

Viktor MALINOVSKÝ¹

TVORBA ÚZEMNÉHO PLÁNU MESTA KOŠICE

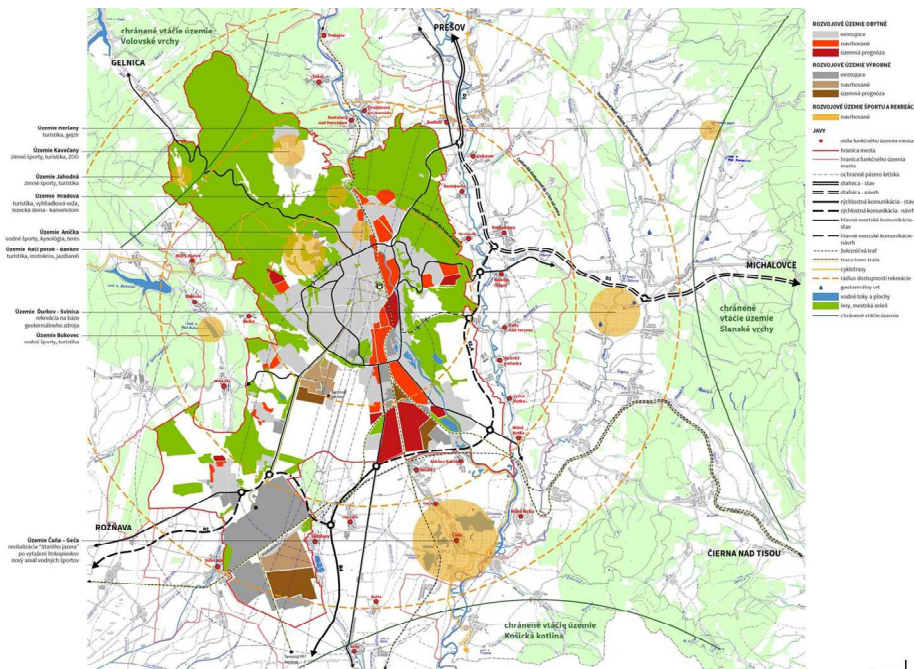
Prednáška je zameraná na prípravu nového územného plánu mesta Košice z hľadiska vecných cieľov a princípov, ktoré sa v jeho riešení uplatňujú, a z hľadiska metodického prístupu k jeho tvorbe. V prvej časti bude prednáška zameraná na charakteristiku mesta Košice, jeho polohu v prírodnom prostredí a úlohu v sídelnej štruktúre, vývoj mesta v jednotlivých obdobiach a spoločenských zariadeniach a vymenovanie pozitívnych a negatívnych faktorov mesta. V druhej časti bude prednáška zameraná na hlavné princípy a ciele, na ktorých je koncepcia tvorby nového územného plánu založená a charakteristiku novej metódy spracovania územného plánu.

Kľúčové slová: územný plán mesta, Košice, koncepcia tvorby, nová metóda spracovania

1. Súčasnosť mesta

Mesto Košice leží v juhovýchodnej časti Slovenska, v Košickej kotline, jeho nadmorská výška v hraniciach administratívneho územia mesta sa pohybuje v rozmedzí od 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. Mesto Košice reprezentuje z hľadiska veľkosti mestského typu urbanizácie druhú najväčšiu koncentráciu obyvateľstva a ekonomických aktivít v SR, v súčasnosti má mesto cca 250 000 obyvateľov. Z hľadiska funkcie mesta v sídelnej štruktúre sú Košice krajským mestom s výrazným záujmovým územím, koncentrujú sa tu správne zariadenia a OV vyššieho významu, mesto je zdrojom pracovných príležitostí vo viacerých sektoroch (denne dochádza do mesta asi 50 000 obyvateľov), v meste sa nachádza letisko. Mesto Košice tvorí dôležitý dopravný uzol, ktorý je súčasťou dopravných sietí európskeho významu (obr. 1).

¹ Viktor Malinovský, Technická univerzita v Košiciach, Katedra Architektúry, Rázusova 44, 040 01 Košice; tel/fax: +421 55/62 333 80, +421 905 435 705; e-mail: vmalinovsky@stonline.sk



Obr. 1. Úloha mesta Košice v sídelnej štruktúre

2. Historický vývoj

Košice boli založené v stredoveku, priestorová štruktúra mesta sa vyvíjala okolo námestia šošovkovitého tvaru, orientovaného v severojužnom smere. Dĺžka námestia je cca 800m, v najširšom mieste má námestie približne 85 m.

Mesto Košice má svoju jasnú a čitateľnú dopravnú štruktúru, vytvorenú železnicou (s jasnou polohou železničnej stanice) a radiálno-okružným systémom automobilovej dopravy.

