košice Západ,
- 5.11. stavby diaľkových optických káblov v trasách Veľké Kapušany – Kráľovský Chlmec, Košice – Trebišov, Košice – Slovenské Nové Mesto, Spišská Nová Ves – Rožňava, Nálepko – Dobšiná, Spišská Nová Ves – Štrba, Kráľovský Chlmec – Slovenské Nové Mesto, Veľké Kapušany – Vranov nad Topľou a Veľké Kapušany – Michalovce.
- 5.12. stavby geotermálnych stredísk a teplovodu na dodávku geotermálneho tepla do mesta Košice.

## **6. Odpadové hospodárstvo**

- 6.1. rekonštrukcia mestskej spaľovne v Košiciach

## **B.3 ZÁKLADNÉ DEMOGRAFICKÉ, SOCIÁLNE A EKONOMICKÉ ROZVOJOVÉ PREDPOKLADY**

### **B.3.1 DEMOGRAFICKÉ PREDPOKLADY**

#### **B.3.1.1. Stav a vývoj obyvateľstva**

V meste Košice žilo k 31.12.2014 spolu 239 464 obyvateľov, čo je 30,1 % z celkového počtu obyvateľov v Košickom kraji. Z hľadiska územno-správneho usporiadania pozostáva mesto Košice zo 4 okresov a 22 mestských častí. Najviac obyvateľov (40 419, t.j. 16,9 %) žilo v mestskej časti Západ, najmenej v mestských častiach Lorinčík (579, t.j. 0,2 %), Džungľa (676, t.j. 0,3 %) a Šebastovce (702, t.j. 0,3 %). Pre vývoj počtu obyvateľstva v meste Košice v rokoch 1980 – 2011 je charakteristický rast počtu obyvateľov. Od roku 2011 sledujeme mierny pokles celkového počtu obyvateľstva mesta.

Dynamika vývoja obyvateľstva v meste Košice sa prejavuje znižovaním tempa rastu, výsledkom čoho je postupné znižovanie prírastkov obyvateľstva a spomalenie rastu celkového počtu obyvateľstva. Najvyšší prírastok obyvateľov v meste Košice bol zaznamenaný v období rokov 1980 – 1991, kedy celkový počet vzrástol o 32 801 osôb, t.j. rast na úrovni 116,2 %. V období rokov 1991 – 2001 a 2001 – 2011 poklesol index rastu na 100,4 %, resp. 101,8 %, čo predstavuje prírastok obyvateľstva len 933 osôb, resp. 4 340 osôb v období 2001 – 2011. V období rokov 2011 – 2014 možno sledovať pokles celkového počtu obyvateľov v meste Košice o 247 osôb, index rastu dosiahol hodnotu 99,6 %.

V meste Košice, podobne ako v celoslovenskom merítku, dochádza k postupnému spomaľovaniu demografického vývoja vďaka klesajúcemu prirodzenému pohybu obyvateľstva. Znižovanie celkových prírastkov obyvateľstva súvisí najmä so zmenami reprodukčných pomerov a so starnutím populácie, ktorých dôsledkom je spomalenie vývoja obyvateľstva prirodzeným pohybom. Výšku prirodzeného prírastku ovplyvňujú pôrodnosť resp. živorodenosť a úmrtnosť. V dôsledku poklesu živorodenosti v meste Košice v poslednom období dochádza k pomerne výraznému zníženiu prirodzeného prírastku obyvateľstva.

Mechanický pohyb (migrácia), ako druhá zložka celkových prírastkov (úbytkov) obyvateľstva, zohráva v meste Košice významnú úlohu, nakoľko tu možno sledovať výrazný jav suburbanizácie, t.j. sťahovanie obyvateľstva mesta na ich okraje a do blízkych obcí. Migračný úbytok obyvateľstva v meste Košice je dlhodobo nad úrovňou 2 ‰. Vysoký migračný úbytok obyvateľstva je dlhodobo typický pre okres Košice III, kde výrazne ovplyvňuje celkový úbytok obyvateľstva aj napriek vysokému prirodzenému prírastku obyvateľstva.

Údaje znázorňujúce vývoj počtu obyvateľov v meste Košice, jeho okresoch a mestských častiach sú uvedené v nasledujúcich tabuľkách:

Tab. 3.1 Vývoj obyvateľstva v rokoch 1980 – 2014

Územie	Počet obyvateľov									Rast 1980/2014
	1980	Rast	1991	Rast	2001	Rast	2011	Rast	2014	
<b>Mesto Košice</b>	<b>202 359</b>	<b>32 801</b>	<b>235 160</b>	<b>933</b>	<b>236 093</b>	<b>4 340</b>	<b>240 433</b>	<b>-969</b>	<b>239 464</b>	<b>37 105</b>
<b>Košice I</b>	<b>60 643</b>	<b>1 651</b>	<b>62 294</b>	<b>5 968</b>	<b>68 262</b>	<b>205</b>	<b>68 467</b>	<b>-247</b>	<b>68 220</b>	<b>7 577</b>
Džungľa	482	-151	331	122	453	218	671	5	676	194
Kavečany	1 100	-185	915	95	1 010	170	1 180	82	1 262	162
Sever	26 531	-4 605	21 926	-1 617	20 309	59	20 368	-138	20 230	-6 301
Sídliisko Ťahanovce			13 209	4 621	17 830	5 420	23 250	-441	22 809	9 600
Staré Mesto	30 362	-6 098	24 264	-2 093	22 171	-1 579	20 592	-185	20 407	-9 955
Ťahanovce	2 168	-519	1 649	4 840	6 489	-4 083	2 406	52	2 458	290
<b>Košice II</b>	<b>56 053</b>	<b>24 259</b>	<b>80 312</b>	<b>-462</b>	<b>79 850</b>	<b>2 826</b>	<b>82 676</b>	<b>85</b>	<b>82 761</b>	<b>26 708</b>
Lorinčík	306	6	312	49	361	80	441	138	579	273
Luník IX	3 017	-578	2 439	1 802	4 241	1 791	6 032	203	6 235	3 218
Myslava	2 180	-577	1 603	13	1 616	381	1 997	73	2 070	-110
Pereš	669	-53	616	374	990	563	1 553	201	1 754	1 085
Poľov	1 005	4	1 009	63	1 072	35	1 107	29	1 136	131
Sídliisko KVP			26 958	-1 025	25 933	-598	25 335	-753	24 582	-2 376
Šaca	4 240	-249	3 991	776	4 767	845	5 612	92	5 704	1 464
Západ	44 636	-1 252	43 384	-2 514	40 870	-271	40 599	-180	40 419	-4 217
<b>Košice III</b>	<b>19 985</b>	<b>11 779</b>	<b>31 764</b>	<b>-1 019</b>	<b>30 745</b>	<b>-697</b>	<b>30 048</b>	<b>-270</b>	<b>29 778</b>	<b>9 793</b>
Dargovských hrdinov	18 033	11 844	29 877	-1 391	28 486	-1 009	27 477	-736	26 741	8 708
Košická Nová Ves	1 952	-65	1 887	372	2 259	312	2 571	102	2 673	721
<b>Košice IV</b>	<b>65 687</b>	<b>-4 897</b>	<b>60 790</b>	<b>-3 554</b>	<b>57 236</b>	<b>2 006</b>	<b>59 242</b>	<b>163</b>	<b>59 405</b>	<b>-6 282</b>
Barca	2 913	-266	2 647	407	3 054	307	3 361	120	3 481	568
Juh	28 075	-2 148	25 927	-2 366	23 561	-94	23 467	-367	23 100	-4 975
Krásna	3 286	-125	3 161	291	3 452	968	4 420	454	4 874	1 588
Nad jazerom	29 225	-2 033	27 192	-2 060	25 132	570	25 702	-367	25 335	-3 890
Šebastovce	561	-34	527	57	584	79	663	39	702	141
Vyšné Opátske	1 627	-291	1 336	117	1 453	176	1 629	608	2 237	610

Zdroj: Štatistický úrad SR

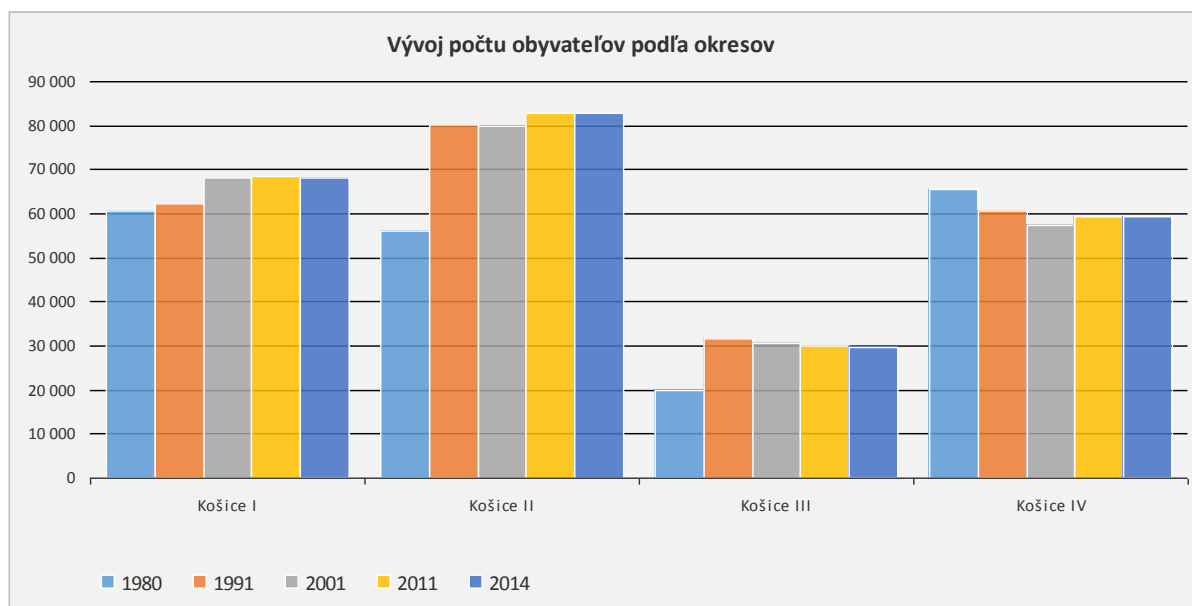
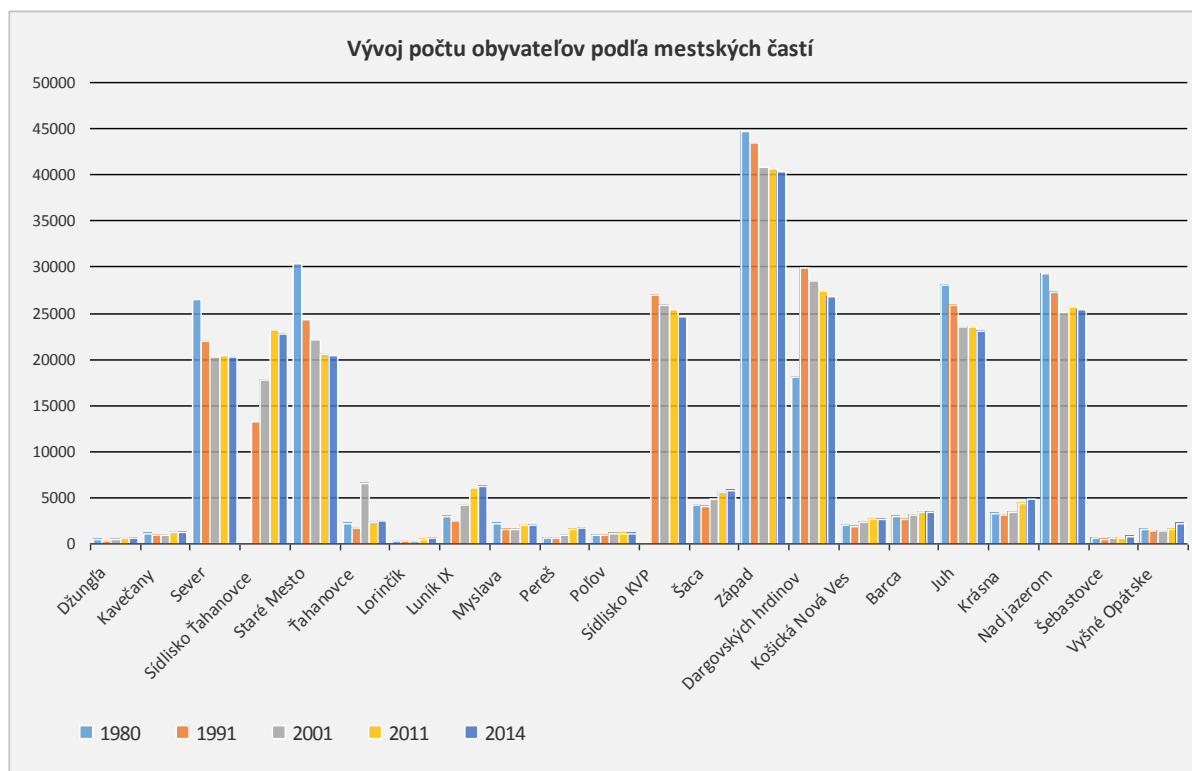
Poznámka: Údaje za roky 1980, 1991, 2001 a 2011 sú zo SODB, údaj za rok 2014 je k 31.12.2014

Tab. 3.2 Indexy rastu obyvateľstva v rokoch 1980 – 2014

Územie	Indexy rastu				
	1991 1980	2001 1991	2011 2001	2014 2011	2014 1980
<b>Mesto Košice</b>	<b>116,2</b>	<b>100,4</b>	<b>101,8</b>	<b>99,6</b>	<b>118,3</b>
<b>Košice I</b>	<b>102,7</b>	<b>109,6</b>	<b>100,3</b>	<b>99,6</b>	<b>112,5</b>
Džungľa	68,7	136,9	148,1	100,7	140,2
Kavečany	83,2	110,4	116,8	106,9	114,7
Sever	82,6	92,6	100,3	99,3	76,3
Sídliisko Ťahanovce	-	135,0	130,4	98,1	172,7
Staré Mesto	79,9	91,4	92,9	99,1	67,2
Ťahanovce	76,1	393,5	37,1	102,2	113,4
<b>Košice II</b>	<b>143,3</b>	<b>99,4</b>	<b>103,5</b>	<b>100,1</b>	<b>147,6</b>
Lorinčík	102,0	115,7	122,2	131,3	189,2
Luník IX	80,8	173,9	142,2	103,4	206,7
Myslava	73,5	100,8	123,6	103,7	95,0
Pereš	92,1	160,7	156,9	112,9	262,2
Poľov	100,4	106,2	103,3	102,6	113,0
Sídliisko KVP	-	96,2	97,7	97,0	91,2
Šaca	94,1	119,4	117,7	101,6	134,5
Západ	97,2	94,2	99,3	99,6	90,6
<b>Košice III</b>	<b>158,9</b>	<b>96,8</b>	<b>97,7</b>	<b>99,1</b>	<b>149,0</b>
Dargovských hrdinov	165,7	95,3	96,5	97,3	148,3
Košická Nová Ves	96,7	119,7	113,8	104,0	136,9
<b>Košice IV</b>	<b>92,5</b>	<b>94,2</b>	<b>103,5</b>	<b>100,3</b>	<b>90,4</b>

Územie	Indexy rastu				
	<u>1991</u> <u>1980</u>	<u>2001</u> <u>1991</u>	<u>2011</u> <u>2001</u>	<u>2014</u> <u>2011</u>	<u>2014</u> <u>1980</u>
Barca	90,9	115,4	110,1	103,6	119,5
Juh	92,3	90,9	99,6	98,4	82,3
Krásna	96,2	109,2	128,0	110,3	148,3
Nad jazerom	93,0	92,4	102,3	98,6	86,7
Šebastovce	93,9	110,8	113,5	105,9	125,1
Vyšné Opátske	82,1	108,8	112,1	137,3	137,5

Zdroj: Štatistický úrad SR



**B.3.1.2. Pohlavná a veková štruktúra obyvateľstva**

Z hľadiska pohlavnej štruktúry obyvateľstva žilo v roku 2014 v meste Košice 114 790 mužov a 124 674 žien, ženy tvorili 52,06 % populácie. Index maskulinity (pomer počtu mužov a žien) bol na úrovni 0,921 boda, čo znamená, že na 1 000 žien pripadlo 921 mužov.

Tab. 3.3 Štruktúra obyvateľstva mesta Košice podľa pohlavia v roku 2014

Okres	Spolu	Muži	Ženy	% žien
<b>Mesto Košice</b>	<b>239 464</b>	<b>114 790</b>	<b>124 674</b>	<b>52,1</b>
<b>Košice I</b>	<b>67 842</b>	<b>32 221</b>	<b>35 621</b>	<b>52,5</b>
Džungľa	676	346	330	48,8
Kavečany	1 262	625	637	50,5
Sever	20 230	9 499	10 731	53,0
Sídlisko Ťahanovce	22 809	11 028	11 781	51,7
Staré Mesto	20 407	9 552	10 855	53,2
Ťahanovce	2 458	1 171	1 287	52,4
<b>Košice II</b>	<b>82 479</b>	<b>39 740</b>	<b>42 739</b>	<b>51,8</b>
Lorinčík	579	297	282	48,7
Luník IX	6 235	3 158	3 077	49,4
Myslava	2 070	1 000	1 070	51,7
Pereš	1 754	859	895	51,0
Poľov	1 136	558	578	50,9
Sídlisko KVP	24 582	12 046	12 536	51,0
Šaca	5 704	2 803	2 901	50,9
Západ	40 419	19 019	21 400	52,9
<b>Košice III</b>	<b>29 414</b>	<b>14 348</b>	<b>15 066</b>	<b>51,2</b>
Dargovských hrdinov	26 741	13 011	13 730	51,3
Košická Nová Ves	2 673	1 337	1 336	50,0
<b>Košice IV</b>	<b>59 729</b>	<b>28 481</b>	<b>31 248</b>	<b>52,3</b>
Barca	3 481	1 696	1 785	51,3
Juh	23 100	10 661	12 439	53,8
Krásna	4 874	2 452	2 422	49,7
Nad jazerom	25 335	12 246	13 089	51,7
Šebastovce	702	330	372	53,0
Vyšné Opátske	2 237	1 096	1 141	51,0

Zdroj: Štatistický úrad SR

Na úrovni okresov mesta Košice prevládajú vo všetkých okresoch ženy nad mužmi. V rámci mestských častí iba v 4 mestských častiach je prevaha mužov – Lorinčík (51,3 %), Džungľa (51,2 %), Luník IX (50,6 %) a Krásna (50,3 %). Najvýraznejšia prevaha žien je v mestských častiach Juh (53,8 %, Staré Mesto (53,2 %), Šebastovce a Západ (53,0 %).

Tab. 3.4 Štruktúra obyvateľstva podľa hlavných vekových skupín (0–14, 15–64, 65+ rokov) v rokoch 2001, 2011 a 2014 (stav ku koncu roka)

Okres	Rok 2001 - Počet obyvateľov vo veku					
	Absolútne údaje			Podiely v %		
	Predprod.	Produkt.	Poprod.	Predprod.	Produkt.	Poprod.
<b>Mesto Košice</b>	<b>42 275</b>	<b>171 399</b>	<b>22 362</b>	<b>17,91</b>	<b>72,62</b>	<b>9,47</b>
<b>Košice I</b>	<b>13 855</b>	<b>45 800</b>	<b>8 621</b>	<b>20,29</b>	<b>67,08</b>	<b>12,63</b>
Džungľa	131	260	52	29,57	58,69	11,74
Kavečany	176	701	143	17,25	68,73	14,02
Sever	2 821	13 269	4 166	13,93	65,51	20,57
Sídlisko Ťahanovce	7 304	15 108	280	32,19	66,58	1,23
Staré Mesto	3 010	15 322	3 730	13,64	69,45	16,91
Ťahanovce	413	1 140	250	22,91	63,23	13,87
<b>Košice II</b>	<b>15 313</b>	<b>58 472</b>	<b>6 173</b>	<b>19,15</b>	<b>73,13</b>	<b>7,72</b>

Lorinčík	59	239	59	16,53	66,95	16,53
Luník IX	1 958	2 421	48	44,23	54,69	1,08
Myslava	248	1 066	309	15,28	65,68	19,04
Pereš	187	708	142	18,03	68,27	13,69
Poľov	222	698	151	20,73	65,17	14,10
Sídlisko KVP	5 085	20 256	457	19,71	78,52	1,77
Šaca	1 163	3 289	334	24,30	68,72	6,98
Západ	6 391	29 795	4 673	15,64	72,92	11,44
<b>Košice III</b>	<b>4 608</b>	<b>24 898</b>	<b>1 174</b>	<b>15,02</b>	<b>81,15</b>	<b>3,83</b>
Dargovských hrdinov	4 143	23 393	872	14,58	82,35	3,07
Košická Nová Ves	465	1 505	302	20,47	66,24	13,29
<b>Košice IV</b>	<b>8 499</b>	<b>42 229</b>	<b>6 394</b>	<b>14,88</b>	<b>73,93</b>	<b>11,19</b>
Barca	453	1 845	727	14,98	60,99	24,03
Juh	3 030	16 873	3 612	12,89	71,75	15,36
Krásna	751	2 326	381	21,72	67,26	11,02
Nad jazerom	3 923	19 828	1 304	15,66	79,14	5,20
Šebastovce	120	384	83	20,44	65,42	14,14
Vyšné Opátske	222	973	287	14,98	65,65	19,37
<b>SR</b>	<b>1 006 970</b>	<b>3 759 296</b>	<b>612 685</b>	<b>18,72</b>	<b>69,89</b>	<b>11,39</b>

Okres	Rok 2011 – Počet obyvateľov vo veku					
	Absolútne údaje			Podiely v %		
	Predprod.	Produkt.	Poprod.	Predprod.	Produkt.	Poprod.
<b>Mesto Košice</b>	<b>35 345</b>	<b>174 838</b>	<b>30 505</b>	<b>14,68</b>	<b>72,64</b>	<b>12,67</b>
<b>Košice I</b>	<b>9 648</b>	<b>49 298</b>	<b>9 531</b>	<b>14,09</b>	<b>71,99</b>	<b>13,92</b>
Džungľa	157	450	61	23,50	67,37	9,13
Kavečany	181	877	134	15,18	73,57	11,24
Sever	2 590	13 596	4 162	12,73	66,82	20,45
Sídlisko Ťahanovce	3 641	18 948	675	15,65	81,45	2,90
Staré Mesto	2 569	13 779	4 250	12,47	66,89	20,63
Ťahanovce	510	1 648	249	21,19	68,47	10,34
<b>Košice II</b>	<b>12 687</b>	<b>59 806</b>	<b>10 338</b>	<b>15,32</b>	<b>72,20</b>	<b>12,48</b>
Lorinčík	79	338	51	16,88	72,22	10,90
Luník IX	2 486	3 515	93	40,79	57,68	1,53
Myslava	282	1 373	364	13,97	68,00	18,03
Pereš	223	1 111	213	14,41	71,82	13,77
Poľov	181	792	136	16,32	71,42	12,26
Sídlisko KVP	2 858	21 467	898	11,33	85,11	3,56
Šaca	1 279	3 874	523	22,53	68,25	9,21
Západ	5 299	27 336	8 060	13,02	67,17	19,81
<b>Košice III</b>	<b>4 263</b>	<b>23 893</b>	<b>1 848</b>	<b>14,21</b>	<b>79,63</b>	<b>6,16</b>
Dargovských hrdinov	3 844	22 123	1 457	14,02	80,67	5,31
Košická Nová Ves	419	1 770	391	16,24	68,60	15,16
<b>Košice IV</b>	<b>8 747</b>	<b>41 841</b>	<b>8 788</b>	<b>14,73</b>	<b>70,47</b>	<b>14,80</b>
Barca	460	2 259	661	13,61	66,83	19,56
Juh	2 937	16 073	4 451	12,52	68,51	18,97
Krásna	965	3 058	478	21,44	67,94	10,62
Nad jazerom	4 050	18 800	2 829	15,77	73,21	11,02
Šebastovce	110	471	82	16,59	71,04	12,37
Vyšné Opátske	225	1 180	287	13,30	69,74	16,96
<b>SR</b>	<b>832 572</b>	<b>3 881 088</b>	<b>690 662</b>	<b>15,41</b>	<b>71,81</b>	<b>12,78</b>

Okres	Rok 2014 – Počet obyvateľov vo veku					
	Absolútne údaje			Podiely v %		
	Predprod.	Produkt.	Poprod.	Predprod.	Produkt.	Poprod.
<b>Mesto Košice</b>	<b>34 463</b>	<b>170 223</b>	<b>34 778</b>	<b>14,39</b>	<b>71,09</b>	<b>14,52</b>
<b>Košice I</b>	<b>9 107</b>	<b>48 725</b>	<b>10 010</b>	<b>13,42</b>	<b>71,82</b>	<b>14,75</b>
Džungľa	159	454	63	23,52	67,16	9,32
Kavečany	190	923	149	15,06	73,14	11,81
Sever	2 585	13 474	4 171	12,78	66,60	20,62
Sídliisko Ťahanovce	3 132	18 805	872	13,73	82,45	3,82
Staré Mesto	2 576	13 321	4 510	12,62	65,28	22,10
Ťahanovce	465	1 748	245	18,92	71,11	9,97
<b>Košice II</b>	<b>12 457</b>	<b>58 718</b>	<b>11 304</b>	<b>15,10</b>	<b>71,19</b>	<b>13,71</b>
Lorinčík	116	404	59	20,03	69,78	10,19
Luník IX	2 297	3 823	115	36,84	61,32	1,84
Myslava	286	1 410	374	13,82	68,12	18,07
Pereš	268	1 216	270	15,28	69,33	15,39
Poľov	186	795	155	16,37	69,98	13,64
Sídliisko KVP	2 974	20 447	1 161	12,10	83,18	4,72
Šaca	1 173	3 954	577	20,56	69,32	10,12
Západ	5 157	26 669	8 593	12,76	65,98	21,26
<b>Košice III</b>	<b>4 211</b>	<b>22 604</b>	<b>2 599</b>	<b>14,32</b>	<b>76,85</b>	<b>8,84</b>
Dargovských hrdinov	3 789	20 777	2 175	14,17	77,70	8,13
Košická Nová Ves	422	1 827	424	15,79	68,35	15,86
<b>Košice IV</b>	<b>8 688</b>	<b>40 176</b>	<b>10 865</b>	<b>14,55</b>	<b>67,26</b>	<b>18,19</b>
Barca	475	2 372	634	13,65	68,14	18,21
Juh	2 876	15 050	5 174	12,45	65,15	22,40
Krásna	1 025	3 317	532	21,03	68,05	10,92
Nad jazerom	3 801	17 420	4 114	15,00	68,76	16,24
Šebastovce	128	480	94	18,23	68,38	13,39
Vyšné Opátske	383	1 537	317	17,12	68,71	14,17
<b>SR</b>	<b>830 181</b>	<b>3 834 289</b>	<b>756 879</b>	<b>15,31</b>	<b>70,73</b>	<b>13,96</b>

Zdroj: Štatistický úrad SR

Dôležitou charakteristikou vekového zloženia obyvateľstva Slovenska aj mesta Košice je populačné starnutie, ktoré sa postupne zrýchľuje. V roku 2001 pripadalo v meste Košice na 100 obyvateľov vo veku do 15 rokov 53 obyvateľov v poproduktívnom veku (nad 65 rokov), v roku 2014 to už bolo 101 obyvateľov (na Slovensku vzrástol index starnutia z hodnoty 61 na 91). So zvyšujúcim sa podielom poproduktívnej časti obyvateľstva rastie aj priemerný vek obyvateľstva, ktorý v meste Košice dosiahol v roku 2014 hodnotu 40,57 roka (u mužov 38,90 roka a u žien 42,11 roka), čo je o viac ako pol roka viac ako celoslovenský priemer (39,87 rokov).

V rámci okresov mesta Košice je najstaršie obyvateľstvo v okrese Košice IV, kde v roku 2014 dosiahol index starnutia hodnotu 125,1 bodov (na 100 obyvateľov v predproduktívnom veku pripadlo až 125 obyvateľov poproduktívneho veku nad 65 rokov). Najmladšie obyvateľstvo je v okrese Košice III (index starnutia na úrovni 61,7 bodu). Z mestských častí je najmladšie obyvateľstvo dlhodobé v mestskej časti Luník IX, kde index starnutia dosiahol v roku 2014 hodnotu 5 (na 100 obyvateľov v predproduktívnom veku pripadlo iba 5 obyvateľov poproduktívneho veku nad 65 rokov), čo súvisí s výrazným zastúpením rómskej populácie, pre ktorú je typický nízky priemerný vek a vysoký podiel detskej zložky v populácii. K výrazne mladým mestským častiam patria aj Sídliisko Ťahanovce (index starnutia 27,8 v roku 2014), Sídliisko KVP (39,0) a Džungľa (39,6). Medzi mestské časti s výrazne starším obyvateľstvom patrí Sever (index starnutia 161,4 v roku 2014), Západ (166,6), Staré Mesto (175,1) a Juh (179,9).

Pokles prirodzených prírastkov obyvateľstva nachádza svoj odraz v znižovaní podielu

mladej populácie na celkovom počte obyvateľov, v náraste podielu starších vekových skupín obyvateľov a následnom starnutí populácie. Dôsledkom tohto vývoja je postupné zhoršenie vekovej štruktúry obyvateľstva, s čím súvisí pokles reprodukčných schopností populácie a rast ekonomického zaťaženia. Pomer predproduktívnej a poproduktívnej zložky obyvateľstva (ženy nad 55 rokov, muži nad 60 rokov) predstavovaný indexom vitality môže okrem iného vypovedať aj o populačných možnostiach vo výhľade. V závislosti od bodovej hodnoty indexu vitality sa obyvateľstvo delí na skupiny nasledovne:

bodová hodnota	typ populácie
300 a viac bodov	veľmi progresívna populácia
201 – 300 bodov	progresívna populácia
151 – 200 bodov	stabilizovaná rastúca populácia
121 – 150 bodov	stabilizovaná populácia
101 – 120 bodov	stagnujúca populácia
pod 100 bodov	regresívna populácia

V nasledujúcej tabuľke možno sledovať vývoj hodnôt indexov vitality.

Tab.3.5 Indexy vitality v meste Košice v rokoch 2001, 2011 a 2014 (stav ku koncu roka)

Územie	Index vitality	Typ populácie	Index vitality	Typ populácie	Index vitality	Typ populácie
		2001		2011		2014
<b>Mesto Košice</b>	<b>107</b>	<b>Stagnujúca</b>	<b>63</b>	<b>Regresívna</b>	<b>57</b>	<b>Regresívna</b>
<b>Košice I</b>	<b>104</b>	<b>Stagnujúca</b>	<b>63</b>	<b>Regresívna</b>	<b>57</b>	<b>Regresívna</b>
Džungľa	154	Stabilizovaná rastúca	154	Stabilizovaná rastúca	147	Stabilizovaná
Kavečany	85	Regresívna	73	Regresívna	69	Regresívna
Sever	46	Regresívna	42	Regresívna	41	Regresívna
Sídlisko Ťahanovce	1 102	Veľmi progresívna	208	Progresívna	134	Stabilizovaná
Staré Mesto	52	Regresívna	39	Regresívna	39	Regresívna
Ťahanovce	112	Stagnujúca	132		115	Stagnujúca
<b>Košice II</b>	<b>119</b>	<b>Stagnujúca</b>	<b>74</b>	<b>Regresívna</b>	<b>66</b>	<b>Regresívna</b>
Lorinčík	74	Regresívna	76	Regresívna	95	Regresívna
Luník IX	1 632	Veľmi progresívna	935	Veľmi progresívna	734	Veľmi progresívna
Myslava	51	Regresívna	53	Regresívna	50	Regresívna
Pereš	82	Regresívna	59	Regresívna	60	Regresívna
Poľov	106	Stagnujúca	73	Regresívna	73	Regresívna
Sídlisko KVP	554	Veľmi progresívna	103	Stagnujúca	74	Regresívna
Šaca	172	Stabilizovaná rastúca	138	Stabilizovaná	120	Stagnujúca
Západ	63	Regresívna	44	Regresívna	42	Regresívna
<b>Košice III</b>	<b>208</b>	<b>Progresívna</b>	<b>68</b>	<b>Regresívna</b>	<b>53</b>	<b>Regresívna</b>
Dargovských hrdinov	241	Progresívna	68	Regresívna	52	Regresívna
Košická Nová Ves	94	Regresívna	65	Regresívna	62	Regresívna
<b>Košice IV</b>	<b>77</b>	<b>Regresívna</b>	<b>51</b>	<b>Regresívna</b>	<b>49</b>	<b>Regresívna</b>
Barca	46	Regresívna	46	Regresívna	47	Regresívna
Juh	53	Regresívna	37	Regresívna	36	Regresívna
Krásna	122	Stabilizovaná	113	Stagnujúca	111	Stagnujúca
Nad jazerom	126	Stabilizovaná	59	Regresívna	55	Regresívna
Šebastovce	95	Regresívna	74	Regresívna	86	Regresívna
Vyšné Opátske	52	Regresívna	48	Regresívna	74	Regresívna

Zdroj: Štatistický úrad SR



**B.3.1.3. Vzdelanostná štruktúra obyvateľstva**

V rámci štruktúry obyvateľstva podľa vzdelania je celoslovenským trendom zvyšovanie vzdelanostnej úrovne obyvateľstva. Tento trend sa prejavuje najmä znižovaním podielu osôb so základným vzdelaním a bez vzdelania a rastom podielu vysokoškolsky vzdelaného obyvateľstva. Na základe výsledkov zo Sčítania obyvateľov, domov a bytov (SODB) z roku 2011 bol v meste Košice najvyšší podiel obyvateľstva s úplným stredným vzdelaním s maturitou (34,3 % z celkového počtu obyvateľov) a vysokoškolským vzdelaním (18,9 %), čo súvisí s postavením mesta Košice ako univerzitného a vzdelávacieho centra.

Tab. 3.6 Štruktúra obyvateľstva podľa ukončeného vzdelania v roku 2011 (SODB, v %)

Územie	Najvyšší ukončený stupeň školského vzdelania, v %						
	základné	učňovské	stredné odborné bez maturity	úplné stredné s maturitou	vyššie odborné	vysokoškolské	bez vzdelania
<b>Mesto Košice</b>	<b>8,89</b>	<b>9,19</b>	<b>7,48</b>	<b>34,29</b>	<b>2,14</b>	<b>18,90</b>	<b>14,57</b>
<b>Košice I</b>	<b>8,45</b>	<b>8,78</b>	<b>10,34</b>	<b>31,41</b>	<b>1,94</b>	<b>21,08</b>	<b>14,11</b>
Džungľa	21,01	11,92	7,60	21,76	1,04	7,45	23,99
Kavečany	16,86	13,64	12,29	25,85	1,10	12,29	15,76
Sever	8,06	9,41	10,24	29,76	1,98	23,13	12,79
Sídliisko Ťahanovce	8,68	8,01	10,10	34,06	1,61	18,25	15,81
Staré Mesto	6,93	8,33	10,71	31,61	2,47	24,34	12,23
Ťahanovce	14,84	11,47	10,02	23,36	1,04	11,18	21,53
<b>Košice II</b>	<b>10,21</b>	<b>7,80</b>	<b>6,10</b>	<b>37,79</b>	<b>2,48</b>	<b>17,87</b>	<b>15,11</b>
Lorinčík	10,88	13,38	7,03	29,93	2,72	17,01	17,01
Luník IX	32,87	3,42	2,64	10,31	0,38	1,31	40,83
Myslava	10,47	12,62	8,01	31,60	1,75	18,48	13,87
Pereš	9,34	7,73	5,15	36,96	2,38	21,31	14,68
Poľov	14,81	13,82	8,40	32,43	1,36	10,21	16,71
Sídliisko KVP	6,36	7,86	6,16	41,86	2,45	21,71	11,10
Šaca	13,42	10,16	7,80	32,75	1,51	8,11	22,56
Západ	8,68	7,63	6,22	40,59	3,00	19,34	12,78
<b>Košice III</b>	<b>7,09</b>	<b>8,77</b>	<b>6,59</b>	<b>43,06</b>	<b>1,62</b>	<b>16,69</b>	<b>13,81</b>
Dargovských hrdinov	6,62	8,68	6,64	43,97	1,65	16,56	13,60
Košická Nová Ves	12,10	9,72	6,03	33,33	1,36	18,13	16,02
<b>Košice IV</b>	<b>8,48</b>	<b>11,82</b>	<b>6,56</b>	<b>28,27</b>	<b>2,18</b>	<b>18,93</b>	<b>14,74</b>
Barca	12,67	14,55	7,50	30,44	1,49	15,89	13,42
Juh	7,51	10,21	5,44	28,21	2,81	23,46	12,46
Krásna	12,85	11,22	6,52	23,19	1,56	15,84	21,56
Nad jazerom	7,95	13,10	7,50	28,77	1,86	15,51	15,90
Šebastovce	11,76	11,01	6,18	30,92	1,36	16,29	17,04
Vyšné Opátske	9,02	10,99	6,32	29,71	1,47	23,20	12,77

Zdroj: Štatistický úrad SR

V rámci okresov mesta Košice je najvyšší podiel obyvateľstva s úplným stredným vzdelaním s maturitou v okrese Košice III (43,1 %), obyvateľstvo s vysokoškolským vzdelaním je najviac zastúpené v okrese Košice I (21,1 %). Podiel obyvateľstva bez vzdelania a so základným vzdelaním je najnižší v okrese Košice II. Na úrovni mestských častí je najvyšší podiel obyvateľstva s úplným stredným vzdelaním s maturitou v mestských častiach Dargovských hrdinov, Sídliisko KVP a Západ, kde prevyšuje hranicu 40 %. Najviac obyvateľov s vysokoškolským vzdelaním žije v mestskej časti Staré Mesto, kde ich podiel

dosahuje takmer ¼ obyvateľstva (24,3 %). Najnižší podiel obyvateľstva s vysokoškolským vzdelaním je v mestských častiach Šaca (8,1 %), Džungľa (7,5 %) a Luník IX (1,3 %). V mestskej časti Luník IX možno sledovať vzhľadom na výraznú koncentráciu rómskej populácie odlišnú štruktúru obyvateľstva podľa vzdelania, kde najvýraznejší podiel dosahuje obyvateľstvo bez vzdelania (40,8 %) a so základným vzdelaním (32,9 %).

#### B.3.1.4. Národnostná štruktúra obyvateľstva

Podľa SODB z roku 2011 žije v meste Košice 73,9 % obyvateľov slovenskej národnosti, 2,7 % maďarskej národnosti a 2,0 % obyvateľstva rómskej národnosti. Ostatné národnosti sa podieľajú na celkovom počte obyvateľstva mesta podielom menším ako 1 %.

Tab. 3.7 Štruktúra obyvateľstva podľa národnosti v roku 2011 (SODB, v %)

Územie	Národnosť							
	slovenská	maďarská	rómska	rusínska	ukrajinská	česká	nemecká	iná a nezistená
Mesto Košice	73,86	2,65	2,03	0,68	0,32	0,66	0,13	19,67
Košice I	72,02	3,02	0,91	0,68	0,45	0,72	0,16	22,04
Košice II	71,73	2,37	4,45	0,71	0,26	0,69	0,12	19,67
Košice III	81,89	2,27	1,05	0,65	0,37	0,49	0,13	13,15
Košice IV	74,87	2,81	0,47	0,66	0,22	0,62	0,10	20,24

Zdroj: Štatistický úrad SR

Na úrovni okresov žije najviac obyvateľov slovenskej národnosti v okrese Košice III (81,9 %), najmenej v okrese Košice II (71,7 %). Najvyšší podiel obyvateľstva maďarskej národnosti je v okrese Košice I (3,0 %), obyvateľstvo rómskej národnosti (tí, ktorí sa prihlásili k rómskej národnosti) je najviac zastúpené v okrese Košice II (4,5 %). V rámci mestských častí je najvyšší podiel obyvateľov slovenskej národnosti v mestských častiach Šebastovce a Kavečany (95,2 %), najnižší podiel dosahuje Luník IX (32,6 %), kde výrazne dominuje obyvateľstvo rómskej národnosti (56,7 %). Obyvateľstvo maďarskej národnosti je najviac zastúpené v mestských častiach Staré Mesto (4,3 %), Juh (3,8 %) a Sever (3,3 %).

Špecifickou skupinou obyvateľstva je obyvateľstvo rómskej národnosti, ktoré sa vo väčšine nehlási k svojej národnosti a tak ich podiel z oficiálnych výsledkov nezodpovedá reálnym údajom. Podľa výsledkov sociografického mapovania rómskych osídlení z roku 2013, spracovaným Úradom splnomocnenca vlády SR pre rómske komunity, žilo v meste Košice celkom 18 162 Rómov, t.j. 7,6 % obyvateľov mesta (takmer 4-násobok zistený pri sčítaní obyvateľov). Z celkového počtu žilo 9 900 Rómov (54,5 %) v meste rozptýlene medzi majoritou a 6 732 Rómov (37,1 %) žilo v segregovaných koncentráciách.

#### B.3.2 BYTOVÝ FOND

Domový a bytový fond sa podrobne sleduje počas sčítania obyvateľstva, domov a bytov. V roku 2011 bolo v meste Košice spolu 15 002 domov, z čoho trvale obývaných bolo 13 721, t.j. 91,5 %. Počet bytov dosiahol v meste Košice v roku 2011 hodnotu 89 741, z toho trvale obývaných bolo 84 317 (94,0 %). Najviac domov bolo v okresoch Košice I a Košice IV, na úrovni mestských častí dominovala mestská časť Sever (2 440 domov, t.j. 16,3 % z celkového počtu domov v meste Košice). Najmenej domov bolo v mestskej časti Luník IX (35 domov, t.j. 0,2 %). Najväčší počet bytov bol v okresoch Košice II a Košice I, v rámci mestských častí bolo najviac bytov v mestskej časti Západ (16 614 bytov), Juh (10 555 bytov) a Staré Mesto (10 158 bytov). Najmenší počet bytov bol v mestskej časti Lorinčík (135 bytov), Džungľa (166 bytov) a Šebastovce (191 bytov). Priemerný počet osôb na jeden byt bol v meste Košice v roku 2011 na úrovni 2,85 osôb. Počet bytov na 1 000 obyvateľov dosiahol úroveň 350,7, čo je nad úrovňou celoslovenského priemeru (329,2).

Z hľadiska výstavby domov a bytov v meste Košice bol výraznejší rast počtu domov aj bytov v období rokov 2001–2011. Podrobnejší pohľad na doterajší vývoj a stav domového a

bytového fondu poskytujú nasledovné prehľady:

Tab. 3.8 Domový a bytový fond v meste Košice v rokoch 1991, 2001 a 2011

Územie	1991		2001		2011		Prírastok 1991-2011	
	Byty	Domy	Byty	Domy	Byty	Domy	Byty	Domy
<b>Mesto Košice</b>	<b>79 255</b>	<b>11 776</b>	<b>82 408</b>	<b>12 565</b>	<b>89 741</b>	<b>15 002</b>	<b>10 486</b>	<b>3 226</b>
<b>Košice I</b>	<b>23 252</b>	<b>4 166</b>	<b>25 635</b>	<b>4 286</b>	<b>28 052</b>	<b>4 979</b>	<b>4 800</b>	<b>813</b>
Džungľa	104	104	114	108	166	149	62	45
Kavečany	263	262	295	287	360	353	97	91
Sever	8 501	2 115	8 337	2 130	9 234	2 440	733	325
Sídliisko Ťahanovce	4 091	203	5 288	258	7 460	385	3 369	182
Staré Mesto	9 794	1 030	9 231	961	10 158	1 137	364	107
Ťahanovce	499	452	2 370	542	674	515	175	63
<b>Košice II</b>	<b>25 815</b>	<b>3 074</b>	<b>26 359</b>	<b>3 561</b>	<b>28 629</b>	<b>4 269</b>	<b>2 814</b>	<b>1 195</b>
Lorinčík	93	92	102	98	135	135	42	43
Luník IX	505	33	611	40	552	35	47	2
Myslava	505	503	506	512	691	686	186	183
Pereš	197	195	310	323	560	544	363	349
Poľov	241	235	262	251	306	302	65	67
Sídliisko KVP	7 741	387	7 705	389	8 107	401	366	14
Šaca	1 195	480	1 375	479	1 664	569	469	89
Západ	15 338	1 149	15 488	1 469	16 614	1 597	1 276	448
<b>Košice III</b>	<b>9 481</b>	<b>1 019</b>	<b>9 697</b>	<b>1 062</b>	<b>10 433</b>	<b>1 236</b>	<b>952</b>	<b>217</b>
Dargovskýc h hrdinov	8 934	495	9 077	498	9 658	551	724	56
Košická Nová Ves	547	524	620	564	775	685	228	161
<b>Košice IV</b>	<b>20 707</b>	<b>3 517</b>	<b>20 717</b>	<b>3 656</b>	<b>22 627</b>	<b>4 518</b>	<b>1 920</b>	<b>1 001</b>
Barca	741	729	785	771	1 040	986	299	257
Juh	10 068	1 124	9 744	1 100	10 555	1 300	487	176
Krásna	808	755	874	813	1 104	1 041	296	286
Nad jazerom	8 504	336	8 666	352	9 044	367	540	31
Šebastovce	136	131	152	145	197	191	61	60
Vyšné Opátske	450	442	496	475	687	633	237	191

Zdroj: Štatistický úrad SR, SODB

Tab. 3.9 Indexy rastu počtu bytov a domov v rokoch 1991 – 2011

Územie	Byty			Domy		
	2001 1991	2011 2001	2011 1991	2001 1991	2011 2001	2011 1991
<b>Mesto Košice</b>	<b>104,0</b>	<b>108,9</b>	<b>113,2</b>	<b>106,7</b>	<b>119,4</b>	<b>127,4</b>
<b>Košice I</b>	<b>110,2</b>	<b>109,4</b>	<b>120,6</b>	<b>102,9</b>	<b>116,2</b>	<b>119,5</b>
Džungľa	109,6	145,6	159,6	103,8	138,0	143,3
Kavečany	112,2	122,0	136,9	109,5	123,0	134,7
Sever	98,1	110,8	108,6	100,7	114,6	115,4
Sídliisko Ťahanovce	129,3	141,1	182,4	127,1	149,2	189,7
Staré Mesto	94,3	110,0	103,7	93,3	118,3	110,4
Ťahanovce	474,9	28,4	135,1	119,9	95,0	113,9
<b>Košice II</b>	<b>102,1</b>	<b>108,6</b>	<b>110,9</b>	<b>115,8</b>	<b>119,9</b>	<b>138,9</b>
Lorinčík	109,7	132,4	145,2	106,5	137,8	146,7
Luník IX	121,0	90,3	109,3	121,2	87,5	106,1

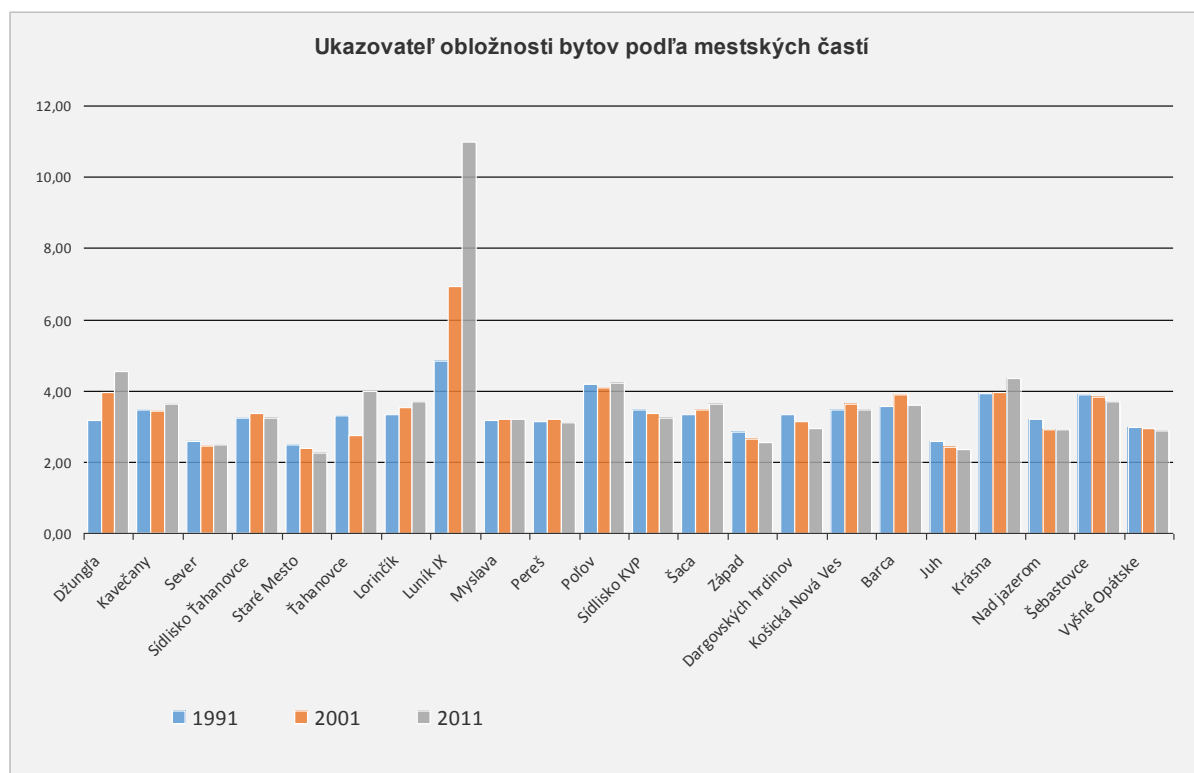
Územie	Byty			Domy		
	2001 1991	2011 2001	2011 1991	2001 1991	2011 2001	2011 1991
Myslava	100,2	136,6	136,8	101,8	134,0	136,4
Pereš	157,4	180,6	284,3	165,6	168,4	279,0
Poľov	108,7	116,8	127,0	106,8	120,3	128,5
Sídlisko KVP	99,5	105,2	104,7	100,5	103,1	103,6
Šaca	115,1	121,0	139,2	99,8	118,8	118,5
Západ	101,0	107,3	108,3	127,9	108,7	139,0
<b>Košice III</b>	<b>102,3</b>	<b>107,6</b>	<b>110,0</b>	<b>104,2</b>	<b>116,4</b>	<b>121,3</b>
Dargovských hrdinov	101,6	106,4	108,1	100,6	110,6	111,3
Košická Nová Ves	113,3	125,0	141,7	107,6	121,5	130,7
<b>Košice IV</b>	<b>100,0</b>	<b>109,2</b>	<b>109,3</b>	<b>104,0</b>	<b>123,6</b>	<b>128,5</b>
Barca	105,9	132,5	140,4	105,8	127,9	135,3
Juh	96,8	108,3	104,8	97,9	118,2	115,7
Krásna	108,2	126,3	136,6	107,7	128,0	137,9
Nad jazerom	101,9	104,4	106,3	104,8	104,3	109,2
Šebastovce	111,8	129,6	144,9	110,7	131,7	145,8
Vyšné Opátske	110,2	138,5	152,7	107,5	133,3	143,2

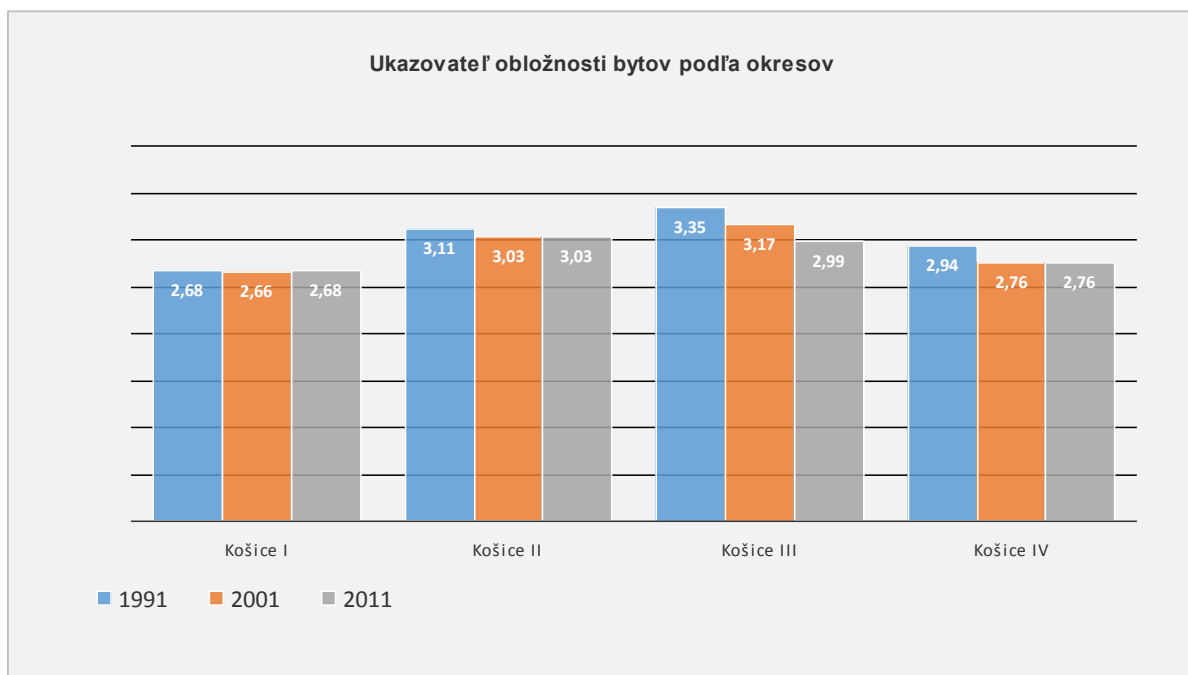
Tab. 3.10 Bytový fond (obývané byty) v prepočte na 1000 obyvateľov v rokoch 1991– 2011

Územie	1991	2001	2011
<b>Mesto Košice</b>	<b>337,0</b>	<b>349,0</b>	<b>350,7</b>
<b>Košice I</b>	<b>373,3</b>	<b>375,5</b>	<b>372,9</b>
Džungľa	314,2	251,7	219,1
Kavečany	287,4	292,1	276,3
Sever	387,7	410,5	404,0
Sídlisko Ťahanovce	309,7	296,6	308,3
Staré Mesto	403,6	416,4	439,7
Ťahanovce	302,6	365,2	251,5
<b>Košice II</b>	<b>321,4</b>	<b>330,1</b>	<b>330,3</b>
Lorinčík	298,1	282,5	269,8
Luník IX	207,1	144,1	91,0
Myslava	315,0	313,1	311,0
Pereš	319,8	313,1	320,0
Poľov	238,9	244,4	237,6
Sídlisko KVP	287,2	297,1	308,4
Šaca	299,4	288,4	276,0
Západ	353,5	379,0	391,7
<b>Košice III</b>	<b>298,5</b>	<b>315,4</b>	<b>334,5</b>
Dargovských hrdinov	299,0	318,6	338,9
Košická Nová Ves	289,9	274,5	287,0
<b>Košice IV</b>	<b>340,6</b>	<b>362,0</b>	<b>361,7</b>
Barca	279,9	257,0	277,9
Juh	388,3	413,6	422,0
Krásna	255,6	253,2	230,3
Nad jazerom	312,7	344,8	343,4
Šebastovce	258,1	260,3	270,0
Vyšné Opátske	336,8	341,4	346,8

Tab. 3.11 Ukazovateľ obložnosti bytov (počet obyvateľov na 1 obývaný byt) v rokoch 1991 – 2011

Územie	1991	2001	2011
<b>Mesto Košice</b>	<b>2,97</b>	<b>2,86</b>	<b>2,85</b>
<b>Košice I</b>	<b>2,68</b>	<b>2,66</b>	<b>2,68</b>
Džungľa	3,18	3,97	4,56
Kavečany	3,48	3,42	3,62
Sever	2,58	2,44	2,48
Sídliisko Ťahanovce	3,23	3,37	3,24
Staré Mesto	2,48	2,40	2,27
Ťahanovce	3,30	2,74	3,98
<b>Košice II</b>	<b>3,11</b>	<b>3,03</b>	<b>3,03</b>
Lorinčík	3,35	3,54	3,71
Luník IX	4,83	6,94	10,99
Myslava	3,17	3,19	3,22
Pereš	3,13	3,19	3,12
Poľov	4,19	4,09	4,21
Sídliisko KVP	3,48	3,37	3,24
Šaca	3,34	3,47	3,62
Západ	2,83	2,64	2,55
<b>Košice III</b>	<b>3,35</b>	<b>3,17</b>	<b>2,99</b>
Dargovských hrdinov	3,34	3,14	2,95
Košická Nová Ves	3,45	3,64	3,48
<b>Košice IV</b>	<b>2,94</b>	<b>2,76</b>	<b>2,76</b>
Barca	3,57	3,89	3,60
Juh	2,58	2,42	2,37
Krásna	3,91	3,95	4,34
Nad jazerom	3,20	2,90	2,91
Šebastovce	3,88	3,84	3,70
Vyšné Opátske	2,97	2,93	2,88





Okresy mesta Košice dlhodobo presahujú v počte trvale obývaných bytov na 1 000 obyvateľov hodnotu celoslovenského (v roku 2011 na úrovni 329,2) aj krajského (v roku 2011 na úrovni 296,0) priemeru. Mesto Košice dosiahlo hodnotu 350,7 bytov na 1 000 obyvateľov, pričom najviac trvale obývaných bytov na 1 000 obyvateľov je v okresoch Košice I (372,9) a Košice IV (361,7). V rámci mestských častí je najvyšší počet trvale obývaných bytov na 1000 obyvateľov v mestskej časti Staré Mesto (439,7), Juh (422,0) a Sever (404,0). Najmenej trvale obývaných bytov na 1000 obyvateľov je v mestskej časti Luník IX, kde v roku 2011 dosiahol úroveň 91,0.

V počte obyvateľov na jeden byt (obložnosť), dosahuje mesto Košice hodnotu 2,85 obyvateľov na jeden byt, čo je pod úrovňou krajského (3,38) aj celoslovenského (3,04) priemeru. Rovnako všetky okresy mesta Košice dosiahli v roku 2011 hodnoty pod celoslovenským priemerom, pričom najnižšia obložnosť bola v okrese Košice I (2,68). V rámci mestských častí bolo najviac obyvateľov na 1 obývaný byt v mestskej časti Luník IX (10,99), Džungľa (4,56), Krásna (4,34) a Poľov (4,21). Mestská časť Luník IX je charakteristická vysokým zastúpením obyvateľstva rómskej národnosti, pre ktoré je typické vysoký rast počtu obyvateľstva pri relatívne stabilnom (prípadne mierne klesajúcom) počte bytov, čo spôsobuje výrazný nárast obložnosti bytov v tejto mestskej časti.

Aktuálnymi tendenciami v oblasti bývania je najmä zlepšovanie kvality bývania, hlavne v okresoch, ktoré nedosahujú v počte bytov na 1 000 obyvateľov priemer kraja a odstránenie súčasnej disproporcie medzi potrebou bytov a možnosťami ich získania.

### B.3.3 EKONOMICKÉ PREDPOKLADY

Podľa údajov zo SODB v roku 2011 žilo v meste Košice spolu 240 433 obyvateľov, z toho bolo 175 673 osôb (73,1 %) v produktívnom veku a počet ekonomicky aktívnych obyvateľov dosiahol hodnotu 109 265 osôb, t.j. 45,4 %. Z celkového počtu ekonomicky aktívnych obyvateľov bolo 14 892 nezamestnaných, t.j. 13,6 %. Podiel mužov na celkovom počte ekonomicky aktívnych obyvateľov bol 51,7 %.

Tab. 3.12 Ekonomicky aktívne obyvateľstvo v meste Košice v rokoch 2001 a 2011

Územie	Ekonomicky aktívne obyvateľstvo			
	2001		2011	
	abs.	%	abs.	%
<b>Mesto Košice</b>	<b>125 049</b>	<b>53,2</b>	<b>109 265</b>	<b>45,4</b>
<b>Košice I</b>	<b>33 832</b>	<b>49,6</b>	<b>30 483</b>	<b>44,5</b>
Džungľa	179	39,5	244	36,4
Kavečany	513	50,8	594	50,3
Sever	9 573	47,1	8 378	41,1
Sídlisko Ťahanovce	11 954	53,1	11 900	51,2
Staré Mesto	10 762	48,5	8 361	40,6
Ťahanovce	851	47,4	1 006	41,8
<b>Košice II</b>	<b>40 984</b>	<b>51,3</b>	<b>38 182</b>	<b>46,2</b>
Lorinčík	162	44,9	201	45,6
Luník IX	1 535	36,2	2 328	38,6
Myslava	745	46,1	911	45,6
Pereš	457	46,2	669	43,1
Poľov	689	64,3	542	49,0
Sídlisko KVP	14 060	54,2	14 297	56,4
Šaca	2 753	57,8	2 364	42,1
Západ	20 583	50,4	16 870	41,6
<b>Košice III</b>	<b>18 510</b>	<b>60,2</b>	<b>15 344</b>	<b>51,1</b>
Dargovských hrdinov	17 473	61,3	14 251	51,9
Košická Nová Ves	1 037	45,9	1 093	42,5
<b>Košice IV</b>	<b>31 723</b>	<b>55,4</b>	<b>25 256</b>	<b>42,6</b>
Barca	1 258	41,2	1 527	45,4
Juh	12 461	52,9	9 698	41,3
Krásna	1 703	49,3	1 829	41,4
Nad jazerom	15 239	60,6	11 159	43,4
Šebastovce	312	53,4	288	43,4
Vyšné Opátske	750	51,6	755	46,3

Zdroj: Štatistický úrad SR, SODB

Tab.3.13 Ekonomicky aktívne obyvateľstvo podľa odvetvia ekonomickej činnosti v meste Košice v roku 2011

Odvetvie ekonomickej činnosti	Ekonomicky aktívne obyvateľstvo					
	Osoby			Percentá (%)		
	Muži	Ženy	Spolu	Muži	Ženy	Spolu
Priemyselná výroba, ťažba a dobývanie a iné odvetvia	15 085	7 941	23 026	26,68	15,06	21,07
Ťažba a dobývanie	194	169	363	0,34	0,32	0,33
Priemyselná výroba	13 441	7 038	20 479	23,78	13,35	18,74
Dodávka elektriny, plynu, pary a studeného vzduchu	814	393	1 207	1,44	0,75	1,10
Dodávky vody; čistenie a odvod odpadových vôd, odpady a služby odstraňovania odpadov	636	341	977	1,13	0,65	0,89
Veľkoobchod a maloobchod, doprava a skladovanie, ubytovacie a stravovacie služby	11 378	10 910	22 288	20,13	20,69	20,40
Veľkoobchod a maloobchod; oprava motorových vozidiel a motocyklov	6 869	7 237	14 106	12,15	13,72	12,91
Doprava a skladovanie	3 325	2 049	5 374	5,88	3,89	4,92
Ubytovacie a stravovacie služby	1 184	1 624	2 808	2,09	3,08	2,57
Odborné, vedecké a technické testovanie a analýzy,	4 086	3 447	7 533	7,23	6,54	6,89

Odvetvie ekonomickej činnosti	Ekonomicky aktívne obyvateľstvo					
	Osoby			Percentá (%)		
	Muži	Ženy	Spolu	Muži	Ženy	Spolu
administratívne a podporné služby						
Odborné, vedecké a technické testovanie a analýzy	2 262	2 220	4 482	4,00	4,21	4,10
Administratívne a podporné služby	1 824	1 227	3 051	3,23	2,33	2,79
Verejná správa a obrana, vzdelávanie, zdravotníctvo a sociálna pomoc	8 234	16 564	24 798	14,57	31,41	22,70
Verejná správa a obrana; povinné sociálne zabezpečenie	3 390	4 406	7 796	6,00	8,36	7,13
Vzdelávanie	2 818	6 434	9 252	4,98	12,20	8,47
Zdravotníctvo a sociálna pomoc	2 026	5 724	7 750	3,58	10,85	7,09
Iné služby	1 197	1 758	2 955	2,12	3,33	2,70
Umenie, zábava a rekreácia	597	715	1 312	1,06	1,36	1,20
Ostatné činnosti	598	1 027	1 625	1,06	1,95	1,49
Činnosti domácností ako zamestnávateľov; nediferencované činnosti v domácnostiach produkujúce tovar na vlastné použitie	1	14	15	0,00	0,03	0,01
Činnosti extrateritoriálnych organizácií a združení	1	2	3	0,00	0,00	0,00
Poľnohospodárstvo, lesníctvo a rybolov	1 915	1 554	3 469	3,39	2,95	3,17
Stavebníctvo	3 912	1 384	5 296	6,92	2,62	4,85
Informácie a komunikácia	2 390	1 246	3 636	4,23	2,36	3,33
Finančné a poisťovacie činnosti	707	1 284	1 991	1,25	2,43	1,82
Činnosti v oblasti nehnuteľností	621	599	1 220	1,10	1,14	1,12
Nezistené	7 007	6 046	13 053	12,39	11,47	11,95
Spolu	56 532	52 733	109 265	100,00	100,00	100,00

Zdroj: Štatistický úrad SR, SODB

V rámci odvetví hospodárstva dosahovali v meste Košice najvyšší podiel osoby pracujúce v oblasti priemyselnej výroby (18,74 %), veľkoobchodu a maloobchodu, opravy motorových vozidiel a motocyklov (12,91 %), vzdelávania (8,47 %), verejnej správy a obrany, povinného sociálneho zabezpečenia (7,13 %) a v odvetví zdravotníctva a sociálnej pomoci (7,09 %). Ekonomicky aktívne osoby bez udania odvetvia tvorili podiel 12 % všetkých ekonomicky aktívnych obyvateľov.

Aj na úrovni okresov mesta Košice prevláda podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov pracujúcich v priemyselnej výrobe s maximom v okrese Košice II (21,03 %). Oblasť veľkoobchodu a maloobchodu, opravy motorových vozidiel a motocyklov je najvýraznejšie zastúpená v okresoch Košice IV (13,53 %) a Košice III (13,50 %). V oblasti vzdelávania pracuje najviac ekonomicky aktívnych obyvateľov v okrese Košice I (9,60 %).

Tab. 3.14 Ekonomicky aktívne obyvateľstvo mesta Košice odchádzajúce do zamestnania mimo mesta Košice podľa odvetvia ekonomickej činnosti v roku 2011

Odvetvie ekonomickej činnosti	Odchádzajúci spolu		Odchádzajúci do iných okresov SR		Odchádzajúci do zahraničia	
	Osoby	%	Osoby	%	Osoby	%
Spolu	8 797	100,0	5 098	100,0	3 699	100,0
Pôdohospodárstvo	189	2,1	95	1,9	94	2,5
Priemysel	1 648	18,7	1 098	21,5	550	14,9



Odvetvie ekonomickej činnosti	Odchádzajúci spolu		Odchádzajúci do iných okresov SR		Odchádzajúci do zahraničia	
	Osoby	%	Osoby	%	Osoby	%
Stavebníctvo	448	5,1	249	4,9	199	5,4
Doprava a spoje	594	6,8	401	7,9	193	5,2
Obchod, hotely, reštaurácie	1 282	14,6	671	13,2	611	16,5
Verejná správa, školstvo, zdravotníctvo	2 204	25,1	1 373	26,9	831	22,5
Ostatné a nezistené	2 432	27,6	1 211	23,8	1 221	33,0
Denná odchádzka spolu	4 895	55,6	3 343	65,6	1 552	42,0

Zdroj: Štatistický úrad SR, SODB

V meste Košice bolo v roku 2011 spolu 8 797 ekonomicky aktívnych obyvateľov, ktorí odchádzali do zamestnania mimo okresov mesta Košice (8,1 % z celkového počtu ekonomicky aktívnych obyvateľov), z toho odchádzajúci do iných okresov SR tvorili podiel 58% a odchádzajúci do zahraničia 42 %. Muži tvorili takmer 60 % na celkovom počte ekonomicky aktívnych obyvateľov odchádzajúcich do zamestnania mimo mesta Košice. V rámci odvetví ekonomickej činnosti bolo najviac odchádzajúcich ekonomicky aktívnych obyvateľov z mesta Košice pracujúcich v odvetví verejnej správy, školstva a zdravotníctva (25,1 %), priemyslu (18,7 %) a v odvetví obchodu, hotelov a reštaurácií (14,6 %). Z hľadiska veku bolo najviac odchádzajúcich ekonomicky aktívnych obyvateľov vo veku 35–44 rokov (23,6 %) a 45–59 rokov (23,1 %). Najvyšší podiel odchádzajúcich ekonomicky aktívnych obyvateľov do zahraničia bol vo veku 25–29 rokov (28,3 %) a 30–34 rokov (27,2 %).

Do mesta Košice dochádzalo do zamestnania v roku 2011 z iných okresov SR spolu 33 440 ekonomicky aktívnych obyvateľov, z toho 63,5 % tvorila denná dochádzka, muži tvorili 62 %. Najvyšší podiel dochádzajúcich ekonomicky aktívnych obyvateľov do zamestnania tvoril okres Košice – okolie (56,5 %), za ním nasledovali okresy Trebišov (10,3 %) a Prešov (7,9 %). V rámci odvetví ekonomickej činnosti bolo najviac dochádzajúcich ekonomicky aktívnych obyvateľov do mesta Košice pracujúcich v odvetví priemyslu (23,5 %), verejnej správy, školstva a zdravotníctva (21,0 %) a v odvetví obchodu, hotelov a reštaurácií (14,6 %). Z hľadiska veku bolo najviac dochádzajúcich ekonomicky aktívnych obyvateľov do mesta Košice vo veku 45–59 rokov (31,9 %) a 35–44 rokov (27,5 %).

Tab.3.15 Ekonomicky aktívne obyvateľstvo okresov mesta Košice odchádzajúce do zamestnania v roku 2011

Územie	Odchádzajúci spolu		Odchádzajúci v rámci okresu		Odchádzajúci do iných okresov SR		Odchádzajúci do zahraničia		Denná odchádzka	
	Osoby	%	Osoby	%	Osoby	%	Osoby	%	Osoby	%
Košice I	16 069	100,0	7 631	47,5	7 474	46,5	964	6,0	11 529	71,7
Košice II	20 048	100,0	5 966	29,8	12 815	63,9	1 267	6,3	14 232	71,0
Košice III	9 447	100,0	62	0,7	8 783	93,0	602	6,4	6 571	69,6
Košice IV	13 230	100,0	2 663	20,1	9 701	73,3	866	6,5	9 227	69,7

Zdroj: Štatistický úrad SR, SODB

Tab. 3.16 Ekonomicky aktívne obyvateľstvo dochádzajúce do zamestnania do okresov mesta Košice v roku 2011

Územie	Dochádzajúci spolu		Dochádzajúci v rámci okresu		Dochádzajúci z iných okresov SR		Denná dochádzka	
	Osoby	%	Osoby	%	Osoby	%	Osoby	%
Košice I	32 792	100,0	7 631	23,3	25 161	76,7	23 491	71,6
Košice II	27 387	100,0	5 966	21,8	21 421	78,2	18 255	66,7
Košice III	1 682	100,0	62	3,7	1 620	96,3	1 138	67,7
Košice IV	21 576	100,0	2 663	12,3	18 913	87,7	15 009	69,6

Zdroj: Štatistický úrad SR, SODB

**B.3.4. PROGNOZA POČTU OBYVATEĽOV**

Podľa prognózy vývoja obyvateľstva v okresoch Slovenskej republiky do roku 2035, spracovanej Prognostickým ústavom SAV, Výskumným demografickým centrom v Bratislave a Katedrou humánnej geografie a demografie Prírodovedeckej fakulty UK v Bratislave v roku 2013, je predpokladaný vývoj počtu obyvateľov v okresoch mesta Košice a v meste Košice nasledovný:

Tab. 3.17 Prognóza vývoja počtu obyvateľstva v okresoch mesta Košice do roku 2035

Okres	Predpokladaný počet obyvateľov					Rast 2012 – 2035	
	2015	2020	2025	2030	2035	Abs.	%
Košice I	67 250	66 200	65 932	66 167	67 236	-984	-1,44
Košice II	82 617	82 563	82 759	83 357	85 330	2 569	3,10
Košice III	29 774	29 622	29 417	29 187	29 455	-323	-1,08
Košice IV	59 633	59 743	59 423	58 791	57 977	-1 428	-2,40
Mesto Košice	239 274	238 128	237 531	237 502	239 998	-166	-0,07

Zdroj: Prognostický ústav SAV

Tab. 3.18 Prognóza vývoja počtu obyvateľstva v produktívnom veku (15-64r.) v okresoch mesta Košice a v meste Košice do roku 2035

Okres	Predpokladaný počet obyvateľov					Rast 2012 – 2035	
	2015	2020	2025	2030	2035	Abs.	%
Mesto Košice	168 050	159 224	154 501	152 663	152 326	-21 029	-12,13
Košice I	47 993	45 803	44 401	42 709	41 715	-7 423	-15,11
Košice II	58 258	56 020	53 599	52 557	53 670	-5 902	-9,91
Košice III	22 374	19 442	18 212	18 703	19 173	-4 271	-18,22
Košice IV	39 426	37 959	38 289	38 694	37 769	-3 432	-8,33

Zdroj: Prognostický ústav SAV

Tab. 3.19 Stav a prírastok bytov do roku 2035

Okres	Počet bytov v roku 2011	Počet bytov v roku 2035	Prírastok bytov
<b>Mesto Košice</b>	<b>89 741</b>	<b>88 888</b>	<b>-853</b>
Košice I	28 052	26 894	-1 158
Košice II	28 629	29 424	795
Košice III	10 433	10 520	87
Košice IV	22 627	23 191	564

Zdroj: Štatistický úrad SR

Tab. 3.20 Prognóza počtu bytov na 1000 obyvateľov a obložnosti bytov

Okres	Počet bytov na 1000 obyvateľov			Počet obyvateľov na 1 byt		
	2001	2011	2035	2001	2011	2035
<b>Mesto Košice</b>	<b>349,0</b>	<b>350,7</b>	<b>400,0</b>	<b>2,9</b>	<b>2,9</b>	<b>2,5</b>
Košice I	375,5	372,9	434,8	2,7	2,7	2,3
Košice II	330,1	330,3	384,6	3,0	3,0	2,6
Košice III	315,4	334,5	384,6	3,2	3,0	2,6
Košice IV	362,0	361,7	434,8	2,8	2,8	2,3

Zdroj: Štatistický úrad SR

Ostatné kapacitné údaje o meste Košice:

- počet dochádzajúcich do mesta Košice (ŠÚ SR – v roku 2012): 55 264
- počet odchádzajúcich z mesta Košice (ŠÚ SR – v roku 2012): 11 076
- počet denne prítomných osôb na území mesta Košice
- (obyvatelia, ubytovaní, dochádzajúci – odhad – v roku 2012): 324 464
- počet študentov vysokých škôl (UIPŠ – v roku 2014/15): 18 722

- počet žiakov stredných škôl (UIPŠ – v roku 2015/16:	17 128
- počet žiakov základných škôl (MM K – 1.9.2015):	19 109
- počet trvale obývaných bytov (v roku 2011):	84 317 (94,0%)
- počet lôžok ubytovacích zariadení cestovného ruchu (v roku 2012):	4 406
- počet návštevníkov za rok (v roku 2012):	129 959
- počet prenocovaní návštevníkov (v roku 2012):	258 894

Počet obyvateľov mesta Košice po roku 1990 možno v zásade charakterizovať ako ustálený. Pri absencii masívnej imigrácie sú Košice odkázané na vlastné a menej na regionálne demografické zdroje. Aj pri nespornej atraktivite mesta ako metropoly východnej časti republiky a imigrácii z regiónu, možno badať i značnú tendenciu odchodu mladých obyvateľov mesta do väčších centier – Bratislavy a Prahy a do zahraničia ponúkajúceho viac pracovných príležitostí.

Všeobecný regresívny trend demografického vývoja v SR je v Košiciach vyvažovaný špecifickou prítomnosťou obyvateľov rómskeho etnika, u ktorého je trend vývoja významne progresívny.

Demografický vývoj mesta je ovplyvňovaný nasledovnými faktormi:

- vývoj ekonomiky v celosvetovom a celoštátnom merítku
- dopravné napojenie (dobudovanie diaľnice D1, rýchlostných ciest R2, R4, vrátane napojenia na komunikačnú sieť v Maďarsku a Poľsku, rekonštrukcia železničných tratí)
- investície smerujúce k zvýšeniu počtu pracovných príležitostí
- štátna regionálna politika
- ekonomický manažment na miestnej úrovni
- územná pripravenosť na rozvojové trendy
- atraktivita mesta z hľadiska sociálnych vzťahov, kultúrneho vyžitia a životného prostredia
- imigrácia na regionálnej, štátnej a medzinárodnej úrovni
- riešenie rómskej problematiky
- stav a obraz mesta z hľadiska bezpečnosti prostredia
- suburbanizácia – proces sťahovania obyvateľov mesta do nových štvrtí RD v okolitých obciach

Je zrejmé tendencie zvyšovania štandardu bývania, takmer vo všetkých častiach mesta, s prevažujúcou panelovou bytovou zástavbou došlo k poklesu počtu obyvateľov, a oproti tomu narástol počet obyvateľov v územiach s rodinnými domami.

Z faktorov ovplyvňujúcich demografický rozvoj možno predpokladať pozitívny prínos zlepšenia dopravného napojenia – hlavne na úrovni diaľnic a rýchlostných ciest, následne možno predpokladať aj investície smerujúce k zvýšeniu počtu pracovných príležitostí. Napomáhanie výstavbe RD na území mesta by znížilo efekt suburbanizácie – sťahovanie obyvateľstva do okolitých obcí. Niektoré ďalšie faktory sú ťažko predvídateľné, s možným negatívnym, ale i pozitívnym výsledkom. Preto je potrebné spracovať koncept ÚPN–M KE vo variantoch.

V koncepte ÚPN–M KE boli rozpracované varianty A a B s nasledovnými demografickými parametrami:

### **VARIANT A**

Rozvoj mesta je orientovaný na demografický rozvoj podľa nápočtu Prognostického ústavu SAV, t.j. 239 998 obyvateľov v roku 2035 a obložnosť (počet obyvateľov na jeden trvale obývaný byt) 2,5 podľa návrhu Štatistického úradu SR.

Tomu zodpovedá 95 999 trvale obývaných bytov a celkový počet bytov 102 127 (10% rezerva).

## **VARIANT B**

Rozvoj mesta je orientovaný na demografický rozvoj podľa predpokladu predchádzajúcich územnoplánovacích dokumentov a súťažného návrhu „Návrh zásad a základných smerov územného rozvoja mesta Košice“ na nárast počtu obyvateľov na 300 000 v roku 2035. Pri obložnosti 2,5 je navrhovaný počet trvale obývaných bytov 120 000 a celkový počet bytov 127 200 (10% rezerva).

## **B.4 RIEŠENIE ZÁUJMOVÉHO ÚZEMIA A ŠIRŠIE VZŤAHY**

### **B.4.1 POLOHA A VÝZNAM MESTA V RÁMCI ŠTRUKTÚRY OSÍDLENIA**

Mesto Košice je metropolou východnej časti Slovenskej republiky, je sídlom administratívnych orgánov na úrovni celoštátnej, krajskej, obvodnej a miestnej, je sídlom univerzít a škôl nižších stupňov, strediskom priemyslu a služieb s príslušnými pracovnými príležitosťami, je dopravnou križovatkou a cieľovým bodom dopravy, sídlom ustanovizní kultúry, športu, strediskom obchodu a ďalšej občianskej a technickej vybavenosti.

Košice sa nachádzajú v centre Európy, na východnom okraji Európskej únie, košický metropolitný región susedí s Maďarskom, na severe s Poľskom a na východe s Ukrajinou. Východné Slovensko historicky pozostáva zo žúp Spiš, Zemplín, Šariš, Gemer a Abov, v súčasnosti sa administratívne delí na dva samosprávne kraje, Košický a Prešovský samosprávny kraj. Geograficky tvorí východné Slovensko jeden celok, aj blízkosť jeho dvoch hlavných centier, Košíc a Prešova ich predurčuje na úzke vzájomné vzťahy a súčinnosť.

Historicky mesto ťažilo zo svojej polohy na križovatke obchodných ciest, hlavne v smere Balt – Balkán ale aj všeobecne Západ – Východ. Potenciál rozvoja mesta je v obnovení týchto obchodných trás, za predpokladu odstránenia administratívnych bariér a vybudovania modernej dopravnej infraštruktúry.

Košice ležia na križovatke dopravných koridorov, v rámci Slovenskej republiky je to východo – západná trasa Bratislava – Žilina – Poprad – Prešov – Košice – Michalovce – Užhorod a trasa Bratislava – Trnava – Nitra – Zvolen – Lučenec – Košice. V severo – južnom smere je to spojnice pobaltských a balkánskych štátov, na slovenskom a priľahlom území v trase Rzeszów – Svidník – Prešov – Košice – Miskolc.

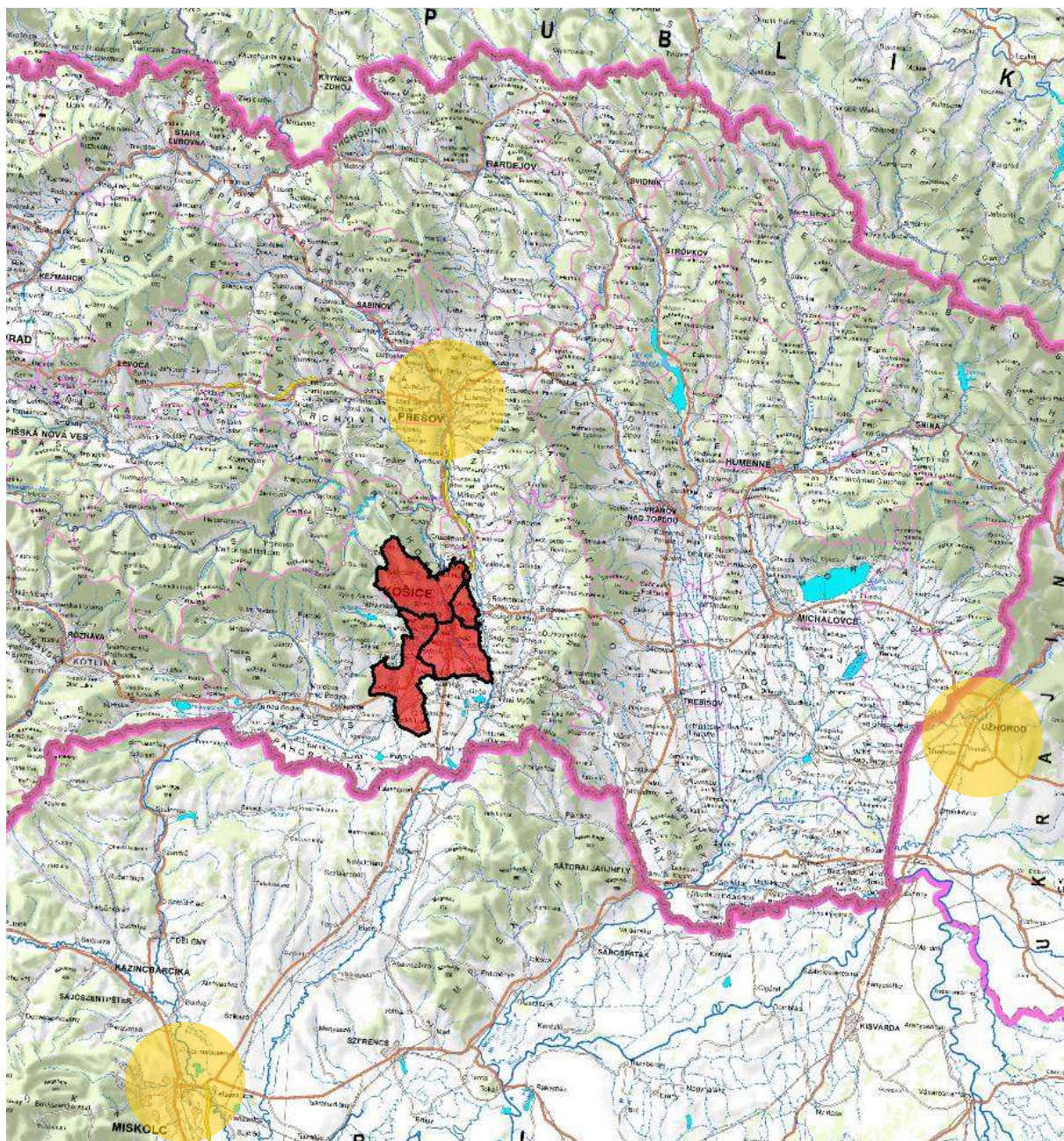
Významným faktorom z pohľadu dopravných vzťahov je sústredenie viacerých dopravných systémov v meste Košice, a to cestnej dopravy na úrovni diaľnic a rýchlostných komunikácií, železničnej dopravy vrátane trate so širokým rozchodom, kombinovanej dopravy a leteckej dopravy.

Košice predstavujú sústredenie pracovných príležitostí, sociálnej infraštruktúry, občianskej vybavenosti (obchodu, zdravotníctva, školstva, kultúrnych ustanovizní, športu), čo dáva mestu charakter príťažlivej metropoly. Význam mesta presahuje štátne hranice, východné Slovensko je súčasťou Karpatského Euroregiónu, v ktorom sú Košice významným centrom. Mesto je tiež atraktívne po stránke turizmu so zreteľom na jeho históriu, kultúrne pamiatky, prírodné zázemie, i atmosféru historického jadra.

### **B.4.2 VÄZBY MESTA NA ZÁUJMOVÉ ÚZEMIE**

Zájmové územie mesta Košice je vymedzené v rozsahu okresu Košice – okolie, rozšíreného o územia s dostupnosťou a väzbami na mesto, teda o územie, ktoré siaha severným smerom po mesto Prešov, východným smerom k mestu Užhorod na Ukrajinu, južným smerom po mesto Miskolc v Maďarsku, a západným smerom po mesto Moldava nad Bodvou. Väzby medzi mestom a jeho záujmovým územím existujú a naďalej možno predpokladať ich nárast v oblasti pracovných príležitostí, obchodu, kultúry, rekreácie, turistiky a cestovného ruchu, a technickej infraštruktúry.





Obr. 2. Záujmové územie mesta Košice

## B.5 NÁVRH URBANISTICKEJ KONCEPCIE PRIESTOROVÉHO USPORIADANIA

### VARIANT A

Priestorová kompozícia mesta historicky vychádza z priestorovej kompozície prírodného prostredia Košickej kotliny a polohy a orientácie toku rieky Hornád. Tieto atribúty tvoria základ kompozičného usporiadania súčasného mesta a jeho ďalšieho rozvoja. Hlavná urbanistická os mesta je vedená v severo – južnom smere.

Mesto Košice v období 1995 – 2016 prešlo množstvom zmien a doplnkov územného plánu HSA. Bolo to obdobie zásahov do priestorového a funkčného usporiadania mesta. Išlo

o lokálne i širšie zásahy, málo koordinované v celomestských súvislostiach. Tak vzniklo nesúvisle zastavané územie s množstvom nezastavaných a funkčne nevyužívaných plôch, v mnohých prípadoch i plôch vybavených technickou infraštruktúrou.

Urbanistická koncepcia je preddefinovaná historickým vývojom a vyššie uvedenými zmenami územného plánu. Fixovaným ťažiskom urbanistickej koncepcie priestorového usporiadania mesta je Hlavná ulica v mestskej pamiatkovej rezervácii.

Návrh urbanistickej koncepcie vychádza:

- z členenia mesta na vnútorné (kompaktné) mesto, na vonkajšie mesto a prírodné zázemie
- z cieľa zvýšiť ekonomiku fungovania mesta a s tým súvisiacej prestavby a intenzifikácie vhodných lokalít vo vnútri zastavaného územia mesta, ktoré sú v súčasnosti málo – resp. neekonomicky využívané
- navrhovaná koncepcia transformácie v týchto lokalitách má obmedziť doteraz uprednostňovaný extenzívny rast zastavaného územia mesta
- transformačné plochy vo väzbe na vodný tok Hornádu pretvoriť na kompaktnú ekonomicky efektívne fungujúcu mestskú zástavbu.

Takto navrhovaná koncepcia je založená na princípe revitalizácie, transformácie súčasných subštandardných štruktúr – bývalých výrobných a skladových areálov, záhradkárskeho lokalít a zdevastovaných plôch zelene.

Pre organické kompozičné a funkčné prepojenie súčasných a navrhovaných urbánnych celkov slúžia základné priestorové osi, mestské triedy a navrhovaná sieť subcentier tak v jestvujúcich ako aj v navrhovaných lokalitách.

Vnútorné mesto, ktoré tvorí opticky aj fyzicky do značnej miery ucelený urbánny komplex je riešené na báze súvisiacich osí, priestorov a uzlových bodov. Ide o územie historického jadra a sídliskových štruktúr v priamom i nepriamom (vizuálnom) kontakte. Mesto Košice podľa PaR ÚPN-M KE (2016) má vymedzených 13 priestorových osí. V rámcovom súlade s týmito osami je navrhovaná nasledovná sieť mestských tried ako nositeľov mestotvorných osí, mestských tried. Sú to tieto priestory:

- Americká trieda, navrhuje sa dotvorenie južnej časti uličného priestoru polyfunkčnou zástavbou s prvkami zelene a s uprednostnením občianskej vybavenosti do maximálnej výšky zástavby do 13 nadzemných obytných podlaží (40 m nad rastlým terénom). Navrhovaná funkčná a urbánna štruktúra má vytvárať aj subcentrum v tejto časti mesta.
- Komenského ulica (v úseku od Hlinkovej po Hviezdoslavovu), ulica má charakter mestskej triedy. Navrhuje sa dotvorenie uličného priestoru, prestavať málopodlažné budovy, zachovať polyfunkčnosť priestoru a všetky prvky zelene, maximálna výška zástavby do 13 nadzemných obytných podlaží (40 m nad rastlým terénom).
- Československej armády – Hviezdoslavova – Masarykova ulica, navrhuje sa zachovať polyfunkčný charakter a prvky zelene. Z dôvodu funkčného a estetického prebudovať športovú halu (lokalita Pri jazdiarni). V súvislosti s navrhovaným dopravným prepojením na sídlisko Dargovských hrdinov prebudovať východnú časť Masarykovej ulice s polyfunkčnou zástavbou. Maximálna výška zástavby do 8 nadzemných obytných podlaží (25 m nad rastlým terénom). Navrhované predĺženie Masarykovej ulice do polyfunkčnej zástavby pozdĺž Hornádu organicky napája v súčasnosti nedocenené priestory okolo bývalej Vysokej školy leteckej. Blízkosť historického jadra a nové dopravné napojenia sú určujúcim faktorom na intenzívnejšie využitie predovšetkým pre školstvo-veda-výskum, administratívu, v symbióze s bývaním.
- Moyzesova ulica, významný uličný priestor súvislý po západnej strane vedeným pásom stromovej zelene ukončený dominantou administratívnej budovy Miestneho úradu Košice Staré mesto. Zachovať polyfunkčný charakter ulice. Prízemné



a schátrané budovy v úseku na juh od Poštovej ulice rekonštruovať, resp. zvýšiť počet podlaží v súlade s podmienkami vyplývajúcimi z polohy v mestskej pamiatkovej rezervácii. Dôvodom je obnova stavebného fondu a zvýraznenie priestoru ako mestskej triedy.

