

Mesto Košice už v minulosti patrilo medzi najdôležitejšie obchodné križovatky vtedajšej Európy. Vždy boli centrom Východného Slovenska, ktoré malo v rámci Uhorska významnú pozíciu. V stredoveku patrilo medzi územia s najvyššou hustotou mestského osídlenia v rámci celého uhorského územia. V 13. storočí sa tu vytvorila asociácia 24 spišských miest, zväzok 5 najdôležitejších miest, takzv. Pentapolitana, asociácia 7 baníckych miest.

Prvá písomná zmienka o Košiciach je z roku 1230. Vďaka obchodnej i strategicky výhodnej polohe a udeľovaniu privilégií zaznamenalo mesto rýchly vzostup. Z roku 1307 sa zachovali najstaršie cechové stanovy v krajine a v roku 1369 dostali Košice ako prvé mesto v Európe vlastný mestský erb. Od roku 1347 až do začiatku 18. storočia si po Budíne (dnes súčasť Budapešti) zachovali postavenie druhého mesta Uhorska. Primerane k svojmu hospodárskemu, administratívne a politickému významu sa v meste zriadila v roku 1657 univerzita.

Historické centrum Košíc bolo do 18. storočia opevnené hradbami. Dnes ho tvorí takmer kilometer dlhá pešia zóna obkolesená skvostnými historickými budovami, ktoré obývali stredovekí králi, grófi a významní predstavitelia šľachty. Centrum plné legiend a príbehov, paláce bohatých šľachticov sa striedajú s domami remeselníkov, kostoly a kostolíky, námestia a úzke uličky, ktoré si pýtajú pohľady okoloidúcich. V tomto centre sídliace výstavy odhaľujú obrovský kus histórie mesta, vedy, kultúry a umenia.

Pôvodné stredoveké námestie je dnes dominantou vytvárajúcou najväčšiu mestskú pamiatkovú rezerváciu na Slovensku.

Historicky a architektonicky úchvatné budovy lemujú skvostné centrum mesta, ktoré svojim dokonalým tvarom pripomína veľkú šošovku.

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

Jméno a příjmení: ALEXANDRA SUPENČOVÁ

datum narození: 5. 2. 1997

akademický rok / semestr: 2021/2022 LETNÍ SEMESTR

obor: ARCHITEKTURA

ústav: ÚSTAV ARCHITECTURNÍ 1, 15427

vedoucí diplomové práce: ING. JAROSLAV VEJNÍČEK

téma diplomové práce: KOTICE

viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

REALIZACE MESTSKÉ STRUKTURNY CENTRA KOTICE V OBLASTI PRILEHLEJÍ KOLEKČNÍHO
STANICE, S NÁKLONEM CHÝBAJÍCÍHO PŘEKROČENÍ ČÁSTI MĚSTA

2/

Pro AUI součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

Pro DÍ součástí zadání budou jasně a konkrétně specifikované jednotlivé fáze projektu, které jsou nezbytnou součástí řešení