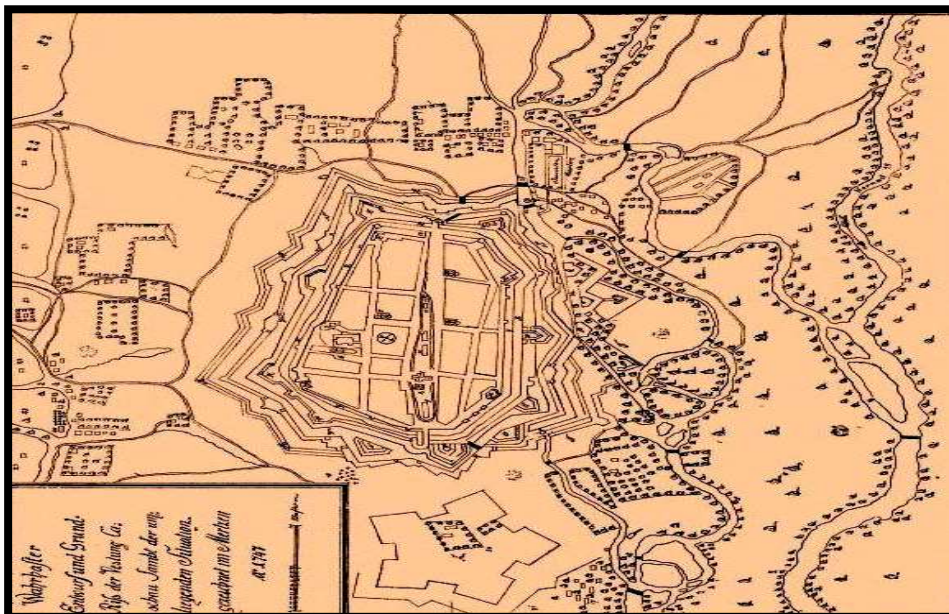
Urbanistický vývoj mesta najvýraznejšie ovplyvnili dva faktory:

- v 19. storočí zavedenie železnice,
- v 20. storočí výstavba hutníckeho kombinátu.

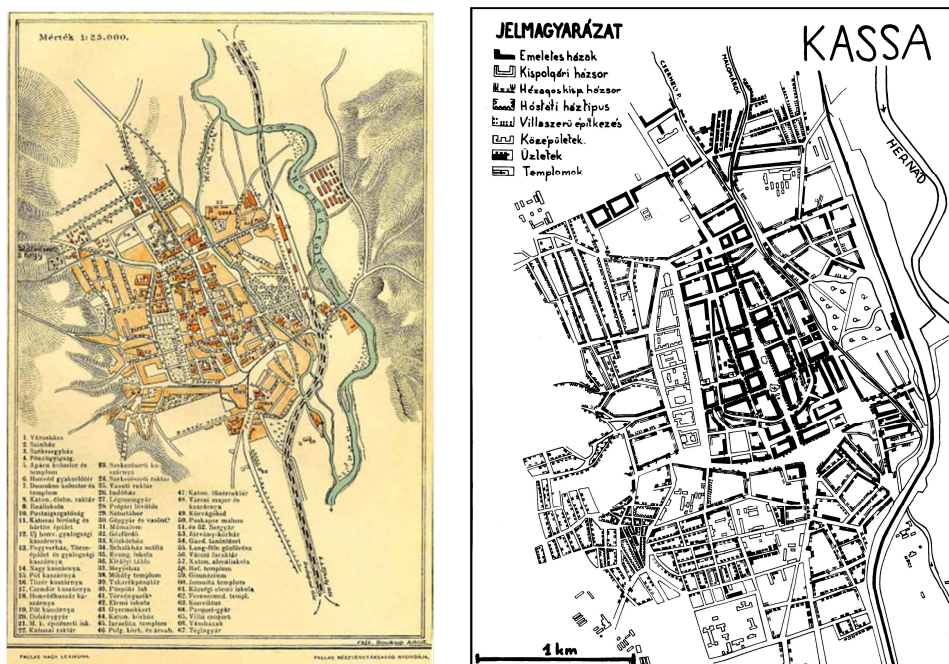
Nárast počtu obyvateľov vyvolal potrebu výstavby nových sídlisk v meste, ktoré možno rozdeliť do dvoch skupín:

- sídliska umiestnené západne od jadrového mesta (sídlisko Terasa, sídlisko Košického vládneho programu),
- sídliská umiestnené východne od jadrového mesta (sídlisko Nad Jazerom, sídlisko Dargovských hrdinov, sídlisko Ťahanovce) (obr. 2).

Čo sa týka priestorovej štruktúry KE, priestorová štruktúra jadrového mesta sa výrazne odlišuje od priestorovej štruktúry sídlisk, ktoré vyrástli po roku 1950, a je poznačená vtedajšími teóriami urbanizmu (Aténska charta).