- Moskovská trieda (v úseku od Povrazovej) – Toryská – Štúrova – Námestie Osloboditeľov, uličný priestor prebieha z hľadiska stavebnej štruktúry a historického výrazu viacerými charakteristickými úsekmi. Z hľadiska funkčného využitia ako celok má polyfunkčný charakter. Existujúce plochy zelene zachovať. Výškové usporiadanie prispôbiť podľa jednotlivých úsekov hladine existujúcej zástavby. Štúrova ulica a Námestie Osloboditeľov patrí medzi priestory s najvyšším dopravným zaťažením v meste. Je potrebná komplexná rekonštrukcia stavebného fondu a usporiadanie električkovej mestskej hromadnej dopravy v celom uličnom priestore. Uvedené mestské priestory sú zároveň hlavnou východo – západnou kompozičnou osou v štruktúre zástavby mesta.
- Trieda SNP – Alejová ulica (v úseku po Gemerskú) predstavuje významné veľkoryso založenú mestskú triedu z obdobia najintenzívnejšej výstavby mesta. Ide o stabilizovaný priestor prevažne s obytnou funkciou. Zachovať súčasnú priestorovú štruktúru a výšku existujúcej zástavby a všetky prvky zelene.
- Moldavská cesta (v úseku od Triedy SNP) – Štúrova (v úseku po Toryskú ulicu), uličný priestor, z ktorého sa otvára smerom do centra v úseku od vyústenia Žižkovej ulice po bytové domy na Jánošíkovej ulici atraktívny pohľad na siluetu historického jadra. Tento pohľad je potrebné zachovať a chrániť.
- Južná trieda (v úseku po Alejovú ulicu) už v súčasnosti, najmä v úseku od Štúrovej po Mudroňovu ulicu má charakter mestskej triedy. V ďalšom úseku smerom po mestskú časť Barca je po oboch stranách lemovaná v prevažnej časti neusporiadanou, nefunkčnou a neintenzívnou zástavbou charakteru drobnej výroby a služieb. Ide o rozsiahle územie, ktoré sa v koncepte územného plánu navrhuje na transformáciu hmotového a funkčného usporiadania na polyfunkčné územia. V procese prestavby zjednodušiť a sprehľadniť sieť obslužných a prístupových komunikácií, pričom v maximálnej miere zachovať existujúcu stromovú zeleň. V štruktúre zástavby je určujúcim severo – južným koridorom postupne gradujúcim k historickému jadrú.
- Slanecká cesta (v úseku po Golianovú ulicu) - uličný priestor zo severovýchodnej strany ho ohraničuje obytná zástavba sídliska Nad jazerom. Z opačnej strany je z veľkej časti nefunkčná, alebo neudržiavaná stavebná štruktúra výrobného charakteru a trasy horúcovodu a parovodu z veľkej časti v nadzemnom vedení.

Uvedené mestské triedy vytvárajú vo vnútornom meste priestorovo-funkčný systém okrem mestských tried Americká trieda a Slanecká cesta, ktoré sú lokalizované v sídliskových častiach mesta.

Vonkajšie mesto tvoria pričlenené obce a areál U.S.Steel Košice, s.r.o., ktoré majú svoj vlastný historický, alebo umelo založený kompozičný systém. Tento sa v návrhu riešenia konceptu územného plánu akceptuje a ďalej rozvíja.

Križovanie mestských tried a významných mestských ulíc vytvára uzlové body priestorovej kompozície. Sú to tieto uzly:

- na Komenského ulici križovatka s Hlinkovou ulicou a Námestie Maratónu mieru.
- na Južnej triede Námestie Osloboditeľov, križovatky s Jantárovou a Alejovou ulicou.
- na Moskovskej triede križovatka s Triedou Košického vládneho programu.
- na Triede Slovenského národného povstania križovatky s ulicou Československej armády, Toryskou ulicou a Moldavskou cestou.

Integrovanou súčasťou tohto systému mestských tried a uzlov sú tieto významné osi priestorovej kompozície:

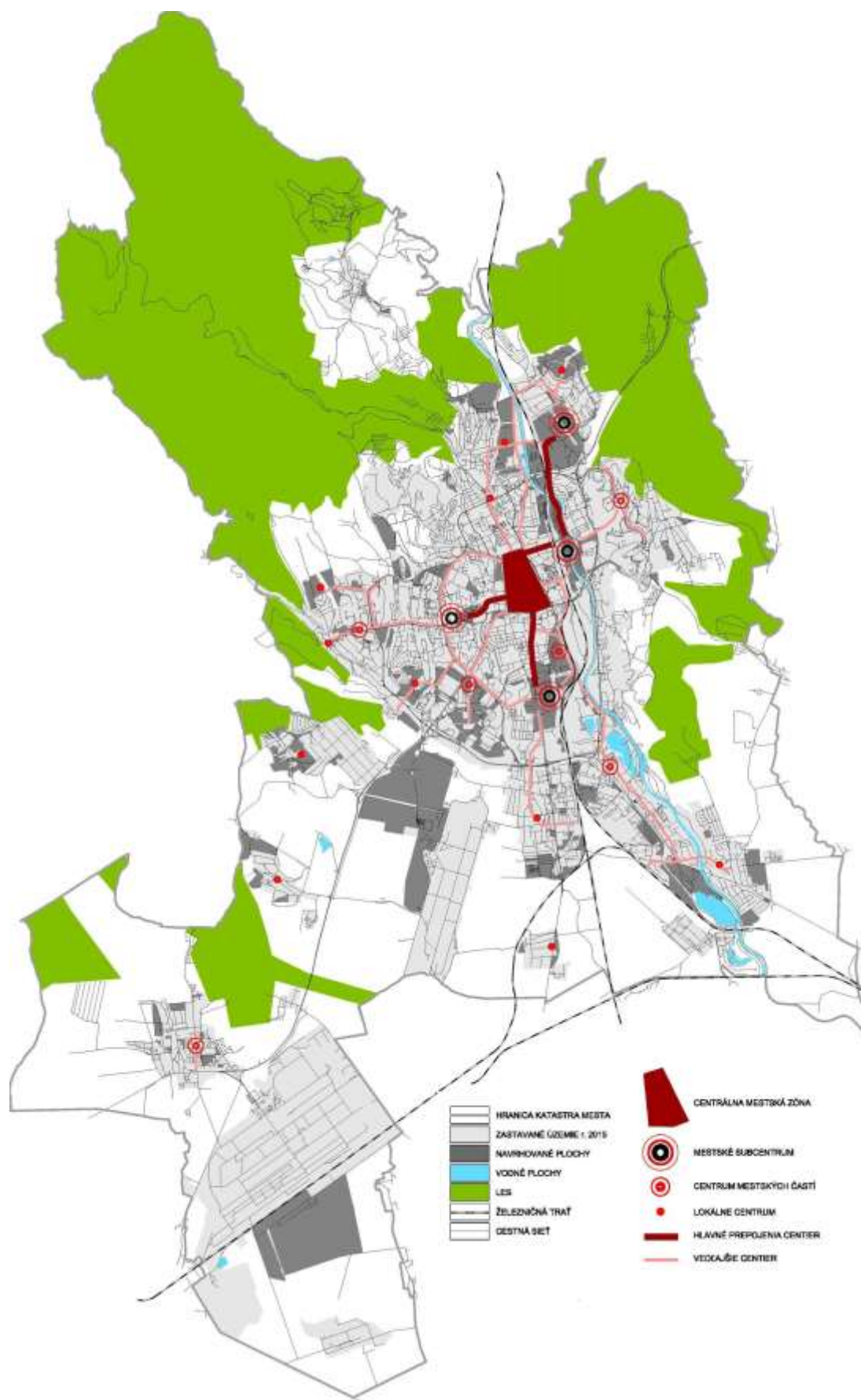
1. primárna priestorová os jadrového mesta, ktorú tvorí Hlavná (šošovkové námestie historického jadra), jej pokračovanie na sever (Komenského ulica) a na juh (Južná trieda), táto priestorová os je najkvalitnejšou a najatraktívnejšou priestorovou osou mesta
2. sekundárna priestorová os jadrového mesta tvorená ulicami Mlynská – Alžbetina je stabilizovaná a patrí medzi najatraktívnejšie priestory historického jadra akom aj celého mesta
3. priestorová os tvorená ulicami Palackého, Štúrova, Toryská, Moskovská, je priestorová os, ktorá prepája nové obytné súbory (sídliisko Terasa a sídlisko KVP) s jadrovým mestom. Ďalší rozvoj zamerať na skompaktnenie a zvýraznenie priestorovej a architektonickej kompozície najmä v úsekoch peších priestorov a komunikácií.
4. priestorová os sídliska Ťahanovce tvorená Americkou triedou a jej predĺžením v súvislosti s ďalšou výstavbou sídliska Ťahanovce
5. priestorová os sídliska Terasa tvorená Triedou SNP a pokračovaním Alejovou ulicou
6. priestorová os sídliska KVP tvorená Triedou KVP v súvislosti s navrhovaným areálom vysokých škôl v južnej časti osi
7. priestorová os Moldavská ulica v úseku od Štúrovej ulice po križovatku Červený rak
8. priestorová os tvorená ulicami Československej armády, Hviezdoslavova, Masarykova s perspektívnym pokračovaním na sídlisko Dargovských hrdinov. Túto os je potrebné dotvoriť, dobudovať v celej dĺžke v súlade s navrhovaným funkčným usporiadaním územia mesta
9. výrazná prírodná priestorová os rieky Hornád prebiehajúca cez celé územie mesta s veľkým potenciálom pre zhodnotenie a pozdvihnutie funkčného využitia a urbanistickej kvality tohto priestoru.

Navrhovaná urbanistická koncepcia v zásade rešpektuje tieto chránené pohľadové osi:

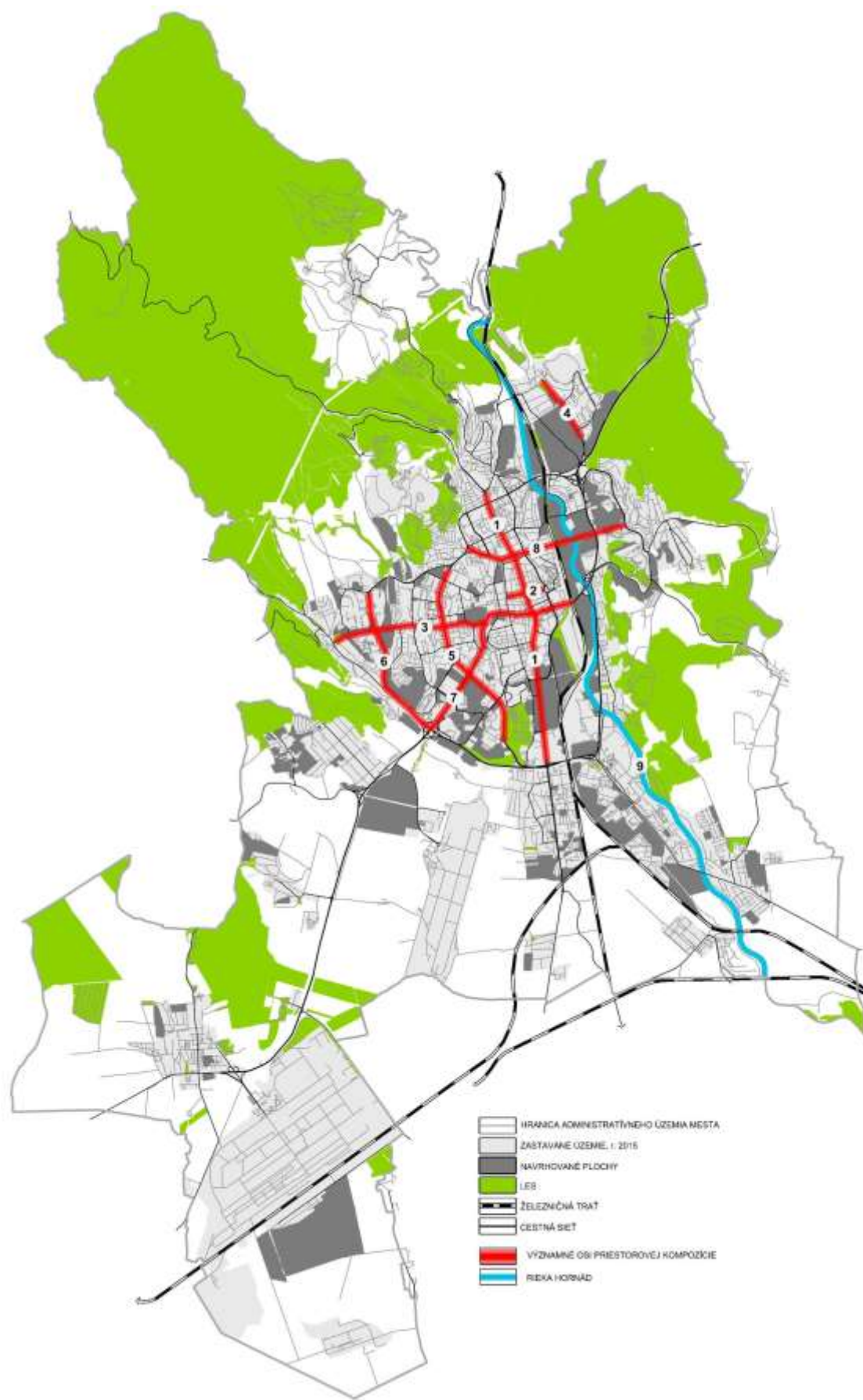
- pohľadová os na MPR z Moldavskej ulice
- pohľadová os na MPR z evanjelického cintorína
- pohľadová os na MPR z lokality Červený breh
- pohľadová os na MPR od Furče, z Herlianskej cesty
- pohľadová os na Dóm sv. Alžbety z Južnej triedy
- obojsmerná pohľadová os MPR - Hradová
- obojsmerná pohľadová os Dóm sv. Alžbety - výšková budova Univerzitnej nemocnice

Súčasná štruktúra zástavby ostáva zachovaná. Nové lokality vo väzbe na jadrové územie rešpektujú charakteristické uličné priehľady, ktoré sú identické predovšetkým pre historické jadro a pre územie bezprostredne nadväzujúce.





Obr.3 Schéma štruktúry centier, variant A



Obr.4 Schéma významných priestorových osí, variant A

## **VARIANT B**

### **• urbanistická koncepcia**

Urbanistická koncepcia variantu B je založená na nasledujúcich princípoch:

#### v oblasti metodickej:

- odklon od princípov funkcionalistického mesta:

Pojem „funkcionalistické mesto“ zaviedla začiatkom 20. storočia urbanistická avantgarda, združená v hnutí CIAM (založené v roku 1928), ako reakciu na problémy vtedajších veľkomiest. Hnutie CIAM odmietlo spôsob výstavby priemyslových miest 19. storočia so zmiešanými funkčnými plochami, odmietlo tradičnú mestskú zástavbu v podobe uzavretých blokov a koridorových ulíc, na jednom zo svojich kongresov konštituovalo súbor pravidiel a zásad pre nový spôsob stavby miest (Athénska charta, 1933), ktoré spočívali v čo najúčelnejšom prevádzkovom usporiadaníestskej štruktúry, zbavenej estetických a iných umeleckých aspektov, na koncepte segregovaných funkčných zón s preferovaním zástavby v podobe samostatne stojacich domov. Myšlienka striktnej funkčnej segregácie však v praxi vyvolávala nadmerné dopravné toky, ktoré v konečnom dôsledku viedli k omnoho väčšej degradácii kvality mestského prostredia, ako v klasických mestách 19. storočia. Tézou Athénskej charty sa najviac uplatnili pri obnove miest po II. svetovej vojne, pri masovej výstavbe sa k slovu opäť dostali monofunkčné obytné zóny, jednotné zastavovacie systémy a automobilové tepny namiesto ulíc. V podmienkach mesta Košice sa degradácia obytného prostredia prejavuje najmä na území sídlisk. Zámerom variantu B je návrat k elementárnym hodnotám a kompozičným princípom klasického urbanizmu (ulica, jej dĺžka a proporcie, jej trasovanie, exponované body ulice a uličný uzáver, dominanta, kompozícia a proporcie zastavaných a voľných plôch), vytvorenie kvalitného mestského priestoru a mestského prostredia, založeného na uličnom systéme, na ktorý naväzujú námestia a parky.

#### v oblasti vecnej:

- princíp kompaktného mesta:

V rámci princípu kompaktného mesta je variant B zameraný na návrh mestských priestorov, priestorových a peších prepojení okrajových častí mesta s historickým jadrom, navrhuje dva dopravno-vybavenostné okruhy (obr. 2), navrhuje atraktívnu dostavbu hlavných priestorových koridorov, navrhuje efektívne využitie voľných plôch v zastavanom území mesta, navrhuje prestavbu území s nevhodnými funkciami. V duchu princípu kompaktného mesta navrhuje variant B dostavbu a prestavby v smere od centra mesta na jeho perifériu, niektoré lokality navrhované v súčasne platnom ÚPN v duchu tohto princípu neakceptuje (dostavba sídliska Ťahanovce).

- princíp väzby s prírodným prostredím:

Variant B vymedzuje územia, ktorých úlohou je zabezpečiť automobilové, pešie a cyklistické väzby s prírodným zázemím mesta, v samotnom meste navrhuje dobudovať plochy zelene, ktoré podporujú prepojenieestskej zelene s prírodným zázemím mesta.

- princíp revitalizácie rieky Hornád:

Vo variante B navrhujeme vymiestnenie nevhodných funkcií z brehov rieky Hornád, nahradíme ich plochami rekreácie, zelene, obytnými plochami, sprístupňujeme brehy rieky pešou a cyklistickou dopravou. Rieku Hornád a jej brehy chápeme ako výraznú prírodnú priestorovú os, ktorá formuje krajinné a mestské prostredie, a určuje identitu vnútorného obrazu mesta.

- princíp riešenia dopravy:

Zámerom variantu B je zrovnoprávniť automobilovú a pešiu dopravu v meste, preferovať MHD pred individuálnou automobilovou dopravou, navrhnúť, resp. transformovať vybrané rychlostné komunikácie (dopravné tepny) v organizme mesta na mestské ulice, revitalizovať a zapojiť do uličnej siete komunikácie, ktoré boli v minulosti (v období socializmu) zaslepené, resp. náhodne ukončené.

Ťažiskové miesta urbanistickej kompozície vo variante B definuje štruktúra priestorových koridorov (priestorové koridory v severojužnom smere, priestorové koridory vo východozápadnom smere), štruktúra centier (centrum 1. stupňa, centrá 2. stupňa), a línia navrhovaného dopravnovo-vybavenostného okruhu.

Kvôli priestorovej, hmotovej a funkčnej regulácii intervencií v riešenom území rozdeľujeme riešené územie v záväznej časti konceptu ÚPN-M KE na územné obvody, ktoré sú vyznačené v grafickej časti dokumentácie (regulačný výkres).

• **konceptia hmotovej štruktúry a výškové zónovanie**

konceptia hmotovej štruktúry

V meste Košice existuje niekoľko typov hmotovej štruktúry, ktoré charakterizuje obdobie ich vzniku a lokalizácia v rámci zastavaného územia mesta. V historickom jadre mesta a v mestskej zástavbe do roku 1949 sa stretávame poväčšine s radovou zástavbou približne rovnakej mierky a rovnakého tvaroslovia (horizontály, vertikály a šikmé línie), v mestskej zástavbe v rokoch 1950 až po súčasnosť, ktoré predstavujú sídliská, sa stretávame s oveľa väčším stavebným objemom, s väčšími výškami stavieb, so stavbami prevažne samostatne stojacimi, s fádnyim výškovým členením stavieb, a s ich fádnyim tvaroslovím. Filozofiou variantu B je zosúladiť v navrhovaných lokalitách tieto hmotové disharmónie, a vytvoriť tak harmonickú hmotovú štruktúru.

výškové zónovanie mesta

V súčasnom výškovom zónovaní mesta je veľmi ťažké nájsť jasný výtvarný zámer, historické jadro mesta je obkolesené panelovou zástavbou, ktorá obraz mesta kazí svojou mierkou a monotónnosťou. Reálnosť zásahov do výškového zónovania mesta, sledujúca jasný výtvarný zámer, je uskutočniteľná, ale problematická, vyžadovala by si asanácie, minimálne zníženie počtu podlaží niektorých nevhodne umiestnených budov. Medzi budovy, ktoré nevhodne zasahujú do výškového zónovania mesta patrí nová nemocnica s poliklinikou na Tereze, budova bývalého Daňového úradu na Garbiarskej ulici, budova Železničného učilišťa pri Hornáde, budova bývalého mlynu západne od sídliska Nad jazerom. Výškové zónovanie mesta výrazne limituje náletový kužeľ letiska a samotný terén Košickej kotliny. Berúc do úvahy náletový kužeľ letiska, ktorý pokrýva celé územie mesta a limituje výšku vertikálnej dominy, natíska sa otázka, či by táto dominanta bola ozaj výtvarne pôsobivou výškovou dominantou, ak je jej výška obmedzená náletovým kužeľom. Pre umiestnenie výškových dominánt považujeme za najvhodnejšie územie západne od Slaneckej cesty, označené v regulačnom výkrese. Vo variante B definujeme miesta, z ktorých je obraz výškového zónovania mesta výtvarne najhodnotnejší, v týchto polohách navrhujeme námestia (alebo parky), z ktorých je možné obraz mesta vnímať, a naznačujeme zorný kužeľ, ktorý je potrebné chrániť pred nevhodným umiestnením výškových stavieb. Navrhovaná urbanistická koncepcia v zásade rešpektuje tieto chránené pohľadové osi:

- pohľadová os na MPR z Moldavskej ulice
- pohľadová os na MPR z evanjelického cintorína
- pohľadová os na MPR z lokality Červený breh
- pohľadová os na MPR od Furče, z Herlianskej cesty
- pohľadová os na Dóm sv. Alžbety z Južnej triedy

- obojsmerná pohľadová os MPR – Hradová
- obojsmerná pohľadová os Dóm sv. Alžbety – výšková budova Univerzitnej nemocnice

Variant B navrhuje zaradiť medzi chránené pohľadové osi nasledovné:

- pohľadová os na MPR z Gemerskej ulice
- pohľadová os na MPR z lokality Železníky
- pohľadová os na MPR z Triedy generála Svobodu (sídliisko Dargovských hrdinov)
- pohľadová os na MPR z Americkej triedy (sídliisko Ťahanovce)

### • priestorová koncepcia

Pojem „priestor“ je možné chápať dvoma spôsobmi – topograficky, miestopisne, t.j. ako časť zemského povrchu, alebo v typickom význame tohto slova, t.j. ako trojrozmernú veličinu, definovanú dĺžkou, šírkou a výškou. Vo variante B chápeme pojem „priestor“ ako trojrozmernú veličinu. V podmienkach mesta vytvárajú priestor nezastavané časti územia, ohraničené buď hmotovou štruktúrou, hmotovou štruktúrou a terénom, alebo hmotami vegetácie. Mestský priestor je najčastejšie reprezentovaný ulicami, námestiami a parkami, ktoré vo svojej celistvosti a spojitosti tvoria v zastavanom území mesta jeho priestorovú štruktúru. Vo funkcionalistickom chápaní mesta sa kladie dôraz na kompozíciu funkčných plôch, priestorovej štruktúre sa nevenuje náležitá pozornosť, napriek tomu, že v týchto koridoroch pulzuje verejný život mesta, realizujú sa tu (mimo parkov) všetky druhy mobility (automobilová a pešia doprava, cyklo doprava, iné formy dopravy), a v týchto priestoroch pôsobí na obyvateľa vnútorný obraz mesta najvýraznejšie. Preto je dôležitá architektonická a výtvarná úroveň „stien“, hmôt, ktoré tento priestor vymedzujú.

V pôvodnom stredovekom meste, a v jeho územnom rozšírení približne po koniec II. svetovej vojny, je priestorová štruktúra jasne definovaná a čitateľná, mesto bolo založené a rozvíjalo sa na princípoch klasického urbanizmu (uličný systém). Problémom z tohto hľadiska sú sídliská, navrhované v duchu iných urbanistických princípov; ich priestorová štruktúra nie je jasne čitateľná, a často obyvateľov a návštevníkov dezorientuje.

Základnú priestorovú koncepciu mesta Košice tvorí kríž s ramenami v SJ a VZ smere, jeho priesečník je v historickom jadre mesta, v dnešnej pešej zóne. Tento, tak často proklamovaný priestorový kríž mesta, ktorý tvorí primárnu priestorovú jednotku a jej najväčšiu architektonickú hodnotu (Hlavná ulica s pôdorysnou formou šošovky, jej pokračovanie na sever a na juh), možno najlepšie vnímať v stredovekej časti mesta, jeho priestorové prepojenie západným smerom (sídliisko TERASA, sídliisko KVP), ale najmä východným smerom (sídliisko Ťahanovce, Dargovských hrdinov a sídliisko Nad jazerom), je problematické, nedostatočne artikulované, a v niektorých územiach v realite ani neexistuje.

Ďalšie priestorové koridory v meste môžeme podľa smeru ich línií rozdeliť na priestorové koridory v severojužnom smere a priestorové koridory vo východozápadnom smere:

Medzi priestorové koridory v severojužnom smere patrí:

1. primárny priestorový koridor - Komenského ulica, Hlavná ulica, Južná trieda
2. priestorový koridor - Prešovská cesta, Južné nábrežie, Slanecká cesta
3. priestorový koridor sídlisk Ťahanovce a Dargovských hrdinov (Americká trieda, Trieda generála Svobodu)
4. priestorový koridor sídliska Terasa (Trieda SNP a pokračovaním Alejovou ulicou)
5. priestorový koridor sídliska KVP (Trieda KVP)
6. priestorový koridor - Moldavská ulica v úseku od Štúrovej ulice po križovatku Červený rak
7. tok rieky Hornád s veľkým potenciálom pre zhodnotenie a pozdvihnutie funkčného využitia a urbanistickej kvality tohto priestoru.

Priestorové koridory vo východozápadnom smere sú:

8. sekundárny priestorový koridor stredovekého mesta -Mlynská ulica, Alžbetina ulica
9. priestorový koridor - Hlinkova ulica, Watsonova ulica, predĺžená na Americkú triedu
10. priestorový koridor- Popradská ulica, ulica Československej armády, Hviezdoslavova ulica, Masarykova ulica s pokračovaním na sídlisko Dargovských hrdinov
11. priestorový koridor- Palackého ulica, Štúrova ulica, Toryská ulica, Moskovská trieda
12. priestorový koridor - čiastočne dopravná tepna Nižné Kapustníky

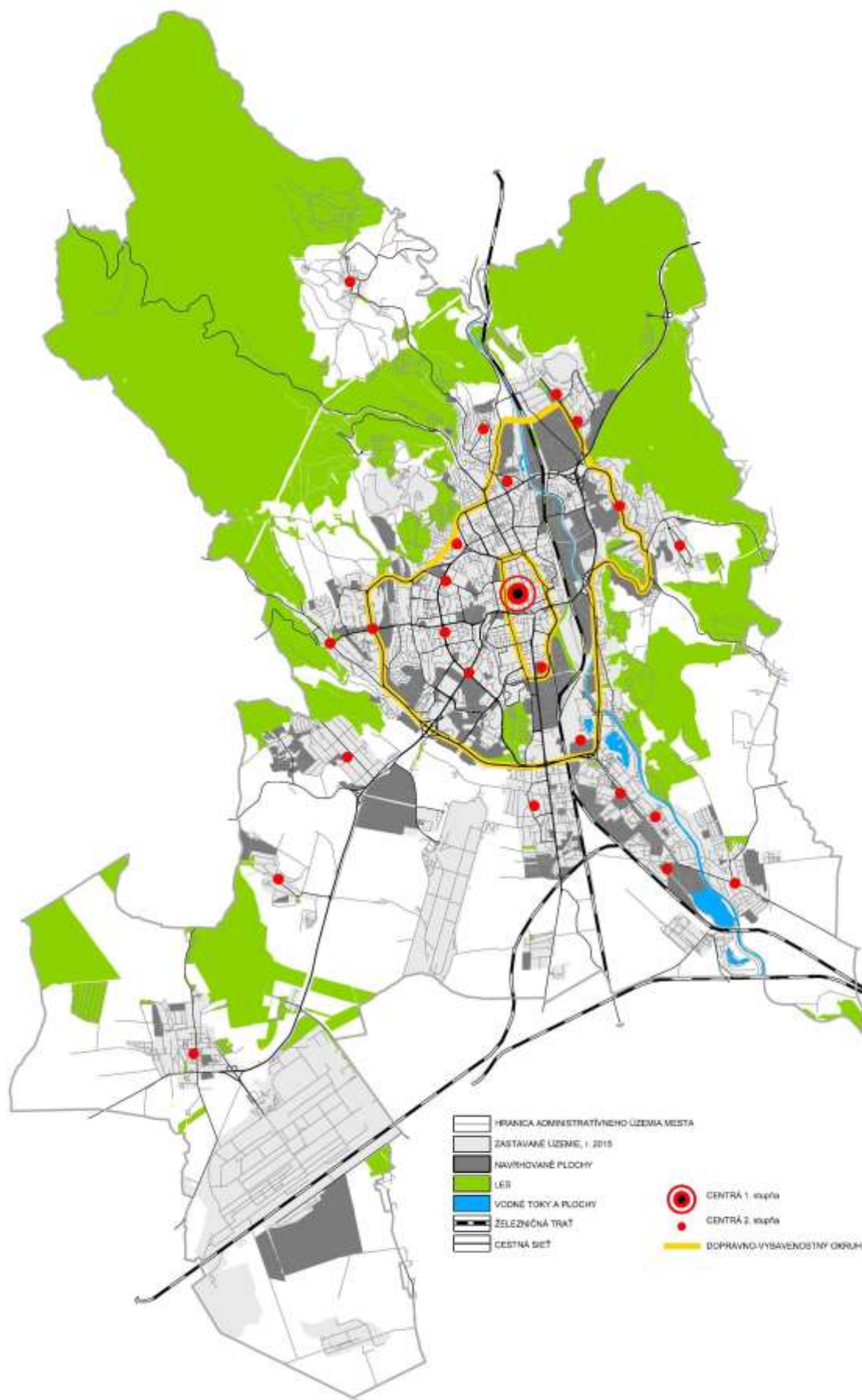
Samostatný, charakterom špecifický priestorový koridor v meste, tvorí tok rieky Hornád, ktorý je vo variante B navrhovaný na rekreačno-športové a polyfunkčné využitie.

Vo variante B navrhujeme nové priestorové koridory, ktoré spájajú periférne časti mesta s najvýznamnejšou priestorovou jednotkou mesta, s historickým jadrom. Ide o líniové predĺženie centra 1. stupňa (historické jadro) do periférnych území mesta, čo podporuje myšlienku kompaktného mesta. V navrhovaných priestorových koridoroch budú prebiehať aj principiálne pešie trasy, vzhľadom na vzdialenosť medzi historickým jadrom a okrajovými časťami mesta (od cca 3km – do cca 6km) je reálne, aby sa niektoré z nich využívali aj v celej dĺžke trasy. V zásade by mali byť navrhované priestorové koridory vymedzené hmotami s aktívnym parterom (zariadenia občianskeho vybavenia), v pešej dostupnosti k priestorovým koridorom sú navrhované námestia a parky. Principiálne priestorové koridory mesta, odpovedajúce podrobnosti mierky 1:10 000, sú znázornené v grafickej časti dokumentácie (regulačný výkres). Na architektonické stvárnenie hmôt, vymedzujúcich priestorové koridory, by sa mala v prvom rade zamerať pozornosť predstaviteľov mesta a stavebná aktivita, pretože priestorové koridory najvýraznejšie vytvárajú vnútorný obraz mesta, tu sa odohráva život obyvateľov mesta.

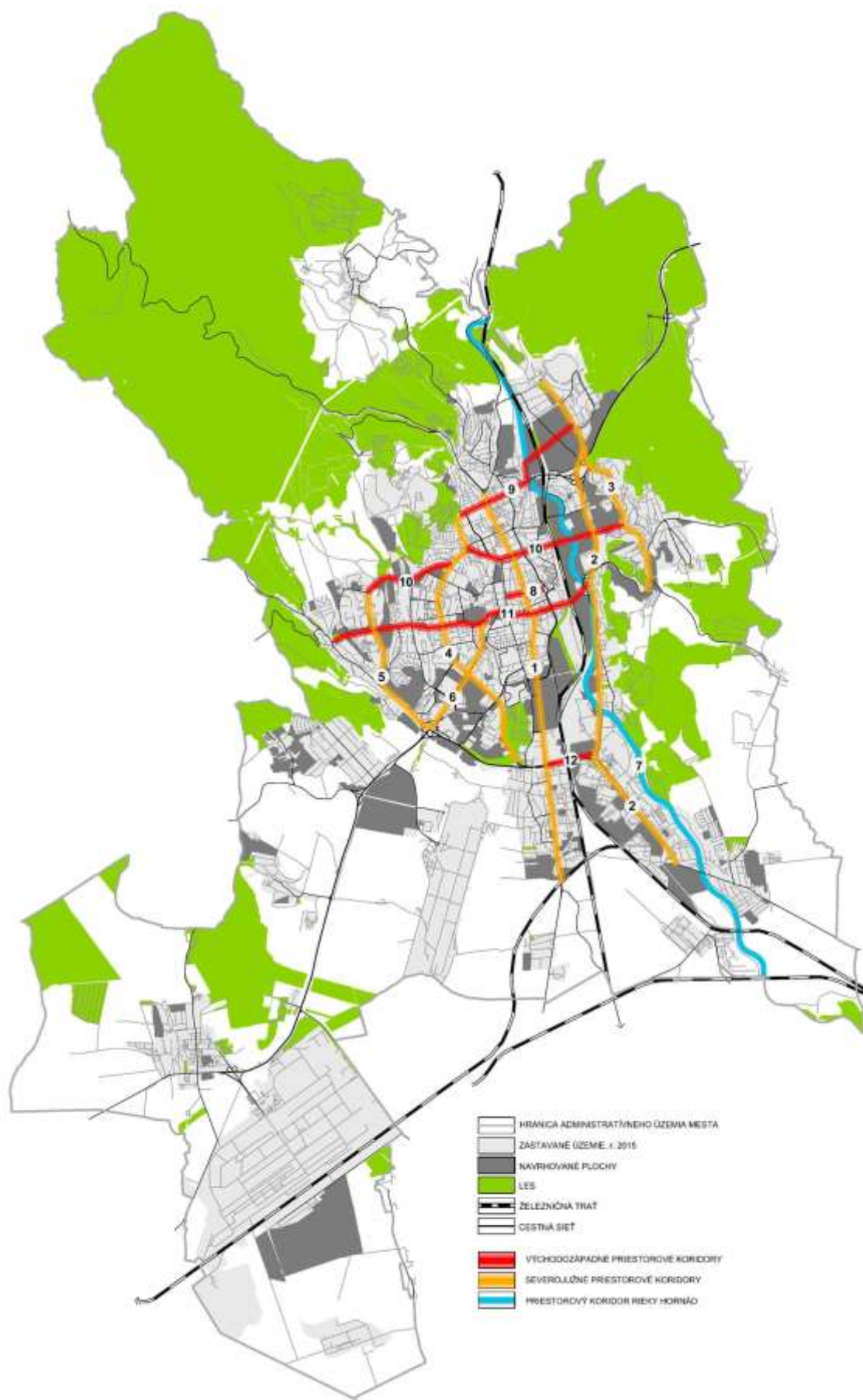
- **neprekročiteľná hranica zástavby**

Neprekročiteľnú hranicu zástavby stanovuje variant B k návrhovému obdobiu konceptu ÚPN-M KE, t.j. k roku 2035, je vymedzená v grafickej časti dokumentácie (výkres č. 3, výkres č. 9). Tvorí ju hranica súčasne evidovaného zastavaného územia, rozšírená o navrhované plochy. V lokalitách Ťahanovce a Vyšné Opátske je neprekročiteľná hranica zástavby zmenšená oproti hranici súčasne evidovaného zastavaného územia.





Obr.5 Schéma štruktúry centier a dopravno-vybavenostných okruhov, variant B



Obr.6 Schéma priestorových koridorov, variant B



## B.6 NÁVRH FUNKČNÉHO VYUŽITIA ÚZEMIA MESTA

### **VARIANT A**

Návrh funkčného využitia územia mesta vychádza z týchto základných cieľov:

- optimalizovať funkčnú a priestorovú štruktúru tak aby mesto tvorilo zosúladený funkčný celok a vytváralo podmienky pre život obyvateľov a návštevníkov,
- rozvíjať mesto ako kompaktný útvar a zamedziť ďalšiemu rozširovaniu zastavaného územia do okolitej voľnej krajiny,
- využiť polohu mesta v prírodnom prostredí v severnej časti Košickej kotliny nevytvárať stavebné a technické bariéry medzi urbanizovaným a prírodným prostredím.
- optimalizovať efektívnu obsluhu a územie mesta,
- optimalizovať funkciu a intenzitu využitia územia pri dosiahnutí vysokej kvality životného prostredia, transformovať nevyužívané, málo a nevhodne využívané územie a integrovať ich do mestského prostredia,
- transformačné a rozvojové územie orientovať prioritne na využitie kapacít dopravnej a technickej infraštruktúry

Funkčná štruktúra mesta sa v období predchádzajúcich 20 rokov usmerňovala metódou zmien a doplnkov platného územného plánu. Týka sa to najmä funkčnej plochy bývania v bytových aj rodinných domoch. Počet bytov požadovaných v schválenom zadaní pre vypracovanie územného plánu mesta (95 999 trvale obývaných bytov k roku 2035). Súčet počtu bytov navrhovaných v zmenách a doplnkoch prevyšoval zadaním požadovaných 95 999 bytov plus 10 % rezerva t.j. 105,600 bytov.

Pri súčasnej tendencii rozvoja bytovej výstavby v zázemí mesta (suburbanizácie) hlavnú úlohu zohráva cena pozemkov. Nerovnomerný rozvoj vzájomne súvisiacich funkčných plôch – bývanie a práca – má za následok zvýšené požiadavky na mobilitu – na dopravné vzťahy.

V koncepte riešenia je snaha eliminovať tieto negatívne dopady a riešiť v symbióze vo vyváženom vzťahu základné princípy rozvoja funkčných plôch – bývania – práce – rekreácie v kompaktnom meste.

Tieto disproporcie je nutné vidieť v komplexnosti problémov, kde územný plán môže vytvárať územné a technické podmienky rozvoja, ale len v súčinnosti so samosprávou. Usmerňovaná regulovaná bytová politika a osvojovanie nutnosti revitalizácie je podmienkou pre budovanie efektívne fungujúceho mesta.

S uvedenými nedostatkami súvisí aj navrhovaná zmiešaná zástavba, kde sú vytvorené predpoklady na lokalizáciu štartovacích bytov a mestom podporované sociálne bývanie – seniori, stabilizačné byty pre udržanie predovšetkým mladých v meste.

Pri riešení návrhu funkčného využitia územia boli niektoré zmeny a doplnky územného plánu prehodnotené s cieľom optimalizovať plošný rozvoj a zosúladiť stav počtu obyvateľov v návrhovom roku 2034 so schváleným zadaním. Uvedená skutočnosť do ovplyvnila riešenie rozvojových smerov funkčného usporiadania mesta (najmä funkčné plochy bývania v bytových a rodinných domov).

Hlavné smery návrhu funkčného využitia územia sú navrhované takto:

*Poznámka: uvedené lokality sú s počtom viac ako 50 bytov, pomenovanie lokalít je podľa častí obce uvedených v tabuľke (prvý stĺpec)*

## **Obytné územie**

### **Územie s prevahou rodinných domov**

Mestská časť Džungľa	Mestská časť Sídliisko KVP
Mestská časť Kavečany	Mestská časť Šaca Lokalita: Šaca
Mestská časť Sever lokality: Kalvária, Čermel', Podhradová,	Mestská časť Západ lokality: Nad Popradskou, Dom detí a mládeže
Mestská časť Sídliisko Ťahanovce, lokalita sídlisko IV. a V. lokalita: Skalky	Mestská časť Dargovských hrdinov lokalita: Slivník
Mestská časť Staré mesto	Mestská časť Košická Nová Ves lokalita: Pod Pavlovou horou
Mestská časť Ťahanovce	Mestská časť Barca lokality: Barca 1, Barca letisko
Mestská časť Lorinčík lokality: Lorinčík	Mestská časť Juh
Mestská časť Luník IX	Mestská časť Krásna lokality: Krásna, Družba, Štrkovisko - Krásna
Mestská časť Myslava	Mestská časť Nad Jazerom
Mestská časť Pereš	Mestská časť Šebastovce lokalita: Šebastovce
Mestská časť Poľov	Mestská časť Vyšné Opátske lokalita: Heringeš

### **Územie s prevahou bytových domov a zmiešané územie**

Mestská časť Džungľa	Mestská časť Sídliisko KVP lokality: Wupertálska, Bauerova, Húskova
Mestská časť Kavečany	Mestská časť Šaca lokalita: Šaca
Mestská časť Sever lokality: Malá Praha, Park kultúry a oddychu, Mier, Nad železničnou stanicou	Mestská časť Západ lokality: Luník VII, Pri tehelni, Popradská sever I, Luník III, Fakultná nemocnica, Luník VIII, Nové mesto stred, Dom detí a mládeže
Mestská časť Sídliisko Ťahanovce lokalita: Skalky, Pri hati a lokalita sídlisko IV. A V.	Mestská časť Dargovských hrdinov lokality: Dargovských hrdinov VII, Slivník
Mestská časť Staré mesto lokality: Historické jadro východ, Historické jadro západ, Mestský park, Angelínium, Komenského juh, Tyršovo nábrežie, Železničná stanica, Kuzmányho – juh, Kuzmányho – sever, Prešovská, Zimná	Mestská časť Košická Nová Ves lokalita: Pod Pavlovou horou
Mestská časť Ťahanovce lokality: Pri hati, Staré Ťahanovce	Mestská časť Barca
Mestská časť Lorinčík lokalita: Lorinčík	Mestská časť Juh lokality: Pri Astórii, Turgenenvovo sídlisko, Pri malej stanici, Holubyho – juh, Železníky, Všešportový areál, Sídliisko

	Vojvodská, Žižkova I, Jarmočná, Cintorín
Mestská časť Luník IX lokalita: Luník IX	Mestská časť Krásna lokalita: Štrkovisko - Krásna
Mestská časť Myslava lokalita: Myslava I, Povrazy - západ	Mestská časť Nad Jazerom
Mestská časť Pereš	Mestská časť Šebastovce
Mestská časť Poľov	Mestská časť Vyšné Opátske lokalita: Heringeš

## **VARIANT B**

Kvalitu mestského prostredia neurčuje štruktúra a susedstvo funkčných plôch, najvýraznejší vplyv na architektonickú a estetickú kvalitu mestského prostredia má harmonická skladba zastavaných plôch (bloky zástavby) a voľných plôch (ulice, námestia, parky), a harmónia jednotlivých stavieb z hľadiska veľkosti ich hmôt, ich vzájomnej výšky, a z hľadiska ich architektonickej úrovne. Vybrané funkčné plochy môžu harmonicky koexistovať, vytvárajú typické mestské prostredie, zaručujú mu celodenný život a atraktivitu, poskytujú obyvateľom mesta dostatok pracovných príležitostí, sú pod kontrolou verejnosti.

Z týchto dôvodov sa variant B odkláňa od funkcionalistického vnímania mesta, funkčné plochy, na ktoré sa zastavané územie mesta v bežnej územnoplánovacej praxi rozdeľuje, členíme na dve zásadné skupiny, a to:

- harmonické funkcie obytné územie s prevahou RD, obytné územie s prevahou BD, zmiešané územie, územie občianskeho vybavenia mestského a nadmestského významu, územie športu a rekreácie mestského a nadmestského významu, územie ekologicky nezávadnej výroby a logistiky, park, parkovo upravená zeleň, ostatná zeleň
- konfliktné funkcie plochy ekologicky závadnej výroby a niektoré zariadenia technickej infraštruktúry

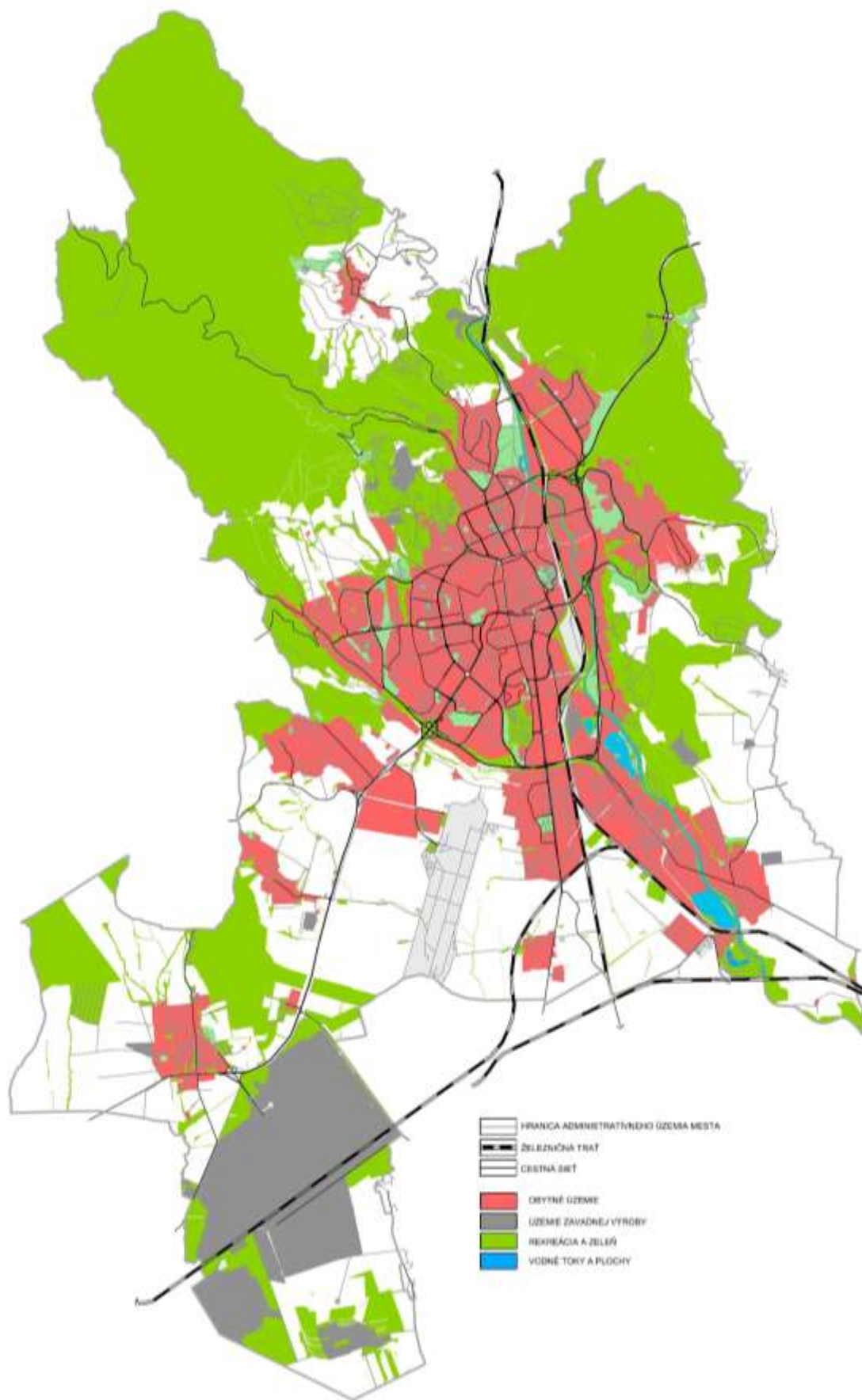
Harmonické funkcie predstavujú skupinu funkcií, ktoré môžu medzi sebou harmonicky koexistovať bez vytvárania vzájomných kolízií. Konfliktné funkcie sú funkcie, ktoré voči celej skupine harmonických funkcií, alebo voči jej jednotlivým reprezentantom, vytvárajú konflikt.

Charakteristika jednotlivých funkčných plôch je podrobnejšie popísaná v Závaznej časti konceptu ÚPN-M KE.

Osobitú pozornosť venujeme vo variante B záhradkárskym lokalitám. V administratívnom území mesta je cca 600 ha záhradkárskych lokalít (cca 25 m<sup>2</sup> plochy na 1 obyvateľa mesta), čo predstavuje enormnú výmeru vzhľadom na mestský typ osídlenia, kde sa skôr predpokladajú iné formy rekreácie. Problémom záhradkárskych lokalít je výrazná tendencia ich transformácie na súbory RD bez splnenia požadovaných technických, legislatívnych a urbanisticko-architektonických parametrov, a nežiadúceho rozširovania mesta do okolitej voľnej krajiny, čo je v rozpore s princípom kompaktného mesta. Variant B umožňuje transformáciu záhradkárskych lokalít len v nasledujúcich lokalitách:

- záhradkárska lokalita pri KVP je navrhovaná pre výstavbu terasových RD
- záhradkárska lokalita Výslnie - navrhovaná na výstavbu RD
- záhradkárska lokalita pod vlekom (pri botanickej záhrade) - navrhovaná pre výstavbu RD
- záhradkárska lokalita pri Slaneckej ceste - navrhovaná pre zmiešanú mestskú zástavbu
- časť záhradkárskej lokality Slivník – doplnenie RD pri jestvujúcej komunikácii zo severnej strany

Možnosť transformácie týchto záhradkárskych lokalít je potrebné overiť spracovaním podrobnejšej ÚPD, ktorá vyhodnotí najmä možnosť realizácie dopravnej a technickej infraštruktúry, a možnosť splnenia urbanisticko-architektonických nárokov na bývanie v RD.



Obr.7 Schéma funkčného členenia mesta

Funkčné členenie mesta v duchu filozofie variantu B v princípe zachováva súčasné funkčné členenie mesta, obytné územie tvorí pôvodné stredoveké mesto s jeho územným rozšírením približne do roku 1949, a sídliská z obdobia socializmu na východnej a západnej strane mesta. V duchu princípu kompaktného mesta sú navrhované plochy umiestnené v zastavanom území mesta; pozdĺž rieky Hornád, a v južnej časti mesta západne od železničnej trate. Územie rekreácie a zelene je najvýraznejšie zastúpené na severnom, severovýchodnom a severozápadnom okraji zastavaného územia. Vo variante B potvrdzujeme rozvoj najväčších plôch rekreácie a športu v tejto lokalite. Územie ekologicky závadnej výroby je koncentrované južne od zastavaného územia mesta, priemyselná výroba je reprezentovaná areálom U.S.Steel Košice, s.r.o., poľnohospodárska výroba sa nachádza v MČ Poľov a MČ Šaca.

Koncept ÚPN–M KE navrhuje výraznú zmenu funkčného využitia územia okolo rieky Hornád; v tomto územnom páse navrhujeme vo variante B predovšetkým zeleň, územie športu a rekreácie a obytné územie. Funkčná štruktúra navrhovaná vo variante B je znázornená na obr. 7.

## **B.7 NÁVRH RIEŠENIA BÝVANIA, OBČIANSKEHO VYBAVENIA SO SOCIÁLNOU INFRAŠTRUKTÚROU, VÝROBY A REKREÁCIE**

Nakoľko absentuje metodika nápočtu kapacít jednotlivých druhov občianskeho vybavenia vo vzťahu k zmeneným spoločenským podmienkam, opierame sa o metodickú príručku MŽP SR z r. 2002 a doterajšie skúsenosti v súvislosti so spracovaním územných plánov obcí.

### **B.7.1 BÝVANIE**

#### **VARIANT A**

Dynamika vývoja obyvateľstva v meste Košice sa prejavuje znižovaním tempa rastu, výsledkom čoho je postupné znižovanie celkového počtu obyvateľstva. V období rokov 2011 – 2014 možno sledovať pokles celkového počtu obyvateľov v meste..

V meste Košice, podobne ako v celoslovenskom merítku, dochádza k postupnému spomaľovaniu demografického vývoja vďaka klesajúcemu prirodzenému pohybu obyvateľstva. Znižovanie celkových prírastkov obyvateľstva súvisí najmä so zmenami reprodukčných pomerov a so starnutím populácie, ktorých dôsledkom je spomalenie vývoja obyvateľstva prirodzeným pohybom.

Mechanický pohyb (migrácia), ako druhá zložka celkových prírastkov (úbytkov) obyvateľstva, zohráva v meste Košice významnú úlohu, nakoľko tu možno sledovať výrazný jav suburbanizácie, t.j. sťahovanie obyvateľstva mesta na ich okraje a do blízkych obcí.

Východiskovým rokom pre riešenie územného plánu je rok 2011 čo súvisí s disponibilnými údajmi za základné sídelné jednotky (ZSJ). Východiskový stav obyvateľstva je 240 433 obyvateľov. Rozvoj mesta k roku 2035 je podľa zadania pre vypracovanie územného plánu a nápočtu Prognostického ústavu SAV 239 998 obyvateľov. Tomu zodpovedá 95 999 trvale obývaných bytov. V zadaní pre vypracovanie územného plánu sa požaduje uvažovať s 10 % rezervou počtu bytov. Podľa uvedených údajov to bude  $95\,999 + 9\,599\ (10\%) = 105\,599$  bytov, pri obložnosti 2,5 je to 263 997 obyvateľov.

V uplynulých rokoch prebiehajúci extenzívny rozvoj mesta, najmä v oblasti bytovej výstavby formou množstva zmien a doplnkov územného plánu HSA Košice. Týmto boli vytvorené územno–technické podmienky pre realizáciu bytov s kapacitou 280 355 obyvateľov s minimálnymi kapacitami základnej občianskej vybavenosti. Na koordinačnej porade

konanej dňa 31.03.2017 bol tento problém prerokovaný s nasledovnými závermi pre spracovanie konceptu ÚPN-M KE:

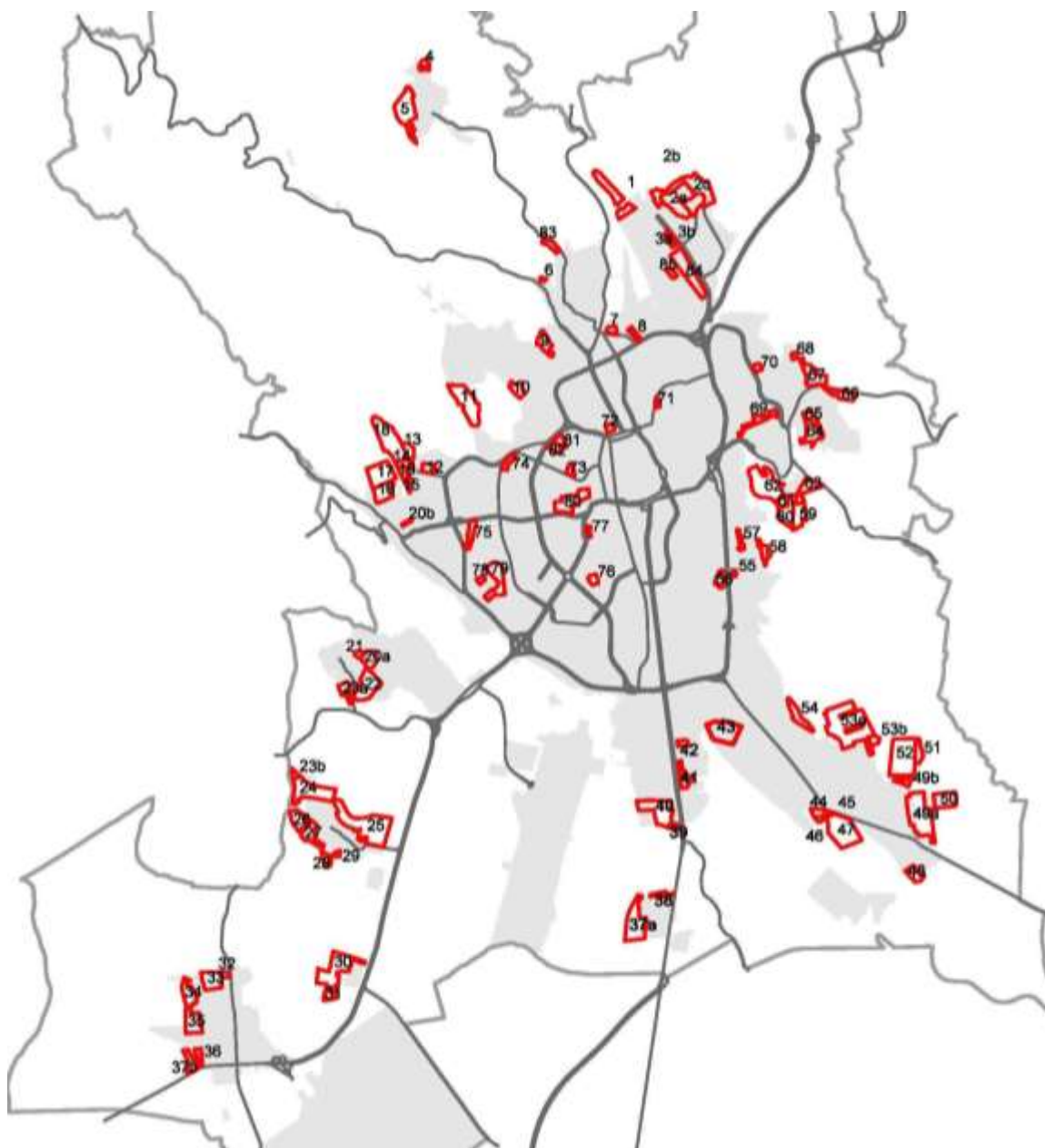
- územie považované ÚPN HSA Košice za zastavané má potenciál ďalšej výstavby pre funkciu bývania a to využitím prieluk, dostavbami, zmenou funkcie a to v kapacite 3000 bytov a viac
- rešpektovať lokality rozostavaných súborov RD, BD a zmiešanej zástavby a lokality investične pripravené (lokality č. 2a, 2b, 2c, 6, 8, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 19, 20a, 20b, 47, 48, 49a, 49b, 56, 65, 71, 72, 73, 74, 76, 77, 78, 79, 81, 82)
- je vhodné využiť disponibilné lokality v rámci hranice zastavaného územia a lokality vypĺňajúce medzery v súvislej zástavbe (lokality č. 3a, 3b, 7, 9, 10, 21, 22, 23a, 23b, 24, 35, 36, 37b, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 55, 57, 59, 64, 67, 68, 69, 70, 75, 80, 83, 84, 85)
- možno uvažovať s vypustením lokalít charakteru extenzívneho rozvoja dlhodobo navrhovaných a nevyužitých (lokality č. 1, 4, 5, 13, 18, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 37a, 50, 51, 52, 53a, 53b, 58, 59, 60, 61, 62, 63)
- niektoré lokality sú na bývanie nevhodné z rôznych príčin, alebo ich rozsah je zanedbateľný (lokality č. 54, 66)
- kapacita obytného územia je výrazne ovplyvnená hustotou – počtom bytov/ha a to v závislosti na veľkosti lokality, polohy, architektonického návrhu a iných faktorov.

Poloha a číslovanie jednotlivých lokalít pre funkciu bývania je zobrazená na obr. 8.

Na základe jedného z prijatých cieľov „rozvíjať mesto ako kompaktný útvar a zamedziť ďalšiemu rozširovaniu zastavaného územia do okolitej voľnej krajiny“ a vyššie uvedených záverov boli v koncepcii funkčného rozvoja územie mesta urobené úpravy ktorých výsledkom je rozvoj mesta na kapacitu 275 653 obyvateľov pri obložnosti 2,5.

V meste Košice bolo posledným sčítaním obyvateľstva v roku 2011 zaznamenaných 84 060 trvalo obývaných bytov. Z toho v BD 73 997 a 10 063 (12%) v RD. Medzi rokmi 2011 až 2017 sa podľa zdokumentovaného stavu a odhadovaných kapacít zástavby dá stanoviť na 4 100 bytových jednotiek v BD, a 1 600 v RD (28%). V stabilizovanom území sa teda do roku 2017 nachádza 89 759 obývatel'ných bytov, čo je v prepočte na 1 000 obyvateľov značne poddimenzovaná hodnota v porovnaní so západoeurópskymi mestami podobnej veľkosti. Pri demografickej prognóze do roku 2035, ktorá nepredpokladá prírastok obyvateľstva mesta Košice, bude dochádzať k saturácii obyvateľstva s cieľom získania kvalitnejšieho štandardu bývania. Variant A, podľa Zadania pre ÚPN-M KE, má práve reagovať na takýto vývoj obyvateľstva. Stanovuje paušálne obložnosť bytu na 2,5 obyvateľa na celé územie Košíc a udáva tak vysoký kvalitatívny štandard aj napriek demografickej prognóze počtu obyvateľov na jeden byt. V dôsledku uplatnenia rovnakého koeficientu aj na zástavbu rodinných domov, dochádza k väčšej saturácii obyvateľstva v okrajových častiach mesta ako bude predpokladaný vývoj. Na splnenie týchto požiadaviek je vo variante A potrebné navrhnuť nové plochy bývania pre 6 240 bytových jednotiek. Zároveň zadanie ráta s 10% rezervou bytov t.j. ďalších 9 600 bytov.

Momentálne platný ÚPN-HSA (1976) so svojimi zmenami a doplnkami má územné kapacity na vytvorenie 20 500 bytových jednotiek, čo je o 4 650 bytových jednotiek viac ako predpokladá variant A. Preto je nevyhnutné sa zaoberať vývojom rozvoja bývania, identifikovať jeho súčasné, ale aj potencionálne problémy a navrhnuť dôslednú racionalizáciu existujúcich rozvojových plôch v súlade s princípmi udržateľného mesta 21. storočia.



Obr.8 Vyhodnotenie lokalít bývania stanovených v ÚPN – HSA a v nasledovných ZaD ÚPN – HSA

Koncepcia bývania súčasne platného územného plánu vychádza z predrevolučného obdobia, kedy boli predpoklady na vybudovanie väčších prevažne monofunkčných obytných území v rámci komplexnej bytovej výstavby. Po zmene politicko-hospodárskych pomerov a prechode na trhovú ekonomiku sa znemožnilo napĺňanie takejto koncepcie bývania. Dopyt po súkromnom vlastníctve a zlepšení kvality bývania sa prejavil na zvýšení počtu RD, keď ešte v roku 1991 tvorili len 10,2%, dnes je to 13% zo všetkých bytov. Do značnej miery tomu napomáha aj vysoký stupeň suburbanizácie.

Predovšetkým pre cenové rozdiely stavebných pozemkov je sústredená výstavba RD lokalizovaná do periférnych oblastí mesta a mestských častí mimo hraníc kompaktnej zástavby jadrového územia Košíc.

Obytné satelity RD sú monofunkčné, bez základnej občianskej vybavenosti, v mnohých prípadoch aj bez plnohodnotnej mestskej technickej infraštruktúry.



Najväčším problémom týchto satelitov je absencia potrebných spätných väzieb na pôvodnú urbánnu štruktúru obcí, čo má negatívny dopad na rozvoj pôvodnej zástavby a sociálnej štruktúry a zvýšené nároky na mobilitu obyvateľstva.

BD sa po roku 1989 začali stavať na fragmentoch kedysi rozsiahlej bytovej výstavby. Takýmto spôsobom vznikli a neustále vznikajú osamotené monofunkčné celky na periférii modernistických sídlisk, ktoré sa viažu na už existujúcu technickú a občiansku infraštruktúru.

Rozloha bytov síce zvýšila kvalitatívny štandard bývania, ale svojou „urbanistickou“ štruktúrou nevhodne vplývajú na obytné prostredie, ktoré de facto nevytvárajú. Rozvoj bývania v týchto oblastiach je nevyhnutne podmienený vybudovaním technického a občianskeho zázemia, ale aj koncepčným prístupom pri budovaní kompaktnej zástavby s jasnou hierarchiou verejných a poloverejných priestorov.

Ďalšia bytová výstavba v BD prebieha v rámci vnútorného mesta zastavaním prieluk, ale aj vnútorných plôch, kedysi rezervovaných pre iné funkcie. Rovnako prebieha aj rekonštrukcia a prestavba nevyhovujúcich budov. Tieto procesy reurbanizácie však majú spoločný menovateľ, a to, že vznikajú na územiach s dostatočnou technickou a občianskou vybavenosťou, často v rámci polyfunkčných celkov a blízkosti historického centra, vytvárajúc tak exkluzivitu obytného prostredia.

Všetky tieto javy vo výstavbe bývania majú silný vplyv na dezurbanizáciu a suburbanizáciu mestského prostredia. Preto sa variant A snaží riešiť hlavne uplatňovanie princípu kompaktného mesta, polyfunkčnosťou obytných území, vytvorením funkčných plôch mesta, ktoré poskytuje dostatok prestavbových území vo svojom jadre aj pre ďalší rozvoj po roku 2035. Variant A stanovuje neprekročiteľnú hranicu zástavby, ktorá reaguje na aktuálny expanzívny nárast okrajových obcí v administratívnom území mesta, prinášajúci celý rad problémov, od environmentálnych, cez ekonomické, až po sociálne problémy začlenenia obyvateľstva do fungovania týchto sídiel.

Variant A uvažuje s navrhovaným počtom RD 5 223 (18,5%) a BD 22 859, čo je 23% rezerva bytov na 240 000 obyvateľov. Rozvoj bývania tak úzko súvisí s návrhom funkčného využívania územia mesta, ktoré vychádza zo Zadania pre ÚPN-M KE. Ide hlavne o tieto faktory:

- intenzifikácia využitia zastavaného územia najmä jadrového mesta, transformácia brownfieldov, málo využívaných a nevhodne využívaných území,
- zvýšenie štandardu bývania (zníženie obložnosti bytov z 2,85 na 2,50 obyvateľa na jeden trvale obývaný byt,
- nárast záujmu o bývanie v RD

V zmysle uvedených princípov sú vo variante A riešené rôzne formy bývania:

- Územie s prevahou RD, s doplňujúcimi funkciami základnej občianskej, obslužnej a technickej vybavenosti a nevyhnutnej dopravnej obsluhy. Tieto funkčné plochy sú lokalizované vo väzbe na súčasnú urbánnu štruktúru mesta resp. mestských častí a ďalších sídiel naväzujúcich na mesto Košice.
- Územie s prevahou BD, kde predpokladáme výrazný nárast za účinnej spolupráce so samosprávou pre uspokojenie nárokov na stabilizáciu súčasného obyvateľstva, zabráneniu odchodu predovšetkým mladých a absolventov vysokých škôl. Vytvorenie vhodných podmienok bývania pre dochádzajúcich zo širšieho spádového územia mesta a kraja. Jedná sa predovšetkým o štartovacie byty pre mladých, formou nájomných bytov pre sociálne odkázaných v dostupnej väzbe na centrálnu časť mesta.
- Zmiešaná zástavba je plošne najrozsiahlejšia funkčná plocha v rámci variantu A. Považujeme túto zástavbu za najcharakteristickejšiu mestskú kompaktnú zástavbu, ako symbiózu bývania, vybavenosti a čiastočne aj výroby. Pre prinavrátenie života a pre odvrátenie hrozby sociálnej segregácie vybraných častí územia mesta – predovšetkým pozdĺž Hornádu a južnej časti mesta – je nevyhnutná revitalizácia týchto vybraných mestských častí.



## **VARIANT B**

V zmysle schváleného Zadania sa počíta vo variante B s predpokladaným počtom obyvateľov 300 000 v r. 2035, čo predstavuje pri obložnosti 2,5 celkový počet trvalo obývaných bytov 120 000, s rezervou 127 000 bytov, čo predstavuje návrh cca 37 000 nových bytov na transformovaných resp. navrhovaných plochách a v prielukách.

Predpokladáme štruktúru blokovej mestskej zástavby, kde pri významnejších prístupových komunikáciách sa bude počítať s využitím parteru a ďalších 1-2 podlaží pre funkcie občianskej vybavenosti charakteru obchodu a služieb obyvateľom. Byty by mali byť rôznych veľkostných kategórií s podielom min. 10% cenovo dostupných bytov pre nižšie príjmové triedy, aby výsledné zloženie obyvateľov bolo sociálne pestré a nevznikali vylúčené lokality. Samozrejmosťou by mala byť občianska vybavenosť, športoviská a park v pešej dostupnosti do 15 minút.

Vo variante B rátame okrem navrhovaných plôch na bývanie aj s doplnením bývania v nízkopodlažných BD a RD na územiach vybraných existujúcich sídlisk. Jedná sa predovšetkým o sídlisko Terasa, sídlisko Dargovských hrdinov a čiastočne sídlisko Košického vládneho programu. Cieľom týchto stavebných zásahov by malo byť predovšetkým vylepšenie priestorových pomerov na sídliskách, odstránenie nevhodne využitých plôch v obytnom území (architektonicky nevhodne pôsobiace zoskupenia boxových garáží), a kvalitatívne pozdvihnutie mestského prostredia na sídliskách. Možnosti takýchto dostavieb je nutné preveriť vypracovaním podrobnejšej ÚPD.

## **B.7.2 OBČIANSKA VYBAVENOSŤ A SOCIÁLNA INFRAŠTRUKTÚRA**

### **VARIANT A**

Návrh rozvoja občianskej vybavenosti vychádza zo súčasného stavu, z rozvoja obyvateľstva a jeho lokalizácie na území mesta. K najväčším prírastkom obyvateľov (viac ako 1 000 obyv.) podľa navrhovaného riešenia dochádza v mestských častiach: Sever (8 845 obyv.), Staré Mesto (9 881 obyv.), Ťahanovce (3 057 obyv.), Lorinčík (2 364 obyv.), Myslava (4 995 obyv.), Západ (4 842 obyv.), Juh (14 425 obyv.) a Krásna (2 425 obyv.).

Jedným zo základných princípov rozvoja a lokalizácie zariadení občianskej vybavenosti mestského a hlavne nadmestského významu (najmä administratívnych a obchodných funkcií) s vysokými nárokmi na distribučnú dopravu je lokalizácia mimo centrálnu mestskú zónu.

### **VARIANT B**

V duchu odklonu od funkcionalistického prístupu k tvorbe miest a socialistického spôsobu plánovania považujeme dimenzovanie jednotlivých zariadení občianskej vybavenosti len za fakultatívne. Počet zariadení občianskej vybavenosti záleží len na ekonomickej sile samosprávy a súkromného sektoru. Stavby zariadení občianskeho vybavenia, ktoré sú funkčne a architektonicky zaujímavejšie ako stavby obytné, vnášajú do území život, zatraktívňujú uličný parter a tvoria mestské prostredie, navrhujeme vo variante B prioritne umiestňovať do území priestorových koridorov, do navrhovaných námestí, do vymedzených centier 1. a 2. stupňa, a do línií dopravnovo-vybavenostných okruhov. Pri spracovaní podrobnej ÚPD je potrebné problematike umiestnenia zariadení občianskej vybavenosti venovať zvýšenú pozornosť, najmä v územiach námestí, ktoré by mali byť vymedzené hmotami zariadení obchodu, verejnej správy a administratívy, kultúry a zariadeniami cirkevnými. Pri umiestňovaní týchto zariadení je potrebné vziať do úvahy nároky niektorých zariadení občianskej vybavenosti na pozemok (školsťvo, zdravotníctvo, šport).

### B.7.2.1. Školstvo

- **Materské školy**

Materské školy sú lokalizované v polohách, kde je koncentrácia obyvateľov a bytovej výstavby. Na území mesta sa nachádza 86 zariadení materských škôl, z toho 12 je súkromných a 6 cirkevných. V školskom roku 2015/2016 navštevovalo tieto zariadenia celkom 6 924 detí.

### **VARIANT A, B**

Pri predpokladanej potrebe 35 miest na 1 000 obyvateľov je v meste potrebných cca 10 500 miest v materských školách t.j. cca 3 500 nových miest. Predpokladá sa ich umiestnenie v navrhovaných a transformovaných lokalitách bývania a zmiešaných funkcií v dostupnej vzdialenosti od bývania.

- **Základné školy**

Na území mesta sú pomerne rovnomerne rozmiestnené. Ich lokalizácia sleduje väzby na obytné územia. Na území mesta sa v školskom roku 2015/2016 nachádza celkovo 48 základných škôl (okrem špeciálnych). Základné školy navštevovalo 18 249 žiakov. Špeciálnych základných škôl bolo 10 s počtom žiakov 860. Spolu je to 19 109 žiakov základných škôl. Celkový počet tried základných škôl v pôsobnosti mesta v školskom roku 2014/2015 bol podľa údajov ÚIPŠ 715 tried. Priemerná obložnosť triedy v základných školách bola 25,5 žiakov, čo svedčí o nedostatku tried.

### **VARIANT A**

Pri zaokrúhlenom počte obyvateľov 240 000 a počte žiakov 19 109 predstavuje počet žiakov základných škôl 0,0797 % (zaokrúhlene 0,08 %) z počtu obyvateľov. Z uvedeného podielu počtu sa vychádza pri výpočte počtu žiakov, potrebného počtu tried a tried a základných škôl k návrhovému roku 2035.

Tab. 7.1 Počet žiakov základných škôl k roku 2015 a 2035

Mestská časť	Počet obyvateľov			Počet žiakov a tried	
	2011 Oblož. 2,75 Obyv./byt	Prírastok 2011 - 2035	2035 Oblož. 2,50 Obyv./byt	Počet žiakov,0,08 % z počtu obyv.	Potreba počtu tried pri priemere 23 žiakov v triede
<b>Mesto Košice</b>	<b>240433</b>	<b>39922</b>	<b>280355</b>	<b>22434,84</b>	
<b>Košice I</b>	<b>68467</b>	<b>21610</b>	<b>90077</b>	<b>7206,36</b>	
Džungľa	671	-276	396	31,68	1,38
Kavečany	1180	-139	1041	83,28	3,62
Sever	20368	8846	29214	2337,12	10,16
Sídliisko Ťahanovce	23250	242	23492	1879,36	8,17
Staré Mesto	20592	9881	30473	2437,84	10,60
Ťahanovce	2406	3057	5463	437,04	1,90
<b>Košice II</b>	<b>82676</b>	<b>6686</b>	<b>89362</b>	<b>7149,12</b>	
Lorinčík	441	2364	2805	224,4	0,97
Luník IX	6032	-3368	2665	213,2	0,93
Myslava	1997	4995	6992	559,36	2,43
Pereš	1553	-118	1435	114,80	0,49
Poľov	1107	-11	1096	87,68	0,38
Sídliisko KVP	25335	-4514	20821	1665,68	7,24
Šaca	5612	215	5827	466,16	2,03
Západ	40599	7124	47723	3817,84	16,60

Mestská časť	Počet obyvateľov			Počet žiakov a tried	
	2011 Oblož. 2,75 Obyv./byt	Prírastok 2011 - 2035	2035 Oblož. 2,50 Obyv./byt	Počet žiakov,0,08 % z počtu obyv.	Potreba počtu tried pri priemere 23 žiakov v triede
<b>Košice III</b>	30048	-2909	27140	2177,20	
Dargovských hrdinov	27477	-3186	24292	1949,36	8,47
Košická Nová Ves	2571	277	2848	227,84	0,99
<b>Košice IV</b>	59242	14535	73777	5902,16	
Barca	3361	433	3794	303,52	1,32
Juh	23467	14425	37892	3031,36	13,18
Krásna	4420	2423	6843	547,44	2,38
Nad jazerom	25702	-3512	22190	1775,20	7,72
Šebastovce	663	100	763	61,04	0,26
Vyšné Opátske	1629	666	2295	183,60	0,80

Vzhľadom na uvedené a predpokladaný prírastok obyvateľov navrhuje sa vylepšiť situáciu výstavbou plnoorganizovaných základných škôl pre zoskupenia mestských častí takto:

- v mestskej časti Myslava pre MČ Myslava, Kavečany, Sever, Sídliisko KVP a Luník IX,
- v mestskej časti Lorinčík pre MČ Lorinčík, Pereš, Poľov a Šaca,
- v mestskej časti Juh pre MČ Juh, Staré mesto a Západ,
- v mestskej časti Barca pre MČ Barca a Šebastovce,
- v mestskej časti Dargovských hrdinov pre MČ Dargovských hrdinov, Ťahanovce, Džungľa a Košická Nová Ves,
- v mestskej časti Sídliisko Ťahanovce pre navrhované sídlisko Ťahanovce
- v mestskej časti Krásna nad Hornádom pre MČ Krásna nad Hornádom, Vyšné Opátske a Nad Jazerom.

Lokalizácia základných škôl je možná na navrhovaných funkčných plochách s názvom územie s prevahou rodinných domov, územie s prevahou bytových domov alebo občianske vybavenie.

## **VARIANT B**

Pri uvažovanej potrebe cca 135 miest na 1 000 obyvateľov bude mesto potrebovať cca 40 500 miest v základných školách, čo predstavuje cca 21 500 nových miest v základných školách. Predpokladá sa ich umiestnenie v navrhovaných a transformovaných lokalitách bývania a zmiešaných funkcií v dostupnej vzdialenosti od bývania a tiež dobudovanie kapacity jestvujúcich areálov v rámci územných možností.

Základné umelecké školy, jazykové školy, centrá voľného času využívajú voľné kapacity priestorov v základných školách v popoludňajších hodinách, nakoľko pôvodne určené priestory kapacitne nestačia a záujem o tieto školy narastá. Predpokladá sa umiestnenie nových kapacít podľa potreby a ekonomickej situácie v navrhovaných a transformovaných lokalitách bývania a zmiešaných funkcií, v dostupnej vzdialenosti od bývania.

### **• Stredné školy**

V meste Košice je lokalizovaných 18 gymnázií, 29 stredných odborných škôl a 4 konzervatóriá. Najväčší počet žiakov študuje v rámci stredných škôl na SOŠ a to 62,6%, na gymnáziách študuje 32,3% a na konzervatóriách 5,1% žiakov.

**VARIANT A**

Pre rozvoj týchto školských zariadení nie sú definované žiadne konkrétne požiadavky. Ich lokalizácia je možná na navrhovaných funkčných plochách s názvom zmiešané územie, resp. občianska vybavenosť.

Nové stredné školy bez špecifikácie zamerania sú navrhované na územiach s funkčným využitím „zmiešané územie“ a „občianske vybavenie“ v lokalitách:

Tab. 7.2 Zoznam navrhovaných stredných, resp. základných škôl

Mestská časť	Základná sídelná jednotka (ZSJ)		Označenie regulačného bloku	Kód funkčného využitia plochy
	Kód	Názov		
Sídlisko Ťahanovce	14010	Skalky	I/4/Z/6	ZÚ
Sídlisko Ťahanovce	14053	Pri hati II	I/4/Z/10	ZÚ
Staré mesto	15071	Železničná stanica	I/5/Z/39	ZÚ
Juh	42061	Holubyho Juh	IV/2/Z/28	ZÚ

**VARIANT B**

Percentuálne rozdelenie študentov gymnázií a stredných odborných škôl by sa malo v budúcnosti modifikovať podľa skutočných potrieb národného hospodárstva. Koncept ÚPN-M KE umožňuje umiestňovať nové zariadenia stredných škôl podľa potreby v navrhovaných obytných, zmiešaných územiach a na plochách občianskej vybavenosti.

- Vysoké školy**

Košice sú sídlom troch univerzít (Univerzita P. J. Šafárika, Technická univerzita a Univerzita veterinárskeho lekárstva a farmácie) a Vysokej školy bezpečnostného manažmentu. V meste sú zastúpené i fakulty niektorých ďalších slovenských univerzít – Podnikovo-hospodárska fakulta Ekonomickej univerzity v Bratislave, Teologická fakulta Katolíckej univerzity v Ružomberku. Počet študentov denného štúdia v roku 2015 bol 18 722 študentov. Okrem Univerzity veterinárskeho lekárstva a farmácie všetky vysoké školy od roku 2010 vykazujú klesajúci trend počtu študentov.

**VARIANT A**

Zariadenia vysokých škôl (výukové a výskumné zariadenia ako i internáty) sú roztrúsené po celom území mesta, táto skutočnosť spôsobuje nemalé problémy pre pohybe pedagógov a študentov po meste najmä v oblasti mestskej hromadnej dopravy. V koncepte ÚPN-M KE sa navrhuje zvýšenie koncentrácie vysokoškolských a súvisiacich výskumných zariadení. Lokalizácia je možná na navrhovaných funkčných plochách s názvom zmiešané územie, resp. občianska vybavenosť.

Plochy pre rozvoj vysokých škôl a výskumných areálov sú navrhované v lokalitách:

Tab. 7.3 Zoznam navrhovaných areálov vysokých škôl a výskumných areálov

Mestská časť	Základná sídelná jednotka (ZSJ)		Označenie regulačného bloku	Kód funkčného využitia plochy
	Kód	Názov		
Sídlisko KVP	26020	Dénešova	II/6/Z/9	ZÚ
Západ	28130	Dom detí a mládeže	II/8/Z	ZÚ

## **VARIANT B**

Nové kapacity vysokých škôl sa nenavrhujú, budúcnosť vysokých škôl by sa mala zameriavať na znižovanie ich počtu, skvalitňovanie štúdia, výskum a väčšiu previazanosť s potrebami praxe.

### **B.7.2.2. Zdravotníctvo a sociálna starostlivosť**

V rámci rezortu zdravotníctva došlo v priebehu rokov 2003–2013 k mnohým legislatívnym zmenám v sústave ústavnej, ako aj ambulantnej zdravotnej starostlivosti, smerujúce najmä k optimalizácii siete zdravotníckych zariadení. Delimitáciou v roku 2003 prešli zdravotnícke zariadenia (polikliniky a všeobecné nemocnice) zo zriaďovateľskej pôsobnosti MZ SR na Košický samosprávny kraj. Nemocnice prešli v roku 2005 transformačným procesom, kedy ich Košický samosprávny kraj transformoval na akciové spoločnosti a neziskovú organizáciu.

V minulosti došlo viackrát k prehodnocovaniu lôžkového fondu. V čase spracovania PaR ÚPN-M KE (2016) bolo v zdravotníckych lôžkových zariadeniach na území mesta spolu 2 676 lôžok.

Okrem ústavných zdravotníckych zariadení vykonáva v meste činnosť aj 5 poskytovateľov prvej pomoci, a 1 631 poskytovateľov všeobecnej a špecializovanej ambulantnej starostlivosti.

Poskytovanie sociálnych služieb na území mesta zabezpečuje Košický samosprávny kraj a Mesto Košice. Pôsobí tu 80 poskytovateľov sociálnych služieb rôzneho druhu od poradenskej a ambulantnej starostlivosti až po pobytové zariadenia, ktorých lôžková kapacita je v súčasnosti 1 667 lôžok.

## **VARIANT A**

Predpokladá sa výstavba nových menších a prestavba existujúcich zariadení zdravotníctva a sociálnej starostlivosti na plochách s kódom funkčného využitia ZÚ, a OV.

Navrhuje sa transformovať súčasný Reedukačný domov pre deti a mládež, ktorý leží vo veľmi exponovanej lokalite rekreačného zázemia mesta, na denné sanatórium pre osoby s problémom dýchania.

## **VARIANT B**

V súčasnosti chýbajú v meste najmä špecializované zariadenia ako sú hospice, rehabilitačné a geriatrické centrá a agentúry domácej ošetrovateľskej služby. Vychádzajúc z trendu krajín Európskej únie je potrebné priorizovať primárnu zdravotnú starostlivosť, najmä ambulantnú a preferovať jednoduchú diagnostiku a liečbu. Zameranie zdravotnej starostlivosti smeruje k prehĺbeniu ochrany zdravia a prevencii chorôb.

S umiestnením ambulancií sa uvažuje podľa potreby v navrhovaných a transformovaných lokalitách bývania a zmiešaných funkcií, v dostupnej vzdialenosti od bývania.

Súčasná demografická štruktúra, ako aj trend zvyšovania podielu starších vekových skupín obyvateľstva a ich sociálna štruktúra, vyvolávajú potrebu zriaďovania širokého sortimentu služieb sociálnej starostlivosti (domovy a penzióny pre seniorov, kluby a jedálne seniorov, detské domovy, útulky, zariadenia chráneného bývania, zariadenia pestúnskej starostlivosti, krízové a resocializačné strediská) s tendenciou ich umiestňovania rozptýlene v kontakte s ostatnými obyvateľmi mesta. Kapacitné nároky nie je možné kvantifikovať, je treba vychádzať priebežne z aktuálnych potrieb a naplňovať ich postupne v navrhovaných a transformovaných lokalitách bývania a zmiešaných funkcií.

#### **B.7.2.4. Kultúrne zariadenia**

Medzi nosné kultúrne inštitúcie patria v meste: Štátne divadlo Košice, Divadlo Thália, Bábkové divadlo Divadlo Romathan a Štátna filharmónia Košice, unikátne kultúrne centrá Tabačka – Kulturfabrik, Kasárne – Kulturpark, Spots

Nemenej významnú funkciu plnia kultúrne domy v mestských častiach Šaca, Poľov, Pereš, Lorinčík, Myslava, Kavečany, Ťahanovce, Košická Nová Ves, Vyšné Opátske, Krásna, Šebastovce a Barca. Významné sú aj múzeá a galérie: Východoslovenské múzeum Slovenské technické múzeum s Múzeom letectva. Východoslovenská galéria Kunsthale Múzeum Vojtecha Löfflera, Galéria Alexandra Eckerdta.

Verejná knižnica Jána Bocatia, Knižnica pre mládež mesta Košice, Štátna vedecká knižnica Kiná – sú situované v nákupných centrách OPTIMA (CINEMAX) a Galéria (STER CENTURY CINEMAS), pre prezentáciu klubových filmov Úsmev.

V uplynulých rokoch bola dobudovaná technická infraštruktúra kultúrnych zariadení v meste a došlo k decentralizácii organizačných procesov smerom k návštevníkom mesta (vznik klastra Košice – Turizmus, značka Visit Košice a pod.), pričom v súčasnosti je ich charakter založený najmä na cielenej propagácii širšieho spektra nielen kultúrnych aktivít mestského a regionálneho charakteru.

Všetky kultúrne zariadenia na území mesta plnia dôležitú funkciu ako strediská miestneho i regionálneho kultúrneho života, ale aj ako strediská vzdelávania, prístupu k informáciám a majú významný podiel na rozvoji turistického a cestovného ruchu. Vznikajú nové typologické druhy stavieb pre kultúru (internetové kaviarne, multimediálne centrá), ktoré sú aj komerčnými aktivitami.

#### **VARIANT A**

V návrhovom období konceptu ÚPN-M KE sa výstavba nových nosných kultúrnych zariadení nepredpokladá. Výstavby nových menších zariadení kultúrnych zariadení je možná na plochách s kódom funkčného využitia ZÚ, a OV.

#### **VARIANT B**

Mesto s počtom 300 000 obyvateľov bude mať nároky na ďalšie zariadenia kultúry: napr. budova filharmónie, experimentálne divadlo, viacúčelové zariadenia, kiná a klubové priestory. Konkrétne umiestnenie a architektonické stvárnenie by malo byť predmetom podrobného riešenia formou urbanisticko - architektonickej súťaže. Vhodným pre umiestnenie je centrum mesta - CMZ (lokalita Malinovského kasárne, Jantárová resp. Južná tr.) a realizácia bude závisieť od budúcich kultúrnych potrieb obyvateľov a od ekonomických možností mesta, kraja resp. štátu.

#### **B.7.2.5. Obchodné a nákupné centrá**

Maloobchodné jednotky sú sústredené v centrálnej zóne mesta a v bývalých okrskových centrách na jednotlivých sídliskách. Veľké obchodné zariadenia – hypermarkety a nákupné centrá vznikli prevažne po roku 1990 v centrálnej zóne mesta a v okrajových polohách mesta s primeranými parkovacími plochami: TESCO, METRO, OBI, KAUF LAND, OPTIMA, GALÉRIA, HORNBACH, CASSOVIA, NAY, ASKO, KIKA, AUPARK.

#### **VARIANT A**

Nové obchodné centrum sa navrhuje v nadväznosti na navrhované záchytné parkovisko v mestskej časti Sídlisko Ťahanovce v lokalite s týmito parametrami

Tab.7.4 Zoznam navrhovaných areálov obchodných centier

Mestská časť	Základná sídelná jednotka (ZSJ)		Označenie regulačného bloku	Kód funkčného využitia plochy
	Kód	Názov		
Sídlisko Ťahanovce	14052	Pri hati II	I/4/Z/18	OV

**VARIANT B**

Návrh nepočíta s umiestnením ďalších nákupných centier a hypermarketov, v navrhovaných transformovaných plochách v centre mesta uvažuje skôr s umiestnením luxusnejších obchodov a obchodných domov. Ostatné maloobchodné zariadenia (malé supermarkety, obchodné domy, nákupné strediská) sú navrhované v ťažiskových polohách obytných zón a dotvorením verejných priestranstiev (parky, námestia), v transformačných územiach sa predpokladá umiestnenie malopredajní spolu s drobnými službami a administratívou v parteri blokovej zástavby pri významnejších obslužných komunikáciách obytného územia.

Novú tržnicu navrhujeme umiestniť v transformačnej lokalite Malinovského kasární, výstavné centrum je možné umiestniť v južnej časti mesta v transformačnej lokalite východne od Mestského cintorína.

**B.7.2.6. Ubytovacie a stravovacie zariadenia**

V čase spracovania PaR ÚPN-M KE (2016), bolo území mesta 77 rôznych ubytovacích zariadení, z celkovou kapacitou cca 2 200 lôžok a 21 ďalších ubytovacích zariadení (hotelov, hostelov, apartmánov a turistických ubytovní). Počet zariadení a lôžok za posledné roky výrazne stúpol a ponuka pre turistov a návštevníkov je veľmi pestrá. Taktiež stúpol počet zariadení s kongresovou sálou. V meste sa nachádza celkom 344 reštauračných zariadení, z toho 38 reštauračných zariadení pri hoteloch a penziónoch s celkovou kapacitou 2 580 stoličiek a 306 zariadení samostatných (reštaurácie, pizzerie, pivárne, puby, grily a pod.). Pri priemernej kapacite 40 stoličiek v zariadení je to ďalších cca 12 000 stoličiek. Najviac ich je situovaných v centre mesta, časť v bývalých okrskových centrách na sídliskách a v nákupných centrách. V historickom jadre je zriadených množstvo kaviarní, cukrární a denných barov, prístupných z pešej zóny na Hlavnej ulici, a tiež z prilahlých ulíc historického jadra mesta. Vinárne a pivárne využívajú najmä pivničné priestory historických objektov, v lete sú využívané letné terasy, najmä v pešej zóne, ktoré zdvojnásobujú disponibilnú stoličkovú kapacitu.

**VARIANT A**

Nové zariadenia je možné lokalizovať pri dodržaní prípustných, obmedzujúcich alebo vylučujúcich podmienky na využitie jednotlivých funkčných plôch podľa „Závaznej časti“ konceptu ÚPN-M KE.

**VARIANT B**

Nové zariadenia ubytovacích a stravovacích služieb sú situované v navrhovaných a transformovaných lokalitách bývania a zmiešaných funkcií buď ako samostatné objekty alebo v parteri, a v ďalších dvoch nadzemných podlažiach obytných blokov.

**B.7.2.7 Verejná správa a administratíva**

Orgány štátnej správy sú zastúpené krajskými a okresnými úradmi (Okresný úrad v Košiciach s pôsobnosťou kraja, Okresné úrady s pôsobnosťou okresov Košice-okolie a Košice-mesto, Okresné riaditeľstvo policajného zboru, Obvodné oddelenia policajného

zboru (9 zariadení), Krajské a okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru, Krajský pamiatkový úrad, Katastrálny úrad, Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Daňové úrady, Krajský inšpektorát SOI a iné). Samosprávu reprezentuje Úrad košického samosprávneho kraja, Magistrát mesta a 22 miestnych úradov mestských častí. Súdnictvo je zastúpené Ústavným súdom, Krajským súdom a Okresnými súdmi a 2 nápravno - výchovnými zariadeniami.

Mesto je sídlom pobočiek mnohých bánk (Národná banka Slovenska, VÚB, Slovenská sporiteľňa, ČSOB, Tatra banka, UniCredit Bank, Raiffeisen Bank, Poštová banka, OTP banka, J&T banka, Fio banka, Slovenská sporiteľňa, Prvá stavebná sporiteľňa a iné), Sociálnej poisťovne, zdravotných poisťovní a komerčných poisťovní (UNION, GENERALI, Allianz, AXA, UNIQA a iné).

V posledných rokoch vznikli mnohé administratívne centrá, ktoré slúžia podnikateľským subjektom ako prenajímateľné priestory, mnohé z nich adaptované z bývalých objektov ubytovní (Pražská ulica, Krivá ulica). Medzi najvýznamnejšie patria kancelárske objekty pri obchodnom centre Aupark – AUPARK TOWER (cca 13 000 m<sup>2</sup> podlažnej plochy), Business centrum na Štúrovej ulici (cca 20 000 m<sup>2</sup> podlažnej plochy), ASTON building na Werferovej ulici (cca 6 000 m<sup>2</sup> podlažnej plochy), Business centrum TESLA na Moldavskej ulici (cca 14 000 m<sup>2</sup> podlažnej plochy), TRADE CENTER na Triede SNP (cca 7 000 m<sup>2</sup> podlažnej plochy) a najnovšie ECO Point na Magnezitárskej ulici (cca 5 000 m<sup>2</sup> podlažnej plochy) v 1. etape, výhľad celkom 15 000 m<sup>2</sup> podlažnej plochy).

### **VARIANT A**

Orgány verejnej správy sú na území mesta dislokované podľa kompetencií a územnej pôsobnosti do rôznych častí mesta od centrálnej mestskej zóny až po jednotlivé mestské časti.

Nové zariadenia je možné lokalizovať pri dodržaní prípustných, obmedzujúcich alebo vylučujúcich podmienky na využitie jednotlivých funkčných plôch podľa „Závaznej časti“ konceptu ÚPN-M KE.

### **VARIANT B**

Vzhľadom k zámerom znižovania počtu úradníkov v štátnej a verejnej správe, počtu mestských častí a zjednodušovania procesu vybavovania žiadostí a iných úkonov pre klientov elektronickou formou, nepredpokladá sa nárast nárokov na objekty verejnej správy.