STRATEGIE ODPOVĚDĚLÉHO PROGRAMU DO SÚČASTOU DIPLOMOVÉ PRÁCE
A BUDE ZA ODŮVAT OD LOKALITY ZVOLENÉ K ROZPLACOVENÍ

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

• PLYNUTKA ČST

• SITUACE ŽIVĚLÝCH ÚSTAVŮ PROSTOROVĚ ZOBRAZENIE, SITUACE ŽIVĚLÝCH ÚSTAVŮ

• MĚŘÍTKA STRUKTURNY MĚŘÍTKOVĚ V PŘEBĚHU SEMESTRA

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

• PORTFOLIO

• KOTICE

• FUNKČNÍ MODEL

• CD

Datum a podpis studenta

18. 2. 2022

Supenčová

Datum a podpis vedoucího DP

18. 2. 2022



Datum a podpis děkana FA ČVUT

9. 4. 2022

registrováno studijním oddělením dne



18. 2. 2022



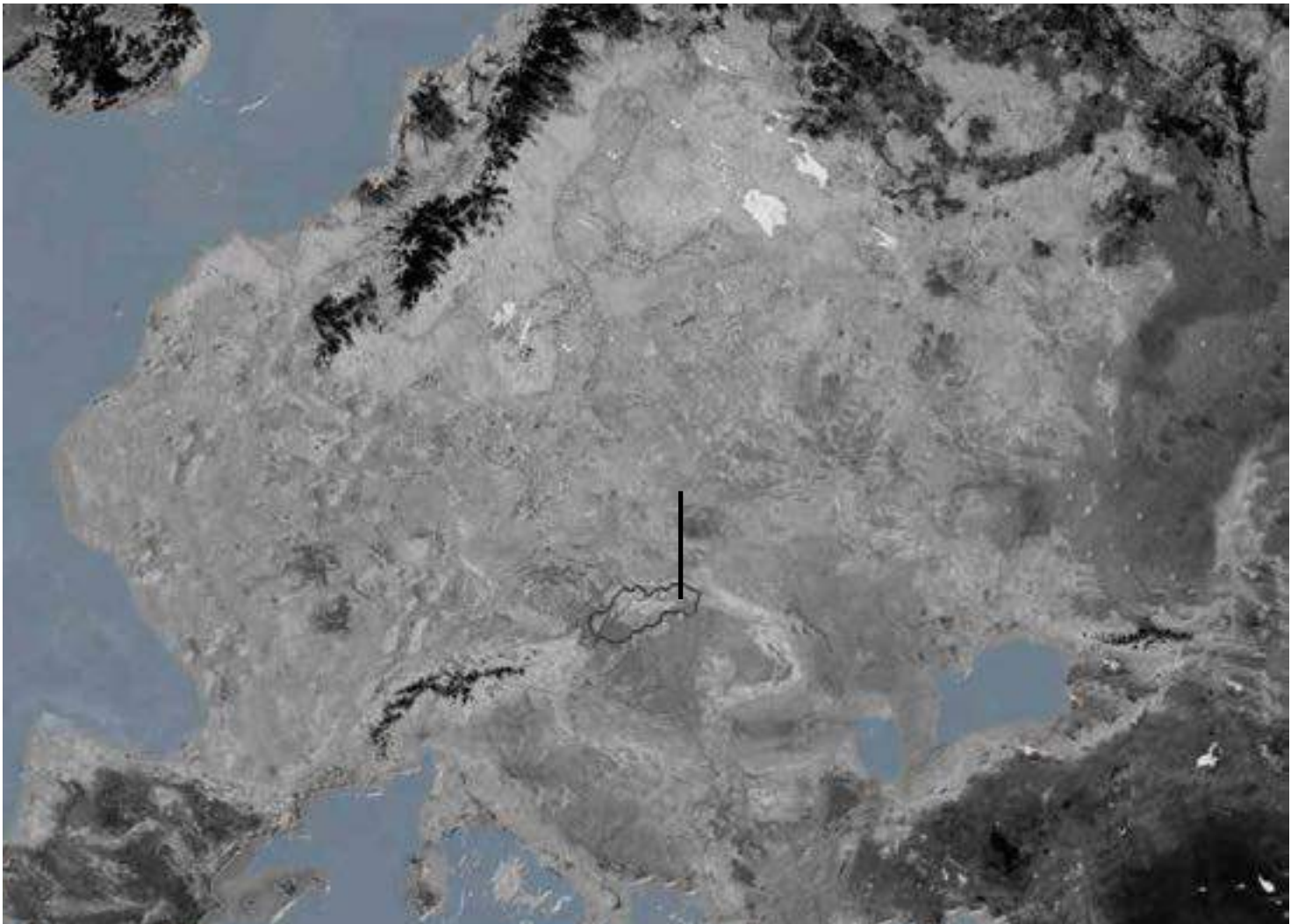
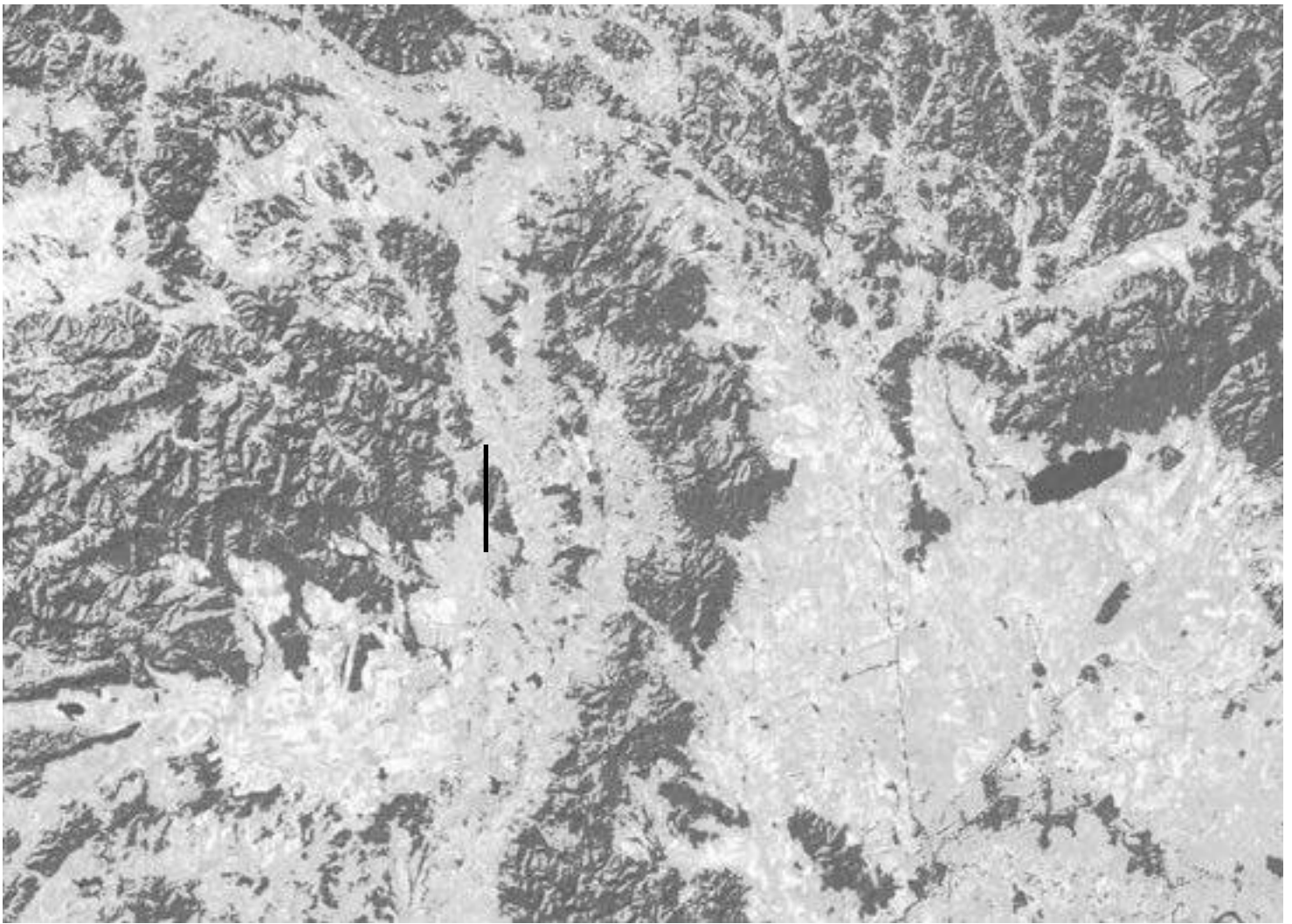
Diplomová práca sa zaoberá urbanistickou štruktúrou mesta Košice. Preveruje možnosti prepojenia jeho častí. V bližšej mierke sa venuje oslabeným centrom. Návrh skúma alternatívu rozvoja územia historického jadra a jeho prepojenie s novým centrom.