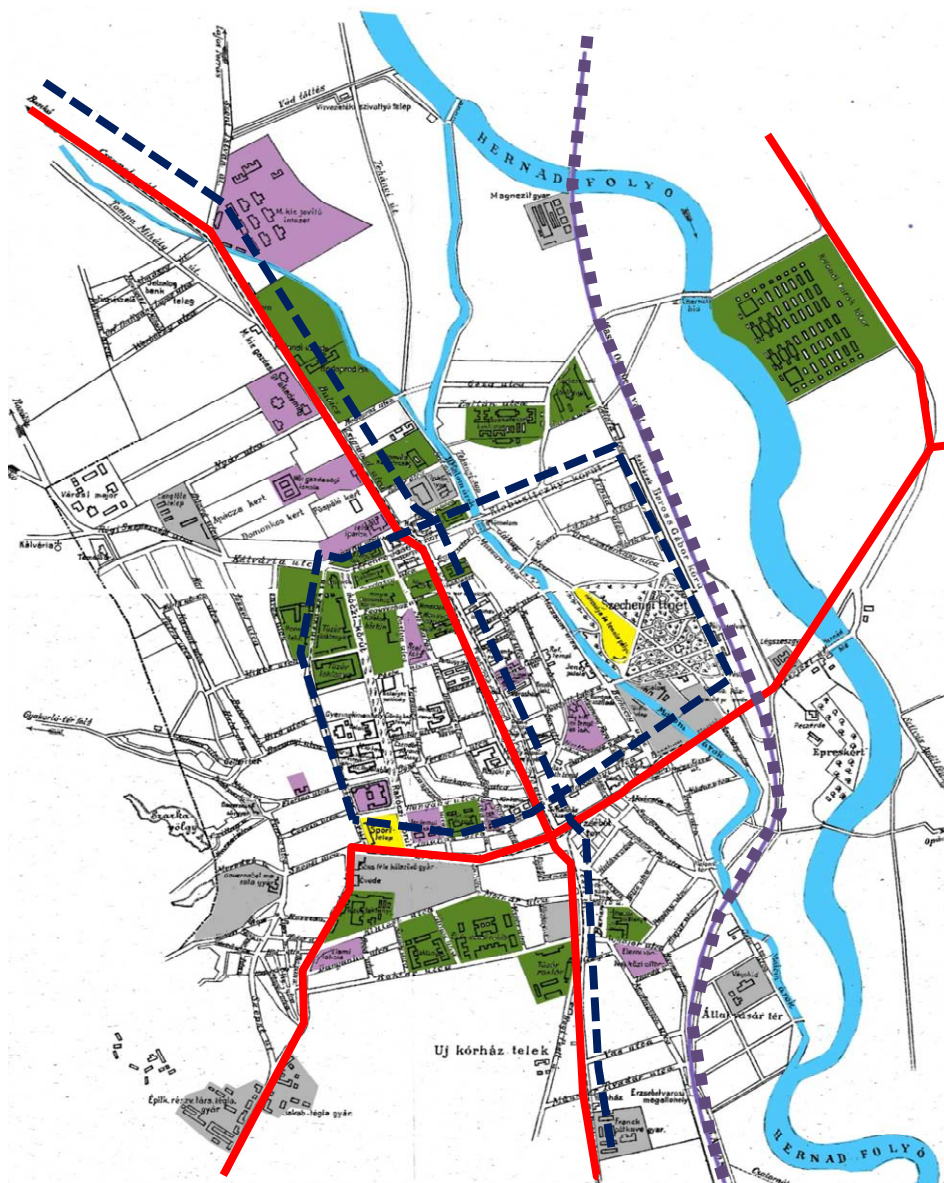
Obr. 2. Pôdorys pevnosti Košice (kresba z roku 1747)



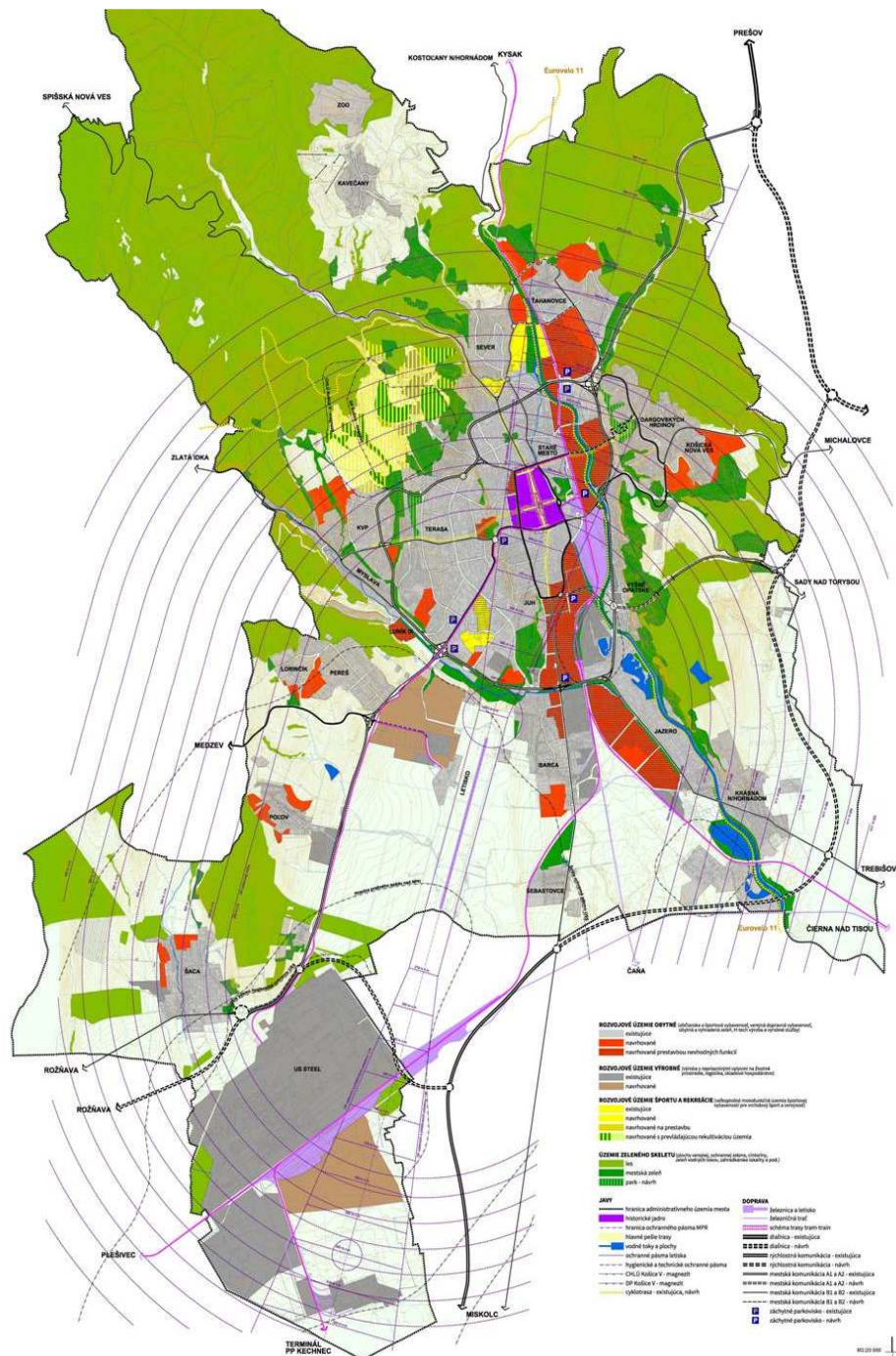
Obr. 3. Na konci 18. stor. bol zrušený štatút Košíc ako pevnosti, čo umožnilo postupné splynutie vnútorného mesta s predmestím