Podľa potreby je možné uvažovať s umiestnením ďalších kapacít kancelárskych priestorov, nie však ako monofunkčných veľkokapacitných objektov s vysokým nárokom na obslužnú dopravu, ale v navrhovaných plochách zmiešaných funkcií alebo v lokalitách bývania v parteri a ďalších dvoch nadzemných podlažiach obytných blokov a tiež v rámci subcentier mesta pri verejných priestranstvách ako kompozičné dominanty.

#### **B.7.2.8. Špecifická vybavenosť**

### **VARIANT A**

- zoologická záhrada, akceptovaná bez zmeny,
- botanická záhrada, akceptovaná bez zmeny,
- cintoríny; cintoríny lokalizované v jadrovom území mesta (Cintorín Rozália, Verejný cintorín, Južný cintorín, Židovský cintorín a Krematórium) sú akceptované bez zmeny. cintoríny v pričlenených obciach – mestských častiach Šaca, Poľov, Lorinčík, Pereš, Myslava, Kavečany, Ťahanovce, Košická Nová Ves, Vyšné Opátske, Barca a Šebastovce sú akceptované bez zmeny. Cintorín v Krásnej je navrhnutý na rozšírenie. Na základe požiadavky so Zadania pre nový Územný plán mesta Košice



je navrhnuté rozšírenia cintorína Zdoba v lokalite Pri Zdobe (ZSJ kód 43050, regulačný blok IV/3/N/5).

- krematórium, akceptovaná bez zmeny,
- výstavný areál. Pri príležitosti dvadsiateho výročia trvania Československého štátu bola v roku 1938 v Košiciach usporiadaná „Výstava východu ČSR“, ktorá prezentovala výsledky rozvoja štátu v kultúre, zdravotníctve, priemysle, obchode a športe. Výstava, ktorú navštívilo 340 000 osôb, bola usporiadaná v súčasnom areáli Technickej univerzity na Letnej ulici v Košiciach. Táto skutočnosť ako aj význam a poloha mesta v Karpatskom Euroregióne sú dôvodom pre lokalizáciu výstavného areálu v rámci vypracovania konceptu ÚPN-M KE. Lokalizácia areálu je navrhnutá v polohe bez priamych vplyvov na susedné funkčné plochy, v blízkosti električkovej MHD a pri cestnej komunikácii B1
- hasičská stanica, lokalizovaná v mestskej časti Košická Nová Ves pri cestnej komunikácii B1
- tržnica, areál tržnice a trhoviska je lokalizovaný v mestskej časti Staré mesto na cestnom prepojení Masaryková u. – Sídlisko Dargovských hrdinov pri ceste B2
- karavan park (parkovisko karavanov), je lokalizované v mestskej časti Nad jazerom pri ceste B2.

Tab.7.5 Zoznam navrhovaných areálov špecifickej občianskej vybavenosti

Zariadenie	Mestská časť	Základná sídelná jednotka (ZSJ)		Označenie regulačného bloku	Kód funkčného využitia plochy
		Kód	Názov		
Výstavný areál	Juh	42150	Jarmočná	IV/2/Z/15	OV
Hasičská stanica	Košická Nová Ves	32030	Pod Pavlovou horou	III/2/Z/9	OV
Tržnica	Staré mesto	15102	Prešovská cesta I	I/5/Z/41	OV
Karavan park	Nad jazerom	44080	Priemyselný park Juh	IV/4/Z/6	OV

## VARIANT B

- Zoologická záhrada Kavečany je jednou zo štyroch zoologických záhrad na Slovensku, rozlohou najväčšia (288 ha). Do budúcnosti by sa mala zamerať na skvalitňovanie prostredia pre návštevníkov a zvieratá, dostavbu špeciálne zameraných pavilónov (trópy a pod.) pre zvýšenie atraktivity pre návštevníkov.
- Botanická záhrada bola zriadená v roku 1950 ako Botanický ústav Vysokej školy poľnohospodárskeho a lesníckeho inžinierstva v Košiciach. V súčasnosti je súčasťou UPJŠ s výmerou 30 ha, z toho 24 ha tvorí zalesnená, lesoparková časť. Návrh nepočíta s jej rozširovaním v budúcnosti, iba so skvalitňovaním objektov a expozičných skleníkov.
- Cintoríny na území mesta sú kapacitne vyťažené, iba s minimálnou rezervou pre pochovávanie v hroboch. Potrebnú kapacitu poskytne územie krematória, kde sa počíta s hrobnými miestami, ale ťažiskom by mali byť kolumbária, ktoré šetria disponibilné územie. S rozšírením cintorínov sa počíta v mestských častiach Juh, Krásna, Myslava. Na základe požiadavky so Zadania pre koncept ÚPN-M KE je navrhnuté rozšírenia cintorína Zdoba, ktorý zasahuje do administratívneho územia mesta Košice. Špecifickou požiadavkou bolo umiestnenie cintorína zvierat, ktorý sa navrhuje na plochách zelene a záhradiek pri Alejovej ulici.
- Na území mesta sa nachádza celkom 39 kostolov, slúžiacich väčšinovým cirkvám. Okrem toho sa v meste vyskytujú aj modlitebne, slúžiace iným menšinovým cirkvám (apoštolská, baptistická, reformovaná, a iné), a židovská synagóga. Nové kostoly

a modlitebne je možné podľa potreby a ekonomických možností umiestniť v navrhovaných lokalitách zmiešaných a obytných funkcií.

- Na území mesta sú umiestnené aj nové kláštorné objekty, aktívne slúžiace cirkvi – v Košickej Novej Vsi sa nachádza novovybudovaný kláštor sv. Augustína, na sídlisku KVP kláštor rádu bosých karmelitánok a v Lorinčíku kláštor rádu bosých karmelitánov. Návrh nepredpokladá umiestňovanie ďalších objektov kláštorov.

## B.7.3 VÝROBA

### B.7.3.1. Hospodárska základňa

Na území mesta majú najvýznamnejšie zastúpenie hutnícky, automobilový, kovospracujúci, energetický a strojársky priemysel. Ďalšie odvetvia, ktoré majú významné postavenie v meste sú stavebný, elektrotechnický, potravinársky priemysel. Nezanedbateľné zastúpenie v meste tvoria firmy pôsobiace v oblasti informačných technológií, dopravy a logistiky. Od roku 1989 sa uskutočňuje reštrukturalizácia priemyslu a vstup súkromného sektoru do priemyselnej výroby a obchodu, čo má významný dopad na charakter výroby a tiež na zamestnanosť v oblasti priemyslu. Transformácia v stavebníctve bola ešte výraznejšia, veľké stavebné organizácie sa zároveň s útlmom investičnej výstavby transformovali do celého radu menších spoločností. Sprivatizované pôvodne výrobo–skladové areály s veľkými manipulačnými plochami boli chaoticky rozdelené a nevhodne dopravne sprístupnené, v lepšom prípade sú prázdne a slúžia ako odstavné plochy pre rôzne prepravné spoločnosti.

V súčasnosti z ťažiskových závodov reálne existuje závod U.S.Steel Košice, s.r.o., najväčší zamestnávateľ vo východoslovenskom regióne. S počtom zamestnancov cca 12 000 je najväčšou súkromnou firmou na Slovensku. Zo stavebných firiem sú to najmä Inžinierske stavby, a.s., a Eurovia, a.s. (bývalé Cestné stavby).

V dôsledku transformačných procesov v štruktúre výroby a vstupu súkromného, ale predovšetkým zahraničného kapitálu, je zrejme postupné smerovanie do oblasti automobilového priemyslu (firmy ako Faurecia, Valeo – U-shin, HOWE ) a obslužnej IT – technológie s vyššou pridanou hodnotou. Najväčším zamestnávateľom v tejto oblasti sú T-systems Slovakia s.r.o., s počtom zamestnancov nad 2 500. Areály skladového hospodárstva a logistiky vybudované v minulosti prebudované zväčša na obchodné priestory (Nižné Kapustníky, areál bývalých Pozemných stavieb, areál bývalých Hutných stavieb). Lokalizácia nových zariadení bola do novovybudovaných priemyselných a logistických parkov (IMMOPARK Pereš a INMEDIA Ťahanovce).

Tab.7.6 Prehľad významných zahraničných investorov pôsobiaci na území mesta Košice

Názov spoločnosti	Krajina pôvodu	Sektor	Počet zamestnancov
U. S. Steel Košice, s.r.o.	USA	hutníctvo	12 860
T-Systems Slovakia, s.r.o.	Nemecko	IT služby	2 592
Howe Slovensko, s.r.o.	Austrália	automobilový priemysel	450
U-Shin Slovakia, s.r.o.	Holandsko/Nemecko	automobilový priemysel	1 268
Inžinierske stavby, a. s.	Francúzsko/SVK	stavebníctvo	950
EUROVIA, a.s.	Francúzsko/SVK	stavebníctvo	600
KOSIT, a.s.	Taliansko/SVK	odpadové hospodárstvo	410
Jobelsa Slovensko, s.r.o.	Španielsko	automobilový priemysel	300
Eurocast Košice, s.r.o.	Nemecko	kovospracujúci priemysel	300
Faurecia Leather Košice, s.r.o.	Francúzsko	automobilový priemysel	1 100

Zdroj: Sario – Slovenská agentúra pre rozvoj investícií a obchodu, r. 2013

## **VARIANT A, B**

Koncept ÚPN-M KE v oblasti vytvárania podmienok pre realizáciu výrobných aktivít reaguje v nových spoločensko-ekonomických podmienkach na širšiu škálu výrobných aktivít, na vytváranie ponuky vhodných lokalizačných možností a predpokladov.

V podmienkach trhového hospodárstva a dynamiky rozvoja jednotlivých odvetví je nevyhnutná čo najväčšia flexibilita stavebnej štruktúry a funkčných plôch. Podľa zmenených požiadaviek na obsluhu, podľa charakteru technológií a výrobných procesov, môžu niektoré výrobné odvetvia byť prínosom aj pri transformácii súčasných plôch ako súčasť polyfunkčnej – zmiešanej zástavby.

V iných funkčných zónach, v rámci usmerňovanej žiadúcej polyfunkčnosti bude potrebné vytvárať podmienky tvorby pracovných príležitostí bližších bydlisku a cieľavedomo regulovať možnosti umiestňovania menších zariadení charakteru výrobných služieb, alebo nezávadného spotrebného, potravinárskeho, elektrotechnického a pod. priemyslu, rovnako i menších živnostenských výrobných aktivít. Zároveň však bude treba vytvárať tlak na vymiestnenie kolíznych aktivít a vytvárať i možnosti ich novej lokalizácie.

Koncentrované výrobné plochy predovšetkým medzi železnicou a Prešovskou cestou resp. Južným nábrežím od areálu bývalej Magnezitky alternatívne až po južný obchvat sú navrhované na postupnú transformáciu v intenciách kompaktného mesta.

Nové výrobné plochy z dôvodu technologických zmien a zvýšených nárokov na logistiku – preprava a skladovanie materiálov, komponentov a hotových výrobkov - sú lokalizované prioritne v priemyselných parkoch (Immopark Pereš, GLIP Bočiar, a pod.) s napojením na výkonné komunikačné systémy cestné, železničné a letecké.

V stavebníctve (Inžinierske stavby Košice - skupina Colas, Eurovia - koncern VINCI) a v skladovom hospodárstve je nevyhnutná územná koncentrácia a intenzifikácia jestvujúcich areálov. Žiadúca je postupná transformácia neefektívnych a technicky nevyhovujúcich skladových kapacít na celom území mesta a ich náhrada v sústredenejších skladových areáloch a vytvárať i predpoklady postupnej územnej koncentrácie komunálnych zariadení (pre údržbu mesta a pre technické zabezpečenie jeho prevádzky).

Menšie výrobné, najmä živnostenské remeselné aktivity a aktivity v službách je vhodné v úmernej miere rozvíjať i v miestne odlúčených mestských častiach. Tu majú logické miesto i aktivity, súvisiace s racionálnym využívaním poľnohospodárskych dvorov (Šebastovce, Kavečany, Poľov, Krásna, Šaca...).

### **B.7.3.2. Poľnohospodárstvo**

Poľnohospodárska pôda v administratívnom území mesta Košice zaberá 9 126 ha, čo predstavuje 37,5 % z celkovej výmery územia mesta 24 372 ha. Najvyšší podiel poľnohospodárskej pôdy je v okrese Košice II – 3 856 ha, čo tvorí 42,2 % z celkovej poľnohospodárskej pôdy na území mesta Košice. Najmenší podiel poľnohospodárskej pôdy je v okrese Košice III – 379 ha. Výmera trvalých trávnych porastov v administratívnom území predstavuje 1 817 ha. Najväčšie zastúpenie trvalých trávnych porastov je v severnej a severozápadnej časti riešeného územia, v okrese Košice I je to 782 ha, čo predstavuje 46,17 % z celkovej rozlohy trvalých trávnatých porastov na území mesta Košice. Najmenšie zastúpenie trvalých trávnych porastov je v okrese Košice III a to len 71 ha.

Na väčšine osevných plôch v riešenom území sa pestujú obilniny, a to predovšetkým pšenica a jačmeň, darí sa kukurici na zrno, cukrovej repe, zemiakom, z olejnin repka olejná ozimná a jarná, slnečnica, sója v menšej miere sa pestuje zelenina (kapusta, rajčiaky, paprika).

Na území mesta Košice hospodária spoločnosti s ručením obmedzením, akciové spoločnosti, súkromne hospodáriaci roľníci. Počet subjektov pôsobiach v oblasti

poľnohospodárskej výroby v meste Košice je podľa databázy firiem Slovenska činnosti 139, z toho v oblasti pestovania plodín 53 subjektov a v oblasti chovu zvierat 86 subjektov.

Koncept ÚPN-M KE vychádza z predpokladu maximálnej ochrany poľnohospodárskej pôdy a jej zachovania pre poľnohospodársku činnosť.

Na území mesta existujú poľnohospodárske dvory v MČ Poľov, MČ Šaca.

So zriadením nových poľnohospodárskych dvorov sa na území mesta nepočíta.

### B.7.3.3. Lesné hospodárstvo

Lesné pozemky zaberajú na území mesta 7 507 ha, čo predstavuje cca 31% z celkovej výmery riešeného územia, pričom lesné porasty zaberajú 7 268 ha. Rozmiestnenie lesov je veľmi nerovnomerné, lesné pozemky sa nachádzajú prevažne v severnej a severozápadnej hornatejšej časti mesta, v ostatných častiach mesta je ich zastúpenie nízke, až žiadne. Prevažnú časť lesov pokrývajú listnaté dreviny – 89% výmery porastovej plochy lesov. Najväčšie zastúpenie z drevín má dub – cca 30%, potom buk – cca 27% a hrab – cca 13%, najnižšie zastúpenie majú ihličnany, napr. jedľa – cca 5% a borovica – cca 3% a smrekovec – cca 1% porastovej plochy lesov.

Územná organizácia lesného pôdneho fondu na území mesta Košice je členená na lesné hospodárske celky (LHC), ktoré sa nezhodujú s katastrálnymi hranicami. Na územie mesta zasahujú LHC Čermeľ, LHC Bukovec, LHC Sokol a LHC Jasov. Z hľadiska vlastníckych vzťahov až 73% lesov na území mesta Košice je majetkom mesta Košice, ostatné sú lesy cirkevné, obecné a v súkromnom vlastníctve. Veľkú časť lesov v riešenom území tvorí lesopark, ktorý má výmeru 4 618 ha. Najvýznamnejšími lokalitami v Leosparku sú Čermeľské úzolie, Alpinka, Horný Bankov, Hradová, Ťahanovský les.

Z hľadiska kategorizácie lesov prevládajú v území lesy osobitného určenia a to až 72%, hospodárske lesy tvoria len 24% z rozlohy lesov a ochranné lesy 14%. Z lesov osobitného určenia je najviac lesov s funkciou prímestských a rekreačných lesov – 78%, a lesy v chránených územiach – 21%.

Koncept ÚPN-M KE zachováva doterajšie určenie lesov na území mesta, nepredpokladajú sa zábery lesných pozemkov pre stavebné účely. Z hľadiska potrieb mesta je dôležitá funkcia lesoparku ako podstatného územia pre každodennú rekreáciu obyvateľov.

## B.7.4 ŠPORT, REKREÁCIA A CESTOVNÝ RUCH

### B.7.4.1. Šport

V súčasnosti sa na území mesta nachádzajú tieto športové areály:

- Areály pre pozemné športy a hry:
  - Športová hala
  - Všešportový areál býv. "Lokomotíva" - futbalový štadión s umelým osvetlením, kapacita 12 000 miest, z toho 10 000 na sedenie a 2 000 na státie, ďalšie ihriská, trávnaté, škvárové a asfaltové na minifutbal
  - Športové centrum Cassosport, veľká sála, bedmintonová sála, aerobiková sála, sála bojových športov, stolnotenisová sála
  - Akademické športové centrum, atletický štadión, futbalové, trávnaté ihrisko, viacúčelové ihrisko tenisový areál
- Areály pre tenis:
  - Tenis komplex Košice, Wupertálska ulica, hala so štyrmi bedmintonovými kurtami, 4 antukové kurty, 2 squashové kurty
  - Tenisové kurty, Agátová ulica, tenisové kurty s antukovým povrchom prevádzkovaný

- iba počas letnej sezóny
- Tenisový areál Anička Košice – tenisová hala, 9 tenisových kurtov s antukovým povrchom
  - City Park Center v Mestskom parku, v súčasnosti prebieha celková rekonštrukcia a modernizácia športovo–relaxačného areálu, prestavba existujúcich kurtov, výstavba krytých tenisových a squashových kurtov
  - Zariadenia pre vodné športy a hry:
    - Mestská krytá plaváreň, plavecké bazény 50m a 25m, v letnej sezóne vonkajší detský bazén
    - Mestská plaváreň Rumanova, plavecký bazén 50m a bazén pre neplavcov
    - Areál Ryba Anička, plavecký bazén 25m, rekreačný 25m a detský 8m
    - Kúpalisko Triton, laminátový bazén 25m, neplavecký bazén 7m, atypický bazén netradičných rozmerov a detský bazén 25m
    - areál „Cervená hviezda“ - bazény: plavecký 33,3m, neplavecký 33,3m a detský 12m, nerezový vodnopólový 34,6m
  - Zariadenia pre zimné športy na ľade:
    - Steel Aréna, multifunkčná hala (športové, kultúrne a spoločenské podujatia a hotel) jej kapacita je 8 347 návštevníkov
    - Crow Aréna, zimný štadión rekonštruovaný v roku 2012
    - Športovo–zábavný areál Alejová ulica, ľadová plocha o rozmeroch 40 x 20m s umelým chladením a osvetlením
  - Zariadenia pre iné športy:
    - Bikrosová dráha, Lidické námestie
    - Golfové ihrisko Alpinka, 9 jamkové ihrisko, reštaurácia
    - Strelnica, Kavečianska cesta - strelnice na 50m, 25m a vzduchovková strelnica na 10m
    - Jazdecký areál UVLF - ustajňovacia kapacita 60 koní, trávnaté pretekárske kolbište 100 x 80m s rozhodcovskou vežou, a tribúnami pre 2 000 divákov, krytá jazdecká hala 58 x 18m, vonkajšia piesková jazdiareň 72 x 41m
    - Vodno–lyžiarsky areál s vlekom, prírodné kúpalisko Jazero, na časti vodnej plochy
    - Kanoistický areál, lodenica pri rieke Hornád na Aničke, vo vzdialenosti cca 3km od centra mesta
  - Športovo–zábavné a detské areály:
    - Športovo zábavné areály: sídlisko Ťahanovce, Alejová, Košice juh, športovo–relaxačný areál Čičky
    - Detské areály: Anička, Šaca, lanový park Tarzania

Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu SR pripravilo materiál Konceptia štátnej politiky v oblasti športu – Slovenský šport 2020 (ďalej len „Konceptia športu“), ktorý predpokladá jeho realizáciu v rokoch 2013 – 2020. Cieľom koncepcie športu je pomenovať aktuálne problémy slovenského športu a za aktívnej účasti všetkých zainteresovaných a za podpory vlády SR, hľadať východiská a riešenia jeho ďalšieho napredovania.

„Podľa rámcového zhodnotenia stavu súčasného športového vybavenia možno konštatovať, že prakticky za obdobie minulých 10 rokov sa v prospech skvalitnenia prevádzky, urbanisticko – architektonického a športovo – technického stavu športovísk v Košiciach urobilo veľmi málo. Porovnateľné kritéria medzinárodnej kvality vývojovo spĺňa už len veľmi málo existujúcich športových zariadení v Košiciach. V meste neexistuje futbalový ani atletický štadión zodpovedajúci veľkosti a významu Košíc. Týka sa to najmä zariadení pre vodné športy a hry, ako aj zimné športy na ľade. Je však potrebné konštatovať, že za obdobie minulých 20 rokov vznikol v meste celý rad drobných športových zariadení pre širokú verejnosť, najmä fitness centrá.

Pre nedostatok iných ukazovateľov sme použili údaje z materiálu „Zásady a pravidlá územného plánovania“ (VÚVA Brno 1983). Veľmi výrazný deficit sa prejavuje najmä

u týchto zariadení:

Tab. 7.7 Otvorené a kryté bazény

Ukazovateľ VUVA	Potreba m <sup>2</sup>	Súčasný stav m <sup>2</sup>	Deficit m <sup>2</sup>	Súčasný stav postačí pre cca
35 m <sup>2</sup> vodnej plochy/1000 obyv.	8750	4176	4574	120 000 obyv.

Tab. 7.8 Zariadenia pre zimné športy na ľade (nekryté ľadové plochy)

Ukazovateľ VUVA	Potreba m <sup>2</sup>	Súčasný stav m <sup>2</sup>	Deficit m <sup>2</sup>	Súčasný stav postačí pre cca
18 m <sup>2</sup> hracej plochy/1000 obyv.	4500	800	3700	45 000 obyv.

## VARIANT A

V koncepte ÚPN-M KE sú navrhnuté plochy pre vznik nových športových zariadení mestského a vyššieho významu takto:

- športovisko nadmestského významu (futbalová aréna), v mestskej časti Juh na ul. Pri prachárni s kapacitou 9000 – 12000 divákov, navrhovaná linka električkovej MHD, možnosť využívania parkoviska obchodných centier v blízkom okolí v mestskej časti Sídliisko Ťahanovce v lokalite s týmito parametrami:

Tab. 7.9 Zoznam navrhovaných areálov športovísk nadmestského významu

Mestská časť	Základná sídelná jednotka (ZSJ)		Označenie regulačného bloku	Kód funkčného využitia plochy
	Kód	Názov		
Juh	42081	Všešportový areál	IV/2/Z/71	ŠR

- športová hala nadmestského významu, v mestskej časti Západ so zameraním na tenis, využívanie parkovísk v blízkom okolí

Tab. 7.10 Zoznam navrhovaných športových hál nadmestského významu

Mestská časť	Základná sídelná jednotka (ZSJ)		Označenie regulačného bloku	Kód funkčného využitia plochy
	Kód	Názov		
Západ	28040	Luník IV	II/8/Z/46	ŠR

- kryté plavárne, vzhľadom na nedostatok krytých plavární pre športovcov a verejnosť sú navrhnuté kryté plavárne v niekoľkých mestských častiach:

Tab. 7.11 Zoznam navrhovaných krytých plavární

Mestská časť	Základná sídelná jednotka (ZSJ)		Označenie regulačného bloku	Kód funkčného využitia plochy
	Kód	Názov		
Sever	13090	Park kultúry a o dýchu	I/3/Z/50	ZÚ
Staré mesto	15101	Prešovská I.	I/5/Z/39	OV
Juh	42081	Všešportový areál	IV/2/Z/50	ŠR

- verejné kúpalisko, navrhnuté je v mestskej časti Sever pri Kostolianskej ceste:

Tab. 7.12 Zoznam navrhovaných verejných kúpalísk

Mestská časť	Základná sídelná jednotka (ZSJ)		Označenie regulačného bloku	Kód funkčného využitia plochy
	Kód	Názov		
Sever	13090	Park kultúry a o dychu	I/3/Z/50	ZÚ

**VARIANT B**

Deficit športovísk je markantný najmä v zariadeniach pre letné športy (otvorené a kryté bazény), a v zariadeniach pre zimné športy na ľade (ľadové plochy). Koncept ÚPN-M KE vo variante B umožňuje budovať tieto zariadenia v rámci obytného územia v každej mestskej štvrti v optimálnej pešej dostupnosti. Mesto by malo zabezpečiť podmienky, aby bolo v záujme investorov bytovej výstavby budovať aj zariadenia pre šport a voľný čas. Trendom je uplatnenie združených celoročne intenzívne využívaných krytých zariadení priamo v obytných územiach, a to aj združovaných vo viacúčelových objektoch, kombinovaných s inými druhmi občianskej vybavenosti (obchod, služby a verejné stravovanie, zábava, klubová činnosť a pod.). Pri ich lokalizácii uprednostniť umiestnenie v ťažiskových mestotvorných priestoroch v dotyku s prírodným prostredím parkov. Potrebné dotvárať aj školské športové areály, aby mohli byť využívané vo večerných hodinách verejnosťou. Lokálne športoviská a multifunkčné ihriská je možné umiestňovať v obytných zónach v zeleni. Výhľadový rozvoj športovo-rekreačných plôch je uvažovaný v lokalite Anička, navrhuje sa športovisko nadmestského významu (futbalová aréna), v mestskej časti Juh (futbalová aréna).

Rozvoj plôch rekreácie je orientovaný na územie bane Bankov a na rozhrania medzi jestvujúcou resp. navrhovanu zástavbou a krajinným prostredím. Návrh uvažuje aj s využitím býv. lanovky do magnezitky ako prepojenia lokalít rekreácie Bankov a Anička.

Zjazdovému lyžovaniu a snowboardingu a bežeckému lyžovaniu budú aj naďalej slúžiť lyžiarske areály s vlekmí na Jahodnej a v Kavečanoch.

**B.7.4.2. Turizmus a rekreácia**

Aktivity turizmu a rekreácie obyvateľov Košíc sa prejavujú z veľkej časti aj v záujmovom území t.j. mimo administratívne územia mesta. Koncept ÚPN-M KE v oblasti funkčnej štruktúry turizmu vychádza z vyššie uvedenej skutočnosti. Návrhy v administratívnom území mesta Košice sú v koncepte ÚPN-M KE zobrazené vo výkrese č. 2 (Komplexný výkres priestorového usporiadania a funkčného využívania územia), návrhy v záujmovom území mesta Košice sú znázornené vo výkrese č. 1 (Výkres širších vzťahov).

Rekreačné záujmové územie mesta zahŕňa spádovanie rekreačných priestorov (útvarov) k mestu a slúži najmä na víkendovú rekreáciu jeho obyvateľov. Dominantný je pritom územný a funkčný vzťah vysielacieho sídla s prijímacím cieľovým rekreačným miestom.

V meste Košice a jeho rekreačnom záujmovom území sa uplatňujú najmä zimná turistika a zimné športy, letná turistika a pobyty pri vode, mestský, kultúrny a tranzitný turizmus. Ako perspektívny a ekonomicky lukratívny sa javí kongresový cestovný ruch, keďže vyžaduje nielen služby spojené priamo s organizovaním kongresov, konferencií a podujatí obdobného charakteru, ale aj služby doplnkového charakteru.

Hlavné formy cestovného ruchu vychádzajú z doterajšieho vývoja a získaných skúseností, sú v súlade so Stratégiou rozvoja cestovného ruchu do roku 2020, schválenou uznesením vlády SR č. 379/2013 z 10.7.2013.

Regionalizácia cestovného ruchu v SR (Ministerstvo hospodárstva SR (2005) vymedzila v rámci SR 21 regiónov cestovného ruchu. Potenciál regiónov bol podkladom pre ich kategorizáciu do 4 skupín. Košický región CR bol zaradený do 2. kategórie – regióny s národným významom. Územné vymedzenie Košického regiónu cestovného ruchu je členené

na dva subregióny:

1. Košice a okolie
2. Slovenský kras (Zádielska dolina, okolie).

Subregión Košice a okolie zahŕňa územia okresov:

- Košice I (mestské časti Džungľa, Kavečany, Sever, Sídliisko Ťahanovce, Staré Mesto, Ťahanovce)
- Košice II (mestské časti Lorinčík, Luník IX, Myslava, Pereš, Poľov, Sídliisko KVP, Šaca, Západ)
- Košice III (mestské časti Dargovských hrdinov, Košická Nová Ves)
- Košice IV (mestské časti Barca, Juh, Krásna, Nad jazerom, Šebastovce, Vyšné Opátske)
- Okres Košice – okolie.

### B. 7.4.3 Rekreačné územie mesta

#### • Strediská rekreácie a cestovného ruchu

Kľúčové podmienky pre rozvoj turizmu v administratívnom území mesta Košice vytvárajú tieto faktory: výhodná geografická poloha Košíc v strede Európy, dlhodobá prirodzená turistická destinácia, významné turistické ciele – kultúrno–historické bohatstvo, možnosti celoročného, predovšetkým kultúrneho využitia pre rôzne cieľové skupiny, medzinárodný význam kľúčových atraktivít, prítomnosť medzinárodného letiska.

Dominantnou turistickou atraktivitou mesta je najväčšia mestská pamiatková rezervácia na Slovensku. Historické centrum mesta je architektonickým skvostom, predstavuje ho dobre zachovaný a ucelený typ stredovekého mesta so šošovkovitým námestím.

V administratívnom území mesta sú vytvorené priaznivé podmienky pre zimný cestovný ruch (lyžovanie), prechádzky v lese a horskú cyklistiku. Na území mesta sa nachádzajú tieto stabilizované, rozvojové a navrhované strediská rekreácie a cestovného ruchu:

- Jahodná - lyžiarske stredisko vzdialené 15km od Košíc, stredisko má 7 vlekov s dĺžkou 120 až 600m, dve stredne ťažké a jednu ľahkú zjazdovú trať. Trate sú vybavené technickým zasnežovaním a osvetlením pre večerné lyžovanie. Bežecké trate majú celkovú dĺžku 17km. Stredisko je vybavené ubytovacím zariadením a parkoviskom o kapacite cca 300 automobilov. Návrh – relatívne stabilizované stredisko.
- Kavečany – Hrešná, lyžiarske stredisko vzdialené 6km od centra Košíc, má podmienky pre zjazdové a bežecké lyžovanie, má 5 zjazdoviek v celkovej dĺžke 2,95 km s technickým zasnežovaním a 4 bežeckými okruhmi v dĺžke 14km. Je vybavené bobovou dráhou s dĺžkou 800m a ubytovacími ako aj stravovacími kapacitami v chate Hrešná. Parkovisko je spoločné so Zoologickou záhradou. Návrh – rozšíriť parkovisko, vyriešiť nevyhovujúcu prístupovú komunikáciu ktorá vedie cez zastavané územie obchvatom.
- Čermeľ – Alpinka je multifunkčné rekreačné stredisko, ktoré začína stanicou Košickej detskej historickej železnice a končí golfovým areálom. Predstavuje jeden z najrozsiahlejších areálov v meste. Košická detská historická železnica je jedinečnou a unikátnou historickou úzkorozchodnou železničkou. Na konečnej stanici Alpinka je športovo-rekreačný areál, ktorý poskytuje možnosti hier a športových aktivít, vybavený reštauráciou. Nad lokalitou Alpinka, len 15km od centra Košíc, je lokalizované 9-jamkové golfové ihrisko. Stredisko je veľmi vyhľadávané. Návrh – obnoviť, resp. prestavať schátrané budovy, rozšíriť parkovisko, ktoré kapacitne nepostačuje.
- Bankov, tradičné a známe oddychové miesto Košičanov, je štartovacím miestom pre výlety do okolitej prírody ako pre turistov, tak aj pre cykloturistov a priaznivcov behu na lyžiach. K dispozícii je hotel Bankov a minigolfové ihrisko. Návrh – rozšíriť parkovacie



plochy, vybudovať stravovacie zariadenie, transformovať terajší reedukačný ústav na hotel, resp. rekreačné zariadenie.

- Hradová, leží na Kavečianskej ceste smerom k zoologickej záhrade. Vrch severozápadne od centra mesta so zakonzervovanými ruinami Košického hradu a vyhliadkovou vežou (lokalizovaná vo výške 466m n.m., vysoká 21,5m), ktorá poskytuje atraktívny panoramatický pohľad na mesto a okolitú prírodu, Čiernu horu a Volovské vrchy. Návrh – dobudovať parkovisko a kiosk pri ceste do Kavečian.
- Zoologická záhrada je lokalizovaná pri lyžiarskom stredisku Kavečany, pri spoločnej prístupovej ceste a parkovisku. Záhrada typu „safari“ je lokalizovaná v prírodnom prostredí mestskej časti Košíc, orientovaná najmä na euroázijskú faunu, rozlohou 292ha sa radí medzi 3 najväčšie ZOO v Európe. Návrh – rozšíriť parkovisko, vyriešiť nevyhovujúcu prístupovú komunikáciu, ktorá vedie cez zastavané územie obchvatom.
- Jazero, rekreačné stredisko vzniklo po regulácii toku rieky Hornád využitím pôvodných meandrov rieky. Je lokalizované v blízkosti sídliska Nad jazerom. Ide o multifunkčné stredisko zamerané na pobyt pri vode, vodné lyžovanie (vodný lyžiarsky vleč) a plochy pre pohybové aktivity. Počas zimnej sezóny je tu možnosť korčuľovania na ľade. Stredisko leží na budúcej medzinárodnej cyklotrase EUROVELO 11.
- Rodinný park pod Bankovom, navrhovaný voľnočasový areál je lokalizovaný pri Čičkovskom potoku, v mestskej časti Sever, v dobývacom priestore Košice - magnezit. Dobývací priestor Košice pre ťažbu magnezitu bol určený v roku 1961 (zmenený v rokoch 1967 a 2010) s platnosťou povolenia do 31.05.2025. Na tejto funkčnej ploche budú, okrem hygienického a občerstvovacieho centra, realizované len mobiliáry a upravené plochy slúžiace voľnočasovým aktivitám.

#### • Lesopark

Geografická poloha mesta na úpätí lesného masívu Čiernej hory, ktorý siaha až po zastavané územie, patrí medzi najvýznamnejšie podmienky pre rozvoj turizmu. Bezprostredný kontakt zastavaného územia a zalesneného prostredia vytvárajú špecifikum mesta Košice v podmienkach Slovenska. Využívanie okolitých lesov pre krátkodobé rekreačné a športové aktivity obyvateľstva má dlhodobú tradíciu. Cieľavedomé využívanie územia pre prímestskú rekreáciu bolo začaté Uznesením Rady MsNV v Košiciach o schválení Štatútu lesného parku a následne vypracovaním dokumentácie Smerné riešenie funkčnej zóny lesoparku mesta Košice (Stavoprojekt Košice, 1970). Jedným z výstupov projektu PERIURBAN (financovaného z Európskeho fondu regionálneho rozvoja) bolo definovanie a zakotvenia lesoparku ako špecifického územia s integrovaným rekreačným využitím, trvalo udržateľným lesným hospodárstvom vo väzbe na príľahlé územie.

Vznik rozsiahleho lesoparku (prímestského rekreačného lesa) okolo mesta bol navrhovaný vo všetkých doterajších územných plánoch. Mnohé atraktívne lokality sa nachádzajú v okruhu pešej dostupnosti, iné sú prístupné po verejnej cestnej sieti a mestskou hromadnou dopravou, resp. Košickou detskou historickou železnicou. Najznámejšími lokalitami sú Čermelské údolie, Alpinka, Horný Bankov, Hradová, Ťahanovský les, Jahodná a Hrešná. Lesopark je popretkávaný sieťou turistických chodníkov a cykloturistických trás.

Prímestské rekreačné lesy pre mesto Košice boli budované už od roku 1960. Štatút lesného parku Košice bol vydaný uznesením rady MsNV v Košiciach č. 953/69. Podľa ustanovení zákona č. 326/2005 Z.z. o lesoch. V súčasnosti dominantnou kategóriou lesa na území mesta Košice sú lesy osobitného určenia, ich zastúpenie je 83%. Konkrétne v Košickom lesoparku ide o lesy osobitného určenia, ktorých účelom je zabezpečovanie špecifických potrieb spoločnosti. V Košickom lesoparku ide o subkategóriu lesov osobitného určenia pre zabezpečenie špecifických potrieb v oblasti ochrany vodárenských zdrojov, chránených území prírody a lesy s významnou zdravotnou, kultúrnou alebo rekreačnou funkciou.

Nástupné body do Lesoparku: Bankov, Čičky, Kamenný potok, Jahodná, Alpinka, Vodáreň, Dáriusova hora, Hrešná, Nad suchou dolinou a Furča (pri vodojeme).

Najvýznamnejšie lokality Košického lesoparku, okrem vyššie vymenovaných stredísk rekreácie a cestovného ruchu, sú:

- Čermel'ské údolie, lokalita je situovaná do údolia Čermel'ského potoka nadväzujúceho zastavané územie mesta. Lokalita je prepojená s mestom sieťou turistických chodníkov a lesných ciest a sezónne aj Košickou detskou železnicou. Pre zlepšenie prepojenia s mestom je navrhnutý chodník pre peších a cyklistov končiacim na Alpinke. Okrem pohybových aktivít na turistických chodníkoch ponúka lokalita aj pohybové aktivity v areáli Rokodromo (horolezecká cvičná skala) a piknikový pobyt v „Areáli zdravia“ (lúka pre pohybové aktivity a hry).
- Chodník Furča – Zelený dvor, turistický a cykloturistický chodník v dĺžke 3,5km je najvyužívanejším miestom športu a oddychu pre sídlisko Dargovských hrdinov. Chodník je spojený sieťou lesných chodníkov so sídliskom i s ďalším oddychovým miestom „Tri kríže“, vybaveným oddychovými zariadeniami a ohniskom.
- Ťahanovský les, lokalita je spojená sieťou lesných chodníkov so sídliskom Ťahanovce. Vybavenie lokality stolmi a altánkami umožňuje krátkodobé pobyty a pohybové aktivity. Návrh - spojenie cykloturistickou trasou cez Krematórium na Zelený dvor a sídlisko Dargovských hrdinov.

#### B.7.4.2. Záhradkárske lokality

Veľmi rozšírenou formou krátkodobej dennej a koncomtýždňovej rekreácie sú záhradkárske lokality, z ktorých väčšina je vybavená záhradnými chatkami. Záhradkárske lokality majú z hľadiska fungovania a rozvoja mesta niekoľko negatív:

- bariéra medzi mestom a jeho priamym prírodným zázemím, nepriechodné územie, s prejavmi živelnej výstavby a s absenciou regulácie výstavby
- neregulované, živelné skládky odpadu najmä na okrajoch lesných porastov, nedostatočný odvoz veľkokapacitných kontajnerov
- negatívny vplyv na krajinný obraz mesta

Za neprijateľné je treba považovať narastajúce tendencie stavať rodinné domy v záhradkárskych lokalitách, resp. prestavať záhradkárske chatky na rodinné domy. Okrem veľkosti pozemkov, nepostačujúcej kapacity siete obslužných cestných komunikácií, jej šírkového a výškového usporiadania, ako aj nedostatočné vybavenie technickou infraštruktúrou a dostupnou občianskou vybavenosťou, sú prekážkou aj majetko–právne problémy.

Tab.7.13 Rozsah záhradkárskych lokalít podľa „Inventarizácie záhradkárskych lokalít na území mesta Košice“

Okres	Počet lokalít	Počet záhrad	Výmera celkom v ha
Košice I	37	2048	216,09
Košice II	10	648	50,32
Košice III	12	1234	78,16
Košice IV	20	956	121,28
Spolu	79	4886	465,85

Rozsah záhradkárskych lokalít mimo „Inventarizácie záhradkárskych lokalít na území mesta Košice“ je nasledovný:

**Tab. 7.14 Rozsah záhradkárskeho lokalít mimo „Inventarizácie záhradkárskeho lokalít na území mesta Košice“**

Okres	Počet lokalít	Lokality	Výmera celkom cca ha
Košice I	3	Brezová, Pod vinicami, Prieľohy	18,82
Košice II	1	Dúbrava	47,18
Košice III	2	Stará Sečovská cesta, Geder	10,55
Košice IV	5	Nižná úvrať, Heringeš, Vinica, Jarmočná ul., Tatrasvit	68,24
Spolu	11		144,79

Rozsah nelegálnych záhradkárskeho lokalít mimo „Inventarizácie záhradkárskeho lokalít na území mesta Košice“ predstavuje cca 145ha. Pri ploche cca 600ha predstavujú záhradky cca 25m<sup>2</sup> plochy na 1 obyvateľa mesta.

V niekoľkých záhradkárskeho lokalitách je prevažná časť pôvodných záhradkárskeho chatiek prestavaných na rodinné domy. Sú to lokality Brezová, Vitalina I, Košice–sever–krematórium, Prieľohy, Červený breh, Horný Bankov, Girbeš, Kamenný potok III, Chatár–lokalita Maša, Čičky, Čičky–západ–Majer, Magnezit–Rozália, Slivník–sever, Stará Sečovská cesta, Vyšné Opátske juh, Za splavom–Nad jazerom.

## **VARIANT A**

Vzhľadom na rastúci trend požiadaviek na prestavbu záhradkárskeho lokalít (transformáciu) pre zástavbu s prevahou rodinných domov sú v koncepte ÚPN-M KE na transformáciu navrhnuté dve lokality. Sú to lokality, ktoré z hľadiska polohy v meste, predpokladov napojenia na technickú infraštruktúru, dopravnej prístupnosti a predpokladov na prestavbu siete obslužných komunikácií a stavebnej štruktúry umožňujú túto transformáciu.

**Tab. 7.15 Zoznam navrhovaných záhradkárskeho lokalít na transformáciu na rodinné domy**

Mestská časť	Základná sídelná jednotka (ZSJ)		Označenie regulačného bloku	Kód funkčného využitia plochy	Výmera v ha
	Kód	Názov			
Sever	13041	Kalvária	I/3/N/1	ZT	20,0
Sever	13042	Kalvária	I/3/Z/21	ZT	3,0

## **VARIANT B**

Vo variante B konceptu ÚPN-M KE sa s ďalším rozširovaním záhradkárskeho lokalít nepočíta. Na transformáciu sú navrhnuté:

- záhradkárska lokalita pri KVP je navrhovaná pre výstavbu terasových rodinných domov.
- časť záhradkárskeho lokality Výslie - navrhovaná na výstavbu rodinných domov
- časť záhradkárskeho lokality pod vlekem (pri Botanickú záhrade) - navrhovaná pre výstavbu rodinných domov
- záhradkárska lokalita pri Slaneckú ceste - navrhovaná pre zmiešanú mestskú obytnú zástavbu
- časť záhradkárskeho lokality Slivník - doplnenie RD pri jestvujúcej komunikácii zo severnej strany

Predpokladá to ale reparceláciu územia a jeho riešenie ako celku s potrebnou občianskou vybavenosťou a plochami pre šport a rekreáciu.

## **B.7.5 SÍDELNÁ ZELEN**

### **B.7.5.1 Parky a rekreačné areály**

Mesto Košice sa vyznačuje významným podielom plôch zelene v zastavanom území (sídlná zeleň) i v prírodnom, lesnatom zázemí mesta. Zastavané územie predstavuje z celého riešeného územia cca 29 % a prírodný systém cca 71 %,

Mesto Košice paradoxne napriek veľkému podielu zelene na svojom území disponuje len veľmi malým počtom parkov a parkovo upravených plôch.

Staršie parkové, či alejové plochy sú dnes prestárle a zanedbané a nepredstavujú výraznejší ekologický význam. Tiež ich rozloha k celkovému nárastu Košíc a nové obytné časti je neprimeraná, najmä na sídlisku KVP, Furča, Ťahanovce, parková zeleň chýba úplne. Zo starších sídlisk má čiastočne vybudovanú parkovú zeleň len sídlisko Terasa (Katkin, Aničkin, Zuzkin park) avšak aj tu parkové plochy prechádzajú do indiferentných medziblokových priestorov bez možného väčšieho využitia.

Na území mesta sa vyskytujú 2 plochy regionálneho významu s výmerou nad 10 ha - Borovicový háj a rekreačná zóna Nad jazerom. Celomestský význam majú parky veľkosti 5-10 ha - park Anička, mestský park, park v Barci, ďalšie parkovo upravené plochy sú využívané v rámci uzatvorených areálov nemocníc na Rastislavovej ul. a v Šaci. Ostatné parky sú menšieho rozsahu a majú lokálny význam.

## VARIANT A

Pri navrhovaní funkčných plôch zelene bola zohľadnená jej nenahraditeľná úloha pri dotváraní verejných priestranstiev a mestských tried. Podľa významu a atraktivity lokality primeranej dochádzkovej vzdialenosti nové plochy mestskej zelene boli navrhované vo väzbe na lokality s predpokladanou vyššou koncentráciou obyvateľstva a vo väzbe na jestvujúce sídliská – bývalá Magnezitka, sídlisko KVP, lokalita Grot, nad Sladovňou atď.

Tab.7.16 Prehľad navrhovaných parkov a parkovo upravených plôch v členení podľa jednotlivých MČ

Parky a parkovo upravovaná zeleň podľa jednotlivých MČ	Návrh, variant A (ha)
Džungľa	0
Kavečany	0,3
Sever	33,6
Sídlisko Ťahanovce	17,6
Staré Mesto	29,2
Ťahanovce	14,3
Lorinčík	0
Luník IX	0
Myslava	9,1
Pereš	0
Poľov	0
Sídlisko KVP	24,8
Šaca	9,3
Západ	45,7
Dargovských hrdinov	54,9
Košická Nová Ves	0,7
Barca	8,8
Juh	33
Krásna	20,6
Nad jazerom	17
Šebastovce	0
Vyšné Opátske	0
<b>Spolu</b>	<b>319</b>

Po prepočte na obyvateľa je výmera zelene pri rešpektovaní požiadaviek podľa zadania pre výhľadový počet obyvateľov k cieľovému roku 2035 s 10 % rezervou (variant A) t. j. 263 990

obyvateľov – 12,08 m<sup>2</sup>. V koncepte riešenia územného plánu mesta vo variante A sú disponibilné plochy pre 280 355 obyvateľov – tomu zodpovedá plocha zelene 11,38 m<sup>2</sup> na obyvateľa.

## VARIANT B

Koncept ÚPN-M KE vo variante B vymedzuje parky ako základné verejne prístupné plochy, využívané ku každodennej rekreácii, resp. k športovým aktivitám. Parky tvoria základ sídelnej zelene v urbanistickej štruktúre mesta. Navrhuje sa rozsiahla plocha parkovej úpravy za sladovňou, na Wuppertálskej ul., pod Furčou a v transformačných územiach. Návrh počíta z rozšírením plochy parkov najmä veľkosti 1-5 ha, ktoré sú v pešej dostupnosti z obytných štvrtí, t.j. do 15 min. Celkovo sa dopĺňa plocha parkovej zelene o min. 166,3 ha na celkový výmeru min. 240 ha, čo predstavuje zadaním požadovaných min. 8 m<sup>2</sup>/obyvateľa.

Tab.7.17 Prehľad existujúcich a navrhovaných parkov a parkovo upravených plôch, s výmerou nad 1 ha, v členení podľa jednotlivých MČ

Parky a parkovo upravovaná zeleň podľa jednotlivých MČ	Návrh, variant B (ha)
Džungľa	0
Kavečany	0
Sever	16,76
Sídlisko Ťahanovce	25,9
Staré Mesto	18,23
Ťahanovce	2,5
Lorinčík	1
Luník IX	0
Myslava	1
Pereš	0
Poľov	0
Sídlisko KVP	26,7
Šaca	2,34
Západ	41,84
Dargovských hrdinov	37,5
Košická Nová Ves	0
Barca	7,23
Juh	11,5
Krásna	3
Nad jazerom	20,8
Šebastovce	0
Vyšné Opátske	23,7
<b>Spolu</b>	<b>240</b>

Tab. 7.18 Prehľad existujúcich a navrhovaných parkov a parkovo upravených plôch s výmerou nad 1 ha

č.	Názov parku	Stav, ha	Návrh, variant B, ha
1	Aničkin park	1,38 ha	
2	Rekreačná zóna Anička	10 ha	
3	Park Komenského a pred poliklinikou Sever	3,70 ha	
4	Borovicový háj	12,14 ha	
5	Zuzkin park	3,34 ha	
6	Mestský park	10 ha	
7	Nad jazerom	12,7 ha	
8	Park v Barci	7,23 ha	
9	Katkin park	1,03 ha	
10	Šaca, klasicist. kaštieľ	2,34 ha	
11	Kalvária	1,83 ha	
12	Park Hroncova	1,21 ha	

13	Betkin park	2,55 ha	
14	Park Moyzesova	3,23 ha	
15	Drocárov Park	1 ha	
16	Park pod Furčou		37,5 ha
17	Park pri Tr. KVP		8,3 ha
18	Wuppertálska		10,4 ha
19	Luník III, Toryská		1,3 ha
20	Park za sladovňou		5,3 ha
21	Pri Hornáde, Prešovská		min. 2,5 ha
22	Luník VIII, Grot		min. 2,3 ha
23	Park Alejová, VŠA		min. 2,5 ha
24	Park Pri bitúnku		min. 2,5 ha
25	Pri Hornáde, N.úvrat'		min. 2,5 ha
26	Park pri Panoráme		23,7 ha
27	Park Jantárova		min. 2,5 ha
28	Nad jazerom-pri mlyne		min. 2,5 ha
29	Galaktická		1,4 ha
30	Šibená hora		1,8 ha
31	sad Ťahanovce		25,9 ha
32	Lorinčík		1 ha
33	Park Povrazová		5 ha
34	Park Pod Grotom		8 ha
35	Park pri Kauflande, Popradská		2 ha
36	Park pri spoločenskom pavilóne		1 ha
37	Krásna - archeológia		1 ha
38	Park Uralská		min. 2,0 ha
39	Park Južná tr.		min. 2,2 ha
40	Moskovská tr.		2 ha
41	Park Golianova		min. 2,0 ha
42	Park Masarykova, Prešovská		min. 2,5 ha
43	Park pod Americkou triedou		min. 2,5 ha
44	Nad Jazerom – park Slanecká		min. 2,2 ha
	<b>SPOLU</b>	<b>73,68 ha</b>	<b>min. 166,3 ha</b>

#### B.7.5.2. Ostatná sídelná zeleň

Ostatnú zeleň v meste tvoria plochy sprievodnej zelene komunikácií, vodných tokov, izolačná zeleň. Samostatnou kategóriou sprievodnej zelene komunikácií sú aleje - z existujúcich sú to najmä Tr. SNP, Tr. KVP, Tr. L. Svobodu, Americká tr., Komenského ul., Hlinkova - Watsonova ul., Južná tr., Slanecká cesta.

Významnou zeleňou disponujú aj cintorín Rozália a verejný cintorín v Barci, nedá sa však počítať s ňou ako s typickou parkovou zeleňou, taktiež ZOO a Botanická záhrada, ktorá má skôr edukačný význam a jej potenciál zatiaľ nie je dostatočne využitý.

Vyhradená zeleň, ktorá je súčasťou jednotlivých funkčných plôch, nie je graficky zobrazená.

Tvorí ju najmä:

- zeleň pri rodinných domoch
- zeleň vnútrobloková (zeleň sídlíštných súborov obytných domov)
- areály občianskej vybavenosti (škôly, škôlky, zdravotníckeh zariadenia, obchodné, nákupné a administratívne centrá)
- zeleň športovo-rekreačných plôch a záhradkárskech lokalít
- zeleň priemyselných areálov

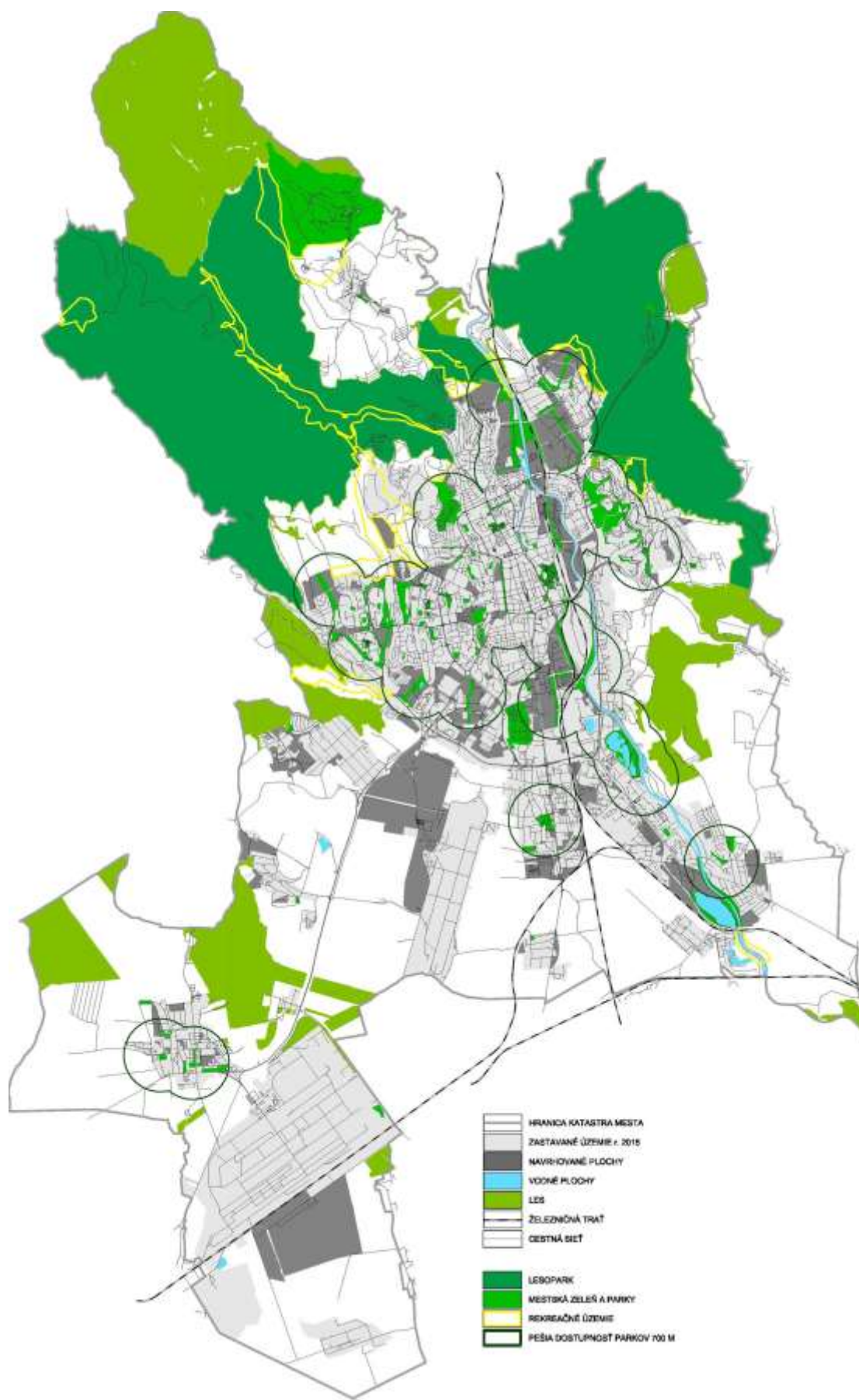
#### VARIANT A

Potrebné je doplniť „zelenú kostru“ mesta prepojením verejnej a ostatnej zelene koridormi (aleje, sprievodná zeleň) najmä pri železnici a významných mestských komunikáciách (Južná trieda, Moldavská cesta, Južné nábrežie, mestský okruh), v areáloch výroby a skladov, a najmä pri rieke Hornád a ostatných vodných tokoch na území mesta v súvislosti s ich revitalizáciou.

### **VARIANT B**

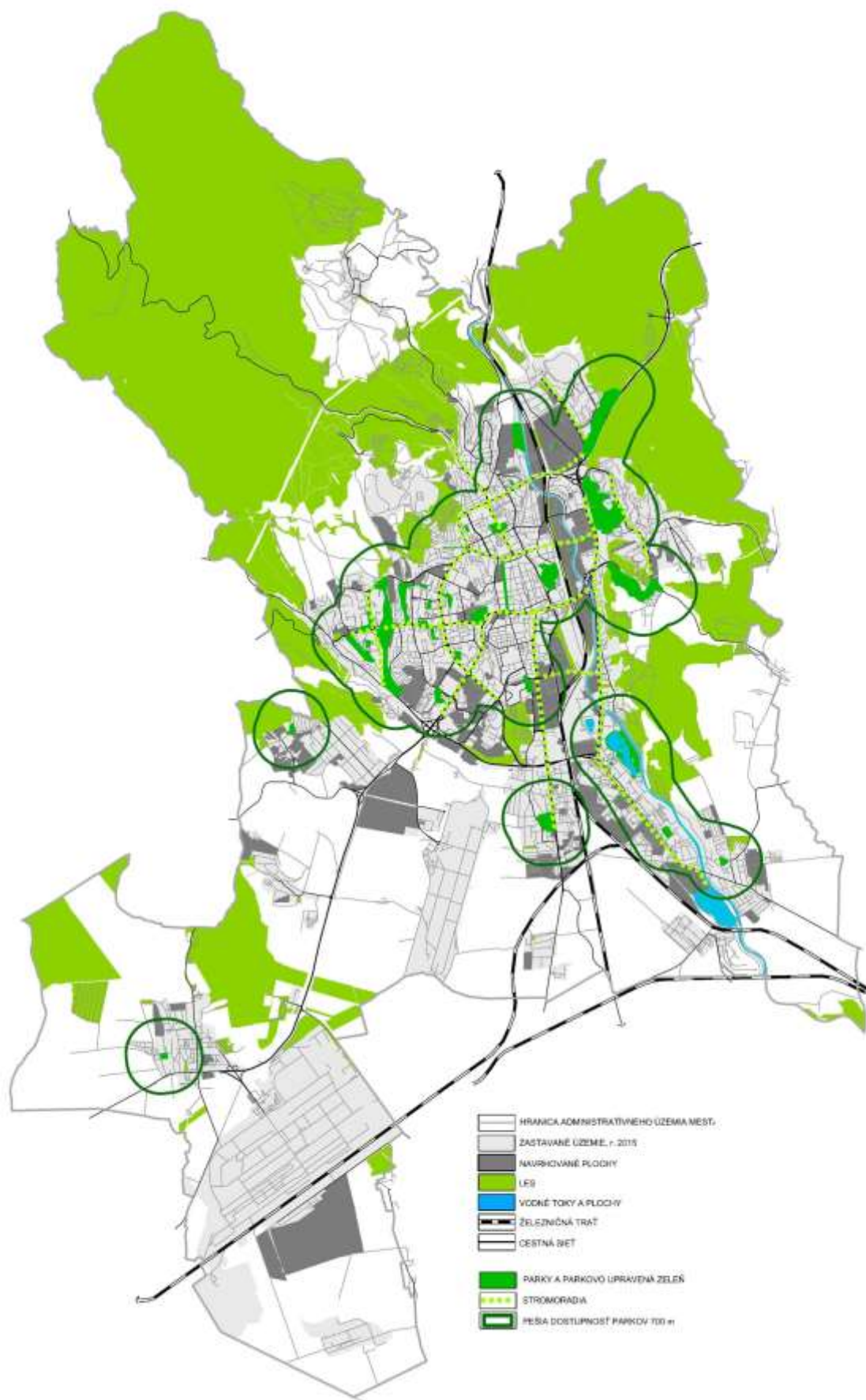
Okrem navrhovaných parkov variant B navrhuje aj stromoradia (aleje), najmä v priestorových koridoroch (mestských triedach), a pri vstupných radiálach do mesta pre zvýraznenie verejného priestoru kompozičných osí: Moldavská cesta, Prešovská cesta, Moskovská - Toryská, Jantárová a v ostatných navrhovaných a transformovaných lokalitách pri významnejších komunikáciách pre skvalitnenie verejného priestoru v obytnom území. Zelená kostra mesta je ďalej doplnená pásom izolačnej zelene popri železnici a posilnený je aj pás sprievodnej zelene popri vodných tokoch.

Plochy ostatnej sídelnej zelene je nutné zachovať pre plnenie všetkých ich funkcií: dotvárajú priaznivé životné prostredie obyvateľov, pomáhajú udržať a vytvárať vhodnú mikroklimu (teplota, vlhkosť, zníženie hlučnosti a prašnosti), priaznivo pôsobia na ľudskú psychiku.



Obr.9. Schéma zelene, variant A





Obr.10 Schéma zelene, variant B

## B.8 VYMEDZENIE ZASTAVANÉHO ÚZEMIA MESTA

Zastavané územie obce tvorí jedno alebo viac priestorovo oddelených zastavaných území v katastrálnom území obce, resp. v súbore katastrálnych území v správe obce. Zastavané územie je súbor:

- a) stavebných pozemkov, zastavaných plôch, dvorov a susedných parciel, ktoré sa užívajú na účel, na ktorý boli stavby uskutočnené,
- b) poľnohospodárskych pozemkov a vodných plôch obklopených parcelami uvedenými v písmene a),
- c) pozemkov ostatných plôch,
- d) pozemkov vhodných na zastavanie vymedzených na tento účel schváleným územným plánom obce alebo schváleným územným plánom zóny,
- e) pozemkov, ktoré podľa schváleného územného plánu obce alebo schváleného územného plánu zóny sú určené na umiestnenie stavieb na účel uspokojovania voľnočasových a rekreačných potrieb obyvateľstva (rekreácie).

Administratívne územie mesta Košice pozostáva z týchto zastavaných území: jadrové mesto Košice, Kavečany, Pereš a Lorinčík, Poľov, Šaca, Železiarne, Bočiar, Šebastovce.

### VARIANT A

Zastavané územia sú vymedzené takto:

- Jadrové mesto Košice:
  - na severe - stabilizované a navrhované zastavané územie rodinnými domami v lokalite Podhradová, obec Ťahanovce
  - na východe - navrhovaný obytný súbor Ťahanovce IV a V, stabilizované sídlisko Ťahanovce, stabilizované sídlisko Dargovských hrdinov, stabilizované a navrhované zastavané územie mestskej časti Košická Nová Ves, obytný súbor Panoráma, hrebeň Heringeša nad Vyšným Opátskym, stabilizované a navrhované zastavané územie mestskej časti Krásna,
  - na juhu - železničná trať Košice – Čierna n. /T, železničná trať Košice – Hidasnémety (MÁV), stabilizované a navrhované zastavané územie mestskej časti Barca, úsek Myslavského potoka, navrhované územie priemyselného parku Košice – Pereš, hranica medzinárodného letiska Košice, navrhované územie priemyselného parku Košice – Pereš, úsek rýchlostnej cesty R2
  - na západe - navrhovaná mestská časť Luník IX, Myslavský potok, stabilizované a navrhované zastavané územie mestskej časti Myslava, navrhované územie pre výstavbu v lokalite Kopa - Girbeš, areál Rádu bosých karmelitánok, jazdecký areál, navrhovaná lokalita rodinných domov, priemyselný areál Magnezitka, stabilizované a navrhované zastavané územie rodinnými domami v lokalite Podhradová.
- Kavečany:
  - stabilizované a navrhované zastavané obytné územie miestnej časti Kavečany
- Pereš a Lorinčík:
  - na severe a východe - stabilizované zastavané obytné územie miestnej časti Pereš
  - na juhovýchode - úsek rýchlostnej cesty R2
  - na juhu stabilizované zastavané obytné územie miestnej časti Pereš a miestnej časti Lorinčík
  - na západe a severe - stabilizované a navrhované zastavané obytné územie miestnej časti Lorinčík
- Poľov:
  - stabilizované a navrhované zastavané obytné územie miestnej časti Poľov a zastavané územie bývalého poľnohospodárskeho dvora pri rýchlostnej cesty R2

- Ludvíkov dvor:
  - stabilizované a navrhované zastavané obytné územie osady Ludvíkov dvor
- Šaca:
  - na severe - cintorín, stabilizované a navrhované zastavané obytné územie miestnej časti Šaca, areál nemocnice
  - na východe - Šacký kanál, športový areál, Šacký kanál,, križovatka R2 / miestna komunikácia
  - na juhu - stabilizované územie so zástavbou výroby a skladov, stabilizovaná zástavba rodinnými domami
  - na západe - stabilizovaná zástavba rodinnými domami, bývalý poľnohospodársky dvor, navrhovaná zástavba rodinnými domami, cintorín
- Železiarne:
  - na severozápade - obalovačka Veľká Ida, výrobný areál U.S.Steel Košice, s.r.o., vstupný areál U.S.Steel Košice, s.r.o., výrobný areál U.S.Steel Košice, s.r.o.
  - na východe - výrobný areál U.S.Steel Košice, s.r.o.
  - na juhu - výrobný areál U.S.Steel Košice, s.r.o., navrhovaný areál Globálneho logistického a industriálneho parku, halda a odkaliská
  - na západe - halda a odkaliská, výrobný areál U.S.Steel Košice, s.r.o.

## **VARIANT B**

Hranica zastavaného územia jadrového mesto Košice sa mení nasledovne:

- na severe o navrhovanú zástavbu rodinných a bytových domov v lokalitách Myslava - Kopa, KVP - Klimkovičova, o navrhovanú zástavbu rodinných domov nad jazdeckým areálom, navrhovanú zástavbu rodinných domov na Výslní, o polyfunkčnú zástavbu pri Aničke medzi Hornádom a železnicou,
- na východe o plochu parku (sad) Ťahanovce, o plochu parku pod Panorámou (Sečovská), a rodinné domy v Krásnej,
- na juhu o navrhovanú zástavu rodinných domov a výroby Krásna (pri jazere), o zástavbu rodinných domov a výroby v Barci,
- na západe o zástavbu bytových domov Luník IX.

V zmysle základnej koncepcie tvorby kompaktného mesta je rozširovanie súčasne zastavaného územia ostatných častí plošne minimalizované na nasledujúce lokality a rozvojové územia:

- Šaca v severnej a západnej časti o zástavbu rodinných domov,
- Poľov v severnej a južnej časti o zástavbu rodinných domov,
- Lorinčík v južnej časti o zástavbu rodinných domov,
- Šebastovce o plochu rodinných domov v západnej časti,
- Kavečany o plochu rodinných domov v severnej časti,
- Železiarne o areál Globálneho logistického a industriálneho parku
- navrhovaná výrobná zóna v medzi letiskom a Perešom

Ostatné oddelené súčasne zastavané územia sa nemenia.

Rozsah hranice súčasne evidovaného zastavaného územia sa navrhuje zmenšiť v lokalite Vyšné Opátske (záhradkárska lokalita) a na sídlisku Ťahanovce.

Hranica navrhovaného zastavaného územia mesta je súčasne neprekročiteľnou hranicou zástavby v návrhovom období konceptu ÚPN-M KE.

Hranica súčasne evidovaného zastavaného územia a hranica neprekročiteľnej zástavby sú vyznačené vo výkrese č. 2 (Komplexný výkres priestorového usporiadania a funkčného využívania územia) a č. 9 (regulačný výkres).

## B.9 VYMEDZENIE OCHRANNÝCH PÁSIEM A CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV

### B.9.1 OCHRANNÉ PÁSMA

Ochranné pásma (OP), resp. v niektorých prípadoch podobnú funkciu plniace pásma hygienickej ochrany (PHO), sú vymedzené spravidla v okolí plôch zastavaných technickými prvkami za účelom ochrany okolitého prostredia pred ich nepriaznivými účinkami. V tomto zmysle predstavujú zóny negatívneho vplyvu týchto objektov. Na druhej strane zmyslom vymedzenia OP môže byť aj ochrana technických objektov príp. prírodných zdrojov pred antropogénnym tlakom okolia.

#### B.9.1.1. Doprava a dopravné zariadenia

##### Cestná a železničná doprava

Názov ochranného pásma	Rozsah ochranného pásma
Cestné ochranné pásma	100 m od osi vozovky príslušného jazdného pásu diaľnice a cesty budovanej ako rýchlostná komunikácia
	50 m od osi vozovky cesty I. triedy
	25 m od osi vozovky cesty II. triedy a miestnej komunikácie, ak sa buduje ako rýchlostná komunikácia
	20 m od osi vozovky cesty III. triedy
	15 m od osi vozovky miestnej komunikácie I. a II. triedy
Ochranné pásmo dráhy	pre železničnú dráhu 60 m od osi krajnej koľaje, najmenej však 30 m od vonkajšej hranice obvodu dráhy
	pre ostatné koľajové dráhy a pre pozemnú lanovú dráhu 15 m od osi krajnej koľaje
	pre trolejbusovú dráhu 10 m od krajného vodiča trakčného trolejového vedenia

Zdroj: Zákon o pozemných komunikáciách - cestný zákon – Zákon č. 135/1961 Zb. - úplné znenie  
Zákon č. 513/2009 Z.z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov

##### Letecká doprava

- Letisko Košice, ochranné pásma sú určené rozhodnutím Leteckého úradu Slovenskej republiky zn. 313–477–OP/2011–2116 zo dňa 9.11.2001. V rámci ochranných pásiem letiska boli taktiež stanovené ochranné pásma leteckých pozemných zariadení: okrskového prehľadového rádiolokátoru SRE, nesmerových majákov NDB – L/K 1. km a NDB/KE 7. km, rádiových návestidiel MKR – OM a MM, kurzového presného priblíženia rádiomajáka ILS LLZ 01 a zostupového presného približovacieho rádiomajáka GP ILS 01.
- Veľká Ida, ochranné pásma sú určené rozhodnutím Štátnej leteckej Inšpekcie zn. 1–160/86 zo dňa 12.12.1986.
- Vyšná Myšľa, ochranné pásma sú určené rozhodnutím Štátnej leteckej Inšpekcie zn. 1–154/86 zo dňa 12.12.1986.
- Heliport pre leteckú záchrannú službu Univerzitnej nemocnice L. Pasteura Košice, Trieda SNP 1, ochranné pásma sú určené rozhodnutím Leteckého úradu Slovenskej republiky zn. 9869/2012/ROP–006–OP/19845 zo dňa 20.11.2012.
- Heliport pre leteckú záchrannú službu Univerzitnej nemocnice L. Pasteura Košice, Rastislavova 43, prekážkové roviny sú určené v zmysle predpisu L14 Letiská, II. zväzok – Heliporty.

Z vyhlásených ochranných pásiem Letiska Košice vyplývajú nasledovné výškové obmedzenia stavieb, zariadení, stavebných mechanizmov, porastov a pod., ktoré sú stanovené:

Ochranné pásmo	Rozsah ochranného pásma
vodorovnej roviny	s výškovým obmedzením 265 m n.m. Bpv
kužeľovej plochy (sklon 4 % - 1:25)	s výškovým obmedzením 265 – 465 m n.m. Bpv
vzletového a približovacieho priestoru v smere vzletu 01 (sklon 1,43 % - 1:70)	s výškovým obmedzením cca 231 – 419 m n.m. Bpv
vzletového a približovacieho priestoru v smere vzletu 19 (sklon 1,43 % - 1:70)	s výškovým obmedzením cca 280 – 327 m n.m. Bpv
prechodových plôch (sklon 12,5% - 1:8)	s výškovým obmedzením cca 221 – 264 m n.m. Bpv

Ďalšie obmedzenia sú:

<b>Ochranné pásmo zo zákazom stavieb a to:</b>
ochranným pásmom prevádzkových plôch letiska:
ochranným pásmom záujmového územia letiska - je stanovené ako plocha výhľadovo využiteľná na výstavbu letiskových objektov a zariadení
ochranným pásmom s obmedzením stavieb vzdušných vedení VN a VVN (vedenie musí byť riešené podzemným káblom)
ochranným pásmom proti nebezpečným a klamlivým svetlám (povrchová úprava objektov a zariadení musí byť riešená materiálmi a farbami s nereflexnou úpravou; externé osvetlenie areálov, objektov, spevnených plôch a komunikácií, reklamných zariadení a pod., musí byť riešené svetidlami, ktorých svetelný lúč je nasmerovaný priamo na osvetľovanú plochu a nemôže spôsobiť oslepenie posádky lietadiel a radiaciach pracovníkov na veži, zakázané je umiestňovať nebezpečné a klamlivé svetlá, ktoré by viedli k mylnej informácii pre posádky lietadiel a použitie zariadení na generovanie alebo zosilňovanie elektromagnetického žiarenia a použitie silných svetelných zdrojov)
vonkajším ornitologickým ochranným pásmom (vylúčenie vykonávania činností a zriaďovania stavieb a prevádzok, ktoré by mohli zvýšiť výskyt vtáctva v okolí letiska; obmedzenie zriaďovania poľnohospodárskych stavieb, napr. hydínarň, kravínov, bažantníc, stredísk zberu a spracovania hmotného odpadu, vodných plôch a ďalších stavieb s možnosťou vzniku nadmerného výskytu vtáctva)
vnútorným ornitologickým ochranným pásmom (vylúčenie vykonávania činností a zriaďovania stavieb a prevádzok, ktoré by mohli zvýšiť výskyt vtáctva v okolí letiska; zákaz zriaďovať skládky, stohy, siláže; režim obrábania pôdy musia užívatelia pozemkov dohodnúť s prevádzkovateľom letiska)

Ochranné pásma leteckých pozemných zariadení, ktoré sú určené v rámci ochranných pásiem Letiska Košice.

<b>Ochranné pásmo všesmerového rádiomajáka D-VOR/DME KSC</b>	
Ochranné pásma pozostávajú zo štyroch sektorov a sú definované jednotlivými polomermi:	
Sektor A	má tvar kruhu o polomere $r_1 = 30$ m so stredom v základnom bode ochranného pásma. V tomto sektore platí úplný zákaz stavieb s výnimkou objektu samotného zariadenia a nekovových plotov.
Sektor B	má tvar medzikružia o polomeroch $r_1 = 30$ m a $r_2 = 60$ m so stredmi v základnom bode ochranného pásma. V tomto sektore nie sú prípustné drôtené ploty o výške viac ako 1,8 m, skupiny stromov alebo les nad horným okrajom protiváhy, budovy, najmä s obsahom kovu nad horným okrajom protiváhy, priechody alebo prejazdy a nadzemné vedenia VN a VVN.
Sektor C	má tvar medzikružia o polomeroch $r_2 = 60$ m a $r_3 = 200$ m so stredmi v základnom bode ochranného pásma. V tomto sektore nie sú prípustné nadzemné vedenia NN a VVN, cesty a komunikácie s väčšou hustotou prevádzky, rozsiahla zástavba objektov nad rovinou protiváhy.
Sektor D	má tvar medzikružia o polomeroch $r_3 = 200$ m a $r_4 = 600$ m so stredmi v základnom bode ochranného pásma. V tomto sektore nie sú prípustné nadzemné vedenia NN a VVN nad rovinou protiváhy, budovy s väčším obsahom kovu, ktoré presahujú uhol $10^\circ$ vo vodorovnej rovine.
V sektore nad 600 m nesmú prírodné alebo umelé prekážky prekročiť vertikálny uhol $2^\circ$ nad horizontálnu rovinu. Základným bodom ochranného pásma je priesečník osi anténneho systému (stredná anténa) s horizontálnou rovinou protiváhy zariadenia. Všetky práce v sektoroch A, B, C, D	

je povolené vykonávať len so súhlasom Letových prevádzkových služieb SR, š.p.

Všetky práce v sektoroch A, B, C, D je povolené vykonávať len so súhlasom Letových prevádzkových služieb Slovenskej republiky, š.p..

#### Ochranné pásmo zostupového presného približovacieho rádiomajáku GP ILS 01

Ochranné pásmo sa skladá z troch sektorov A, B, C. V sektoroch A a B sú zakázané všetky stavby, stromy, komunikácie, kovové oplotenia a nadzemné vedenia. V sektore C nesmú objekty presahovať výšku 60 cm. Všetky druhy prác v sektoroch A a B je povolené vykonávať len so súhlasom zložiek Letových prevádzkových služieb SR, š.p..

#### Ochranné pásma kurzového presného priblíženia rádiomajáka ILS LLZ 01

Ochranné pásmo sa skladá z dvoch sektorov A a B. V OP sú zakázané všetky stavby, stromy, komunikácie, kovové oplotenia a nadzemné vedenia. V prednom sektore rádiomajáka ILS LLZ za hranicami sektorov A a B v predĺžení až po prah RWY je povolená výška predmetov s odrazovou schopnosťou a objektov nasledovne:

V sektore  $\pm 35^\circ$  vzhľadom na os RWY maximálne do 3 % vzdialenosti od antény. Najmenšia prípustná vzdialenosť vonkajších vedení ľubovoľného druhu od zariadení v sektoroch A a B od predĺženej osi RWY je 800 m. Všetky druhy prác v sektoroch A a B je možné vykonávať len so súhlasom zložiek Letových prevádzkových služieb SR, š.p..

#### Ochranné pásmo okrskového prehľadového rádiolokátoru SRE

Ochranné pásmo má tri sektory:

Sektor A	je vymedzený kružnicou so stredom v stanovišti radaru, ktorá ohraničuje vodorovnú plochu dotýkajúcu sa spodnej hrany anténneho zrkadla. Polomer kružnice je 100 m. Nadmorská výška vodorovnej plochy je 235,33 m n.m. Bpv.
Sektor B	je tvorený zrezaným kužeľom, ktorý nadväzuje na okraj sektoru A rozširujúcim sa smerom hore pod uhlom $0,3^\circ$ nad rovinu vymedzenú sektorom A do vzdialenosti 5 000 m od stanoviska antény rádiolokátora.
Sektor C	je tvorený zrezaným kužeľom, ktorý nadväzuje na okraj sektoru B a rozširuje sa smerom hore pod uhlom $0,5^\circ$ nad vodorovnú rovinu. Vzdialenostne nie je sektor C obmedzený.

V ochrannom sektore prehľadovej časti rádiolokátora sa môžu ojedinelo vyskytovať bodové prekážky (napríklad stĺpy, stožiare, komíny a podobne), a to len mimo zvýšeného záujmu o radarovú informáciu. Pod ochranným pásmom nesmú byť súvislé kovové prekážky do vzdialenosti 3 000 m, ktoré sú svojou plochou kolmé k stanovisku radaru, ak čelná plocha presahuje rozmer 100 x 20 m a to len vtedy, ak ide o priestor prevádzkovo dôležitý.

Pre katastrálne územie mesta Košice je výškové obmedzenie ochranného pásma okrskového prehľadového rádiolokátoru SRE 235,33 – 376,21 m n.m. Bpv.

#### Ochranné pásmo nesmerového majáku NDB/KE 7. km

Ochranné pásma pozostávajú z troch sektorov a sú definované jednotlivými polomerami:

Sektor A	má tvar kruhu o polomere $r_1 = 25$ m stredom v základnom bode ochranného pásma. V tomto sektore platí zákaz stavieb.
Sektor B	má tvar medzikružia o polomeroch $r_1 = 25$ m a $r_2 = 100$ m so stredom v základnom bode ochranného pásma. V tomto sektore sú prípustné len stavby, ktoré neobsahujú oceľové konštrukcie, plechové krytiny, kovové oplotenia a podobne. Objekty nesmú prekročiť kužeľovú plochu s vrcholom na konci sektoru A stúpajúcim smerom od zariadenia v pomere 1:15.
Sektor C	má tvar medzikružia o polomeroch $r_2 = 100$ m a $r_3 = 250$ m so stredom v základnom bode ochranného pásma. V tomto sektore nie sú prípustné veľké priemyselné stavby, rozvodne a podobne. Objekty nesmú prekročiť kužeľovú plochu s vrcholom na konci sektoru A stúpajúcim smerom od zariadenia v pomere 1:15.

Maximálne prípustné vzdialenosti od základného bodu ochranného pásma sú:

nadzemné oznamovacie vedenia a vedenie NN	100 m
---	-------

vedenia VN do 22 kV	150 m
vedenia VN do 110 kV	200 m
elektrifikované železnice	200 m
vedenia VVN nad 220 kV	300 m
<b>Ochranné pásmo rádiového návestidla MKR</b>	
Ochranné pásmo má tvar kruhu o polomere $r_0 = 15$ m so stredom v základnom bode OP. V tomto sektore nesmú byť umiestnené objekty alebo kovové predmety, ktoré by zasahovali do kužeľovej plochy so sklonom 1 : 3 s vrcholom v základnom bode OP.	
Všetky nadzemné oznamovacie vedenia a silnoprúdové vedenia VN a VVN a všetky elektrifikované železnice musia byť vzdialené minimálne 30 m od základného bodu OP.	
Pretože je návestidlo MKR umiestnené spolu so zariadením NDB, rozhodujúce sú OP NDB, ktoré stanovujú prísnejšie podmienky ako OP MKR.	

Z vyhlásených ochranných pásiem a prekážkových rovín Letiska Veľká Ida vyplýva nasledovné výškové obmedzenie stavieb, zariadení, stavebných mechanizmov, porastov a pod., ktoré je stanovené:

Ochranné pásmo	Rozsah ochranného pásma
vodorovnej roviny	s výškovým obmedzením 243,15 m n.m. Bpv

Ďalšie obmedzenie:

Priestorom s obmedzením stavieb vzdušných vedení VN a VVN (vedenie je potrebné riešiť podzemným káblom).
--

Z prekážkových rovín Letiska Vyšná Myšľa vyplýva nasledovné obmedzenie:

Priestorom s obmedzením stavieb vzdušných vedení VN a VVN (vedenie je potrebné riešiť podzemným káblom).
--

Z vyhlásených ochranných pásiem Heliportu Fakultnej Nemocnice L. Pasteura Košice, Trieda SNP 1 vyplývajú nasledovné výškové obmedzenia stavieb, zariadení, stavebných mechanizmov, porastov a pod.:

Ochranné pásmo	Rozsah ochranného pásma
vzletovej a približovacej roviny v smere priblíženie 19 (sklon 12,5 % - 1:8)	s výškovým obmedzením 248 – 323 m n.m. Bpv,
vzletovej a približovacej roviny v smere priblíženie 36 (sklon 25 % - 1:4)	s výškovým obmedzením 248,15 – 298,15 m n.m. Bpv
prechodových plôch	s výškovým obmedzením 248 – 323 m n.m. Bpv

Ďalšie obmedzenie:

Ochranným pásmom zo zákazom stavieb je stanovené v rozsahu bezpečnostnej plochy
---

V zmysle predpisu L14 Letiská, II. Zväzok – Heliporty, je potrebné na zachovanie prevádzkovej spôsobilosti Heliportu Fakultnej Nemocnice L. Pasteura Košice, Rastislavova 43 rešpektovať:

prekážkovú rovinu stúpania po vzlete (sklon 12,5 % - 1:8) s výškovým obmedzením 229,48 – 304,48 m n.m. Bpv
prekážkové približovacie roviny (sklon 12,5 % - 1:8) s výškovým obmedzením 229,48 – 304,48 m n.m. Bpv
prekážkové prechodové plochy (sklon 50 % - 1:2) s výškovým obmedzením 229,48 – 254,48 m n.m. Bpv

V zmysle §28 ods. 3 a §30 leteckého zákona je Letecký úrad Slovenskej republiky dotknutým orgánom štátnej správy v povoľovacom procese stavieb a zariadení nestavebnej povahy v ochranných pásmach letísk a leteckých pozemných zariadení ako aj pri ďalších stavbách, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť leteckej prevádzky, na základe čoho je

potrebné požiadať Letecký úrad Slovenskej republiky o súhlas pri stavbách a zariadeniach:

Ktoré by svojou výškou, resp. svojím charakterom mohli narušiť obmedzenia stanovené vyššie popísanými ochrannými pásmami a prekážkovými rovinami letísk a heliportov:
vysoké 100 m a viac nad terénom (§ 30 ods. 1 písmeno a))
stavby a zariadenia vysoké 30 m a viac umiestnené na prírodných alebo umelých vyvýšeninách, ktoré vyčnievajú 100 m a viac nad okolitú krajinu (§ 30 ods. 1 písmeno b))
zariadenia, ktoré môžu rušiť funkciu leteckých palubných prístrojov a leteckých pozemných zariadení, najmä zariadenia priemyselných podnikov, vedenia VVN 110 kV a viac, energetické zariadenia a vysielacie stanice (§ 30 ods. 1 písmeno c))
zariadenia, ktoré môžu ohroziť let lietadla, najmä zariadenia na generovanie alebo zosilňovanie elektromagnetického žiarenia, klamlivé svetlá a silné svetelné zdroje (§ 30 ods. 1 písmeno d))

### B.9.1.2 Vodné hospodárstvo

Názov ochranného pásma	Rozsah ochranného pásma
Pásma ochrany verejných vodovodov a verejných kanalizácií	1,5 m pri verejnom vodovode a verejnej kanalizácii od vonkajšieho pôdorysného okraja vodovodného alebo kanalizačného potrubia na obidve strany do priemeru 500 mm vrátane 2,5 m pri verejnom vodovode a verejnej kanalizácii od vonkajšieho pôdorysného okraja vodovodného alebo kanalizačného potrubia na obidve strany nad priemer 500 mm
Ochranné pásmo vodných zdrojov I. stupňa	oplotený areál vodného zdroja
Ochranné pásmo vodných zdrojov I. stupňa	Oplotené areály vybudovaných a prevádzkovaných 28 vodojemov
Ochranné pásmo vodných zdrojov II. stupňa	vid'.: grafická časť ÚPM mesta – časť Vodné hospodárstvo
Ochranné pásmo vodných tokov	pri vodohospodársky významných tokoch v šírke do 10 m od vzdušnej a návodnej päty hrádze, resp. od brehovej čiary pri ostatných drobných tokoch do 5 m od brehovej čiary
Ochranné pásmo ČOV Kokšov-Bakša	odporúčané OP je vymedzené na vzdialenosť 100 – 200 m
Ochranné pásmo ČOV pre mestskú časť Košice – Šaca	odporúčané OP je vymedzené na vzdialenosť 100 m
Ochranné pásmo ČOV Košická Nová Ves	odporúčané OP je vymedzené na vzdialenosť 100 m
Ochranné pásmo ČOV Kavečany	v areáli ZOO Košice
OP čistiarni odpadových vôd sa vymedzujú resp. odporúčajú, podľa príslušných technických noriem medzi ČOV a súvislou bytovou výstavbou, a to podľa zloženia odpadových vôd, technológie ich čistenia, efektivity kalového hospodárstva, miery zakrytia objektov ČOV, úrovne zabezpečenia objektov ČOV dezodorizačnými technológiami, spôsobu vzniku a šírenia (úniku) aerosolov, prevládajúceho smeru vetrov, hluku vznikajúceho prevádzkou ČOV a závisí aj od vlastností ovplyvňovaného prostredia (napríklad konfigurácie terénu, druh a rozmiestnenie zelene, účelu využitia okolitého prostredia). Ochranné pásmo ČOV je potrebné chápať ako odporúčané najmenšie vzdialenosti od vonkajšieho okraja objektov ČOV k okraju súvislej bytovej zástavby.	

Zdroj: Zákon 230/2005 Z.z. z 10.5.2005, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 442/2002 Z.z. o verejných vodovodoch a verejných kanalizáciách a o zmene a doplnení zákona č. 276/2002 Z.z. o regulácii v sieťových odvetviach v znení neskorších predpisov a o zmene a doplnení niektorých zákonov



### B.9.1.3 Elektrické vedenia

Názov ochranného pásma	Rozsah ochranného pásma je vymedzený zvislými rovinami po oboch stranách vedenia vo vodorovnej vzdialenosti meranej kolmo na vedenie od krajného vodiča
Ochranné pásma vonkajšieho nadzemného elektrického vedenia	od 1 kV do 35 kV vrátane - pre vodiče bez izolácie 10 m; v súvislých lesných priesekoch 7m - pre vodiče so základnou izoláciou 4 m; v súvislých lesných priesekoch 2 m, - pre zavesené káblové vedenie 1 m
	od 35 kV do 110 kV vrátane 15 m
	od 110 kV do 220 kV vrátane 20 m
	od 220 kV do 400 kV vrátane 25 m §36
	nad 400 kV 35 m zaveseného káblového vedenia s napätím od 35 kV do 110 kV vrátane je 2 m od krajného vodiča na každú stranu
Ochranné pásma vonkajšieho podzemného elektrického vedenia	1 m pri napätí do 110 kV vrátane vedenia riadiacej regulačnej a zabezpečovacej techniky
	3 m pri napätí nad 110 kV
Ochranné pásma elektrickej stanice vonkajšieho vyhotovenia	s napätím 110 kV a viac je vymedzené zvislými rovinami, ktoré sú vedené vo vodorovnej vzdialenosti 30 m kolmo na oplotenie alebo na hranicu objektu elektrickej stanice
	s napätím do 110 kV je vymedzené zvislými rovinami, ktoré sú vedené vo vodorovnej vzdialenosti 10 m kolmo na oplotenie alebo na hranicu objektu elektrickej stanice
	obostavanou hranicou objektu elektrickej stanice, pričom musí byť zabezpečený prístup do elektrickej stanice na výmenu technologických zariadení

Zdroj: Zákon č. 251/2012 Z.z.o energetike a o zmene niektorých zákonov

### B.9.1.4 Plynárenské zariadenia

Názov ochranného pásma	Rozsah ochranného pásma vymedzený vodorovnou vzdialenosťou od osi priameho plynovodu alebo od pôdorysu technologickej časti plynárenského zariadenia meraný kolmo na os plynovodu alebo na hranu pôdorysu technologickej časti plynárenského zariadenia. Vzdialenosť na každú stranu od osi plynovodu alebo od pôdorysu technologickej časti
Ochranné pásma plynárenských zariadení a priamych plynovodov	4 m pre plynovod s menovitou svetlosťou do 200 mm
	8 m pre plynovod s menovitou svetlosťou od 201 mm do 500 mm
	12 m pre plynovod s menovitou svetlosťou od 501 mm do 700 mm
	1 m pre plynovod, ktorým sa rozvádza plyn na zastavanom území obce s prevádzkovaným tlakom nižším ako 0,4 MPa
	8 m pre technologické objekty (regulačné stanice, filtračné stanice, armatúrne uzly, zariadenia protikoróznej ochrany, trasové ohrevy plynu a telekomunikačné zariadenia)
	Vlastníci pozemkov, ktoré sa nachádzajú v lesných priesekoch, cez ktoré sú vedené plynárenské zariadenia prevádzkované s tlakom nad 0,4 MPa, sú povinní umožniť prevádzkovateľovi siete a prevádzkovateľovi ťažobnej siete zachovať voľné pásy v šírke 2 m na obe strany od osi plynovodu distribučnej siete a ťažobnej siete a v šírke 5 m na obe strany od osi plynovodu prepravnej siete a plynovodu, ktorý je súčasťou zásobníka
Bezpečnostné pásma plynárenských zariadení a	10 m pri plynovodoch s tlakom nižším ako 0,4 MPa prevádzkovaných na voľnom priestranstve a na nezastavanom území
	20 m pri plynovodoch s tlakom od 0,4 MPa do 4 MPa a s menovitou svetlosťou do 350 mm §57 ods. 2 b)

priamych plynovodov	50 m pri plynovodoch s tlakom od 0,4 MPa do 4 MPa a s menovitou svetlosťou nad 350 mm 50 m pri plynovodoch s tlakom nad 4 MPa s menovitou svetlosťou do 150 mm 200 m pri plynovodoch s tlakom nad 4 MPa s menovitou svetlosťou nad 500 mm 50 m pri regulačných staniciach, filtračných staniciach, armatúrnych uzloch
---------------------	--

Zdroj: Zákon č. 251/2012 Z.z. o energetike a o zmene niektorých zákonov

### B.9.1.5 Tepelná energetika

Názov ochranného pásma	Rozsah ochranného pásma
Ochranné pásmo zariadení na výrobu alebo rozvod tepla po odovzdávacom staniciu tepla	v zastavanom území na každú stranu 1 m mimo zastavaného územia na jednu stranu 3 m a na druhú stranu 1 m, podľa určenia držiteľa povolenia na rozvod tepla
Ochranné pásmo odovzdávacej stanice tepla	3 m kolmo na oplotenú alebo na obmurovanú hranicu objektu stanice
Ochranné pásmo rozvodu tepla za odovzdávacou stanicou	v zastavanom území na každú stranu 1 m mimo zastavaného územia na jednu stranu 3 m a na druhú stranu 1 m, podľa určenia držiteľa povolenia na rozvod tepla

Zdroj: Zákon č. 657/2004 Z.z. o tepelnej energetike

### B.9.1.6 Elektronické zariadenia

Názov ochranného pásma	Rozsah ochranného pásma
Ochranné pásmo elektronických sietí a zariadení	je široké 1,5 m od osi jeho trasy po oboch stranách a prebieha po celej dĺžke jeho trasy. Hĺbka a výška ochranného pásma je 2 m od úrovne zeme, ak ide o podzemné vedenie a v okruhu 2 m, ak ide o nadzemné vedenie
Ochranné pásmo miestnych telefónnych vedení	1 m od trasy ich pokládky

Zdroj: Zákon č. 351/2011 Z.z. o elektronických komunikáciách

### B.9.1.7 Krematórium a pohrebisko

Názov ochranného pásma	Rozsah ochranného pásma
Ochranné pásmo krematória	100 m od hranice pozemku krematória
Ochranné pásmo pohrebiska	50 m od hranice pozemku pohrebiska

Zdroj: Zákon č. 131/2010 Z.z. o pohrebníctve

### B.9.1.8 Kultúrne a historické hodnoty

Názov ochranného pásma	Rozsah ochranného pásma
Ochranné pásmo MPR	vyhlásené spolu s MPR uznesením č. 46 č. m. 2987/1982 zo dňa 2.2.1983.
Ochranné pásmo kultúrnej pamiatky	je 10 m od obvodového plášťa stavby, alebo od hranice pozemku, ak je nehnuteľnou kultúrnou pamiatkou aj pozemok.