Predmetom záujmu je územie vo väzbe na rieku Hornád v centrálnej časti mesta. Cieľom urbanistického návrhu je rekreovanie atraktívneho mestského prostredia pre funkcie vyššej občianskej vybavenosti, bývania, rekreácie, športu a zelene a so zreteľom na polohu územia s cieľom rozvinutia celomestského centra, vrátane centra na regionálnej úrovni. Ponúka potenciál ďalšieho zjednotenia mesta-priestorovým a funkčným riešením brownfieldu nachádzajúcim sa v tesnom napojení na historickú časť mesta Košíc. Územie je podľa územného plánu prevažne označené ako rozvojové územie alebo ako územie určené na prestavbu. Územie je málo urbanizované, prevažne tvorené výrobnými areálmi či skladmi alebo inou zpevnenou plochou či nezpevnenou neudržiavanou plochou.

Vnútorňa periféria za hranou centra vytvára niekoľko problematik – priestorová bariéra medzi centrom a ďalšími časťami mesta, zlá priestupnosť, vylúčené a nevhodne využívané územia. Návrh preveruje umiestnenie inštitúcií mestom plánovaných na územie nového centra. Rozprestretie verejných inštitúcií pozdĺž významných osí prispieva ku komplexnému vnímaniu mestského centra. Nová zástavba podporuje význam existujúcich verejných priestranstiev, do organizmu mesta zapája neatraktívne nábrežie rieky a bývalé priemyselné územie.

Rieka Hornád a jej okolie nemá v súčasnosti v urbanistickom usporiadaní mesta Košice stvárnenie, ktoré by zodpovedalo jej významu a potenciálu. Lokality pozdĺž železničnej trate lemovaná korytom rieky sa nachádza v súčasnosti za hranou mestského centra a tým vytvára prázdno.

- | | |
|---------|-----------|
| 1. časť | štruktúra |
| 2. časť | stanica |
| 3. časť | voda |



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.

Mesto leží vo východnej časti Slovenska v Košickom kraji, v blízkosti hraníc s Maďarskom (20 km), Ukrajinou (80 km) a Poľskom (90 km) na križovatke historických obchodných ciest. Od hlavného mesta Bratislavy je vzdialené asi 400 km.

Povrch Slovenska tvoria nížiny Panónskej panvy a pohoria a kotliny Karpát. Sú súčasťou rozsiahleho geomorfologického systému na povrchu Zeme, Alpsko-himalájskej sústavy. Tá sa ťahne od severnej Afriky cez Európu naprieč južnou Áziou.

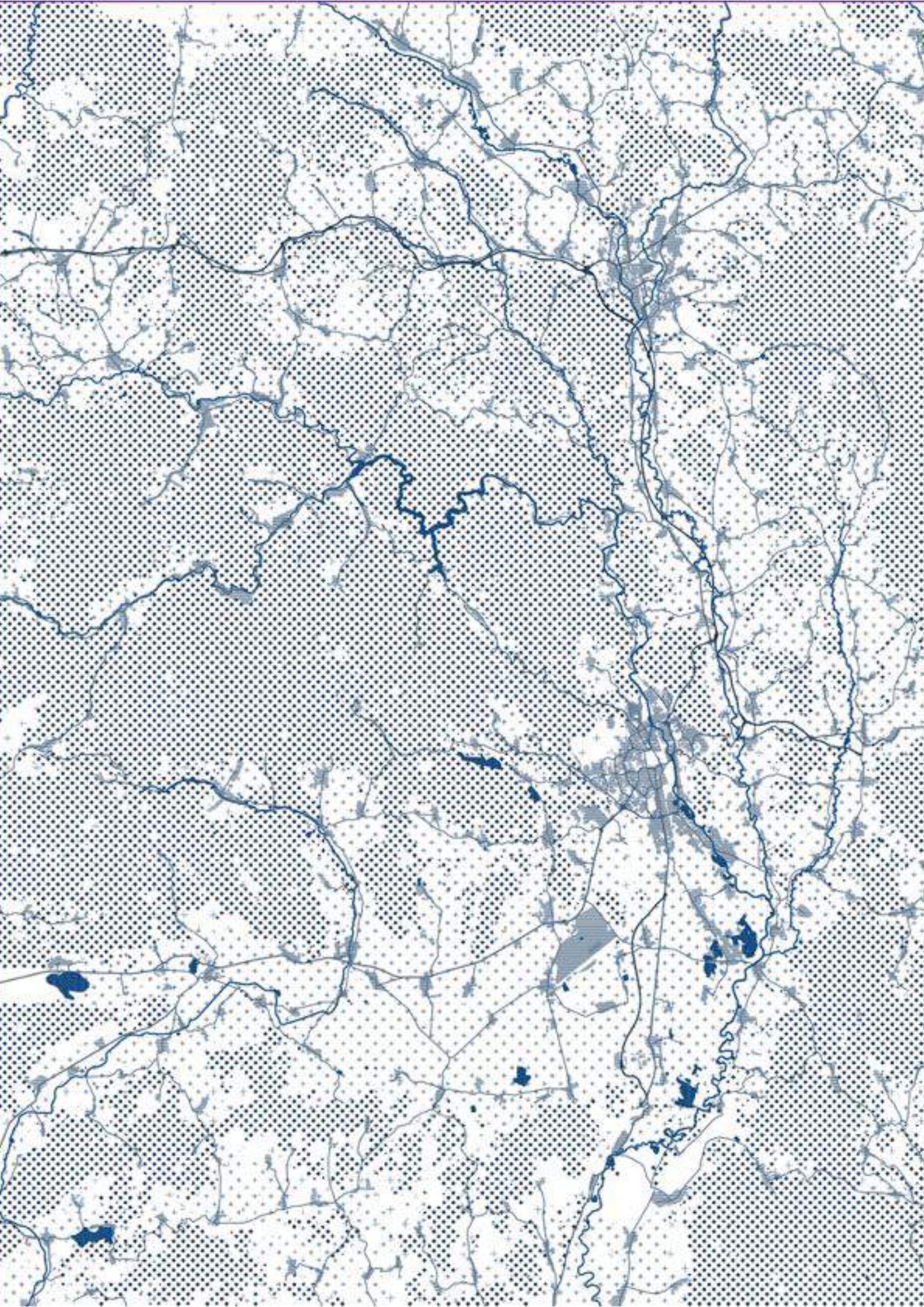
Slovensko je zároveň súčasťou subsystému Karpaty a Panónska nížina zasahujúca sem z Rakúska a prevažne Maďarska.