3. Koncepcia tvorby územného plánu

Pri tvorbe územného plánu mesta Košice vychádzame z analýzy mesta a definovaní jeho pozitívnych a negatívnych stránok, znázornených na nasledujúcom obrázku 4.



Obr. 4. Dopravná štruktúra mesta na konci 19. storočia - cesty, železnica (1860), mestská doprava (1891)



Obr. 5. Pozitívne a negatívne stránky mesta

3.1. Pozitívne stránky mesta

- zachovaný pôdorys a kompaktná architektonická štruktúrahistorického jadra mesta vyhláseného za mestskú pamiatkovú rezerváciu
- koncepčne založený základný dopravný skelet mesta a jeho pripravované napojenie na nadradený systém diaľnice a rýchlostných ciest
- kvality bezprostredného prírodného prostredia mesta – mestské lesy a rieka Hornád
- význam mesta ako centra medzinárodného významu (karpatský euroregión) a centra regionálneho významu (košicko – prešovské ťažisko osídlenia)
- existencia medzinárodného letiska

3.2. Negatívne stránky mesta

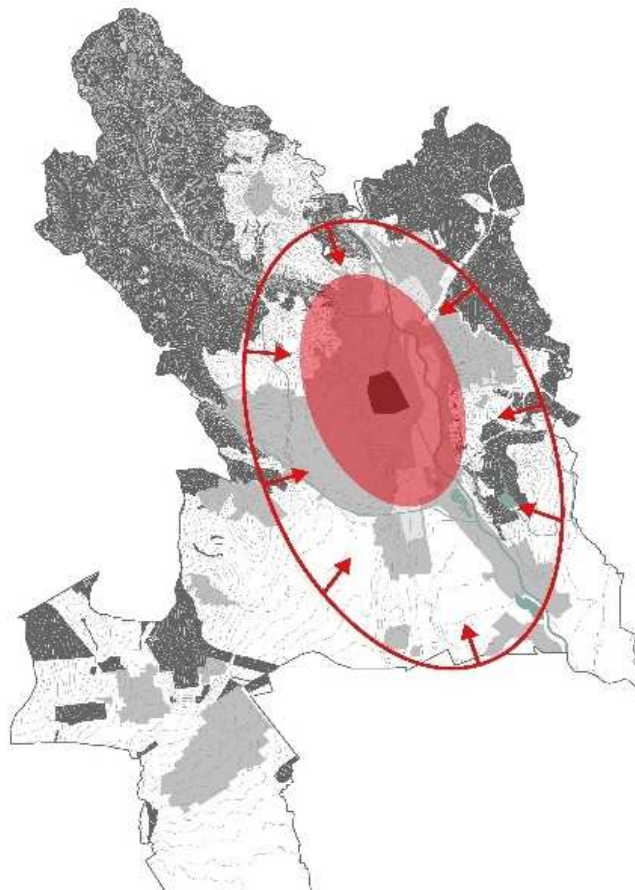
- bariéry medzi centrom a riekou (železnica, nevhodná zástavba), ktoré bránia plnohodnotnému uplatneniu rieky v organizme mesta,
- rozsiahle plochy nevhodných funkcií a nekvalitnej stavebnej štruktúry (Južná trieda a Pri bitúnku, nákladná manipulačná časť železničnej stanice), ktoré siahajú až do centrálnej časti mesta,
- rozsiahle plochy brownfieldov, najmä bývalá Magnezitka a baňa Bankov,
- záplavové územie pozdĺž rieky Hornád,
- nedostatočné previazanie okolitej lesnej zelene so zastavaným územím mesta asystémom mestskej zelene, absencia verejných parkov najmä v južnej časti mesta,
- chýbajúce členenie mesta na menšie urbanistické štruktúry (štvrte, sektory).