Zdroj: Zákon č. 104/2014 Z.z. ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov

**B.9.1.9 Priemyselné a výrobné areály**

- **U.S.Steel Košice, s.r.o.**

Ochranné pásmo bolo ustanovené vydaním rozhodnutia o chránenej časti krajiny – o ochrannom pásme v okolí priemyselného podniku U.S.Steel Košice, s.r.o. zo dňa 17.8.2009. Týmto rozhodnutím boli zrušené rozhodnutie Úradu ŽP mesta Košice zo dňa 26.4.1991 a rozhodnutie OÚ Košice II, odboru ŽP zo dňa 19.7.2000.

OP je členené na užšie a širšie PHO

Názov podniku a ochranného pásma	Rozsah ochranného pásma
U.S.Steel Košice, s.r.o. hranicu užšieho a širšieho OP	v okolí U.S.Steel Košice, s.r.o. tvorí navrhovaná trasa rýchlostnej komunikácie R2
U.S.Steel Košice, s.r.o. užšie OP	pozostáva z časti k.ú. Železiarne a z časti k. ú. Šaca od vyznačenej trasy rýchlostnej komunikácie R2 smerom južným k priemyselnému podniku U.S.Steel Košice, s.r.o., t.j. územie MČ Košice – Šaca
U.S.Steel Košice, s.r.o. širšie OP	pozostáva z k.ú. Šaca smerom severným, severovýchodným a západným od vyznačenej hranice a z k.ú. Poľov t.j. územie MČ Košice – Šaca vrátane Ľudvíkovho Dvora a územie MČ Košice – Poľov
<b>V užšom ochrannom pásme je prípustné</b>	
využitie územia ako zmiešané územie výroby s plochami vybavenosti, výrobné územie, plochy priemyselnej, stavebnej výroby a skladové hospodárstvo	
<b>V širšom ochrannom pásme je prípustné</b>	
využitie územia ako obytné územie prevažne pre výstavbu rodinných domov s doplnkovými plochami pre výstavbu bytových domov s dôrazom na výsadbu ochrannej zelene, zmiešané územie, dopravné územie. Neprípustné je zriaďovanie nových záhradkárskeho a rekreačných lokalít a osád	

**B.9.1.10 Ostatné areály**

Názov podniku	Rozsah ochranného pásma
Baňa Bankov	Vo vzťahu k bani Bankov je vymedzené chránené ložiskové územie, dobývací priestor a je stanovená bezpečnostná čiara (bezpečnostné pásmo) 100 m pod hranicou dobývacieho priestoru
Hranica dobývacieho priestoru a jej bezpečnostná čiara vymedzujú územie, v ktorom navrhovanie a realizácia činností podlieha vyjadreniu a povoleniu Obvodného banského úradu v Košiciach. Podľa poskytnutých informácií banským úradom bola v minulosti táto hranica v južnej časti upravená na základe požiadaviek mesta Košice, v záujme vytvorenia rezervy pre príp. rozvojové zámery v zázemí Sídlička KVP	
Kameňolom Košice IV - Hradová	Hranica prašného spádu 250 – 400 m, „idealizovaná“ línia z vypočítaného modelu) kopíruje 50 ug/m <sup>3</sup> izolíniu koncentrácie PM10 (prach) uvoľňujúci sa z lomu.

**B.9.2 CHRÁNENÉ ÚZEMIA PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV****B.9.2.1. Chránené územia ochrany prírody a krajiny**

V administratívnom území mesta Košice sú evidované nasledovné územia, ktoré sú chránené podľa zákona NR SRč. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny.

Jednotlivé územia sú popísané v kapitole B.11 Návrh ochrany prírody a tvorby krajiny vrátane prvkov územného systému ekologickej stability a ekostabilizačných opatrení.

### **Národná sieť chránených území**

- Prírodná pamiatka (PP) Kavečianska stráň
- Chránený areál (CHA) Košická botanická záhrada
- Prírodná rezervácia (PR) Vysoký vrch
- PP Jaskyňa v Dzurovej (Daniská)
- PP Kavečianska jaskyňa (Smetisko, jaskyňa pri ceste)
- PP priepasť v Kavečanoch
- PP Jaskyňa v Andrejovej skale I (Andrejova jaskyňa)
- PP Jaskyňa v Andrejovej skale II (Andrejova jaskyňa II)

### **Súvislá európska sústava chránených územ - NATURA 2000**

- Chránené vtáčie územie Košická kotlina SKCHVÚ009
- Chránené vtáčie územie Volovské vrchy SKCHVÚ036
- Územie európskeho významu Stredné Pohornádie (SKUEV0328)

### **B.9.2.2. Ochrana kultúrohistorických pamiatok**

Z historického hľadiska je najhodnotnejšia centrálna časť mesta – historické jadro, pôvodná stredoveká pevnosť, a prilahlé, zástavbou v 19. a 20. storočí rozšírené územie, ktoré je zákonom chránené ako **mestská pamiatková rezervácia** (MPR). MPR bola vyhlásená uznesením č. 46 č.m. 2987/1982 zo dňa 2.2.1983 a zároveň bol stanovený rozsah jej ochranného pásma.

MPR v Košiciach je najväčšou pamiatkovou rezerváciou na Slovensku s výmerou 85,375 ha. Najvýznamnejšie pamiatky, pôvodne stredoveké kostoly a kláštory (dóm Sv. Alžbety, ako najväčší kostol na Slovensku a zároveň najvýchodnejšia gotická katedrála v Európe), Františkánsky kostol, Dominikánsky kostol a kláštor, resp. o niečo mladší Premonštrátsky a Uršulínsky kostol a kláštor, a ďalšie budovy evidované v Ústrednom zozname pamiatkového fondu, sú nielen významnými historickými pamiatkami a dominantami mestského prostredia, ale ich existencia dokladá aj význam sídla a ich zachovanie v historickom prostredí zväčšuje ich hodnotu. Podrobný zoznam nehnuteľných národných kultúrnych pamiatok, nachádzajúcich sa na území mesta, je uvedený v Prieskumoch a rozboroch ÚPN-M KE, 2016.

Okrem centrálnej časti mesta sú dôležité aj čiastočne zachované štruktúry prilahlých stredovekých sídiel, dnes už súčasťou mestskej aglomerácie, a špecifické urbanisticko-historické plochy, areály a archeologické lokality. Najvýznamnejšími miestami sú Hradová (Cassovia superior, prvá zmienka z roku 1261) a dnes už prakticky iba miesto Benediktínskeho kláštora v Krásnej nad Hornádom (vysvätený v roku 1143). Už v 13. storočí existujú obce (dnes časti mesta) Šebastovce (rok 1248), Barca (rok 1215), Ťahanovce (rok 1263), Lorinčík (ako Gord, rok 1280), v 14. storočí Šaca (rok 1319), Košická Nová Ves (rok 1317), Myslava (rok 1317), Kavečany (rok 1350–60). Z urbanistického hľadiska sú dôležité aj celky, ktoré vznikli po odstránení hradieb na prilahlom území. Medzi najvýznamnejšie patrí Areál pôvodných vojenských pekární (rok 1892), dnes Kulturpark, a areál pôvodnej Kráľovskej polepšovne (rok 1900) dnes Univerzita veterinárneho lekárstva. Gajdove kúpele, dnes rekreačný areál Anička, prežívali prvé obdobie rozkvetu už v 80. rokoch 19. storočia.

Pomerne dobre je zmapované obdobie medzi dvomi svetovými vojnami, z ktorého sú známe dôležité urbanistické celky na Letnej ulici, predovšetkým obytné domy Jozefa Poláška, Areál výstaviska, z ktorého postupne vznikol dnešný areál Technickej Univerzity a komplex Pošty a Rozhlasu.

Krajský pamiatkový úrad Košice spracoval zoznam, v ktorom rámcovo zadefinoval spolu 44 urbanisticko-historicky hodnotných štruktúr, areálov, plôch a prvkov mimo územia mestskej pamiatkovej rezervácie a jej ochranného pásma, a zároveň definoval sedem chránených pohľadových osí pre ochranu siluety, panorámy a krajinného obrazu MPR v rámci územia

mesta. Jednotlivé zóny a lokality majú rozličnú mieru historických, spoločenských, krajinotvorných a kompozičných kvalít.

Zoznam urbanisticko–historicky hodnotných štruktúr, areálov, plôch a prvkov mimo územia MPR a jej ochranného pásma:

**A. Historické sídelné štruktúry bývalých samostatných obcí (dnes mestské časti):**

- A1 – Kavečany (RK kostol sv. Petra a Pavla)
- A2 – Ťahanovce (RK kostol sv. Anny a fara)
- A3 – Košická Nová Ves (RK kostol sv. Ladislava)
- A4 – Myslava (RK kostol sv. Bartolomeja a Lepeschov pivovar – nie je NKP)
- A5 – Vyšné Opátske (RK kostol Božského Srdca Ježišovho – nie je NKP)
- A6 – Barca (RK kostol sv. Petra a Pavla, kalvínsky kostol, Zichyovský kaštieľ, Barczayovský kaštieľ, kúria)
- A7 – Krásna nad Hornádom (RK kostol sv. Cyrila a Metoda, kaštieľ Meškovcov, kláštor benediktínov, dve kúrie)
- A8 – Šebastovce (RK kostol sv. Jána Krstiteľa)
- A9 – Lorinčík (RK kostol sv. Vavrinca)
- A10 – Poľov (RK kostol sv. Michala)
- A11 – Šaca a Buzinka (RK kostol Nanebovzatia PM, kaštieľ Zichyovský, kaštieľ Semseyovcov, mlyn)

**B. Špecifické urbanisticko–historické plochy, areály a archeologické lokality:**

- B1 – Hradová – Hradný kopec, ruina hradu, lokalita pod hradom – NKP a archeologické lokality
- B2 – Hrádok (Čermel') – archeologická lokalita
- B3 – Park Anička, bývalé Gajdove kúpele, prameň a stromoradie
- B4 – cintorín Rozália – areál NKP
- B5 – Kalvária – súbor NKP, areál vodojemu nad Kalváriou – IND
- B6 – historický židovský ortodoxný cintorín (pokračovanie Štítovej ulice na juh) – nPMT
- B7 – historický evanjelický cintorín (pri pivovare, Žriedlova ulica) – nPMT, NKP
- B8 – Verejný cintorín (súbory kaplniek, židovské cintoríny, vojnové hroby, NKP)
- B9 – súbor budov staré LETISKO KOŠICE – BARCA (Južná trieda 70) – nPMT, IND
- B10 – areál bane Bankov (technické a banské diela utvárajúce krajinný obraz sídla)
- B11 – Košická detská železnica v Čermeli (technické dielo, staničné budovy) a rekreačné budovy na Alpinke – nNKP, IND
- B12 – areál rušňového depa (pri železničnej stanici Košice predmestie) spolu s továrňou Pocsatkovcov (mydliareň – pri Bitúnku) – NKP + IND + božia muka sv. J. Nepomuka
- B13 – komíny v bývalých magnezitových závodov (výškové akcenty ako relikty industriálneho dedičstva)
- B14 – Stará sladovňa (Pivovar) – areál s NKP na Štúrovej ulici

**C. Hodnotné urbanisticko–historicky určujúce mestotvorné štruktúry a areály:**

- C1 – mestská štruktúra ulíc Komenského, Zimná, Němcovej, Národná trieda, Letná, Watsonova, ...
- C2 – obytná štvrť ulíc Mánesova, Slovenská, Urbánkova, Za štadiónom, Čermel'ská cesta,
- C3 – obytná štvrť na Čermel'skej ceste
- C4 – areál veterinárnej univerzity – súbor NKP
- C5 – obytná štvrť ulíc Ťahanovské riadky, Slovenskej jednoty, Slovenská, Česká, Moravská, Národná trieda, Tolstého, Alešovo nábrežie, ...
- C6 – bývalé Hurbanove kasárne – vojenský areál
- C7 – železničný areál na Alvinczyho (pri rampách, čiastočne asanovaný)

- C8 – historická štruktúra na Masarykovej (severná časť, pri OP MPR) a Alvinczyho ulici (východná časť)
- C9 – historická obytná štruktúra na Bajzovej, Palackého, Zlatej a Krivej ulici
- C10 – historický súbor mestotvorných NKP na Požiarnickej ulici spolu s dominantou mestského špitálu na Južnej Triede – kostolom sv. Ducha
- C11 – bývalé Šarišské kasárne a Jarošove kasárne (Kulturpark) – vojenské areály
- C12 – historická obytná štruktúra medzi Štúrovou a Kukučínovou ulicou, bývalá Poledňáková továreň (NKP), bývalé Žižkove kasárne
- C13 – obytná štvrť vymedzená ulicami Žižkova, Kukučínova, Rastislavova, Pri Nemocnici a Milosrdenstva s dominantou kostola Kráľovnej pokoja (NKP)
- C14 – obytná štvrť vymedzená ulicami Skladná, Rastislavova, Mudroňova, Šoltésovej s obytným súborom v štýle socialistického realizmu na Pasteurovom námestí
- C15 – areál Univerzitnej nemocnice L. Pasteura (areál NKP)
- C16 – areál Franckovej továrne na Južnej Triede (areál NKP), bývalá továreň na kávoviny
- C17 – obytný súbor v štýle socialistického realizmu v Šaci
- C18 – Horný a Dolný Bankov (historický rekreačný areál)
- C19 – menšie obytné štruktúry ako relikty rozvoja mesta z prelomu 19. a 20. storočia na uliciach:
  - Školská, Paulínyho
  - Pekná, Kórejská
  - Omská, Tranovského
  - Člnková, Plťová, Vřbová, Prúdová (MČ Džungľa)
  - Ungárová, Brečtanová, Stokrásková
  - Floriánska, starý pivovar s komínom

#### D. Chránené pohľadové osi

- D1 – pohľadová os na MPR z Moldavskej ulice
- D2 – pohľadová os na MPR z evanjelického cintorína
- D3 – pohľadová os na MPR z lokality Červený breh
- D4 – pohľadová os na MPR od Furče, z Herlianskej cesty
- D5 – pohľadová os na Dóm sv. Alžbety z Južnej triedy
- D6 – obojsmerná pohľadová os MPR – Hradová
- D7 – obojsmerná pohľadová os Dóm sv. Alžbety – výšková budova Univerzitnej nemocnice na triede SNP (ako novodobá dominanta mesta)

#### B.9.2.3. Chránené územia ťažby nerastov

Na území mesta Košice sú vyhlásené dobývacie priestory pre ťažbu magnezitu, stavebného kameňa a keramických ílov.

Tab. 9.1 Prehľad výhradných ložísk – dobývacie priestory

Okres	Poradové číslo DP	Názov DP	Druh nerastu	Ťažobná organizácia	Poznámka charakteristika
Košice I, II	20	Košice	magnezit	MEOPTIS, s.r.o., Bratislava	Povolenie ťažby do 31.5.2025
Košice I	21	Košice IV - Hradová	granodiorit	EUROVIA-Kameňolomy s.r.o.	v ťažbe
Košice I	55	Ťahanovce	keramické íly	LB MINERALS SK s.r.o., Košice,	v ťažbe

Na území mesta Košice sa nachádzajú 2 chránené ložiskové územia (CHLÚ). CHLÚ „Košice V“ bolo určené v roku 1991 a CHLÚ „Košice VI“ v roku 1997.

Tab. 9. 2 Prehľad výhradných ložísk – chránené ložiskové územia

Okres	Evidenčné číslo CHLÚ	Názov CHLÚ	Druh nerastu	Organizácia	Poznámka, charakteristika
Košice I	21/d	Košice V	magnezit	ŠGÚDŠ Bratislava	
Košice I	102/d	Košice VI	molybdénové rudy, urán	Ludovika Energy s.r.o.	

Administratívne územie mesta zasahuje aj 1 prieskumné územie P12/13 Družstevná pri Hornáde – termálne podzemné vody, s rozlohou 8,08 km<sup>2</sup>, ktoré bolo určené rozhodnutím MŽP SR s platnosťou od 11.06.2013 do 11.06.2017. V prieskumnom území sa môže vykonávať podrobný hydrogeologický prieskum termálnych podzemných vôd.

## B.10 NÁVRH RIEŠENIA ZÁUJMOV OBRANY ŠTÁTU, POŽIARNEJ OCHRANY A OCHRANY PRED POVODŇAMI

### B.10.1 ZÁUJMY OBRANY ŠTÁTU

V administratívnom a záujmovom území mesta Košice sú umiestnené objekty a zariadenia Ministerstva obrany SR, ktoré v rámci svojej činnosti plnia úlohy na úseku zabezpečovania obrany štátu. Z tohto dôvodu vedie Ministerstvo obrany SR v tomto území evidenciu:

1. Záujmových katastrálnych území: Nové Ľahanovce, Severné Mesto, Šaca, Železiarne, Furča, Krásna nad Hornádom
2. Záujmových stavieb, ktorými sú z hľadiska zabezpečovania záujmov obrany štátu vybrané druhy stavieb bez ohľadu na lokalitu ich umiestnenia:
  - a) pozemné komunikácie a zariadenia na nich, najmä stavby, portály, brány, stožiare, technológie určené na elektronický výber mýta a kontrolu elektronického výberu mýta,
  - b) dráhy,
  - c) podzemné a nadzemné siete vrátane zariadení technického vybavenia (káblové televízie, telekomunikačné, dátové, optické, koaxiálne, energetické, silové, plynové, vodovodné, teplárenské alebo kanalizačné siete; elektrárne, rozvodne elektrickej energie, transformačné stanice, meniarne a pod.),
  - d) stavby vysoké 30m a viac,
  - e) elektrické zariadenia vyžarujúce elektromagnetickú energiu (napr. rozhlasové a televízne vysielače, vysielačie stanice mobilných operátorov a poskytovateľov telekomunikačných služieb),
  - f) veterné elektrárne.

Medzi záujmové komunikácie Ozbrojených síl Slovenskej republiky v administratívnom a záujmovom území mesta Košice patria predovšetkým:

- diaľnica D1, rýchlostná cesta R2 a cesty I. triedy I/50, I/18, I/74 a I/67

Medzi záujmové železničné trate Ozbrojených síl Slovenskej republiky v administratívnom a záujmovom území mesta Košice patria úseky železníc:

- Prešov – Strážske – Košice – Kysak,
- Plešivec – Košice,
- Poprad – Spišská Nová Ves – Kysak – Košice.

### B.10.2 CIVILNÁ A POŽIARNA OCHRANA

Civilná ochrana obyvateľstva je systém úloh a opatrení zameraných na ochranu života, zdravia a majetku, spočívajúcich najmä v analýze možného ohrozenia a v prijímaní opatrení

na znižovanie rizík ohrozenia, ako aj určenie postupov a činností pri odstraňovaní následkov mimoriadnych udalostí.

V záujme predchádzania vzniku rizikových situácií na území mesta je potrebné sa pri investičnej výstavbe riadiť najmä nasledujúcimi predpismi:

- Metodické pokyny pre posudzovanie stavieb, území a vydávanie záväzných stanovísk orgánmi CO v územnom a stavebnom konaní (schválené 21.4.1997 úradom CO MV SR)
- Zákon NR SR č. 444/2006 Z.z. o civilnej ochrane obyvateľstva v znení neskorších predpisov
- Vyhláška MV SR č. 532/2006 Z.z. o podrobnostiach na zabezpečenie stavebno-technických požiadaviek a technických podmienok zariadení civilnej ochrany
- Zákon NR SR č. 314/2001 o ochrane pred požiarom
- Vyhláška MV SR č. 121/2002 o požiarnej prevencii

Základné požiadavky na výstavbu a vybavenie odolných úkrytov sú uvedené v § 10 vyhl. MV SR č.532/2006 Z. z. o podrobnostiach na zabezpečenie stavebno-technických požiadaviek a technických podmienok zariadení civilnej ochrany, na výstavbu a vybavenie plynutesných úkrytov v § 11 tej istej vyhlášky a na výstavbu a vybavenie jednoduchých úkrytov budovaných svojpomocne v § 12 tej istej vyhlášky.

Z urbanistického hľadiska sa v zmysle § 4 vyššie uvedenej vyhlášky ochranné stavby CO najmä:

- navrhujú do miest najväčšieho sústredenia osôb, ktorým treba zabezpečiť ukrytie v dochádzkovej vzdialenosti najviac do 500 m,
- umiestňujú najmenej 100 m od zásobníkov prchavých látok a plynov s toxickými účinkami, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť ukryvaných osôb,
- umiestňujú tak, aby prístupové komunikácie umožňovali prístup k objektu pre ukryvané osoby a spĺňali podmienky podľa prílohy č. 1 k vyhláške,
- navrhujú s kapacitou 150 a viac ukryvaných osôb podľa prílohy č. 1 k vyhláške.
- pri navrhovaní stavieb a zariadení je ďalej potrebné vychádzať z Nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 166/1994 Z. z. o kategorizácii územia SR v znení Nariadenia vlády SR č. 25/1997 Z. z. v znení nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 565/2004 Z. z., ktoré ustanovuje kritériá kategorizácie územia SR a jeho zaradenie podľa územných obvodov okresných úradov do kategórií z hľadiska možnosti vzniku mimoriadnych udalostí v dôsledku priemyselnej činnosti a negatívneho pôsobenia prírodných síl.
- podklady s rozhodnutím o prispôbení vybraných priestorov na úkryty budované svojpomocou musia byť súčasťou investičného zámeru a projektu stavby.

### B.10.3 OCHRANA PRED POVODŇAMI

Zákon č. 7/2010 Z. z. z 2.12.2009 o ochrane pred povodňami s účinnosťou od 1.2.2010 preberá právne akty Európskych spoločenstiev a Európskej únie.

Hlavným tokom v administratívnom území mesta je rieka Hornád. Realizované úpravy rieky Hornád v meste nezabezpečujú ochranu priľahlého územia pred zaplavovaním. Tok je upravený a ohrádzovaný na kapacitu  $Q = 570,0 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$ , kapacita koryta je nedostatočná na odvedenie prietoku  $Q_{100}$  ročnej vody. Hornád v úseku od rkm 26,4 – 39,5 (Krásna – Ťahanovce) patrí medzi toky s existujúcim potenciálne významným povodňovým rizikom.

Podľa „Plánu manažmentu povodňového rizika v čiastkovom povodí Hornádu“ je povodňou potenciálne ohrozovaných 9 763 obyvateľov, 792 národných kultúrnych pamiatok, mestská pamiatková rezervácia s výmerou 85,38 ha.

Súčasnú situáciu povodňového ohrozenia mesta prietokmi vody v Hornáde predstavuje „Mapa povodňového ohrozenia mesta Košice, Hornád v úseku rkm 26,4 – 39,5. Záplavové čiar (rozsah zaplavenia) sú zakreslené vo výkrese č.4 „Vodné hospodárstvo“.



## **VARIANT A, B**

Koncept ÚPN mesta Košice z hľadiska ochrany pred povodňami:

- rešpektuje realizovanú protipovodňovú ochranu mesta na rieke Hornád,
- navrhuje:
  - hradenie existujúcich strží v MČ Dargovských hrdinov a realizácia poldrov (Pod Furčou 1 a 2, Výmoľ a Most), v MČ Vyšné Opátske (polder Nižná Úvrať), v MČ Ťahanovce (polder Žúžel'), v MČ Šaca (polder Nad cintorínom),
  - realizáciu stavieb, ktoré spomaľujú odtok vody z povodí miestnych tokov, zvyšujú retenčnú schopnosť povodí alebo podporujú prirodzenú akumuláciu vody, znižujú maximálny odtok zrážkových vôd (nešpecifikované hradenie strží, zasakovacie prielohy, malé vodné nádrže: MVN Vinica na Baštianskom potoku, prítoku Myslavského potoka a MVN Čierne na Kamennom potoku, poldre: v povodí potokov Moňok, Ťahanovský potok, Črmeľ, Čičkovský potok, Myslavský potok, Ida a Novoveský potok). Dôvodom návrhu je, že realizované úpravy na tokoch Črmeľský potok, Myslavský potok, Čičkovský potok, potok Moňok, Ťahanovský potok, Ťahanovský jarok a Ida, pretekajúcich zastavaným územím mesta kapacitne nepostačujú na prevedenie povodňových prietokov bez vybreženia a realizácia ochranných opatrení v meste by zasiahla do urbanizovaného územia,
  - opatrenia na miestnych tokoch, stržiach a výmoľoch zameraných na zadržanie zrážkových vôd z povrchového odtoku z lokalít územného rozvoja: v MČ Sídliisko Ťahanovce (poldre Skalky, Aténska, Rúbanisko 2), v MČ Sever (polder Podhradová 1 a 2, polder Červený breh 1 a 2), v MČ Myslava polder Kopa 1, 2, 3.

Podrobnejší popis je v kapitole B.13.1 Vodné hospodárstvo, v podkapitole „Vodné toky a úprava odtokových pomerov“.

Návrh riešenia ochrany intravilánu pred povodňami je zakreslený v grafickej časti konceptu ÚPN-M KE vo výkrese č.4 – Vodné hospodárstvo.

## **B.11 NÁVRH OCHRANY PRÍRODY A TVORBY KRAJINY VRÁTANE PRVKOV ÚZEMNÉHO SYSTÉMU EKOLOGICKEJ STABILITY A EKOSTABILIZAČNÝCH OPATRENÍ**

### **B.11.1 OCHRANA PRÍRODY A KRAJINY**

#### **B.11.1.1 Osobitne chránené časti prírody a krajiny – územná ochrana**

Podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov sa na území mesta Košice nachádzajú alebo do neho zasahujú nasledujúce chránené územia národného a európskeho významu:

#### ***Národná sieť chránených území***

Prírodná pamiatka (PP) Kavečianska stráň, k.ú. Kavečany, výmera územia 3,19 ha, 4. stupeň ochrany, rok vyhlásenia: 2000

Chránené územie sa nachádza juhovýchodne od mestskej časti Kavečany, na svahoch potoka Pstružník. Je to zachovalý ostrov teplomilnej vegetácie v poľnohospodárskej krajine. Nachádza sa tu chránený druh poniklec veľkokvetý, ale aj ďalšie vzácne druhy rastlín, napr. orlíček obyčajný, vstavač obyčajný, vstavač vojenský, päťprstnica obyčajná, horec krížatý. Ochranné pásmo prírodnej pamiatky je 60 m od hranice PP, platí v ňom 3.stupeň ochrany.

Chránený areál (CHA) Košická botanická záhrada, k.ú. Košice – Sever, plocha územia 29,76 ha, 4. stupeň ochrany, rok vyhlásenia: 2002

Ochrana významného didaktického a vedecko-výskumného pracoviska, ktoré sa ako jediné na východnom Slovensku sústreďuje na zachovanie genofondu divorastúcich a kultúrnych druhov flóry trópov až mierneho pásma. Významný krajínotvorný a ekostabilizačný prvok intravilánu Košíc.

Prírodná rezervácia (PR) Vysoký vrch, k.ú. Čermel', Sokol', plocha územia 36,50 ha (okres Košice I. 33,12 ha), 5. stupeň ochrany, rok vyhlásenia: 1993

Vrcholové pralesné spoločenstvá pôdoochranného charakteru na Vysokom vrchu (850 m n.m.) a Bielej skale (806 m n.m) v závere Čermel'ského údolia. V porastoch prevláda jedľa biela a buk lesný s prímiesou javora horského, v krovinnom poschodí sa vyskytujú lykovec jedovatý, zemolez obyčajný, vzácnejšie zemolez čierny, bylinný podrast zodpovedá charakteru jedľa–bučín, medzi druhy ktoré si zasluhujú pozornosť patria scila, mesačnica trvaca. Významný je aj výskyt teplomilnej vegetácie vápencovej Bielej skaly, s výskytom ľalie zlatohlavej, prilbice moldavskej, horca luskáčovitého, plamienka alpského a i. Významná je aj avifauna chráneného územia, vyskytujú sa tu druhy ako kuvičok vrabčí, sova dlhochvostá, jariabok hôrny, králik zlatohlavý, králik ohnivohlavý, tesár čierny.

Ochranné pásmo prírodnej rezervácie je 100 m od hranice PR a platí v ňom 3. stupeň ochrany.

Zo zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, vyplýva aj ochrana 4 jaskýň a 1 priepasti. Podľa tohto zákona je každá jaskyňa zároveň prírodnou pamiatkou. Podľa registra jaskýň, sa v riešenom území nachádzajú nasledovné jaskyne:

PP Jaskyňa v Dzurovej (Daniská) – k.ú. Kavečany

PP Kavečianska jaskyňa (Smetisko, jaskyňa pri ceste) – k.ú. Kavečany

PP priepasť v Kavečanoch – k.ú. Kavečany

PP Jaskyňa v Andrejovej skale I (Andrejova jaskyňa) – k.ú. Čermel'

PP Jaskyňa v Andrejovej skale II (Andrejova jaskyňa II) – k.ú. Čermel'

### **Súvislá európska sústava chránených územ - NATURA 2000**

#### **• Chránené vtácie územia**

Podľa národného zoznamu chránených vtáčích území (CHVÚ) v zmysle Smernice o vtákoch, ktorý bol schválený uznesením vlády SR č. 636/2003, zo dňa 9.7.2003, a ktorý bol zmenený a doplnený uznesením vlády SR č. 345/2010, zo dňa 25.5.2010.

Do riešeného územia mesta Košice zasahujú tieto chránené vtáacie územia:

#### Chránené vtáacie územie Košická kotlina SKCHVÚ009

CHVÚ bolo vyhlásené vyhláškou MŽP SR č. 22/2008 zo 7.1.2008. Na jeho území platí 1. až 5. stupeň ochrany, bližšie ochranné podmienky sú špecifikované v samotnej vyhláške. Výmera územia 17 354,31 ha

CHVÚ bolo vyhlásené na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov sokola rároha, sovy dlhochvostej, ďatľa hnedkavého, bociana bieleho, prepelice poľnej, orla kráľovského a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania.

#### Chránené vtáacie územie Volovské vrchy SKCHVÚ036

CHVÚ vyhlásené vyhláškou MŽP SR č. 196/2010 zo 16.4.2010. Na jeho území platí 1. až 5. stupeň ochrany, bližšie ochranné podmienky sú špecifikované v samotnej vyhláške. Výmera územia 121 420,65 ha.

CHVÚ bolo vyhlásené na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov: bocian čierny, včelár lesný, sova dlhochvostá, žlna sivá, ďateľ čierny, muchárik červenohrdlý a muchárik bieločrtný. Pravidelne tu hniezdi viac ako 1 % národnej populácie druhov výr skalný, orol skalný, tetrov hoľniak, tetrov hlucháň, jariabok hôrny, prepelica poľná, rybárik riečny, ďateľ bieločrtný, ďateľ prostredný, krutihlav hnedý, pernica jarabá, hrdlička poľná, muchár sivý, orol kriľavý,

kuvik kapcavý, kuvik vrabčí, ďateľ trojprstý a strakoš červenochrbtý.

- **Územia európskeho významu**

Národný zoznam území európskeho významu bol schválený uznesením vlády SR č. 239/2004, zo dňa 17.3.2004, a následne MŽP SR vydalo Výnos MŽP SR č. 3/204–5.1 zo dňa 14.7.2004, ktorým sa vydáva národný zoznam území európskeho významu. Podľa tohto zoznamu územie mesta Košice zasahuje 1 územie európskeho významu:

Územie európskeho významu Stredné Pohornádie (SKUEV0328)

Územie európskeho významu Stredné Pohornádie bolo schválené uznesením vlády SR č. 239/2004 zo 17.3.2004. Na jeho území platí 2. až 5. stupeň ochrany. Výmera územia je 7 275,78 ha.

Územie je navrhované z dôvodu ochrany biotopov európskeho významu: Lipovo-javorové sutinové lesy (9180), Subpanónske travinnobylinné porasty (6240), Nížinné a podhorské kosné lúky (6510), Karbonátové skalné steny a svahy so štrbinovou vegetáciou (8210), Nesprístupnené jaskynné útvary (8310), Kyslomilné bukové lesy (9110), Suchomilné travinnobylinné a krovinné porasty na vápnom podloží (dôležité stanovišťa vstavačovitých) (6210), Vápnomilné bukové lesy (9150), Reliktné vápnomilné borovicové a smrekovcové lesy (91Q0), Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0), Teplomilné panónske dubové lesy (91H0), Pionierske porasty na plytkých karbonátových a bázičných substrátoch zväzu *Alyso-Sedion albi* (6110), Nespevnené karbonátové skalné sutiny montánneho až kolinného stupňa (8160), Dealpínske travinnobylinné porasty (6190), Dubovo hrabové lesy lipové (9170), Bukové a jedľové kvetnaté lesy (9130) a druhov európskeho významu: kosatec bezlistý uhorský, poniklec slovenský, poniklec veľkokvetý, fuzáč veľký, spriadač kostihojový, vlk dravý, vydra riečna, netopier obyčajný, netopier brvitý, netopier pobrežný, netopier ostrouchý, netopier veľkouchý, uchaňa čierna, podkovár malý a podkovár veľký.

**Územia chránené podľa medzinárodných dohovorov**

K územiám, ktoré sú chránené podľa medzinárodných dohovorov, sa radia vodné a mokradné spoločenstvá, ktoré patria medzi najohrozenejšie typy ekosystémov. Na ich ochranu bol prijatý medzinárodný „Dohovor o mokradiach majúcich medzinárodný význam predovšetkým ako biotopy vodného vtáctva“ (Ramsarský dohovor), ku ktorému sa v roku 1990 pridala aj Slovenská republika. Za mokrade sú, v zmysle tohto dohovoru, považované všetky biotopy, ktorých existencia je podmienená prítomnosťou vody. Sú to územia s močiarimi, slatinami, rašeliniskami a vodami prírodnými alebo umelými, trvalými alebo dočasnými, stojatými aj tečúcimi.

Na Slovensku sú mokrade rozčlenené do 5 kategórií:

1. medzinárodne významné mokrade, zapísané do svetového Zoznamu mokradí medzinárodného významu (Ramsarské lokality – RL)
2. ostatné medzinárodne významné mokrade medzinárodného významu
3. mokrade národného (celoštátneho) významu
4. mokrade regionálneho (okresného) významu
5. mokrade lokálneho (miestneho) významu.

Na území mesta Košice sa nachádza 1 mokrad' regionálneho (okresného) významu:

- Štrkovisko pri Krásnej nad Hornádom.

a 7 mokradí lokálneho (miestneho) významu:

- Čvikotin háj (Hutky)
- Sedimentačná nádrž VSŽ – Hutníky
- Jazierko na Hlinisku („Pľuvátko“)
- Odkalisko Bankov
- Čičky

- Poľov
- Lorinčík.

### ***Biotopy národného a európskeho významu***

Podľa § 2 ods. 2 zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, sa rozumie:

- biotopom európskeho významu taký prírodný biotop, ktorý je v Európe ohrozený vymiznutím alebo má malý prirodzený areál, alebo predstavuje typické ukážky jednej alebo viacerých biogeografických oblastí Európy,
- biotopom národného významu taký prírodný biotop, ktorý nie je biotopom európskeho významu, ale je v Slovenskej republike ohrozený vymiznutím alebo má malý prirodzený areál, alebo predstavuje typické ukážky biogeografických oblastí Slovenskej republiky,
- prioritným biotopom taký biotop európskeho významu, ktorého ochrana má zvláštny význam vzhľadom na podiel jeho prirodzeného výskytu v Európe.

Na území mesta Košice boli identifikované nasledovné biotopy európskeho a národného významu (Katalóg Biotopov Slovenska, 2002):

#### **• Biotopy národného významu**

- Ls2.1 Dubovo – hrabové lesy karpatské
- Ls3.5.1 Sucho a kyslomilné dubové lesy
- Lk6 Podmáčané lúky horských a podhorských oblastí
- Lk11 Trstinové spoločenstvá mokradí (Phragmition)
- Kr7 Trnkové a lieskové kroviny
- Kr8 Vrbové kroviny stojatých vôd
- Vo6 Mezo- a eutrofné poloprírodné a umelé vodné nádrže so stojatou vodou s plávajúcou a/alebo ponorenou vegetáciou
- Vo8 Spoločenstvá bylín a šachorín eutrofných mokradí s kolísajúcou vodnou hladinou.

#### **• Biotopy európskeho významu**

( „ \* „ sú označené prioritné biotopy )

- Ls1.2 Dubovo – brestovo – jaseňové nížinné lužné lesy ( 911O)
- Ls3.3 Dubové nátržníkové lesy (911O\*)
- Ls3.4 Dubovo–cerové lesy
- Ls4 Lipovo – javorové sutinové lesy (9180\*)
- Ls5.1 Bukové a jedľovo – bukové kvetnaté lesy (9130)
- Ls5.2 Kyslomilné bukové lesy (9110)
- Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky (6510)
- Br6 Brehové porasty deväťsilov (6430)
- Br7 Bylinné lemové spoločenstvá nížinných riek (6430)
- Tr1 Suchomilné travinno-bylinné a krovité porasty na vápnitom substráte (6210\*)
- Tr2 Subpanónske travinno-bylinné porasty (6240\*).

### **B.11.1.2 Chránené druhy rastlín a živočíchov – druhová ochrana**

Druhová ochrana rastlín a živočíchov je zabezpečená zákonom NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a aj Zákomom NR SR č. 15/2005 Z. z. o ochrane druhov voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín reguláciou obchodu s nimi, zákonom NR SR č. 447/2012 Z.z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon NR SR č. 15/2005 Z.z. o ochrane druhov voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín reguláciou obchodu s nimi a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony.

### • Chránené druhy rastlín

Na území mesta Košice bol zaznamenaný výskyt viacerých chránených, vzácných a ohrozených druhov rastlín. V nasledujúcej tabuľke je uvedený zoznam ohrozených druhov rastlín podľa IUCN – Červený zoznam ohrozených druhov.

Tab.11.1 Zoznam významných druhov flóry zaznamenaných na území mesta Košice podľa kategórií ohrozenosti rastlín IUCN

slovenský názov	latinský názov	lokalita
<b>Kategória CR – kriticky ohrozený</b>		
vstavač ploštičný	<i>Orchis coriophora</i>	Kavečianska stráň
<b>Kategória EN – ohrozený</b>		
vstavačovec strmolistý	<i>Dactylorhiza incarnata</i>	Kamenný hrb
vstavačovec počerný	<i>Orchis ustulata</i>	Krížová lúka (Biela skala)
<b>Kategória VU – zraniteľný</b>		
kruštík rožkatý	<i>Epipactis muelleri</i>	Čermeľské údolie
rebríček bertrámový	<i>Achillea ptarnica</i>	Bankov, Kamenný hrb
prilbovka červená	<i>Cephalanthera rubra</i>	Čermeľské údolie, Hradová
vstavačovec bazový	<i>Dactylorhiza sambuciana</i>	Kamenný hrb, Kavečianska stráň
kruštík drobnolistý	<i>Epipactis microphylla</i>	Hradová, Kavečianska stráň
vstavač obyčajný	<i>Orchis morio</i>	Kamenný hrb
ľalia cibulkonosná	<i>Lilium bulbiferum</i>	Jahodná
poniklec veľkokvetý	<i>Pulsatilla grandis</i>	Hradová, Kavečianska stráň
mečík strechovitý	<i>Gladiolus imbricatus</i>	Košice - Šaca
vstavač vojenský	<i>Orchis militaris</i>	Kavečianska stráň, Hradová
vstavačovec májový	<i>Dactylorhiza majalis</i>	Kamenný hrb
päťprstnica obyčajná	<i>Gymnadenia conopsea</i>	Hradová, Kamenný hrb, Kavečianska stráň
prilbovka dlholistá	<i>Cephalanthera longifolia</i>	Kavečianska stráň
vstavačovec Fuchsov	<i>Dactylorhiza fuchsii</i>	Kavečianska stráň
prilbovka biela	<i>Cephalanthera damasonium</i>	Kavečianska stráň, Biela skala
vemenník dvojlistý	<i>Platanthera bifolia</i>	Kavečianska stráň, Biela skala
rebríček štetinatý	<i>Achillea setacea</i>	Hradová
hadomor purpurový	<i>Scorzonera purpurea</i>	Hradová
čerešňa krovitá	<i>Cerasus fruticosa</i>	Hradová
plamienok alpský	<i>Clematis alpina</i>	Biela skala

Zdroj: MÚSES mesta Košice, 2013

### • Chránené druhy živočíchov

V riešenom území bol zaznamenaný výskyt viacerých chránených, vzácných a ohrozených druhov živočíchov. V nasledujúcej tabuľke je uvedený zoznam ohrozených druhov živočíchov podľa IUCN – Červený zoznam ohrozených druhov.

Tab.11.2 Zoznam najvýznamnejších druhov fauny zaznamenaných na území mesta Košice podľa kategórií ohrozenosti živočíchov IUCN

slovenský názov	latinský názov	lokalita
<b>Kategória CR – kriticky ohrozený</b>		
sokol rároh	<i>Falco cherrug</i>	Košická kotlina, Čermeľské údolie
<b>Kategória EN – ohrozený</b>		
orol kráľovský	<i>Aquila heliaca</i>	Čermeľská dolina
mlok hrebenatý	<i>Triturus cristatus</i>	Čičky - Majer
<b>Kategória VU – zraniteľný</b>		
tetrov hoľniak	<i>Tetrao tetrix</i>	Volovské vrchy
tetrov hlucháň	<i>Tetrao urogallus</i>	Volovské vrchy
dudok chochatý	<i>Upupa epops</i>	brehové porasty ldy
pestroň vlkovcový	<i>Zerynthia polixena</i>	Horný Bankov, Jahodná

slovenský názov	latinský názov	lokalita
nosorožtek obyčajný	<i>Oryctes nasicornis</i>	Čermeľské údolie
fuzáč alpský	<i>Rosalia alpina</i>	Čermeľské údolie
mlok vrchovský	<i>Triturus alpestris</i>	Horný Bankov
mlok obyčajný	<i>Triturus vulgaris</i>	Plúvátok, Čičky – Majer, mŕtve ramená pri Jazere, vodná nádrž Poľov
skokan krátkonohý	<i>Rana lessonae</i>	Plúvátok, Čičky – Majer, odkalovacia nádrž pod Bankovom
skokan ostropyský	<i>Rana arvalis</i>	Čermeľské údolie, Myslavský potok
vydra riečna	<i>Lutra lutra</i>	brehové porasty Idy

Zdroj: MÚSES mesta Košice, 2013

#### • Chránené stromy

Podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, môžu byť všeobecne záväznou vyhláškou príslušného krajského úradu ŽP, za chránené stromy vyhlásené vedecky, ekologicky, krajnotvorne alebo esteticky mimoriadne významné stromy alebo ich skupiny, vrátane stromoradií.

Na území mesta Košice sa nachádzajú tieto chránené stromy:

1. Ginkgo na Masarykovej ulici – ginkgo dvojlaločné
2. Topoľ biely v mestskom parku – topoľ biely
3. Univerzitná sofora – sofora japonská
4. Jaseň pri Angeline – jaseň štíhly
5. Platany na Veterine – platan javorolistý
6. Šačianske tisy – tis obyčajný

### B.11.2 ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY

Územný systém ekologickej stability (ÚSES) predstavuje environmentálnu koncepciu, ktorá zabezpečuje celoplošnú ochranu prírody a biodiverzity a posilňuje ekologickú stabilitu intenzívne využívaných území. V súčasnosti je definovaný zákonom č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Podľa uvedeného zákona je ÚSES celopriestorová štruktúra navzájom prepojených ekosystémov, ich zložiek a prvkov, zabezpečujúca rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine.

Z hľadiska hierarchie sa rozlišujú tieto úrovne ÚSES:

- GNÚSES – generel nadregionálneho územného systému ekologickej stability – zabezpečuje stratégiu na úrovni štátu (mierka 1:500 000 a 1:200 000)
- RÚSES – regionálny územný systém ekologickej stability – vytvára základ pre program ochrany rozmanitosti podmienok a foriem života v určitom regióne (napr. okres)
- MÚSES – miestny územný systém ekologickej stability – spracováva sa na úrovni katastra, resp. obce

Biocentrum je ekologicky významný segment krajiny, ktorý vytvára trvalé podmienky na rozmnožovanie, úkryt a výživu živých organizmov a na zachovanie a prirodzený vývoj ich spoločenstiev.

Biokoridor je ekologicky významný segment krajiny umožňujúci migráciu organizmov a prepojenie biocentier.

Interakčný prvok je segment krajiny, ktorý sprostredkúva priaznivé pôsobenie biocentier a biokoridorov na okolitú krajinu. Je prechodným článkom medzi vyčlenenými prvkami ÚSES a ostatnou krajinou.

**B.11.2.1 Územný systém ekologickej stability na nadregionálnej úrovni (GNÚSES)**

Podľa Generelu nadregionálneho územného systému ekologickej stability – GNÚSES a jeho aktualizácie sa v riešenom území nachádzajú 2 prvky GNÚSES:

1. Biokoridor nadregionálneho významu (BK–NR) Tok Hornádu
2. Biocentrum nadregionálneho významu (BC–NR) Sivec, Vozárska, Vysoký vrch

**B.11.2.2 Územný systém ekologickej stability na regionálnej úrovni (RÚSES)**

Prvky regionálneho územného systému ekologickej stability (R–ÚSES), ktoré sa nachádzajú resp. zasahujú do riešeného územia sú definované v dokumente „Aktualizácia prvkov regionálneho ÚSES okresov Košice I. až IV.“ (SAŽP CKP, Košice, 2006 a 2010) a tiež v ÚPN VÚC Košického kraja, Zmeny a doplnky 2009, ktoré boli schválené Zastupiteľstvom KSK uznesením č. 712/2009 zo dňa 24.8.2009 a uznesením č. 713/2009 bola vyhlásená jeho záväzná časť formou VZN KSK č. 10/2009.

Podľa vyššie spomenutých dokumentácií boli v riešenom území mesta Košice vyčlenené tieto prvky R–ÚSES:

*Tab.11.3 Biocentrá regionálneho významu (BC--R)*

Č.	Názov
1.	BC-R Čermel'ské údolie
2.	BC-R Kavečany – Hradová
3.	BC-R Košický les
4.	BC-R Viničná - Košická hora
5.	BC-R Vyšné Opátske
6.	BC-R Grófov les
7.	BC-R Štrkovisko Krásna
8.	BC-R Lesný komplex Kodydom
9.	BC-R Hornádko - Toryský sútok a Čvíkotin háj

*Tab.11.4 Biocentrá regionálneho významu (mestské) – BC--R (M)*

Č.	Názov
1.	BC-R (M) Areál Nad Jazerom
2.	BC-R (M) Prírodný park Anička
3.	BC-R (M) Zeleň na svahoch pod Furčou
4.	BC-R (M) Botanická záhrada UPJŠ a cintorín Rozália
5.	BC-R (M) Komenského park., Park pred poliklinikou Sever
6.	BC-R (M) Mestský park
7.	BC-R (M) Fakultná nemocnica, Rastislavova ul.
8.	BC-R (M) Verejný cintorín
9.	BC-R (M) Park v Barci
10.	BC-R (M) Park na Žriedlovej ul.
11.	BC-R (M) Borovicový lesík nad Popradskou ul.

*Tab.11.5 Biokoridory regionálneho významu (BK–R)*

Č.	Názov
1a	Biokoridor regionálneho významu BC-R Čermel'ské údolie – BC-R Harčárová (KE – okolie)
1b	Biokoridor regionálneho významu BC-R Čermel'ské údolie – BC-R Košický les
1c	Biokoridor regionálneho významu BC-R Čermel'ské údolie – Čermel'ská dolina – BC-R(M) Botanická záhrada UPJŠ a cintorín Rozália
2a	Biokoridor regionálneho významu BC-R Viničná-Košická hora – BC-R(M) zeleň na svahoch pod Furčou – BC-R Vyšné Opátske – tok Hornádu
2b	Biokoridor regionálneho významu BC-R Viničná-Košická hora – BC-R Vyšné Opátske

3a	Biokoridor regionálneho významu BC-R Košický les – BC-R Grófov les
3b	Biokoridor regionálneho významu BC-R Košický les – Myslavský potok – BC-R(M) Areál nad Jazerom
4a	Biokoridor regionálneho významu BC-R Lesný komplex Kodydom – potok Ida – BC-NR Perínske rybníky (KE – okolie)
4b	Biokoridor regionálneho významu BC-R Lesný komplex Kodydom – Sokoliansky potok – BC-R Jakubov dvor (KE – okolie)

Tab.11.6 Biokoridory mestské regionálneho významu BK-R (M)

Č.	Názov
I.	Biokoridor regionálneho významu mestský – BC-R(M) Park v Barci – BC-R(M) Verejný cintorín – BC-R(M) Fakultná nemocnica Rastislavova ul. – BC-R(M) Komenského park, Park pred poliklinikou Sever – BC-R(M) Botanická záhrada UPJŠ a cintorín Rozália – BC-R(M) park Anička
II.	Biokoridor regionálneho významu mestský – BK- (M) Čičkovský potok –BC-R(M) Borovicový lesík nad Popradskou ul. – BC-R(M) Park na Žriedlovej ul. – BC-R(M) Mestský park – Mlynský náhon – Hornád
III.	Biokoridor regionálneho významu mestský – BC- (M) Botanická záhrada UPJŠ a cintorín Rozália – parkové úpravy na Terasé – BC-M jazierko na Hlinisku – BC-M Myslavský potok s brehovými porastmi

### B.11.2.3 Územný systém ekologickej stability na miestnej úrovni (MÚSES)

Prvky ÚSES na miestnej úrovni vyčleňuje dokument „Miestny územný systém ekologickej stability mesta Košice“ (SAŽP CER Košice, 2007) a jeho aktualizácia z roku 2013 (SAŽP CPPEZ, Prešov, 2013).

Podľa tohto dokumentu je v riešenom území mesta Košice vyčlenených 39 biocentier miestneho významu, 67 biokoridorov miestneho významu a 49 interakčných prvkov.

Tab.11.7 Biocentrá miestneho významu (BC–M)

Názov	Názov
1. Sídliisko Watsonova	21. Svahy Heringeša II.
2. Park Obrancov mieru	22. Katkin park
3. Lesík nad triedou KVP a ul. Jána Pavla II.	23. Červený kríž (Bankov)
4. Park Mládeže	24. Prostredné tably (Pod Lapišom) Poľov
5. Cintorín Myslava a Klimkovičova ul.	25. Mŕtve ramená Hornádu pri Jazere
6. Kravín	26. Lesík severozápadne od cesty z Košíc do Šaca
7. Zuzkin park a okolie	27. Poľov – vodná nádrž a jej brehové porasty
8. Aničkin park	28. Mokrad medzi Šebastovcami a Barcou
9. Luník IV.	29. Drocárov park
10. Jazierko na Hlinisku (Pľuvátko) a okolie	30. Koštianske lúky
11. Čičky - Majer	31. Girbeš
12. Povrazová ul.	32. Park pri barokovom kaštieli v MČ Šaca
13. Drewný trh - park	33. Park pri klasicistickom kaštieli v MČ Šaca
14. Mŕtve rameno Hornádu pri Rampovej ul.	34. Dúbrava
15. Areál bývalej Leteckej fakulty TU KE–Prešovská cesta	35. Žobrák – agátový lesík
16. Seligovo jazero	36. Topoľový les pod Šacou
17. Myslavský potok s brehovými porastmi	37. Čičky - les
18. Pod Šibenou horou	38. Konopiská
19. Kulturpark	39. Železníky
20. Svahy Heringeša I.	

Zdroj: MÚSES mesta Košice, 2013



Tab.11.8 Biokoridory miestneho významu (BK–M)

Názov	Názov
1. Kostolianska cesta	35. Slanecká cesta–topoľová alej – Ukrajinská ulica
2. Čermel'ský potok – tenisový areál Anička	36. Ul. Napájadlá – Lubina
3. Kostolianska cesta –prírodný park Anička	37. Železnice Krásna
4. Čermel'ská cesta – Komenského ulica	38. Rešov majer – Krásna
5. Podhradová I.	39 BC-R Vyšné Opátske – Bogol
6. Podhradová II.	40. Ortovisko
7. Watsonova ulica	41. Širokorozchodná trať
8. Watsonova ul. – areál TUKE – Komenského ulica	42. Železnice Barca – Valaliky
9. Watsonova ulica – Letná ulica – Jarná ulica – Park Angelinum.	43. Železnice Barca – Šebastovce
10. Račí potok	44. Valalický potok
11. Dáriusova hora – Demeter – Magnezitárska ulica	45. Poľné cesty Dlhé
12. Európska trieda – ulica Pri Hrušove – železničná trať Košice - Kysak	46. Remízky krovín za letiskom
13. Trieda L. Svobodu	47. Belžiansky potok
14. Krosnianska ulica – Konevova ulica	48. Cestná komunikácia Košice – Šaca
15. Ul. Kpt. Jaroša – Trieda L. Svobodu	49. Brehové porasty Poľovského potoka
16. Sečovská cesta – Herlianska ulica	50. Kodydom – Prostredné tably – rýchli. komunikácia Košice – Šaca
17. Novoveský potok	51. Cestná komunikácia Košice – Malá Ida
18. Heringeš – Babia hora	52. Cestná komunikácia Košice – letisko Košice
19. Kopa – Bangort – cintorín Myslava	53. Cestná komunikácia Šaca – súkromná nemocnica Šaca
20. Moskovská trieda – Trieda KVP – ulica Jána Pavla II.	54. Šaca – Konopiská
21. Kopa – lesík nad Triedou KVP	55. Líniová zeleň v údolnej depresii – Bojarky
22. Moskovská trieda	56. Žobrák – Bojarky
23. Povrazová ulica – Dénešova ulica – Stierova ulica	57. Topoľový les pri Šaci – lesík SZ od cesty Košice – Šaca
24. Jazdecký areál – Hronská ulica – Toryská ulica	58. Sprievodná zeleň železnice Hutníky – Veľká Ida
25. Zuzkin park - Festivalové námestie	59. U.S.Steel – Bočiar
26. Ondavská ulica – Vojenská ulica – Škultétyho ulica – areál FF UPJŠ	60. Cestná komunikácia Šaca - križovatka Šaca – Železiarská ulica – potok Ida
27. Luník VIII. – Jedlíkova ulica – Popradská ul. – Bardejovská ul. – Luník IV.	61. Železnica sever (Mestský park-Bencúrova-Stromová-Slovenská ulica)
28. Park na Žriedlovej – Štúrova ulica – Moldavská cesta – Trieda SNP	62. Raketová ulica
29. Park na Žriedlovej – Žižkova ulica – Nemocnica na Rastislavovej ulici	63. Červený kríž
30. Šoltéssovej u. – Skladná ul. – Južná t.rieda – Park v Barci – železnice Barca	64. Tolstého ulica – Tomášikova ulica
31. Požiarnická ulica	65. Zeleninárska ulica
32. Mestský park – Mlynský náhon – Jarmočná ulica	66. Lorinčík – poľná cesta
33. Mlynský náhon	67. Geder
34. Gemerská ulica – Verejný cintorín – Pri prachárni – Triton	

Zdroj: MÚSES mesta Košice, 2013

Tab.11.9 Zoznam interakčných prvkov

Interakčný prvok (IP)	Interakčný prvok (IP)
1. Baňa Bankov	26. Rešov majer
2. Záhrada v areáli VŠZP na Nám. osloboditeľov	27. Kaspická ulica
3. Watsonova ulica	28. Gagarinovo námestie
4. Ťahanovce – pod železnicou	29. Remízka nad VN Poľov
5. Ťahanovce - tunel	30. Starý židovský cintorín
6. Luník VII. – Humenská ulica	31. Zeleň pred budovou letiska
7. Za hradbami	32. Nemocnica v MČ Šaca
8. Areál FF UPJŠ	33. Ochranný lesík Ludvíkov Dvor
9. Park Angelinum	34. Parčík Železiarská - Šaca
10. KVP, za mostom	35. Bočiar – pri magnezitovom závode
11. Lorinčík – za záhradkami	36. Lesík pri Veľkej Ide
12. Jasovská ulica	37. Okraje haldy U.S.Steel
13. Lorinčík – terénna depresia pri ceste do Malej Idy	38. Hornád – lužný les
14. Lorinčík – pod Sabinovskou ulicou	39. Pastvisko
15. Zeleň pri Belžianskom potoku	40. Zeleň na Jaschusovej ulici
16. Nové diely	41. Zeleň na Wupertálskej ulici
17. Cintorínska ulica	42. Zeleň nad zimným štadiónom
18. VŠA – detský športový areál	43. Parčík na Furči
19. Areál ZŠ Gemerská.	44. Zeleň v areáli a okolí novej nemocnice
20. Areál Hotelovej akadémie.	45. Zeleň na Torskej ulici
21. Zeleň na Šoltésovej ulici.	46. Zeleň v areáli UVLF
22. Zeleň na Srbskej ulici	47. Park na Spišskom námestí
23. Zeleň na Sečovskej ceste	48. Parčík na Važeckej ulici
24. Svahy Heringeša III.	49. Zeleň na Wuppertálskej ulici II
25. Bývalý mäsokombinát	

Zdroj: MÚSES mesta Košice, 2013

**B.11.2.4 Významné krajinné prvky**

- Genofondovo významné lokality**

Genofondová lokalita je územie, na ktorom sa vyskytujú chránené, vzácne alebo ohrozené druhy rastlín alebo živočíchov, na pomerne zachovalých alebo prírode blízkych biotopoch, alebo sa tam vyskytujú druhy rastlín a živočíchov typických pre danú oblasť alebo menšie územie (nemusia patriť medzi chránené a pod.) a potenciálne by sa mohli z genofondových plôch šíriť do okolia, v prípade, že by sa zmenili podmienky a využívanie okolitej krajiny. Genofondové lokality majú veľký význam pre zachovanie biodiverzity a genofundu územia. Genofondová lokalita nie je legislatívnou kategóriou a nie je na nej určený žiadny stupeň ochrany. Niektoré významné genofondové lokality sú zahrnuté do systému chránených území (v chránenom území spravidla tvoria najhodnotnejšiu časť).

Na území mesta Košice bolo vyčlenených 12 genofondových plôch, ktoré predstavujú lokality s výskytom chránených, ohrozených a vzácných druhov bioty, prípadne ich celých spoločenstiev. Tieto lokality sú súčasťou vyčlenených prvkov ÚSES.

- g1 - Jahodná (F) (vlhká svahová lúka v sedle Jahodná), Sever, súčasť BK-R 1a.  
Slatinný biotop značne ovplyvnený antropickými vplyvmi.
- g2 - Jazierko na Hlinisku (Plúvatko) (Am), vodný biotop, Západ, súčasť BC-M 10.

- Pôvodná jama vznikla odťažením hliny na tehliarske účely. Je vyplnená povrchovou vodou. Zarastaním plochy a bezprostredného okolia vznikla z lokality významná reprodukčná plocha obojživelníkov a plazov uprostred mestskej zóny.
- g3 - *Kamenný hrb (F, I, A), lesný biotop, Sever, súčasť BC-R 3.*  
Z celého lesného komplexu sú považované za najcennejšie vrcholové spoločenstvo jedľových, jedľo-bukových a dubo-hrabových porastov.
- g4 - *Kavečany - Pod lazmi (F), vlhká lúka, Kavečany, súčasť BC-R 2.*  
Enkláva vlhkej terénnej depresie. Na okolitom lúčnom xerothermnom biotope bol zaznamenaný výskyt vzácnych taxónov z čeľade vstavačovitých.
- g5 - *Lokalita Na Hore (F), lesný biotop, Ťahanovce, súčasť BC-R 4.*  
Lokalita s výskytom ohrozeného botanického druhu pukovec nezábudkový na severozápadnom úpätí kopca Na Hore v svahových a úpäťových porastoch javorových bučín.
- g6 - *Lúka pod Bielou skalou (F), xerothermný biotop, Sever, súčasť BC-NR Sivec - Vozárska - Vysoký vrch, súčasť BC-NR 1.*  
Suchá lúka obklopená súvislým plášťom dubo-hrabín. Lokalita je významná výskytom kriticky ohrozených druhov: poniklec veľkokvetý, vstavač počerný, krušík drobnolistý a pastavač hlavatý.
- g7 - *Mokrú terénna depresia nad teplárňou, (Am) mokrad'ový biotop, Vyšné Opátske, súčasť BK-NR Hornád.*  
Zamokrené územie miestami so stálou vodnou plochou. Refúgium a liahnište obojživelníkov, hniezdna lokalita pri vode žijúcich vtáčích druhov.
- g8 - *Mokrad' medzi Šebastovcami a Barcou (Šebastovské močiare) (F, Am, A), Šebastovce, Barca, súčasť BC-M 28.*  
Vlhká terénna depresia. krovitú a stromovú etáž charakterizujú zástupcovia rodu Salix: vrba rakyta, vrba popolavá, vrba biela, vrba purpurová, vrba krehká. Sporadicky sa vyskytuje topoľ euroamerický, jelša lepkavá a topoľ osikový. Na lokalite zaznamenaný výskyt vzácnnej páľky Laxmannovej. Vodná plocha je reprodukčným miestom hrabavky škvrnitej.
- g9 - *Mŕtve ramená Hornádu pri Jazere (F, Am, A), vodný biotop, Vyšné Opátske, súčasť BC-M 25.*  
Vodný biotop paralelne s hlavným korytom rieky Hornád. Lokalita je významným refúgiom živočíšnych druhov. Vyskytuje sa tu mlok obyčajný, ropucha obyčajná ropucha zelená, rosnička zelená. Z vtáčích druhov sem zalieta a loví rybárik obyčajný
- g10 - *Rakytie - Kavečany (F), xerothermný biotop, Kavečany, súčasť BC-R 2.*  
Lúčny ekosystém s výskytom stepných elementov. V bylinnom podrade porastov brezy bradavičnatej a solitérov borovice čiernej a v spoločenstve kriačín tvorených hlohom, trnkou, černicou a ružou si pozornosť zasluhujú ohrozené taxóny z čeľade vstavačovitých.
- g11 - *Remízka krovia za letiskom (A), Šebastovce, súčasť BK-M 45 a 46.*  
Pozdĺžna remízka krovia tvorená krovitým zárastom trnky. Viaže na seba viaceré krovínové druhy avifauny.
- g12 - *Kameňolom pod Hradovou (A), Ťahanovce, súčasť BC-R 2.*  
Opustená, príľahlá časť ku kameňolomu je hniezdnym biotopom výra skalného.
- F - flóra (vyššie cievnaté, zvlášť chránené druhy); I - hmyz (vybrané skupiny vzácnych druhov); Am - obojživelníky; A - vtáky; M – cicavce

#### • Ekologicky významné segmenty

Ekologicky významné segmenty predstavujú biotopy s nezastupiteľnou funkciou v ekologickej stabilite a diverzite súčasnej krajiny alebo majú výraznú biologicko-ochrannú, krajinotvornú a estetickú hodnotu. Na území mesta bolo vyčlenených spolu 31 ekologicky významných segmentov, ktoré sú súčasťou vyčlenených prvkoch ÚSES.

- e1 - Kulturpark (F, A) - park, BC-M 19.
- e2 - Areál Leteckej fakulty na Prešovskej ceste (F, A) - park, súčasť BC-M 15.
- e3 - Brehové porasty Idanskeho potoka (F, A, M) - brehový porast, súčasť BK-R4a.
- e4 - Brehové porasty občasného potoka súbežného s potokom Ida (F, Am, A) - brehový porast, súčasť BK-R 4a.
- e5 - Brehový porast Belžianskeho potoka (potok Lorinčík) (A, M) - brehový porast, súčasť BK-M 47.
- e6 - Verejný cintorín na Rastislavovej ulici (F, A) - park, súčasť BC-R (M) 8.
- e7 - Čičky - Majer (Am) - mokradný biotop, súčasť BC-M 11.
- e8 - Fragment lesov v údolnej depresii - Bojarky (A, M) - lesný biotop, súčasť BK-M 55.
- e9 - Horný Bankov (Am) - lesný biotop, súčasť BC-R 3.
- e10 - Lesný komplex Lorinčík, súčasť BC-R 6).
- e11 - Lesný komplex JZ pod Valalským, v hornej časti Čermeľskej doliny (E, A) - lesný biotop, súčasť BC-R 1.
- e12 - Lesný komplex SV nad Alpinkou - Verčová (E, A) - lesný biotop, súčasť BC-R 1).
- e13 - Lesný komplex Jahodná (A) - lesný biotop, súčasť BC-R 3).
- e14 - Líniová zeleň topoľov na Slaneckej ceste (F, A) - líniová vegetácia, súčasť BK-M 35.
- e15 - Líniová zeleň na Štúrovej ulici (F) - líniová vegetácia, súčasť BK-R (M) II.
- e16 - Mŕtve rameno Hornádu na Rampovej ulici (Am, A) - vodný biotop, súčasť BC-M 14.
- e17 - Račí potok (Am) - vodný biotop, súčasť BK-M 10.
- e18 - Okraje haldy železiarní U.S.Steel (E, Am, A) - mokradový biotop, súčasť IP 37
- e19 - Komenského park, park pred poliklinikou Sever (F) - park, súčasť BC-R (M) 5).
- e20 - Poľov - vodná nádrž a brehové porasty (F, Am A) - vodný biotop, súčasť BC-M 27.
- e21 - Porast riečnej terasy Myslavského potoka (A) - remízka, súčasť BC-M 17.
- e22 - Prírodný park pri klasicistickom kaštieli v Šaci (F) - park, súčasť BC-M 33.
- e23 - Prostredné tably, Poľov (Am, A) - remízka, súčasť BC-M 24.
- e24 - Stromová alej Moyzesova ulica (F) - líniová vegetácia, súčasť BK-R (M) I.
- e25 - Telek a potok (Am) - vodný biotop, súčasť BC-R 5).
- e26 - Tisy a park barokového kaštieľa v Šaci (F) - park, súčasť BC-M 32.
- e27 - Topoľový les pod Šacou - vysadený ochranný les železiarní (A) - lesný biotop, súčasť BC-M 36.
- e28 - Údolie Hornádu pri Ťahanovciach (F, Am, A) - brehový porast, súčasť BK-NR Hornád.
- e29 - Žobrák - agátový lesík pri Šaci (A) - lesný biotop, súčasť BC-M 35.
- e30 - Prírodný park Anička, (F,A) - park, súčasť BC-R (M) 8.
- e31 - Zoologická záhrada Košice (F, I, E, Am, R, A, M) - lesný a lúčny biotop, súčasť BC-R 2.

### B.11.3 EKOSTABILIZAČNÉ OPATRENIA

- Pri navrhovaní nových funkčných plôch v území, ktoré budú v kontakte s jednotlivými typmi chránených území, ako sú:
  - územia patriace do národnej siete chránených území
  - chránené územia siete Natura 2000
  - územia chránené podľa prijatých medzinárodných dohovorov
  - územia predstavujúce prvky ÚSES
- rešpektovať požiadavky vyplývajúce pre tieto územia z jednotlivých stupňov ochrany prírody a krajiny (§ 11 - 16 zákona č. 543/2002 Z. z.), z požiadaviek na druhovú ochranu rastlín a živočíchov (§ 32 a ďalšie zákona č. 543/2002 Z. z.), z princípov medzinárodných dohovorov resp. z ekostabilizačných opatrení vyplývajúcich z dokumentov ÚSES na území mesta Košice.
- Územia s legislatívnou ochranou prírody, prvky ÚSES nadregionálneho a regionálneho významu je potrebné chrániť ako prírodné areály, ktoré majú veľký význam pre stabilitu krajiny a biodiverzitu, ale aj pre ochranu geologického podložia, pôd, ochranu vodných

zdrojov. Je potrebné ich chrániť pred silnými antropogénnymi vplyvmi, ktoré majú devastčný účinok.

- Zachovať existujúce prvky územného systému ekologickej stability. Rešpektovať odporúčania pre konkrétne lokality a realizovať revitalizačné zásahy smerujúce k dobudovaniu kostry ekologickej stability územia navrhovanej v dokumente MUSES mesta Košice.
- Zachovať existujúce vodné plochy, nakoľko sú prínosom z krajinárskeho, biologického aj rekreačného významu.
- Zachovať a udržiavať solitérnu mimolesnú vegetáciu, brehovú porasty a líniovú zeleň v krajine, členiť veľkoblokové plochy ornej pôdy líniami vegetačných pásov, najmä v južnej časti územia.
- Zachovať ostrovčekovito roztrúsené plochy lesa s ochrannou funkciou, ktoré plnia funkciu produkčno-protieroznu, produkčno-vodohospodársku a protierozno-vodohospodársku.
- Vo vyčlenených biocentrách a biokoridoroch na území mesta, ktoré sú zároveň využívané ako lokality pre oddych a rekreáciu (parky, prírodné areály, vodné plochy), s výskytom významných druhov fauny a flóry, je potrebné regulovať intenzitu ich využitia s ohľadom na únosnú mieru ovplyvňovania miestnej bioty
- V prípade novej zástavby je nutné pri plánovaní brať do úvahy aj potrebu vytvorenia adekvátnych plôch zelene a súbežne s výstavbou vytvárať aj plochy verejnej zelene, t. j. tvorbu prvkov nielen potenciálne zvyšujúcich ekologickú stabilitu územia, ale aj zvyšujúcich kvalitu bývania. V prípade nutnosti likvidácie zelene v intraviláne mesta je potrebné tieto plochy nahradiť založením adekvátnych plôch novej zelene.
- Na území mesta je dôležité nepripustiť znižovanie výmery plôch verejnej zelene, revitalizovať plochy verejnej zelene v zastavanom území mesta a zabezpečiť ich pravidelnú údržbu. Pri obnove verejnej zelene sa zamerať aj na dobudovanie verejnej zelene na obytných plochách sídlisk, pri novej výsadbe je potrebné rešpektovať existujúce podzemné inžinierske siete a ich ochranné pásma. Postupne nahrádzať nevhodné druhové zloženie vysadených drevín (samičie jedince topoľa, kanadské topole) a pri obnove preferovať pôvodné druhy drevín (jaseň, javor, lipa, jarabina, pri mokradných biotopoch vŕba a jelša).
- Zvyšovať podiel zelene v antropogénnych biotopoch - najmä v okolí železničných a cestných komunikácií. Líniové dopravné stavby môžu byť hodnotné aj z krajinárskeho a estetického hľadiska a v intraviláne.
- Nepripustiť na území mesta umiestňovanie výrobných prevádzok extrémne zaťažujúcich životné prostredie a prevádzky s vplyvom na kvalitu obytného prostredia neumiestňovať v obytných zónach a ich blízkosti.
- Chrániť plochy poľnohospodárskych pôd a podľa možností sa vyhnúť záberom najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy definovaných nariadením vlády SR č. 58/2013 pre jednotlivé k.ú.
- Zachovať v súčasnom stave výmeru lesov. Na území mesta prevládajú lesy osobitného určenia s funkciou rekreačno-zdravotnou, pričom plnia predovšetkým mimoprodukčné funkcie lesa - hygienickú, krajinotvornú a estetickú.

## **B.12 NÁVRH VEREJNÉHO DOPRAVNÉHO VYBAVENIA**

### **B.12.1. OPIS SÚČASNÉHO STAVU, SÚVISLOSTÍ A PROCESU PRÍPRAVY DOPRAVNEJ ČASTI KONCEPTU ÚPN-M KE**

Východiskovým dokumentom pre popis súčasného stavu verejného dopravného vybavenia územia mesta Košice v ÚPN-M KE je Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice, NDCon s.r.o., 2015 (ďalej len „SRDDS m KE, 2015“), ktorá bola v etape Prieskumy a rozboru ÚPN-M KE rozšírená o doplnkové prieskumy a šetrenia.

Stav dynamickej cestnej dopravy opísaný v SRDDS m KE, 2015 sa opiera o výsledky dopravných prieskumov zapracovaných do dopravného modelu Stratégie, v ktorom boli modelované a prognózované na výstupy, reprezentujúce stav roku 2015. Príčinou neštandardného výstupu prognózy súčasného stavu bola realizácia smerového a hladinových prieskumov automobilovej dopravy, ktoré boli realizované v mesiaci marec roku 2015, počas výkonu prác modernizácie a rekonštrukcie električkových tratí v meste Košice. Z tohto dôvodu došlo k rozsiahlym zmenám v organizácii dopravy, týkajúcich sa mestskej hromadnej dopravy (ďalej len „MHD“) ako aj individuálnej automobilovej dopravy (ďalej len „IAD“). Vozidlá cestnej dopravy boli presmerované na obchádzkové trasy, čo sa odráža v stupni vierohodnosti výsledkov dopravných prieskumov.

Prieskum dopravného správania domácností bol spracovaný za pomoci metódy pohovoru v rámci domácnosti od decembra 2014 až do februára 2015 na vzorke 2,85% obyvateľov. Zo zistení prieskumu mobility vyplýva:

- Hybnosť predstavovala len 1,51 ciest na obyvateľa za jeden deň;
- Deľba prepravnej práce v % predstavovala pomer 43:43:1:13 (IAD:verejný dopravný prostriedok : cyklisti : chodci);
- Deľba motorizovanej a nemotorizovanej prepravnej práce v % predstavovala pomer 50:50.

Z parciálnych zistení anketového smerového prieskumu uplatneného v SRDDS mesta KE vyplýva:

- Tranzitná automobilová doprava tvorí iba 1,5 % jázd, tranzitná nákladná doprava tvorí 16 % všetkých jázd, spoločne ide o 3 % z celkovej dopravy;
- Najsilnejšie tranzitné väzby osobných vozidiel sú smerom do Prešova (30% z celkovej tranzitnej dopravy), silná väzba tranzitnej dopravy je tiež smerom do oblastí južných prímestských obcí Valaliky – Milhost' - (23% jázd z celkovej tranzitnej dopravy);
- Najsilnejšie dopravné vzťahy nákladnej dopravy sú vedené na smery do/z Prešova a Rožňavy;
- 52 % vonkajšej cieľovej dopravy tvoria cesty z okresu Košice – okolie, 4 % cesty z Prešova.

Kľúčové úseky základného komunikačného systému mesta Košice (ďalej len „ZAKOS m KE“) boli realizované v období 60. až 90. - tých rokov 20. storočia. Ich kvalitatívne parametre zodpovedajú požiadavkám funkčnosti na úrovni dnešnej doby. Radiálno-okružný systém dokáže v dominantnej miere efektívne obsluhovať prepravné požiadavky obyvateľov a návštevníkov mesta na automobilovú dopravu. Kvalitatívny stav a usporiadanie ZAKOS-u mesta tak poskytujú automobilovej doprave konkurenčnú výhodu v porovnaní s MHD.

Elaborát Analýzy SRDDS m KE sa bližšie zaoberá centrálnou oblasťou Košíc. Podľa nej sa v centrálnej oblasti Košíc nachádza 7 755 verejných parkovacích miest (+ 10 - 15 tisíc súkromných parkovacích miest, v dvoroch, garážach, súkromných pozemkoch atd.). Celkový počet prichádzajúcich automobilov končiacich v centre (podľa dopravného modelu SRDDS m KE) je 77 605. Vzhľadom k využitiu parkovacích miest 4 vozidlami v priebehu dňa je dopyt po parkovaní v špičke na úrovni cca 20 tisíc áut. Vychádzajúc z uvedeného požiadavka na parkovacie miesta až 2,57 násobne presahuje kapacitné možnosti verejných parkovacích miest v roku 2015.

Koncept ÚPN-M KE - v súlade s obsahom a dikciou metodiky územného plánovania a v zmysle platnej Zmluvy o dielo ÚPN-M KE - vychádza v riešení statickej automobilovej dopravy z relevantného rezortného dopravnoplánovacieho dokumentu, ktorým je SRDDS m KE. Zmluva o dielo ÚPN-M KE nestanovuje povinnosť realizovať doplnkové prieskumy statickej dopravy ku prieskumom SRDDS m KE, upravujúcim ich obsah a výstupy do súladu s ustanoveniami STN 73 6110. Vzhľadom na uvedené, riešenie statickej automobilovej dopravy v Koncepte ÚPN-M KE je ponímané a vykonané v koncepcnej rovine, bez jednoznačne lokalizovaného územného priemetu požiadaviek na kapacity obsahovo a územne kompletnej statickej dopravy v jednotlivých dopravných okrskoch alebo v Mestských častiach.

## • cyklistická doprava

Význam cyklistickej dopravy ako ekologickej, ekonomickej, zdravotnej, ale aj sociálnej formy dopravy v súčasnosti neustále narastá. V doteraz spracovaných ÚPN nezodpovedalo riešenie cyklistickej dopravy a jej infraštruktúry stúpajúcim požiadavkám obyvateľov, neriešilo sa zvyšovanie bezpečnosti a plynulosť tejto formy dopravy. Ide pri tom o najzraniteľnejších účastníkov dopravného systému, a v mestách rastie snaha o zrovnoprávnenie všetkých foriem dopravy. Jej význam stúpa najmä v mestách, ktoré sú extrémne zaťažené automobilovou dopravou, približne do 5-tich kilometrov môže byť cyklistická doprava efektívnejšia a rýchlejšia v porovnaní s inými druhmi dopravy.

Význam a podpora cyklistickej dopravy je vyjadrená v týchto programových dokumentoch:

- Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike
- Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Košickom samosprávnom kraji.

Súčasný vývoj a využívanie elektrobicyklov znižuje nároky na fyzickú kondíciu užívateľov a umožňuje uplatnenie cyklistickej dopravy aj v územiach so zložitejšou konfiguráciou terénu. Na druhej strane však stúpa cestovná rýchlosť účastníkov a rastie riziko možných kolízií. Stále je však tento druh dopravy závislý na počasí a ročnom období.

Rozhodujúcimi dokumentmi pre určenie základných kritérií spôsobilosti a funkčnosti cyklistických komunikácií sú:

- Normy STN 73 6101, STN 73 6110 a STN 01 8028;
- TP 07/2014 - vydaný MDVaRR SR.

Pre mesto Košice bol vypracovaný *Pasport mestských cyklotrás a cyklistickej siete v meste Košice, VÚD Žilina, 2013* (ďalej len „Pasport cyklotrás mesta Košice“), a z prehľadu evidencie je zrejmé, že súčasný stav cyklotrás podľa získaných vstupných údajov vo väčšine prípadov nespĺňa parametre podľa TP. Niektoré cyklotrasy predstavujú len isté symbolické vymedzenie, môžu byť základom na vytvorenie tlaku pre komplexné riešenie.

Podstatným problémom vyplývajúcim z vyhodnotenia súčasného stavu cyklistickej siete je skutočnosť, že trasy nie sú homogénne v šírkovom usporiadaní pruhov, ani v spojitosti celých dĺžok. Na cyklotrasách sú kritické miesta pri krížení s cestnými komunikáciami, prechody spoločne s pešími spolu s ďalšími nedostatkami, čo konštatuje „Pasport cyklotrás mesta Košice“, ale tiež SRDDS mesta Košice.

Pre ďalší rozvoj cyklotrás a ich bezpečnú funkčnosť je nutné ich definovať a posudzovať (aj súčasne evidovaných), podľa „Typu CYK“ vo vzťahu k „Funkčným triedam MK“, ich zaťaženiu v zmysle TP 07/2014 a STN 01 8028.

V rámci potvrdzovania parametrov súčasných cyklotrás (po ich revízii) a následného navrhovania CYK je nutné preveriť, či je možné dodržať všetky parametre pre naplnenie programu zvýšenia cyklomobility, ale tiež jej bezpečnosti v kontaktoch a ostatnými účastníkmi v dopravnom prostredí, a tým dosiahnuť eliminovanie konštatácie zo záverečnej správy materiálu *„Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice, NDCon, 2015“*, ktorá uvádza: „Je takmer nemožné sa na bicykli bezpečne dostať z okrajových častí mesta do centra. Na existujúcej cestnej sieti v meste a jeho okolí sú vytvorené veľmi nepriateľské podmienky, ktoré priamo odrádzajú využitie bicykla ako každodenného dopravného prostriedku“.

Z hľadiska širších vzťahov územím mesta Košice prechádza trasa transeurópskej cyklomagistrály **Euro Velo 11**, s výhľadovým prepojením Poľsko - Slovensko - Maďarsko. Trasa Euro Velo 11 (a jeho súčasť CM-039 cyklotrasa Hornád) je vedená v koridoroch riek Poprad, Torysa a Hornád.

Ako je konštatované v PaR ÚPN-M KE, súčasný stav cyklistických komunikácií a cyklistickej prepravy v meste Košice, ale tiež v jeho širšom území, nie je plne v súlade s technickými podmienkami, ktorých dodržanie je podmienkou bezpečnosti ich užívania.

Pre hodnotenie súčasného stavu cyklistickej dopravy a jeho predpokladaného rozvoja boli využité podklady:

- Pasport mestských cyklotrás a cyklistickej siete v meste Košice, VÚD Žilina, 2013 (ďalej len „Pasport cyklotrás m KE“);
- Doplnkové sčítanie uzlových bodov v centre mesta, vstupov a výstupov do rekreačno – športových oblastí v blízkosti mesta, realizované v rámci PaR ÚPN-M KE, 2016;
- Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice, záverečná správa, NDCon, 2015;

Predmetom riešenia a zhodnotenia cyklotrás, ale aj cyklodopravy v koncepte ÚPN-M KE je najmä definovanie základnej kostry cyklotrás, potreba dosiahnutia ich homogenity na území vlastného mesta, a napojenie na trasy vyššieho významu a cykloturistické trasy.

Podľa výsledkov PaR ÚPN-M KE a Pasportu cyklotrás mesta Košice, je celková dĺžka:

- cyklistickej siete na území mesta Košice – 26.042 m,
- dĺžka mestských cyklotrás – 22.676 m.

Nižšie uvádzané údaje o súčasnom stave evidovaných cyklotrás v meste Košice sú prevzaté z predmetného pasportu.

Rozdelenie dĺžok mestských cyklotrás v hlavnom dopravnom priestore je nasledovné:

- cyklistický pruh na vozovke v dĺžke 211 m;
- cyklistický pás na vozovke v dĺžke 692 m;
- cyklopiktokoridor v dĺžke 0 m;
- priechod pre cyklistov v dĺžke 477 m.

Rozdelenie dĺžok mestských cyklotrás mimo hlavného dopravného priestoru je nasledovné:

- samostatná cestička pre cyklistov v dĺžke 6 070 m;
- spoločná cestička pre chodcov a cyklistov so zmiešanou prevádzkou v dĺžke 72 m;
- spoločná cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou v dĺžke 15 245 m.

Ako je uvedené v PaR, ÚPN-M KE, i keď sú cyklotrasy definované, vykazujú mnohé nedostatky, ktoré bude nutné doriešiť najmä na definovaných základných a doplnkových trasách.

Najzaťaženejšou lokalitou je Staré mesto, najmä Hlavná ulica, Mlynská ulica a Trieda SNP v MČ Západ. Najkritickejšími sú úseky, kde je zvýšený pohyb cyklistov a peších, neriešené prechody CYK cez komunikácie A3, B1 až B3.





Obr. 11 Schéma súčasne evidovaných cyklotrás v meste Košice

# • **pešia doprava**

Významnou zložkou dopravného procesu v mestách, predovšetkým v mestách s vyšším počtom obyvateľov, s veľkým počtom obchodných centier, historicky a turisticky zaujímavými objektami, je pešia doprava. Tieto podmienky mesto Košice, najmä jeho historické jadro, spĺňa. Podrobné sčítanie pešej dopravy na všetkých peších trasách nebolo vykonané, sčítané boli len počty na významných peších trasách. V návrhu vychádzame z vykonaných prieskumov v rámci dokumentu „*Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice, NDCon, 2015*“, a z etapy ÚPN-M KE, PaR. Zo „*SRDDS m KE*“, boli prevzaté tieto grafické časti:

Hlavné koridory využívané chodcami sú vyjadrené na nasledovnom obrázku.



Obr. 12 Schéma hlavných využívaných peších trás

Na základe vyššie uvedeného, ale aj výstupov „SRDDS m KE, 2015“, najzaťaženejšie pešie trasy, riešené bezbariérovou, sú v centrálnej – historickej časti Starého mesta – prevažne v pešej zóne.

VZN č. 98/2007 Mesta Košice definuje pešiu zónu v meste ako súčasť historickej časti mesta. Na pešiu zónu sa vzťahuje osobitný režim vjazdu a zotrvania motorového vozidla. Z územia pešej zóny je vylúčená premávka motorových vozidiel okrem prípadov určených nariadením (*limitovaná dopravná obsluha*).

Územie centrálnej pešej zóny je ohraničené ulicami:

1. Hlavná od Roosewelterovej po Kasárenské námestie a pasáže vedúce z Hlavnej;
2. Františkánska;
3. Biela;
4. Univerzitná;
5. Pri Miklušovej väznici;
6. Mlynská od Puškinovej po Hlavnú;
7. Zvonárska;
8. Vrátna od Bočnej po Hlavnú;
9. Alžbetina od Bočnej po Hlavnú;
10. Zámočnícka;
11. Uršulínska;
12. Poštová od Mäsiarskej po Hlavnú.

Ostatné komunikácie historickej časti mesta možno hodnotiť ako upokojené s obmedzenou dopravnou obsluhou.

#### • letecká doprava

**Letisko Košice** (kódy letiska IATA: KSC, ICAO: LZKZ) je medzinárodné letisko, ktoré je zaradené do súhrnnej siete TEN-T. Je to druhé najväčšie letisko na Slovensku podľa počtu pasažierov a pravidelných liniek. Nachádza sa v mestskej časti Barca, 6 km južne od centra mesta, v nadmorskej výške 230 m n. m.

Rozloha letiska je 3,5 km<sup>2</sup> a celková plocha terminálu je 4 456 m<sup>2</sup>, z toho viac ako 3 500 m<sup>2</sup> je vyhradených pre pasažierov. Najväčšími lietadlami schopnými pristáť na letisku sú Boeing 767 a Airbus A300. Vzletová a pristávacia dráha Letiska Košice s asfaltovým povrchom má dĺžku 3 100 m, šírku 45 m. Terminál letiska má zastavanú plochu 3 530 m<sup>2</sup>, úžitkovú plochu 4 569 m<sup>2</sup>, počet odletových východov 6 a dve príletové haly. Kapacita letiska je 700 000 osôb ročne, resp. tisíc osôb za hodinu.

Na území mesta Košice sú dislokované tieto letiská:

Tab. 12.1. Zoznam letísk a heliportov

Názov letiska Smerovacia značka	Typ letiska	Povolený druh leteckej prevádzky na letisku			
		Medzinárodné- vnútroštátne	verejné- neverejné	IFR – VFR	S – pravidelná scheduled NS – nepravidelná  LZS – letecká záchranná služba
1	2	3	4	5	6
<b>Letiská</b>					
Košice LZKZ	civilné	INTL, NTL	Verejné public	IFR, VFR	S, NS
<b>Heliporty</b>					
Univerzitná	civilné	NTL	neverejné	VFR	LZS

Názov letiska Smerovacia značka	Typ letiska	Povolený druh leteckej prevádzky na letisku			
		Medzinárodné- vnútroštátne	verejné- neverejné	IFR – VFR	S – pravidelná scheduled NS – nepravidelná LZS – letecká záchranná služba
nemocnica Louisa Pasteura Košice – Trieda SNP			non-public		
Univerzitná nemocnica Louisa Pasteura Košice – Rastislavova	civilné	NTL	neverejné non-public	VFR	LZS

S – pravidelná doprava (scheduled air traffic)  
NS – nepravidelná doprava (non-scheduled air traffic)  
INTL – medzinárodné letisko (International aerodrome)  
NTL – vnútroštátne letisko (National aerodrome)  
LZS – letecká záchranná služba (air ambulance)  
IFR – riadenie letov podľa navigácie (Instrument Flight Rules)  
VFR – riadenie letov podľa viditeľnosti (following Visual Flight Rules)

Neverejné heliporty LZS v meste Košice sú využívané v súlade s potrebami LZS.:

- **vybudované** v priestoroch Univerzitnej nemocnice Louisa Pasteura Košice
  - Trieda SNP
  - Rastislavova,
- **nevýbudovaný** (ale využívaný – najmä pre popáleninové centrum) je heliport pri Nemocnici Košice – Šaca.

#### • verejná doprava

Mestská hromadná doprava v meste Košice je prevádzkovaná autobusmi a električkami. V období rokov 1993 až 2015 boli v prevádzke i trolejbusy. Od januára 2015 bola prevádzka na troch trolejbusových linkách nahradená prevádzkou autobusov. V roku 2014 bolo prostriedkami mestskej hromadnej dopravy vykonaných 258 tisíc jazd denne, 63% autobusom, 28% električkou, 9% trolejbusom. Najintenzívnejšie prepravné prúdy MHD smerujú medzi sídliskami a centrom mesta.

V období do roku odovzdávania realizovaných etáp rekonštrukcie železničnej stanice Košice bolo možné ako hlavný problém železničnej dopravy v meste označiť kultúru cestovania a vybavovania cestujúcich. Rekonštrukciou a uvedením do prevádzky železničnej stanice Košice boli nižšia úroveň vybavovania cestujúcich a kultúrna prostredia stanice eliminované. Uvedené problémy kultúry vybavovania cestujúcich však zostávajú v objektoch a areáloch ostatných železničných staníc a zastávok na území mesta Košice.

Problémovým okruhom je taktiež bezpečnosť železničnej a cestnej dopravy, predovšetkým v priestoroch križovania železničných tratí s pozemnými komunikáciami. Na území mesta Košice sa vyskytujú úrovňové železničné priecestia v styku železničných tratí a ulíc Ťahanovská, Rampová, Pri bitúnku a Jarmočná (pri zastávke Košice – Predmestie).

Územný priemet nedostatkov železničnej nákladnej dopravy spočíva i v zábere plôch v meste Košice. Podklady ku konceptu ÚPN-M KE nedisponujú podrobnou analýzou funkčnosti a efektívnosti využitia plôch určených pre železničnú nákladnú dopravu v

Košiciach. Je reálne predpokladať, že uvedenou problematikou sa budú detailne zaoberať projekty modernizácie železničných tratí lokalizovaných v železničnom uzle Košice.

Infraštruktúra leteckej dopravy, letiska Košice zaradeného do siete TEN-T, zodpovedá súčasným požiadavkám na kultúru a vybavovanie cestujúcich. Dopravná obsluha letiska je zabezpečovaná autobusovou linkou MHD, taktiež v značnej miere i IAD.

Podrobné údaje reprezentujúce stav dopravných systémov mesta Košice sú uvedené v dokumente PaR ÚPN-M KE.

### **B.12.2. SPOLOČNÉ KONCEPČNÉ PRINCÍPY UPLATNENÉ V NÁVRHOCH VARIANTOV A A B**

Koncept návrhu riešenia verejného dopravného vybavenia si ako prioritné úlohy vytýčil nasledujúce hlavné územnoplánovacie ciele:

- predpokladaný rast objemov dopravy podmienený plánovaným rastom mesta na 275 653 resp. 300 tisíc obyvateľov a plánom na vznik nových rozvojových a transformačných plôch zabezpečiť so snahou o minimálny záber nových plôch určených pre dopravnú infraštruktúru automobilovej dopravy;
- prispieť k humanizácii mestského prostredia historického centra mesta a obytného prostredia sídlisk.

Koncepcia riešenia verejného dopravného vybavenia variantov A a B je založená na využití prínosov zapojenia inteligentných dopravných systémov do riadenia, organizovania prevádzkovania a plánovania dopravnej sústavy mesta. Ak má byť použitie inteligentných dopravných systémov efektívne, potom je nutné zjednotiť verejnú hromadnú dopravu osôb do jednej organizačnej, prevádzkovej a plánovacej štruktúry, pre ktorú je v rámci konceptu ÚPN-M KE používané všeobecne platné odborné pomenovanie „Integrovaný dopravný systém“, (ďalej len „IDS“). So systémom verejnej hromadnej dopravy osôb musia byť vzájomne previazané Inteligentné dopravné systémy cestnej automobilovej - dynamickej i statickej - dopravy. Hlavným prínosom inteligentných dopravných systémov bude využitie existujúcich rezerv v prevádzke a organizácii jednotlivých dopravných módov, smerujúce k minimalizácii nárokov na plošné zábery pre dopravnú infraštruktúru.