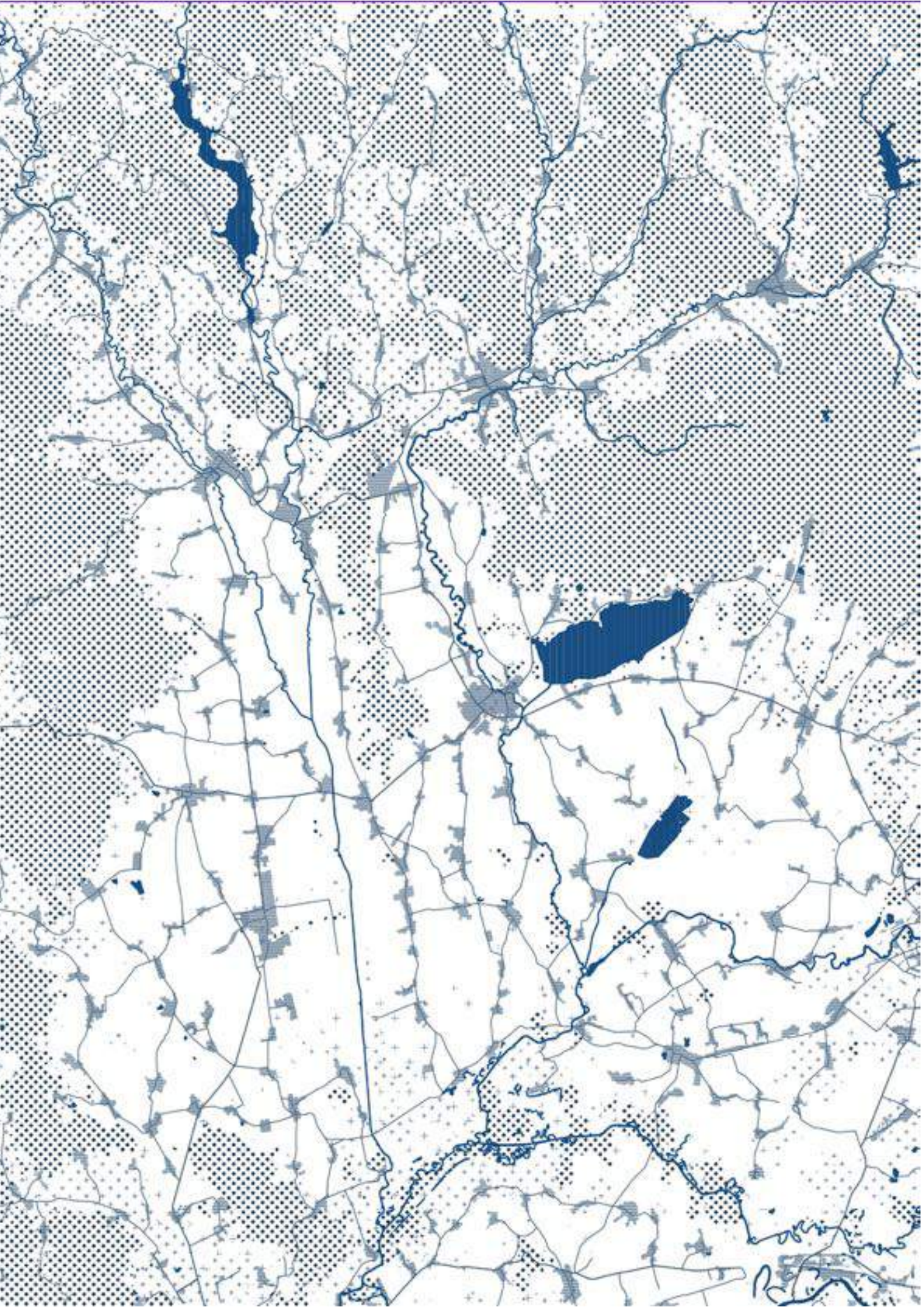
Alpsko-himalájska sústava → Karpaty → Západné Karpaty → Vnútorne Západné Karpaty → Lučensko-košická zníženina → Košická kotlina