4. Princípy nového územného plánu

Naším cieľom je aplikovať v novom územnom pláne nasledujúce princípy.

4.1. Princíp kompaktného mesta

- vytvára mestské prostredie s atraktívnymi verejnými priestormi,
- skracuje trasy dopravnej a technickej infraštruktúry,
- znižuje intenzitu mobility obyvateľstva,
- znižuje investičné a prevádzkové náklady na verejnú dopravnú a technickú infraštruktúru,
- šetrí prírodné prostredie,
- kompaktné urbánne formy sú štandardom rozvoja miest v súčasnosti (obr. 6).



Obr. 6. Princíp kompaktného mesta

4.2. Princíp funkčno-ekonomický

Filozofia súťažného návrhu vychádza z:

- analýzy hustoty obyvateľov na ha zastavaného územia (cca 36 obyvateľov na ha v súčasnosti)
- súťažný návrh člení lokality na **nové a prestavbové**.

Nové lokality nadväzujú na zastavané územie a súprevzaté z územného plánu mesta v minimálnom rozsahu, najmä z dôvodu vybudovanej kapacity inžinierskych sietí a dopravného napojenia.

Prestavbové lokality sú najmä územia pozdĺž rieky Hornád a pozdĺž Južnej triedy s využitím existujúcej dopravnej a technickej infraštruktúry, ktorými sa prinavrátia mestský charakter a mestské využitie.

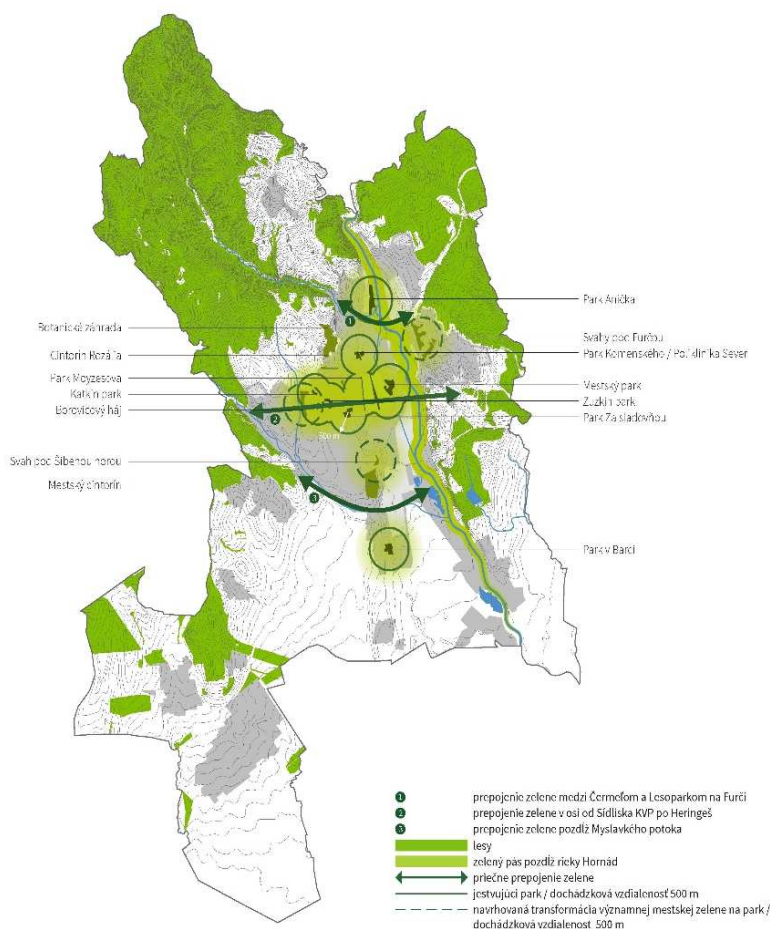
4.3. Princíp väzby s prírodným prostredím

V súťažnom návrhu je vyjadrený vytvorením „zelených kompozičných osí“, ktoré prepájajú exkluzívne prírodné prostredie mesta (Čierna hora, Volovské vrchy) s mestskou zeleňou a zeleňou pozdĺž rieky Hornád a sprievodnou zeleňou ostatných vodných tokov.