Ako zásadné dopravnoplánovacie riešenia v prospech dopravnej obsluhy mesta verejnou hromadnou dopravou osôb koncept uprednostňuje návrhy realizácie infraštruktúry verejnej hromadnej dopravy osôb spolu s reštriktívnymi zásahmi voči dopravnej obsluhu mesta IAD. Na najvyššie miesto v hierarchii priorít je kladená električková mestská hromadná doprava, spĺňajúca požiadavky na realizáciu potrebných dopravných výkonov, na požiadavky ekologického charakteru. Spôsobom, ktorým je uvedené riešenie v územnom pláne presadzované, je zväčšenie plošného rozsahu dopravnej obsluhy územia električkovou dopravou, rezervácia územia pre jej technickú základňu, zároveň – podľa charakteru prostredia lokalizácie trate – i presadzovanie električkových tratí na nezávislom traťovom telese, umožňujúcim dosahovať vyššie jazdné rýchlosti električky. Posilnenie električkovej doprava znižuje spotrebu fosílnych palív a produkciu škodlivých emisií v prepravnom procese. V neposlednom rade je vysokou prednosťou električkovej dopravy jej mestotvorný charakter, umožňujúci rozvíjať štruktúru kompaktného mesta. K naplneniu rovnakého cieľa prispeje i komplexná rekonštrukcia a modernizácia trolejbusovej dopravy v rozsahu odvodenom od jej trakčných výhod obsluhy členitého územia.

Z hľadiska možnosti zaradenia systému TRAM – TRAIN do dopravnej sústavy mesta je problematika vnímaná ako otvorená. Objem zdrojovej a cieľovej IAD vychádzajúcej a vychádzajúcej z košického regiónu do mesta Košice v hodnote približne 120 tisíc obojsmerných jász osobných automobilov môže byť zásadným podnetom k vypracovaniu štúdie realizateľnosti zaoberajúcej sa presunom objemu regionálnych ciest z IAD na TRAM – TRAIN. Umiestnenie technologických plôch (obratísk, vozovní, meniarňí) je priamo závislé od splnenia požiadaviek efektívnosti prevádzky systému. Prevádzkovou problematikou MHD sa podrobne zaoberá rezortná dopravnoplánovacia dokumentácia

SRDDS m KE, návrh na umiestnenie technologických plôch MHD v koncepte ÚPN-M KE vychádza z uvedeného dokumentu.

Reštrikcie voči automobilovej doprave sa v riešení konceptu primárne dotýkajú statickej dopravy. V dynamickej automobilovej doprave je uplatňované uprednostnenie priestorových a riadiacich systémov infraštruktúry verejnej hromadnej dopravy v komunikačnom priestore pred nárokmi IAD.

Cieľ preferencie MHD sa varianty A a B snažia dosiahnuť prostredníctvom regulácie statickej automobilovej dopravy. Na rozdiel od princípov prístupu k statickej doprave dokumentu „Konceptia riešenia statickej dopravy v meste Košice, EEI, 2013“ – založenej na dosahovaní ekonomických výnosov zo spoplatnenia statickej dopravy na tzv. „aktívnom území“ – varianty zakladajú svoj principiálny prístup k riešeniu na akcentovaní génia loci mesta Košice a jeho zachovaní i pre budúce generácie. V ponímaní variantov A a B konceptu nemôže byť historické centrum mesta predmetom ekonomických výnosov z parkovania - a ich prostredníctvom - i znovu financovania infraštruktúry statickej dopravy v meste. Uvedený prístup tak udržiava a zlepšuje podmienky dopravnej obsluhy mesta prostredníctvom IAD a znemožňuje dosiahnuť cieľ zvýšenia podielu verejnej hromadnej prepravy osôb v meste Košice. Prísne obmedzené možnosti statickej dopravy v centre mesta majú vytvárať tlak na voľbu MHD, ako preferovaného dopravného módu cestujúcimi, zvýhodneného pred výrazne obmedzeným prístupom IAD do centrálnych častí mesta.

Reštrikcie statickej automobilovej dopravy v historickom centre mesta Košice vytvárajú priaznivé podmienky pre zriadenie nízkoemisnej zóny, s ambíciou na následné zriadenie bezemisnej zóny mesta. Odvedením IAD z trasy Námestie Osloboditeľov – Štúrová ulica vo variante A sa otvárajú možnosti pre zriadenie nízkoemisnej zóny v rozsahu Mestskej pamiatkovej rezervácie Košice a jej ochranného pásma. Prístup električiek, cyklistov a chodcov by bolo potrebné doplniť o autobusovú dopravu prevádzkovanú duobusmi/trolejbusmi.

Prístup k navrhovaniu a fungovaniu ostatného územia mesta v režime nízkoemisných alebo bezemisných zón je závislý od celoslovenského/mestského rozvoja elektromobilizácie. Kľúčovým kritériom bude podiel zastúpenia automobilov so spaľovacími motormi vo vozidlovom parku.

V súčasnosti ceny bezemisných elektromobilov značne prevyšujú ceny porovnateľných automobilov s bežným pohonom. S odvolaním sa na odborné zdroje sa do 10 – 15 rokov očakáva vyrovnanie cien elektromobilov a cien automobilov s klasickým spaľovacím motorom. S ohľadom na predpokladaný vývoj v IAD a na uplatnenie presmerovania IAD v centre mesta, minimálne Mestská pamiatková rezervácia a jej ochranné pásmo sú k horizontu roku 2035 navrhované ako fungujúca bezemisná zóna.

S problematikou bezemisných zón úzko súvisí návrh na zriaďovanie zón s upokojenou dopravou. Ide o priestory s dominantnou funkciou bývania v ktorých je na najvyššej úrovni preferovaná pešia doprava, pričom automobilová doprava je prevádzkovaná za prísne regulovaných podmienok. Dispozičný tvar uličného priestoru je podriadený pohybu chodcov. Pri splnení určitých regulačných predpokladov možno v zásade označiť zóny s upokojenou dopravou za vývojové štádium predchádzajúce bezemisným zónam na sídliskách. Potenciál vytvorenia zón s upokojenou dopravou sa nachádza na všetkých plochách sídlisk a nízkopodlažnej obytnej zástavby v Košiciach, ktoré nie sú v dotyku so zbernými komunikáciami funkčnej triedy B3 a vyššími. V zásade ide o komunikácie ZAKOS-u mesta Košice, ktorými sa územný plán na úrovni veľkosti mesta Košíc zaoberá. Presné vymedzenie hraníc zón s upokojenou dopravou je možné vykonať s detailnou znalosťou komunikačnej štruktúry a so znalosťou dopravných vzťahov územia v mierke zóny. Koncept ÚPN-M KE navrhuje riešiť predmetnú problematiku v územných plánoch zón mesta Košice za dodržania podmienky absencie ich kontaktu so ZAKOS-om mesta Košice.



## B.12.3 CESTNÁ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA DYNAMICKÁ

### VARIANT A

#### B.12.3.1 Funkčné a stavebnotechnické kategórie komunikácií ZAKOS mesta Košice

Východiskom k návrhu koncepcie variantu A bolo zachovanie a rozvinutie pozitívnych potenciálov a vývojových trendov súčasného stavu dopravnej sústavy mesta Košice, ukotvených v jej previazanosti s rôznorodou urbanistickou štruktúrou mesta. V cestnej infraštruktúre to znamená adekvátne využitie existujúcich kvalitných parametrov cestnej siete mesta v kontexte požadovaných funkcií dopravnej obsluhy. V pomerne dlhých úsekoch ciest, v prevažne extravilánových oblastiach mesta, koncepcia umožňuje prevádzkovanie parametrov ciest na úrovni korešpondujúcej s návrhovou kategóriou komunikácie. V týchto prípadoch sa prístup prejavuje i v situovaní nových električkových tratí do pridruženého priestoru ciest (v rámci koridoru komunikácie) čím sa otvárajú možnosti na zvýšenie jazdných rýchlostí električkovej trate, i na zlepšenie plynulosti cestnej premávky. V zastavaných urbanizovaných územiach kompaktného mesta, mimo úsekov hlavných komunikácií ZAKOS-u, variant presadzuje vyrovnanosť prístupu dopravných módov k využívaniu cestnej siete, s predpokladaným pozitívnym dopadom na humanizáciu uličných priestorov.

Variant A definuje trasy Vnútrotného a Vonkajšieho okruhu v zásade v rovnakom usporiadaní ako v súčasnosti.

- Vnútrotný okruh: ulice Štefániková – Protifašistických bojovníkov – Jantárová – Rastislavova – Moyzesova – Hviezdoslavova.
- Vonkajší okruh: Prešovská cesta – Južné nábrežie – Nižné Kapusníky – Alejová – Trieda SNP – Watsonova – Hlinkova.

Na existujúcom Vnútrotnom okruhu sú navrhované úpravy ktoré vyplývajú z dopadu dopravných súvislostí nadväzujúcich na privedenie automobilovej dopravy z Vonkajšieho okruhu na severnú a južnú časť Vnútrotného okruhu, taktiež i z rozšírenia prevádzky električkovej dopravy.

Privedenie automobilovej dopravy z Vonkajšieho okruhu na severnú a južnú časť Vnútrotného okruhu primárne súvisí so snahou o presmerovanie súčasnej intenzívnej automobilovej dopravy, vedenej po okraji historického centra mesta, v línii ulíc Námestie Osloboditeľov – Štúrova ulica.

V severnej časti Vnútrotného okruhu ide o vytvorenie novej vnútornej radiály v predĺžení Masarykovej ulice, s pracovným názvom „Nová Masarykova“. Jej realizácia má spočívať v rekonštrukcii existujúcej Masarykovej ulice, v jej predĺžení formou podjazdu pod železničnou traťou č. 105 do priestorov transformačných území medzi železnicou a riekou Hornád. Pokračovanie radiály bude vedené premostením Hornádu, prechodom cez územie pozdĺž cesty I/20 s jej úplným mimoúrovňovým pripojením a s následným pokračovaním voľným priestorom v svahu pod sídliskom Dargovských hrdinov a s mimoúrovňovým pripojením na Triedu a.g. Svobodu na sídlisku. Okrem spomínanej funkcie odvedenia dopravy z centrálnej časti mesta bude nová radiála napĺňať i dôležitý význam dopravnej obsluhy transformačných území ktorými bude prechádzať (pripojenia Rampovej ulice pozdĺž železničnej trate – Pri plynárni a ulice Severné nábrežie). S radiálou Nová Masaryková je spojená i diverzifikácia dopravnej obsluhy sídliska Ťahanovce a transformačných, rozvojových území ležiacich medzi sídliskom Ťahanovce a riekou Hornád. Uvedený dopravný vzťah je plánované zabezpečiť formou pripojenia siete nových ulíc s pracovnými názvami Nová Ťahanovská, Nová Ťahanovská I., (pripojené na Americkú triedu sídliska Ťahanovce) prostredníctvom stavebne upravených ulíc Na Demeteri, Nová Na Sihoti (pripojenie na Vonkajší okruh v mimoúrovňovej križovatke Hlinková x Dopravná) s pokračovaním prostredníctvom ulice Rampová pri trati pripojenej na predĺženie ulice Masarykova. Vytvárajú sa tak predpoklady na vybudovanie pomerne silnej vnútornej, rozvetvenej radiály. V úseku Novej Masarykovej od Prešovskej cesty po Triedu a.g. Svobodu

je uvažované s 2 jazdnými pruhmi, jedným prídavným pruhom do svahu a s dvoma odstavňovými pruhmi. V pokračujúcich úsekoch Novej Masarykovej od križovatky s Prešovskou cestou až po pripojenie existujúcej Masarykovej ulice na Hviezdoslavovu je uvažované so 4 pruhovým usporiadaním cesty.

Pripojenie radiály Masarykova – Nová Masarykova si vyžiada úpravy Hviezdoslavovej ulice a ulice Továrenská – Bačíkova, ktoré sú v súčasnosti prevádzkované v jednosmernom režime. Z priestoru menovaných ulíc bude vylúčené parkovanie vozidiel, Hviezdoslavova ulica bude v celom úseku usporiadaná ako 4 pruhová obojsmerná komunikácia s prevádzkovaním predĺženej električkovej trate, pokračujúcej po Masarykovej ulice ku križovatke so Svätoplukovou a Alvinczyho ulicou. Továrenská – Bačíková ulica je pracovne uvažovaná ako jednosmerná komunikácia s dvoma jazdnými pruhmi. Návrh na jej finálne dopravné prevádzkovanie môžu overiť až podrobné dopravné štúdie spracované na úrovni zóny.

Južná časť Vnútorého okruhu je ovplyvnená predĺžením línie privádzača rýchlostnej cesty R2/R4 s pracovným názvom Privádzač R2/R4 Zdobá A. Jeho zaradenie do variantu A je dané Zadaním konceptu ÚPN-M KE. Návrh Privádzača, prechádzajúceho územím Mestskej časti Vyšné Opátske, končí úplnou mimoúrovňovou križovatkou s cestou I/20 Južné nábrežie v priestore pozdĺž existujúcej čerpaciej stanice pohonných hmôt (ďalej len „ČS PH“) Shell.

Predĺženie Privádzača Zdobá A, od križovatky s Južným nábrežím, je navrhované ako dôležitá 4 pruhová radiála s pracovným názvom Nová Zdobá A, ústiaca na novú úplnú úroveň usmernenú križovátku Vnútorého okruhu na Jantárovej ulici. Okrem vyústenia na Vnútorý okruh je na uvedenú radiálu na východnej strane Južnej triedy pripojená celá štruktúra nových/rekonštruovaných zberných a obslužných komunikácií. Ich účelom je dopravná obsluha transformačných území pozdĺž Južnej triedy. Zo západnej strany uvedenú funkciu naplňa Rastislavova ulica, a to v úseku od pripojenia na Nižné Kapustníky po nové vyústenie Rastislavovej ulice na Holubyho ulicu. Pôvodné vyústenie do oblúka ulice Rastislavovej na Vnútorom okruhu bolo zrušené z dôvodu rozšírenia komunikácie okruhu v tomto úseku (Rastislavova ulica od križovatky s Jantárovou/Južnou triedou po križovátku s Gemerskou ulicou) na 4 jazdné pruhy. Ďalším z dôležitých cieľov umiestnenia rozvetvenej prípojnej štruktúry komunikácii, pripojených na radiálu od východu, je vytvorenie podmienok pre upokojenie dopravy na Južnej triede s postupným vytvorením mestskej obchodnej triedy so zníženou povolenou jazdnou rýchlosťou (C1 – obslužná obchodná os) v jej úseku od križovatky s Jantárovou ulicou po Námestie Osloboditeľov.

Pôvodná funkčná trieda A3 rýchlostnej komunikácie v línii Prešovská cesta – Južné nábrežie – Nižné Kapustníky bola uvedená do reálneho normového stavu STN 73 6110, odvodeného od skutočného stavu kolíznych lokalít komunikácie (autobusové zastávky, priechody pre chodcov). Úseku bola priznaná funkčná trieda zberných komunikácií B1, pričom návrhová rýchlosť bola znížená na súčasné povolené minimum 60 km/h. Vytvorila sa tak podmienka na eliminovanie nebezpečných kolíznych bodov chodcov a automobilovej dopravy.

Vo všetkých prípadoch obslužných komunikácií funkčnej triedy C1 a C2, zaradených do ZAKOS-u mesta, sa pristúpilo k zníženiu najvyššej povolenej rýchlosti na 40 km/h.

Súčasťou Variantov A, B alt. 1, B alt. 2 je pripravovaná trasa rýchlostnej cesty R2 a jej peáž R2/R4, Budimír – Košické Oľšany – Krásna – Šebastovce - Haniska – Šaca. Okrem nižšie uvedenej problematiky Varianty obsahujú rovnaké body pripojenia ZAKOSu mesta Košice v línii ciest II/552 Krásna, I/17 Košice juh Šebastovce, Privádzač R2 Šaca, cesta I/16 súbežná s R2 v úseku križovatka Šaca – križovatka Ludvíkov Dvor a súbežná s Privádzačom R2 Šaca – križovatka II/548. Riešenie Variantov Konceptu ÚPN obsahuje prevzatú dokumentáciu súbežnej cesty I/16 s rýchlostnou cestou R2 a s Privádzačom R2 Šaca.

V zmysle Zadania na spracovanie konceptu ÚPN-M KE variant A obsahuje dve pripojenia rýchlostnej cesty R2/R4 na ZAKOS mesta z jeho východnej strany. Ide o pripojenie cesty



I/19 v existujúcej trase prechádzajúcej cez Košickú Novú Ves a pripojenie novo koncipovaným Privádzačom z priestoru obce Zdobca cez Mestskú časť Vyšné Opátske s vyústením na Južné nábrežie v priestore pozdĺž existujúcej ČS PH Shell. Nakoľko stavba diaľnice D1 Budimír – Bidovce, spolu s úsekom rýchlostnej cesty R2/R4 do Košických Olšian, už bola zahájená, pripojenie cesty I/19 na rýchlostnú cestu R2/R4 je v rámci konceptu ÚPN-M KE prezentované ako stav. Usporiadanie križovatky R2/R4 s I/19 je však z dôvodu pripojenia Privádzača Zdobca A v smere do/z Košíc na rýchlostnú cestu R2/R4 upravené. Variant A uvažuje s dvoma neúplnými mimoúrovňovými križovatkami rýchlostnej cesty R2/R4:

- križovatka Zdobca, Privádzač Zdobca A v smere do/z Košíc na rýchlostnú cestu R2/R4;
- križovatka Hrašovík, I/19 v smere na/z východu od Košických Olšian.

Problematika pripojenia východného Privádzača Zdobca A umožňuje v rámci konceptu ÚPN-M KE skúmať možnosti priameho odvedenia zdrojovej/cieľovej dopravy mimo priestor zaústenia priamo na okraj historického centra mesta v línii Palackého – Námestie Osloboditeľov – Štúrova.

Zoznam nových úsekov cestnej siete alebo úsekov s plánovanými stavebnými úpravami je súčasťou záväznej časti konceptu ÚPN-M KE. Hlavný výkres Verejného dopravného vybavenia obsahuje popis existujúcich a návrhových úsekov s označením zaradenia komunikácie (číslo, cesta/miestna komunikácia, funkčná trieda, kategória komunikácie).

#### **B.12.3.2 ZAKOS mesta Košice - dôležité križovatky systému**

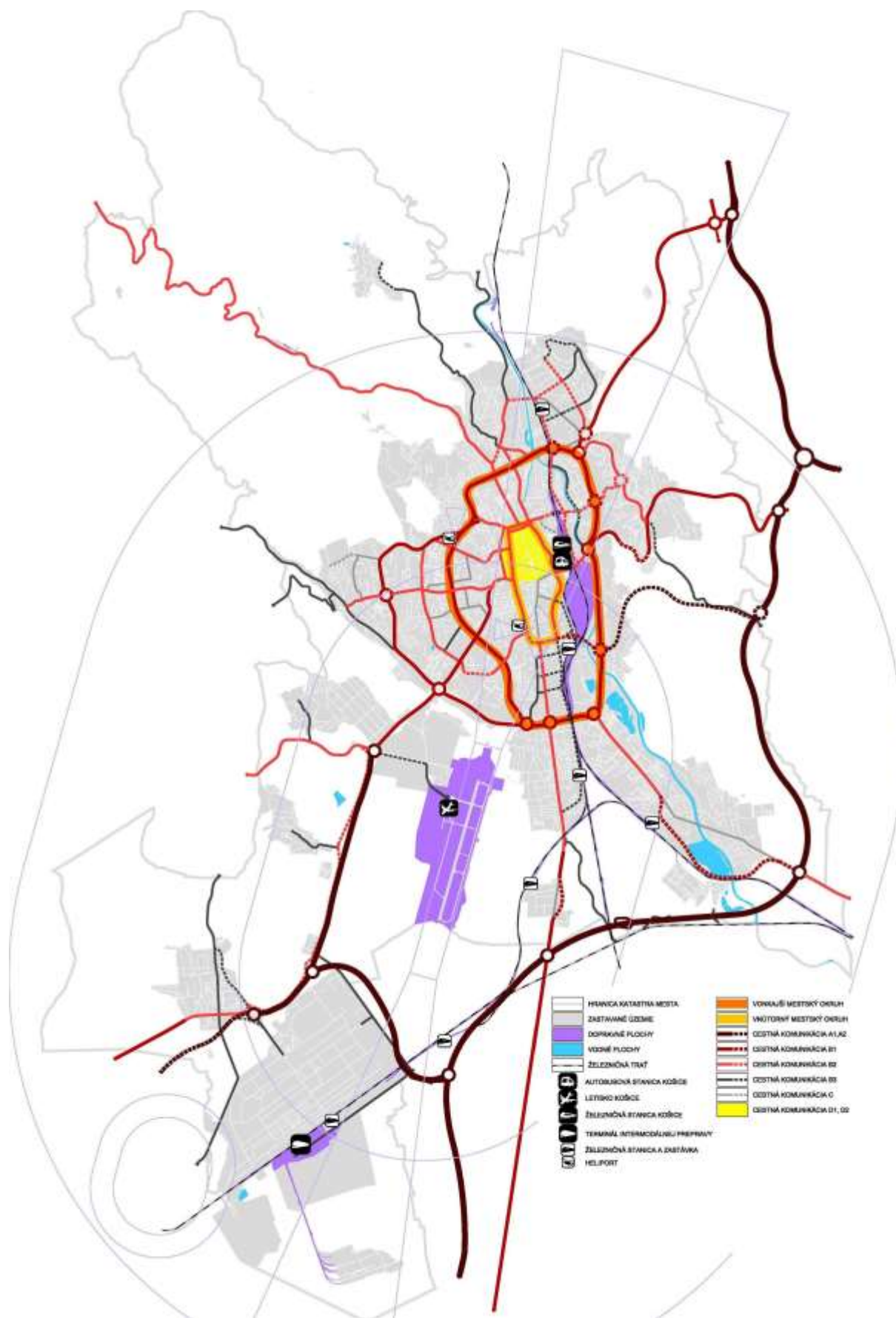
Z dôvodu úpravy okruhov a doplnenia ZAKOS-u mesta o radiály vzniknú nároky na realizáciu nových križovatiek. Do výpočtu dôležitých križovatiek je taktiež potrebné zaradiť križovatky upravené z dôvodu zlepšenia ich súčasných nevyhovujúcich funkčných parametrov. Nové križovatky pripojené na Vnútný okruh sú navrhované ako úrovňové, usmernené. Požiadavky na ich svetelné riadenie musia byť preukázané štandardnými dopravnoinžinierskymi postupmi. Nové križovatky pripojené na Vonkajší okruh sú navrhované v zásade ako mimoúrovňové.

Zvláštnu pozornosť si bude zasluhovať návrh upravených križovatiek, v ktorých dôjde k vylúčeniu automobilovej dopravy situovaním pešej zóny (Námestie Osloboditeľov, Senný Trh x Protifašistických bojovníkov, Štúrova x Moyzesova), taktiež križovatiek so situovaním nových električkových tratí.

Križovatky vytvárajú kritické limitné body ovplyvňujúce funkčnosť systému cestnej dopravy. Mierka ich dopravného riešenia zodpovedá v územnom plánovaní zonálnemu rozmeru územia. V rozmere konceptu ÚPN-M KE sa pristupuje k posudzovaniu križovatiek na orientačnej úrovni skúmania problematiky, preberajú sa výstupy z SRDDS m KE.

V závislosti od kombinácií variantov doporučených na dopracovanie v návrhu ÚPN-M KE bude potrebné príslušným spôsobom upravovať nielen situovanie a rozsah ZAKOS-u mesta, ale i jeho križovatiek. V uvedených súvislostiach, i s odkazom na podkapitolu Dopravné a prepravné parametre automobilovej dopravy, možno oprávnene očakávať i riešenie požiadavky na úpravy existujúcich zložitých mimoúrovňových križovatiek, predovšetkým križovatky Prešovská x Sečovská cesta. Dôvodom je absentujúce prepojenie vetiev križovatky Prešovská od severu a Sečovská od východu, smerujúce vnútornú i zdrojovú/cieľovú dopravu priamo cez Palackého ulicu do historického centra mesta (v línii ulíc Námestie Osloboditeľov – Štúrová).

Ako problémový a investorom stavby rýchlostnej cesty R2 nedoriešený sa javí projekčný stav navrhovanej mimoúrovňovej križovatky Šaca. Vo výkresových prílohách, ktoré sú súčasťou Zámeru EIA rýchlostnej cesty R2 Včeláre – Šaca, je stav križovatky Šaca zobrazený bez pripojenia súbežnej cesty I/16. Za účelom zabezpečenia komplexnosti riešenej problematiky bola do dopravného modelu križovatka Šaca doplnená o kompletne pripojenie súbežnej cesty I/16.



Obr. 13 Verejné dopravné vybavenie mesta Košice 2035, Variant A

Zoznam nových, stavebne upravených križovatiek, je súčasťou záväznej časti konceptu ÚPN-M KE. Výkres č. 3 (Výkres verejného dopravného vybavenia) obsahuje označenie nových, stavebne upravených križovatiek ZAKOS-u mesta Košice. V Záväznej časti konceptu ÚPN-M KE variantu A sú uvedené i križovatky s rovnakou platnosťou zmien i pre variant B alt. 1 a variant B alt. 2.

### B.12.3.3 Dopravné parametre automobilovej dopravy ZAKOSu mesta Košice

Základom pre posúdenie dopravnej funkčnosti navrhovaných variantov ZAKOS-u mesta sú analýzy/syntézy poznatkov odvodených z kartogramov smerovania vnútornej, zdrojovej/cieľovej dopravy mesta Košice, z kartogramov saturácie a z kartogramov dopravnej záťaže a z rozdielových kartogramov intenzity dopravy v rokoch 2035 a 2015. Slovné posúdenie je vykonané pre niekoľko ťažiskových priestorov, ktoré boli vytýpované ako rozhodujúce pre splnenie globálnych cieľov riešenia problematiky dynamickej AD variantov A a B. Kartogramy, ktoré sú súčasťou príloh konceptu ÚPN-M KE, umožňujú odvodiť a zovšeobecniť poznatky o predpokladanom fungovaní AD v kontexte navrhovaných variantov ZAKOS-u mesta.

Saturácia kapacity komunikácie intenzitou dopravy, intenzita dopravy:

- Masarykova – Nová Masarykova, v úseku od pripojenia na Hviezdoslavovu po podjazd pod železničnou traťou je avizovaná viac ako 100% saturácia kapacity (4 jazdné pruhy) komunikácie dopravnou záťažou, pričom v úseku od križovatky s Alvinczyho/Svätoplukovou ulicou po železničný podjazd ide až o 124% saturáciu (15 tis. voz/24h obojsmerne). Problematiku je možné riešiť úpravou pripojení obslužných komunikácií Jiskrova, Bencúrova, Stromová na Masarykovú ulicu. Za železničným podjazdom saturácia klesá na cca  $\frac{1}{2}$  z dôvodu vetvenia prípojných komunikácií Rampová pri trati a v hlavnom smere až po Prešovskú cestu. Na úseku Novej Masarykovej v svahu pod sídliskom Dargovských hrdinov saturácia klesá až na hodnotu 17%. Prepojenia Nová Masarykova – Masarykova – Hviezdoslavova – ul. Československej armády – Festivalové námestie a Na Demeteri – Nová Ťahanovská Kostolianska prevezmú časť dopravnej záťaže z prepojenia Hlinkova – Watsonova – Festivalové námestie;
- Nové pripojenie sídliska Ťahanovce z Kostolianskej cesty po MK Nová Ťahanovská (4 jazdné pruhy) vykazuje saturáciu 44% (6 tis. voz/24h) v úseku za premostenie Hornádu po križovatku s MK Na Demeteri/Na Sihoti/Magnezitárska. V nasledujúcom úseku sa dopravná záťaž rozkladá na uvedené MK. Prepojenie vykazuje potenciál dopravne obsluhovať plochy nových návrhových území medzi Hornádom a sídliskom Ťahanovce a samotné sídlisko Ťahanovce. V porovnaní so súčasnou trasou dopravnej obsluhy sídliska po Americkej triede s pripojením na Prešovskú cestu (13 tis. voz/24h) vykazuje nové prepojenie po Novej Ťahanovskej cez Kostoliansku približne polovičné hodnoty. Pripojenie sídliska po Novej Na Sihoti s pokračovaním po Rampovej pri trati na Masarykovu nevykazuje konkurenčné parametre voči existujúcemu pripojeniu po Americkej a Prešovskej, na ktorom sa však uplatňuje zvýšenie jeho atraktivity prostredníctvom nového spojenia cez Novú Masarykovú k centru mesta;
- Smerovanie dopravy v centrálnej časti východnej strany Vonkajšieho okruhu výrazne ovplyvňuje usporiadanie mimoúrovňovej križovatky ciest I/20 Prešovská cesta a I/19 Sečovská cesta. Chýbajúce priame ramená pravého odbočenia zo Sečovskej na Prešovskú a ľavého odbočenia z Prešovskej na Sečovskú vytvárajú situáciu komplikovanej neprehľadnej križovatky s generovaním jazd automobilov po náhradných trasách;
- Ulica Senný trh je v rámci variantu A navrhovaná ako pešia zóna (čím bola redukovaná jej kapacita pre AD) s prístupom MHD a obslužnej IAD. Z uvedeného dôvodu vykazuje saturácia hodnoty okolo 100 % pričom obslužná AD vykazuje hodnoty okolo 100 voz/24h;

- Štúrova ulica je v rámci variantu A taktiež navrhovaná ako pešia zóna prirodzene nadväzujúca na Senný trh, obslužná AD vykazuje hodnoty okolo 200 voz/24h;
- Námestie Osloboditeľov s pokračovaním Južnou triedou je uvažované s funkciou obchodnej triedy C1 s potlačenou funkciou AD. Vzhľadom na existujúce kapacitné usporiadanie Južnej triedy saturácia bude v úseku po ul. Milosrdenstva dosahovať len 5 %, v nasledujúcom úseku po križovatku s Jantárovou ul. 29%;
- Privádzač Zdoba A, s pokračovaním MK Nová Zdoba A, prináša nový kvalitatívny pohľad na východné pripojenie mesta Košice so sieťou diaľnic a rýchlostných ciest. Jeho atraktivita je vyjadrená porovnaním s realizovaným pripojením cesty I/19 na rýchlostnú cestu R2/R4 v križovatke Hrašovík. Kapacita pripojenej 2 pruhovej cesty I/19 bude dosahovať maximálne hodnoty 5% saturácie (2 500 voz/24 h), kapacita privádzača Zdoba A bude dosahovať maximálne hodnoty 51 a 47% saturácie 4 pruhovej komunikácie (27 tis. voz/24 h). Intenzita dopravy na pokračovaní privádzača MK Nová Zdoba A – zaústenej na Vnútorňú okruh na Jantárovej ulici - sa bude pohybovať v hodnotách okolo 21 tis. voz/24 h. Rovnako ako ulica Nová Masaryková aj ulica Nová Zdoba A – prepájajúce Vonkajší a Vnútorňú okruh od východu – vytvárajú rozhodujúce predpoklady na odvedenie AD z okraja historického centra mesta na uliciach Senný trh a Štúrova;
- Saturácia dopravnej záťaže na komunikáciách Vonkajšieho okruhu dosahuje najvyššie hodnoty na vetve križovatky Alejová x Nižné Kapustníky 77%, v úsekoch medzi križovatkami na ulici Nižné Kapustníky, na Južnom nábreží a na Prešovskej ceste (52 až 66%). Najvyššia intenzita AD je dosahovaná na Prešovskej ceste a na Južnom Nábreží pohybujúca sa okolo hodnôt 45 tis. voz/24 h;
- Saturácia na komunikáciách Vnútorňého okruhu dosahuje najvyššie hodnoty 45% na Hviezdoslavovej ulici, na iných úsekoch MK bežne do 25%;
- Prognózované intenzity na diaľničnom/rýchlostnom pol okruhu mesta D1 – R2 – R4 potvrdzujú predpoklady priorit zdrojovej a cieľovej dopravy Košíc vo vzťahu k doprave tranzitnej. Intenzity dopravy v úseku medzi križovatkami Haniska – Košice Juh Šebastovce – Krásna, pohybujúce sa na úrovni okolo 5 tis. voz./24 h, v porovnaní s intenzitami AD na privádzačoch/pripojeniach (privádzač Šaca 27 tis. voz/24 h, cesta I/17 8 tis. voz/24 h, cesta II/552 6 500 voz/24 h) sú toho dôkazom;
- Kapacitné usporiadanie línie križovatka R2 Ludvíkov dvor - Privádzač Šaca – Červený rak – Nižné Kapustníky – Južné nábrežie – Prešovská cesta – križovatka Budimír D1 bude v budúcnosti vytvárať konkurenčnú distribučnú líniu zdrojovej a cieľovej dopravy vedenej po rýchlostnej ceste R2/R4 a D1 v úseku križovatka Ludvíkov dvor až križovatka Budimír. Dôvodom je výhodnejšia lokalizácia existujúcej línie – vedenej okrajom intenzívne obsluhovaných plôch mesta Košice - porovnaní s lokalizáciou diaľničnej/rýchlostnej línie umiestnenej mimo urbanizovaného/katastrálneho územia mesta. Uvedený problém je charakteristickým javom dopravnej obsluhy veľkých miest, kde podnetom pre stavbu obchvatových rýchlostných komunikácií sa stáva naplnenie kapacity existujúcich distribučných komunikácií na území mesta a nie samotná hodnota intenzity odvádzanej tranzitnej dopravy z existujúcej distribučnej línie.

Smerovanie vnútornej dopravy v kontexte dopravného vzťahu sídliská centrum mesta:

- V smerovaní vnútornej dopravy, v najsilnejšom vzťahu Sídliská – centrum mesta, je preukázaný najuniverzálnejší význam línie križovatka Hlinková - Prešovská cesta – Južné nábrežie – Nižné Kapustníky – Červený rak – Alejová. Podobný význam je preukázaný taktiež v prípade radiálnych komunikácií Moldavská cesta od križovatky s Alejovou do centra mesta, Južná trieda a nových radiál MK Nová Masarykova – Masarykova a Nová Zdoba A. Distribučný význam Palackého ul., smerujúcej k historickému centru, bol úspešne oslabený až na úroveň nevyhnutnej dopravnej obsluhy.

Smerovanie vonkajšej Z+C dopravy odvodené z profilov na vstupoch do mesta Košice:

- Doprava z cesty I/20 pripojenej na diaľnicu D1 v križovatke Budimír smeruje po hlavnej distribučnej línii Prešovská cesta – Južné nábrežie (kapacitná východná časť Vonkajšieho okruhu) pričom sa ďalej vetví západným smerom na ulice Hlinkova, Nová Masarykova, Palackého.
- Pripojenie I/19 na rýchlostnú cestu R2/R4 má väčší význam pre distribúciu dopravy zo smeru II/552 juhovýchod Slanec na Sídliisko Dargovských hrdinov ako zo smeru východ od Sečoviec;
- Pripojenie Privádzač Zdobá A na rýchlostnú cestu R2/R4 má najvyšší význam pre smer východ aj juhovýchod s pokračovaním na Vonkajší aj Vnútorňý okruh;
- Pripojenie II/552 Krásna na rýchlostnú cestu R2/R4 dominantne smeruje dopravu do MČ nad Jazerom, do centra využíva Privádzač Zdobá A prostredníctvom rýchlostnej cesty R2/R4;
- Pripojenie I/17 Šebastovce na rýchlostnú cestu R2/R4 dominantne smeruje dopravu do centra od juhu pričom sa vetví: v smere na sever využíva Alejovú, Južné nábrežie. V úrovni Vnútorňého okruhu úspešne využíva novú obslužnú paralelnú trasu Južnej triedy v novej homogénnej línii Priemyselná – Pri bitúnku s pokračovaním po Vnútorňom okruhu Jantárová – Protifašistických bojovníkov – Štefániková;
- Doprava vedená po rýchlostnej ceste R4 od Milhošte je dominantne využívaná pre NAD s najsilnejším prepojením do TIP Košice (Bočiar) a do US STEEL. IAD je dominantne smerovaná do západných častí mesta po Privádzači Šaca;
- Privádzač R2, cesty I/16, III/3400 obsahujú silné zastúpenie NAD (nie však väčšie ako IAD) smerujúce do US STEEL a do TIP Košice (Bočiar). IAD je prioritne smerovaná do centra mesta v línii Moldavská, s vetvením po okružných komunikáciách;
- Doprava z cesty III/3390 sa vetví po Komenského ul a Národnej triede v smere k centru mesta, taktiež v menšej intenzite smeruje po ulici Boženy Němcovej k centru mesta.

Rozdiely v intenzite dopravy v rokoch 2035 a 2015 na komunikáciách ZAKOSu mesta:

- Diaľnica D1, rýchlostná cesta R2 a R4 zníži tranzit OA a NA hlavne na línii I/16 Červený rak, I/20 Nižné kapustníky, Južné nábrežie, Prešovská cesta a na I/17 Šebastovskej ceste;
- Najvyšší nárast intenzity zdrojovej a cieľovej dopravy OA je zaznamenaný na novom Privádzači Zdobá A a na jeho pokračovaní MK Nová Zdobá A, mierny nárast na Privádzači R2, Moldavskej ceste, na I/20 Prešovskej ceste po Hlinkovú, taktiež na Novej Masarykovej. Pokles intenzity na línii I/16 Červený rak, I/20 Nižné kapustníky, Južné nábrežie, Prešovská cesta po Hlinkovú, na I/17 Šebastovská a na II/552 Slanecká;
- Najvyšší nárast intenzity zdrojovej a cieľovej dopravy NA je dopravy zaznamenaný na novom úseku R2 križovatka Šaca – Haniska s jej zaústením prostredníctvom ciest do US Steel a na TIP Košice/Bočiar. Ostatné údaje intenzít ako OA ale v nižších hodnotách.
- Okrem najintenzívnejšieho rastu vnútornej dopravy OA a NA na Novej Masarykovej, na Nová Zdobá A, na Nová Ťahanovská – Na Demeteri a na ne pripojených MK, mierny nárast na I/19 Sečovská, na Južnej triede, na Triede SNP. Pomerne rozsiahle ale mierne až malé zníženie intenzity zdrojovej a cieľovej dopravy na ZAKOSE;
- V celkovom (súčtovom) vyjadrení OA okrem nových úsekov D1 a R2 a R4, Privádzač Zdobá A, Nových MK Zdobá A Nová Masarykova s najvyšším rastom intenzity, mierny rast na Nová Ťahanovská – Na Demeteri. Najvyšší pokles intenzity dopravy na Triede a.g. Svobodu, na línii I/16 Červený rak, I/20 Nižné kapustníky, Južné nábrežie, Prešovská cesta po Hlinkovú, na I/17 Šebastovská a na II/552 Slanecká;
- Najvyšší súčtový nárast intenzity dopravy NA zaznamenaný na novom úseku R2 križovatka Šaca – Haniska s jej zaústením do US Steel a na TIP Košice/Bočiar. Ostatné ako OA ale v nižších hodnotách.

## **VARIANT B - alt. 1, alt.2**

### **B.12.3.1 Funkčné a stavebnotechnické kategórie komunikácií ZAKOS mesta Košice**

Východiskom k návrhu koncepcie variant B alt. 1 a B alt. 2 bola snaha o uplatnenie nasledujúcich princípov:

- vytvorenie dvoch vnútromestských cestných okruhov, na ktorých je maximálna povolená rýchlosť 50 km/h, na ostatných komunikáciách – v závislosti od typu územia ktorým komunikácia prechádza - môže byť zvolená aj nižšia maximálna povolená rýchlosť;
- uvažuje sa s dopravným sprístupnením všetkých druhov zástavby, ktoré sú situované na územiach pozdĺž komunikácií – ulíc - s možnosťou vytvorenia križovatiek a dopravných napojení podľa potreby;
- všetky typy mestských komunikácií - vnútromestské dopravné okruhy, ostatné mestské komunikácie - sú chápané a architektonicky stvárnené ako „ulica“, odlišujú sa šírkovým usporiadaním, mierou zastúpenia vegetácie v troch výškových úrovniach, situovaním trate električky, výškou hmoty, ktorá ulicu ohraničuje a vymedzuje, taktiež funkčnou náplňou tohto hmotového vymedzenia.

V zmysle Zadania konceptu ÚPN-M KE, ktoré taxatívne určuje povinnosť dodržať ustanovenia STN 73 6110, bola koncepcia tvorby Variantu B alt. 1 a B alt. 2 v dopravnej časti upravená o akceptáciu hierarchizovanej cestnej siete mesta (existujúce kategórie komunikácií) s akcentom na maximálne možné upokojenie dopravy na komunikáciách v závislosti od ich dopravnej funkcie (zníženie návrhových jazdných rýchlostí automobilovej dopravy).

Architektonický princíp stvárnenia cestnej siete formou ulice nachádza uplatnenie vo funkčných triedach zberných komunikácií B2 (vrátane komunikácií ktoré sú súčasťou okruhov) až C2. Rovnaký postup bol uplatnený v prípade Variantu A ale s obmedzením len na obslužné komunikácie funkčnej triedy C.

Podobne ako Variant A i Variant B sa snaží cieľ preferencie MHD dosiahnuť prostredníctvom regulácie statickej automobilovej dopravy v meste, snahou o zväčšenie plošného pokrytia územia mesta električkovou dopravou a predovšetkým zavedením do praxe inteligentného dopravného systému mesta. V porovnaní s Variantom A sú súčasťou Variantu B i reštrikcie dynamickej automobilovej dopravy.

Vo Variante B je definícia vnútorného okruhu v zásade rovnaká ako vo Variante A. Trasovanie Vonkajšieho okruhu je odlišné od Variantu A, zároveň i v porovnaní so súčasným stavom.

Vnútorný okruh: ulice Štefániková – Protifašistických bojovníkov – Jantárová – Rastislavova – Moyzesova – Hviezdoslavova.

Vonkajší okruh: Nová Spojka Trieda a.g. Svobodu (z Americkej triedy v križovatke s Prešovskou cestou) – Trieda a.g. Svobodu – I/19 Herlianska cesta – I/19 Sečovská cesta (križovatka s Privádzačom B alt. 1 alebo B alt. 2) – I/20 Južné nábrežie – I/20 Nižné Kapustníky – I/16 Červený rak – III/3403 Myslavská cesta – Trieda KVP – Popradská – Trieda SNP – Watsonova – II/548 Komenského – III/3390 Kostolianska cesta – Nová Ťahanovská – Na Demeteri – Americká trieda - Nová Spojka Trieda a.g. Svobodu.

Problematika úprav Vnútorného okruhu sa v dominantnej miere zhoduje s návrhom popísaným vo Variante A. V porovnaní so súčasným stavom i s Variantom A nastal zásadný rozdiel v koncipovaní Vonkajšieho okruhu Variantu B alt. 1 a B alt. 2. Prístup k jeho návrhu vychádza zo snahy zabezpečiť lepšie komunikačné podmienky pre vzájomné prepojenie od centra vzdialenejších častí mesta. Vonkajší okruh preto priamo prepája Sídliisko Ťahanovce so sídliskom Dargovských hrdinov, cez Južné nábrežie pripája sídlisko Nad Jazerom, cez Nižné Kapustníky a Červený rak pripája južné časti mesta, Trieda KVP pripája sídlisko KVP, severné časti mesta sú na okruh pripojené Watsonovou, Komenského ulicou a Kostolianskou cestou s prepojením cez navrhované rozvojové plochy znovu na sídlisko

Ťahanovce. Nielen Vnútrotný a Vonkajší okruh, ale i dominantná časť zberných komunikácií mesta sú zaradené do funkčnej triedy B2 zberných komunikácií, čím sa napĺňa koncepčný zámer Variantov B alt. 1 a B alt. 2 približne rovnakej funkčnej úrovne, nie však rovnakých kategórií komunikácií.

Rovnako ako vo Variante A, privedenie automobilovej dopravy z Vonkajšieho okruhu na severnú a južnú časť Vnútrotného okruhu primárne súvisí so snahou o presmerovanie súčasnej intenzívnej automobilovej dopravy, vedenej po okraji historického centra mesta, v línii ulíc Námestie Osloboditeľov – Štúrova ulica.

Na rozdiel od Variantu A, južná časť Vnútrotného okruhu nie je ovplyvnená priamym pripojením Privádzača vedeného z priestoru Zdobá cez mestskú časť Vyšné Opátske. Do južnej časti Vnútrotného okruhu je ale zaústená krátka radiálna komunikácia, prepájajúca Vonkajší okruh od križovatky s Južným nábrežím s Vnútrotným okruhom. 4 pruhová radiála s pracovným názvom Nová Záhradná osada, ústiaca na novú úplnú úroveň usmernenú križovatku Vnútrotného okruhu na Jantárovej ulici bude zabezpečovať podobnú funkciu odťaženia dopravy prechádzajúcej historickým centrom mesta po Námestí Osloboditeľov a Štúrovej ulici. Zo západnej strany funkciu dopravnej obsluhy pozdĺž Južnej triedy napĺňa Rastislavova ulica, a to v úseku od pripojenia na Nižné Kapustníky po nové vyústenie Rastislavovej ulice na Holubyho ulicu. Pôvodné vyústenie do oblúka ulice Rastislavovej na Vnútrotnom okruhu bolo zrušené z dôvodu rozšírenia komunikácie okruhu v tomto úseku (Rastislavova ulica od križovatky s Jantárovou/Južnou triedou po križovatku s Gemerskou ulicou) na 4 jazdné pruhy.

Pôvodná funkčná trieda A3 rýchlostnej komunikácie v línii Prešovská cesta – Južné nábrežie – Nižné Kapustníky bola uvedená do reálneho normového stavu STN 73 6110, odvodeného od reálneho stavu komunikácie. S akcentom zníženie bariérového efektu Prešovskej cesty bola úseku znížená funkčná trieda zberných komunikácií až na úroveň B2, pričom návrhová rýchlosť bola znížená na legislatívne povolené maximum v obciach 50 km/h (pre porovnanie Variant A ako súčasť Vonkajšieho okruhu, funkčná trieda B1, rýchlosť 60 km/h). V úseku boli tiež doplnené existujúce neúplné úrovňové križovatky o ľavé odbočenia. Prešovská cesta nie je súčasťou navrhovaného Vonkajšieho okruhu Variantu B, čo teoreticky umožňuje jej využitie pre iné dopravné funkcie.

Rovnako ako vo Variante A sa vo všetkých prípadoch obslužných komunikácií funkčnej triedy C1 a C2, zaradených do ZAKOSu mesta, sa pristúpilo k zníženiu najvyššej povolenej rýchlosti na 40 km/h.

Súčasťou Variantov A, B alt. 1, B alt. 2 je pripravovaná trasa rýchlostnej cesty R2 a jej peáže R2/R4, Budimír – Košické Olšany – Krásna – Šebastovce - Haniska – Šaca. Okrem nižšie uvedenej problematiky východného pripojenia Varianty obsahujú rovnaké body pripojenia ZAKOSu mesta Košice v líniiach ciest II/552 Krásna, I/17 Košice juh Šebastovce, Privádzač R2 Šaca, cesta I/16 súbežná s R2 v úseku križovatka Šaca – križovatka Ludvíkov Dvor a súbežná s Privádzačom R2 Šaca – križovatka II/548.

V zmysle Zadania na spracovanie Konceptu ÚPN-M KE sa Variant B alt. 1 a B alt. 2 líšia v spôsobe pripojenia rýchlostnej cesty R2/R4 na ZAKOS mesta z jeho východnej strany. V alternatíve B1 ide o pripojenie Privádzača situovaného južne od Košickej Novej Vsi v priestore križovania cesty I/19 Hrašovík (bez jej priameho pripojenia v smere na Košice, pripojenie osídlenia východne od Košických Olšian na R2/R4 je umožnené) s pripojením do križovatky s Herlianskou/Sečovskou cestou.

Vo Variante B alt. 2 je pripojenie Privádzača na rýchlostnú cestu R2/R4 presunuté južným smerom do priestoru obce Zdobá, odkiaľ je privádzač vedený v koridore cesty III/3410 s vyústením do rovnakej križovatky ako v prípade Variantu B alt. 1.

Vo Variante B alt. 1 aj B alt. 2 je uvažované s preložkou cesty III/3410 v úseku jej pripojenia na Herliansku cestu. Pôvodný priestor pripojenia cesty III/3410 je z dôvodu uvoľnenia križovatky pre účely pripojenia Privádzačov B alt. 1 a B alt. 2 posunutý do križovatky s Triedou a.g. Svobodu a s Herlianskou cestou.

Na rozdiel od Variantu A riešený Variant B neuvažuje s preložkou cesty III/3415 K letisku. V platnosti zostáva pôvodná trasa pripojená na cestu I/16 v úrovňovej neúplnej križovatke. Navrhovaná funkčná trieda B1 prípojnej cesty I/16, tvoriacej priame predĺženie privádzača

R2 zo Šace vo funkčnej triede A2, vytvára potrebu riešiť pripojenie cesty K letisku formou úplnej mimoúrovňovej križovatky.

Najrazantnejší zásah do funkčnej štruktúry komunikácií je vykonaný v línii cesty č. I/20 Prešovská cesta – Južné nábrežie. Presmerovaním Vonkajšieho okruhu z línie križovatka Hlinkova - Prešovská cesta križovatka Sečovská cesta - Južné nábrežie do línie Prešovská cesta - križovatka Nová Spojka Trieda a.g. Svobodu – Trieda a.g. Svobodu – križovatka Herlianska – Sečovská cesta – križovatka Južné nábrežie s pokračovaním po Južnom nábreží bol 4 pruhový úsek Prešovskej cesty vynechaný zo ZAKOSu mesta a nahradený 4 pruhovým úsekom cesty Trieda a.g. Svobodu, situovaným na sídlisku Dargovských hrdinov. Podobný zásah do funkčnej štruktúry Vonkajšieho okruhu je vykonaný vynechaním cesty II/547 Hlinkova ulica a jej náhradou za Kostoliansku cestu III/3390 a za nové a existujúce miestne komunikácie v Ťahanovciach.

Zoznam nových, stavebne upravených križovatiek je súčasťou záväznej časti Konceptu ÚPN-M KE. Výkres Verejného dopravného vybavenia obsahuje označenie nových, stavebne upravených križovatiek ZAKOSu mesta Košice. V Záväznej časti Konceptu Variantu A sú uvedené i križovatky s rovnakou platnosťou zmien i pre Variant B alt. 1 a Variant B alt. 2. V Záväznej časti Konceptu ÚPN-M KE venovanej Variantu B sú uvedené križovatky s platnosťou zmien len pre variant B.

#### **B.12.3.2 ZAKOS mesta Košice - dôležité križovatky systému**

Opis navrhovaných úprav križovatiek, platný spoločne pre Varianty A a B, je uvádzaný v rovnakej kapitole venovanej Variantu A. V nasledujúcom texte sú uvedené odlišné riešenia platné pre variant B alt. 1 a B alt. 2.

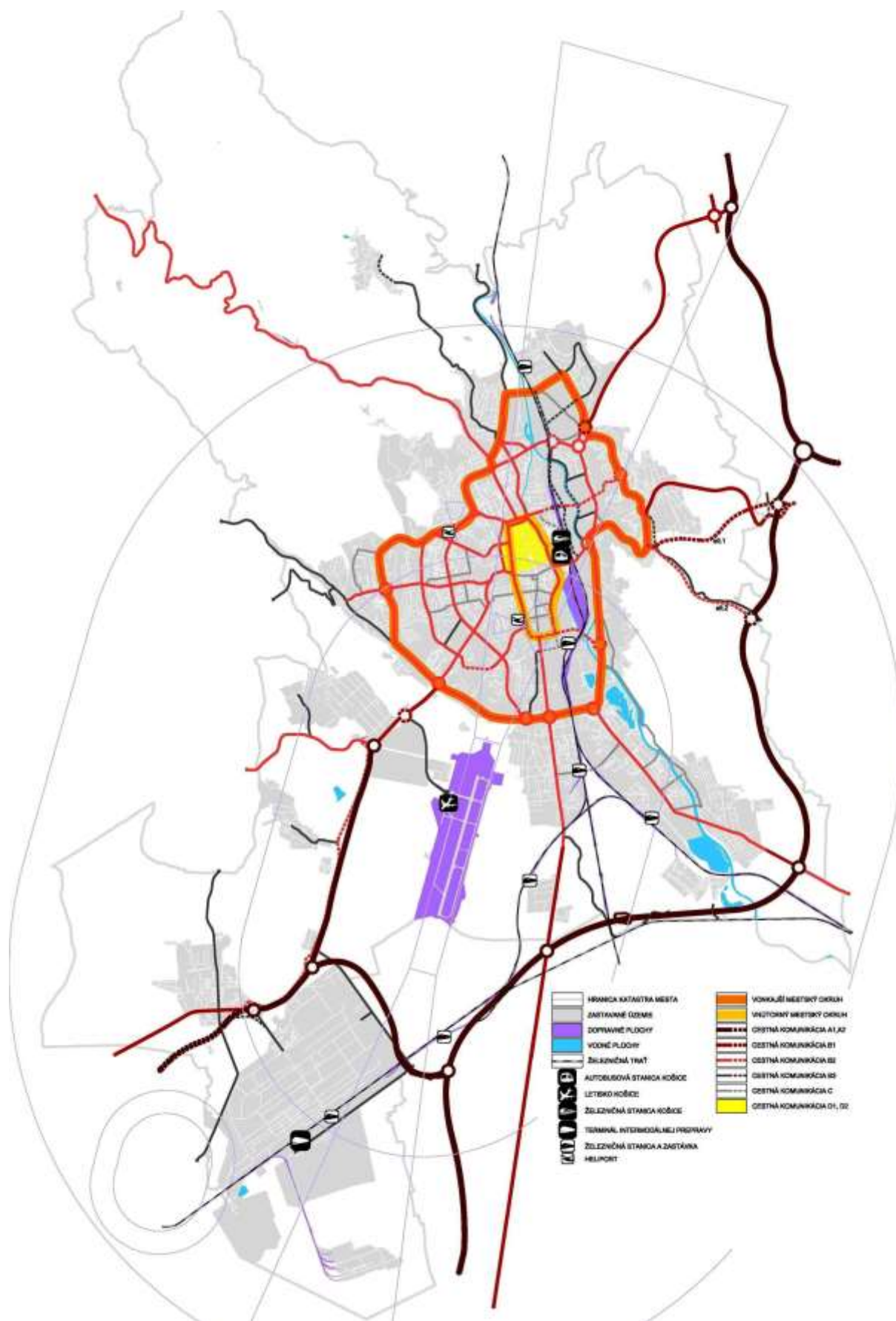
Rozdielnosť medzi spôsobom riešenia križovatiek Variantov A, a B je daná rôznym koncepčným ponímaním ZAKOSu, jeho lokalizáciou, taktiež líšiacim sa trasovaním nových električkových tratí.

Variant B na uvoľnenom úseku Vonkajšieho okruhu – Prešovská cesta – rieši doplnenie troch existujúcich neúplných úrovňových križovatiek o ľavé odbočenia, rovnako koncipuje i novú križovatku ulicou Nová Masarykova.

Na Južnom nábreží – ktoré zostáva zaradené do Vonkajšieho okruhu – sú rovnakým spôsobom doplnené 4 existujúce neúplné úrovňové križovatky a jedná nová úrovňová úplná križovatka.

Zoznam nových, stavebne upravených križovatiek je súčasťou záväznej časti Konceptu ÚPN-M KE. Hlavný výkres Verejného dopravného vybavenia obsahuje označenie nových, stavebne upravených križovatiek ZAKOSu mesta Košice. V Záväznej časti Konceptu ÚPN-M KE Variantu A sú uvedené i križovatky s rovnakou platnosťou zmien i pre Variant B alt. 1 a Variant B alt. 2. V Záväznej časti Konceptu ÚPN-M KE venovanej Variantu B sú uvedené križovatky s platnosťou zmien len pre variant B.





Obr. 14 Verejné dopravné vybavenie mesta Košice 2035, Variant B

### B.12.3.3 Dopravné parametre automobilovej dopravy ZAKOSu mesta Košice

Saturácia kapacity komunikácie intenzitou dopravy, intenzita dopravy:

- Masarykova – Nová Masarykova, v úseku od pripojenia na Hviezdoslavovu po podjazd pod železničnou traťou je avizovaná viac ako 100% saturácia kapacity (4 jazdné pruhy) komunikácie dopravnou záťažou, pričom v úseku od križovatky s Alvinczyho/Svätoplukovou ulicou po železničný podjazd ide až o intenzitu 20 tis. voz/24h obojsmerne. Z dôvodu doplnenia existujúcich neúplných úrovňových križovatiek na Prešovskej ceste o chýbajúce ľavé odbočenia najvyššia intenzita dopravy bola presmerovaná z Novej Masarykovej na prepojenie Severné nábrežie – Priemyselná. Na úseku Novej Masarykovej v svahu pod sídliskom Dargovských hrdinov sa intenzita dopravy pohybuje na úrovni 20 tis. voz/24h obojsmerne. Prepojenie Nová Masarykova – Masarykova tak sčasti supluje súvislosti spojené so presmerovaním Vonkajšieho okruhu do línie Triedy a.g. Svobodu (intenzita dopravy na Triede a.g. Svobodu v úseku od križovatky s Herlianskou cestou narastie na hodnoty cca 10 tis. voz/24h). Intenzita dopravy na Prešovskej ceste, aj po jej vyčlenení z Vonkajšieho okruhu a aj po doplnení existujúcich úrovňových križovatiek na úplné s ľavými odbočeniami – zostane pomerne vysoká, na úrovni viac ako 40 tis. voz/24 h. Prepojenia Priemyselná – Severné nábrežie - Nová Masarykova – Masarykova – Hviezdoslavova – ul. Československej armády – Festivalové námestie a Na Demeteri – Nová Ťahanovská Kostolianska prevezmú časť dopravnej záťaže z prepojenia Hlinkova – Watsonova – Festivalové námestie;
- Nové pripojenie sídliska Ťahanovce z Kostolianskej cesty po MK Nová Ťahanovská (2 jazdné pruhy) – súčasť presmerovaného Vonkajšieho okruhu - vykazuje saturáciu 45% (8 tis. voz/24h) v úseku za premostenie Hornádu po križovatku s MK Na Demeteri/Na Sihoti/Magnezitárska. V nasledujúcom úseku sa dopravná záťaž rozkladá na uvedené MK. Prepojenie vykazuje potenciál dopravne obsluhovať plochy nových návrhových území medzi Hornádom a Sídliskom Ťahanovce a samotné Sídlisko Ťahanovce. V porovnaní so súčasnou trasou dopravnej obsluhy Sídliska po Americkej triede s pripojením na Prešovskú cestu (12 tis. voz/24h) vykazuje nové prepojenie po Novej Ťahanovskej cez Kostoliansku približne dvojtretinové hodnoty intenzity. Pripojenie Sídliska po Novej Na Sihoti s pokračovaním po Rampovej pri trati na Masarykovu nevykazuje konkurenčné parametre voči existujúcemu pripojeniu po Americkej a Prešovskej, na ktorom sa však uplatňuje zvýšenie jeho atraktivity prostredníctvom nového spojenia cez Novú Masarykovú k centru mesta;
- Smerovanie dopravy v centrálnej časti východnej strany Vonkajšieho okruhu výrazne ovplyvňuje usporiadanie mimoúrovňovej križovatky ciest I/20 Prešovská cesta a I/19 Sečovská cesta. Chýbajúce priame ramená pravého odbočenia zo Sečovskej na Prešovskú a ľavého odbočenia z Prešovskej na Sečovskú vytvárajú situáciu komplikovanej neprehľadnej križovatky s generovaním jazd automobilov po náhradných trasách. Vo Variante B bolo pracovne doplnené rameno pre priame pravé odbočenie zo Sečovskej cesty na Prešovskú cestu. Dopravná atraktivita ramena bola preukázaná saturáciou kapacity jednosmernej jednopruhovej vetvy na úrovni cca 70%;
- Námestie Osloboditeľov s pokračovaním Južnou triedou je uvažované s funkciou obchodnej triedy C1 s potlačenou funkciou AD. Vzhľadom na existujúce kapacitné usporiadanie Južnej triedy bude saturácia v jej celom úseku po križovatku s Jantárovou ul. dosahovať hodnotu najviac 29%. Prične prepojenia križujúce Južnú triedu podmieňujú nárast intenzity dopravy v línii Jantárova - Mudroňova – Južná Trieda (10 tis. voz/24 h) - ul. Milosrdenstva – Rastislavova. Prepojenie má snahu suplovať funkciu južnej časti Vnútorného okruhu;
- Vo Variante B alt. B1 je plánovaná trasa východného privádzača v línii križovatka rýchlostná cesta R2/R4 Hrašovík – južný obchvat Košickej Novej Vsi – križovatka s I/19 Sečovská cesta s pracovným názvom Privádzač Košická Nová Ves. Saturácia

jeho kapacity bola zhodnotená na úrovni 23%, intenzita dopravy cca 22 tis. voz/24 h. Rozhodujúcim prínosom takto koncipovaného privádzača je odvedenie intenzívnej dopravy z urbanizovaného prostredia pozdĺž cesty I/19 v MČ Košická Nová Ves;

- Vo Variante B alt. B2 je plánovaná trasa východného privádzača v línii križovatka rýchlostná cesta R2/R4 Zdobca B - križovatka s I/19 Sečovská cesta s pracovným názvom Privádzač Zdobca B2. Saturácia dopravy na privádzači vykazuje hodnoty 13 až 27 % z kapacity, intenzita dopravy dosahuje hodnoty okolo 20 tis. voz/24 h. Zaústenie privádzača alternatívy B 2 na rovnakú lokalitu ako v alternatíve B1 vytvára podobné podmienky pre smerovanie dopravných prúdov ako v prípade privádzača alternatívy B1;
- Intenzita dopravy na novom prepojení Vonkajšieho a Vnútného okruhu s pracovným názvom Nová Záhradná osada – zaústenom na Vnútný okruh na Jantárovej ulici - sa bude pohybovať v hodnotách okolo 30 tis. voz/24 h. Vo Variante A aj B ulice Nová Masaryková aj ulica Nová Záhradná osada prepájajú Vonkajší a Vnútný okruh od východu;
- Saturácia dopravnej záťaže na komunikáciách Vonkajšieho okruhu dosahuje najvyššie hodnoty na úseku Južného nábrežia medzi križovatkami s Novým prepojením Záhradná osada a s Šípkovou ulicou 80% (najvyššia hodnota intenzity dopravy 60 tis. voz/24 h na okruhu), v zostávajúcich úsekoch Južného nábrežia s hodnotou medzi 67 až 73%. Dôvodom poklesu kapacity komunikácií je doplnenie existujúcich úrovňových križovatiek o kolízne ľavé odbočenia;
- Saturácia na komunikáciách Vnútného okruhu dosahuje najvyššie hodnoty cca 100% na Štefánikovej ulici v úseku pripojenia a križovatky Novej Masarykovej a Masarykovej (20 tis. voz/24 h), na južných úsekoch okruhu bola saturácia a intenzita dopravy znížená v dôsledku odvedenia dopravy cez uvedené priečne prepojenie (Jantárová - Mudroňova – Južná Trieda - ul. Milosrdenstva – Rastislavova) cez vnútornú zónu Vnútného okruhu;
- Text o prognózovaných intenzitách dopravy na diaľničnom/rýchlostnom pol okruhu mesta D1 – R2 – R4 uvedený vo vzťahu k Variantu A je platný i pre Variant B;
- Text o dopravných súvislostiach kapacitného usporiadania línie križovatka R2 Ludvíkov dvor - Privádzač Šaca – Červený rak – Nižné Kapustníky – Južné nábrežie – Prešovská cesta – križovatka Budimír D1 uvedený vo vzťahu k Variantu A je platný i pre Variant B.

Smerovanie vnútornej dopravy v kontexte dopravného vzťahu sídliská - centrum mesta:

- Rovnako ako vo Variante A je pre smerovanie vnútornej dopravy, v najsilnejšom vzťahu Sídliská – centrum mesta, preukázaný najuniverzálnejší význam línie križovatka Hlinková - Prešovská cesta – Južné nábrežie – Nižné Kapustníky – Červený rak – Alejová. Podobný význam je preukázaný taktiež v prípade radiálnych komunikácií Moldavská cesta od križovatky s Alejovou do centra mesta, Južná trieda a nových radiál MK Nová Masarykova – Masarykova a Nová Záhradná osada.

Smerovanie vonkajšej Z+C dopravy odvodené z profilov na vstupoch do mesta Košice:

- Doprava z cesty I/20 pripojenej na diaľnicu D1 v križovatke Budimír smeruje po hlavnej distribučnej línii Prešovská cesta – Južné nábrežie pričom sa vetví západným smerom na ulice Hlinkova, Nová Masarykova, Palackého. Odbočenie na Triedu a.g. Svobodu – súčasť Vonkajšieho okruhu vo Variante B - je minimálne. Z hľadiska distribúcie dopravy z najsilnejšieho vonkajšieho dopravného smeru Severozápad od Prešova je teda premiestnenie Vonkajšieho okruhu do línie Triedy a.g. Svobodu neopodstatnené;
- Pripojenie cesty I/19 na rýchlostnú cestu R2/R4 je v alternatívach B1 a B2 nepriame, hodnota intenzity dopravy na ceste je v oboch alternatívach približne rovnaká (1 tis. voz/24). V alternatíve B 1 pripojený privádzač, pracovne pomenovaný Košická Nová Ves, obsahuje intenzitu dopravy cca 22 tis. voz/24 h. V alternatíve B 2 pripojený privádzač, pracovne pomenovaný Zdobca B, obsahuje intenzitu dopravy cca

20tis. voz/24 h. Smerovanie dopravy z alternatívnych privádzačov, s rovnakým bodom pripojenia na ZAKOS mesta Košice v križovatke s cestou I/19, je rozdielne. V alternatíve B 1 smeruje 3 600 voz/24 h z privádzača cez Sídliisko Dargovských hrdinov na Novú Masarykovu. V alternatíve B 2 smeruje až 6 740 voz/24 h z privádzača cez Sídliisko Dargovských hrdinov na Novú Masarykovu. V alternatíve B1 bola zistená nižšia intenzita dopravy smerujúca na Palackého ulicu. Smerovanie dopravy teda zvyhodňuje umiestnenie privádzača v alternatíve B 1;

- Podobne ako vo variante A, pripojenie Privádzača vo Variante B na rýchlostnú cestu R2/R4 má najvyšší význam pre smer východ, ale je využívané aj pre smer juhovýchod (Slanec);
- Pripojenie II/552 Krásna na rýchlostnú cestu R2/R4 dominantne smeruje dopravu do MČ nad Jazerom. Rekonštruovaná trasa MK Šípková – ul. 1.mája – Goliánova v MČ Vyšné Opátske vytvára paralelnú trasu s cestou II/552 s úplným križovatkovým pripojením na cestu I/20 Južné nábrežie (Vonkajší okruh). Na uvedenú trasu je presmerovaná väčšia časť zdrojovej a cieľovej dopravy z rýchlostnej cesty R2/R4, vrátane dopravy nákladnej. Presmerovanie dopravy môže vniešť tranzitnú dopravu do územia rekreačného charakteru Vyšné Opátske;
- Podobne ako vo Variante A, pripojenie I/17 Šebastovce na rýchlostnú cestu R2/R4 dominantne smeruje dopravu do centra od juhu pričom sa vetví: v smere na sever využíva predovšetkým Južné nábrežie a Prepojenie Nová Záhradná osada;
- Podobne ako vo Variante A, doprava vedená po rýchlostnej ceste R4 od Milhoste je dominantne využívaná pre NAD s najsilnejším prepojením do TIP Košice (Bočiar) a do U.S.Steel, Košice, s.r.o. (prepojenie na priemyselný park Kechnec). IAD je smerovaná do západných častí mesta v trase po Privádzači Šaca a ceste I/16;
- Podobne ako vo Variante A, privádzač rýchlostnej cesty R2 Šaca obsahuje silné – skoro polovičné - zastúpenie NAD smerujúce do U.S.Steel, Košice, s.r.o. a do TIP Košice (Bočiar). IAD je prioritne smerovaná do centra mesta v línii Moldavská, s vetvením po okružných komunikáciách;
- Podobne ako vo Variante A, doprava na ceste III/3405 sa v dominantnej miere pripája na MČ Šaca a U.S.Steel, Košice, s.r.o., doprava na ceste II/548 smeruje po Moldavskej ulici do centra mesta a po línii Červený rak – Nižné Kapustníky, v pokračovaní na Vonkajšom okruhu, do severných a východných častí mesta;
- Podobne ako vo Variante A, doprava z cesty III/3390 sa vetví po Komenského ulici a Národnej triede v smere k centru mesta, taktiež v menšej intenzite smeruje po ulici Boženy Nemcovej k centru mesta.

Rozdiely v intenzite dopravy v rokoch 2035 a 2015 na komunikáciách ZAKOSu mesta:

- Pre tranzitnú dopravu osobných a nákladných automobilov Variantu B platia rovnaké závery ako vo Variante A;
- Najvyšší nárast intenzity zdrojovej a cieľovej dopravy OA Variantu B je zaznamenaný na novom Privádzači Koš. Nová Ves B1 / Privádzači Zdobca B2 a na jeho pokračovaní na Novej Masarykovej, mierny nárast na Privádzači R2, Moldavskej ceste, na I/20 Prešovskej ceste po Hlinkovú. Taktiež nárast intenzity na rozsiahlych úsekoch línii I/20 Južné nábrežie, Prešovská cesta po Hlinkovú a na novej Záhradná osada a pripojených MK. Pokles intenzity na radiále Šebastovská – Južná trieda a II/552 Slanecká;
- Pre zdrojovú a cieľovú dopravu nákladných automobilov Variantu B platia rovnaké závery ako vo Variante A;
- Najintenzívnejší rast vnútornej dopravy OA Variantu B je na Južnej triede a na novej MK Záhradná osada, na Novej Masarykovej od Sídliiska Dargovských hrdinov po Prešovskú a na Prešovskej. Silné zníženie dopravy na severnej časti Triedy a.g. Svobodu. Pomerne rozsiahle ale mierne až malé zníženie intenzity dopravy na ZAKOSE;

- Najintenzívnejší rast vnútornej dopravy NA je na Južnej triede a na novej MK Záhradná osada a na Prešovskej v pripojení Novej Masarykovej. Pomerne rozsiahle ale mierne až malé zníženie intenzity dopravy na ZAKOSE;
- V celkovom (súčtovom) vyjadrení OA Variantu B okrem nových úsekov D1 a R2 a R4, Privádzač Koš.N. Ves B1, Privádzač Zdoba B2, Nových MK Záhradná osada, Nová Masarykova s najvyšším rastom intenzity, mierny rast na Nová Ťahanovská – Na Demeteri. Taktiež nárast intenzity na rozsiahlych úsekoch línie I/20 Južné nábrežie, Prešovská cesta po Hlinkovú. Pokles intenzity na radiále Šebastovská – Južná trieda a II/552 Slanecká;

## B.12.4 CESTNÁ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA STATICKÁ

### VARIANT A

#### B.12.4.1 Stav a prognóza automobilizácie

Automobilizáciu územia determinuje širokospektrálny kontext faktorov. Jej prognózovanie si vyžaduje brať do úvahy rôznorodé vývojové trendy ovplyvňujúce využívanie osobného automobilu k premiestňovaniu.

V zjednodušenom vyjadrení sa vývoj automobilizácie spája s jej závislosťou od ekonomickej situácie sledovaného územia. V meste Košice bol k roku 2015 zistený stupeň automobilizácie 2,71 obyvateľov/1 osobný automobil. V okrese Košice okolie – súčasť funkčného územia mesta Košice - bol v rovnakom roku vyhodnotený stupeň automobilizácie 3,01 obyvateľov/1 osobný automobil. Najvyšší stupeň automobilizácie na Slovensku je zaznamenaný v meste Bratislava. Rast počtu osobných automobilov na Slovensku, zvlášť v období po roku 1989, postupne približuje slovenskú úroveň automobilizácie k úrovni priemeru Európskej únie.

Podľa empirických skúseností s cestnou premávkou, v mestskom prostredí nastávajú vážne prevádzkové problémy pri dosiahnutí stupňa automobilizácie okolo hodnoty 2,5 obyvateľa na osobný automobil. V uvedených súvislostiach je pozorované vytváranie kongescií vozidiel v špičkových hodinách dňa, nastávajú problémy s bezpečnosťou cestnej premávky a so statickou dopravou. Košický stupeň automobilizácie 2,71 potvrdzuje platnosť spomínanej všeobecnej empirie, nepriaznivý dopad automobilizácie sa však viac prejavuje v statickej doprave Košíc ako v doprave dynamickej. Dôvodom je kvalitne vybudovaný cestný systém mesta a zanedbaný prístup k riešeniu problematiky statickej dopravy.

Stupeň automobilizácie indikujú i zistené výsledky hodnôt delby prepravnej práce v meste Košice. Spomínaný prieskum mobility - vykonaný pre účely SRDDS m KE, 2015 – zistil vzájomný pomer IAD a verejnej hromadnej dopravy osôb v pomere 50 : 50. Odborné pramene uvádzajú ako optimálny pomer delby prepravnej práce osôb európskych miest porovnateľnej veľkosti hodnotu 66 : 34 v prospech verejnej hromadnej dopravy.

Zistené skutočnosti oprávňujú definovať stav zastúpenia IAD v dopravnom procese mesta Košice za vážny. Vzhľadom na vývojové procesy hospodárskeho, spoločenského a environmentálneho charakteru rozbehnuté v európskych krajinách – ktoré podľa očakávaní odborných autorít prinesú rozsiahle zmeny prístupu k vnímaniu a menežovaniu mestského dopravného procesu - stojí mesto Košice pred vážnymi rozhodnutiami akým spôsobom nasmeruje svoj dopravný vývoj a akým spôsobom nastaví územné podmienky jeho akceptácie.

Budúci vývoj automobilizácie ovplyvňujú vývojové trendy troch kľúčových subjektov prepravného procesu: človek a jeho mobilitné správanie, dopravný prostriedok a komunikácia. Prierezovým faktorom, v súčasnosti silne ovplyvňujúcim vývojové trajektórie uvedených aktérov, je IT sektor s jeho aplikáciami a hardwarom.

Výrazný nástup digitalizácie a IT sektora do bežného každodenného života obyvateľov v posledných desaťročiach je potrebné akceptovať i v jeho zásahu do mobilitného správania obyvateľov mesta. V súčasnom období uvedené trendy v IAD (Car-pooling, Car-sharing,

Ride-sharing) nemožno označiť za rozhodujúce alebo dominantné. Na základe pozorovaní v technologicky vyspelejších krajinách možno očakávať, že ich postupný presah do dopravných návykov obyvateľov bude nadobúdať na vážnosti a sile. Nástup inteligentných dopravných systémov ovplyvní vývoj a prevádzku dopravných prostriedkov, ovplyvní riadenie a prevádzkovanie komunikačných systémov. Súčasný začiatok presadzovania sa elektromobilov v prepravnom procese miest sa už považuje za odborné potvrdený, i keď z hľadiska priestorovej efektívnosti IAD v mestách, nepôjde o zmenu. Prínosom bude pozitívny vplyv na životné prostredie miest. Vývoj inteligentných autonómnych vozidiel môže v dlhšom časovom horizonte vyústiť až do štádia radikálnej transformácie súčasnej IAD na odlišný spôsob jej prevádzkovania vo veľkých mestách. Očakáva sa, že iba menšina užívateľov bude chcieť vlastniť individualizovaný dopravný prostriedok, ktorý im bude stáť v garáži aj vo chvíľach, keď ho nepotrebujú. Uskutočnenie takéhoto modelu prevádzkovania IAD by malo dominantný vplyv na rezerváciu plôch pre statickú dopravu. Z dlhodobého hľadiska sa javí ako užitočné zastávať rezervovaný prístup k nárokom na rozsiahle a nákladné nové objekty statickej dopravy.

Konglomerát uvedených faktorov sa v návrhovom období konceptu ÚPN-M KE výrazne podpíše do vzťahu občana ako objektu/subjektu prepravy k dopravnému prostriedku a teda i k IAD. Uvedené faktory bude potrebné brať do úvahy pri koncipovaní mestskej politiky statickej automobilovej dopravy a pri zohľadňovaní jej nárokov na rezerváciu územia.

Možnosť vykonať exaktne dôslednú prognózu automobilizácie pre obdobie 20 rokov mesta Košice - so zohľadnením nástupu a uplatnenia očakávaných IT trendov vývoja dopravy v európskych mestách – je v súčasnosti problematická. Dôvodom je nedostatok zovšeobecnených empirických podkladov sformulovaných do matematických funkcií.

Nasledujúca prognóza automobilizácie mesta Košice a okresu Košice okolie je vykonaná na základe vývoja od roku 2003. Svojím spôsobom reprezentuje stav aký môže nastať ak bude vývoj pokračovať doterajším spôsobom.

Prognóza automobilizácie Slovenska vychádza z pokračovania trendu stabilnej ekonomickej situácie, bez politických a hospodárskych otrasov so štandardnou životnou úrovňou, porovnateľnou s európskymi krajinami, kde už nastala saturácia stupňa automobilizácie. Na Slovensku možno očakávať dosiahnutie stupňa saturácie okolo roku 2030, a to v hodnote 2,27 obyvateľa na osobný automobil. Z hľadiska vývoja počtu obyvateľov a počtu členov domácnosti, by tak na každú domácnosť pripadol jeden osobný automobil.

Prognóza automobilizácie variantu A pre mesto Košice - vypracovaná pre podmienky vývoja ovplyvňujúcich faktorov ako v prípade prognózy pre Slovensko – avizuje očakávania dosiahnutia rovnakého stupňa saturácie už okolo roku 2022, v prípade okresu Košice okolie očakávaný rok saturácie 2030 kopíruje vývoj Slovenska ako celku. Aj po zmiernení tempa k roku 2030 by však stupeň automobilizácie mesta Košice k návrhovému horizontu konceptu ÚPN-M KE atakoval hodnotu až 1,92 obyvateľa na osobný automobil.

Do prognóz automobilizácie variantov A a B bol teoreticky zapracovaný odhad vplyvu zväčšeného územia mesta pokrývaného dopravnou obsluhou prostredníctvom električkovej dopravy, realizovanej už od roku 2020 (vo variante B v porovnaní s variantom A ide o väčší rozsah územia obsluhovaný električkovou dopravou s mestskými časťami Západ a KVP).

Uvedený prepočet stupňa automobilizácie pre varianty A a B má orientačný charakter, smerodajný k problematike statickej automobilovej dopravy. Pre posúdenie úspešnosti snahy o zníženie dynamiky rozvoja IAD sú dôležité výsledky delby prepravnej práce - sekundárne i vývoja automobilizácie - ktoré vzídu z výpočtov dopravného modelovania jednotlivých variantov.

Tab. 12.1 Prognóza vývoja automobilizácie v meste Košice a okrese Košice okolie- Variant A

Rok	Mesto Košice		Okres Košice Okolie	
	Vybavenosť [počet OA/1000 obyv.]	Stupeň automobilizácie [počet obyv./1 OA]	Vybavenosť [počet OA/1000 obyv.]	Stupeň automobilizácie [počet obyv./1 OA]
2003	245	4,07	166	6,02
2004	253	3,96	179	5,60
2005	242	4,13	190	5,27
2006	272	3,67	224	4,47

Rok	Mesto Košice		Okres Košice Okolie	
	Vybavenosť [počet OA/1000 obyv.]	Stupeň automobilizácie [počet obyv./1 OA]	Vybavenosť [počet OA/1000 obyv.]	Stupeň automobilizácie [počet obyv./1 OA]
2007	288	3,47	243	4,12
2008	308	3,25	262	3,82
2009	314	3,18	268	3,73
2010	327	3,06	283	3,53
2011	329	3,04	289	3,46
2012	340	2,94	300	3,34
2013	349	2,87	307	3,25
2014	357	2,80	319	3,14
2015	369	2,71	332	3,01
2016	380	2,63	343	2,91
2020	410	2,37	389	2,57
2025	446	2,12	446	2,24
2030	480	1,92	499	2,00
2035	511	1,77	550	1,82

Zdroj: Materiál autora dopravnej časti konceptu ÚPN-M KE, 2017, Ministerstvo vnútra, Prezídium Policajného zboru SR - <http://www.minv.sk/?celkovy-pocet-evidovanych-vozidiel-v-sr>,

Tab.12.2 Prognóza vývoja automobilizácie v meste Košice a okrese Košice okolie- Variant B

Rok	Mesto Košice		Okres Košice Okolie	
	Vybavenosť [počet OA/1000 obyv.]	Stupeň automobilizácie [počet obyv./1 OA]	Vybavenosť [počet OA/1000 obyv.]	Stupeň automobilizácie [počet obyv./1 OA]
2003	245	4,07	166	6,02
2004	253	3,96	179	5,60
2005	242	4,13	190	5,27
2006	272	3,67	224	4,47
2007	288	3,47	243	4,12
2008	308	3,25	262	3,82
2009	314	3,18	268	3,73
2010	327	3,06	283	3,53
2011	329	3,04	289	3,46
2012	340	2,94	300	3,34
2013	349	2,87	307	3,25
2014	357	2,80	319	3,14
2015	369	2,71	332	3,01
2016	380	2,63	343	2,91
2020	410	2,44	377	2,65
2025	446	2,24	418	2,39
2030	480	2,08	457	2,19
2035	511	1,96	493	2,03

Zdroj: Materiál autora dopravnej časti konceptu ÚPN-M KE, 2017, Ministerstvo vnútra, Prezídium Policajného zboru SR - <http://www.minv.sk/?celkovy-pocet-evidovanych-vozidiel-v-sr>

Koncept ÚPN-M KE preberá dôležité dopravnoinžinierske údaje problematiky prognózy nákladnej automobilovej, dynamickej dopravy formou dopracovania gravitačného modelu SRDDS m KE, 2015.

#### B.12.4.2 Konceptia riešenia statickej automobilovej dopravy, Variant A, Variant B alt. 1 a alt. 2

Konceptia statickej automobilovej dopravy je navrhovaná v rovnakom obsahu pre variant A i B. Z hľadiska použitia nástrojov a obsahov je koncepcia založená na uplatnení inteligentných dopravných systémov v obsahovom kontexte trvalo udržateľnej mobility. Je zameraná na rozhodujúcich aktérov prepravného procesu, človek a jeho mobilita, vozidlo, komunikácia. Zásadnou podmienkou funkčnosti takto vnímanej koncepcie statickej automobilovej dopravy je jej začlenenie do širšej koncepcie využívania nástrojov inteligentného dopravného systému mesta Košice.

Východiskovým bodom filozofie prístupu k riešeniu statickej dopravy je nespochybniteľná preferencia hodnoty konkrétneho územia vo vzťahu k výnosom z parkovania/odstavovania



vozidiel a k naplneniu požiadaviek na rezerváciu nových plôch a objektov pre účely statickej dopravy. V koncepcii rozvoja statickej dopravy EEI prezentovaný spôsob organizovania systému, založený na výbere finančných prostriedkov za parkovanie a odstavovanie vozidiel a ich znovu investovaní do systému statickej dopravy logicky nemôže dosiahnuť cieľ zvýšenia podielu MHD na delbe prepravnej práce v meste. V podstate ide o priebežné posilnenie trendov rozvoja IAD v meste. Koncept ÚPN-M KE navrhuje investovať finančné prostriedky z výberu za parkovanie a odstavovanie vozidiel do rozvoja systému MHD.

V hodnotovom ponímaní statickej dopravy je členenie mesta vykonané na základe funkčného využitia plôch, čím sa vytvára základ pre stanovenie kritérií na dostupnosť územia prostredníctvom IAD, kritérií pre následné odvodenie politík, foriem a nástrojov prevádzkovania statickej automobilovej dopravy. Prístup k povinnosti zabezpečiť starostlivosť o vozidlo v čase mimo vykonávania jazdy je koncepciou vnímaný nasledovne:

- odstavovanie vozidiel (umiestnenie vozidla mimo dobu v ktorej sa používa v reťazci denných jazd, v dominantnej miere v mieste bydliska vlastníka/prevádzkovateľa vozidla) je povinný zabezpečiť jeho vlastníka/prevádzkovateľa, alebo subjekt na ktorý vlastníka vozidla deleguje túto povinnosť;
- parkovanie vozidiel (umiestnenie vozidla počas doby v ktorej sa používa v reťazci denných jazd, v dominantnej miere parkovacie plochy objektov vybavenosti, úradov, pracovísk a škôl) je povinný zabezpečiť majiteľa/subjekt/prevádzkovateľa objektu vybavenosti, pracoviska, alebo subjekt na ktorý vlastníka objektu deleguje túto povinnosť.

Pod pojmom „rezident“ sa v rámci navrhovaného systému statickej dopravy rozumie:

- fyzická osoba, vlastniaca vodičský preukaz a osobné motorové vozidlo s trvalým pobytom v zóne, so splnenou podmienkou byť registrovanou súčasťou informačného systému statickej dopravy mesta;
- majiteľ/podnikateľ/prevádzkovateľ objektu vybavenosti v príslušnej zóne, so splnenou podmienkou byť registrovanou súčasťou informačného systému statickej dopravy mesta.

Nasledujúca tabuľka popisuje zásadné princípy riešenia statickej automobilovej dopravy v meste Košice.

*Tab.12.3 Kategórie a princípy funkčného využitia plôch mesta pre účely statickej automobilovej dopravy v meste Košice*

Zóny funkčného využitia		Hodnotové limity		Priestorové limity		Definícia územia
Por. číslo	Názov zóny	Odstavovanie	Parkovanie	Odstavovanie	Parkovanie	
1	Mestská pamiatková rezervácia	Absolútna priorita ochrany územia pred stavebnými zásahmi z titulu statickej dopravy, kapacita odstavných stojísk podriadená zásadám MPR	Kompletne vylúčené	Odstavné stojiská pre rezidentov len na miestach povolených KPÚ, bez nároku na pokrytie požiadaviek odstavných stojísk všetkých rezidentov v zóne	Kompletne vylúčené	Vymedzené v hraniciach Mestskej pamiatkovej rezervácie
2	Ochranné pásmo Mestskej pamiatkovej rezervácie	Ako v predchádzajúcom bode	Kapacita parkovacích stojísk podriadená zásadám MPR a jej ochranného pásma	Ako v predchádzajúcom bode	Na teréne vylúčené, povolené len v existujúcich objektoch hromadného parkovania s nezmenenou súčasnou kapacitou	Vymedzené v hraniciach ochranného pásma Mestskej pamiatkovej rezervácie
3	Územie zmiešaných funkcií pozdĺž hraníc MPR a jej ochranného	Vyvážená ponuka odstavných stojísk a priestorových možností vrátane nárokov na odstavné miesta	Vyvážená ponuka parkovacích stojísk a priestorových možností	Existujúca kapacita odstavných miest daná v súlade s príslušnou legislatívou, povinnosť využitia	Existujúca kapacita parkovacích miest daná v súlade s príslušnou legislatívou, povinnosť využitia	Územie vymedzené v Územných plánoch zón mesta Košice



Zóny funkčného využitia		Hodnotové limity		Priestorové limity		Definícia územia
Por. číslo	Názov zóny	Odstavovanie	Parkovanie	Odstavovanie	Parkovanie	
	pásma	neuspokojených rezidentov MPR a jej ochr. pásma	vrátane nárokov na parkovacie miesta neuspokojených návštevníkov MPR a jej ochr. pásma	časovej koordinácie medzi odstavovaním a parkovaním vozidiel	časovej koordinácie medzi odstavovaním a parkovaním vozidiel	
4	Obytné územie na sídliskách	Vyvážená ponuka odstavovacích stojísk rezidentov a priestorových možností sídlisk s ohľadom na stanovené limity ochrany životného prostredia obytných súborov	Vyvážená ponuka parkovacích stojísk návštevníkov a priestorových možností sídlisk s ohľadom na stanovené limity ochrany životného prostredia obytných súborov	Existujúca a nevyhnutne doplnená kapacita odstavovacích miest daná v súlade s príslušnou legislatívou, povinnosť využitia časovej koordinácie medzi odstavovaním a parkovaním vozidiel	Existujúca kapacita parkovacích miest daná v súlade s príslušnou legislatívou, povinnosť využitia časovej koordinácie medzi odstavovaním a parkovaním vozidiel	Územie vymedzené v Územných plánoch zón mesta Košice
5	Obytné územie s nízkopodlažnou zástavbou	Starostlivosť o odstavovanie vozidiel je výhradnou povinnosťou jeho vlastníka	Starostlivosť o parkovanie vozidiel je výhradnou povinnosťou vlastníka obytného objektu ktorý je cieľom jazdy vozidla	Odstavovanie vozidiel rezidentov výhradne na pozemkoch obytných objektov nízkopodlažnej zástavby	Parkovanie vozidiel návštevníkov obytných objektov prioritne na vlastných pozemkoch navštívených, prípustná možnosť zriadiť určitú kapacitu verejných parkovacích miest v obmedzenom rozsahu s prihliadnutím na pravidlá zón s upokojenou dopravou	Územie vymedzené v Územných plánoch zón mesta Košice
6	Územie občianskej a obchodnej vybavenosti mimo územie MPR a jej ochr. pásma	Ponuka odstavovacích stojísk v súlade s priestorovými možnosťami zóny	Starostlivosť o parkovanie vozidiel je výhradnou povinnosťou vlastníka/prevádzkovateľa objektu ktorý je cieľom jazdy vozidla	Odstavovanie vozidiel rezidentov len na pozemkoch obytných objektov ktoré sú súčasťou zóny, prípadne v rámci zmluvnej koordinácie s majiteľmi vybavenosti i na parkovacích miestach v noci nevyužívaných na parkovanie	Parkovanie vozidiel návštevníkov objektov vybavenosti výhradne na vlastných pozemkoch navštívených, objektov.	Územie vymedzené v Územných plánoch zón mesta Košice
7	Výrobné územie	Starostlivosť o odstavovanie vozidiel je výhradnou povinnosťou vlastníka/prevádzkovateľa výrobného objektu	Starostlivosť o parkovanie vozidiel je výhradnou povinnosťou vlastníka/prevádzkovateľa navštíveného výrobného objektu	Odstavovanie vozidiel zamestnancov len na vlastných pozemkoch v areáli výrobného objektu	Parkovanie vozidiel návštevníkov len na vlastných pozemkoch v/pred areálom výrobného objektu	Územie vymedzené v Územných plánoch zón mesta Košice

Zdroj: Materiál autora dopravnej časti konceptu ÚPN-M KE, 2017

Hodnotové a priestorové limity odstavovania a parkovania vozidiel automobilovej dopravy na území Mestskej pamiatkovej rezervácie súvisia so zámerom rozšíriť plochy pešej zóny a s vylúčením dynamickej automobilovej dopravy z tohto územia (s ponechaním prísne

regulovanej nevyhnutnej dopravnej obsluhy). Územie Mestskej pamiatkovej rezervácie je preto možné komplexne označiť za zónu s vylúčenou automobilovou dopravou.

Dôležitým kritériom vytvárania predpokladov na zvýšenie podielu mestskej hromadnej dopravy v deľbe prepravnej práce je jej konkurencie schopnosť voči IAD. Medzi rozhodujúce faktory konkurencie schopnosti MHD patrí nevyhnutné zlepšenie parametrov jej časovej dostupnosti v rámci najsilnejších prepravných vzťahov. Uvedený cieľ je možné dosahovať jednak opatreniami v rámci systému MHD ale i opatreniami v rámci systému IAD. Stanovené hodnotové limity pre parkovanie v centre mesta Košice - zákaz vjazdu IAD do historického centra, IAD znevýhodňujú. Jej využitie na dosiahnutie historického centra mesta je tak odkázané na použitie osobného automobilu v kombinácii s pešou dochádzkou. Pre účely umiestnenia parkovacích plôch slúžiacich k odstaveniu vozidla a k následnému použitiu pešej dochádzky do historického centra sa odporúča – v územnom pláne centrálnej mestskej zóny - stanoviť územné limity lokalizácie parkovísk s dodržaním podmienky konkurencie schopnosti času prepravy vykonanej prostredníctvom MHD v porovnaní s časom kombinovanej prepravy vykonanej prostredníctvom IAD + pešia doprava, a to v kontexte najsilnejších prepravných vzťahov sídliská – historické centrum.