Priestorová, a čiastočne aj funkčná štruktúra mesta, je determinovaná geomorfológiou terénu v mieste jeho založenia, jeho historickým vývojom, polohou rieky Hornád voči mestu, a trasami dopravnej infraštruktúry (radiálno-okružný komunikačný systém automobilovej dopravy, železnica).

Košická kotlina predstavuje v rámci geomorfologického členenia Slovenska samostatný geomorfologický celok. Rozprestiera sa v juhovýchodnej časti Slovenska. Na západe susedí so Slovenským krasom a Volovskými vrchmi, na severe s Čiernou horou, Šarišskou vrchovinou, Spišsko-šarišským medzi-horím a Beskydským predhorím, a na východe má spoločnú hranicu so Slanskými vrchmi. Južná hranica je totožná so štátnou hranicou s Maďarskom.

Košická kotlina je oblasť pretiahnutého tvaru smerom od severu k juhu. Terén je pestrý a variabilný, rozľahlé roviny sa striedajú s nevysokými kopcami. Najvyššími vrcholmi sú Diaľna (384 m) a Červený grúnik (305 m). Porast v tejto oblasti tvoria prevažne listnaté lesy s hojným výskytom dubu, buku, hrabu a brezy. Najvýznamnejšími riekami Košickej kotliny sú Torysa, Hornád, Bodva a Ida.