„Zelená kompozičná os“ je artikulovaná:

- v dostatočne voľných územiach: ako výrazné plochy zelene a parky
- v stiesnených územných podmienkach: ako stromoradia doplnené plochami trávnikov, „zelených“ striech a fasád bytových domov

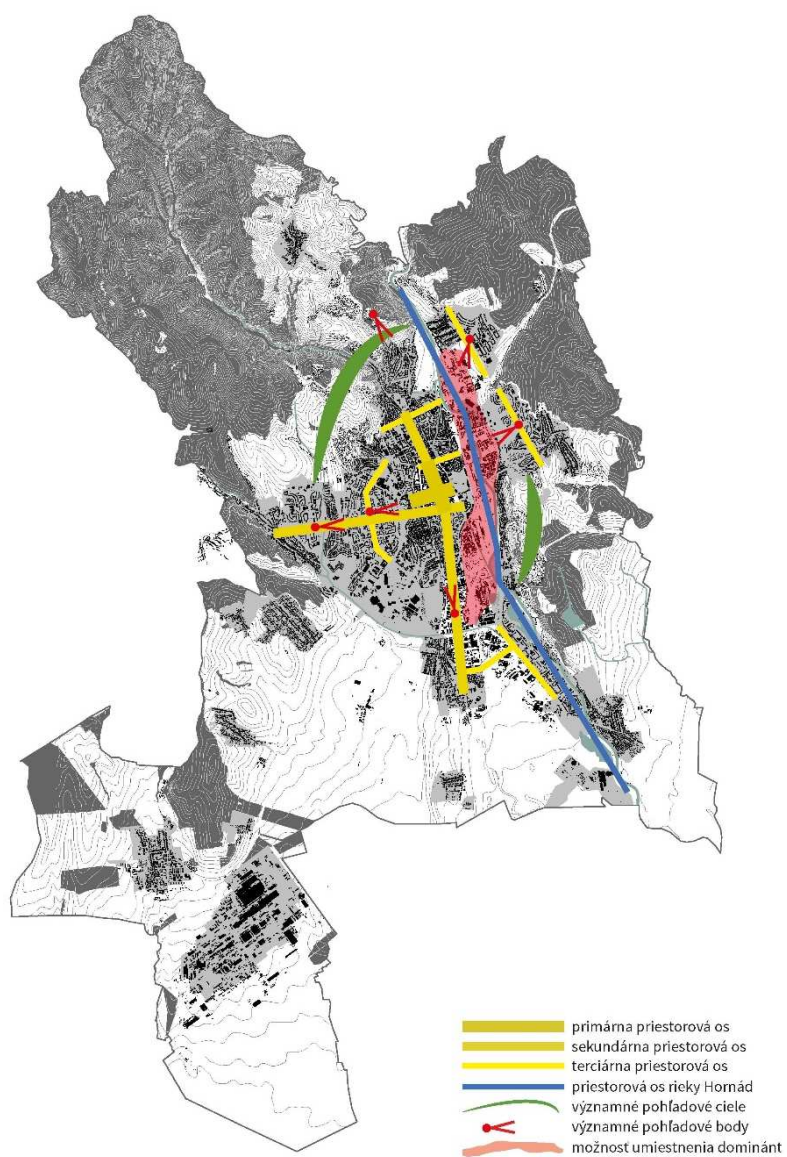
Kvalitné prírodné prostredie navrhujeme využiť pre rekreačno-športové aktivity a zároveň optimalizovať podiel plôch verejnej zelene na obyvateľa (obr. 7).



Obr. 7. Mestská zeleň

4.4. Princíp návratu do mesta

Spočíva v udržaní súladu prírodnej a urbánnej krajiny ukončením extenzívneho rozvoja mesta a postupnou intenzifikáciou využitia zastavaného územia a zvyšovaním kvality urbánnej štruktúry mesta (obr. 8).



Obr. 8. Priestorové usporiadanie (výškové zónovanie)

5. Funkčné členenie mesta v duchu Aténskej charty

Pri tvorbe územného plánu mesta vychádzame z miernejšieho funkčného členenia mesta, ktoré je súčasťou súčasného ÚPN členené na zóny v duchu Aténskej charty. Naše funkčné členenie mesta je nasledovné:

5.1. Obytné územie

Predstavuje integrované funkcie:

- bývania všetkých foriem,
- občianskej a športovej vybavenosti (okrem veľkých športových zariadení),
- zariadenia verejnej dopravnej vybavenosti,
- obytnej a verejnej zelene,
- drobnej nezávadnej výroby a výrobných služieb

Návrh rozlišuje dve formy:

- časť nezastavaných plôch v dotyku so zastavaným územím, prevzaté z platného územného plánu mesta
- plochy určené na prestavbu

5.2. Územie športu a rekreácie

Predstavuje veľkoplošné územia rekreácie a športovej vybavenosti celomestského významu:

- ide najmä o plochy v priestore „Anička“, kde je navrhovaný aquapark a vodácky areál
- časti všesportového areálu
- areál bývalej bane Bankov, ktorý je navrhnutý na rekultiváciu a využitie pre rôzne druhy športov

5.3. Výrobné územie

V súťažnom návrhu je ekonomická základňa mesta výrobného charakteru vyjadrená nasledovne:

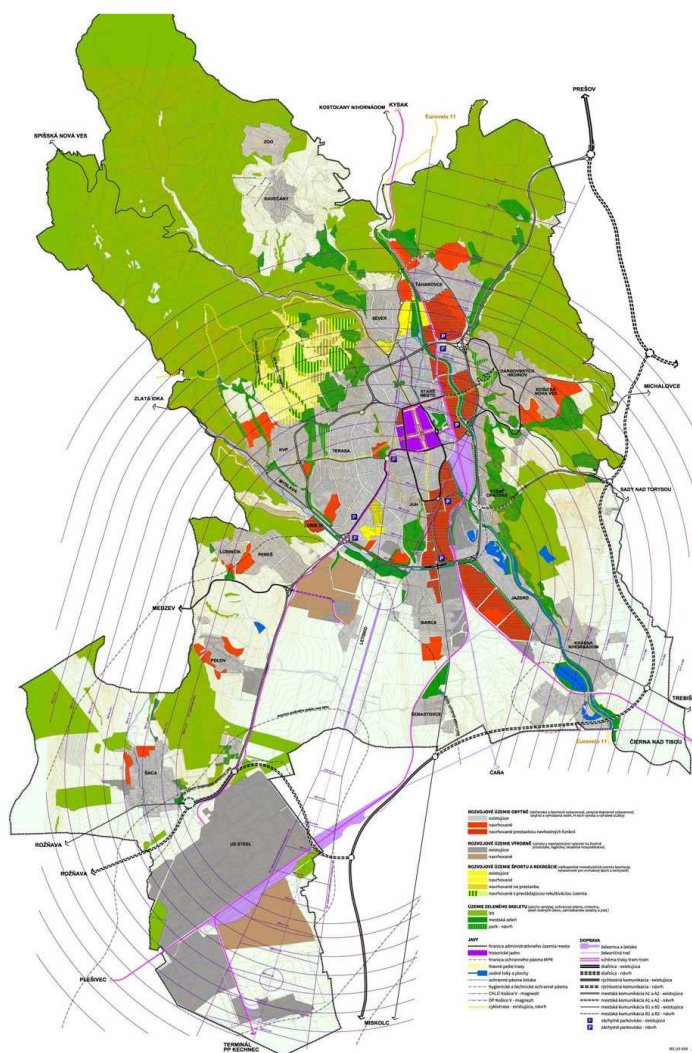
- spracovateľský priemysel (výroba) s nepriaznivými vplyvmi na životné prostredie a vysokými nárokmi na dopravnú obsluhu, zariadenia logisticky koncentrované na území v blízkosti US Steel-u (funkčné územie výrobné Bočiar).
- hi-tech výroba, progresívne technológie, výrobné služby a infraštruktúra občianskej vybavenosti (veda, výskum) sú integrované najmä do plôch priemyselného parku Pereš a do obytneho územia drobná nezávadná výroba, remeselná výroba, obchod a služby je rozptýlená v obytnom území.

5.4. Územie zeleného skeletu mesta

Predstavuje ucelené rozsiahlejšie plochy zelene zvyšujúcej kvalitu ovzdušia (ochranná, verejná, cintoríny, zeleň vodných tokov, záhradkárske lokality):

- návrh zdôrazňuje základnú kostru zelene – lesopark a sprievodnú zeleň vodných tokov, ktorú dopĺňa o priečne koridory tvorené alejami pri komunikáciách a disponibilnými plochami pri nich.

- zvláštny dôraz sa kladie na posilnenie verejnej zelene okolo Hornádu a v územiach určených na prestavbu (obr. 9).



Obr. 9. Funkčné členenie mesta

6. Dynamická a statická doprava

V riešení dynamickej a statickej dopravy vychádzame z nasledovných princípov:

6.1. Dynamická odprava

- z koncepcne založenej dopravnej kostry v meste
- vonkajší aglomeračný polokruh, vnútorný rýchlostný mestský okruh
- uprednostňuje MHD, pešiu a cyklistickú dopravu
- akceptuje pripravovaný integrovaný systém osobnej koľajovej dopravy(tram-train), navrhuje jeho trasu na letisko, navrhuje nový terminál intermodálnej prepravy v lokalite Bočiar
- vytvára odstupňované zóny prístupu vozidiel IAD, navrhuje systém „chytrého parkovania“