Z obsahu tabuľky vyplýva snaha na koordinované využívanie existujúcich kapacít statickej automobilovej dopravy, bez nárokov na záber nových rozsiahlych plôch alebo na výstavbu nových veľkoplošných odstavných/parkovacích objektov. Ich realizácia by mala byť prípustná až po vyhodnotení dlhodobého fungovania inteligentného systému statickej dopravy v meste. Zdôvodnenie ich realizácie je potrebné podriadiť hodnotovému prístupu klasifikácie územia pre účely statickej automobilovej dopravy, s podmienkou ich výhradného zapojenia do jednotného inteligentného dopravného systému statickej dopravy mesta Košice.

Koncept ÚPN-M KE odporúča dokument Mesta Košice „Navrhované lokality pre výstavbu parkovacích garáží v meste Košice, 2010“ aktualizovať v zmysle opísaných zásad a koncepcie statickej dopravy, a to predovšetkým v problematike lokalizácie plôch statickej dopravy v historickom centre mesta (mestská pamiatková rezervácia a jej ochranné pásmo). Systém umiestnenia parkovísk P+R (park and ride) je neoddeliteľnou súčasťou inteligentných dopravných systémov veľkých miest. Ide o záchytné parkoviská umožňujúce vzájomné prepojenie individuálnej a hromadnej dopravy, kombinujúce ich výhody. Základnou úlohou je umožniť výhodný prestup na MHD, a tým znížiť počet cestujúcich do centra mesta prostredníctvom IAD. Umiestnenie parkovísk systému P+R je v meste Košice navrhnuté na nasledujúcich lokalitách prístupu do mesta:

Systém umiestnenia parkovísk P+R (park and ride) je neoddeliteľnou súčasťou inteligentných dopravných systémov veľkých miest. Ide o záchytné parkoviská umožňujúce vzájomné prepojenie individuálnej a hromadnej dopravy, kombinujúce ich výhody. Základnou úlohou je umožniť výhodný prestup na MHD, a tým znížiť počet cestujúcich do centra mesta prostredníctvom IAD. Umiestnenie parkovísk systému P+Ra terminálov/prestupných uzlov IDS je v meste Košice navrhnuté na nasledujúcich lokalitách prístupu do mesta:

- MČ Staré mesto, Staničné námestie, terminál/prestupný uzol IDS pre železniciu, električky, autobusy mestské a regionálne, Variant A a B;
- MČ Šaca, parkovisko, U.S. Steel, terminál/prestupný uzol IDS pre električky, autobusy mestské a regionálne, Variant A a B;
- MČ Barca, oblasť križovatky Privádzáč R2 x súbežná I/16 x II/548 x preložka III/3415, parkovisko P +R, terminál/prestupný uzol IDSpre električky, autobusy mestské a regionálne, Variant A;
- MČ Barca, oblasť križovatky I/16 x existujúca cesta III/3415 K letisku, parkovisko P+R, terminál/prestupný uzol IDS pre električky, autobusy mestské a regionálne, Variant B;
- MČ Juh, oblasť križovatky MKJužná trieda x MK Cintorínska, parkovisko P +R, terminál/prestupný uzol IDSpre električky, autobusy mestské a regionálne, Variant A a B;

- MČ Krásna, priestor pozdĺž MK Traťová pri železničnej stanici Krásna nad Hornádom, parkovisko P+R, terminál/prestupný uzol IDS pre železniciu, električky, autobusy mestské a regionálne, Variant A;
- MČ Nad Jazerom, oblasť križovatky II/552 Slanecká x MK Napájadlá, parkovisko P+R, terminál/prestupný uzol IDS pre električky, autobusy mestské a regionálne, Variant B;
- MČ Juh, oblasť križovatky MK Nová Pri bitúnku x Nová Zdoňa A a premiestnenej železničnej zastávky Košice predmestie, parkovisko P+R, terminál/prestupný uzol IDS pre železniciu, autobusy mestské a regionálne, Variant A;
- MČ Juh, oblasť MK Nová Záhradná osada a premiestnenej železničnej zastávky Košice predmestie, terminál/prestupný uzol IDS pre železniciu, autobusy mestské a regionálne, Variant B;
- MČ Vyšné Opátske, oblasť križovatky I/20 Južné nábrežie x MK Nová Záhradná osada, parkovisko P+R, Variant B;
- MČ Košická Nová Ves, oblasť križovatky I/19 Herlianska x MK Trieda a.g. Svobodu, parkovisko P +R, terminál/prestupný uzol IDSpre trolejbusy, autobusy mestské a regionálne, Variant A;
- MČ Košická Nová Ves, oblasť križovatky I/19 Herlianska x Privádzač Koš. Nová Ves B1, parkovisko P +R, terminál IDS/prestupný uzol pre autobusy mestské a regionálne, Variant B alt.1;
- MČ Košická Nová Ves, oblasť križovatky I/19 x Privádzač Zdoňa B, parkovisko P +R, terminál IDS/prestupný uzol pre autobusy mestské a regionálne, Variant B alt.2;
- MČ Sídliisko Ťahanovce, oblasť križovatky II/547 Hlinkova x MK Severné nábrežie, parkovisko P +R, terminál IDS/prestupný uzolpre trolejbusy, autobusy mestské a regionálne, Variant A;
- MČ Ťahanovce, oblasť medzi križovatkami MK Nová Ťahanovská I. x Na Sihoti a II/547 Hlinkova x MK Severné nábrežie, premiestnenej železničnej zastávky Ťahanovce, parkovisko P+R, terminál/prestupný uzol IDS, pre železniciu, električky, autobusy mestské a regionálne, Variant B
- MČ Sever, oblasť križovatky II/547 Čermel'ská cesta x MK Havlíčkova x III/3390 Kostolianska cesta, parkovisko P +R, terminál/prestupný uzol IDSpre električky, autobusy mestské a regionálne, Variant A a B;
- MČ KVP, oblasť križovatky Moskovská trieda x Povrazová x Klimkovičova, parkovisko P+R, terminál/prestupný uzol IDSpre trolejbusy, autobusy mestské a regionálne, Variant A a B;
- MČ KVP, oblasť križovatky Moskovská trieda x Povrazová x Klimkovičova, parkovisko P+R, terminál/prestupný uzol IDS pre električky, autobusy mestské a regionálne, Variant B.

#### B.12.4.3 Odstavovanie vozidiel IAD

Nasledujúca tabuľka predstavuje hodnoty nárokov na odstavovanie vozidiel vypočítané pomocou prognózy stupňa automobilizácie pre mesto Košice. Limity spracovanej prognózy sú uvedené v predchádzajúcej podkapitole. Dáta ohľadom ochoty obyvateľov vlastniť a držať osobné motorové vozidlo, aj v prognózovaných podmienkach keď budú dávať prednosť MHD, nie sú v súčasnosti dostupné a je ich potrebné získať priebežným monitorovaním v rámci inteligentného dopravného systému/dopravnosociologickým prieskumom.

Tab.12.4 Nároky na odstavovanie osobných automobilov - Variant A

Územie/MČ/Okres	2015 Stupeň automobilizácie = 2,71			2035 Stupeň automobilizácie = 1,77		
	Kapacita stojísk bez garáží	Garáže	Stojiská + garáže	Počet obyvateľov	Odstavné stojiská	
					Požadovaný počet	Deficit 2015 - 2035
Džungľa	bez dát	0	bez dát	396	223	bez dát
Kavečany	bez dát	0	bez dát	1 041	588	bez dát
Sever	1 403	2 071	3 474	29 214	16 505	-13 031

Územie/MČ/Okres	2015 Stupeň automobilizácie = 2,71			2035 Stupeň automobilizácie = 1,77		
	Kapacita stojísk bez garáží	Garáže	Stojiská + garáže	Počet obyvateľov	Odstavné stojiská	
					Požadovaný počet	Deficit 2015 - 2035
Sídliisko Ťahanovce	4 355	0	4 355	23 492	13 272	-8 917
*Staré Mesto	5 445	1 666	7 111	30 473	17 216	-10 105
Ťahanovce	bez dát	0	bez dát	5 463	3 086	bez dát
<b>Košice I</b>	<b>11 203</b>	<b>3 737</b>	<b>14 940</b>	<b>90 077</b>	<b>50 891</b>	<b>-32 053</b>
Lorinčík	bez dát	0	bez dát	2 805	1 584	bez dát
Luník IX	bez dát	0	bez dát	2 665	1 505	bez dát
Myslava	bez dát	0	bez dát	6 992	3 950	bez dát
Pereš	bez dát	0	bez dát	1 435	811	bez dát
Poľov	bez dát	0	bez dát	1 096	619	bez dát
Sídliisko KVP	5 929	0	5 929	20 821	11 763	-5 834
Šaca	bez dát	0	bez dát	5 827	3 292	bez dát
Západ	7 327	2 735	10 062	47 723	26 962	-16 900
<b>Košice II</b>	<b>13 256</b>	<b>2 735</b>	<b>15 991</b>	<b>89 362</b>	<b>50 487</b>	<b>-22 734</b>
Dargovských hrdinov	5 473	365	5 838	24 292	13 724	-7 886
Košická Nová Ves	bez dát	0	bez dát	2 848	1 609	bez dát
<b>Košice III</b>	<b>5 473</b>	<b>365</b>	<b>5 838</b>	<b>27 140</b>	<b>15 333</b>	<b>-7 886</b>
Barca	bez dát	0	bez dát	3 794	2 144	
Juh	4 339	2 556	6 895	37 892	21 408	-14 513
Krásna	bez dát	0	bez dát	6 843	3 866	bez dát
Nad Jazerom	4 380	714	5 094	22 190	12 537	-7 443
Šebastovce	bez dát	0	bez dát	763	431	bez dát
Košice-Vyšné Opátske	bez dát	0	bez dát	2 295	1 297	bez dát
<b>Košice IV</b>	<b>8 719</b>	<b>3 270</b>	<b>11 989</b>	<b>73 777</b>	<b>41 682</b>	<b>-21 956</b>
<b>Košice</b>	<b>38 651</b>	<b>10 107</b>	<b>48 758</b>	<b>280 355</b>	<b>158 393</b>	<b>-84 629</b>

\*Staré Mesto bez priestoru medzi železničnou traťou a Prešovskou cestou

Zdroj: Materiál autora dopravnej časti konceptu ÚPN-M KE, 2017, Magistrát mesta Košice – ÚHA mesta Košice; Koncepta riešenia statickej dopravy v meste Košice, EEI, 2013

Nedostatkom bilancie je nedostupnosť potrebných údajov o kapacitách statickej dopravy na kompletnom území mesta Košice. Doplnením uvedených údajov o kapacitách zároveň s priebežným monitorovaním skutočného vývoja automobilizácie je možné získať aktualizovaný prehľad o odstavovaní osobných motorových vozidiel, potrebný k nastaveniu systému statickej dopravy v meste Košice.

#### B.12.4.4 Parkovanie vozidiel IAD

Výpočet nárokov na parkovanie osobných automobilov je daný ustanoveniami STN 73 6110. Konštrukcia výpočtu je usporiadaná pre detailné riešenie vzťahu funkčného využitia konkrétnej plochy a parkovania vozidiel IAD, čo je pre rozsah riešenia problematiky na úrovni ÚPN mesta nerealizovateľné. Orientačný výpočet bilancie nárokov na parkovanie osobných automobilov je vykonaný s použitím údajov z matice dopravných vzťahov dopravného modelu. Výpočet je založený na bilancii odchádzajúcich a vchádzajúcich osobných automobilov vnútornej, zdrojovej a cieľovej dopravy. Odchádzajúce vozidlá obyvateľov mestskej časti reprezentujú hodnoty uvoľnených parkovacích/odstavných stojísk počas dňa, vchádzajúce vozidlá obyvateľov z iných mestských častí a mimomestského územia reprezentujú nároky na parkovacie stojiská počas dňa. Výsledkom bilancie vchádzajúcich a odchádzajúcich vozidiel je orientačný nárok na parkovacie stojiská pre dlhodobé parkovanie. Po prenasobení koeficientom obrátkovosti pre krátkodobé parkovanie je vyčíslený i orientačný počet parkovacích stojísk pre krátkodobé parkovanie. V oboch prípadoch sú odpočítané nároky na parkovanie dôvodu uvoľnených stojísk odchádzajúcich obyvateľov mestskej časti počas dňa. Bilancia má orientačný charakter nakoľko nekalkuluje s vnútrookrskovými (mestské časti) jazdami alebo v niektorých druhoch jász nevie presne rozlíšiť bydlisko (odstavné stojisko) vozidla.

Tab. 12.5 Orientačné nároky na parkovanie osobných automobilov - Variant A

Územie MČ/Okres	Vnúťorná doprava 2035 [OA/24h]		Z+C doprava 2035 [OA/24h]		Bilancia vjazdov a výjazdov [OA/24h]	Obrátkovosť parkingu
	Výjazdy	Vjazdy	Výjazdy	Vjazdy	Dlhodobý parking [počet parking stojísk/12h]	Krátkodobý [počet parking stojísk/12h]
Džungľa	125	253	1 438	1 054	256	64
Kavečany	1 066	1 402	149	126	-314	-78
Sever	11 149	20 585	7 271	7 794	-9 959	-2 490
Sídliisko Ťahanovce	2 501	10 092	3 033	2 299	-6 857	-1 714
Staré Mesto	5 790	15 635	14 520	15 648	-10 973	-2 743
Ťahanovce	1 569	3 334	215	221	-1 771	-443
<b>Košice I</b>	<b>22 200</b>	<b>51 301</b>	<b>26 626</b>	<b>27 143</b>	<b>-29 618</b>	<b>-7 405</b>
Lorinčík	1 167	2 073	27	22	-901	-225
Luník IX	1 729	2 590	173	176	-864	-216
Myslava	128	2 387	188	176	-2 247	-562
Pereš	296	759	100	78	-441	-110
Poľov	354	708	81	64	-337	-84
Sídliisko KVP	2 326	9 054	2 400	1 985	-6 313	-1 578
Šaca	7 761	9 642	3 258	3 373	-1 996	-499
Západ	14 762	30 180	7 902	7 355	-14 871	-3 718
<b>Košice II</b>	<b>28 522</b>	<b>57 392</b>	<b>14 129</b>	<b>13 230</b>	<b>-27 970</b>	<b>-6 993</b>
Dargovských hrdinov	4 055	11 905	3 380	2 528	-6 998	-1 749
Košická Nová Ves	1 626	2 547	168	139	-892	-223
<b>Košice III</b>	<b>5 681</b>	<b>14 452</b>	<b>3 548</b>	<b>2 667</b>	<b>-7 890</b>	<b>-1 972</b>
Barca	5 003	6 230	1 164	1 302	-1 364	-341
Juh	12 867	25 110	10 823	10 321	-11 741	-2 935
Krásna	3 734	5 945	351	339	-2 200	-550
Nad Jazerom	5 350	12 520	3 332	2 996	-6 834	-1 709
Šebastovce	965	1 212	54	49	-241	-60
Košice-Vyšné Opátske	7 401	8 142	339	331	-732	-183
<b>Košice IV</b>	<b>35 321</b>	<b>59 160</b>	<b>16 064</b>	<b>15 338</b>	<b>-23 113</b>	<b>-5 778</b>
<b>Košice</b>	<b>91 725</b>	<b>182 306</b>	<b>60 367</b>	<b>58 377</b>	<b>-88 591</b>	<b>-22 148</b>

Vysvetlivky \*Staré Mesto bez priestoru medzi železničnou traťou a Prešovskou cestou

- záporné znamienko reprezentuje nárok na odstavné stojiská

Zdroj: Materiál autora dopravnej časti konceptu ÚPN-M KE, 2017, Magistrát mesta Košice – ÚHA mesta Košice; Koncept riešenia statickej dopravy v meste Košice, EEI, 2013

#### B.12.4.5 Odstavovanie vozidiel NAD a zájazdových autobusov, Variant A a B

Koncept ÚPN-M KE preberá dôležité dopravnoinžinierske údaje problematiky nákladnej automobilovej dopravy z SRDDS m KE, 2015, ktorá tam bola riešená v minimalizovanom rozsahu. Dôvodom je nedostatok relevantných dát o prevádzkovaní a odstavovaní nákladných motorových vozidiel. Stav je podmienený absenciou legislatívnej opory poskytovať informácie prevádzkovateľmi a neochotou súkromných subjektov poskytovať relevantné dáta o prevádzkovaní a odstavovaní nákladných automobilov.

Koncept ÚPN-M KE presadzuje dodržať zásadu a na území mesta legislatívne zabezpečenú povinnosť odstavovania nákladných vozidiel na odstavných plochách v areáloch alebo na pozemkoch vlastníkov/prevádzkovateľov nákladných motorových vozidiel.

V prípade fyzických osôb vlastníkov nákladných automobilov - bez vlastníctva potrebných odstavných plôch - je potrebné povinnosť odstavovania nákladných automobilov zabezpečovať na náklady vlastníkov automobilov na verejných plochách k tomuto účelu určených. Na základe prieskumu trhu je k uvedenému účelu možné, v relevantných mestských častiach, zriadiť verejné plochy s možnosťou odstavovať nákladné automobily malých dopravcov. Umiestnenie takýchto plôch je potrebné zosúladiť a zapracovať do ÚPN zón mesta Košice.

Súčasný spôsob odstavovania zájazdových autobusov je v Koncepte ÚPN-M KE nahradený územne členeným prístupom k riešeniu problematiky. Pre zaparkovanie a odstavovanie autobusov sú plánované vyhradené plochy ktoré budú súčasťou systému záchytných parkovísk P+R. Pre parkovanie a odstavenie zájazdových autobusov smerujúcich do

historického centra mesta za účelom jednodennej návštevy (parkovanie) alebo za účelom ubytovania cestujúcich v hoteloch/penziónoch centra mesta je plánované umiestnenie špeciálneho vyhradeného parkoviska/odstavnej plochy autobusov v transformačnom území za železničnou stanicou Košice, na ulici Pri plynárni.

## VARIANT B

### B.12.4.1 Stav a prognóza automobilizácie

Stav a prognóza automobilizácie Variantov B1a B2 je uvedená v príslušnej podkapitole Variantu A.

### B.12.4.2 Koncepcia riešenia statickej automobilovej dopravy

Koncepcia riešenia statickej automobilovej dopravy je rovnaká pre všetky Varianty, uvedená je v príslušnej podkapitole Variantu A.

### B.12.4.3 Odstavovanie vozidiel IAD

Pre opis súvislostí bilancie potreby odstavných stojísk platí rovnaký text uvedený v podkapitole Variantu A.

Tab. 12.6 Nároky na odstavovanie osobných automobilov – Varianty B alt.1 a B alt.2

Územie/MČ/Okresy	Stupeň automobilizácie = 2,71			Stupeň automobilizácie = 1,96		
	2015 Súčasný stav			2035 Variant B		
	Kapacita stojísk bez garáží	Garáže	Stojiská + garáže	Počet obyvateľov	Počet OA	Deficit odstavných stojísk
Džungľa	bez dát	0	bez dát	876	447	bez dát
Kavečany	bez dát	0	bez dát	1 041	531	bez dát
Sever	1 403	2 071	3 474	25 068	12 790	-9 316
Sídlisko Ťahanovce	4 355	0	4 355	24 820	12 663	-8 308
*Staré Mesto	5 445	1 666	7 111	36 892	18 822	-11 711
Ťahanovce	bez dát	0	bez dát	7 674	3 915	bez dát
<b>Košice I</b>	<b>11 203</b>	<b>3 737</b>	<b>14 940</b>	<b>96 369</b>	<b>49 168</b>	<b>-29 335</b>
Lorinčík	bez dát	0	bez dát	2 805	1 431	bez dát
Luník IX	bez dát	0	bez dát	2 665	1 359	bez dát
Myslava	bez dát	0	bez dát	3 310	1 689	bez dát
Pereš	bez dát	0	bez dát	1 435	732	bez dát
Poľov	bez dát	0	bez dát	1 608	820	bez dát
Sídlisko KVP	5 929	0	5 929	20 821	10 623	-4 694
Šaca	bez dát	0	bez dát	5 827	2 973	bez dát
Západ	7 327	2 735	10 062	50 878	25 958	-15 896
<b>Košice II</b>	<b>13 256</b>	<b>2 735</b>	<b>15 991</b>	<b>89 347</b>	<b>45 585</b>	<b>-20 590</b>
Dargovských hrdinov	5 473	365	5 838	24 292	12 394	-6 556
Košická Nová Ves	bez dát	0	bez dát	3 626	1 850	bez dát
<b>Košice III</b>	<b>5 473</b>	<b>365</b>	<b>5 838</b>	<b>27 918</b>	<b>14 244</b>	<b>-6 556</b>
Barca	bez dát	0	bez dát	3 794	1 936	bez dát
Juh	4 339	2 556	6 895	44 288	22 596	-15 701
Krásna	bez dát	0	bez dát	7 053	3 598	bez dát
Nad Jazerom	4 380	714	5 094	32 270	16 464	-11 370
Sebastovce	bez dát	0	bez dát	763	389	bez dát
Košice-Vyšné Opátske	bez dát	0	bez dát	2 295	1 171	bez dát
<b>Košice IV</b>	<b>8 719</b>	<b>3 270</b>	<b>11 989</b>	<b>90 463</b>	<b>46 154</b>	<b>-27 071</b>
<b>Košice</b>	<b>38 651</b>	<b>10 107</b>	<b>48 758</b>	<b>304 096</b>	<b>155 151</b>	<b>-83 552</b>

Vysvetlivky \*Staré Mesto bez priestoru medzi železničnou traťou a Prešovskou cestou

- záporné znamienko reprezentuje nárok na odstavné stojiská

Zdroj: Materiál autora dopravnej časti konceptu ÚPN-M KE, 2017, Magistrát mesta Košice – ÚHA mesta Košice; Koncepcia riešenia statickej dopravy v meste Košice, EEI, 2013

#### B.12.4.4 Parkovanie vozidiel IAD

Pre opis súvislostí bilancie potreby odstavných stojísk platí rovnaký text uvedený v podkapitole Variantu A.

Tab. 12.7 Orientačné nároky na parkovanie osobných automobilov - Variant B alt. 1, alt. 2

Územie MČ/Okres	Vnútorná doprava 2035 [OA/24h]		Z+C doprava 2035 [OA/24h]		Bilancia vjazdov a výjazdov [OA/24h]	Obrátkovosť parkingu
	Výjazdy	Vjazdy	Výjazdy	Vjazdy	Dlhodobý parking [počet parking stojísk/12h]	Krátkodobý [počet parking stojísk/12h]
Džungľa	270	553	1 463	1 073	108	27
Kavečany	1 071	2 145	151	129	-1 051	-263
Sever	11 386	23 174	7 397	7 930	-12 320	-3 080
Sídliisko Ťahanovce	2 649	5 402	3 086	2 339	-2 006	-502
Staré Mesto	7 669	16 016	14 773	15 920	-9 494	-2 374
Ťahanovce	1 573	3 080	219	225	-1 513	-378
<b>Košice I</b>	<b>24 618</b>	<b>50 370</b>	<b>27 089</b>	<b>27 615</b>	<b>-26 278</b>	<b>-6 570</b>
Lorinčík	1 116	2 125	28	22	-1 004	-251
Luník IX	1 709	3 080	176	179	-1 374	-344
Myslava	128	218	191	179	-78	-19
Pereš	297	558	102	79	-239	-60
Poľov	352	682	82	65	-313	-78
Sídliisko KVP	2 318	4 659	2 442	2 020	-1 919	-480
Šaca	6 514	12 842	3 315	3 432	-6 445	-1 611
Západ	15 914	32 300	8 039	7 483	-15 829	-3 957
<b>Košice II</b>	<b>28 347</b>	<b>56 463</b>	<b>14 375</b>	<b>13 460</b>	<b>-27 201</b>	<b>-6 800</b>
Dargovských hrdinov	2 442	4 913	3 439	2 572	-1 604	-401
Košická Nová Ves	1 632	3 334	170	141	-1 673	-418
<b>Košice III</b>	<b>4 075</b>	<b>8 248</b>	<b>3 610</b>	<b>2 713</b>	<b>-3 277</b>	<b>-819</b>
Barca	5 825	11 383	1 185	1 324	-5 698	-1 424
Juh	17 018	31 767	11 012	10 501	-14 238	-3 559
Krásna	4 346	8 911	357	345	-4 554	-1 138
Nad Jazerom	7 882	16 399	3 390	3 048	-8 176	-2 044
Šebastovce	916	1 674	55	50	-752	-188
Košice-Vyšné Opátske	7 393	14 119	345	336	-6 717	-1 679
<b>Košice IV</b>	<b>43 380</b>	<b>84 253</b>	<b>16 343</b>	<b>15 604</b>	<b>-40 134</b>	<b>-10 033</b>
<b>Košice</b>	<b>100 420</b>	<b>199 334</b>	<b>61 417</b>	<b>59 392</b>	<b>-96 889</b>	<b>-24 222</b>

Vysvetlivky: - záporné znamienko reprezentuje nárok na parkovacie stojiská

Zdroj: Materiál autora dopravnej časti konceptu ÚPN-M KE, 2017, Zdrojové dáta Dopravný model

#### B.12.5 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Cyklistická doprava nie je riešená variantne, rozdiely vo variantoch neovplyvňujú základnú koncepciu rozvoja cyklistickej dopravy, drobné korekcie trás sa prejavujú v podrobnejšej ÚPD. V Tab. 12.8 sú uvedené určujúce podmienky a charakteristiky pre „Typ CYK“ vo vzťahu k funkčným triedam, dopravnej intenzite a rýchlosti na MK pre ďalšie uplatnenie v podrobnejších územnoplánovacích dokumentáciách.

Tab. 12.8 Vzťah „Typu CYK“ k funkčným triedam Mestských komunikácií

TYP CYK	FT MK	Možnosť vedenia cyklistov vo vzťahu k dopravnému priestoru		
		A/vhodné	B/možné	C/prípustné
F10	A1	samostatná cyklistická cestička	V pridruženom priestore spolu s chodcami	vylúčené v HDP
F10	A2	samostatná cyklistická cestička	V pridruženom priestore spolu s chodcami	vylúčené v HDP
F5	A3	samostatná cyklistická cestička	V pridruženom priestore spolu s chodcami	v jazdnom pruhu samostatne (1) do 50 km/h (6) do 79 km/h (bez odst. mimo PK)
F4	B1	samostatná cyklistická cestička	V pridruženom priestore spolu s chodcami	v jazdnom pruhu samostatne (1) do 50 km/h (6) do 79 km/h (bez odst. mimo PK)
F4	B2	V pridruženom priestore spolu s chodcami	v jazdnom pruhu samostatne (6) do 79 km/h (bez odst. mimo PK)	v jazdnom pruhu s ostatnou dopravou (2) do 30 km/h
F3		V pridruženom priestore spolu s chodcami	v jazdnom pruhu samostatne (5) do 50 km/h (int. od 20 000-30 000)	v jazdnom pruhu s ostatnou dopravou (bez odst. mimo PK)
F3	B3	V pridruženom priestore spolu s chodcami	v jazdnom pruhu samostatne (5) do 50 km/h (int. od 20 000-30 000)	v jazdnom pruhu s ostatnou dopravou (bez odst. mimo PK)
F2		V pridruženom priestore spolu s chodcami	v jazdnom pruhu samostatne	v jazdnom pruhu s ostatnou dopravou (4) do 50 km/h, int. do 20 000
F2	C1	V pridruženom priestore spolu s chodcami	v jazdnom pruhu samostatne	v jazdnom pruhu s ostatnou dopravou (4) do 50 km/h, int. do 20 000
F1		V pridruženom priestore spolu s chodcami	v jazdnom pruhu samostatne	v jazdnom pruhu s ostatnou dopravou (3) do 30 km/h, int. do 10 000
F2	C2	V pridruženom priestore spolu s chodcami	v jazdnom pruhu samostatne	v jazdnom pruhu s ostatnou dopravou (4) do 50 km/h, int. do 20 000
F1		V pridruženom priestore spolu s chodcami	v jazdnom pruhu samostatne	v jazdnom pruhu s ostatnou dopravou (3) do 30 km/h, int. do 10 000
F1	C3	samostatná cyklistická cestička	v jazdnom pruhu samostatne	v jazdnom pruhu s ostatnou dopravou (3) do 30 km/h, int. do 10 000
-	D1	samostatná cyklistická cestička	V pridruženom priestore spolu s chodcami	vylúčené v HDP
-	D2	samostatná cyklistická cestička	V pridruženom priestore spolu s chodcami	vylúčené v HDP
-	D3	samostatná cyklistická cestička	V pridruženom priestore spolu s chodcami	vylúčené v HDP
intr.	extr.	vhodné	možné	vylúčené v hlavnom dopr. priestore

(1) - max. povolená rýchlosť do 50 km/h, s bezpečným odstupom 0,50 m

(2) - max. povolená rýchlosť do 30 km/h

(3) - F1 - max. povolená rýchlosť do 30 km/h, int. do 10 000 (vrátane) voz/24h

(4) - F2 - max. povolená rýchlosť do 50 km/h, int. do 20 000 (vrátane) voz/24h

(5) - F3 - max. povolená rýchlosť do 50 km/h, int. od 20 000 do 30 000 (vrátane) voz/24h

(6) - F4 - max. povolená rýchlosť do 79 km/h, s bezpečnostným odstupom, alebo mimo PK

(7) - F5 - max. povolená rýchlosť nad 79 km/h, mimo PK Zdroj: MDVaRR SR-TP 07/2014

zdroj: MDVaRR SR-TP 07/2014

#### • Vedenie cyklistov

- v jazdnom pruhu s ostatnou dopravou – Cyklisti sú vedení v jazdnom pruhu PK spoločne s vozidlami.

Koridor pre cyklistov (cyklokoridor, piktokoridor) – vyznačenie ideálnej stopy pre cyklistov v jazdnom pruhu. Vyznačuje sa príslušným, dopravným značením. Priestor



piktokoridoru môžu využívať aj ostatní účastníci cestnej premávky, pokiaľ ho práve nevyužívajú cyklisti.

- v jazdnom pruhu samostatne – cyklisti sú vedení pomocou samostatného cyklistického pruhu vedeného v telese PK
- v pridruženom priestore spolu s chodcami – cyklisti sú vedení spolu s chodcami
- spoločné priestory pre cyklistov a chodcov – odporúča sa zriaďovať ich na námestiach, peších zónach, a v centrálnych zónach miest a obcí.
- samostatnou cyklistickou cestičkou – cyklisti sú vedení samostatnou komunikáciou mimo PK.

Kapacita na spoločných cyklistických komunikáciách pre chodcov za hodinu pri optickom rozdelení pásu pre cyklistov od pásu pre chodcov sa uvažuje takto:

- 0 až 30 cyklistov + 600 chodcov;
- 30 až 150 cyklistov + 300 chodcov;
- 150 až 300 cyklistov + 60 chodcov

Len optické rozdelenie (čiarou) nie je možné považovať za samostatný jazdný pruh. Na spoločných komunikáciách bez oddelenia cyklistov od chodcov sa uvažuje na hodinu pre každý pás:

- 50 cyklistov + 500 chodcov,
- 250 cyklistov + 50 chodcov

Z realizovaného doplnkového sčítania cyklistov v PaR sa hodinové intenzity pohybovali prevažne v počtoch do 30 cyklistov/hod, na vonkajších/turistických cyklotrasách a intenzita do 50 cyklistov/hod v centrálnej časti mesta, triede SNP a Komenského ulici.

V ďalšej príprave/revízii konkrétnych cyklotrás je nutné zohľadňovať vyššie uvedené kapacitné posúdenie, s prihliadnutím na potreby rezervácie kapacít pre pešiu dopravu, ktorých vzťah je vyjadrený v nižšie uvedenej tabuľke.

Tab. 12.9 Vyjadrenie špičkových intenzít cyklisti / chodci na najzaťaženejších trasách

Profil (prepočet - Komentár STN 73 6110-jún_06)	Cyklisti /hod	Chodci /hod
<b>ul. Komenského</b> (spoločná cestička – opticky rozdelená) Križovatka – Komenského x Hlinková x Čermelská cesta x Watsonova	70	117
<b>ul. Hlinková</b> (chodník u Univerzity veterinárneho lekárstva) Križovatka – Komenského x Hlinková x Čermelská cesta x Watsonova	20	70
<b>ul. Trieda SNP</b> Križovatka – Ipeľská x Ondavská x Tr. SNP	95	307
<b>Hlavná ulica</b> Centrálna pešia zóna ul. Františkánska	112	594
<b>ul. Južná trieda</b> Križovatka – Jantárova x Rastislavova x Južná trieda	29	52
<b>Cyklocestička pozdĺž Hornádu</b> ul. Bernoláková u Železničarskej školy	54	Nesčítané
<b>Cyklocestička pozdĺž Hornádu</b> blízko ul. Baltická u Jazera	54	Nesčítané

Zdroj : SRDDS m KE/prepočítané spracovateľ

Z vyššie uvedených parametrov je zrejmé, že ani najzaťaženejšie úseky neprekračujú kritické hodnoty.

Kategorizácia CYK je navrhovaná podľa uplatňovanej kategorizácie FT MK na území mesta. Usporiadanie „Základných cyklotrás“ pri variantnom riešení sa nemení.

- U MK FT A3 možno uplatniť TYP CK F5 - A,B,C
- U MK FT B1 možno uplatniť TYP CK F4 - A,B,C
- U MK FT B2 možno uplatniť TYP CK F4, F3 - A,B,C s ohľadom na voľnosť zástavby, intenzitu dopravy až po obmedzenie rýchlosti.
- U kategórie B3 možno uplatniť TYP CK F3, F2 A,B s ohľadom na voľnosť zástavby, intenzitu dopravy až po obmedzenie rýchlosti.

- U vnútrošľdiskových komunikácií FT C1 až C3 je možno uplatniť CYK F3 až F1 podľa podmienok zástavby až po uplatnenie obmedzenia rýchlosti na 30 km/hod.
- Na území historickej časti mesta nie sú definované a vzhľadom na stiesnené podmienky je možno uvažovať prevažne len Typy CYK F1 až F3 C, pri zohľadnení intenzity dopravy. Žiaduce by bolo pri situovaní cyklotrasy v profile MK uplatniť obmedzenie rýchlosti na 30 km/hod.

### B.12.5.1 Návrh cyklotrás

Predmetom riešenia v koncepte ÚPN-M KE sú základné cyklotrasy (*kostra cyklotrás*), zásady pre ich funkčnosť. Vlastný návrh a aktivácia si vyžadujú podrobnejšie riešenie v súlade s podmienkami TP, čo vyžaduje podrobnejšie technické riešenie.

#### B.12.5.1.1. Mestské cyklotrasy

Návrh cyklotrás pre funkčné prepojenie mestských častí v smere sever–juh je bez vážnejších problémov.

Prepojenie východ–západ je limitované bariérami železničná trať, hlavná dopravná tepna A3 súčasnej R2/R4 – Prešovská cesta, ale aj riekou Hornád. Súčasný spôsob prekonávania spomenutých bariér (Hlinkova ulica, Palackého ulica – mosty; Rampová – dlhé priecestie) je z hľadiska požadovaných parametrov technicky náročný.

Popis základných mestských cyklotrás:

#### • Hlavné cyklotrasy

Cyklotrasa	Koridor ulíc
<b>cyklotrasa sever – juh</b>	Čermel' – Komenského – Hlavná – Južná trieda - Barca
<b>cyklotrasa a západ – východ II.</b>	Myslava – Moskovská – Toryská – Slobody – Ružínska – Laborecká – Ungárová – Floriánska – Šrobárová – Alžbetina – Mlynská – Hlavná stanica
<b>cyklotrasa západ II. (tr. SNP)</b>	Hlinkova (napojenie na Eurovelo 11) – Watsonova – trieda SNP – Alejova – Nižné Kapustníky – Levočská – Dneperská – Jenisejská – Pri Splave (napojenie Eurovelo 11)
<b>cyklotrasa východ II</b>	Ľavobrežná/hrádza Euro Velo 11 – CM-039 Hornád

#### • Doplnujúce cyklotrasy

Cyklotrasa	Koridor ulíc
<b>cyklotrasa západ I (Moyzesova)</b>	Nám. MM – Hviezdoslavova – Moyzesova – Rázusova – Milosrdenstva – vetva Rastislavova/Kulturpark kasárne
<b>cyklotrasa západ III (trieda KVP)</b>	Festivalové námestie – Popradská – trieda KVP – Červený Rak – Barca(Barčianská) – cyklotrasa západ II. ( na cyklotrasu sú napojené cykloturistické trasy)
<b>cyklotrasa východ I (Jantárová)</b>	Južná trieda – Jantárová – Krivá – Bajzová – (Staničné námestie) – mestský park – Jesenského – Masarykova – Alvinczyho – Slovenská (Hlinkova)
<b>cyklotrasa východ III. (tr. L. Svobodu)</b>	Hlinkova (napojenie na Eurovelo 11) – tr. L. Svobodu – Vyšná úvrať – (na cyklotrasu sú napojené cykloturistické trasy)
<b>cyklotrasa Z/V I.</b>	Festivalové nám. – ul. Čs.armády – Hviezdoslavova – Masarykova – východ I. – (výhľad smer Furča)
<b>cyklotrasa Z/V III.</b>	OC Cassovia – Alejova – Moldavská – Milosrdenstva – Južná trieda – Palárikova – V I. – vetva Gemerská – Panelova – Južná trieda



Obr. 15 Schéma „Základných mestských cyklotrás“

- Výhľadové cyklotrasy**

<b>Cyklotrasa</b>	<b>Koridor ulíc</b>
<b>cyklotrasa</b> (Jantárová – Euro Velo)	Jantárová – Pri bitunku – Eurovelo 11
<b>cyklotrasa</b> (Masarykova – Tr. L.Svobodu)	Masarykova – (Prešovská) – L.Svobodu)
<b>cyklotrasa</b> (Kostoliarska cesta – Európska trieda)	Kostoliarska cesta – Na Demetri – Americká trieda
<b>cyklotrasa</b> (Červený Rak – Pereš – US STEEL)	Červený Rak – Pereš - súbeh s I/16 – R2 – US STEEL
<b>cyklotrasa</b> (Južná trieda – Priemyselný areál Kechnec)	Južná trieda – Barca – Šebastovce – súbeh s I/17 – Seňa – Kechnec

- Zostávajúce cyklokomunikácie**

Nie sú definované. Sú to všetky miestne komunikácie FT B3, C1 až C3 a D1, D2, kde nie je dopravnou značkou cyklistom vjazd zakázaný. Rýchlosť motorových vozidiel je odporúčaná do 30 km/hod.

#### Problémy mestských cyklotrás

Problematické v súčasnom stave sú prechody cyklotrás križovatkami najmä tých, kde je sústredená cyklo a pešia doprava. Pre zlepšenie stavu je nutné jednoznačné oddelenie cyklistov a peších, pre vylúčenie kolízií z dôvodu ich rozdielných rýchlostí pohybu, najmä po obvode Historickej časti mesta, ale tiež spoločné kríženia s komunikáciami FT A3 a B1.

<b>Lokalita</b>	<b>Riešenie</b>
Križovatka Jantárová – Palackého -	<i>Rozčlenenie peších / CYK</i>
Križovatka Štúrova – Moyzesova - Rastislavova	<i>Rozčlenenie peších / CYK</i>
Križovatka Námestie Maratóna Mieru	<i>Rozčlenenie peších / CYK</i>
Križovatka Moldavská – Trieda SNP - Alejova	<i>Rozčlenenie peších / CYK</i>
Križovatka Trieda SNP – Toryská	<i>Rozčlenenie peších / CYK</i>
Križovatka Trieda SNP – Ondavská - Ipeľská	<i>Rozčlenenie peších / CYK</i>
Križovatka Festivalové námestie	<i>Rozčlenenie peších / CYK</i>
Križovatka Komenského – Watsonova - Hlinkova	<i>Rozčlenenie peších / CYK</i>

Osobitne ja nutné podrobne technicky riešiť kríženie cyklotrás:

<b>Lokalita</b>	<b>Riešenie</b>
Hlinkova – Euro Velo	<i>Podrobné technické riešenie</i>
Križovatka Dargovských hrdinov	<i>Podrobné technické riešenie</i>
Križovatka Prešovská - Sečovská	<i>Podrobné technické riešenie</i>
Križovatka Nižné Kapustníky	<i>Podrobné technické riešenie</i>
Križovatka VSS	<i>Podrobné technické riešenie</i>
Križovatka Červený Rak	<i>Podrobné technické riešenie</i>

#### **B.12.5.1.2 Rekreačné a turistické cyklotrasy**

Okrem základnej medzinárodnej cyklotrasy Euro Velo 11 a jej súčasti CM-039 Hornád, zostávajúce *cykloturistické trasy* sú napojené na vonkajšie okruhy mestskej siete. Ich technický stav je rôzny a v ďalších stupňoch je nutné postupne sa zamerať na úpravy aby spĺňali požiadavky bezpečnosti podľa požiadaviek STN a TP.

Trasy hlavných súčasných rekreačných a turistických cyklotrás v širšom území mesta sú vyznačené na schéme cyklotrás.

Popis Rekreačných a turistických cyklotrás:



**Červená** – ňou sú značené trasy EuroVelo, slovenské cykloturistické magistrály a diaľkové cyklotrasy. Spolu sú v Košiciach 3 trasy červenej farby, ktoré majú dĺžku 26 km

1. Cyklotrasa Hornád – Torysa – Hornád
2. Červená cyklotrasa
3. Cyklotrasa Hornád



**Modrá** – ňou sú značené významné regionálne cykloturistické trasy, trasy paralelné s cyklomagistrálami. Spolu je v Košiciach 15 trás modrej farby, ktoré majú dĺžku 63 km.

1. Krásna – Ťahanovce
2. Horný Bankov – Jahodná
3. Horný Bankov – Nižný Klatov
4. Gombárov kút – Mrázová – Jahodná
5. Sokol – Kráľova studňa – Kavečany
6. Hlinné – Gajdošova
7. Sídliisko KVP – Napojenie na trasu č. 4
8. Modrá cyklotrasa
9. Modrá cyklotrasa
10. Jahodná – Predná Holica (po „Starej židovskej ceste“)
11. Jahodná – Predná Holica (cez Jergovú studňu)
12. Prepojenie trás 4a a 5
13. Klatovianka – Nižný Klátov (cez Vrbicu)
14. Jahodná – Potoky – Opátka
15. Prepojenie trás 3 a 7



**Zelená** – ňou sú značené regionálne cykloturistické trasy a okruhy. V Košiciach sú spolu 4 trasy zelenej farby, ktoré majú dĺžku 33 km.

1. Alpinka – Nemcová dolka – Alpinka
2. Po Rákocziho stopách
3. Šustrovka
4. Zelená cyklotrasa

Rekreačné a turistické cyklotrasy na území mesta, s prepojením do voľnej krajiny, sú v rôznom technickom stave a s rôznou kvalitou značenia.

Pri rekreačných a turistických trasách je nutné riešiť prechody trás s komunikáciami pre automobilovú dopravu zvýraznením.

#### B.12.5.2 Doplnková infraštruktúra

Súčasná cyklokomunikačná sieť neobsahuje doplnkovú infraštruktúru (chránené parkoviská pre bicykle, cyklostojany, nabíjacie stanice pre elektrobicykle, systémy automatickej požičovne bicyklov).

Konkrétny návrh lokalizácie doplnkovej infraštruktúry je vzhľadom na podrobnosť spracovania konceptu ÚPN-M KE len orientačný:

- Chránené parkoviská pre bicykle  
pri Železničnej a autobusovej stanici  
pri obchodných centrách (AUPARK, TESCO, Cassovia, Kaufland, LIDL, ...)  
pri kultúrnych a športových strediskách (Kulturpark, plavárne, atď.)
- Cyklostojany  
pri vysokých a stredných školách, pri zariadeniach OV  
Nabíjacie stanice pre elektrobicykle  
pri železničnej stanici  
pri vysokých a stredných školách

- Automatické požičovne bicyklov (podstatným je komerčný záujem poskytovateľov)  
pri železničnej stanici  
pri nástupných bodoch rekreačných cyklotrás

## B.12.6 PEŠIA DOPRAVA

Pešia doprava nie je riešená variantne, drobné rozdiely vo variantoch A a B neovplyvňujú koncepciu rozvoja základných peších trás, drobné korekcie trás sa prejavajú v podrobnejšej ÚPD.

### B.12.6.1 Kategorizácia a návrh pešej dopravy

Návrh dôležitých hlavných peších trás sa odvodzuje z predpokladaných a využívaných trás zistených po celkovom zhodnotení „SRDDS m KE, 2015“. Z uvedených podkladov, ale aj zistení v rámci PaR k ÚP je zrejmé, že najvyššie intenzity sú na území starého mesta a vyššie sú v rámci sídlisk.

Vzájomné väzby a pohyby peších medzi mestskými časťami sú nižšie a na presun je využívaná MHD, resp. ID. Pohyb peších je možný a nie je predpoklad jeho významnejšieho nárastu. Sieť trás chodcov a peších zón sa navrhuje v súlade s urbanistickým riešením jednotlivých priestorov v dostatočných dimenziách.

#### • Usporiadanie peších komunikácií

Pešie komunikácie sú pričlenené súbežné/príslušné ku všetkým komunikáciám. Na sídliskách a v miestach kde to zástavba umožňuje, sú pešie komunikácie situované v pridruženom priestore ako oddelené. V centre mesta sú chodníky riešené ako príslušné.

Nosné a najzaťaženejšie trasy ktoré tvoria základnú kostru sú:

Tab. 12.10 Základná kostra peších ťahov

Pešia trasa	doplnenie
Komenského – Hlavná – Južná trieda,	s predĺžením - Ryba Anička s odbočkou Štúrova – Zborovská/Kulturpark
Floriánska – Alžbetina – Mlynská – Mestský park – Staničné námestie/ŽSR a SAD	s predĺžením na Ungárova – OC Galéria
Trieda SNP – Alejová/Moldavská Trieda L Svobodu	s predĺžením Námestie maratóna Mieru – Masaryková
Americká trieda	s predĺžením Austrálska trieda – Ťahanovce 4, 5 / lesopark – Zelený dvor
Trieda KVP Rastislavova - Barčianská	súbežná Dénešova – Bauerova

Všetky tieto trasy sú v súbehu s trasami CYK a je žiaduce v rámci riešenia zón a projektovania/prehodnotenia súčasných CYK posúdiť dostatočnosť priestorového usporiadania a prijatie konkrétnych opatrení na zaistenie bezpečnosti a obmedzenie možných kolízií a zvýrazniť ako zóny tolerancie.

Zároveň bude nutné posúdiť kritické prechody peších a CYK cez mestské komunikácie FT B1 a B2.

- **Navrhované hlavné pešie trasy**

### **Variant A**

<b>Pešia trasa</b>	<b>doplnenie</b>
Súbežne s CYK Staničné námestie – Krivá – Jantárová – pri bitunku – Euro Velo	
Cassovia – Užhorodská – Holubyho – Pri bitunku	
Ryba (lávka cez Hornád) – Dopravná – Americká trieda	
Anička – Pri Demeteri – Americká trieda	s predĺžením Austrálska trieda – Ťahanovce 4, 5 / lesopark – Zelený dvor

### **Variant B**

<b>Pešia trasa</b>	<b>doplnenie</b>
Sídliisko Nad jazerom, Seligovo jazero, obchodný dom Cottbus	S doplnením na Verejný cintorín
Masarykova ulica	S predĺžením smerom na Prešovskú cestu a sídlisko Dargovských hrdinov (trieda generála Svobodu)
Hlinkova ulica, popri Hornáde na Aničku	S predĺžením cez Demeter na sídlisko Ťahanovce (Americká trieda)

## **B.12.6.2 Funkčné a stavebno-technické kategórie infraštruktúry pešej dopravy**

Do kategórie nemotorovej dopravy patria komunikácie pre chodcov. Môžu byť definované:

- len pre chodcov, kde patrí chodník, cestička pre chodcov, priechody, pás, koridor;
- ako viacúčelová, kde patrí viacúčelový pruh, cestička (chodci, cyklisti a iné), upokojené komunikácie (na ktorých je čiastočne, alebo úplne vylúčená motorová doprava okrem obslužnej dopravy).

Charakteristika infraštruktúry pešej dopravy je usmerňovaná STN 73 6110. Usporiadanie v zástavbe a priečne usporiadanie chodníkov sú nižšie na obrázkoch.

Komunikácie pre peších sú v šírkovom usporiadaní situované oddelene v pridruženom dopravnom priestore MK (s výnimkou priechodov). Šírka pruhu je min 0,75 m, šírka pásu pre chodcov nesmie byť menšia ako 1,50 m a výška 2,50 m. Jeden pás obsahuje 2 pruhy pre peších. V stiesnených podmienkach a pri rekonštrukciách sa môže chodník navrhnuť s vloženým cyklistickým pruhom/pásom.

Komunikácie pre chodcov prístupné osobám s obmedzenou schopnosťou pohybu sa musia označiť medzinárodným symbolom prístupnosti

## **B.12.7 ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA**

Železničná doprava nie je riešená variantne. Nasledujúce kapitoly sú spoločné pre Variant A aj B.

### **B.12.7.1 Železničné trate, funkčné a stavebno-technické parametre**

V súvislosti s plánovanou modernizáciou železničného uzla Košice, tratí Základnej a Súhrnnej siete TEN-T pristupuje ÚPN-M KE ku komplexnému riešeniu problematiky styku siete železničných tratí a cestnej siete mesta Košice. Situovanie železničných tratí



v severojužnom smere vytvára v Košiciach bariéru s odrazom na veľkú plochu územia, ktorej prekonávanie vytvára pre obidva dopravné systémy – cestnú a železničnú dopravu – kolízne priestory železničných priecestí. Modernizácia železničnej trate č. 105 na traťové rýchlosti 140 – 160 km/h si bude vyžadovať riešiť uvedené kolízie mimoúrovňovými kríženiami dopravných sietí.

Na úseku železničnej trate č. 105 Košice – Kľačany, úsek Košice - Kysak sa v súčasnosti nachádzajú dve úrovňové železničné priecestia MK, Ťahanovská cesta a Rampová ulica. Riešenie problematiky priecestia na Ťahanovskej ceste spadá do komplexného návrhu na využitie územia medzi železničnou traťou a sídliskom Ťahanovce. V obidvoch variantoch je uvažované s výstavbou novej MK s pracovným názvom Nová Ťahanovská, spájajúcou Kostoliansku cestu a osídlenie Mestskej časti Sever s Mestskými časťami Ťahanoviec, vrátane nových rozvojových území. Vybudovaním novej MK s mimoúrovňovým nadzemným križovaním železničnej trate a Hornádu mostným objektom bude odstránený kolízny bod existujúceho železničného priecestia. Nakoľko nová MK je plánovaná v rozdielnom koridore ako súčasná Ťahanovská cesta, preložkou cesty sa odstránia i nepriaznivé smerové a priestorové pomery súčasného trasovania MK v centre pôvodnej zástavby Ťahanoviec. Na pôvodnom mieste existujúcej Ťahanovskej cesty je plánované vytvoriť nadzemný mimoúrovňový priechod pre chodcov, ktorým bude zachovaný prístup k železničnej zastávke Ťahanovce. Prístup automobilovou dopravou k železničnej zastávke bude vykonávaný mimoúrovňovým krížením železničnej trate po Novej Ťahanovskej a Magnezitárskej ulici. V prípade presunu železničnej zastávky Ťahanovce na lokalitu južnejším smerom bude mimoúrovňové kríženie trate pre chodcov využívané ako prístup k pôvodnej zástavbe MČ Ťahanovce.

Súčasný priecestie na Rampovej ulici dopravne obsluhuje pomerne rozsiahle územie východne od železničnej trate č. 105 až po jej pripojenie na Prešovskú cestu č. I/20. V návrhu riešenia dopravnej obsluhy uvedeného územia - ktoré v Koncepte predstavuje transformačné rozvojové územie a úlohu jeho dopravnej obsluhy prevezme predĺženie Masarykovej ulice - je kríženie železničnej trate plánované realizovať formou podjazdu pod železničnou traťou. Forma podjazdu je v riešenom prípade - v ponímaní súvislostí centra mesta na okraji mestskej pamiatkovej rezervácie - prijateľnejšia ako nadzemný objekt premostenia.

Varianty návrhu ZAKOSu mesta uvažujú s preložením úseku traťových koľají železničných tratí č. 101A Čierna nad Tisou – Košice (podľa CP č.190), č. 109A Košice – Plešivec (podľa CP č. 160) vedúcich paralelne s Jantárovou ulicou, východným smerom, Variant A na západný okraj hlavného koľajiska, Variant B do priestoru koľajiska existujúcich tratí a na západný okraj hlavného koľajiska. Realizáciou preložky trate budú odstránené dve existujúce úrovňové priecestia na MK ulíc Pri bitúnku a Jarmočná.

Nové mimoúrovňové križovanie železničných tratí č. 101A Čierna nad Tisou – Košice (podľa CP č.190), č. 109A Košice – Plešivec (podľa CP č. 160) vznikne realizáciou dôležitého segmentu ZAKOSu mesta v prepojení Vonkajšieho a Vnútorného okruhu mesta, ulíc Južné nábřežie a Jantárová.

Do operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020, Prioritná os č. 5 - Železničná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE) je zaradená realizácia elektrifikácie trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, ktorú Koncept ÚPN-M KE zohľadňuje. Navrhovanou zmenou činnosti sa nemení dĺžka predmetných železničných tratí, ich smerovanie, počet koľají a ich situovanie, resp. počet a umiestnenie železničných staníc a nástupišť, železničných priecestí a prechodov, resp. železničných mostov.

Severnej časti územia mesta sa dotýka projekt „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Kysak (mimo) – Košice“ ktorý doteraz realizovaný nebol. Jeho predmetom je modernizácia trate na traťovú rýchlosť 140 resp. 160 km/h. Nové trasovanie železničnej trate č. 105 uvažuje so zväčšením polomeru oblúka trate čo si vyžiada jej umiestnenie do nového železničného tunela na severnom okraji MČ Ťahanovce.



Vypracovanie projektovej dokumentácie Modernizácie železničnej trate č. 101A Čierna nad Tisou – Košice (podľa CP č.190), úsek Košice – Michalany plánuje MD a V SR zabezpečiť v rokoch 2017 – 2020, jej výsledky budú do ÚPN-M KE zapracované v rámci prípravy zmien a doplnkov ÚPN. V návrhovom období sa predpokladá postupná modernizácia zameraná na zvýšenie traťovej rýchlosti na 100 -120 km/hod v úseku Košice – Michalany.

#### **B.12.7.2 Dopravné a prepravné parametre železničnej dopravy**

Dopravné a prepravné parametre železničnej osobnej dopravy sú prezentované ako súčasť kapitoly verejnej hromadnej dopravy osôb.

#### **B.12.7.3 Železničné stanice a zastávky, zariadenia železničnej dopravy**

Železničná stanica Košice je najdôležitejšou stanicou železničného uzla Košice. Súčasťou uzla na území mesta Košice sú ďalej železničné stanice Barca, Krásna nad Hornádom, Haniska pri Košiciach ŠRT a železničné zastávky Ťahanovce, Košice Predmestie a Šebastovce. Železničná stanica Košice je v ÚPN-M KE ponímaná ako súčasť Terminálu verejnej osobnej dopravy. Koncept ÚPN-M KE rezervuje existujúce plochy železničných staníc v nezmenenom rozsahu.

S vytvorením nových - premiestnených - železničných zastávok je v tomto štádiu územnoplánovacieho procesu uvažované na území MČ Ťahanovce a MČ Juh.

Možnosti projekčného preverenia novej lokalizácie zastávok možno očakávať v súvislosti s aktualizáciou projektov modernizácie železničnej trate č. 105 v severnej časti mesta. Navrhované rozvojové územie v priestore medzi sídliskom Ťahanovce a Hornádom podnecuje aktivity na vytvorenie nového dopravného centra. Koncept ÚPN-M KE navrhuje – vo Variante A - umiestniť premiestnenú železničnú zastávku Ťahanovce doširšieho priestoru plánovaného križovania železničnej trate č. 105 MK s pracovným názvom „Nová Ťahanovská – Na Demeteri“. Vo Variante B je navrhované umiestniť premiestnenú železničnú zastávku Ťahanovce do priestoru pri medzi križovatkami MK Nová Ťahanovská I. x Na Sihoti a II/547 Hlinkova x MK Severné nábrehie. Dôvodom rozdielnej lokalizácie premiestnenej železničnej zastávky je väzba na električkovú dopravu v rámci IDS..V uvedených priestoroch je plánované realizovať terminál/prestupný uzol IDS. Premiestnenie zastávky je chápané ako náhrada existujúcej zastávky.

Presun železničnej zastávky Košice – Predmestie v MČ Juh je vyvolaný preložkou železničnej trate č. 101A Čierna nad Tisou – Košice. Železničná zastávka, náhrada existujúcej zastávky za novú, je navrhnutá v širšom priestore križovania preložky železničnej trate č. 101A miestnou komunikáciou s pracovným názvom Nová Zdoňa A vo Variante A, s pracovným názvom Nová Záhradná osada vo Variante B. Transformačné plochy na uvedenej lokalite umožňujú realizovať terminál/prestupný uzol IDS i s P+R parkoviskom.

#### **B.12.7.4 Železničné trate a terminály intermodálnej prepravy**

V problematike riešenia tratí intermodálnej dopravy nie sú očakávané zmeny súčasného stavu zaradenia nových tratí do systému.

V návrhovom období konceptu ÚPN-M KE je plánované vybudovať Terminál intermodálnej prepravy Košice, (ďalej len „TIP KE“). Plánovaná lokalita realizácie TIP KE s názvom „Bočiar“ sa nachádza na území Mestskej časti Šaca a obce Sokolany.

Výstavba terminálu intermodálnej prepravy je plánovaná v súlade s parametrami podľa Dohody AGTC (Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a súvisiacich subjektoch). Cieľom projektu je vybudovanie terminálu pre spádovú oblasť Východného Slovenska. Terminál bude slúžiť ako prekládkové miesto medzi železničnou a cestnou nákladnou dopravou a v rámci železničnej dopravy tiež medzi

železničnými vozňami normálneho a širokého rozchodu a na dočasné – prevádzkové - skladovanie intermodálnych prepravných jednotiek na úložných plochách.

V rámci výstavby terminálu je naplánované realizovať koľaje normálneho a širokého rozchodu, administratívnu a prevádzkovú budovu, parkovisko pre nákladné a osobné autá, prístupovú komunikáciu.

### B.12.8 LETECKÁ DOPRAVA

Letecká doprava nie je riešená variantne. Rozdiely v návrhoch neovplyvňujú dopravné a prepravné parametre leteckej dopravy.

V roku 2016 bolo z letiska realizovaných 42 pravidelných letov do :

- 8 pravidelných destinácií,
- ďalšie 3 sezónne pravidelné destinácie
- realizujú sa chartrové lety do 12-tich destinácií.

Počas zimného letového poriadku 2017/2018 bude z Košíc v ponuke vyše 60 pravidelných letov týždenne na palube 5 dopravcov do 9 destinácií:

- Viedeň, Praha, Bratislava, Londýn, Doncaster Sheffield, Kolín, Tel Aviv, Varšava a Istanbul.

Pre leteckú dostupnosť východného Slovenska je nenahraditeľná konektivita prostredníctvom sieťových aerolínií. Vďaka ich bohatej sieti destinácií je možné z Košíc na jeden prestup odletieť do vyše 500 miest sveta.

Tab.12.11 Objem výkonov na letisku Košice

Rok	Prepravení cestujúci		Prepravené tovary		Poznámka
	cestujúci	Zmena %	Tovary - t	Zmena %	
2004	231 410	-	-	-	
2005	269 885	+16,6	-	-	
2006	343 818	+27,0	-	-	
2007	443 448	+29,0	-	-	
2008	590 919	+33,0	-	-	
2009	352 460	+33,0	-	-	
2010	266 858	- 40,0	115	-	
2011	266 143	- 4,3	86	-25,2	
2012	235 754	- 0,3	84	-2,3	
2013	235 754	-11,4	45	- 46,4	
2014	237 165	+0,6	80	+77,8	
2015	356 750	+50,4	253	+216,3	
2016	436 696	+22,4	88	-65,2	
2017 */**	* 464 701 ** 506 000	-- +15,9	* 86 ** 103	-- +18,1	

\* Skutočnosť 09/2017

\*\* Predpoklad 2017

Zdroj : Letisko Košice

Súčasná letecká doprava (rok 2016/2017) predstavuje cca 10.000 pohybov na dráhe (štart/pristátie) ročne, čo je 27-30 pohybov denne.

Pri výhľadovej kapacite terminálu 1 mil. cestujúcich ročne (rok 2029), je možné predpokladať až 74 pohybov denne do roku 2040.

Pri optimistickom vývoji leteckej dopravy a využitia kapacity prístávacej dráhy, by bolo možné očakávať nárast okolo 100 až 296 (kapacita dráhy) pohybov denne.

#### B.12.8.1 Predpokladaný rozvoj infraštruktúry leteckej dopravy

Infraštruktúra leteckej dopravy, najmä hlavného letiska Košice zodpovedá terajším požiadavkám. Obsluha letiska je zabezpečovaná autobusovou linkou MHD a v značnej miere individuálnou dopravou (potreba zvýšenia parkovísk pre ID). Nárast aktivít (aj

v súvislosti s priemyselnými aktivitami v blízkosti letiska) vyvolá zvýšené nároky na dopravné kapacity MHD. Rozvoj letiska Košice vychádza z predpokladaného nárastu požiadaviek v osobnej preprave, ale aj v predpokladaných objemoch prepravy tovaru. Pre uvažovaný nárast sú pripravované podklady zahrnuté v dokumente „*Masterplan AIRPORT KOŠICE TERMINAL EXPANSION*“ (január 2008), ktorý zahŕňa najmä požiadavky na zvýšenie komfortu cestujúcich (zvýšenie kapacít parkovísk, komerčné aktivity, maloobchod, hotel s konferenčným centrom).

Pripravovaná kapacita terminálu letiska má dosiahnuť až 1 mil. cestujúcich.

Masterplan AIRPORT KOŠICE TERMINAL EXPANSION obsahuje plánovaný rozvoj v dvoch oblastiach:

- plánovanie letiskových plôch – zaručujúcich rozvoj prevádzkových podmienok a funkcií letiska, vrátane požiadaviek pre lietadlá kategórie „C“ a „D“.
- plán rozvoja areálu terminálu – zaručujúci požadované plochy pre uvažovaný komplexný rozvoj ako podklad pre územné plánovanie.

## **B.12.9 VEREJNÁ OSOBNÁ DOPRAVA**

### **VARIANT A**

#### **B.12.9.1 Funkčné a stavebno-technické parametre infraštruktúry verejnej osobnej dopravy**

Rozvoj MHD v meste Košice je v riešení Variantu A založený na modernizácii existujúcich električkových tratí a na výstavbe a prevádzkovaní nových električkových tratí. Variant taktiež uvažuje s obnovením trolejbusovej dopravy minimálne v rozsahu súčasného stavu tratí.

Vo Variante A je plánované existujúcu sieť električkových tratí modernizovať a doplniť o nasledujúce električkové trate:

- obratisko Havlíčkova - Kostolianska cesta, električková trať na električkovom páse v telese MK po križovatku s Národnou triedou - Kostolianska cesta - Nová Ťahanovská, električková trať na nezávislom telese v koridore cesty – Magnezitárska električková trať na električkovom páse v telese MK - Nová Ťahanovská I. električková trať na nezávislom telese v koridore cesty - Americká – križ. Australska električková trať na električkovom páse v telese MK ukončená obratiskom, depo Na Demeteri;
- obratisko Staničné námestie – Mestský park električková trať na nezávislom telese v koridore MK Thurzová ul. - Svätoplukova električková trať v hlavnom dopravnom priestore spoločnom pre MHD a IAD - Masarykova – Hviezdoslavova – pripojenie na existujúcu trať, električková trať na električkovom páse v telese MK;
- pripojenie na existujúcu električkovú trať k US Steel - preložka cesty III/3415 – III/3415 pôvodná cesta K letisku – Letisko Košice, električková trať na nezávislom telese v koridore cesty ukončená obratiskom;
- pripojenie na existujúcu električkovú trať na Alejovej ulici – ul. Pri prachárni – križovatka s električkovou traťou na Moldavskej ceste - Popradská – Bardejovská pripojenie na existujúcu električkovú trať k Depu, električková trať na električkovom páse v telese MK;
- pripojenie na existujúcu električkovú trať na obrátke Važecká – železničná stanica Krásna nad Hornádom/Traťová ulica, električková trať na nezávislom telese ukončená obratiskom, depo.

Z dôvodu zabezpečenia plôch určených pre prevádzkovú obsluhu novej električkovej trate na Sídliisko Ťahanovce boli rezervované plochy depa na lokalite Ťahanovce.

Cieľom výstavby a prevádzkovania novej električkovej trate na Sídliisko Ťahanovce, formou predĺženia existujúcej električkovej trate od Štadiónu Lokomotívy, je okrem dopravnej

obsluhy Sídlička Ťahanovce zabezpečiť i dopravnú obsluhu rekreačných priestorov Anička i nových rozsiahlych rozvojových území medzi Hornádom a Sídliiskom Ťahanovce.

Účelom nového prepojenia električkových tratí medzi Staničným námestím a Hviezdoslavovou ulicou cez Mestský park je vytvorenie tzv. Malého vnútorného električkového okruhu umožňujúceho skracovať dĺžky liniek/čas jazdy v smere na sever mesta.

Nové električkové prepojenie lokalizované na ulici Pri prachárni a Popradskej odľahčí súčasný kritický bod tratí na okružnej križovatke Alejová x Moldavská, zároveň zlepší dochádzkové vzdialenosti k zastávke električky zo sídliska Luník VIII a rozšíri možnosti dopravnej obsluhy nového futbalového štadióna.

Rozvoj civilnej leteckej dopravy osôb na Letisku Košice si bude v budúcnosti vyžadovať kvalitné a rýchle pripojenie na sieť rýchlej električky v Košiciach. Uvedený cieľ má zabezpečiť návrh predĺženia trate rýchlej električky na Letisko Košice.

Predĺženie električkovej trate, v úseku od obrátiska v MČ Nad Jazerom ku železničnej stanici Krásna, má za cieľ vytvoriť perspektívny transformačný uzol IAD, verejnej osobnej dopravy a železničnej dopravy.

Smerná časť Konceptu ÚPN-M KE sa v obidvoch Variantoch zaoberá prevádzkovaním klasických mestských električiek i vozidiel Tram-Train. Koľajovou súčasťou (koľajový rozchod 1435 mm) IDS mesta Košice budú trate prevádzkované na území mesta klasickými električkami. V súčasnom období je predmetom úvah i prevádzkovanie mestských koľajových dráh i železničných dráh spádového regiónu špeciálnymi vozidlami Tram-Train, umožňujúcimi prevádzku na mestských električkových tratiach a na konvenčných železničných tratiach regiónu. Pripojenie Tram-Train tratí na železničné trate je v zásade možné v troch hlavných vonkajších smeroch: od severu v MČ Ťahanovce, od juhovýchodu v MČ Krásna a od juhozápadu v MČ Šaca.

Argumentom pre rozsiahlejšie zastúpenie Tram-Train tratí v integrovanom systéme koľajovej dopravy mesta Košice je predovšetkým zvýšenie efektívnosti dopravnej obsluhy kompaktného zastavaného územia mesta zdrojovou a cieľovou dopravou. Lokalizácia Tram-Train tratí do línií električkových tratí vytvára podmienky pre bezprostredný kontakt cestujúcich prímestskými železničnými traťami s cieľom ich ciest - bez potreby prestupu na MHD – odrážajúci sa v skrátení cestovných časov verejnej hromadnej dopravy. Uvedeným spôsobom zvýšená atraktivita Tram-Train tratí vytvára predpoklady zvýšiť konkurencie schopnosť verejnej dopravy voči zdrojovej a cieľovej IAD. Zároveň však zvyšuje cenu a atraktivitu územia využiteľného pre funkciu bývania v obciach spádového územia Košíc, situovaných pozdĺž železničných tratí č. 105, 101A a 109A. Koncept ÚPN-M KE uvažuje s vyšším rastom počtu obyvateľov v meste Košice ako v jeho spádovom území. Komplexné exaktné posúdenie realizovateľnosti systému Tram-Train v oblasti mesta a spádového územia Košíc doteraz vykonané nebolo. Až na jeho základe je možné do Závaznej časti ÚPN-M KE zahrnúť rezerváciu územia a stavbu systému Tram-Train.

Variant A uvažuje s obnovením prevádzky trolejbusov minimálne v pôvodnom rozsahu liniek (71 a 72) dopravne obsluhujúcich sídliská (MČ) Dargovských hrdinov, KVP a Západ. Prípadné rozšírenie obsluhy územia trolejbusovou dopravou si vyžiada spracovanie dopravnoinžinierskych štúdií realizovateľnosti. V závislosti od vývoja elektromobilizácie a s tým spojeného trendu náhrady autobusov a klasických trolejbusov za duobusy (hybridné trolejbusy) je možné uvažovať s výhľadovou reorganizáciou autobusovej/trolejbusovej MHD. Dosiahnutie uvedeného stavu prispeje k redukcii škodlivín produkovaných vozidlami MHD. Územný priemet zavedenia IDS na území mesta Košice spočíva predovšetkým v zriadení terminálov a prestupných uzlov medzi železničnou, prímestskou autobusovou, mestskou autobusovou, trolejbusovou a električkovou dopravou osôb. Umiestnenie terminálov/prestupných uzlov IDS je v meste Košice navrhnuté na nasledujúcich lokalitách mesta:

- MČ Staré mesto, Staničné námestie, terminál IDS pre železnicu, električky, autobusy mestské a regionálne, Variant A a B;
- MČ Šaca, parkovisko U.S.Steel, terminál/prestupný uzol IDS pre električky, autobusy mestské a regionálne, Variant A a B;
- MČ Barca, oblasť križovatky privádzač R2 x súbežná I/16 x II/548 x preložka III/3415, parkovisko P+R, terminál/prestupný uzol IDS pre električky, autobusy mestské a regionálne, Variant A a B;
- MČ Juh, oblasť križovatky I/17 Južná trieda x MK Cintorínska, parkovisko P+R, terminál/prestupný uzol IDS pre električky, autobusy mestské a regionálne, Variant A a B;
- MČ Krásna, priestor pozdĺž MK Traťová pri železničnej stanici Krásna nad Hornádom, parkovisko P+R, terminál/prestupný uzol IDS pre železnicu, električky, autobusy mestské a regionálne, Variant A a B;
- MČ Juh, oblasť križovatky MK Nová Pri bitúnku x Nová Zdoňa A a premiestnenej železničnej zastávky Košice - Predmestie, parkovisko P+R, terminál/prestupný uzol IDS pre železnicu, autobusy mestské a regionálne, Variant A;
- MČ Košická Nová Ves, oblasť križovatky I/19 Herlianska x MK Trieda a.g. Svobodu, parkovisko P+R, terminál IDS/prestupný uzol pre trolejbusy, autobusy mestské a regionálne, Variant A;
- MČ Sídliisko Ťahanovce, oblasť križovatky II/547 Hlinkova x MK Severné nábrežie, parkovisko P+R, terminál/prestupný uzol IDS pre električky, autobusy mestské a regionálne, Variant A a B;
- MČ Ťahanovce, oblasť križovatky MK Nová Ťahanovská x Na Demeteri x Na Sihoti a premiestnenej železničnej zastávky Ťahanovce, terminál/prestupný uzol IDS, pre železnicu, električky, autobusy mestské a regionálne, Variant A a B alt. 2;
- MČ Sever, oblasť križovatky II/547 Čermel'ská cesta x MK Havlíčkova x III/3390 Kostolianska cesta, parkovisko P+R, terminál/prestupný uzol IDS pre električky, autobusy mestské a regionálne, Variant A a B.
- MČ KVP, oblasť križovatky Moskovská trieda x Povrazová, parkovisko P+R, terminál/prestupný uzol IDS pre trolejbusy, autobusy mestské a regionálne, Variant A.

Z ostatných opatrení preferujúcich MHD v meste Košice, avšak bez zásadného územného priemetu, je potrebné menovať uskutočnenie programu vyhradených pruhov pre autobusy/trolejbusy, nastavenie programov cestnej svetelnej signalizácie na preferenciu vozidiel MHD v križovatkách, doplnenie zastávok MHD z hľadiska zlepšenia ich dostupnosti.

#### **B.12.9.2 Dopravné a prepravné parametre verejnej osobnej dopravy**

Do dopravného modelu je zapracovaný návrh nových električkových tratí. Aby výsledky prognózy verejnej osobnej dopravy s návrhom nových električkových tratí boli reprezentatívne potom je potrebné do modelu integrovať i zmenu trasovania autobusovej MHD, vyvolanej novým trasovaním električkových tratí. Dopravným modelom Konceptu ÚPN-M KE prezentovaná prognóza vyvolané zmeny vedenia liniek autobusov MHD nezohľadňuje. Trasovanie autobusových liniek neobsahuje územný priemet s vyvolaným záberom územia. Z uvedeného dôvodu absencie územného priemetu nie je problematika trasovania liniek autobusovej dopravy predmetom riešenia územného plánu, jej riešenie je súčasťou dopravnoinžinierskej dokumentácie SRDDS m KE, 2015.

V nasledujúcich tabuľkách sú uvádzané hodnoty prepravných prúdov verejnej hromadnej dopravy osôb prevzaté zo SRDDS m KE, 2015 uvádzané v časovom horizonte roku 2040. Prezentované hodnoty prepravnej záťaže v osobách/24h predstavujú orientačné potenciálne hodnoty presunu prepravnej záťaže na električkovú dopravu. Predpokladané hodnoty prechodu prepravnej záťaže na električku je potrebné preukázať v špecializovaných dopravnoinžinierskych dokumentoch a to s náležitou úpravou linkovania autobusových tratí

MHD a regionálnej dopravy, s vylúčením súbežných liniek električiek a autobusov. Koncept ÚPN-M KE rezervuje územie a navrhuje realizovať stavby potrebné pre rozšírenie rozsahu MHD vykonávanej prostredníctvom električkovej dopravy na základe potenciálu preukázaného v SRDDS m KE, 2015.

*Tab. 12.12 Potenciál prepravných prúdov, električka Ťahanovce, Variant A a B [osoby/24h]*

Autobus v úseku Americká v prepojení na Prešovskú		Električka MHD v úseku Americká za prevádzkovania A bus MHD	Spolu
Regionálny	MHD		
0	31 298	2 663	33 961

Zdroj: Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice, 2015

*Tab. 12.13 Potenciál prepravných prúdov, električka Staničné nám.- Svätoplukova, Variant A a B [osoby/24h]*

Autobus v úseku Staničné nám.- Svätoplukova		Spolu
Regionálny	MHD	
0	22 886	22 886

Zdroj: Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice, 2015

*Tab. 12.14 Potenciál prepravných prúdov, električka cesta K Letisku Košice, Variant A a B [osoby/24h]*

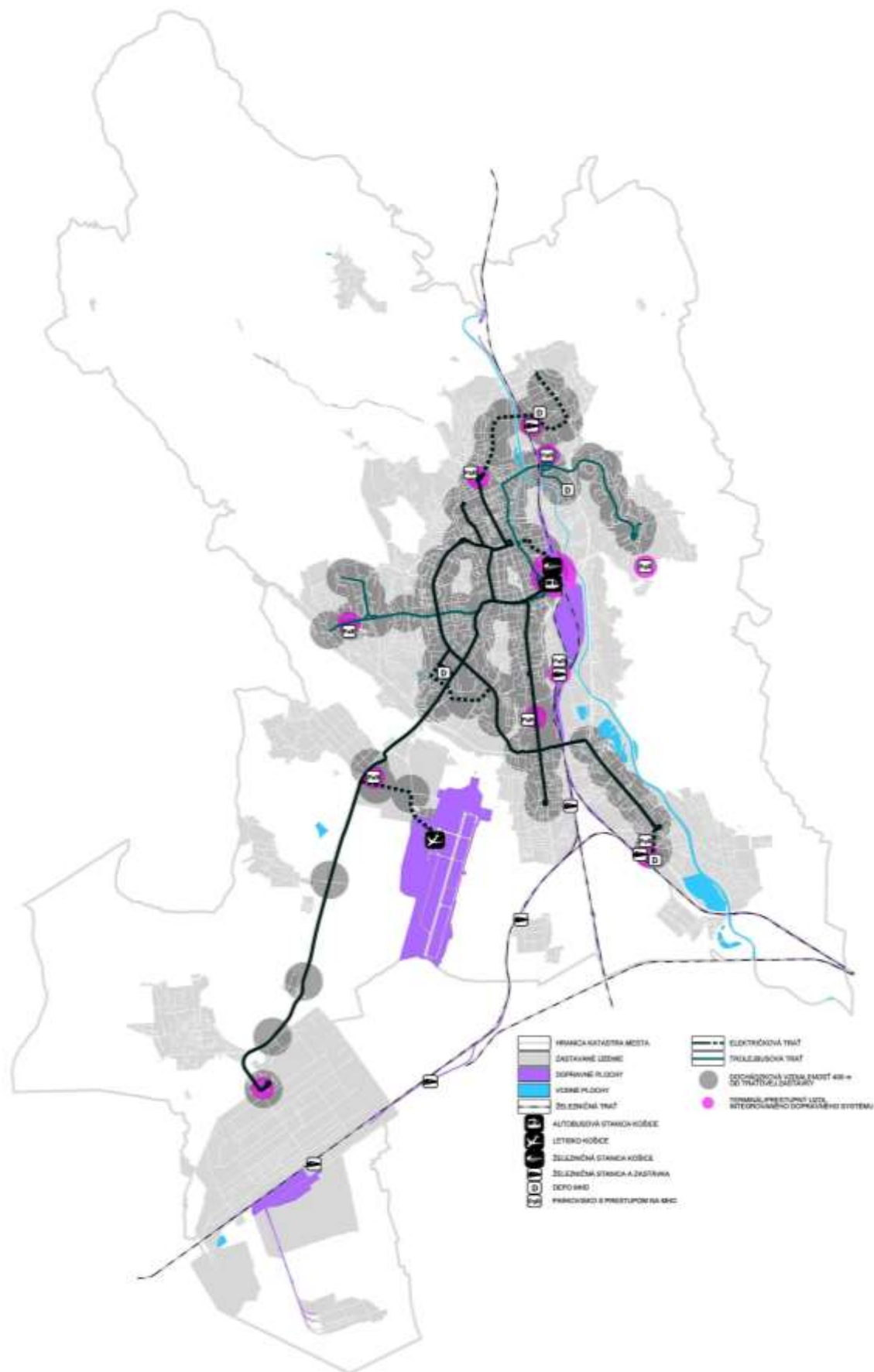
Autobus v úseku cesty K Letisku		Spolu
Regionálny	MHD	
0	1 766	1 766

Zdroj: Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice, 2015

*Tab. 12.15 Potenciál prepravných prúdov, električka Pri prachárni, Variant A [osoby/24h]*

Autobus v úseku ul. Pri prachárni		Spolu
Regionálny	MHD	
0	13 771	13 771

Zdroj: Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice, 2015



Obr. 16 Schéma verejnej dopravy, variant A

**VARIANT B****B.12.9.1 Funkčné a stavebno-technické parametre infraštruktúry verejnej osobnej dopravy**

Rovnako ako vo variante A i vo variante B rozvoj MHD v meste Košice spočíva v modernizácii existujúcich električkových tratí a vo výstavbe a prevádzkovaní nových električkových tratí. Variant B neuvažuje s obnovením trolejbusovej dopravy nakoľko v mestských častiach KVP a Západ nahrádza existujúcu trolejbusovú trať traťou električky. Dopravná obsluha sídliska Dargovským hrdinov trolejbusovou dopravou tým stráca celomestský kontext potrebný k zabezpečeniu efektívnosti prevádzky. Vo variante B je preto dopravná obsluha ponechaná na prevádzku autobusov MHD, s možným dlhodobým výhľadom na prevádzku elektrobusev.

Vo variante B je plánované existujúcu sieť električkových tratí modernizovať a doplniť o nasledujúce električkové trate:

- pripojenie na existujúcu električkovú trať Hlinkova – križ. Vodárenská, električková trať na električkovom páse v telese komunikácie–premostenie Hornádu - Nová Na Sihoti - Ťahanovska I. –križ. Americká x Európska, električková trať na nezávislom telese v koridore MK - Americká – križ. Austrálska, električková trať na električkovom páse v telese komunikácie ukončená obrátkom, depo, Variant B alt. 1;
- pripojenie na navrhovanú električkovú trať na Masarykovej ul. - Nová Masarykova – podjazd pod železničnou traťou č. 105 - Rampová pri trati - Nová Na Sihoti - Na Demeteri - Americká –križ. Austrálska, električková trať na električkovom páse v telese komunikácie ukončená obrátkom, depo Na Demeteri, Variant B alt. 2;
- križ. Moskovská x Povrazová, obrátko–Moskovská trieda– Toryská–križ. Štúrová, pripojenie na existujúcu električkovú trať Štúrová, električková trať na električkovom páse v telese MK, Variant B alt. 1, B alt. 2;
- obrátko Staničné námestie – Mestský park, električková trať na nezávislom telese v koridore MK Thurzová ul. – Svätoplukova, električková trať v hlavnom dopravnom priestore spoločnom pre MHD a IAD - Masarykova – Hviezdoslavova – pripojenie na existujúcu trať, električková trať na električkovom páse v telese MK, Variant B alt. 1, B alt. 2;
- pripojenie na existujúcu električkovú trať k US Steel– III/3415 pôvodná cesta K letisku – Letisko Košice, električková trať na nezávislom telese v koridore cesty ukončená obrátkom, Variant B alt. 1, B alt. 2.

Limitujúcim stavebnotechnickým parametrom pre výstavbu a prevádzku na novej električkovej trati na Toryskej ulici a Moskovskej ulici je stúpanie/klesanie Toryskej ulice od pripojenia na Štúrovu ul. po križovatku s Ružovou ulicou (orientačné meranie 4,3%) a Moskovskej triedy v úsekoch jej križovania s Popradskou ul. Riešitelia ÚPN-M KE nemali k dispozícii relevantný podklad, v štandardnej forme popisujúci stavebné parametre pozdĺžneho sklonu siete MK (Pasport komunikácií mesta Košice). Lokalizácia, spôsob realizácie stavby a prevádzkovania novej električkovej trate v telese komunikácie Toryská ulica – Moskovská trieda je závislý od výsledkov technickej štúdie električkovej trate.

Z dôvodu zabezpečenia plôch určených pre prevádzkovú obsluhu novej električkovej trate na Sídliisko Ťahanovce boli rezervované plochy depa na lokalite Ťahanovce.

Cieľom výstavby a prevádzkovania novej električkovej trate na Sídliisko Ťahanovce - formou predĺženia existujúcej električkovej trate od pripojenia na trať na Hlinkovej ulici variant B alt. 1 - je okrem dopravnej obsluhy Sídliiska Ťahanovce zabezpečiť i dopravnú obsluhu rekreačných priestorov Anička i nových rozsiahlych rozvojových území medzi Hornádom a Sídliiskom Ťahanovce.

Cieľom výstavby a prevádzkovania novej električkovej trate na Sídliisko Ťahanovce - formou predĺženia existujúcej električkovej trate od pripojenia na trať na Hviezdoslavovej ulici a s pripojením novej trate na Svätoplukovej ulici, Variant B alt. 2 - je okrem dopravnej



obsluhy Sídlička Ťahanovce zabezpečiť i dopravnú obsluhu rekreačných priestorov Anička i nových rozsiahlych rozvojových území medzi Hornádom a Sídliiskom Ťahanovce, transformačných území pozdĺž železničnej trate na Rampovej ulici. Uvedená trať potenciál dosahovania najvyššej intenzity prepravných prúdov z nových navrhnutých električkových tratí. Jej trasa je z uvedeného dôvodu plánovaná v maximálnej miere v telese komunikácie, podporujúca mestský charakter prostredia a za cenu nezvyšovania jazdných rýchlostí umožňujúca hustejšiu sieť zastávok.

Územný priemet zavedenia IDS na území mesta Košice spočíva predovšetkým v zriadení terminálov a prestupných bodov medzi železničnou, prímestskou autobusovou, mestskou autobusovou, trolejbusovou a električkovou dopravou osôb. Okrem terminálov/prestupných uzlov platných spoločne pre Varianty A a B v podkapitole venovanej Variantu A je umiestnenie terminálov/prestupných uzlov IDS vo Variante B navrhnuté nasledujúcim spôsobom:

- MČ Juh, oblasť križovatky MK Nová Záhradná osada x Pri bitúnku a premiestnenej železničnej zastávky Košice - Predmestie parkovisko P+R, terminál/prestupný uzol IDS pre železniciu, autobusy mestské a regionálne, Variant B, (rovnaká lokalita ako Variant A - mení sa funkčná trieda ZAKOSu);
- MČ Košická Nová Ves, oblasť križovatky I/19 Herlianska x Privádzač Koš. Nová Ves, parkovisko P+R, terminál/prestupný uzol IDS pre trolejbusy, autobusy mestské a regionálne, Variant B alt.1 (rovnaká lokalita ako Variant A - mení sa funkčná trieda ZAKOSu);
- MČ Košická Nová Ves, oblasť križovatky I/19 x Privádzač Zdobá B, parkovisko P+R, terminál/prestupný uzol IDS pre trolejbusy, autobusy mestské a regionálne, Variant B alt.2, (rovnaká lokalita ako Variant A - mení sa funkčná trieda ZAKOSu);
- MČ Ťahanovce, oblasť križovatky MK Nová Ťahanovská I. x Na Sihoti a premiestnenej železničnej zastávky Ťahanovce, terminál/prestupný uzol IDS pre železniciu, električky, autobusy mestské a regionálne, Variant B alt. 1 (v porovnaní s Variantom A zmenená lokalita podmienená inou trasou električky);
- MČ KVP, oblasť križovatky Moskovská trieda x Povrazová, parkovisko P+R, terminál/prestupný uzol IDS pre električky, autobusy mestské a regionálne, Variant B (rovnaká lokalita ako Variant A - mení sa kategória ZAKOSu a trolejbus za električku).

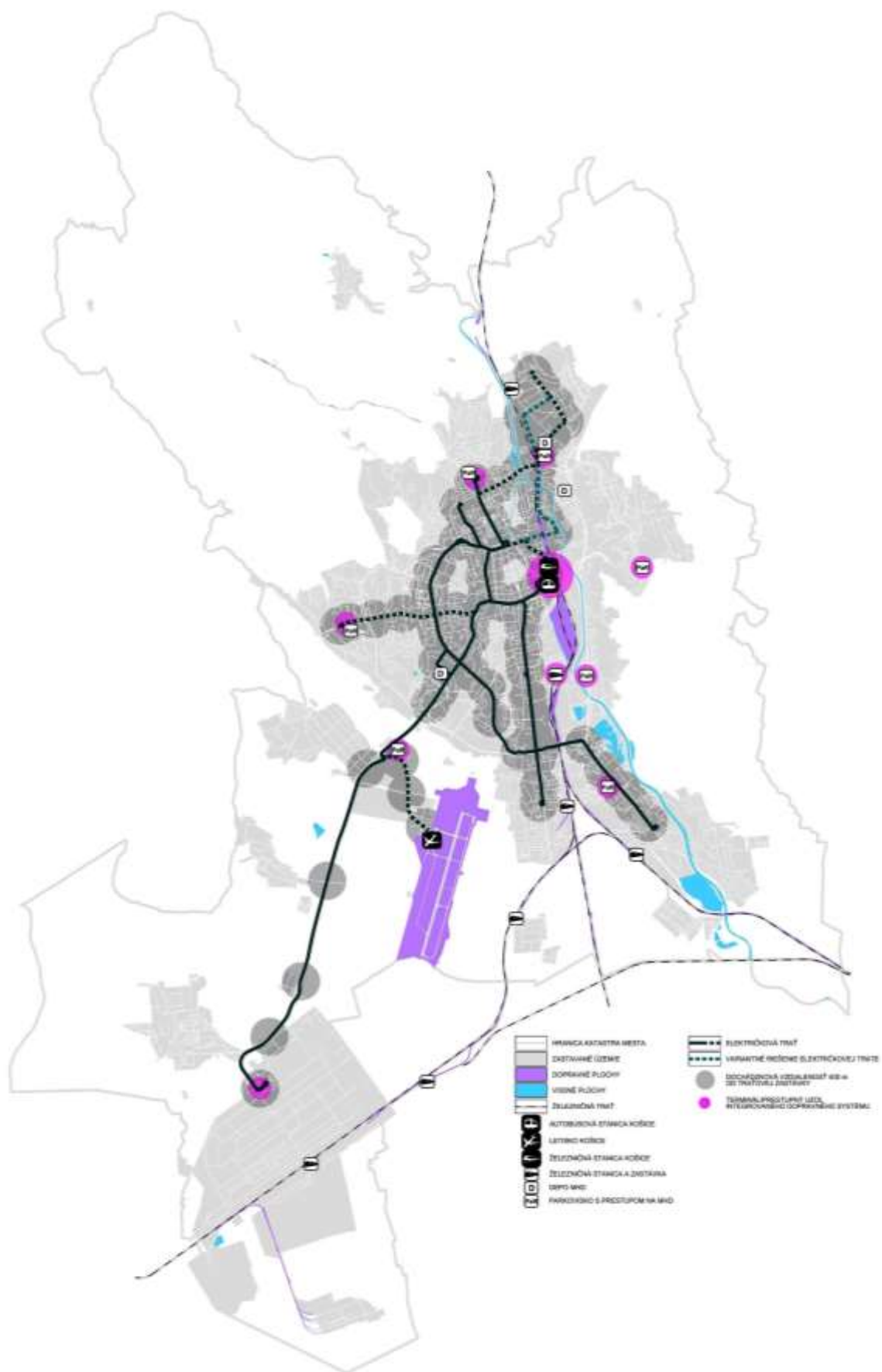
#### B.12.9.2 Dopravné a prepravné parametre verejnej osobnej dopravy

V podkapitole venovanej rovnakej téme uvedenej vo Variante A sú uvedené i prepravné potenciály električkových tratí platných spoločne pre Variant A a B. Variant B obsahuje taktiež navrhovanú električkovú trať v línii ulíc Moskovská – Toryská, ktorej prepravný potenciál je uvedený v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 12.16 Potenciál prepravných prúdov, električka Šaca Moskovská - Toryská, Variant B [osoby/24h]

Autobus v úseku ul. Moskovská - Toryská		Spolu
Regionálny	MHD	
5 030	15 872	20 902

Zdroj: Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice, 2015



Obr. 17 Schéma verejnej dopravy, variant B

**B.12.10 ZHODNOTENIE VARIANTOV VEREJNÉHO DOPRAVNÉHO VYBAVENIA****B.12.10.1 Del'ba prepravnej práce, komplexné charakteristiky***Tab. 12.17 Del'ba prepravnej práce vnútornej dopravy 2035 a 2015 – Varianty A a B*

Variant	Druh dopravy	Pešia	Cyklistická	IAD	VOD	Spolu
Variant A	Počet ciest [osoby/24 h]	211 024	50 007	239 310	310 054	810 396
	[%]	26	6,2	29,5	38,3	100
	[%]			44	56	100
Variant B alt. 1	Počet ciest [osoby/24 h]	233 845	54 853	261 504	334 699	884 901
	[%]	26,4	6,2	29,6	37,8	100
	[%]			44	56	100
Variant B alt. 2	Počet ciest [osoby/24 h]	233 754	54 831	261 376	334 923	884 883
	[%]	26,4	6,2	29,5	37,8	100
	[%]			44	56	100
Prieskum mobility 2015	[%]	13	1	43	43	100
	[%]			50	50	100

Vysvetlivky Pešia doprava – cesty vykonávané samostatne zdroj – cieľ, nie súčasť reťazcov kombinovaných ciest, priemerné obsadenie vozidiel IAD 1,16 osoby/1 OA

VOD – v rámci vnútornej dopravy pozostáva z kompletnej mestskej hromadnej dopravy, regionálnej autobusovej a železničnej dopravy vykonávanej na území mesta

Zdroj: Dopravný model koncept ÚPN-M KE, 2017,

Del'ba prepravnej práce vnútornej dopravy: v zásade rovnocenné výsledky Variantov A a B s minimálnym plusovým rozdielom podielu podielu verejnej osobnej hromadnej dopravy (ďalej len „VOD“) vo Variante A a s minimálnym plusovým rozdielom pešej dopravy vo Variante B. V porovnaní s rokom 2015 pozitívny trend rastu VOD o 6 %, poklesu IAD o 6 %, rastu cyklistickej dopravy o 5 % vo všetkých variantoch.