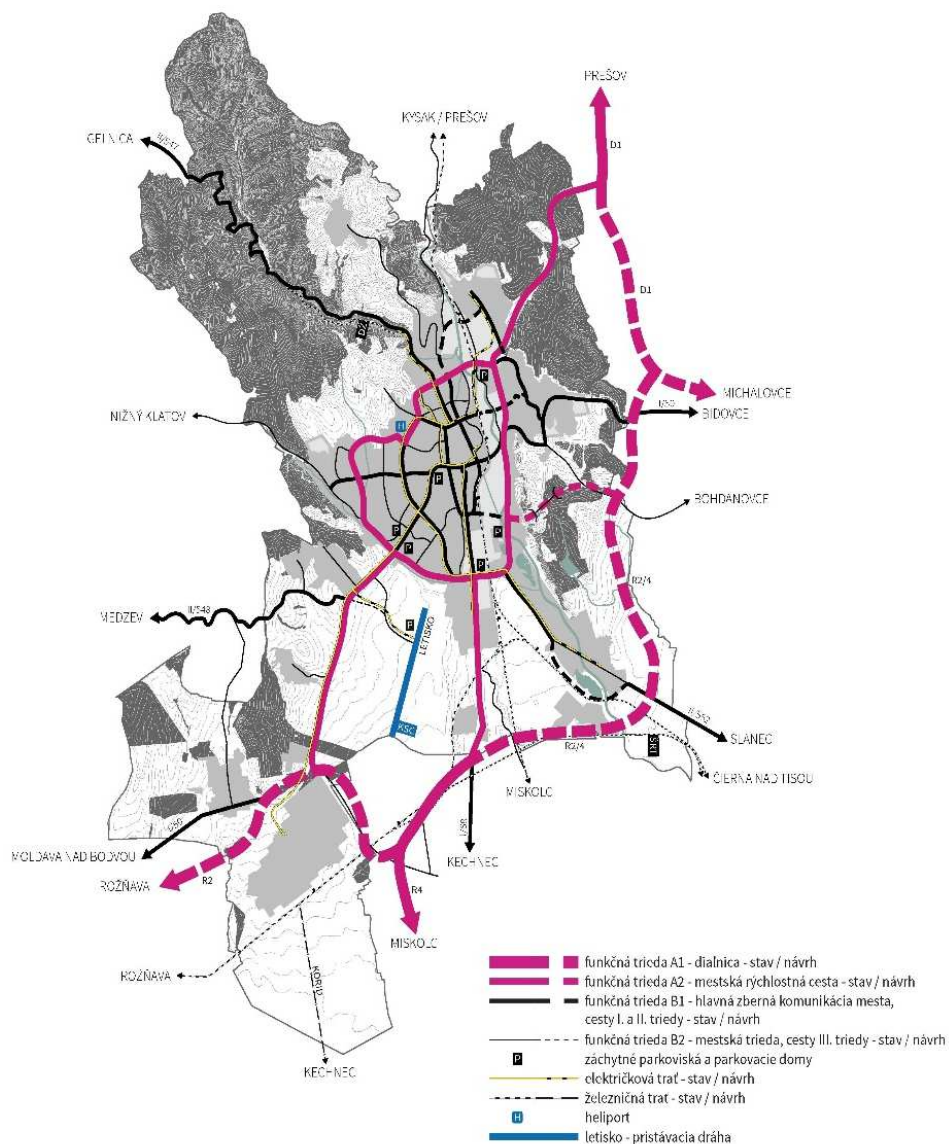
6.2. Statická doprava

Navrhuje výstavbu hromadných garáží a odstavných plôch na mieste neefektívnych plôch boxových garáží, redukuje manipulačné plochy južne od železničnej stanice (obr. 10).

7. Záver

- Cieľom je vytvoriť ÚPN, ktorý sa bude dať schváliť, a bude sa ním riadiť akákoľvek investičná výstavba v administratívnych hraniciach mesta Košice
- Voľnejšie funkčné členenie mesta
- ÚPN bude koncipovaný ako otvorený geografický informačný systém (GIS) sprístupnený cez mapový webportál mesta
- Zapojenie odbornej i laickej verejnosti do celého procesu plánovania rozvoja mesta
- Samotný ÚPN, aj keď bude akokoľvek múdro a kvalitne spracovaný a bude schválený, je len “mŕtvy“ dokument....

Veľmi ťažkou organizačnou a manažérskou úlohou bude uviesť ÚPN do života a hlavne zabezpečiť to, aby sa ÚPN dodržiaval, čo je jeho najdôležitejšou úlohou.



Obr. 10. Dopravná kostra mesta

Literatúra

- [1] Aktualizácia prvkov regionálneho ÚSES okresoch Košice I-IV, SAŽP CER Košice, 2006
- [2] Arka – architektonická kancelária, spol. s.r.o.: Potenciálne možnosti územného

- rozvoja a analýza doterajších zámerov z hľadiska stratégie programu „zdravé mesto Košice“, Košice, 1992
- [3] Atlas krajiny Slovenskej republiky, MŽP SR, SAŽP, Bratislava, 2002
- [4] Halaga, O.R.: Počiatky Košíc a zrod metropoly, Košice, 1992
- [5] Iglódy K., Kolesárová J.: Doprava a urbanistický rozvoj mesta z pohľadu nového územného plánu mesta, Košice, 2015
- [6] Inventarizácia záhradkárskeho územia na území mesta Košice, ÚHA mesta Košice, november 2010
- [7] Jiroušek, A.: Košice na začiatku tretieho tisícročia, Vydavateľstvo Košice, 2003
- [8] Konceptie rozvoja športu mesta Košice na roky 2015-2020, Uznesenie Mestského zastupiteľstva v Košiciach č.90/2015
- [9] Konceptia riešenia statickej dopravy v meste Košice, EEI s.r.o. Bratislava, 2013
- [10] Mencl V.: Středověká města na Slovensku, Bratislava, 1938
- [11] Polla, B.: Košice – Krásna. K stredovekým dejinám Krásnej nad Hornádom. Košice, 1986.

CREATION OF THE MASTER PLAN OF THE CITY OF KOSICE

Summary

The lecture is focused on the preparation of a new territorial plan of the city of Košice in terms of the objectives and principles used in its solution. The terms used in the creation of the methodical approach. The lecture will focus on the characteristics of the city of Košice. Its location in the natural environment. Its role in the settlement structure, the development of the city in particular periods and social institutions and the appointment of positive and negative factors of the city in the first part. In the second part of the lecture we will focus on the main principles and objectives underlying the concept of creating a new zoning plan established and characterization of a new method of processing land-use plan.

Keywords: Town plan, Košice, concept of creation, new method of processing

Przestano do redakcji: 09.06.2017 r.

Przyjęto do druku: 01.09.2017 r.