*Tab. 12.18 Priemerná dĺžka cesty vnútornej dopravy – Varianty A a B*

Variant	Dĺžka/Druh dopravy	Pešia	Cyklistická	IAD	VOD	Spolu
Variant A	[km]	2,012	0,803	5,001	4,515	3,083
Variant B alt. 1	[km]	2,011	0,820	4,756	4,494	3,020
Variant B alt. 2	[km]	2,012	0,820	4,759	4,494	3,021

Zdroj: Dopravný model koncept ÚPN-M KE, 2017,

Priemerná dĺžka cesty vnútornej dopravy: v zásade rovnocenné výsledky Variantov A a B, v dĺžke ciest cyklistickej dopravy sa môžu prejavovať vplyvy geomorfológie podmieňujúce lokalizáciu sídlisk v prevýšení k centru mesta. V budúcnosti môže byť uvedený aspekt úspešne potlačený všeobecným rozšírením užívania bicyklov s pomocným elektrickým pohonom.

*Tab. 12.19 Hybnosť obyvateľov mesta Košice 2035/2015, vnútorná doprava – Varianty A a B*

Variant	Hybnosť/Druh dopravy	Pešia	Cyklistická	IAD	VOD	Spolu
Variant A	Počet ciest [1 osoba/24 h]	0,75	0,18	0,85	1,11	2,89
Variant B alt. 1	Počet ciest [1 osoba/24 h]	0,76	0,18	0,85	1,09	2,88
Variant B alt. 2	Počet ciest [1 osoba/24 h]	0,76	0,18	0,85	1,09	2,88
Prieskum mobility 2015	Počet ciest [1 osoba/24 h]					1,51

Zdroj: Dopravný model koncept ÚPN-M KE, 2017,

Hybnosť obyvateľov mesta Košice, vnútorná doprava: v zásade rovnocenné výsledky Variantov A a B. Výsledky hybnosti v porovnaní variantov dokumentujú predpokladaný stav neúčinnosti represíí dynamickej automobilovej dopravy vo Variante B (väčší plošný rozsah zníženia rýchlostí na ZAKOSE, doplnené úrovňové ľavé odbočenia na Prešovskej ceste a Južnom nábreží) vzhľadom k uprednostneniu VOD na úkor IAD.

V porovnaní s výsledkami hybnosti z roku 2015 možno výsledky prezentované dopravným modelom k roku 2035 považovať za reálnejšie. Hodnovernosť a reprezentatívnosť výsledkov z roku 2015 je diskutabilná, nakoľko prieskum mobility bol vykonávaný v obdobiach rozsiahlych rekonštrukčných prác komunikácií a električkových tratí v meste. Vstupné dáta z prieskumu mobility z roku 2015 mohli ovplyvniť prognózu dopravného modelu, je preto

možné pripustiť i vyššie hodnoty hybnosti roku 2035 (nad 3 cesty/24 h), reálne korešpondujúce s hodnotami vyskytujúcimi sa v európskych mestách podobnej veľkosti a sídelnej atraktivity.

Tab. 12.20 Kilometrické prepravné výkony obyvateľov mesta Košice 2035, vnútorná doprava – Varianty A a B

Variant	Druh dopravy	Pešia	Cyklistická	IAD	VOD	Spolu
Variant A	[osobokm/24 h]	304 930	12 113	1 056 877	1 225 825	2 599 745
	[%]	11,7	0,5	40,7	47,2	100,0
	[%]			46,3	53,7	100,0
	[%]	12,2		87,8		100,0
	[osobokm/24 h/1obyv]	1,09	0,04	3,77	4,37	9,27
Variant B alt. 1	[osobokm/24 h]	341 598	14 410	1 089 436	1 321 268	2 766 712
	[%]	12,3	0,5	39,4	47,8	100,0
	[%]			45,2	54,8	100,0
	[%]	12,9		87,1		100,0
	[osobokm/24 h/1obyv]	1,12	0,05	3,56	4,32	9,04
Variant B alt. 2	[osobokm/24 h]	341 416	14 401	1 089 677	1 320 871	2 766 365
	[%]	12,3	0,5	39,4	47,7	100,0
	[%]			45,2	54,8	100,0
	[%]	12,9		87,1		100,0
	[osobokm/24 h/1obyv]	1,12	0,05	3,56	4,31	9,03

Zdroj: Dopravný model koncept ÚPN-M KE, 2017,

Kilometrické prepravné výkony obyvateľov mesta Košice, vnútorná doprava: v zásade rovnocenné výsledky Variantov A a B v relatívnych hodnotách a v prepočítaní na jedného obyvateľa. V oboch variantoch pripadajú vyššie podiely kilometrických prepravných výkonov v prípadoch motorových ciest a ciest VOD.

Tab. 12.21 Časové prepravné výkony obyvateľov mesta Košice 2035, vnútorná doprava – Varianty A a B

Variant	Druh dopravy	Pešia	Cyklistická	IAD	VOD	Spolu
Variant A	[osobohod/24 h]	82 206	1 760	20 706	46 600	151 272
	[%]	54,3	1,2	13,7	30,8	100,0
	[%]			30,8	69,2	100,0
	[%]	55,5		44,5		100,0
	[osobomin/24 h/1obyv]	17,59	0,38	4,43	9,97	32,37
Variant B alt. 1	[osobohod/24 h]	98 019	2 640	23 010	50 437	174 106
	[%]	56,3	1,5	13,2	29,0	100,0
	[%]			31,3	68,7	100,0
	[%]	57,8		42,2		100,0
	[osobomin/24 h/1obyv]	19,21	0,52	4,51	9,88	34,12
Variant B alt. 2	[osobohod/24 h]	97 940	2 646	22 989	50 234	173 809
	[%]	56,3	1,5	13,2	28,9	100,0
	[%]			31,4	68,6	100,0
	[%]	57,9		42,1		100,0
	[osobomin/24 h/1obyv]	19,19	0,52	4,50	9,84	34,06

Zdroj: Dopravný model koncept ÚPN-M KE, 2017,

Časové prepravné výkony obyvateľov mesta Košice, vnútorná doprava: v zásade rovnocenné výsledky Variantov A a B v relatívnych hodnotách a v prepočítaní na jedného obyvateľa. V oboch variantoch pripadajú vyššie podiely časových prepravných výkonov v prípadoch nemotorových ciest a ciest VOD.

Tab. 12.22 Priemerná rýchlosť prepravy obyvateľov mesta Košice 2035, vnútorná doprava – Varianty A a B

Variant	Druh dopravy	Pešia	Cyklistická	IAD	VOD	Spolu
Var A	km/h	3,71	6,88	51,04	26,31	17,19
Var B, alt. 1	km/h	3,49	5,46	47,35	26,20	15,89
Var B, alt. 2	km/h	3,49	5,44	47,40	26,29	15,92

Zdroj: Dopravný model koncept ÚPN-M KE, 2017,

Priemerná rýchlosť prepravy obyvateľov mesta Košice, vnútorná doprava: vyššiu rýchlosť premiestňovania sa obyvateľov vo Variante A avizujú minimálne rozdiely výsledkov predchádzajúcich kritérií. Uvedený výsledok IAD je primárne podmienený vyššou mierou

redukcie maximálnych povolených rýchlostí a doplnením úrovňových križovatiek o ľavé odbočenia na najviac dopravne zaťažených komunikáciách ZAKOS mesta na trase Prešovská cesta – Južné nábrežie vo Variante B.

Tab. 12.23 Podiely druhov ciest automobilovej dopravy, spolu osobné a nákladné automobily, Varianty A a B alt. 1 a B alt. 2

Druh AD→	Tranzit	Zdroj a cieľ	Vnútoraná	Varianty	Spolu
Variant↓		[%]→		[%]↓	[voz/24 h]
A	3	37	60	32	373 875
B alt 1	3	36	61	34	397 081
B alt 2	3	36	61	34	397 012
Spolu	3	36	61	100	1 167 968

Zdroj: Dopravný model koncept ÚPN-M KE, 2017,

Najzávažnejším poznatkom z dát vyššie uvedenej tabuľky je potvrdenie nízkeho podielu tranzitnej dopravy v hodnote len 3 % a najvyšší podiel - až 61 % - pripadajúci na vnútornú dopravu. Výsledky sú podmienené rastom mesta k hranici cca 300 tisíc obyvateľov, primárne zvyšujúcim objemom ciest. Faktor rastu mesta je spojený aj s rastom jeho atraktivity pre celú škálu aktivít, čo sa okrem vnútornej dopravy prejaví i rastom zdrojovej a cieľovej dopravy. Variant A – v porovnaní s Variantom B menej obyvateľov mesta/ viac obyvateľov jeho funkčnom zázemí - sa prejaví o 1% menším objemom vnútornej dopravy a väčším objemom zdrojovej a cieľovej dopravy ako vo variante B (vo Variante B je naopak počet obyvateľov mesta vyšší ako vo Variante A). Pre obidva varianty platia priority optimálneho riešenia komunikačnej siete vnútornej a zdrojovej/cieľovej dopravy.

Len samotné vypočítané prognostické intenzity tranzitnej dopravy v úseku pripravovanej rýchlostnej cesty R2 a R4 nevytvárajú podnet k jej realizácii. V budúcnosti bude impulzom pre výstavbu rýchlostného obchvatu mesta Košice naplnenie kapacity komunikácií (stupeň kvality dopravných prúdov) v meste, po ktorých je vedená tranzitná doprava súčasne s ostatnými druhmi (vnútorná, zdrojová cieľová) automobilovej dopravy v takzvanom nulovom variante (bez výstavby rýchlostného obchvatu). Dopravný model Konceptu ÚPN-M KE v stave s prevádzkovaním rýchlostného obchvatu mesta - predpokladá saturáciu kapacity hlavných komunikácií mesta používaných pre tranzit (cesty I/16, I/20) v roku 2035 dopravnou záťažou vo výške cca 50 až 60 %. Najvyšší podiel nákladnej dopravy je prognózovaný v rámci jazd tranzitnej dopravy, kde tvorí až 54 % z celkového objemu jazd nákladných automobilov v obidvoch variantoch. Odvedenie tranzitnej dopravy po trase rýchlostného obchvatu mesta D1, R2 a R4 tak vytvára predpoklady pre odvedenie nákladnej dopravy mimo zastavané územie mesta.

#### B.12.10.2 Neurčitosti, hlavné pozitívne a negatívne stránky variantov

Prognóza dopravného vývoja obsahuje spektrum faktorov podmieňujúcich rôznu úroveň jej dopadov na navrhovanú dopravnú sústavu mesta. Predpokladaný vývoj niektorých podmieňujúcich faktorov nie je možné v súčasnosti dostatočne presne špecifikovať. Neurčitosti ich vývoja, dotýkajúce obidvoch spracovaných variantov Konceptu ÚPN-M KE, vytvárajú priestor pre pripustenie určitej odchýlky od prognózovaného vývoja dopravy a jeho vplyvu na dopravnú sústavu mesta Košice. Ide predovšetkým o:

- vplyv a úroveň uplatnenia aplikácií IT v IAD;
- vývoj automobilizácie, priemerného obsadenia osobných automobilov, jeho kontext s rozvíjajúcim sa car-sharingom vo veľkých mestách;
- vývoj elektromobility v IAD, autobusovej/trolejbusovej MHD;
- reakcia obyvateľstva na uplatnenie princípu priority hodnoty územia nad právom odstavovať/parkovať vozidlá IAD.

**Tab. 12.24 Pozitívne a negatívne stránky dopravnej sústavy Variantu A**

	<b>Pozitívne stránky</b>	<b>Negatívne stránky</b>
Komplexná dopravná sústava	Priemerná rýchlosť prepravy	
	Predpokladaný vývoj delby prepravnej práce v prospech VOD.	
	Jednotne riadený inteligentný dopravný systém mesta Košice obsahujúci systémy IAD a VOD	
	Prepojený systém terminálov/prestupných uzlov VOD a P+R plôch statickej AD	
Automobilová doprava	Vylúčenie AD zo Štúrovej ulice a Senný trh, ich transformácia na funkciu pešej zóny	Reálnosť výstavby Privádzača Zdoba A v súčasnej situácii so zahájenou realizáciou pripojenia cesty I/19 na rýchlostnú cestu R2/R4
	Redukcia AD na Južnej triede, jej transformácia na funkciu Obchodnej triedy C1	
	Na území MPR Košice vytvorenie zóny s vylúčenou automobilovou dopravou	
	Umiestnenie Vonkajšieho okruhu v súlade s kapacitnými možnosťami komunikácii ZAKOSu a v súlade so smerovými preferenciami dopravných prúdov	
	Lokalizácia Privádzača Zdoba A s pokračovaním v prepojení Vonkajšieho a Vnútorého kruhu cez MK Nová Zdoba A a jeho vplyv na smerovanie dopravných prúdov	
	Lokalizácia nového prepojenia Vonkajšieho a Vnútorého okruhu cez MK Nová Masarykova a jeho vplyv na smerovanie dopravných prúdov	
	Otvorenie možností obojstrannej obsluhy územia pozdĺž Prešovskej cesty v MČ Džungla prostredníctvom mimoúrovňovej križovatky Nová Masarykova	
	Uplatnenie princípu priority hodnoty územia nad právom parkovať/odstavovať vozidlá automobilovej dopravy	
	Privádzač rýchlostnej cesty R2/R4 Košice Šaca so súbežnou obslužnou cestou I/16	
	Obchvaty zastavaného územia na ceste II/552 Krásna, ceste I/17 Šebastovce	
Verejná osobná doprava	Zväčšenie rozsahu dopravnej obsluhy územia mesta električkovou dopravou	Koncepčne nepripravené rozšírenie rozsahu dopravnej obsluhy mesta električkovou dopravou vo vzťahu k vyvolaným úpravám liniek autobusovej MHD
	Integrovaný systém verejnej osobnej dopravy, mestskej a regionálnej	
Pešia doprava		
Cyklistická doprava		

**Tab. 12.25 Pozitívne a negatívne stránky dopravnej sústavy Variantu B**

	<b>Pozitívne stránky</b>	<b>Negatívne stránky</b>
Komplexná dopravná sústava	Predpokladaný vývoj delby prepravnej práce v prospech VOD.	Neúčinnosť väčšieho plošného rozsahu a úrovne represii dynamickej IAD na pozitívnu zmenu delby prepravnej práce v prospech VOD
	Jednotne riadený inteligentný dopravný systém mesta Košice obsahujúci systémy IAD a VOD	
	Prepojený systém terminálov/prestupných uzlov VOD a P+R plôch statickej AD	

Automobilová doprava		
		Umiestnenie Vonkajšieho okruhu v rozpore s kapacitnými možnosťami komunikácií ZAKOSu a v rozpore so smerovými preferenciami dopravných prúdov, súvisiace vnášanie vnútornej tranzitujúcej dopravy do sídliska Dargovských hrdinov.
	Lokalizácia Privádzača Košická Nová Ves B alt. 1 a jeho vplyv na smerovanie dopravných prúdov	Riešenie dopravnej obsluhy územia rozdeleného Prešovskou cestou a Južným nábrežím formou doplnenia existujúcich úrovňových križovatiek o ľavé úrovňové kolízne odbočenia generujúce potenciálne nehodové lokality
	Lokalizácia nového prepojenia Vonkajšieho a Vnútorného okruhu cez MK Nová Záhradná osada a jeho vplyv na smerovanie dopravných prúdov	Nepreukázaná oprávnenosť realizácie mimoúrovňového prepojenie ulíc Americká trieda a Trieda ag. Svobodu v križovatke s Prešovskou cestou
	Lokalizácia nového prepojenia Vonkajšieho a Vnútorného okruhu cez MK Nová Masarykova a jeho vplyv na smerovanie dopravných prúdov	
	Uplatnenie princípu priority hodnoty územia nad právom parkovať/odstavovať vozidlá automobilovej dopravy	
	Privádzač rýchlostnej cesty R2/R4 Košice Šaca so súbežnou obslužnou cestou I/16	
Verejná osobná doprava	Zväčšenie rozsahu dopravnej obsluhy územia mesta električkovou dopravou	Koncepčne nepripravené rozšírenie rozsahu dopravnej obsluhy mesta električkovou dopravou vo vzťahu k vyvolaným úpravám liniek autobusovej MHD.
	Integrovaný systém verejnej osobnej dopravy, mestskej a regionálnej	
Pešia doprava		
Cyklistická doprava		

Vychádzajúc z návrhu usporiadania okruhov Variantu A, doplnených o MK Nová Masaryková a Nová Zdobá A, a z výsledkov smerovania AD v dopravnom modeli možno očakávať, že v prípade uskutočnenia uvedených nových stavieb MK, bude smerovanie automobilovej dopravy inklinovať k jednému preformovanému mestskému okruhu (v niektorých úsekoch s preferovanou VOD) v usporiadaní:

Križ. Nová Masarykova – Prešovská cesta – križ. Sečovská cesta – Južné nábrežie - križ. Nová Zdobá A – križ. Jantárová – Jantárova - križ. Rastislavova – Rastislavova - križ. Gemerská – Gemerská – križ. Trieda SNP – Trieda SNP – križ. Festivalové nám. – ul. Československej armády.

Variant A využíva existujúce dobré kvalitatívne parametre hlavných a dopravne zaťažených komunikácií ZAKOSu pričom redukcia maximálnych povolených rýchlostí komunikácií Variantu A sa selektívne obmedzuje na komunikácie nižších kategórií. K redukcii IAD nie sú potrebné reštrikcie dynamickej AD v rozsahu uvedenom vo Variante B – dopravným modelom bola preukázaná ich neúčinnosť – ale prísne dodržiavanie reštrikcií v statickej AD s väzbou na integrovaný dopravný systém VOD.

S vyššie uvedeným súvisí aj eliminácia dopravných bariér, kde nie je riešením vytváranie reťazcov úplných úrovňových križovatiek - s kolíznymi ľavými odbočeniami - na kapacitných komunikáciách. Riešenie problematiky vedie cez vytváranie komplexných obojstranných obslužných sietí – potvrdené dopravným modelom Variantu A - mimoúrovňovo pripojených v niektorých križovatkách kapacitných komunikácií.

Z pripojení ZAKOSu na sieť diaľnic a rýchlostných ciest budú zastávať prioritné postavenie Prešovská cesta I/20, Privádzač Šaca so súbežnou cestou I/16 a východné – variantne/alternatívne skúmané – pripojenie s najlepšimi parametrami v polohe Privádzača Zdobá A. Rozhodnutie o realizácii variantu pripojenia je čiastočne predurčené súčasnou stavbou diaľnice D1 v úseku Budimír – Bidovce. Možným akceptovateľným kompromisom je riešenie prezentované vo Variante B alter. 1 s privádzačom Košická Nová Ves.

Upokojeniu dopravy na sídliskách, územiach mimo komunikácií ZAKOSu, vyhovuje usporiadanie dopravnej sústavy podľa Variantu A.

Úspešnosť vylúčenia AD z ulíc Senný trh – Štúrova a z celej mestskej pamiatkovej rezervácie, prostredníctvom odvedenia dopravy na severnej strane cez MK Nova Masarykova a na južnej strane Vnútorného okruhu cez MK Nová Zdobá A/ Nová Záhradná osada B, bola dopravným modelom preukázaná. Nevyhnutnou súčasťou výsledkov uvedeného modelu vylúčenia dopravy v centre mesta je prísne uplatnenie reštrikčnej politiky statickej automobilovej dopravy na celom území mesta. Z hľadiska vytvorenia podmienok pre zónu s vylúčenou automobilovou dopravou na území mestskej pamiatkovej rezervácie vykazujú obidva varianty v zásade rovnocenné výsledky, pričom však zámer vylúčenia automobilovej dopravy z mestskej pamiatkovej rezervácie nie je cieľom komplexného urbanistického riešenia variantu B.

## **B.13 NÁVRH VEREJNÉHO TECHNICKÉHO VYBAVENIA**

### **B.13.1 VODNÉ HOSPODÁRSTVO**

#### **B.13.1.1. Širšie vzťahy**

- **Zásobovanie pitnou vodou**

Z hľadiska zásobovania pitnou vodou mesto Košice nie je sebestačné kryť potrebu pitnej vody z vlastných vodárenských zdrojov. Zabezpečenie potrebného množstva pitnej vody pre verejný vodovod mesta je riešené odberom vody zo skupinových vodovodov :

- Gravitačný rad I. Drienovec – Košice, z prívodu je po trase voda privádzaná do MČ Šaca a do ČS US Steel,
- Gravitačný rad II. Drienovec – Košice, z prívodu je po trase voda privádzaná do MČ Šaca a Ludvíkov dvor,
- Prívod ÚV Medzev – Košice,
- Prívod ÚV Bukovec – Košice, z prívodu je voda privádzaná odbočkami do VDJ Šaca, VDJ Poľov, VDJ Lorinčík, MČ Pereš a cez ČS do VDJ Lorinčík II.,
- Prívod Prešov – Košice privádza vodu z VN Starina do VDJ Ťahanovce T-2,
- Výtlak Sokol – Košice privádza vodu z VZ Sokol a Tepličany do ÚČS Košice.

V rámci širších vzťahov zásobovania pitnou vodou je aj:

- zásobovanie obcí Sady nad Torysou, Veľká Ida a Valaliky z verejného vodovodu mesta,
- zásobovanie U.S. Steel Košice, s.r.o. z vodných zdrojov v lokalite Gyňov.

- **Zásobovanie úžitkovou vodou**

V rámci širších vzťahov zásobovania úžitkovou vodou sú odbery povrchovej vody pre U.S. Steel Košice, s.r.o. :

- odber povrchovej vody z VN Pod Bukovcom, slúži ako havarijný zdroj priemyselnej vody pre vysoké pece,
- odber povrchovej vody z jazera Čaňa, slúži náhradný zdroj priemyselnej vody v prípade porúch na technologických zariadeniach a počas výluky CHÚV Krásna.



- **Odvádzanie a zneškodňovanie odpadových vôd**

Odpadové vody z U.S. Steel Košice, s.r.o. sú čistené na MB ČOV Sokoľany v k. ú. obcí Sokoľany a Bočiar. Povolenie na vypúšťanie odpadových vôd do povrchových vôd platí do 8.10.2021.

### **VARIANT A, B**

- **Zásobovanie pitnou vodou**

Koncept ÚPN-M KE v rámci širších vzťahov:

- rešpektuje existujúci nadradený skupinový vodárenský systém: Gravitačný rad I. Drienovec – Košice, Gravitačný rad II. Drienovec – Košice, Prívod ÚV Medzev – Košice, Prívod ÚV Bukovec – Košice, Prívod Prešov – Košice, Výtlak Sokoľ – Košice a jeho nenahraditeľnú funkciu pri zabezpečovaní mesta Košice pitnou vodou,
- rešpektuje existujúce zásobovanie obcí Sady nad Torysou, Veľká Ida a Valaliky z verejného vodovodu mesta,
- rešpektuje zásobovanie U.S.Steel Košice, s.r.o. z vodných zdrojov v lokalite Gyňov.

- **Zásobovanie úžitkovou vodou**

Koncept ÚPN-M KE v rámci širších vzťahov rešpektuje existujúci systém zásobovania U.S.Steel Košice, s.r.o. úžitkovou vodou.

- **Odvádzanie a zneškodňovanie odpadových vôd**

Koncept ÚPN-M KE v rámci širších vzťahov rešpektuje existujúci systém zneškodňovania odpadových vôd z U.S.Steel Košice, s.r.o. na MB ČOV Sokoľany v k.ú. obcí Sokoľany a Bočiar.

#### **B.13.1.2 Zásobovanie pitnou vodou**

Zásobovanie pitnou vodou zabezpečujú verejné vodovody Košice, Lorinčík, Poľov a Šaca napojené na diaľkové prívody a verejný vodovod Kavečany využívajúci miestny vodný zdroj. Vodárenské zariadenia sú v správe VVS, a.s. Košice.

Voda distribuovaná vo vodojemoch v meste (22 VDJ s akumuláciou 127 800 m<sup>3</sup>) je dopravovaná zásobnými potrubiami do rozvodnej siete jednotlivých tlakových pásiem, resp. s redukciou tlaku v rozvodnej sieti. Významným uzlom vodárenského systému je ústredná čerpacia stanica (ÚČS) s kapacitou 360,0 l.s<sup>-1</sup>, ktorá variabilným systémom čerpania zabezpečuje dodávku vody do VDJ v závislosti na výdatnosti vodných zdrojov.

Na verejný vodovod je v Košiciach napojených 97,41 % obyvateľov a v Kavečanoch 90,67 obyvateľov.

### **VARIANT A**

Koncept ÚPN-M KE z hľadiska zásobovania pitnou vodou:

- rešpektuje existujúci vodárenský systém zásobujúci mesto pitnou vodou, ktorý vytvára podmienky pre zásobovanie územného rozvoja pitnou vodou,
- rešpektuje vodárenské zariadenia a ich pásma ochrany,
- navrhuje nešpecifikované rekonštrukcie nevyhovujúcich potrubí (materiál, vek, kapacita) vo všetkých MČ,
- navrhuje rozšírenie rozvodnej siete vodovodu do lokalít územného rozvoja,
- navrhuje v MČ Kavečany rekonštrukciu výtlačného prírodného potrubia a rozšírenie VDJ o 100 m<sup>3</sup>,

- navrhuje v MČ Sever pre rozvojovú lokalitu Kalvária (13041) čerpaciu stanicu, výtlačné potrubie, VDJ 2x100 m<sup>3</sup>, zásobné potrubie a rozvodnú sieť vodovodu,
- navrhuje pre rozvojovú lokalitu Podhradová (13081) ATS pri VDJ pre zástavbu nad hornou hranicou tlakového pásma,
- navrhuje v MČ Sídliisko Ťahanovce pre rozvojovú lokalitu Skalky (14010), zásobné potrubie DN 160 a rozvodnú sieť vodovodu, akumulácia vo VDJ Ťahanovce T-3,
- navrhuje v MČ Myslava pre rozvojovú lokalitu Povrazy – západ (23040) zásobné potrubie DN 160 a rozvodnú sieť vodovodu, akumulácia vo VDJ KVP Z-2,
- navrhuje v MČ Poľov rozšírenie VDJ o 100 m<sup>3</sup> a ATS pre zástavbu nad hornou hranicou tlakového pásma existujúceho VDJ.

#### B.13.1.2.1 Potreba pitnej vody

Potreba pitnej vody je vyčíslená v zmysle Vyhlášky MŽP SR č. 684/2006 Z.z. zo 14.14.2006, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách na návrh, projektovú dokumentáciu a výstavbu verejných vodovodov a kanalizácií.

Tab. 13.1 Priemerná denná potreba pitnej vody pre mesto Košice

Odberateľ	Počet jednotiek	Špecifická potreba l.jed <sup>-1</sup> .d <sup>-1</sup>	Qd priemerná m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>
Obyvatelia	241 849 obyvateľov	145	35 068,1
	26 768 obyvateľov	135	3 613,7
	11 507 obyvateľov	100	1 150,7
Obyvatelia spolu	280 124 obyvateľov		39 832,5
Občianska vybavenosť )	335 355 obyvateľov	80	26 828,5
Výroba			1 393,0
Qd priemerná potreba			68 053,3

Pozn. : \*) vyššia vybavenosť slúži aj obyvateľom spádového územia, počet prechodne prítomných (55 000) presahuje 10 % obyvateľov započítaných v potrebe pre bytový fond.

#### • Rozdelenie potreby pitnej vody podľa mestských častí

Tab. 13.2 Priemerná denná potreba pitnej vody

Zákl. sídelná jednotka	Obyvatelia	Vybavenosť	Výroba	Spolu	
Mestská časť	m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>	m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>	m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>	m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>	l.s <sup>-1</sup>
Džungľa	40,8	50,0	0	90,8	1,1
Kavečany	117,8	90,0	0	207,8	2,4
Sever	4 076,2	1 929,0	31,8	6 037,0	69,8
Sídliisko Ťahanovce	3 401,1	822,6	0	4 223,7	48,9
Staré mesto	4 389,4	10 020,5	233,6	14 643,5	169,5
Ťahanovce	768,2	301,4	34,8	1 101,4	12,8
<b>Košice I</b>	<b>12 793,5</b>	<b>13 213,5</b>	<b>300,2</b>	<b>26 307,2</b>	<b>304,5</b>
Lorinčík	362,0	2,0	0	364,0	4,2
Luník IX	386,4	56,5	3,8	446,7	5,2
Myslava	973,5	37,5	0	1 011,0	11,7
Pereš	179,0	8,7	0	187,7	2,2
Poľov	131,2	5,0	6,2	142,4	1,6
Sídliisko KVP	3 019,0	1 151,7	0	4 170,7	48,3
Šaca	800,6	823,6	66,0	1 690,2	19,5
Západ	6 872,8	3 317,0	15,0	10 204,8	118,1
<b>Košice II</b>	<b>12 724,5</b>	<b>5 402,0</b>	<b>91,0</b>	<b>18 217,5</b>	<b>210,8</b>
Dargovských hrdinov	3 512,0	738,0	0	4 250,0	49,2
Košická Nová Ves	373,8	95,0	0	468,8	5,4
<b>Košice III</b>	<b>3 885,8</b>	<b>833,0</b>	<b>0</b>	<b>4 718,8</b>	<b>54,6</b>

Zákl. sídelná jednotka	Obyvatelia	Vybavenosť	Výroba	Spolu	
Barca	476,1	518,0	531,4	1 525,5	17,7
Juh	5 454,0	5 399,0	281,0	11 134,0	128,9
Krásna	884,0	234,0	44,6	1 162,6	13,4
Nad jazerom	3 216,0	1 128,0	130,8	4 474,8	51,8
Šebastovce	101,6	31,0	0	132,6	1,5
Vyšné Opátske	296,3	70,0	14,0	380,3	4,4
<b>Košice IV</b>	<b>10 428,0</b>	<b>7 380,0</b>	<b>1 001,8</b>	<b>18 809,8</b>	<b>217,7</b>
<b>KOŠICE</b>	<b>39 831,8</b>	<b>26 828,5</b>	<b>1 393,0</b>	<b>68 053,3</b>	<b>787,6</b>

Tab. 13.3 Maximálna denná potreba pitnej vody

Zákl. sídelná jednotka	Obyvatelia	Vybavenosť	Spolu	Výroba	Spolu	
Mestská časť	m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>	m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>	m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>	m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>	m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>	l.s <sup>-1</sup>
Džungľa	49,0	60,0	109,0	0	109,0	1,3
Kavečany	188,5	144,0	332,0	0	332,5	3,8
Sever	4 891,4	2 314,8	7 206,2	31,8	7 238,0	83,8
Sídlisko Ťahanovce	4 081,3	987,1	5 068,4	0	5 068,4	58,7
Staré mesto	5 267,3	12 024,6	17 291,9	233,6	17 525,5	202,8
Ťahanovce	921,8	361,7	1 283,5	34,8	1 318,3	15,2
<b>Košice I</b>	<b>15 399,3</b>	<b>15 892,2</b>	<b>31 291,5</b>	<b>300,2</b>	<b>31 591,7</b>	<b>365,6</b>
Lorinčík	582,4	3,2	585,6	0	585,6	6,7
Luník IX	463,7	67,8	531,5	3,8	535,3	6,2
Myslava	1 168,2	45,0	1 213,2	0	1 213,2	14,0
Pereš	214,8	10,4	225,2	0	225,2	2,6
Poľov	210,0	8,0	218,0	6,2	224,2	2,6
Sídlisko KVP	3 622,8	1 382,0	5 004,8	0	5 004,8	58,0
Šaca	1 120,8	1 153,0	2 273,8	66,0	2 339,8	27,2
Západ	8 247,3	3 980,4	12 227,7	15,0	12 242,7	141,7
<b>Košice II</b>	<b>15 630,0</b>	<b>6 649,8</b>	<b>22 379,8</b>	<b>91,0</b>	<b>22 370,8</b>	<b>259,0</b>
Dargovských hrdinov	4 214,6	885,6	5 100,2	0	5 100,2	59,0
Košická Nová Ves	448,4	114,0	562,4	0	562,4	6,5
<b>Košice III</b>	<b>4 663,0</b>	<b>999,6</b>	<b>5 662,6</b>	<b>0</b>	<b>5 662,6</b>	<b>65,5</b>
Barca	571,3	621,6	1 192,9	531,4	1 724,3	20,0
Juh	6 544,8	6 478,8	13 023,6	281,0	13 304,6	154,0
Krásna	1 061,6	208,8	1 270,4	44,6	1 315,0	15,2
Nad jazerom	3 859,2	2 030,4	5 889,6	130,8	6 020,4	69,7
Šebastovce	122,0	37,2	159,2	0	159,2	1,8
Vyšné Opátske	355,6	84,0	439,6	14,0	453,6	5,3
<b>Košice IV</b>	<b>12 514,5</b>	<b>9 460,8</b>	<b>21 975,3</b>	<b>1 001,8</b>	<b>22 977,1</b>	<b>266,0</b>
<b>KOŠICE</b>	<b>48 206,8</b>	<b>33 002,4</b>	<b>81 209,2</b>	<b>1 393,0</b>	<b>82 602,2</b>	<b>956,0</b>

Poznámka : pre vodovod Košice  $k_d = 1,2$  pre vodovody Kavečany, Lorinčík a Poľov  $k_d = 1,6$  a pre vodovod Šaca  $k_d = 1,4$

Tab. 13.4 Tab. Maximálna hodinová potreba pitnej vody

Zákl. sídelná jednotka	Bytový fond	Výroba	Spolu
Mestská časť	l.s <sup>-1</sup>	l.s <sup>-1</sup>	l.s <sup>-1</sup>
Džungľa	2,3	0	2,3
Kavečany	6,8	0	6,8
Sever	150,2	4,0	154,2
Sídlisko Ťahanovce	105,7	0	105,7
Staré mesto	360,2	7,8	368,0
Ťahanovce	26,8	3,5	30,3
<b>Košice I</b>	<b>652,0</b>	<b>15,3</b>	<b>667,3</b>
Lorinčík	12,1	0	12,1
Luník IX	11,2	0,4	11,6
Myslava	25,2	0	25,0

Zákl. sídelná jednotka	Bytový fond	Výroba	Spolu
Pereš	4,7	0	4,7
Poľov	4,7	0,7	5,4
Sídlisko KVP	104,4	0	104,4
Šaca	49,0	4,6	53,6
Západ	255,0	1,6	256,6
<b>Košice II</b>	<b>466,3</b>	<b>7,3</b>	<b>473,6</b>
Dargovských hrdinov	106,3	0	106,3
Košická Nová Ves	11,7	0	11,7
<b>Košice III</b>	<b>118,0</b>	<b>0</b>	<b>118,0</b>
Barca	24,8	29,5	54,3
Juh	271,3	16,1	287,4
Krásna	26,4	4,5	30,9
Nad jazerom	122,8	8,0	130,8
Šebastovce	3,2	0	3,2
Vyšné Opátske	9,2	1,4	10,6
<b>Košice IV</b>	<b>457,7</b>	<b>59,5</b>	<b>517,2</b>
<b>KOŠICE</b>	<b>1 694,0</b>	<b>82,1</b>	<b>1 776,1</b>

Poznámka: pre výrobu bola uvažovaná maximálna hodinová potreba pre 1. Zmenu

#### B.13.1.2.2 Posúdenie vodárenských zariadení

##### Vodovod Košice

Vodárenský systém mesta (prívody skupinových vodovodov, vodojemy, ústredná čerpacia stanica, prírodné a zásobné potrubia pre jednotlivé tlakové pásma a zokruhovaná rozvodná sieť verejného vodovodu) zabezpečí zásobovanie pitnou vodou aj pre uvažovaný územný rozvoj mesta.

Na potrebu pitnej vody, vyčíslenú podľa urbanistického návrhu pre základné sídelné jednotky, mierky spracovania ÚPN-M KE mesta, delenia verejného vodovodu na tlakové pásma a zásobovacie oblasti nie je možné v rámci ÚPN posúdiť kapacitné možnosti jednotlivých zariadení (vodojemy, zásobné potrubia, rozvodná sieť) v častiach mesta : Košice I (Džungľa, Sever, Sídlisko Ťahanovce, Staré mesto, Ťahanovce), Košice II (Lorinčík, Luník IX, Myslava, Pereš, Sídlisko KVP, Západ), Košice III (Dargovských hrdinov, Košická Nová Ves), Košice IV (Barca, Juh, Nad jazerom).

Spracovateľ predpokladá, že pre územný rozvoj v č. m. Krásna bude potrebné vybudovať ďalšie zásobné potrubie. Existujúce potrubie DN 225 kapacitne nezabezpečí vyčíslenú maximálnu hodinovú potrebu 30,9 l.s<sup>-1</sup>.

##### Vodovod Kavečany

Vodný zdroj, prameň Pstružník s výdatnosťou 4,1 l.s<sup>-1</sup> vyhovuje.

Existujúci VDJ Kavečany kapacitne nevyhovuje. Navrhované rozšírenie VDJ o 100 m<sup>3</sup> bude predstavovať 90 % z Q<sub>d max</sub> (čerpanie vody).

##### Vodovod Poľov

Existujúci VDJ Poľov kapacitne nevyhovuje. Navrhované rozšírenie VDJ o 100 m<sup>3</sup> bude predstavovať 72 % z Q<sub>d max</sub>.

Prírodné a zásobné potrubie DN 150 vyhovuje.

##### Vodovod Šaca

Existujúci VDJ Šaca kapacitne vyhovuje.

Prírodné DN 300 a zásobné potrubie DN 350 vyhovuje.

Návrh zásobovania pitnou vodou je zakreslený vo výkrese č.4

**VARIANT B**

Koncept ÚPN-M KE z hľadiska zásobovania pitnou vodou:

- rešpektuje existujúci vodárenský systém zásobujúci mesto pitnou vodou, ktorý vytvára podmienky pre zásobovanie územného rozvoja pitnou vodou,
- rešpektuje vodárenské zariadenia a ich pásma ochrany,
- navrhuje nešpecifikované rekonštrukcie nevyhovujúcich potrubí (materiál, vek, kapacita) vo všetkých častiach mesta,
- navrhuje rozšírenie rozvodnej siete vodovodu do lokalít územného rozvoja,
- navrhuje v MČ Kavečany rekonštrukciu výtlačného prírodného potrubia a rozšírenie VDJ o 100 m<sup>3</sup>,
- navrhuje v MČ Sever pre rozvojovú lokalitu Kalvária (13041) čerpaciu stanicu, výtlačné potrubie, VDJ 2x100 m<sup>3</sup>, zásobné potrubie a rozvodnú sieť vodovodu,
- navrhuje v MČ Poľov rozšírenie VDJ o 100 m<sup>3</sup> a ATS pre zástavbu nad hornou hranicou tlakového pásma existujúceho VDJ.

**B.13.1.2.1 Potreba pitnej vody**

Potreba pitnej vody je vyčíslená v zmysle Vyhlášky MŽP SR č. 684/2006 Z.z. zo 14.14.2006, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách na návrh, projektovú dokumentáciu a výstavbu verejných vodovodov a kanalizácií.

Tab. 13.5 Priemerná denná potreba pitnej vody pre mesto Košice

Odberteľ	Počet jednotiek	Špecifická potreba l.jed <sup>-1</sup> .d <sup>-1</sup>	Qd priemerná m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>
Obyvatelia	266 377 obyvateľov	145	38 624,6
	26 304 obyvateľov	135	3 551,0
	11 302 obyvateľov	100	1 130,2
Obyvatelia spolu	303 983 obyvateľov		43 305,8
Občianska vybavenosť <sup>*)</sup>	359 100 obyvateľov	80	28 728,0
Výroba			1 231,2
Qd priemerná potreba			73 265,0

Pozn. : <sup>\*)</sup> vyššia vybavenosť slúži aj obyvateľom spádového územia, počet prechodne prítomných (55 000) presahuje 10 % obyvateľov započítaných v potrebe pre bytový fond.

- Rozdelenie potreby pitnej vody podľa mestských častí

Tab. 13.6 Priemerná denná potreba pitnej vody

Zákl. sídelná jednotka	Obyvatelia	Vybavenosť	Výroba	Spolu	
Mestská časť	m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>	m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>	m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>	m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>	l.s <sup>-1</sup>
Džungľa	110,4	50,0	0	160,4	1,8
Kavečany	117,8	90,0	0	207,8	2,4
Sever	3 508,0	1 929,0	31,8	5 468,8	63,3
Sídlisko Ťahanovce	3 598,5	976,0	0	4 574,5	53,0
Staré mesto	5 322,5	10 555,0	233,6	16 111,1	186,5
Ťahanovce	1 088,8	558,4	34,8	1 682,0	19,4
<b>Košice I</b>	<b>13 746,0</b>	<b>14 158,4</b>	<b>300,2</b>	<b>28 204,6</b>	<b>326,4</b>
Lorinčík	362,0	2,0	0	364,0	4,2
Luník IX	386,4	56,5	3,8	446,7	5,2
Myslava	436,0	8,0	0	444,0	5,1
Pereš	179,0	8,7	0	187,7	2,2
Poľov	200,3	12,8	6,2	219,3	2,5
Sídlisko KVP	3 019,0	722,0	0	3 741,0	43,3
Šaca	800,7	824,0	66,0	1 690,7	19,6
Západ	7 328,3	3522,0	15,0	10 865,3	125,7

Zákl. sídelná jednotka	Obyvatelia	Vybavenosť	Výroba	Spolu	
<b>Košice II</b>	<b>12 711,7</b>	<b>5 156,0</b>	<b>91,0</b>	<b>17 958,7</b>	<b>207,8</b>
Dargovských hrdinov	3 512,1	738,0	0	4 250,1	49,2
Košická Nová Ves	488,4	185,4	0	673,8	7,8
<b>Košice III</b>	<b>4 000,5</b>	<b>923,4</b>	<b>0</b>	<b>4 923,9</b>	<b>57,0</b>
Barca	476,1	544,0	396,8	1 416,9	16,4
Juh	6 380,6	5 814,6	272,2	12 467,4	144,3
Krásna	915,2	247,6	44,6	1 207,4	14,0
Nad jazerom	4 677,7	1 783,0	112,4	6 573,1	76,1
Šebastovce	101,7	31,0	0	132,7	1,5
Vyšné Opátske	296,3	70,0	14,0	380,3	4,4
<b>Košice IV</b>	<b>12 847,6</b>	<b>8 490,2</b>	<b>840,0</b>	<b>22 177,8</b>	<b>256,7</b>
<b>KOŠICE</b>	<b>43 305,8</b>	<b>28 728,0</b>	<b>1 231,2</b>	<b>73 265,0</b>	<b>848,0</b>

Tab. 13.7 Maximálna denná potreba pitnej vody

Zákl. sídelná jednotka	Obyvatelia	Vybavenosť	Spolu	Výroba	Spolu	
Mestská časť	m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>	m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>	m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>	m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>	m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>	l.s <sup>-1</sup>
Džungľa	132,5	60,0	192,5	0	192,5	2,2
Kavečany	188,5	144,0	332,0	0	332,5	3,8
Sever	4 209,6	2 314,8	6 524,4	31,8	6 556,2	75,9
Sídlisko Ťahanovce	4 318,2	1 171,2	5 489,4	0	5 489,4	63,5
Staré mesto	6 387,0	12 666,0	19 053,0	233,6	19 286,6	223,2
Ťahanovce	1 306,6	670,0	1 976,6	34,8	2 011,4	23,3
<b>Košice I</b>	<b>16 542,4</b>	<b>17 026,0</b>	<b>33 568,4</b>	<b>300,2</b>	<b>33 868,6</b>	<b>392,0</b>
Lorinčík	579,2	3,3	582,5	0	582,5	6,7
Luník IX	463,7	67,8	531,5	3,8	535,3	6,2
Myslava	523,2	9,6	532,8	0	532,8	6,1
Pereš	214,8	10,4	225,2	0	225,2	2,6
Poľov	320,5	20,5	341,0	6,2	347,2	4,0
Sídlisko KVP	3 622,8	866,4	4 489,2	0	4 489,2	52,0
Šaca	1 121,0	1 153,6	2 274,6	66,0	2 340,6	27,0
Západ	8 794,0	4 226,4	13 020,4	15,0	13 035,4	151,0
<b>Košice II</b>	<b>15 639,2</b>	<b>6 358,0</b>	<b>21 997,2</b>	<b>91,0</b>	<b>22 088,2</b>	<b>255,6</b>
Dargovských hrdinov	4 214,5	885,6	5 100,1	0	5 100,1	59,0
Košická Nová Ves	586,1	222,5	808,6	0	808,6	9,4
<b>Košice III</b>	<b>4 800,6</b>	<b>1 108,1</b>	<b>5 908,7</b>	<b>0</b>	<b>5 908,7</b>	<b>68,4</b>
Barca	571,3	652,8	1 224,1	396,8	1 620,9	18,8
Juh	7 656,7	6 977,5	14 634,2	272,2	14 906,4	172,5
Krásna	1 098,2	297,1	1 395,3	44,6	1 440,0	16,7
Nad jazerom	5 613,4	2 139,6	7 753,0	112,4	7 865,4	91,0
Šebastovce	122,0	37,2	159,2	0	159,2	1,8
Vyšné Opátske	355,5	84,0	439,5	14,0	453,5	5,2
<b>Košice IV</b>	<b>15 417,1</b>	<b>10 188,2</b>	<b>25 605,3</b>	<b>840,0</b>	<b>26 445,3</b>	<b>306,0</b>
<b>KOŠICE</b>	<b>52 399,3</b>	<b>34 680,3</b>	<b>87 079,6</b>	<b>1 231,2</b>	<b>88 310,8</b>	<b>1 022,0</b>

Poznámka : pre vodovod Košice  $k_d = 1,2$  pre vodovody Kavečany, Lorinčík a Poľov  $k_d = 1,6$  a pre vodovod Šaca  $k_d = 1,4$

Tab. 13.8 Maximálna hodinová potreba pitnej vody

Zákl. sídelná jednotka	Bytový fond	Výroba	Spolu
Mestská časť	l.s <sup>-1</sup>	l.s <sup>-1</sup>	l.s <sup>-1</sup>
Džungľa	4,0	0	4,0
Kavečany	6,9	0	6,9
Sever	136,0	4,0	140,0
Sídlisko Ťahanovce	114,3	0	114,3
Staré mesto	397,0	7,8	404,8
Ťahanovce	41,1	3,5	44,6

Zákl. sídelná jednotka	Bytový fond	Výroba	Spolu
<b>Košice I</b>	<b>699,3</b>	<b>15,3</b>	<b>714,6</b>
Lorinčík	12,1	0	12,1
Luník IX	11,1	0,4	11,5
Myslava	11,1	0	11,1
Pereš	4,7	0	4,7
Poľov	7,1	0,7	7,8
Sídlisko KVP	93,5	0	93,5
Šaca	47,4	4,7	52,1
Západ	271,2	1,6	272,8
<b>Košice II</b>	<b>458,2</b>	<b>7,4</b>	<b>465,6</b>
Dargovských hrdinov	106,2	0	106,2
Košická Nová Ves	16,8	0	16,8
<b>Košice III</b>	<b>123,0</b>	<b>0</b>	<b>123,0</b>
Barca	25,5	22,0	47,5
Juh	304,9	15,5	320,4
Krásna	29,0	4,5	33,5
Nad jazerom	161,5	6,9	168,4
Šebastovce	3,3	0	3,3
Vyšné Opátske	9,2	1,4	10,6
<b>Košice IV</b>	<b>533,4</b>	<b>50,3</b>	<b>583,7</b>
<b>KOŠICE</b>	<b>1 814,0</b>	<b>73,0</b>	<b>1 887,0</b>

Poznámka : pre výrobu bola uvažovaná maximálna hodinová potreba pre 1. Zmenu

#### B.13.1.2.2 Posúdenie vodárenských zariadení

##### Vodovod Košice

Vodárenský systém mesta (prívody skupinových vodovodov, vodojemy, ústredná čerpacia stanica, prírodné a zásobné potrubia pre jednotlivé tlakové pásma a zokruhovaná rozvodná sieť verejného vodovodu) zabezpečí zásobovanie pitnou vodou aj pre uvažovaný územný rozvoj mesta.

Na potrebu pitnej vody, vyčíslenú podľa urbanistického návrhu pre základné sídelné jednotky, mierky spracovania ÚPN-M KE mesta, delenia verejného vodovodu na tlakové pásma a zásobovacie oblasti nie je možné v rámci ÚPN posúdiť kapacitné možnosti jednotlivých zariadení (vodojemy, zásobné potrubia, rozvodná sieť) v častiach mesta: Košice I (Džungľa, Sever, Sídlisko Ťahanovce, Staré mesto, Ťahanovce), Košice II (Lorinčík, Luník IX, Myslava, Pereš, Sídlisko KVP, Západ), Košice III (Dargovských hrdinov, Košická Nová Ves), Košice IV (Barca, Juh, Nad jazerom).

Spracovateľ predpokladá, že pre územný rozvoj v MČ Krásna bude potrebné vybudovať ďalšie zásobné potrubie. Existujúce potrubie DN 225 kapacitne nezabezpečí vyčíslenú maximálnu hodinovú potrebu 33,5 l.s<sup>-1</sup>.

##### Vodovod Kavečany

Vodný zdroj, prameň Pstružník s výdatnosťou 4,1 l.s<sup>-1</sup> vyhovuje.

Existujúci VDJ Kavečany kapacitne nevyhovuje. Navrhované rozšírenie VDJ o 100 m<sup>3</sup> bude predstavovať 90 % z Q<sub>d max</sub> (čerpanie vody).

##### Vodovod Poľov

Existujúci VDJ Poľov kapacitne nevyhovuje. Navrhované rozšírenie VDJ o 100 m<sup>3</sup> bude predstavovať 72 % z Q<sub>d max</sub>.

Prírodné a zásobné potrubie DN 150 vyhovuje.

##### Vodovod Šaca

Existujúci VDJ Šaca kapacitne vyhovuje.

Prírodné DN 300 a zásobné potrubie DN 350 vyhovuje.

Návrh zásobovania pitnou vodou je zakreslený vo výkrese č. 4.

### **B.13.1.3 Odvádzanie a zneškodňovanie odpadových vôd**

V meste sú odpadové vody z domácností, občianskej vybavenosti, priemyselných a poľnohospodárskych závodov, zrážkové vody zo spevnených plôch a balastné vody odvádzané verejnou jednotnou kanalizačnou sieťou.

Kostru kanalizačnej siete tvoria kmeňové stoky A, B1 a D, ktorými sú po odľahčení zrážkových vôd odvádzané odpadové vody do ČOV Kokšov – Bakša.

Kanalizačným komplexom mesta sú odvádzané aj splaškové vody z MČ Lorinčík, Poľov, a Šebastovce. Kanalizačný komplex je v správe VVS, a.s. Košice. Povolené osobitné užívanie vôd na vypúšťanie odpadových vôd z verejnej kanalizácie mesta cez MB-ČOV do vodného toku Hornád platí do 31.12.2018.

Samostatné verejné komplexy kanalizácie s ČOV sú v MČ:

- Kavečany, splašková, tlaková vo vlastníctve a správe VVS, a.s. Košice. Povolené osobitné užívanie vôd na vypúšťanie splaškových vôd z verejnej kanalizácie cez MB ČOV Kavečany do vodného toku Hrubša platí do 31.12.2019,
- Šaca, jednotná, gravitačná v správe VVS, a.s. Košice. Povolené osobitné užívanie vôd na vypúšťanie komunálnych odpadových vôd z verejnej kanalizácie cez MB ČOV Šaca do recipientu Ida platí do 31.12.20121.
- Košická Nová Ves, splašková, gravitačná v správe obce. Platnosť povolenia nezistená.

Na verejnú kanalizáciu a ČOV v správe VVS, a.s. Košice je napojených 96,57 % obyvateľov.

Kapacita ČOV Košice je 82 080,0 m<sup>3</sup>.d<sup>-1</sup>, ČOV Šaca 2 998,08 m<sup>3</sup>.d<sup>-1</sup>, ČOV Košická Nová Ves 480,0 m<sup>3</sup>.d<sup>-1</sup> a ČOV Kavečany 160,0 m<sup>3</sup>.d<sup>-1</sup>.

## **VARIANT A**

### ***B.13.1.3.1 Odvádzanie a zneškodňovanie odpadových vôd***

Koncept ÚPN-M KE z hľadiska odvádzania a zneškodňovania odpadových vôd:

- rešpektuje existujúci systém odvádzania odpadových vôd jednotnou kanalizáciou z mesta Košice a splaškovou kanalizáciou z MČ Lorinčík, Poľov, osady Ludvikov dvor, Šebastovce a tlakovou kanalizáciou Krásna s čistením na ČOV Kokšov – Bakša,
- rešpektuje existujúci systém odvádzania odpadových vôd jednotnou kanalizáciou v MČ Šaca s čistením na ČOV Šaca,
- rešpektuje odvádzanie splaškových vôd verejnou kanalizáciou s ČOV v MČ Košická Nová Ves,
- rešpektuje existujúci systém odvádzania splaškových vôd tlakovou kanalizáciou s ČOV v MČ Kavečany,
- rešpektuje koncepciu realizácie rekonštrukcie kanalizačných zberačov a odľahčovacích objektov jednotnej kanalizácie mesta Košice,
- navrhuje rozšírenie verejnej jednotnej kanalizácie mesta Košice a MČ Šaca formou splaškovej kanalizácie do lokalít územného rozvoja, lokalizovaných mimo existujúceho odkanalizovaného územia,
- navrhuje v lokalitách územného rozvoja na pravom brehu Hornádu v MČ Sever (13140) a Staré mesto (15071, 15072) pravobrežný zberač jednotnej kanalizácie s inštalovaním zariadení na reguláciu odtoku tak, aby nebola prekročená kapacita existujúcej kanalizácie (zberač A) a jednotnú kanalizáciu, odľahčenie dažďových vôd do Hornádu,
- navrhuje rozšírenie splaškovej kanalizácie v MČ Lorinčík, Poľov, Šebastovce a Košická Nová Ves do lokalít územného rozvoja,
- navrhuje rozšírenie tlakovej splaškovej kanalizácie v MČ Kavečany a Krásna (zástavba na ľavom brehu Hornádu),
- navrhuje intenzifikáciu ČOV Kavečany,



- navrhuje vsakovacie systémy na zrážkové vody z povrchového odtoku v lokalitách územného rozvoja v zastavanom území s jednotnou kanalizáciou bez vhodného recipientu, resp. bez možnosti napojenia na verejnú jednotnú kanalizáciu,
- navrhuje zariadenia na akumuláciu (poldre) zrážkových vôd z lokalít územného rozvoja s deleným systémom odvádzania odpadových vôd v MČ Sídliisko Ťahanovce (Skalky), Sever (Podhradová, Čermel'), Myslava (Povrazy - Západ).

### B.13.1.3.2 Množstvo splaškových vôd

Tab. 13.9 Množstvo splaškových odpadových vôd podľa vyčíslenej potreby pitnej vody v jednotlivých kanalizačných komplexoch.

Základná, sídelná jednotka	Počet obyvateľov	Q <sub>24</sub>		k <sub>h max</sub>	Q <sub>h max</sub>	Q <sub>h min</sub>
		m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>	l.s <sup>-1</sup>		l.s <sup>-1</sup>	l.s <sup>-1</sup>
Košice						
Džungľa	396	90,8	1,1	4,0	4,4	0
Sever	29 078	6 037,0	69,8	2,0	139,6	41,9
Sídliisko Ťahanovce	23 492	4 223,7	48,9	2,0	97,8	29,3
Staré mesto	30 455	14 643,5	169,5	2,0	339,0	101,7
Ťahanovce	5 463	1 104,4	12,8	2,5	32,0	7,7
Lorinčík	2 805	364,0	4,2	3,0	12,6	2,5
Luník IX	2 665	446,7	5,2	3,0	15,6	3,1
Myslava	6 952	1 011,0	11,7	2,5	29,2	7,0
Pereš	1 435	187,7	2,2	3,0	6,6	1,3
Poľov	1 096	142,4	1,6	3,0	4,8	1,0
Sídliisko KVP	20 821	4 170,4	48,3	2,0	96,6	29,0
Západ	47 719	10 204,8	118,1	2,0	236,2	70,8
Dargovských hrdinov	24 292	4 250,0	49,2	2,0	98,4	29,5
Barca	3 794	1 525,5	17,7	3,0	53,1	10,6
Juh	37 873	11 134,0	128,9	2,0	257,8	77,3
Krásna	6 840	1 162,6	13,4	2,5	33,5	8,0
Nad jazerom	22 184	4 474,8	51,8	2,0	103,6	31,1
Šebastovce	763	132,6	1,5	3,0	4,5	0,9
Vyšné Opátske	2 295	380,3	4,4	3,0	13,2	2,6
ČOV Košice spolu	270 418	65 686,2	760,3		1 578,5	455,3
Kavečany						
ČOV Kavečany	1 041	207,8	2,4	3,0	7,2	1,4
Šaca						
ČOV Šaca	5 817	1 690,2	19,5	2,5	48,8	11,7
Košická Nová Ves						
ČOV Košická Nová Ves	2 848	468,8	5,4	3,0	16,2	3,2

### B.13.1.3.3 Posúdenie ČOV

Orientačné posúdenie ČOV na základe známych podkladov VVS, a.s. Košice, poskytnutých k spracovaniu Prieskumov a rozborov (rok 2014):

Tab. 13.10 Prehľad kapacít ČOV na území mesta Košice

Názov ČOV	Kapacita ČOV m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>	Množstvo vody čistenej m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>	Množstvo splaškových vôd návrh ÚPN m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>
Košice	82 080,0	67 312,0	65 686,2
Kavečany	160,0	82,0	207,8
Šaca	2 998,08	1 580,0	1 690,2
Košická Nová Ves	480,0	162,0	468,8

Na základe porovnania nebude kapacitne postačovať ČOV Kavečany.

#### **B.13.1.3.4 Akumulácia zrážkových vôd z lokalít územného rozvoja**

Navrhované plochy územného rozvoja sú lokalizované aj v území mimo hranicu súčasne zastavaného územia v povodí miestnych drobných tokov. Zástavbou územia sa zvýši odtečené množstvo zrážkových vôd z povrchového odtoku a kapacity koryta tokov nebudú postačovať na odvedenie hlavne extrémnych odtokov. Z toho vyplýva potreba akumulácie zrážkových vôd v území, a následné vypúšťanie do toku v období bez zrážok.

Koncept ÚPN-M KE navrhuje okrem vsakovania aj zadržanie vôd v poldroch – suchých nádržiach.

Tab. 13.11 Zoznam navrhovaných poldrov na akumuláciu zrážkových vôd z povrchového odtoku

Základná sídelná jednotka	Kód ZSJ	Názov ZSJ	Polder		
			Názov	Plocha povodia v ha	č.hydr. poradia
Sever	13071	Čermel'	Červený breh 2	9,0	4-32-03-067
	13081	Podhradová	Podhradová 1	36,7	4-32-03-064
		Podhradová	Podhradová 2	19,5	4-32-03-064
Sídl. Ťahanovce	14010	Skalky	Rúbanisko 2	44,0	4-32-03-063
		Skalky	Skalky	35,0	4-32-03-068
Myslava	23040	Povrazy – západ	Kopa 1	46,0	4-32-03-074

Návrh odvádzania a čistenia odpadových vôd, odvádzania a akumulácie zrážkových vôd z povrchového odtoku je zakreslený vo výkrese č.4

### **VARIANT B**

#### **B.13.1.3.1 Odvádzanie a zneškodňovanie odpadových vôd**

Koncept ÚPN-M KE z hľadiska odvádzania a zneškodňovania odpadových vôd:

- rešpektuje existujúci systém odvádzania odpadových vôd jednotnou kanalizáciou z mesta Košice a splaškovou kanalizáciou z MČ Lorinčík, Poľov, osada Ludvíkov dvor, Šebastovce a tlakovou kanalizáciou Krásna s čistením na ČOV Kokšov – Bakša,
- rešpektuje existujúci systém odvádzania odpadových vôd jednotnou kanalizáciou v MČ Šaca s čistením na ČOV Šaca,
- rešpektuje odvádzanie splaškových vôd verejnou kanalizáciou s ČOV v MČ Košická Nová Ves,
- rešpektuje existujúci systém odvádzania splaškových vôd tlakovou kanalizáciou s ČOV v MČ Kavečany,
- rešpektuje koncepciu realizácie rekonštrukcie kanalizačných zberačov a odľahčovacích objektov jednotnej kanalizácie mesta Košice,
- navrhuje rozšírenie verejnej jednotnej kanalizácie mesta Košice a MČ Šaca formou splaškovej kanalizácie do lokalít územného rozvoja lokalizovaných mimo existujúceho odkanalizovaného územia,
- navrhuje v lokalitách územného rozvoja na pravom brehu Hornádu v MČ Sever (13140), Staré mesto (15071, 15072) a Juh (42110) pravobrežný zberač jednotnej kanalizácie s inštalovaním zariadení na reguláciu odtoku tak, aby nebola prekročená kapacita existujúcej kanalizácie (A) a jednotnú kanalizáciu, odľahčenie dažďových vôd do Hornádu,
- navrhuje rozšírenie splaškovej kanalizácie v MČ Lorinčík, Poľov, Šebastovce a Košická Nová Ves do lokalít územného rozvoja,
- navrhuje rozšírenie tlakovej splaškovej kanalizácie v MČ Kavečany a Krásna (zástavba na ľavom brehu Hornádu),
- navrhuje intenzifikáciu ČOV Kavečany a Košická Nová Ves,

- navrhuje vsakovacie systémy na zrážkové vody z povrchového odtoku v lokalitách územného rozvoja v zastavanom území s jednotnou kanalizáciou bez vhodného recipientu, resp. bez možnosti napojenia na verejnú jednotnú kanalizáciu,
- navrhuje zariadenia na akumuláciu (poldre) zrážkových vôd z lokalít územného rozvoja s deleným systémom odvádzania odpadových vôd v MČ Sever (Podhradová, Čermel'), Myslava (Povrazy - Západ).

### B.13.1.3.2 Množstvo splaškových vôd

Tab. 13.12 Množstvo splaškových odpadových vôd podľa vyčíslenej potreby pitnej vody v jednotlivých kanalizačných komplexoch.

Základná, sídelná jednotka	Počet obyvateľov	Q <sub>24</sub>		k <sub>h max</sub>	Q <sub>h max</sub>	Q <sub>h min</sub>
		m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>	l.s <sup>-1</sup>		l.s <sup>-1</sup>	l.s <sup>-1</sup>
Košice						
Džungľa	876	160,4	1,8	3,0	5,4	1,1
Sever	25 033	5 468,8	63,3	2,0	126,6	38,0
Sídlisko Ťahanovce	24 820	4 574,5	53,0	2,0	106,0	31,8
Staré mesto	36 892	16 111,1	186,5	2,0	373,0	112,0
Ťahanovce	7 674	1 682,0	19,4	2,5	48,5	11,6
Lorinčík	2 805	364,0	4,2	3,0	12,6	2,5
Luník IX	2 665	446,7	5,2	3,0	15,6	3,1
Myslava	3 270	444,0	5,1	3,0	15,3	3,1
Pereš	1 435	187,7	2,2	3,0	6,6	1,3
Poľov	1 608	219,3	2,5	3,0	7,5	1,5
Sídlisko KVP	20 821	3 741,0	430,3	2,0	86,6	26,0
Západ	50 878	10 865,3	125,7	1,7	213,7	75,4
Dargovských hrdinov	24 292	4 250,0	49,2	2,0	98,4	29,5
Barca	3 794	1 416,9	16,4	3,0	49,2	9,8
Juh	44 262	12 467,4	144,3	2,0	288,6	86,6
Krásna	7 050	1 207,4	14,0	2,5	35,0	8,4
Nad jazerom	32 265	6 573,1	76,1	2,0	152,2	45,6
Šebastovce	763	132,7	1,5	3,0	4,5	0,9
Vyšné Opátske	2 295	380,3	4,4	3,0	13,2	2,6
ČOV Košice spolu	293 498	70 682,7	818,0		1 658,5	490,8
Kavečany						
ČOV Kavečany	1 041	207,8	2,4	3,0	7,2	1,4
Šaca						
ČOV Šaca	5 818	1 690,7	19,6	2,5	49,0	11,7
Košická Nová Ves						
ČOV Košická Nová Ves	3 626	673,8	7,8	3,0	23,4	4,7

### B.13.1.3.3 Posúdenie ČOV

Orientačné posúdenie ČOV na základe známych podkladov VVS, a.s. Košice, poskytnutých k spracovaniu Prieskumov a rozborov (rok 2014):

Tab. 13.13 Prehľad kapacít ČOV na území mesta Košice

Názov ČOV	Kapacita ČOV m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>	Množstvo vody čistenej m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>	Množstvo splaškových vôd návrh ÚPN m <sup>3</sup> .d <sup>-1</sup>
Košice	82 080,0	67 312,0	70 682,7
Kavečany	160,0	82,0	207,8
Šaca	2 998,08	1 580,0	1 690,7
Košická Nová Ves	480,0	162,0	673,8

Na základe porovnania nebudú kapacitne postačovať ČOV Kavečany a ČOV Košická Nová Ves.

#### **B.13.1.3.4 Akumulácia zrážkových vôd z lokalít územného rozvoja**

Navrhované plochy územného rozvoja sú lokalizované aj v území mimo hranice súčasne zastavaného územia v povodí miestnych drobných tokov. Zástavbou územia sa zvýši odtečené množstvo zrážkových vôd z povrchového odtoku a kapacity koryta tokov nebudú postačovať na odvedenie hlavne extrémnych odtokov. Z toho vyplýva potreba akumulácie zrážkových vôd v území a následné vypúšťanie do toku v období bez zrážok.

Koncept ÚPN-M KE navrhuje okrem vsakovania aj zadržanie vôd v poldroch – suchých nádržiach.

Tab. 13.14 Zoznam navrhovaných poldrov na akumuláciu zrážkových vôd z povrchového odtoku

Základná sídelná jednotka	Kód ZSJ	Názov ZSJ	Polder		
			Názov	Plocha povodia v ha	č. hydr. poradia
Sever	13071	Čermeľ	Červený breh 2	9,0	4-32-03-067
	13081	Podhradová	Podhradová 1	36,7	4-32-03-064
Myslava	23040	Povrazy – západ	Kopa 1	46,0	4-32-03-074

Návrh odvádzania a čistenia odpadových vôd, odvádzania a akumulácie zrážkových vôd z povrchového odtoku je zakreslený vo výkrese č.4.

#### **B.13.1.4 Vodné toky, vodné plochy, vodné stavby**

##### **• Vodné toky**

Vyhláškou MP SR č. 211/2005 Z.z. boli toky: Hornád (číslo hydrologického poradia 4-32-01-001), Čermeľ (4-32-03-065), Myslavský potok (4-32-03-070), Belžiansky potok (4-32-05-045), Sokoliansky potok (4-32-05-048) a Ida (4-33-01-027) ustanovené za vodohospodársky významné vodné toky.

Hlavným tokom v meste je rieka Hornád. Riečnu sieť tvoria jej prítoky: pravostranné Myslavský potok s prítokmi, Čermeľ s prítokmi a Pstružník, ľavostranné Ťahanovský potok, Ťahanovský jarok a Moňok. Hlavnými tokmi v MČ sú: v Šaci Ida, v Košickej Novej Vsi Novoveský potok, v Kavečanoch potok Hrubša, v Lorinčíku a v Poľove Belžiansky potok v Šebastovciach Valalický kanál.

Z dôvodu úpravy odtokových pomerov, ochrany pred záplavami a získania miesta pre rozvoj mesta boli na tokoch realizované úpravy koryt a trás na tokoch: Hornád, Myslavský potok, Čermeľský potok, potok Moňok, Ida, Sokoliansky potok a Ťahanovský jarok.

##### **• Hate**

Na rieke Hornád sú vybudované dve hate: Vyšné Opátske v rkm 29,900 nad zaústením Myslavského potoka a Ťahanovce v rkm 37,200 nad zaústením potoka Čermeľ.

##### **• Malé vodné nádrže**

Na Belžianskom potoku v rkm 17,820 je vybudovaná sypaná hrádza malej vodnej nádrže Poľov. Zatopená plocha nádrže je 5 ha, celkový objem 75 tis. m<sup>3</sup>, voda pri hrádzi má hĺbku 3,0 m. Správca MVN nie je zistený.

Na nepomenovanom drobnom toku v MČ Krásna, v lokalite Telek, je vybudované odkalisko Teplárne Košice, a. s..

#### • Ostatné vodné plochy

Na území mesta zostali po úprave rieky Hornád opustené ramená a v súčasnosti vytvárajú jazerá na pravom brehu rieky.

Seligovo jazero sa nachádza v MČ Juh (Nižné kapustníky), slúži ako zdroj technologickej vody pre Tepláreň Košice, a.s..

Jazero sa nachádza v MČ Nad jazerom, vzniklo vyťažením štrku. Jazero je rozdelené deliacou hrádzou na dve časti. Južná časť jazera plní sedimentačnú a akumuláciu funkciu odberu surovej vody pre U.S.Steel Košice, s.r.o., severná časť jazera je vyhradená pre rekreáciu.

Jazero Ryba sa nachádza v MČ Sever, je súčasťou letného kúpaliska.

### **VARIANT A, B**

Vodné toky sú prirodzeným javom odtoku zrážkových vôd z územia. Množstvo odtekajúcej vody závisí od povrchu po ktorom steká.

Rozvojové plochy mimo zastavaného územia v členitom teréne vytvárajú priaznivé podmienky (spevnené plochy, rýchly odtok bez vsaku) pre zvýšený odtok zrážkových vôd z povrchového odtoku do existujúcich drobných tokov, ktorých kapacita nepostačuje na ich bezkolízne odvedenie do hlavného toku.

Koncept ÚPN-M KE z hľadiska vodných tokov, vodných nádrží, jazier a odtokových pomerov:

- rešpektuje realizované protipovodňové opatrenia na rieke Hornád,
- rešpektuje realizované úpravy tokov, malú vodnú nádrž Poľov a jazerá vzniknuté po regulácii rieky Hornád,
- navrhuje úpravy odtokových pomerov (poldre na akumuláciu a sploštenie povodňovej vlny) ako súčasť protipovodňových opatrení v povodiach prítokov Hornádu: potoka Moňok, Myslavského potoka, potoka Čermel', Ťahanovského potoka, Novoveského potoka a rieky Ida, dôvodom je znížiť prítok zrážkových vôd vodnými tokmi do intravilánu mesta a mestských častí,
- navrhuje stabilizáciu miestnych strží v zastavanom území mesta v MČ Dargovských hrdinov, Sever, Sídlisko Ťahanovce, Myslava, Vyšné Opátske, Lorinčík,
- navrhuje malú vodnú nádrž Vinica na Baštianskom potoku, prítoku Myslavského potoka a malú vodnú nádrž Čierne na Kamennom potoku, prítoku Myslavského potoka.

Tab. 13.15 Zoznam navrhovaných poldrov na sanáciu miestnych strží

Základná sídelná jednotka	Kód ZSJ	Názov ZSJ	Polder		
			Názov	Plocha povodia v ha	č. poradia hydr.
Sever	13071	Čermel'	Červený breh 1	30,0	4-32-03-067
Sídl. Ťahanovce	14010	Skalky	Aténska	18,0	4-32-03-068
			Rúbanisko 1	118,0	4-32-03-063
Ťahanovce	16020	Staré Ťahanovce	Žúzeľ	25,0	4-32-03-063
Lorinčík	21011	Lorinčík	Lorinčík	80,0	4-32-05-045
Myslava	23040	Povrazy – západ	Kopa 2	32,0	4-32-03-074
		Povrazy – západ	Kopa 3	62,0	4-32-03-074
Šaca	27042	Pastviská	Nad cintorínom	111,0	4-33-01-032
Darg. hrdinov	31010	Vyšný Heringeš	Pod Furčou 1	12,0	4-32-03-068
			Pod Furčou 2	8,0	4-32-03-068
			Výmoľ	14,0	4-32-03-068
			Most	14,5	4-32-03-068
Vyšné Opátske	46031	Nižná úvrat'	Nižná Úvrat'	46,2	4-32-03-068

Tab. 13.16 Zoznam navrhovaných poldrov na zníženie prietokov na tokoch pritekajúcich do zastavaného územia

Názov poldra	Vodný tok	Plocha v ha	č. hydr. poradia	Poznámka
Chmelník	Chmelník	61,0	4-32-03-066	Prítok Črmeľa
Krematórium	Moňok	70,5	4-32-03-068	
Moňok 1	Miestna strž	46,0	4-32-03-068	Mimo toku
Moňok 2	Moňok	13,5	4-32-03-068	Ľavý breh, priepust
Moňok 3	Občasný prítok	52,0	4-32-03-068	Ľavostranný prítok
Moňok 4	Miestna strž	31,0	4-32-03-068	Nad cestou
Čičky 1	Čičkovský potok	76,0	4-32-03-074	
Čičky 2	Nepomenovaný prítok	42,5	4-32-03-074	Pravostranný
Vinica	Baštiansky potok	72,5	4-32-03-074	
Biela hlina	Novoveský potok	90,0	4-32-04-152	
Konopiská	Nepomenovaný prítok	64,5	4-32-04-152	Ľavostranný
Za mlynom	Melioračný kanál	150,0	4-33-01-032	Prítok Idy
Šacký jarok	Šacký jarok	19,0	4-33-01-032	

Tab. 13.17 Zoznam navrhovaných malých vodných nádrží

Názov	Vodný tok	Plocha v ha	č. hydr. poradia	Poznámka
Vinica	Baštiansky potok	202,0	4-32-03-074	
Čierne	Kamenný potok	265,0	4-32-03-073	

Návrh úprav odtokových pomerov je zakreslený vo výkrese č. 4

## B.13.2 ZÁSOBOVANIE ELEKTRICKOU ENERGIU

Košický kraj je súčasťou celoslovenskej energetickej siete a je napojený na nadradenú 400 kV energetickú sieť. Hlavný zásobovací systém mesta Košice je tvorený 22 kV VN vedeniami ústiacimi z rozvodní ES 110/22 kV do samotného mesta a jeho mestských častí. Prevažná časť 22 kV VN el. vedení vychádzajúcich z rozvodní 110/22 kV vyúsťuje ako káblové vedenie. Prevažne z ES Juh sú vedenia formou káblových rozvodov trasované do areálov výrobných podnikov, kde je el. energia distribuovaná výlučne prostredníctvom priemyslových transformovní. Transformačné stanice, distribuujúce el. energiu priamo na územie mesta Košice, sú na primárnu sieť napojené vzdušnými prípojkami a sú situované na výbežkoch kmeňových vedení. Tento systém je použitý predovšetkým v starej mestskej zástavbe a krajových lokalitách. Z uvedených 22 kV liniek (pozri výkres č. 5, Výkres riešenia verejného technického vybavenia, zásobovanie elektrickou energiou) je zásobované elektrickou energiou celé územie mesta. Plošné zásobovanie elektrickou energiou v celom území sa uskutočňuje prostredníctvom transformačných staníc VN/NN – 22 kV/0,4 kV a následným sekundárnym rozvodom NN – 230V/400V.

V intraviláne (centre mesta a obytných súboroch) sa nachádzajú murované transformačné stanice s prevodom 22kV/0,4 kV. Ostatné transformačné stanice, hlavne v okrajových častiach mesta, sú stožiarové transformačné stanice typu TSB s prevodom 22kV/0,4 kV a výkonom do 630 kVA a typové priehradové transformačné stanice s prevodom 22 kV/0,4 kV a výkonom do 400 kVA. Zastavané územie mesta Košice je zásobované elektrickou energiou z jednotnej plošnej siete. Káblové vedenia VN 22 kV a rozmiestnenie transformačných staníc VN /NN 22/0,4 kV vytvára charakter hrebeňovej a okružnej siete s náznakmi zjednodušenej mrežovej siete. Výkon jednotlivých transformátorov je obvykle 400 kVA, výnimočne 630 kVA resp. 315 kVA.

### B.13.2.1 Nápočet potreby elektrickej energie

Na základe súčasného stavu, demografie a návrhu urbanistického riešenia, boli prevedené hrubé bilancie nárokov na elektrickú energiu pre rozvoj mesta. Koncept ÚPN-M KE má stanovené návrhové obdobie rok 2035. Celkový odber mesta bol stanovený ako súčet

odberov bytového sektoru, služieb. Bilancie a dielčie výsledky sú uvedené v priložených tabuľkách. Ukazujú teoretickú potrebu transformačného výkonu na území mesta pri využití vyššie uvedených vstupov, s možnosťou porovnania variantného riešenia pre rok 2035.

#### • Bilancia potreby elektrickej energie

Pri bilancovaní potreby elektrickej energie sme vychádzali z predpokladu, že 95% objektov RD a BD využíva a bude využívať komplexne na vykurovanie, varenie a prípravu teplej úžitkovej vody (TÚV) zemný plyn naftový, v malej miere elektrickú energiu. Bilancia potreby elektrickej energie je spracovaná pre návrhové obdobie do roku 2035 v dvoch alternatívach. Potrebný príkon elektrickej energie pre navrhované lokality v jednotlivých MČ (vrátane verejného osvetlenia) je uvedený v nasledujúcej podkapitole.

Potreba elektrickej energie pre OV bola napočítaná na základe orientačne stanovenej zastavanej plochy a stupňa jej využitia. Na základe potreby elektrickej energie bol potom vypočítaný potrebný počet distribučných transformačných staníc v jednotlivých MČ, pre zabezpečenie dodávky el. energie vychádza z výpočtového zaťaženia nárastu potreby el. energie, hospodárnej jednotky priemerného výkonu jedného DTS 630 kVA a koeficient prídavného zaťaženia. DTS sú navrhnuté s transformátormi od 250 kVA až 1 000 kVA, podľa výpočtového zaťaženia vo funkčno-priestorovom celku, pre pokrytie nárastu potreby el. energie. Potrebný počet transformátorov je daný zjednodušeným vzťahom:

$$n_t = \frac{P_{\text{sum}}}{\cos \phi \cdot \text{fix využ. tr.}}$$

$P_{\text{sum}}$  – výpočtové zaťaženie - súčet pre byty, plochy pre navrhovanú vybavenosť (ZM, OV, VT, ŠR)

Pri stanovovaní energetickej bilancie pre jednotlivé oblasti sa vychádzalo z nasledovných základných predpokladov a ukazovateľov výkonového zaťaženia:

- Navrhované bytové jednotky boli zaradené do stupňa elektrifikácie "A".
- Dodávka TÚV a vykurovanie sa predpokladá iným médium (plyn, teplovod).
- Energetická potreba pre jednotlivé oblasti využitia územia podľa funkcie bola stanovená nasledovne:

RD - obytné územie s prevahou bývania v rodinných domoch	- 3,5 kW/RD
BD - obytné územie s prevahou bývania v bytových domoch	- 2,1 kW/byt
OV - územie občianskej vybavenosti	- 0,015 kW/m <sup>2</sup> =150 kW/ha
ZM - zmiešané územie	- 2,1 kW/byt, 0,03 kW/m <sup>2</sup> = 300 kW/ha
VT - územie výroby	0,015 kW/m <sup>2</sup> = 150 kW/ha
ŠR - územie športu a rekreácie	0,005 kW/m <sup>2</sup> = 50 kW/ha

Riešené územie je zásobované elektrickou energiou z distribučných 22 kV sietí s trafostanicami, ktoré sú riešené ako vstavané, kioskové a stožiarové.

#### B.13.2.1.1 Bilancia odberov elektrickej energie na riešenom území podľa MČ

##### VARIANT A

Súhrnná bilancia elektrickej energie pre navrhované rozvojové plochy je uvedená v nasledujúcej tabuľke:

Tab. 13.20 Súhrnná bilancia elektrickej energie podľa jednotlivých MČ

Mestská časť	Potrebný výkon (kW)	Potrebný inštalov. výkon (kVA)	Počet navrh. transformát. (kVA)	Inšt. výkon navrh. transformát. (kVA)
Džungľa	451	668	1x630+1x160	790
Kavečany	77	114	1x160	160
Sever	12 548	18 590	20x630+6x1000	18 600
Sídlisko Ťahanovce	11 036	16 350	15x630+7x1000	16 450
Staré Mesto	10 774	15 961	8x630+11x1000	16 040
Ťahanovce	8 075	11 964	10x630+7x1000	13 300
Lorinčík	806	1 194	3x400	1 200
Luník IX	303	450	1x630	630
Myslava	1 321	1 957	5x400	2 000
Pereš	339	502	1x630	630
Poľov	153	226	1x250	250
Sídlisko KVP	734	1 088	2x630	1260
Šaca	909	1 347	4x250+1x400	1400
Západ	12 191	18 061	16x630+8x1000	18 080
Dargovských hrdinov	267	396	1x400	400
Košická Nová Ves	602	892	1x630+1x400	1 030
Barca	18 965	28 097	10x630+22x1000	28 300
Juh	27 657	40 974	18x630+30x1000	41 340
Krásna	4 764	7 057	10x630+1x1000	7 300
Nad jazerom	3 399	5 035	8x630	5 040
Šebastovce	293	434	1x630	630
Vyšné Opátske	260	385		-
<b>SPOLU</b>	115 924	171 742	92x1000 122x630 11x400 5x250 2x160	174 830

## VARIANT B

Súhrnná bilancia elektrickej energie pre navrhované rozvojové plochy je uvedená v nasledujúcej tabuľke:

Tab. 13.21 Súhrnná bilancia elektrickej energie podľa jednotlivých MČ

Mestská časť	Potrebný výkon (kW)	Potrebný inštalov. výkon (kVA)	Počet navrh. transformát. (kVA)	Inšt. výkon navrh. transformát. (kVA)
Džungľa	1 004	1 487	2x630	1 260
Kavečany	77	114	1x160	160
Sever	1 968	2 916	5x630	3 150
Sídlisko Ťahanovce	7 792	11 544	12x630+5x1000	12 560
Staré Mesto	8 716	12 913	8x630+8x1000	13 040
Ťahanovce	4 802	7 114	11x630+1x250	7 180
Lorinčík	806	1 194	3x400	1 200
Luník IX	303	450	1x630	630
Myslava	3 708	5 493	4x630+3x1000	5 520
Pereš	249	369	1x400	400
Poľov	332	492	1x630	630



Sídliisko KVP	1 043	1 545	2x630	1260
Šaca	2 250	3 333	5x630	3150
Západ	6 824	10 109	10x630+4x1000	10 300
Dargovských hrdinov	267	396	1x400	400
Košická Nová Ves	1 082	1 603	3 x630	1 890
Barca	1 688	2 501	4x630	2 520
Juh	26 300	38 963	17x630+28x1000	38 710
Krásna	5 183	7 679	11x630+1x1000	7 930
Nad jazerom	6 601	9 779	2x630+9x1000	10 260
Šebastovce	292	432	1x400	400
Vyšné Opátske	260	385	-	-
<b>SPOLU</b>	81 547	120 811	58x1000 98x630 1x250 6x400 1x160	122 550

#### B.13.2.2 Zásady zásobovania územia mesta elektrickou energiou v návrhovom období podľa mestských častí

Nárast spotreby elektrickej energie k roku 2035 v celkovej hodnote cca 123,0 MVA navrhuje koncept ÚPN-M KE vykryť z jestvujúcich zdrojov v riešenom území, príp. zo zdrojov mimo riešeného územia. Zásobovanie elektrickou energiou v riešenom území zlepši navrhovaná výstavba nových zdrojov elektrickej energie, resp. ich rekonštrukcia.

Zásady zásobovania územia mesta elektrickou energiou v návrhovom a výhľadovom období podľa MČ sú zohľadnené nasledovne:

- Transformačné stanice distribučné budú prevažne ako kioskové, odberateľské stanice kioskové alebo zabudované v objekte odberateľa, na okraji mesta i stožiarové.

#### B.13.2.3 Distribučné trafostanice a VN vedenia

Zásobovanie elektrickou energiou pre rozvojové plochy navrhuje koncept ÚPN-M KE vybudovaním nových distribučných transformačných staníc (číslovanie trafostaníc je účelové a výkony sú informatívne) a VN rozvodov. Počty trafostaníc vychádzajú z bilancie odberov potreby el. energie. Trasy rozvodov, umiestnenie trafostaníc a miesta napojenia budú navrhnuté v ďalších stupňoch ÚPD. Zásobovanie elektrickou energiou pre potreby doplnenia existujúcej štruktúry zástavby funkčných území, ich intenzifikáciu (napr. v OS bytových domov, v rámci existujúcich plôch výroby a pod.) navrhuje koncept ÚPN-M KE rekonštrukciou existujúcich transformačných staníc formou výmeny transformátorov za výkonnejšie, prestavbou na murované transformačné stanice s vyšším výkonom, alebo obnovou odstavených existujúcich trafostaníc. Trafostanice budú murované, blokové alebo kioskové. Napojenie nových trafostaníc z existujúcich vzdušných rozvodov bude káblovými prípojkami uloženými v zemi. V trasách existujúcich vzdušných VN vedení križujúcich riešené územie, ktoré prekážajú zástavbe, navrhuje koncept ÚPN-M KE vzdušné vedenia v miestach, kde to členitosť terénu umožňuje, nahradiť káblovými rozvodmi uloženými v zemi.

#### B.13.2.4 Verejné osvetlenie

Vonkajšie osvetlenie je v prevažnej miere realizované na betónových podperných bodoch spolu s NN sekundárnym rozvodom. Svietidlá sú výbojkové, osadené buď na podperných bodoch spolu s NN rozvodom, alebo samostatne na oceľových stožiaroch. Osvetlenie

centrálnej časti a na sídliskách je prevedené výbojkovými svietidlami s výkonom 70 až 25 W, osadenými na oceľových stožiaroch s výložníkmi. Rozvod je prevedený zemnými káblami AYKY do 25 mm<sup>2</sup> vedenými v zemi popri cestných a peších komunikáciách. Parky a rekreačné časti mesta a riešeného územia sú osvetľované výbojkovými parkovými svietidlami 70 W typu S 6m. Spínanie verejného osvetlenia je centrálné prostredníctvom impulzných káblov cez RVO od trafostaníc a ovládaný pomocou HDO.

#### **B.13.2.5 Spoločné aspekty návrhu a záverečné zhodnotenie**

Do roku 2035 pre mesto Košice v intenciách jeho rozvoja podľa variantu A je potrebné zabezpečiť dodávku cca 175 MVA elektrickej energie a to prostredníctvom cca 92 trafostaníc 1000 kVA, 122 trafostaníc 630 kVA, 11 trafostaníc 400 kVA, 5 trafostaníc 250 kVA a 2 trafostaníc 160 kVA.

Do roku 2035 pre mesto Košice v intenciách jeho rozvoja podľa variantu B je potrebné zabezpečiť dodávku cca 123 MVA elektrickej energie a to prostredníctvom cca 58 trafostaníc 1000 kVA, 98 trafostaníc 630 kVA, 6 trafostaníc 400 kVA, 1 trafostanica 250 kVA a 1 trafostanica 160 kVA.

V zmysle uvedených analýz a porovnaní nárokov na elektrickú energiu vychádza, že variant B je výhodnejší z pohľadu zásobovania elektrickou energiou pre funkciu bývania, občianskeho vybavenia a výroby v nových lokalitách a to napr. menším počtom distribučných transformačných staníc, VN rozvodov a príslušných el. zariadení.

Koncept ÚPN-M KE obsahuje existujúce a navrhované riešenie VN siete a DTS, ktorých cieľom je prispieť k zlepšeniu zásobovania mesta elektrickou energiou. Vedenia 400 kV a 110 kV tvoriace hlavné zásobovacie okruhy resp. trasy, sú súčasťou siete s dominantným postavením a preto ani vo vzdialenej budúcnosti sa neuvažuje s ich kabelizáciou, ani čiastočnou, ktorá sa niekedy objavuje v požiadavkách na riešenie niektorých stavebných aktivít. Jestvujúce a navrhované elektroenergetické zariadenia, tvorené transformačnými stanicami a vedeniami prenosovej a distribučnej sústavy, treba z hľadiska záujmov mesta a mestských častí považovať za územno-technické limity s charakterom verejnoprospešných stavieb, ktorých situovanie je zvyčajne výsledkom kompromisných riešení jednotlivých záujmov v príslušnom území. V neposlednom rade sú v navrhovanej konfigurácii oboch sústav zohľadnené aj skutočnosti charakterizujúce polohu mesta, čo niekedy vytvára v nadväznosti na poznané technologické možnosti a finančnú náročnosť energetických stavieb obmedzujúce možnosti riešenia, a vynucuje si väčšie nároky pri lokalizovaní transformovni a výbere jednotlivých trás vedení ZVN a VVN. Z hľadiska porovnania riešení v koncepte ÚPN-M KE, možno konštatovať, že nedošlo k neočakávaným riešeniam v rozvoji konfigurácie siete ZVN a VVN, spresnené boli niektoré lokality v zmysle rozvíjajúcich sa názorov na územné možnosti rozvoja mesta Košice. Prehľadná tabuľka návrhu riešenia elektrických staníc a vedení vo variante A a variante B prenosovej a distribučnej sústavy je súčasťou spravidelnej správy. V konečnom dôsledku sa nevylučujú isté zmeny resp. spresnenia, ktoré môžu nastať použitím nových technológií a ich aplikácií v časovom horizonte do roku 2035, a akceptovateľnými názormi vznesenými počas priebehu prerokovania konceptu ÚPN-M KE. Systém zásobovania elektrickou energiou je zdokumentovaný v grafickej časti dokumentácie, vo výkrese č. 5 (Výkres riešenia verejného technického vybavenia, zásobovanie elektrickou energiou). Návrh rozmiestnenia zariadení VN sústav a TS je na základe predpokladaného vývoja zaťaženia spracovaný tak, aby výkonovo aj plošne pokrýval potreby mesta. Ukazujú teoretickú potrebu transformačného výkonu na území mesta pri využití vyššie uvedených vstupov. Pre určenie skutočnej potreby je nevyhnutné zohľadniť celé zásobované územie so zohľadnením rezervného výkonu pre riešenie poruchových stavov, čo je však nad rámec ÚPN.

Umiestnenie trafostaníc, ich napojenie a trasovanie VVN a VN vzdušných a káblových rozvodov s navrhovaným variantným riešením je zakreslené v grafickej časti na základe podkladov poskytnutých VSD Košice.

### B.13.3 ZÁSOBOVANIE PLYNOM

Mesto Košice je zásobované zemným plynom z medzištátneho, veľmi vysokotlakového plynovodu Bratstvo DN 700, PN 6,3 MPa, ktorý je vedený južne od mesta. Odber z tohto plynovodu pre mesto je zabezpečený VTL prípojkou DN 300, resp. sacím alebo výtlačným potrubím z bývalej kompresorovej stanice, ktoré sú ukončené v prevodnej stanici PS 300 000/3/1F640 s výstupným pretlakom 2,8 – 3,2 MPa. Z tejto PS je zásobovaný diaľkový VTL plynovod DN 500 (Haniska – Drienovská Ves) a areál podniku U.S.Steel, s.r.o., Košice DN 300. Hlavnými plynovodmi zásobujúcimi mesto Košice sú STL plynovod DN 500, PN 0,3 MPa (Haniska – Košice) a diaľkový VTL plynovod DN 500 (Haniska – Drienovská Ves), z ktorého je odbočkou zásobovaná aj Tepláreň Košice. Hlavný stredotlakový systém mesta je zásobovaný z týchto regulačných staníc: Haniska - Mesto, Východ, Kapustníky, Krásna.

### VARIANT A

Potreba plynu pre bytovú výstavbu bola vypočítaná podľa ukazovateľov platnej Smernice SPP a. s., Bratislava, pre ostatné zariadenia (občianska vybavenosť, výrobné služby, výroba, skladové priestory a iné) podľa orientačne stanovenej zastavanej plochy. Z uvedeného dôvodu bude v následnej územnoplánovacej, resp. projektovej dokumentácii, potrebné tieto bilancie precizovať.

Potreba plynu bola napočítaná pre kompletnú plynifikáciu bytového fondu, vybavenosti a ostatných zariadení. V nižšie uvedenej tabuľke je vykonaný nápočet hodinovej a ročnej potreby plynu pre novonavrhované plochy a zariadenia podľa jednotlivých MČ do roku 2035.

Tab 13.22 Výpočet hodinovej a ročnej potreby plynu pre b.j., novonavrhované plochy ZM, OV, VT, ŠR do roku 2035

Mestská časť	Návrh byt. výstavby rok 2035			Hodinová (m <sup>3</sup> )		Ročná (m <sup>3</sup> )					
		BD	RD	BD	BD	RD	RD	ZM, OV, VT, ŠR		SPOLU	
Č.	Názov										
1	Džungľa	0	11	0	0	15	39	0	0	15	39
2	Kavečany	0	88	0	0	123	308	0	0	123	308
3	Sever	2566	892	2053	3079	1249	3122	1200	2520	4502	8721
4	Sídl. Ťahanov	2032	197	1626	2438	276	689	1512	3175	3414	6302
5	Staré mesto	3135	0	2508	3762	0	0	1128	2369	3636	6131
6	Ťahanovce	1564	11	1251	1877	15	39	840	1764	2106	3680
7	Lorinčík	250	753	200	300	1054	2636	0	0	1254	2936
8	Luník IX	517	0	414	620	0	0	0	0	414	620
9	Myslava	2082	114	1666	2498	160	399	0	0	1826	2897
10	Pereš	0	85	0	0	119	297	60	126	179	423
11	Poľov	0	175	0	0	245	613	0	0	245	613
12	Sídl. KVP	515	0	412	618	0	0	100	210	512	828
13	Šaca	504	278	403	605	389	973	80	168	872	1746
14	Západ	3176	253	2541	3811	354	885	1200	2520	4095	7216
15	Darg. hrdinov	298	106	238	358	148	371	0	0	386	729
16	KNV	290	111	232	348	155	389	80	168	467	905
17	Barca	290	111	232	348	155	388	4240	8904	4627	9640
18	Juh	5240	13	4192	6288	18	46	3132	6577	7342	12911
19	Krásna	448	1273	358	538	1782	4456	540	1134	2680	6128
20	Nad jazerom	50	0	40	60	0	0	764	1604	804	1664
21	Šebastovce	44	82	35	53	115	287	20	42	170	382
22	Vyšné Opátske	168	185	134	202	259	647	0	0	393	849
	<b>Košice</b>	<b>23169</b>	<b>4738</b>	<b>18535</b>	<b>27803</b>	<b>6631</b>	<b>16584</b>	<b>14896</b>	<b>31281</b>	<b>40062</b>	<b>75668</b>

**VARIANT B**

Potreba plynu pre bytovú výstavbu bola vypočítaná podľa ukazovateľov platnej Smernice SPP a. s., Bratislava, pre ostatné zariadenia (občianska vybavenosť, výrobné služby, výroba, skladové priestory a iné) podľa orientačne stanovenej zastavanej plochy. Z uvedeného dôvodu bude v následnej územnoplánovacej, resp. projektovej dokumentácii, potrebné tieto bilancie precizovať.

Potreba plynu bola napočítaná pre kompletnú plynifikáciu bytového fondu, vybavenosti a ostatných zariadení. V nižšie uvedenej tabuľke je vykonaný nápočet hodinovej a ročnej potreby plynu pre novonavrhované plochy a zariadenia podľa jednotlivých MČ do r. 2035.

Tab. 13.23 Výpočet hodinovej a ročnej potreby plynu pre b.j., novonavrhované plochy ZM, OV, VT, ŠR do roku 2035

Mestská časť		Návrh byt. výstavby rok 2035		Hodinová (m <sup>3</sup> )	Ročná (m <sup>3</sup> )	Hodinová (m <sup>3</sup> )	Ročná (m <sup>3</sup> )	Hodinová (m <sup>3</sup> )	Ročná (m <sup>3</sup> )	Hodinová (m <sup>3</sup> )	Ročná (m <sup>3</sup> )
Č.	Názov	BD	RD	BD	BD	RD	RD	ZM, OV, VT, ŠR		SPOLU	
1	Džungľa	192	11	154	230	15	39	100	210	269	479
2	Kavečany	0	88	0	0	123	308	0	0	123	308
3	Sever	1293	506	1034	1552	708	1771	306	643	2048	3966
4	Sídl. Ťahanov	2760	0	2208	3312	0	0	700	1470	2908	4782
5	Staré mesto	6530	0	5224	7824	0	0	554	1163	5778	8987
6	Ťahanovce	2448	16	1958	2938	22	56	602	1264	2582	4258
7	Lorinčík	250	753	200	300	1054	2636	0	0	1254	2936
8	Luník IX	517	0	414	620	0	0	40	84	454	704
9	Myslava	5525	151	4420	6630	211	529	60	126	4691	7285
10	Pereš	0	85	0	0	119	297	0	0	119	297
11	Poľov	0	380	0	0	532	1330	84	176	616	1506
12	Sídl. KVP	515	0	412	618	0	0	236	496	648	1114
13	Šaca	504	278	403	605	389	973	450	945	1242	2523
14	Západ	4334	357	3467	5201	500	1250	1200	2520	5167	8971
15	Darg. hrdinov	298	106	238	358	148	371	0	0	386	729
16	KNV	675	38	540	810	53	133	112	235	705	1178
17	Barca	0	592	0	0	829	2072	2420	5082	3249	7154
18	Juh	7798	13	6238	9358	18	46	936	1966	7192	11370
19	Krásna	532	1273	426	638	1782	4456	586	1231	2794	6325
20	Nad jazerom	4082	0	3266	4898	0	0	536	1126	3802	6024
21	Šebastovce	44	82	35	53	115	287	22	46	172	386
22	Vyšné Opátske	168	185	134	202	259	647	0	0	393	849
	<b>Košice</b>	<b>38 465</b>	<b>4914</b>	<b>30771</b>	<b>46147</b>	<b>6877</b>	<b>17201</b>	<b>8944</b>	<b>18783</b>	<b>46592</b>	<b>82131</b>

### B.13.3.1 Návrh koncepcie zásobovania plynom a návrh nových plynárenských zariadení

Návrh riešenia vychádza z predpokladu, že v navrhovanom období (rok 2035) bude hlavnou palivovou základňou pre centrálnu a individuálne /decentralizované/ zdroje tepla zemný plyn. Efektívne využitie plynu je možné vo všetkých navrhovaných rozvojových plochách. Potreba plynu pre jednotlivé navrhované funkčné plochy bude zabezpečovaná z voľných kapacít v existujúcich zariadeniach. Po ich vyčerpaní ich kapacít bude potrebné zrealizovať nové plynárenské zariadenia, t.j. zrealizovať rekonštrukciu RS plynu na ich vyššiu kapacitu a vybudovanie miestnych rozvodov plynu. Pre stanovenie potrebných výkonov RS plynu, resp. potreby realizácie rekonštruovaných RS plynu je potrebné po schválení ÚPN vypracovať nový „Generel zásobovania plynom“, ktorého súčasťou bude prepočet zaťaženia jednotlivých RSP v plynovodnej sieti zo zvýšenými potrebami plynu pre rozvojové plochy pri použití realizačného koeficientu. Pre zlepšenie tlakových pomerov pri odberných miestach bude potrebné realizovať rekonštrukciu niektorých úsekov NTL a STL plynovodov a skapacitnenie

existujúcich RS, ktoré sú v dosahu rozvojových plôch. Návrh zásobovania zemným plynom je orientovaný na rekonštrukciu jestvujúcich regulačných staníc.

Rozvoj plynofikácie mesta v období do roku 2035 navrhuje koncept ÚPN-M KE zabezpečovať najmä:

- a) využívaním a rozširovaním kapacít realizovaných plynárenských zariadení,
- b) výstavbou nových VTL prípojok a STL plynovodov (od 0,1 MPa do 0,4 MPa), RS VTL/STL, a DRS STL 0,3 MPa/STL 0,1 MPa a STL/NTL,
- c) rekonštrukciou a zmenou tlakovej úrovne kapacitne nevyhovujúcich plynárenských zariadení (RS, plynovody) podľa vecného a časového rozsahu určeného držiteľom príslušnej licencie na rozvod plynu,
- d) vypracovaním koncepcie rozvoja plynárenského priemyslu s výpočtom plynovodnej siete Plynovody budú nadväzovať na už vybudovane vetvy v príslušnom území. Tlaková hladina plynovodov je daná tlakom existujúcich plynovodov – v meste Košice sú to NTL plynovody (2 kPa), STL plynovody (0,1 MPa a 0,3 MPa). Navrhovaný rozvod plynu pre jednotlivé lokality bude zároveň slúžiť ako verejný (distribučný) plynovod.

### B.13.3.2 Vyhodnotenie variantov

Do roku 2035 pre mesto Košice v intenciách jeho rozvoja podľa variantu A je potrebné zabezpečiť dodávku cca 40 062 m<sup>3</sup>/hod a 75 668 m<sup>3</sup>/rok zemného plynu pre odberateľov.

Do roku 2035 pre mesto Košice v intenciách jeho rozvoja podľa variantu B je potrebné zabezpečiť dodávku cca 46 592 m<sup>3</sup>/hod a 82 131 m<sup>3</sup>/rok zemného plynu pre odberateľov.

V zmysle uvedených analýz a porovnaní nárokov na zemný plyn vychádza, že variant A je výhodnejší z pohľadu zásobovania zemným plynom v navrhovaných lokalitách a to napr. menším počtom regulačných staníc plynu, STL, NTL rozvodov a príslušných plynárenských zariadení.

V ďalších stupňoch územnoplánovacej a projektovej prípravy je potrebné navrhnuť prepojovacie plynovody STL miestnych plynovodov a STL pripojovacích plynovodov (prípojok) k jednotlivým odberateľom. Plánované napojenie na existujúce plynárenské zariadenia a následné rozšírenie plynárenského zariadenia v plánovanej zástavbe je nutné pred spracovaním ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie konzultovať s pracovníkmi oddelenia plánu prípravy investícií SPP a.s. Košice.

### B.13.4 ZÁSOBOVANIE TEPLOM

#### B.13.4.1. Súčasný stav

V súčasnosti je mesto Košice na vysokej úrovni centralizovaného zásobovania teplom (ďalej len CZT) založeného v polovici 60. rokov minulého storočia výstavbou horúcovodných tepelných rozvodov a následne samotného základného zdroja tepla – Teplárne Košice. Paralelne s výstavbou bytovo–komunálnej sféry bola realizovaná výstavba CZT budovaním a rozširovaním zdroja tepla, primárnych tepelných rozvodov, odovzdávacích staníc tepla (ďalej len OST) a sekundárnych rozvodov tepla. V súčasnosti je mesto Košice zásobované teplom prevažne systémom centralizovaného zásobovania teplom (CZT), ale aj individuálnym spôsobom vykurovania. Na zásobovaní teplom sa podieľajú nasledovné subjekty:

- Tepláreň Košice, a.s. (TEKO)  
je vlastníkom základného zdroja tepla – teplárne, v ktorej je realizovaná výroba tepla a elektriny v kombinovanom cykle tzv. teplárenským spôsobom. Z teplárne je pokrytá potreba tepla takmer celého mesta, všetkých sídlisk (okrem sídliska Podhradová), do ktorých je teplo privedené horúcovodnými (HV) napájačmi, ktoré sú vlastníctvom

TEKO. TEKÓ je dominantným výrobcom a dodávateľom tepla, ktorý zodpovedá za dodržanie kvalitatívnych parametrov teplotnosného média (horúcej vody) v rámci SCZT Košíc.

- TEPELNÉ HOSPODÁRSTVO s.r.o. Košice (TEHO)  
zabezpečuje prevádzku výrobu a dodávku tepla z okrskových a domových kotolní, ktoré sú mimo dosahu SCZT a prevádzku primárnych rozvodov, odovzdávacích staníc a sekundárnych rozvodov tepla v rámci SCZT
- KOSIT a.s.  
realizuje spaľovanie komunálneho odpadu s možnosťou využitia vzniknutého tepla dodávkou do SCZT v oblasti sídliska Nad jazerom
- Košická energetická spoločnosť, a.s. (KES)  
prevádzkujúca obnoviteľný zdroj (OZE) v areáli bývalého podniku VSS. Ide o tepláreň spaľujúcu ako základné palivo drevnú štiepku.
- Veolia Energia Východné Slovensko, s.r.o. (VEVS)  
obdobne ako TEHO realizuje dodávku tepla z OST v rámci SCZT
- U.S. Steel Košice, s.r.o.  
vlastníci podnikovú tepláreň, z ktorej je realizovaná dodávka tepla pre bytovo-komunálny sektor v mestskej časti Košice-Šaca.
- ENERGOBYT s.r.o. Humenné  
zabezpečujúci správu tepelných napájačov (parovod a horúcovod) z U.S.Steel Košice, s.r.o. v mestskej časti Košice-Šaca
- Ostatné zdroje tepla  
podnikateľského a verejného sektora, ktoré zabezpečujú výrobu tepla pre vlastnú potrebu a ktoré nevykonávajú dodávku tepla pre cudzích. Tieto zdroje tepla sú v prevažnej miere na báze spaľovania zemného plynu.

#### B.13.4.2 Zdroje tepla CZT

V rámci sústavy CZT Košíc je dodávka tepla zabezpečená z troch zdrojov tepla:

- základný zdroj – Tepláreň Košice (TEKO) s celkovým inštalovaným výkonom v kotloch 617 MWt a s inštalovaným elektrickým výkonom 113 MWe. Základným palivom je čierne uhlie s podielom 70% a zemný plyn (30%)

Tab. 13.24 Základné zariadenie TEKO

	označenie	rok výroby	parný výkon [t/h]	výkon [MW]	palivo	p [MPa]	t [°C]
Parný kotol	PK1	1966	160	109	ZP	13,5	530
Parný kotol	PK3e	1979	210	158	ČU, ZP	13,5	530
Parný kotol	PK4s	1980	210	143	ČU, ZP	13,5	530
Parný kotol	PK4n	1980		91		13,5	530
Turbogenerátor	TG1			50			
Turbogenerátor	TG2			63			
Horúcovodný kotol	HK3	1978		116	ČU, ZP		150

- obnoviteľný zdroj tepla (ďalej len OZE) – tepláreň KES s inštalovaným tepelným výkonom 16,5 MWt a elektrickým výkonom 4,0 MWe, umiestneným v areáli bývalej VSS, vedľa 25. etapy HV. Základným palivom je drevná štiepka

Tab. 13.25 Základné zariadenie KES

	označenie	rok výroby	parný výkon [t/h]	výkon [MW]	palivo	p [MPa]	t [°C]
Parný kotol	K1	2012	20	16	drevná štiepka	5,5	460
Turbogenerátor	TG	kondenz. s RO		4,0		4,0	400

- spaľovňa odpadov spoločnosti KOSIT, situovaná v blízkosti obce Kokšov-Bakša, zaradená do kategórie OZE s inštalovaným tepelným výkonom 47,4 MWt a elektrickým výkonom 6,43 MWe. Spaľovňa je k sústave CZT pripojená HV napájačom 2xDN150 v dĺžke 2,53 km

Tab. 13.26 Základné zariadenie KOSIT

	označenie	rok výroby	parný výkon [t/h]	výkon [MW]	palivo	p [MPa]	t [°C]
Parný kotol	K1	1987	30	24	komun. odpad	2,0	270
Parný kotol	K2	1987	30	24	komun. odpad	4,0	400
Turbogenerátor	TG			6,4		4,0	400

Okrem sústavy CZT Košíc je v mestskej časti Šaca vybudovaná sústava CZT, parný aj HV napájač, ktorým je realizovaná dodávka tepla z teplárne Tepláreň DZ Energetika, spoločnosti U.S. Steel Košice, s.r.o. pre miestnu časť Šaca a areál nemocnice.

#### B.13.4.3 Primárne rozvody tepla CZT

- Prvý napájač (5. etapa HV) je vedený od Teplárne západným smerom, v dosahu 5. etapy napájača sú územné časti mesta 42061, 42021, 42022, 42072, 42030, 42082, 28022, 28021, 28030, 28110, 28040, 28051
    - pokračovaním 5. etapy je napájač (11. etapa), v dosahu 11. etapy napájača sú územné časti mesta 28070, 28120, 28080, 28091, 28092, 28102, 28103, čiastočne 13041, 13120, 15110
    - od križovej šachty Š1601 pokračuje napájač (16. etapa), zahŕňa územné časti 13010, 13120, 13130, 13021, 13022, 13101 a 13102
  - Druhý napájač (6. etapa HV) je vedený od Teplárne severným smerom, v šachte Š701 sa napájač delí na 2 vetvy:
    - na etapu 7a, ktorá je vedená vedľa Jantárovej ulice, v dosahu 7a etapy je územná časť 42180 a 42010
    - na 8. etapu, ktorá je vedená západným smerom, v dosahu tohto úseku napájača sú územné časti 42021, 42100, 42170, 42190, 42130 a 42140. Od šachty Š1201 pokračuje napájač pod označením 12. etapa pozdĺž Moyzesovej ulici do šachty Š1501 umiestnenej v parku oproti Bačíkovej ulici, v jeho dosahu sú územné časti 15022, 15021, 15080 a 15090. Od šachty Š1501 pokračuje napájač (označený 15. etapa) po Jesennej ulici na Jilemnického ulicu, kde sa lomí smerom na západ a pokračuje po Zimnej ulici do križovej šachty Š1601, v ktorej sa spája s 11. etapou HV. V dosahu tejto časti napájača sú územné časti 15040 a 15110.
- Pred križovatkou Jantárovej a Krivej ulice sa napájač 7a etapy rozdeľuje na vetvu:
- 7b, ktorá pokračuje na východnej strane Jantárovej ulice smerom k Palackého ulici, tento úsek napájača zahŕňa dodávku tepla v územnej časti 42010. Od šachty Š1301 pokračuje napájač po ulici Protifašistických bojovníkov a Štefánikovej ulici po kruhový objazd na križovatke Štefánikovej

s Továrenskou ulicou do ďalšej križovej šachty s označením Š1701. Od Š1701 pokračuje napájač pod označením 17. etapa po koncovú križovú šachtu Š1901, kde sa spája s 18. etapou HV. Tieto úseky napájačov zabezpečujú územné celky 15011, 15031, 15050, 15060, 13130 a čiastočne 13021, 13022.

Od križovej šachty Š1301 je vedený napájač, s označením 9. etapa, do križovej šachty Š1201 (Moyzesova a Štúrova ulica). Tento úsek napájača zabezpečuje časť územného celku 15012 a 15022. Ide o prepoj (zokruhovanie) 7. a 12. etapy HV.

Od križovej šachty Š1201 je zrealizovaný prepoj, tzv. 10. etapa HV, zokruhovanie 8. etapy s 11. etapou HV, teda prvého a druhého napájača s pokrytím časti územného celku 15080, 28092 a 28120.

- 20. etapu HV zabezpečuje teplo územnej časti 42010 (v oblasti Krivej ulice), 15072 a 15102.

PaRS I, ako to zo samostatného názvu vyplýva, slúži na zabezpečenie hydraulickej stability pre sídlisko Dargovských hrdinov a sídlisko Ťahanovce. Od PaRS I pokračuje 21. etapa HV na sídlisko Dargovských hrdinov do šachty Š2201, od Š2201 pokračuje napájač popod Prešovskú cestu po ulicu Azijská trieda. Tieto úseky napájača pokrývajú územné časti 31090, 31100, 31030, 31080, 31070, 31110, 31060, 14020, 14030 a 14010.

- Tretí napájač (25. etapa HV) je vedený od Teplárne južným smerom do šachty Š2601 nachádzajúcej sa vedľa Triedy KVP za Moldavskou cestou v úrovni sídliska Luník VIII. Ďalej pokračuje s označením 26. etapa HV do prečerpávacej a redukčnej stanice (PaRS II) nachádzajúcej sa za odbočkou Myslavskej ulice. Od PaRS II pokračuje napájač na sídlisko KVP až po Lechkého ulicu. Tieto úseky napájača pokrývajú územné časti 42062, 42162, 42090, 42081, 28110, čiastočne 22010 a hlavne 26020, 26030, 26040, 26012 až po 26011.

Za cestným obchvatom E58 pred lomom napájača smerom na sídlisko KVP je vysadený napájač s označením 50. etapa HV, ktorý bol výsledkom rozsiahleho projektu rekonštrukcie parného systému CZT na horúcovodný v rokoch 2011 až 2014. V rámci sídliska Nad Jazerom ide o územné časti od 44010 po 44080

Medzi prvým a tretím napájačom sú zrealizované dva prepoje, jedná sa o prepoj od križovatky Alejovej ulice s Ostrovského ulicou (prvý napájač), pozdĺž ulice Pri prachárni s tretím napájačom pri cestnom obchvate E58. Druhý prepoj je vedený od šachty na Triede SNP cez Bardejovskú a Jedlíkovú ulicu do Š2601.

Rozsiahla sieť primárnych HV napájačov, ktoré sú navzájom prepojené (tzv. zokruhované) umožňuje ich variabilné zapojenie, čím je vytvorená možnosť diverzifikovať dodávku tepla do odberných miest z rôznych strán, čo zvyšuje bezpečnosť dodávky tepla v prípade novej poruchy v niektorom úseku. Táto možnosť vzájomného zokruhovania nie je zatiaľ vytvorená medzi koncovými napájačmi prvej a druhej vetvy (sídliska Dargovských hrdinov a Ťahanovce s mestským napájačom).

#### B.13.4.4 Decentralizované zásobovanie teplom

Územné časti mesta s nízkopodlažnou zástavbou, prevažne sa jedná o oblasti s RD, sú zabezpečené teplom z individuálnych zdrojov alebo z domových kotolní. Ide predovšetkým o MČ Pereš, Poľov, Lorinčík, Kavečany, Košická Nová Ves, Barca, Šebastovce a niektorých častí mesta, ktoré sú mimo dosahu CZT a sú zabezpečené teplom z individuálnych zdrojov, v prevažnej miere na báze zemného plynu.



### B.13.4.5 Rozvoj územia

Koncept ÚPN-M KE navrhuje rozvoj územia s predpokladom nárastu počtu bytov a vybavenosti v dvoch variantoch (variant A, variant B). Z hľadiska zásobovania teplom je možné rozvojové územia rozdeliť do dvoch kategórií:

- rozvojové plochy v dosahu CZT
- rozvojové plochy mimo dosah CZT so zabezpečením tepla z individuálnych zdrojov, resp. z domových kotolní

Rozvojové plochy sú navrhované v územiach, ktoré nie sú v súčasnom období využívané, a sú situované v tesnej blízkosti centrálnej časti mesta. Navrhovaný počet bytov je v porovnaní so skutočnosťou roku 2011 vyčíslený v nasledovnej tabuľke:

Tab. 13.27 Rozvoj výstavby bytov vo variante A a B

Obec, časť obce, základná sídelná jednotka (diel ZSJ)	výmera (ha)	Stav 2011			Variant A			Variant B		
		počet bytov obývané	počet bytov v RD obývané	počet bytov v BD obývané	počet bytov	počet bytov v RD	počet bytov v BD	počet bytov	počet bytov v RD	počet bytov v BD
Košice	23 399,4	84 060	10 063	73 997	112 142	15 286	96 856	122 466	14 976	107 490
Košice I	8 540,0	25 530	3 298	22 232	36 031	4 502	31 529	39 375	3 919	35 455
Košice II	7 361,7	27 063	2 708	24 355	35 745	4 366	31 379	35 739	4 712	31 027
Košice III	1 682,3	10 051	779	9 272	10 856	996	9 860	11 167	922	10 245
Košice IV	5 815,4	21 416	3 278	18 138	29 511	5 423	24 088	36 185	5 423	30 762

Z tabuľky 13.27 vyplýva nárast počtu bytov oproti roku 2011:

- vo variante A o vyše 28 tisíc bytov, z toho v RD o vyše 5,2 tisíc bytov a v BD o vyše 22,8 tisíc bytov
- vo variante B o 38,4 tisíc bytov, z toho v RD vyše 4,9 tisíc bytov a v BD necelých 33,5 tisíc bytov

V zmysle konceptu ÚPN-M KE je navrhovaný rozvoj mesta orientovaný severo-južným smerom, prevažne pozdĺž pravého brehu rieky Hornád, od sídliska Ťahanovce, až po Jantárovú ulicu, ďalej okolo Južnej triedy, pri Luníku VIII (územná časť 28130), bývalom Všešportovom areáli (úz. časť. 42082) a v ďalších častiach intravilánu mesta.

### B.13.4.6 Bilancia potrieb tepla

Podľa súčasných legislatívnych predpisov (Vyhláška 364/2012 o energetickej hospodárnosti budov), ktoré stanovujú ukazovatele energetických tried pre jednotlivé kategórie bytov, nárastom počtu bytov v BD dôjde k zvýšeniu potreby tepelného príkonu o vyše 33 MW (variant A), resp. o necelých 49 MW (variant B). Bilancia tepelného príkonu po jednotlivých okresoch je vyčíslená v nasledovnej tabuľke 13.4.5

Tab. 13.28 Nárast tepelného príkonu v MW

	variant A		variant B	
	RD	BD	RD	BD
Košice I	2,9	13,5	1,5	19,2
Košice II	4,1	10,2	4,9	9,7
Košice III	0,5	0,9	0,4	1,4
Košice IV	5,3	8,7	5,3	18,4
Spolu	12,8	33,3	12,1	48,7
<b>Celkom</b>	<b>46,1</b>		<b>60,8</b>	

Zabezpečenie teplom RD, ktorých tepelná potreba je v úrovni 13 MW (variant A), resp. 12 MW (variant B), sa predpokladá z individuálnych zdrojov prevažne na báze zemného plynu, resp. s využitím obnoviteľných zdrojov tepla (tepelné čerpadlá, slnečné kolektory, kotly na drevnú štiepku alebo pelety, prípadne najnovšie úsporné priamo vykurovacie telesá).

Nárast tepelného príkonu oproti roku 2011 v BD je zabezpečený v TEKO dostatočnou výkonovou rezervou. Pri súčasnej skladbe palív TEKO (70/30) uvedené navýšenie predstavuje nárast spotreby zemného plynu (vyše 3 milióny m<sup>3</sup> vo variante A, a vyše 4 milióny m<sup>3</sup> vo variante B) a čierneho uhlia (vyše 10 tisíc ton vo variante A a vyše 15 tisíc ton vo variante B).

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. Ide predovšetkým o možnosť využitia potenciálu geotermálnej energie v lokalite Ďurkov (študijné materiály bilancujú tepelný výkon v úrovni 100 MW), potenciál odpadného tepla z technológie U.S.Steel Košice, s.r.o., alebo iné alternatívne zdroje.

Zásobovanie teplom novej výstavby je potrebné riešiť od prípadu k prípadu v závislosti od vzdialenosti k existujúcim tepelným napájačom. V tabuľke 13.4.6 je súpis všetkých územných celkov, v ktorých koncept ÚPN-M KE navrhuje výstavbu RD, alebo BD, s vyčíslením navrhovaného počtu bytov. V poslednom stĺpci tabuľky sú označenia etáp horúcovodných napájačov, v ktorých dosahu sa nachádzajú navrhované lokality.

#### **B.13.4.7 Zásady riešenia zásobovania teplom mesta Košice**

V súčasnom období prebieha diskusia o spôsobe zásobovania teplom medzi zástancami individuálnych decentralizovaných zdrojov tepla (malých kotolní) voči CZT, predovšetkým z dôvodu ceny tepla, ktorá je relatívne vysoká. Veľká časť príjmu obyvateľstva je vynakladaná na kúrenie, teplú vodu, poprípade chladenie. Pri porovnaní tepla z CZT s individuálnym zdrojom tepla sú porovnávané náklady na teplo s nákladmi na zemný plyn spaľovaný v individuálnej kotolni, pričom sa argumentuje nižšími nákladmi.

Na druhej strane sústava CZT v Košiciach, ktorá je založená na báze kogeneračnej výroby tepla a elektriny (TEKO), využívajúca kogeneračný obnoviteľný zdroj spaľujúci drevné palivo (KES) a rovnako využívajúca teplo vznikajúce likvidáciou odpadu zo spaľovne odpadov (KOSIT), umožňuje diverzifikáciu rôznych zdrojov, prispievajúcich do tejto sústavy s vysokou úrovňou čistenia spalín a kontrolou emisií do ovzdušia. U malých individuálnych zdrojov je táto kontrola často na veľmi nízkej úrovni.

Na základe uvedeného sa navrhuje:

- pokračovať v rozvoji sústavy CZT v Košiciach, hlavne v častiach so sústredenou výstavbou BD
- vytvárať podmienky pre diverzifikáciu zdrojov, zameraných na budovanie obnoviteľných zdrojov; využiť geotermálny potenciál v blízkosti Košíc (Ďurkov) s jedinečným zdrojom termálnej vody o teplote až 125°C
- vypracovať energetickú koncepciu mesta s rozpracovaním spôsobu zásobovania teplom pre jednotlivé územné časti mesta
- vytvoriť kontrolný mechanizmus mesta na dodržiavanie úrovne zásobovania teplom so zámerom zabezpečiť vysoký stupeň čistoty ovzdušia

V rámci sústavy CZT je predovšetkým potrebné riešiť strategické prepojenie medzi napájačmi na sídlisku Mier (17. a 18. etapa HV) so sídliskom Ťahanovce (22. etapa HV). Tento prepoj, ktorým sa zokruhuje napájač 21. a 22. etapy, umožní zvýšiť bezpečnosť zásobovania sídlisk Ťahanovce a Dargovských hrdinov. Súčasne sa vytvorí možnosť napojenia novobudovaných BD v územiach pozdĺž rieky Hornád.

Tab. 13.29 Súpis územných častí s počtom bytov a návrh možného spôsobu zabezpečenia teplotom

Obec, časť obce, základná sídelná jednotka (diel ZSJ)			Prírastky bytov				Dosah CZT (číslo etapy)
			variant A		variant B		
			RD	BD	RD	BD	
			5 213	22 859	4 902	33 493	
Džungľa	11012	Džungľa - Brody	11	0	11	192	kotolňa resp. prepoj 19-22
Kavečany	12011	Kavečany	88	0	88	0	mimo CZT
Sever	13030	Malá Praha	0	296	0	503	kotolňa resp. prepoj 19-22
	13041	Kalvária	286	0	286	0	mimo CZT
	13042	Kalvária	20	0	20	0	mimo CZT
	13071	Čermel'	62	0	62	0	mimo CZT
	13072	Čermel'	20	0	20	0	mimo CZT
	13081	Podhradová	493	0	107	0	mimo CZT
	13102	Mier	0	374	0	374	19.
	13140	Nad železnič.stan.	0	416	0	416	20.
	13090	Park kultúry a odd.	0	1 480	0	0	mimo CZT
Sídliisko Ťahanovce	14010	Skalky	197	900	0	0	mimo CZT
	14051	Pri hati II	0	0	0	292	prepoj 19-22
	14052	Pri hati II	0	224	0	868	prepoj 19-22
	14053	Pri hati II	0	908	0	1 600	22.
Staré Mesto	15011	Histor.jadro - východ	0	350	0	350	17.
	15012	Histor.jadro - východ	0	50	0	50	13., 9.
	15021	Histor.jadro - západ	0	260	0	260	12.
	15022	Histor.jadro - západ	0	150	0	150	9., 12.
	15031	Mestský park	0	100	0	100	17.
	15032	Mestský park	0	50	0	50	17.
	15040	Angelinum	0	390	0	390	15.
	15050	Komenského - juh	0	60	0	60	17.
	15060	Tyršovo nábrežie	0	160	0	160	17.
	15071	Železničná stanica	0	664	0	1 265	20.
	15072	Železničná stanica	0	648	0	1 442	20.
	15101	Prešovská I	0	0	0	1 440	20.
	15102	Prešovská I	0	0	0	560	20.
	15090	Kuzmányho - sever	0	40	0	40	11.
	15080	Kuzmányho - juh	0	213	0	213	9.
Ťahanovce	16011	Pri hati I	0	0	0	524	prepoj 19-22
	16012	Pri hati I	0	1 300	0	1 812	prepoj 19-22
	16020	Staré Ťahanovce	16	264	16	112	prepoj 19-23
Lorinčík	21011	Lorinčík	623	250	623	250	mimo CZT
	21012	Lorinčík	130	0	130	0	mimo CZT
Luník IX	22010	Luník IX	0	517	0	517	26.
Myslava	23011	Myslava I	20	0	20	0	mimo CZT
	23012	Myslava I	30	76	30	76	26.
	23040	Povrazy - západ	64	1 986	101	476	26.
Pereš	24011	Pereš 1	50	0	50	0	mimo CZT
	24012	Pereš 1	35	0	35	0	mimo CZT
Poľov	25010	Poľov	175	0	380	0	mimo CZT
Sídliisko KVP	26011	Wuppertálska	0	238	0	238	26.
	26012	Wuppertálska	0	24	0	24	26.
	26030	Bauerova	0	199	0	199	26.
	26040	Húskova	0	54	0	54	26.
Šaca	27011	Šaca	143	0	143	0	mimo CZT
	27012	Šaca	63	0	63	0	mimo CZT
	27013	Šaca	0	504	0	504	CZT Šaca
	27042	Pastviská	72	0	72	0	mimo CZT

Západ	28011	Nad Popradskou	42	0	42	0	mimo CZT
	28021	Luník VII	0	224	0	224	27.
	28022	Luník VII	0	228	0	228	27.
	28030	Pri tehelni	0	130	0	130	5.
	28051	Luník V - VI	0	50	0	50	10., 5.
	28052	Luník V - VI	0	63	0	63	10.
	28060	Popradská - sever I	0	200	104	200	mimo CZT
	28070	Luník III	0	60	0	60	11.
	28080	Luník II	0	0	0	184	11.
	28092	Luník I	0	20	0	20	11.
	28102	Fakultná nemocnica	0	272	0	272	11.
	28103	Fakultná nemocnica	48	473	48	473	11.
	28110	Luník VIII	0	64	0	64	27.
	28120	Nové Mesto - stred	0	272	0	462	10.
	28130	Dom detí a mládeže	163	1 120	163	1 904	11., 26.
Dargovských hrdinov	31030	Darg. hrdinov VI	0	118	0	118	21.
	31040	Slivník	106	180	106	180	20.
Košická Nová Ves	32011	Košická Nová Ves I	28	0	28	0	mimo CZT
	32012	Košická Nová Ves I	10	0	10	0	mimo CZT
	32030	Pod Pavlovou horou	74	290	0	675	21.
Barca	41011	Barca I 1	110	0	110	0	mimo CZT
	41012	Barca I 1	73	0	73	0	mimo CZT
	41041	Letisko	404	0	404	0	mimo CZT
	41070	Barca II	5	0	5	0	mimo CZT
Juh	42010	Sídl. osloboditeľov I	0	40	0	40	7.
	42022	Pri Astórii	0	344	0	344	5.
	42030	Turgenevovo sídlisko	0	285	0	285	5.
	42051	Pri malej stanici	0	260	0	260	5., 7.
	42052	Pri malej stanici	0	400	0	440	5.
	42061	Holubyho - juh	0	1 196	0	1 196	5.
	42071	Železníky	0	64	0	64	5.
	42082	Všešportový areál	0	908	0	908	24.
	42090	Priemyselný obvod I	13	0	13	0	mimo CZT
	42100	Stará nemocnica	0	0	0	1 863	8.
	42130	Sídlisko Vojvodská I	0	114	0	114	9.
	42140	Žižkova I	0	237	0	237	10., 12.
	42150	Jarmočná	0	1 312	0	1 967	6.
	42161	Cintorín	0	80	0	80	5.
Krásna	43011	Krásna	20	0	20	0	mimo CZT
	43012	Krásna	30	44	30	128	52.
	43013	Krásna	133	0	133	0	mimo CZT
	43022	Družba	786	0	786	0	mimo CZT
	43040	Štrkovisko - Krásna	304	404	304	404	52+prepoj z KOSIT-u
Nad Jazerom	44020	Priemysel. obvod III	0	0	0	836	51.
	44070	Sídlisko Krásna - juh	0	50	0	50	52.
	44080	Priemysel.obvod - juh	0	0	0	3 196	52.
Šebastovce	45010	Šebastovce	82	44	82	44	mimo CZT
Vyšné Opátske	46010	Vyšné Opátske	20	0	20	0	mimo CZT
	46020	Heringeš	145	168	145	168	21.
	46031	Nižná Úvrať	10	0	10	0	mimo CZT
	46032	Nižná Úvrať	10	0	10	0	mimo CZT

### B.13.5 TELEKOMUNIKÁCIE

Telekomunikačnú sieť na území mesta Košice prevádzkuje prevažne spoločnosť Slovak Telekom a viacerí menších operátorov. Pre územie mesta Košice je telefonizácia zabezpečovaná spojovacou technológiou – analógovou i digitálnou, ktoré boli umiestnené v jednotlivých atrakčných častiach mesta, tak aby bola čo najefektívnejšie využitá už vybudovaná prístupová sieť. Jednotlivé ústredne v týchto lokalitách sú navzájom prepojené novovybudovanými optickými trasami.

#### **VARIANT A, B**

Pre rozvojové územia navrhujeme v koncepte ÚPN-M KE pre polyfunkčné plochy, služby a bývanie 80 - 100 % telefonizáciu, a 100 % telefonizáciu podnikateľských subjektov s možnosťou ďalšieho napojenia nadštandardných telekomunikačných zariadení, skvalitnenie, alebo ponuku špičkových telekomunikačných služieb ISDN, IN, ID protokolov atď.

## **B.14 KONCEPCIA STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE**

---

### **B.14.1 OVZDUŠIE**

- **Emisná situácia**

Úroveň znečisťovania ovzdušia ovplyvňujú predovšetkým emisie z veľkých priemyselných zdrojov (hutnícky, palivovo-energetický priemysel). Lokálnymi zdrojmi sú doprava, minerálny prach zo stavebnej činnosti, lokálne vykurovacie systémy na tuhé palivá a veterná erózia z nespevnených povrchov.

Na území mesta Košice sa nachádzajú veľké zdroje znečisťovania ovzdušia v počte 73 a stredné zdroje znečistenia ovzdušia v počte 348. Hlavným zdrojom znečisťovania ovzdušia nielen v meste Košice, aj v Košickom kraji je predovšetkým hutnícky priemysel – U.S.Steel Košice, s.r.o. (patrí aj medzi najvýznamnejších znečisťovateľov ovzdušia v SR, má najvyšší podiel na emisiách sledovaných znečisťujúcich látok TZL, NO<sub>x</sub> a CO a druhý najvyšší podiel v emisiách SO<sub>2</sub> v rámci celej SR), ďalej priemysel palív a energetiky – TEKO a.s. a ťažobný priemysel – Carmeuse Slovakia, s.r.o., závod Košice a SMZ a.s. Jelšava, závod Bočiar. Podiel týchto zdrojov na celkových emisiách zo stacionárnych zdrojov základných znečisťujúcich látok na území mesta je cca 95–99%.

Vo všeobecnosti môžeme konštatovať klesajúcu tendenciu výskytu znečisťujúcich látok v ovzduší, resp. v posledných rokoch ich vyrovnaný charakter, okrem emisií CO, pri ktorých bol zaznamenaný v posledných rokoch nárast. Pokles emisií TZL, SO<sub>2</sub> a NO<sub>x</sub> je výsledkom hlavne zmeny palivovej základne vo výrobnom procese, opatrení prijímaných prevádzkovateľmi zdrojov znečisťovania ovzdušia, tiež zavedenia opatrení týkajúcich sa obsahu síry v pohonných látkach a čiastočne aj zníženia objemu výroby. Lokálne k zníženiu hlavne emisií TZL prispievajú rekonštrukcie cestných komunikácií, ich čistenie a údržba, skrápanie, odstraňovanie zimného posypu, modernizácia hromadnej dopravy, výsadba zelene. Emisie CO z veľkých zdrojov klesali len mierne. Na celkových emisiách CO sa najvýznamnejšie podieľa výroba železa a ocele. Zvýšenie emisií CO súvisí čiastočne aj s vykurovaním domácností (malé zdroje znečisťovania ovzdušia), konkrétne so zvýšením spotreby dreva v dôsledku nárastu cien zemného plynu a uhlia.

- **Imisná situácia**

V zmysle platných právnych predpisov je územie mesta Košice zaradené medzi aglomerácie pre účel hodnotenia kvality ovzdušia. Na území mesta Košice je vymedzená oblasť riadenia kvality ovzdušia, a to územie mesta Košice a obcí Bočiar, Haniska, Sokoľany, Veľká Ida na

znečisťujúce látky častice PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, benzo(a)pyrén (BaP) v súvislosti s prevádzkou U.S.Steel Košice, s.r.o. V jeho areáli má svoje prevádzky i väčšina najvýznamnejších zdrojov znečisťovania ovzdušia na území mesta Košice.

Na území mesta sa nachádzajú tri stanice monitorovania kvality ovzdušia v rámci národnej monitorovacej siete kvality ovzdušia SHMÚ a jedna monitorovacia stanica prevádzkovateľov veľkých zdrojov znečisťovania ovzdušia – stanica U.S.Steel Košice, s.r.o.. V roku 2014 boli priemerné ročné koncentrácie na ochranu zdravia ľudí pre PM<sub>10</sub> pod limitnými hodnotami, prekročené boli denné limitné hodnoty (Košice – Štefánikova). Úroveň znečistenia PM<sub>2,5</sub> neprekročila cieľovú hodnotu, a ani limitnú hodnotu na žiadnej stanici. Ostatné znečisťujúce látky (NO<sub>2</sub>, benzén) boli pod limitnými hodnotami, resp. boli namerané nulové hodnoty. Na monitorovacej stanici U.S.Steel, Košice s.r.o. v roku 2014 neboli namerané nadlimitné hodnoty znečisťujúcich látok, resp. boli namerané nulové hodnoty.

Lokálne sa situácia so znečistením PM<sub>10</sub> komplikuje ešte na niektorých lokalitách v centrálnych zónach mesta, najmä vplyvom intenzívnej automobilovej dopravy. Iné znečisťujúce látky v ovzduší v osídlených častiach mesta sa nevyskytujú, resp. nevyskytujú sa v nadlimitných hodnotách.

#### B.14.2 VODA

- **Kvalita povrchových vôd**

Územím mesta Košice preteká dolný úsek toku Hornád, v ktorom sa negatívne odráža vplyv vypúšťaných odpadových vôd nielen z mesta, ale aj vplyv privádzaného znečistenia z hornej časti samotného toku, vrátane jeho prítokov, aj z územia mimo mesta. V Hornáde nad mestom sa vyskytli nadlimitné hodnoty N–NO<sub>2</sub>, CHSK<sub>Cr</sub>. Na dolnom úseku rieky (pod mestom) neboli dodržané limitné hodnoty okrem N–NO<sub>2</sub> aj pri obsahoch NEL–UV, črevných enterokokoch, termotolerantných koliformných baktériách, koliformných baktériách a kultivovateľných mikroorganizmoch pri 22°C. Nesplnenie požiadaviek na kvalitu vody z hľadiska ťažkých kovov a špecifických organických látok nebolo zaznamenané.

K najviac znečisteným tokom v rámci celej SR patrí dlhodobo Sokoliansky potok. Je recipientom odpadových vôd z hutníckeho závodu U.S.Steel Košice, s.r.o.. Namerané boli nadlimitné hodnoty vodivosti, N–NO<sub>2</sub>, N–NO<sub>3</sub>, organického dusíka, chloridov, adsorbovateľných organicky viazaných halogénov a NEL–UV. Požiadavkám kvality nevyhovovali kyanidy, črevné enterokoky, termotolerantné koliformné baktérie, koliformné baktérie, kultivovateľné mikroorganizmy pri 22°C.

Črmeľ je zaťažený znečistením minimálne a možno konštatovať, že má charakter čistého toku. Nadlimitné hodnoty boli namerané pri CHSK<sub>Cr</sub>, a to pred jeho ústím do toku Hornád.

Tok Ida je vo svojom hornom úseku vodárenským tokom a významnejšie priemyselné prevádzky s vypúšťaním odpadových vôd sa v jej povodí nenachádzajú. V ústí toku Ida do rieky Bodva sa prejavilo znečistenie z celého jej toku nadlimitným obsahom N–NO<sub>2</sub>, N–NO<sub>3</sub>, CHSK<sub>Cr</sub> a nadlimitnou hodnotou sapróbného indexu biosestónu.

Na území mesta boli útvary povrchových vôd v rámci tokov Ida a Hornád s prítokmi klasifikované v dobrom chemickom stave a v dobrom až priemernom ekologickom stave (2. – 3. trieda). Sokoliansky potok bol klasifikovaný v zlom chemickom a ekologickom stave (4. trieda).

- **Kvalita podzemných vôd**

V zmysle platnej legislatívy sa kvalita podzemných vôd sleduje v 1 útvare podzemných vôd v kvartérnych sedimentoch. Na území mesta neboli namerané prekročenia limitných hodnôt. V širšom okolí mesta boli namerané prekročenia limitných hodnôt Fe a Mn, čo je dôsledok nepriaznivých kyslíkových pomerov, ďalej boli namerané prekročenie limitných hodnôt

dusičnanov, chloridov, amoniaku, nízke nasýtenie kyslíkom, pH, chlórovaných rozpúšťadiel, polyaromatických uhľovodíkov a pesticídov.

Ďalej sa kvalita podzemných vôd sleduje v 3 útvaroch podzemných vôd v predkvartérnych horninách, zasahujúcich na územie mesta Košice. V rámci týchto útvarov sa na území mesta Košice nenachádzajú pozorovacie objekty. V širšom okolí mesta všeobecne bolo namerané prekročenie limitných hodnôt celkového železa a mangánu, čo je hlavne dôsledok nepriaznivých kyslíkových pomerov.

Na území mesta Košice bol kvartérny útvar podzemných vôd identifikovaný v zlom chemickom stave a v zlom kvantitatívnom stave (z hľadiska zmien režimu podzemných vôd a dopadu na útvary povrchových vôd). Predkvartérne útvary podzemných vôd boli identifikované v dobrom chemickom i kvantitatívnom stave.

Znečistenie podzemných vôd odráža predovšetkým vplyvy priemyselnej a poľnohospodárskej činnosti, oblasť Košickej kotliny je negatívne poznačená priemyselnými a poľnohospodárskymi aktivitami v tejto oblasti Hornádu

- **Zdroje znečistenia vôd**

Najväčšími zdrojmi znečistenia vôd na území mesta Košice sú verejná kanalizácia mesta Košice a U.S.Steel Košice, s.r.o., ktoré na základe množstva vypúšťaného znečistenia, patria k významným zdrojom znečistenia vôd i v rámci SR. Tieto zdroje sa nachádzajú na území mesta Košice (odpadové vody vznikajú na území mesta), ale odpadové vody sú vypúšťané do recipientov už mimo územie mesta. Na území mesta sa nachádzajú aj ČOV troch mestských častí – ČOV Kavečany, ČOV Košická Nová Ves a ČOV Šaca, a z priemyselných zdrojov sú to chladiace vody z TEKO a.s., ČOV ŽSR Rušňové depo, a v roku 2014 aj vypúšťanie prebytočných banských vôd z Bane Bankov cez čerpaciu stanicu do toku Hornád.

Produkcia odpadových vôd má v posledných rokoch stabilný charakter. Znižovanie vypúšťaného znečistenia je výsledkom opatrení prijímaných producentmi odpadových vôd (rekonštrukcie a intezifikácie čistiarní odpadových vôd), sčasti aj výsledkom útlmu niektorých priemyselných aktivít (napr. potravinársky priemysel, hutnícka a banícka činnosť), ako aj celkového zníženia spotreby vody v minulých rokoch.

- **Ochrana vôd**

- a) **Chránené oblasti určené pre odber pitnej vody**

Ochranné pásma (OP) vodárenských zdrojov – všetky významné, využívané zdroje vody na území mesta Košice majú rozhodnutím vodohospodárskeho orgánu určené OP.

Povodia vodárenských tokov – na území mesta Košice sa nachádzajú vodohospodársky významné toky, vodárenské toky sa území mesta nenachádzajú.

Chránená vodohospodárska oblasť (CHVO) – na území mesta Košice sa chránená vodohospodárska oblasť nenachádza

- b) **Chránené oblasti určené pre ochranu hospodársky významných vodných druhov**

V SR neboli zavedené.

- c) **Chránené oblasti určené na rekreáciu a vody určené na kúpanie**

Na území mesta Košice sa oblasti určené na rekreáciu a vody určené na kúpanie v zmysle zákona o vodách nenachádzajú.

*Vodná nádrž Jazero*

Vodná nádrž (štrkovisko) Jazero nie je zaradená medzi vodné plochy, ktoré boli bývalým Krajským úradom životného prostredia v Košiciach vyhlásené za vhodné na kúpanie, a to

z dôvodov kolísavej kvality vody v ukazovateľoch cyanobaktérie (sinice) so schopnosťou tvoriť vodný kvet a chlorofyl a, čo sa v minulých rokoch prejavilo na nevyhovujúcej kvalite vody nádrže. Po realizácii opatrení na revitalizáciu je dlhodobý predpoklad vyhovujúcej kvality vody na kúpanie vo vodnej nádrži Jazero za predpokladu, že nádrž bude plniť funkciu len rekreácie a športu. V súčasnosti je v tejto lokalite povolený aj rybolov, čo predstavuje nebezpečenstvo zhoršenia kvality vody až do takej miery, že táto lokalita (podľa konzultácie na RÚVZ Košice) nebude vyhovovať požiadavkám na kvalitu vody na kúpanie.

#### **d) Chránené oblasti citlivé na živiny**

Ustanovená zraniteľná oblasť sa nachádzala aj na území mesta Košice, v mestskej časti Džungľa – k.ú. Brody. Avšak v roku 2012 bola urobená zmena, v rámci ktorej intravilány obcí už nie sú zahrnuté medzi zraniteľné oblasti, čo sa týka aj celého mesta Košice.

#### **e) Chránené oblasti určené pre ochranu hospodársky významných vodných druhov**

Všeobecne záväznou vyhláškou KÚŽP v Košiciach č. 9/2005 z 18.5.2005 v rámci územia mesta Košice boli za povrchové vody vhodné pre život a reprodukciu pôvodných druhov rýb (lososové vody) určené – celý tok Hrubša a Črmel, úsek toku Ida na území mesta Košice.

#### **• Inundačné územia**

Pre mesto Košice sú spracované mapy povodňového ohrozenia a mapy povodňového rizika. Na území mesta Košice boli identifikované 2 oblasti, v ktorých existuje potenciálne významné povodňové riziko alebo v ktorých možno predpokladať, že je pravdepodobný výskyt povodňového rizika.

### **B.14.3 PÔDA**

#### **• Kontaminácia pôdy**

Hlavným zdrojom kontaminantov pôdy na území mesta je kombinát U.S.Steel Košice, s.r.o.. Kvalita pôdy v areáli a jeho okolí je charakteristická acidifikáciou, ktorá sa prejavuje deštrukciu minerálnej i organickej časti sorpčného pôdneho komplexu. Dlhodobú kontamináciu pôdy Mg vykazuje aj areál bývalého prevádzky Slovenských magnezitových závodov Košice, ale vo zvýšených hodnotách sa vyskytuje aj v aluviálnej oblasti rieky Hornád, vďaka prenosu týchto prvkov z horného toku rieky. Hodnoty kontaminácie však neprekračujú limitné B a C hodnoty.

Kontaminácia pôdy (zeminy) je aj jedným z faktorov na zaradenie území resp. lokalít medzi environmentálne záťaže a je dôsledkom činností, ako sú skladovanie a distribúcia pohonných hmôt (čerpacie stanice, bývalé vojenské základne), doprava (garáže autobusovej a nákladnej dopravy, železničné depo a stanica, letisko), nakladanie s odpadmi (sklárky a odkaliská).

#### **• Erózia pôdy**

Žiadna až slabá erózia je typická v oblasti Košickej roviny, predovšetkým na aluviálnych a terasových sedimentoch Hornádu a Torysy. Silná erózia sa vyskytuje západne a juhozápadne od Košíc a tiež západne od Šace. V Toryskej pahorkatine je rozšírená východne od Košíc a v časti Varhaňovského chrbta.

Plošná vodná erózia predstavuje najnebezpečnejšiu formu erózie na území mesta Košice – postihuje prakticky všetky polia v sklonitých partiách terénu, vyskytuje sa teda na pravidelne kultivovaných svahoch. Pôdy reálne ohrozené vodnou eróziou sú najmä v severnej, východnej a západnej časti územia mesta. Najvyššie percento poľnohospodárskej pôdy ohrozenej vodnou eróziou (kategórie silná a extrémna erózia) je na území okresu Košice II.



Z hľadiska ohrozenia poľnohospodárskych pôd veternou eróziou patrí takmer celá časť územia mesta Košice do kategórie so žiadnou až slabou intenzitou erózie. Stredná erózia pôdy je pozorovateľná na Košickej rovine, v juhovýchodnej časti mesta.

#### B.14.4 HORNINOVÉ PROSTREDIE

- **Radónové riziko**

Z výsledkov priamych meraní radónu v pôdnom vzduchu a následne z analýz vyplynulo, že územie mesta Košice je majoritne v kategórii stredného radónového rizika s cca 2 % - ami územia v kategórii vysokého radónového rizika. Zvýšené až vysoké radónové riziko sa vyskytuje v severovýchodnej časti územia, reprezentovanej výbežkami Slovenského Rudohoria a Čiernej hory – lokalita Jahodná a blízke okolie s výskytom uránu, ktorá je zároveň významnou prímestskou rekreačnou oblasťou.

- **Seizmicita**

Najvýznamnejším tektonickým prvkom v Košickej kotline je zlomový systém severojužného smeru prebiehajúci dolinou Hornádu (pozdĺž západného okraja chrbta Viničnej). Častá a opakovaná reaktivizácia zosuvov medzi Heringešom a Vyšným Opátskym, resp. vznik nových zosuvov v telese starého frontálneho zosuvu, svedčia o jeho recentnej aktivite.

- **Zosuvné územia**

Podľa mapy potenciálnych zosuvných území patrí územie mesta Košice prevažne do tzv. oblasti druhého rádu, s lokálnym výskytom nestabilných tvarov ako sú mikrozosuvy, ktoré sa viažu na hlavné doliny. Osobitým znakom územia sú prejavy zväčša laterálnej erózie tokov. Laterálna erózia rieky Hornád podmienila vznik strmého zosuvného svahu na jeho ľavej strane. Južná časť územia mesta a príslušné územie Čiernej hory a Volovských vrchov spadajú do tzv. oblasti tretieho rádu, s výnimočným výskytom nestabilných tvarov.

Z hľadiska stability horninového prostredia možno vymedziť na území mesta tri rajóny. V rajóne stabilných území nejestvujú priaznivé podmienky pre vznik svahových deformácií prirodzenými príčinami (centrálne a južná časť územia mesta, niva Hornádu a Torisy, severozápadná časť územia mesta).

Aspoň jedným z hlavných faktorov, resp. niektorými z vedľajších faktorov, je definovaný rajón potenciálne nestabilných území. Výskyt svahových deformácií je ojedinelý v podobe malých plošných zosuvov, prípadne erózných rýh (chrbát Viničnej na východ od Hornádu, pahorkatina medzi Šacou – Poľovom – sídliskom KVP – Bankovom, lokality západne od Šace, dolina Čermeľského potoka, Kráľovej studne a okolie Jahodnej).

Do rajónu nestabilných území zaraďujeme územia, kde sa vo väčšom rozsahu vyskytujú svahové deformácie spolu s ďalšími nepriaznivými faktormi. Charakter nestabilného územia má značná časť pahorkatinného reliéfu Košickej kotliny. Nestabilné svahy tvoria celý chrbát Viničnej až po Krásnu nad Hornádom, úsek Šaca – Poľov – Lorinčík – sídlisko KVP – Girbeš. Týka sa to tiež oblasti západne od Šace a južne od Hutníkov. Nestabilné sú svahy na západ od Hornádu. Len ojedinele sa vyskytujú zosuvy kvartérnych sedimentov na styku s podložími poloskalnými alebo skalnými horninami, napr. okolie bane Bankov, východne od Girbeša, dolina Čermeľského potoka. Východné svahy chrbta Viničnej, západne od Torisy, majú charakter prevažne plošných, stredne hlbokých zosuvov (10 – 15 m). Plošne rozsiahly je kryhový zosuv svahu západne od Viničnej.

Dominantným zosuvným územím na území mesta je Hornádsky svah ako celok siahajúci od Heringeša po Krásnu nad Hornádom. Svah sa vplyvom rozsiahlych svahových deformácií dlhodobo periodicky dotvára. Teleso zosuvu tvorí niekoľko generácií plošne obmedzených zosuvov (aktívnych a potenciálnych). Prejavy nestability sú lokálne, v spodnej časti svahu ide o plytké zosuvy typu rútenia so šmykovou plochou 3 – 5 m pod terénom, výška hlavnej odlučnej steny zosuvu miestami dosahuje 20 – 25 m a jej úklon je skoro vertikálny.

Za posledné roky bolo zaznamenaných niekoľko zosuvných udalostí na území mesta. Na kopci Heringeš došlo v júni 2010 k zosuvu pôdy v dĺžke 300 metrov, v januári 2011 boli zistené mierne zosuvy pôdy v MČ Košice – Krásna nad Hornádom (Ulica 1. mája) a v MČ Košice – Sever (Kostolianska cesta).

- **Poddolované územia**

Po skončení ťažby v Bani Bankov v 90–tych rokoch minulého storočia sa územie do veľkej miery spontánne revitalizovalo a začlenilo do daného prírodného prostredia, časť územia je využitá pre iné aktivity, napr. komplexy solárnych elektrární. Napriek tomu v tomto priestore treba naďalej rešpektovať sústavu obmedzení využitia územia, vyplývajúcich z ochrany ložiskového územia, dobývacieho priestoru vrátane jeho bezpečnostného pásma a území, kde prebiehala povrchová a podzemná ťažba.

Hranica dobývacieho priestoru a jej bezpečnostná čiara vymedzujú územie, v ktorom navrhovanie a realizácia činností podlieha vyjadreniu a povoleniu Obvodného banského úradu v Košiciach. V minulosti bola táto hranica v južnej časti upravená na základe požiadaviek mesta Košice, v záujme vytvorenia rezervy pre príp. rozvojové zámery v zázemí Sídlička KVP.

#### **B.14.5 RIZIKOVÉ FAKTORY V ŽIVOTNOM PROSTREDÍ**

- **Hluk**

Hlavnými zdrojmi hluku na území mesta Košice sú:

- hustá cestná sieť s rýchlostnou cestou R2, na ktorú nadväzuje privádzač rýchlostnej cesty R4 s napojením na diaľnicu D1 a cesty I., II. a III. triedy, obchvat Košíc – hladina hluku sa na cestnej sieti pohybuje od 55 do 80 dB a viac, pričom najvyššie hodnoty (prekročenie prípustnej hladiny hluku) boli na väčšine ciest mesta,
- územie mesta v kontakte so železničnou traťou – končia tu resp. začínajú 4 železničné trate, nachádza sa tu nákladná a vlaková stanica Košice – rozširovaním zástavby mesta sa železnica dostala do dotyku s jeho centrálnou časťou – hladiny hluku 55 – 65 dB, v bezprostrednej blízkosti tratí boli hladiny hluku 65 – 80 dB a viac,
- územie mesta v kontakte obytnej zón s električkovými traťami, ktoré tvoria nosný dopravný systém MHD, ktoré sú sčasti v nevyhovujúcom technickom stav,
- oblasť letiska Košice – druhé najväčšie letisko v SR – medzinárodné Letisko Košice situované v južnej časti mesta, kde hladina hluku nad 55 dB zasahuje južnú časť mesta Košice,
- priemyselné zdroje – 6 prevádzok nachádzajúcich sa na území aglomerácie:
  - rozvodne Východoslovenskej energetiky, a.s., – Rozvodňa sever, Rozvodňa západ a Rozvodňa juh – hladiny hluku do 65 dB v bezprostrednej blízkosti,
  - nákladná a vlaková stanica Košice – hladiny hluku do 80 dB v blízkom okolí,
  - vozovňa električiek Dopravného podniku mesta Košice, a.s. – hladiny hluku do 65 dB v bezprostrednej blízkosti,
  - Tepláreň Košice, a.s. a prevádzka spaľovne komunálneho odpadu – hladiny hluku do 80 dB v blízkom okolí.

- **Vibrácie**

Na území mesta sa vibrácie pravidelne nesledujú. Lokálne sa rieši meranie vibrácií na podnety resp. sťažnosti. Vo všeobecnosti je možné predpokladať existenciu a nežiaduci vplyv vibrácií v častiach mesta s intenzívnou dopravou (nákladná automobilová, železničná a električková doprava).

• **Environmentálne záťaž**

Tab. 14.1 Zoznam lokalít zaradených do Registra EZ na území mesta Košice

Register	Názov environmentálnej záťaž	Identifikátor	Okres
Register A	K1 (002) / Košice – Ťahanovce – bývalé Slovenské magnezitové závody	SK/EZ/K1/359	Košice I
	K2 (001) / Košice – Myslava – skládka TKO	SK/EZ/K2/361	Košice II
	K2 (1928) / Košice – Poľov – letisko – juh – sklad LPL	SK/EZ/K2/1928	
Register B	K1 (001) / Košice – Staré Mesto – Malinovského kasárne	SK/EZ/K1/358	Košice I
	K2 (002) / Košice – Šaca – areál U.S.Steel	SK/EZ/K2/362	Košice II
	K2 (003) / Košice – Šaca – okolie areálu U.S. Steel	SK/EZ/K2/363	
	K4 (001) / Košice – Juh – stará plynáreň	SK/EZ/K4/364	Košice IV
	K4 (002) / Košice – Juh – VSS Košice	SK/EZ/K4/365	
	K4 (002) / Košice – Juh – rušňové depo	SK/EZ/K4/1288	
	K4 (1927) / Košice – Barca – letisko – sklad LPL	SK/EZ/K4/1927	
Register C	K1 (001) / Košice – Džungľa – Kukorelliho kasárne	SK/EZ/K1/1275	Košice I
	K1 (002) / Košice – Sever – ČS PHM Festivalové námestie	SK/EZ/K1/1276	
	K1 (003) / Košice – Ťahanovce – terminál Slovnaft	SK/EZ/K1/360	
	K1 (003) / Košice – Sever – ČS PHM Medzi mostami	SK/EZ/K1/1277	
	K1 (004) / Košice – Sever – ČS PHM Za štadiónom	SK/EZ/K1/1278	
	K1 (005) / Košice – Sever – Dopravný podnik mesta Košíc	SK/EZ/K1/1279	
	K1 (006) / Košice – Staré Mesto – ČS PHM Hutnícka	SK/EZ/K1/1280	
	K1 (007) / Košice – Staré Mesto – ČS PHM Senný trh	SK/EZ/K1/1281	Košice II
	K2 (001) / Košice – Myslava – skládka TKO	SK/EZ/K2/361	
	K2 (001) / Košice – Šaca – ČS PHM	SK/EZ/K2/1282	
	K2 (002) / Košice – Šaca – U.S.Steel – Suchá halda	SK/EZ/K2/1283	
	K2 (003) / Košice – Západ – ČS PHM Luník I	SK/EZ/K2/1284	Košice III
	K2 (004) / Košice – Západ – ČS PHM Moldavská cesta	SK/EZ/K2/1285	
	K3 (001) / Košice – Dargovských hrdinov – električná stanica	SK/EZ/K3/1286	Košice IV
	K4 (001) / Košice – Barca – ČS PHM	SK/EZ/K4/1287	
	K4 (002) / Košice – Juh – rušňové depo	SK/EZ/K4/1288	
	K4 (003) / Košice – Juh – Univerzálna nákladná doprava – 03	SK/EZ/K4/1289	
	K4 (004) / Košice – Krásna – kalové polia č. 1 – 5	SK/EZ/K4/1290	
	K4 (005) / Košice – Krásna – obaľovačkabituménových zmesí	SK/EZ/K4/1291	
	K4 (006) / Košice – Nad jazerom – ČS PHM	SK/EZ/K4/1292	

Zdroj: SAŽP Banská Bystrica, 2015

V rámci Štátneho programu sanácie environmentálnych záťaž SR na roky 2010 – 2015 boli riešené 2 lokality, na ktorých prebehli rekultivačné a sanačné práce (Košice – Myslava – skládka TKO, Košice – Juh – rušňové depo).

V rámci Štátneho programu sanácie environmentálnych záťaž SR na roky 2016 – 2021 do zoznamu odporúčaných lokalít sú v rámci najrizikovejších lokalít z hľadiska potreby realizácie monitoringu, podrobného geologického prieskumu, sanácie a posanačného monitoringu environmentálnych záťaž zaradené 3 lokality na území mesta Košice (Košice – Juh – stará plynáreň, Košice – Juh – VSS Košice a Košice – Šaca – okolie areálu U.S.Steel Košice, s.r.o.) a z hľadiska potreby realizácie sanácie environmentálnych záťaž je zaradená 1 lokalita (Košice – Juh – rušňové depo). Do zoznamu ďalších rizikových lokalít odporúčaných na prioritné riešenie (vysoká priorita) je zaradená 1 lokalita (Košice – Barca – letisko – sklad LPL).

## B.14.6 ODPADOVÉ HOSPODÁRSTVO

### • Množstvo vyprodukovaného odpadu

V roku 2014 bolo na území mesta Košice (okresy Košice I – IV) podľa údajov RISO (Regionálny informačný systém o odpadoch) vyprodukovaných 1 043 667 ton odpadov, z toho 36155 ton nebezpečného odpadu, a 1 007 511 ton ostatného odpadu. Produkcia komunálnych odpadov a drobných stavebných odpadov mesta Košice v roku 2014 bola 87 404 ton. Od roku 2004 nastal pokles produkcie nebezpečných odpadov a ostatných odpadov, a výrazný nárast komunálnych odpadov, vrátane drobných stavebných odpadov.

Vysoká produkcia odpadov kategórie nebezpečné a ostatné súvisí s rozsahom aktivít priemyselného charakteru na území mesta. Najvýznamnejším producentom priemyselných odpadov je U.S.Steel Košice, s.r.o., ktorý nakladá s odpadmi v súlade s platnou legislatívou. U.S.Steel Košice, s.r.o. je jedným z najväčších producentov nebezpečných a ostatných odpadov aj v rámci SR.

### • Nakladanie s odpadmi

Mesto Košice má spracovaný Program odpadového hospodárstva mesta Košice (POH) na roky 2011–2015 a všeobecne záväzné nariadenia (VZN), ktoré určujú zásady a spôsoby nakladania s odpadmi na území mesta.

Vláda SR uznesením č. 562/2021 schválila POH SR na roky 2016-2020. Následne POH mesta Košice na roky 2016-2020 bude spracovaný v zmysle § 9 a § 10 zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Pri nakladaní s produkciou komunálnych odpadov prevládalo zhodnocovanie. Až 99,92 % ich produkcie bolo zhodnotených. Z celkového množstva vzniknutých odpadov (nebezpečné a ostatné odpady) bolo zhodnotených cca 25 % a až 74 % týchto odpadov bolo zneškodňovaných skládkovaním.

Mesto zneškodňovanie a zhodnocovanie komunálnych odpadov zmluvne zabezpečuje prostredníctvom spoločnosti KOSIT a.s., Košice, ktorá zabezpečuje:

- zneškodňovanie a energetické zhodnocovanie komunálnych odpadov v prevádzke Spaľovňa odpadov – TERMOVALORIZÁTOR,
- prevádzku 3 Zberných dvorov,
- spracovanie odpadov (Divízia spracovania odpadov – areál Spaľovne odpadov) – triedenie, drvenie a lisovanie odpadov,
- odovzdáva vytriedené odpady organizáciám oprávneným na ich zber, zhodnotenie, zneškodnenie a spracovanie.

Prostredníctvom vlastného mestského podniku (Správa mestskej zelene v Košiciach, Záhrada Bernátovce – stredisko výroby kompostu) je zabezpečované zhodnocovanie biologicky rozložiteľných komunálnych odpadov (BRKO) z údržby zelene. Zariadenie je plne využívané pre potreby mesta Košice

Nebezpečný odpad a ostatný odpad produkovaný činnosťou U.S.Steel Košice, s.r.o. je zneškodňovaný v areáli závodu skládkovaním, ukladaním na odkaliská a zhodnocovaním predovšetkým železného šrotu, ako druhotnej suroviny a odpadov z hutníckeho priemyslu.

### • Triedený zber

Triedený zber odpadov je zabezpečovaný a realizovaný podľa POH mesta a VZN. Pri komoditách papier, plasty a kovy v posledných rokoch sledujeme v množstvách narastajúci trend, tiež pri biologicky rozložiteľnom odpade. Množstvo vytriedeného skla v posledných rokoch má klesajúcu tendenciu.

K dispozícii na území mesta je 5 zberných dvorov na umiestnenie ďalších druhov odpadov, ktoré svojím charakterom, alebo tvarom nie je možné umiestniť do zberných nádob na komunálny odpad alebo triedený odpad. Zberné dvory sú využívané najmä na objemný odpad, drobný stavebný odpad, pneumatiky a odpady z obsahom škodlivín. Zberné dvory na území mesta Košice v mestských častiach (MČ):

- Pri bitúnku 11 – MČ Juh
- Jesenského 4 – MČ Staré mesto
- Popradská – MČ Západ – najviac využívaný a vytiažený
- Magnezitárska 11 – Sídliisko Ťahanovce
- Železiarenská 49 – MČ Šaca

Spoločnosť KOSIT a.s., Košice má zámer vybudovať ďalší zberný dvor, a to v MČ Nad Jazerom.

Zber objemných odpadov je zabezpečený formou tzv. celoročného zberu prostredníctvom veľkokapacitných kontajnerov (VKK).

- **Zariadenia na zneškodňovanie odpadu**

Skládky odpadov – na území mesta Košice sú prevádzkované 4 skládky odpadov pre ostatný a nebezpečný odpad v zmysle platnej legislatívy odpadového hospodárstva, a to:

- 1 skládka na odpad, ktorý nie je nebezpečný (Suchá halda – U.S.Steel Košice, s.r.o.),
- 2 skládky na nebezpečný odpad (Suchá halda – U.S.Steel Košice, s.r.o., Košice – Myslava – V.O.D.S. – EKO, a.s.),
- 1 skládka na inertný odpad (Baňa Bankov – Meoptis, s.r.o.).

Ostatný odpad zo zdravotníctva je zhodnocovaný v Spaľovni odpadov, nebezpečný odpad zo zdravotníctva je zneškodňovaný mimo územia Košického kraja firmou FECUPRAL s.r.o., Veľký Šariš (spaľovanie nebezpečných odpadov).

- **Zariadenia na zhodnocovanie odpadu**

Energetické zhodnocovanie odpadov – spaľovňa komunálnych odpadov

V okrese Košice IV., v MČ Košice – Barca je vybudovaná spaľovňa komunálnych odpadov, ktorej vlastníkom a prevádzkovateľom je od r. 2001 spoločnosť KOSIT, a.s. Košice. Spaľovňa v uplynulom období prešla rozsiahlou rekonštrukciou (spaľovacia linka č. 1) so zámerom vybudovania a prevádzkovania diela, ktoré spĺňa všetky environmentálne, technické a technologické parametre na úrovni súčasných špičkových technológií v Európe. Cieľom realizácie energetického projektu bolo dosiahnuť väčšie energetické zhodnotenie odpadov, ich využitie predovšetkým ako zdroja energie. Realizáciou energetického projektu spoločnosť dosiahla uvedený cieľ, keďže okrem tepla pre vykurovanie zariadenie vyrába aj takzvanú zelenú elektrickú energiu (z obnoviteľných zdrojov).

Rok 2014 bol prvý rok prevádzky spaľovacej linky č. 2, ktorá bola ukončená koncom roku 2013 v rámci projektu Modernizácia a rekonštrukcia spaľovne – 1. etapa. Linka je plne v súlade s celosvetovým trendom smerom k energetickému zhodnocovaniu odpadov (Waste to Energy – WtE) s využitím špičkových technológií (BAT) v Európe. Energia obsiahnutá v odpade sa touto investíciou využíva na výrobu elektrickej energie pre vlastnú spotrebu, ako aj pre dodávku do distribučnej siete.

Materiálové zhodnocovanie odpadov

Na území mesta Košice sa nachádza niekoľko desiatok zariadení a prevádzok na zber a zhodnocovanie odpadov. Zariadenia na zhodnocovanie odpadov ich zhodnocujú činnosťami R1 – R13 (v zmysle Prílohy č. 2 zákona o odpadoch).

- **Odvaly a odkaliská**

Na území mesta Košice sa nachádzajú aj úložiská odpadov (odvaly a odkaliská) vznikajúce banskou činnosťou, a to 1 činný odval (LB MINERALS, a.s. – DP Ťahanovce, kategória B) a 1 nečinné odkalisko (Meoptis, a.s. Bratislava – Baňa Bankov) v areáli bývalého KOMAG-u, Košice, a.s., pochádzajúce z bývalej ťažby a úpravy magnezitu, ktoré však nevytvára priamu environmentálnu záťaž širšieho okolia.

Na území mesta sa nachádza ďalších 5 činných odkalísk súvisiacich s priemyselnou činnosťou spoločnosti U.S. Steel Košice, s.r.o. (Mokrú haldu, odkaliská oceliarskych kalov

č. 1 – 4) a 1 činné odkalisko súvisiace s prevádzkou Teplárne Košice, a.s. (ukladanie popolčeka vznikajúceho pri teplárenskej výrobe tepla a elektrickej energie spaľovaním uhoľného paliva).

- **Nelegálne skládky**

Na území mesta môžeme zaznamenať lokality so zvýšeným rizikom tvorby a ukladania odpadu v rozpore so zákonom o odpadoch. K najproblematickejším lokalitám, kde sa opakuje ukladanie odpadu uloženého v rozpore so zákonom o odpadoch patria:

- Jarmočná ulica (železničná stanica Košice predmestie, smer záhrady, pri teplovodnom potrubí) – MČ Juh,
- Zvončeková ulica (asanačné pásмо) – MČ Západ,
- Čičkovský potok – rozhranie MČ Západ a MČ KVP,
- Zoborská ulica – MČ Sever,
- Žľaby – Červený breh – MČ Sever,
- Vyhliadková veža – MČ Sever,
- Slanecká cesta – juhozápadná časť, MČ Nad Jazerom,
- Rampová ulica – rozhranie MČ Staré mesto a MČ Džungľa,
- Luník IX,
- rómska osada Mašličkovo,
- lokalita Demeter (bývalá rómska osada),
- Sad mládeže – MČ Ťahanovce,
- Slovenská ulica (východne od reštaurácie “U Čižíka”) – MČ Staré mesto,
- Moňok potok – MČ Dargovských hrdinov,
- Sládkovičova ulica (sociálne byty BPMK) – MČ Sever,
- lokalita Krásna – jazero – MČ Krásna (odpad, ktorý nie je v súlade s povolením na zasypávanie, iný ako hlina, inertný odpad a kamenivo),
- okolie vodných tokov.

## **B.15 VYMEDZENIE A VYZNAČENIE PRIESKUMNÝCH ÚZEMÍ, CHRÁNENÝCH LOŽISKOVÝCH ÚZEMÍ A DOBÝVACÍCH PRIESTOROV**

### **B.15.1 DOBÝVACIE PRIESTORY**

V riešenom území sú vyhlásené dobývacie priestory pre ťažbu magnezitu, stavebného kameňa a keramických ílov.

Dobývací priestor Košice pre ťažbu magnezitu bol určený v roku 1961 (zmenený v rokoch 1967 a 2010) s platnosťou povolenia do 31.05.2025. V osobitných technických podmienkach v rozhodnutí OBÚ Košice č.157–1243/2015 má určený max. objem ťažby 10 000 ton.

Dobývací priestor Košice IV – Hradová je ložiskom stavebného kameňa, určený v roku 1985 s predpokladanou ročnou ťažbou 300 000 ton. Prevádzka kameňolomu ovplyvňuje niekoľko rodinných domov v severovýchodnej časti a záhradkársku osadu v juhovýchodnej časti na druhej strane Hornádu vzdialenú od lomu približne 150 m. Kameňolomy sú zaradené podľa vyhlášky č. 356/2010 Z.z. príloha č. 2 ako stredný zdroj znečistenia ovzdušia do kategórie 3.10.2: Kameňolomy a súvisiace spracovanie kameňa. Hranica prašného spádu („idealizovaná“ línia z vypočítaného modelu znázornená vo výreze z ÚPN) kopíruje 50 ug/m<sup>3</sup> izolíniu koncentrácie PM10 (prach) uvoľňujúci sa z lomu. Je to krátkodobá (hodinová) koncentrácia, dlhodobá koncentrácia je menšia.

Dobývací priestor Ťahanovce (Tepličany) je povrchový lom keramických ílov, určený v roku 1979 s využitím pre výrobu stavebnej keramiky. Vyťažený materiál sa prepravuje na homogenizačnú a expedičnú skládku v Kostolnoch nad Hornádom.

Tab. 15.1 Prehľad výhradných ložísk – dobývacie priestory

Okres	Poradové číslo DP	Názov DP	Druh nerastu	Ťažobná organizácia	Poznámka charakteristika
Košice I, II	20	Košice	magnezit	MEOPTIS, s.r.o., Bratislava	Povolenie ťažby do 31.5.2025
Košice I	21	Košice IV - Hradová	granodiorit	EUROVIA-Kameňolomy s.r.o.	v ťažbe
Košice I	55	Ťahanovce	keramické íly	LB MINERALS SK s.r.o., Košice,	v ťažbe

### B.15.2 CHRÁNENÉ LOŽISKOVÉ ÚZEMIA

V riešenom území sa nachádzajú 2 chránené ložiskové územia (CHLÚ). CHLÚ „Košice V“ bolo určené v roku 1991 a CHLÚ „Košice VI“ v roku 1997.

Tab. 15.2 Prehľad výhradných ložísk – chránené ložiskové územia

Okres	Evidenčné číslo CHLÚ	Názov CHLÚ	Druh nerastu	Organizácia	Poznámka, charakteristika
Košice I	21/d	Košice V	magnezit	ŠGÚDŠ Bratislava	
Košice I	102/d	Košice VI	molybdénové rudy, urán	Ludovika Energy s.r.o.	

### B.15.3 PRIESKUMNÉ ÚZEMIA

V zmysle zákona č. 569/2007 Z.z. o geologických prácach (Geologický zákon) a následných zákonov sa prieskumné územie určuje pre vybrané geologické práce v etapách vyhľadávací, orientačný a podrobný geologický prieskum.

Vybranými geologickými prácami sú:

- ložiskový geologický prieskum vyhradených nerastov okrem geologického prieskumu v dobývacom priestore a prírodných horninových štruktúr a podzemných priestorov na účely ukladania,
- hydrogeologický prieskum
  - termálnych podzemných vôd,
  - minerálnych vôd,
  - podzemných vôd na účely zistenia a overenia geologických podmienok na zriaďovanie a prevádzku zariadení na priemyselné využívanie geotermálnej energie.

Prieskumné územie určí Ministerstvo ŽP SR najviac na štyri roky; na návrh fyzickej osoby -- podnikateľa alebo právnickej osoby, ktorá je objednávatelom (ďalej len "držiteľ prieskumného územia"), sa môže táto lehota predĺžiť o ďalšie štyri roky, opätovne o ďalšie dva roky, a ak určená lehota nepostačuje na dokončenie dotknutej činnosti, môže byť na návrh držiteľa prieskumného územia predĺžená o lehotu, ktorá je nevyhnutne potrebná na dokončenie geologických prác. O predĺženie je potrebné požiadať najmenej tri mesiace pred uplynutím lehoty.

Rozloha prieskumného územia môže byť najviac 250 km<sup>2</sup>. Prieskumné územie môže zahŕňať iba jedno výhradné ložisko s určeným chráneným ložiskovým územím na ten istý druh nerastu. Prieskumné územie nemôže zahŕňať výhradné ložisko s určeným dobývacím priestorom na ten istý druh nerastu.

Tab.15.3 Zoznam prieskumných území

Číslo PÚ	Názov PÚ	Nerast	Organizácia	Sídlo organizácie
P12/13	Družstevná pri Hornáde	Termálne podzemné vody	FGE Finance green energy, s.r.o.	Bardejov

Prieskumné územie Družstevná pri Hornáde – termálne podzemné vody s rozlohou 8,08 km<sup>2</sup>, bolo určené rozhodnutím MŽP SR s platnosťou od 11.06.2013 do 11.06.2017. V prieskumnom území sa môže vykonávať podrobný hydrogeologický prieskum termálnych podzemných vôd.

Tab.15.4 Zoznam navrhovaných prieskumných území

Číslo PÚ	Názov PÚ	Nerast	Organizácia	Sídlo organizácie
N26/15	Kamenné	Nerasty z ktorých možno priemyselne vyrábať kovy a nerasty, z ktorých možno priemyselne vyrábať prvky vzácnych zemín	Ludovika Energy, s.r.o.	Banská Bystrica

Navrhované prieskumné územie Kamenné nie je vyznačené v grafickej časti ÚPN-M KE, pretože nemá vydané súhlasné rozhodnutie MŽP SR.

## B.16 VYMEDZENIE PLÔCH VYŽADUJÚCICH ZVÝŠENÚ OCHRANU

### B.16.1 ÚZEMIA OHROZENÉ POVODŇAMI - INUNDAČNÉ ÚZEMIA

Na území mesta Košice nie sú určené inundačné územia v zmysle zákona č. 7/2010 Z.z. o ochrane pred povodňami v znení neskorších predpisov keďže inundačné územia sa určujú pri neohrádzovaných vodných tokoch. Už zrealizované, realizované a navrhované protipovodňové opatrenia na ochranu mesta Košice zabezpečujú resp. zabezpečia ochranu mesta na maximálny prietok  $Q_{100}$ .

Pre mesto Košice sú spracované mapy povodňového ohrozenia a mapy povodňového rizika. Na území mesta Košice boli identifikované oblasti, v ktorých existuje potenciálne významné povodňové riziko alebo v ktorých možno predpokladať, že je pravdepodobný výskyt povodňového rizika.

Vybreženie vodného toku Hornád v území mesta Košice nastáva pri prietoku  $Q_{50}$  na pravej strane na poľnohospodársku pôdu. Pri prietoku  $Q_{100}$  je vybreženie možné po ľavej strane až ku železničnej stanici Ťahanovce a na pravej strane príľahlá infraštruktúra (areál Anička, kúpalisko Ryba, priemyselný areál) a poľnohospodárska pôda až k ceste Kostolianska. V oblasti centra mesta pri prietoku  $Q_{100}$  je možné vybreženie na pravej strane, pričom dochádza k zaplavovaniu až do okrajovej časti historického centra mesta cez železničnú trať. V mestskej časti Vyšné Opátske je vybreženie pri prietoku  $Q_{100}$  na pravej strane. V mestskej časti Krásna dochádza k vybreženiu už pri  $Q_{20}$  na ľavej strane a zaplavovaniu príľahlých súkromných pozemkov.

Realizované úpravy rieky Hornád v meste nezabezpečujú ochranu príľahlého územia pred zaplavovaním. Hornád v úseku od rkm 26,4 – 39,5 (Ťahanovce - Krásna) patrí medzi toky s existujúcim potenciálne významným povodňovým rizikom. Povodňou je potenciálne ohrozených 9 763 obyvateľov, 792 národných kultúrnych pamiatok, mestská pamiatková rezervácia s výmerou 85,38 ha. Relevantné záplavové čiary sú zakreslené vo výkrese a č.2, č.4.



### **B.16.2 ÚZEMIA POTENCIÁLNE AKTÍVNYCH A AKTÍVNYCH SVAHOVÝCH DEFORMÁCIÍ**

V riešenom území sú zaregistrované svahové deformácie aktívne, potenciálne aktívne a stabilizované, čo sa vymedzuje ako riziká stavebného využitia územia.

Potenciálne zosuvné územia: Výskyt svahových deformácií je ojedinelý v podobe malých plošných zosuvov, prípadne erózných rýh. Do tohto rajónu patria územia so sklonom väčším ako 6°, budované neogénnymi sedimentmi a kvartérnymi zeminami (chrbát Viničnej na východ od Hornádu, pahorkatina medzi Šacou – Poľovom – sídliskom KVP – Bankovom, lokality západne od Šace), poloskalnými horninami, eventuálne striedaním poloskalných a skalných hornín (dolina Čermeľského potoka).

Aktívne zosuvné územia: územia, kde sa vo väčšom rozsahu vyskytujú svahové deformácie spolu s nepriaznivými geologickými, hydrogeologickými, geomorfologickými a antropogénnymi faktormi. Dominantným zosuvným územím na území mesta je Hornádsky svah ako celok siahajúci od Heringeša po Krásnu nad Hornádom. Svah sa vplyvom rozsiahlych svahových deformácií dlhodobo periodicky dotvára. Teleso zosuvu tvorí niekoľko generácií plošne obmedzených zosuvov (aktívnych a potenciálnych).

Podmienky stavebného využitia územia s výskytom potenciálnych a stabilizovaných zosuvov je potrebné posúdiť a overiť inžiniersko - geologickým prieskumom. Územia s výskytom aktívnych svahových deformácií nie sú vhodné pre stavebné účely, z toho dôvodu je potrebné rešpektovať vyhlásenú stavebnú uzáveru v lokalite Vyšné Opátske.

### **B.16.3 ÚZEMIA ŤAŽBY, DOBÝVACIE PRIESTORY A PODDOLOVANÉ ÚZEMIA**

Baňa Bankov: Dobývací priestor pre ťažbu magnezitu bol určený v roku 1961 (zmenený v rokoch 1967 a 2010) s platnosťou povolenia do 31.05.2025. V súčasnosti sa baňa Bankov nevyužíva na ťažbu magnezitu. Tvorí ju priestor podzemnej ťažby, kráter po ukončenej povrchovej ťažbe, haldy, odkaliská, opustené zariadenia pre ťažbu a rozsiahle územie definované ako dobývací priestor resp. ložiskové územie. V súvislosti s nárastom objemu ťažby v minulosti, a využitím progresívnych dobývacích metód, vzrástli aj požiadavky na ochranu povrchu terénu a objektov. Jedným z negatívnych dopadov podzemnej ťažby sú prejavy poddolovania na povrchu – vplyvom banskej činnosti na krajinu sa mení aj povrchová situácia územia, následkom čoho vznikajú rôzne prejavy poddolovania, medzi ktoré patria hlavne posuny, poklesy a deformácie povrchu. Vyťažené priestory sa môžu zavalit' horninami z nadložných vrstiev a tým spôsobiť výrazné zmeny na povrchu. V tomto priestore treba aj naďalej rešpektovať sústavu obmedzení využitia územia, vyplývajúcich z ochrany ložiskového územia, dobývacieho priestoru vrátane jeho bezpečnostného pásma a území, kde prebiehala resp. bude prebiehať povrchová a podzemná ťažba.

Dobývací priestor Košice IV – Hradová je ložiskom stavebného kameňa, určený v roku 1985 s predpokladanou ročnou ťažbou 300 000 ton. Potrebné je rešpektovať jeho hranice a ochranné pásmo s postupným utlmením ťažby a využitím pre športovo - rekreačné účely.

Dobývací priestor Ťahanovce (Tepličany) je povrchový lom keramických ílov, určený v roku 1979 s využitím pre výrobu stavebnej keramiky. Potrebné je rešpektovať jeho hranice a ochranné pásmo.

## **B.17 VYHODNOTENIE DÔSLEDKOV NAVRHOVANÉHO STAVEBNÉHO ROZVOJA A INÝCH ZÁMEROV NA POĽNOHOSPODÁRSKEJ A LESNEJ PÔDE**

---

Vyhodnotenie dôsledkov navrhovaného stavebného rozvoja a iných zámerov na poľnohospodárskej a lesnej pôde je spracované a priložené k dokumentu ako jeho samostatná časť.

## **B.18 HODNOTENIE NAVRHOVANÉHO RIEŠENIA**

---

### **VARIANT A**

Riešenie variantu A vychádza z významu a polohy mesta v sídelnej a dopravnej štruktúre východného Slovenska a polohy v prírodnom prostredí podhoria Volovských vrchov. Cieľom je mesto rozvíjať ako kompaktné mesto s transformáciou funkčne nevyužívaných a stavebne devastovaných plôch na „živé“ časti mesta. Nové funkčné plochy lokalizovať na územia s vybudovanou dopravnou technickou infraštruktúrou. Sú to lokality predovšetkým v severnej časti mesta, dokončovanie sídliska Ťahanovce a transformácia územia bývalej „Magnezitky“ na funkčné územie mesta. Ďalej ide o „vrátenie rieky Hornád mestu“ prestavbou devastovanej a nefunkčnej zástavby na jej obidvoch brehoch pre bývanie, vybavenosť infraštruktúru, zeleň a oddych. Preložením priebežnej železničnej koľaje Košice Čierna n. Tisou sa uvoľní priestor východne od Jantárovej ulice a takto získané územie sa pričleňuje k centrálnej časti mesta pre mestotvorné funkcie. Prestavbou obidvoch strán Južnej triedy sa vytvára impozantná mestská trieda výrazná nie len dĺžkou, ale aj prostredím. Toto usporiadanie funkčnej štruktúry mesta aj do budúcnosti ponecháva otvorený kontaktný priestor medzi mestom a lesným masívom v jeho prírodnom zázemí.

Rozvoj plôch pre výrobu a logistiku je orientovaný na dobudovanie priemyselného parku Košice – Pereš pre HT výrobu v nadväznosti na budúcu nákladnú dopravu medzinárodného letiska Košice. Táto plocha je určená aj pre premiestnenie výrobných areálov z prestavbových plôch. Plocha pre medzinárodný industriálny a logistický park je lokalizovaná v nadväznosti na širokorozchodnú železničnú trať v lokalite Bočiar.

Dopravné riešenie nadväzuje na riešenie nadradeného systému diaľnic a rýchlostných ciest. Zachováva a rozvíja sa v podstate dobre vybudovaný základný komunikačný systém. Poloha východného diaľničného privádzača je lokalizovaná cez Vyšné Opátske, čo umožňuje prevedenie dopravy po vnútornom okruhu (Jantárová ulica), a následne zníženie intenzity dopravnej záťaže v priestore Námestia Osloboditeľov.

### **VARIANT B**

Prezentované urbanistické riešenie je koncepčným podkladom z pohľadu dlhodobého udržateľného rozvoja mesta. Ide o intenzívny rozvoj mesta, využívajúci potenciál nevyužívaných, resp. nevhodne využívaných plôch zastavaného územia a obmedzujúci doterajší extenzívny rozvoj na úkor poľnohospodárskej pôdy.

Riešenie je založené na princípe tvorby kompaktného sídla pri rešpektovaní historického vývoja a prírodných hodnôt krajiny. Pri riešení funkčného využitia územia boli preto niektoré zámery z predchádzajúcich zmien a doplnkov územného plánu prehodnotené s cieľom zosúladiť plošný rozvoj mesta s navrhovaným počtom obyvateľov v roku 2035 v schválenom Zadaní. Uvedená skutočnosť sa týka obmedzenia extenzívneho rozvoja bývania častí mimo jadrového mesta (v lokalitách Šaca, Ľudvíkov dvor, Poľov, Myslava, Kavečany, Barca, Šebastovce, Krásna a Ťahanovce), ďalej obmedzenie plôch bývania v území potenciálnych

svahových deformácií (lokalita Panoráma). Čiastočne boli redukované aj plochy výroby z dôvodu ich reálneho využitia (lokality pri letisku, pri ČOV a v Šaci).

Transformované územia poskytnú bývanie v mestskom prostredí s dostatočnou ponukou občianskej vybavenosti, služieb, i sieť dostupných parkov pre oddych a voľnočasové aktivity, a tiež pracovné príležitosti v blízkosti bývania. Tieto nové ponukové plochy umožnia lepšie využívanie vybudovanej technickej infraštruktúry mesta, potenciálu mestskej hromadnej dopravy, a povzbudia ekonomiku mesta. Navrhované riešenie odstraňuje bariéry, ktoré doteraz zabráňovali využitiu potenciálu rieky ako mestotvorného prvku v území, a navrhuje nové komunikačné, cyklistické a pešie prepojenia doteraz odčlenených sídlisk (Dargovských hrdinov, Ťahanovce) s jadrovým mestom a navzájom.

Koncept ÚPN-M KE rešpektuje kosť RÚSES a MÚSES, premieta ich do záväznej časti dokumentácie, spolu s opatreniami na zmiernenie vplyvu stresových faktorov. Návrh nových parkov, priestorových koridorov, námestí, športovo rekreačných území, najmä pozdĺž rieky Hornád, vytváranie podmienok pre kvalitatívne a environmentálne zmeny v problematických areáloch (tepláreň, spaľovňa), sú významným krokom k skvalitneniu životného prostredia na území mesta.

Navrhované automobilové prepojenia, nové úseky električkových tratí, pešie a cyklistické prepojenia umožnia rozloženie dopravy osôb v prospech MHD, cyklistickej a pešej dopravy, a tým znižovanie nárokov na osobnú automobilovú dopravu, ako negatívneho faktoru zaťažujúceho mesto nepriaznivými účinkami (prach, exhaláty, atď.). Realizácia nadradenej dopravnej infraštruktúry bude východiskom pre naplnenie hlavných cieľov tohto riešenia.

## C. NÁVRH ZÁVÄZNEJ ČASŤI

Návrh záväznej časti ÚPN-M KE je spracovaný a priložený k dokumentu ako jeho samostatná časť.

## D. DOPLŇUJÚCE ÚDAJE

## E. DOKLADOVÁ ČASŤ