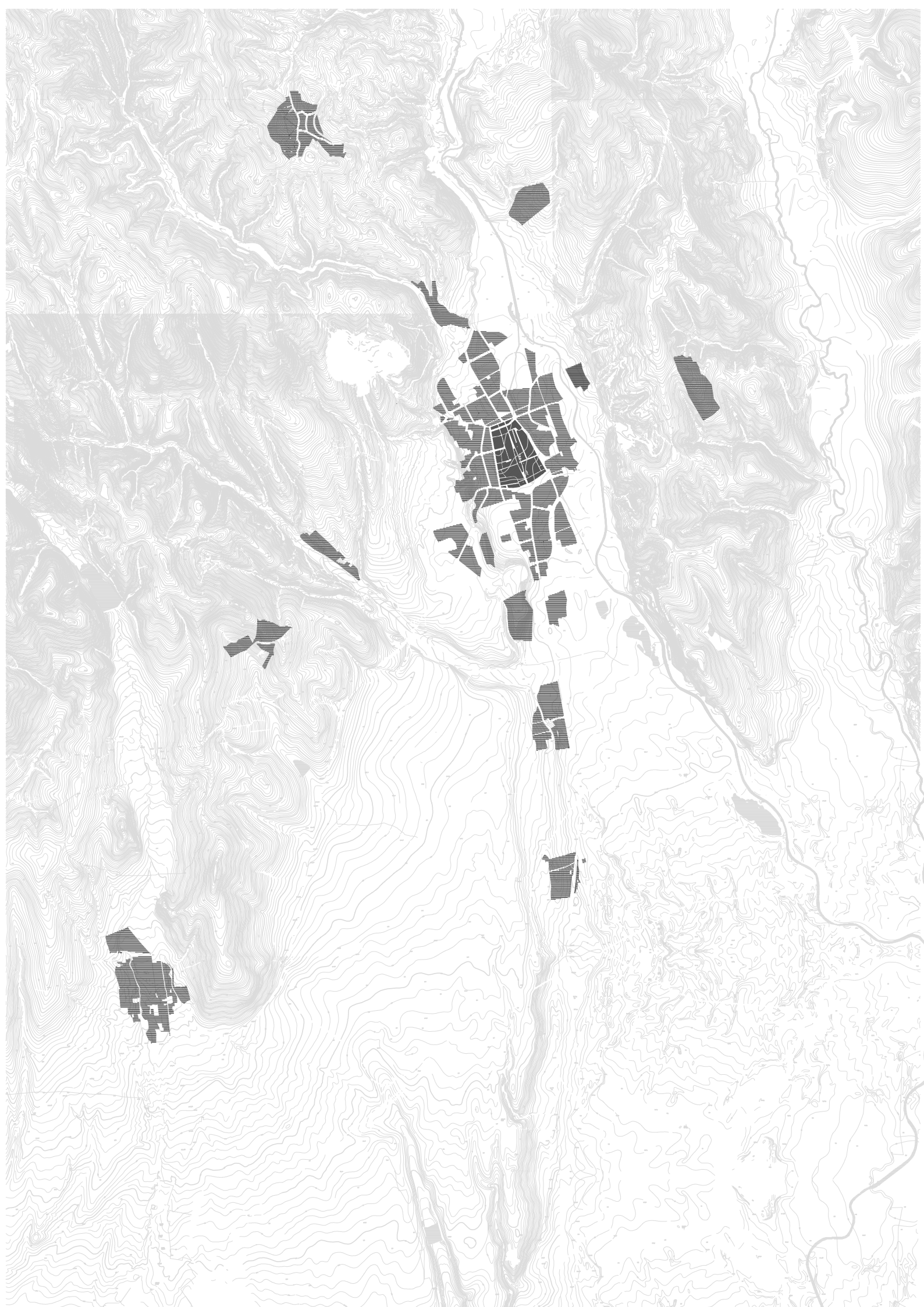




Košice sú spojené diaľnicou D s Prešovom, Popradom a Ružomberkom. Dokončenie jej nadväzujúcich úsekov, umožňujúcich diaľničné spojenie do Bratislavy a Žiliny, je predpokladané najskôr do roku 2030. Kvalitné prepojenie južným ťahom cez Zvolen má priniesť rýchlostná cesta R2. Diaľničné spojenie na maďarské hranice smerom na juh na Budapešť a Miškovec priniesla rýchlostná cesta R4, ktorej výstavba prebehla v rokoch 2010 – 2013.

Urbanistický vývoj mesta ovplyvnil ľahko zastaviteľný terén (rovinaté územia), na ktorom boli založené stredoveké Košice, toto územie postačovalo pre rozvoj mesta až do 70-tych rokov 20. storočia, keď sa po prvý raz mesto začalo rozvíjať (SÚP Košice, rok 1959) západným smerom na vyvýšenú terénnu hranu (sídliisko Terasa).

V 20. storočí sa urbanistický rozvoj mesta (okrem sídliska Nad Jazerom) zložitým terénom nevyhol, všetky ostatné sídliská (sídliisko Dargovských hrdinov, sídlisko KVP, sídlisko Ťahanovce) sú, oproti nivelete mesta (cca 200 m n.m.), realizované vo vyšších polohách. Ďalším faktorom, ktorý výrazne ovplyvnil urbanistickú štruktúru mesta, je rieka Hornád, s ňou paralelne vedená železnica a nové koridory automobilovej a koľajovej dopravy (električky). V 19. a začiatkom 20. storočia sa do územia medzi Hornádom a železničnou traťou logicky umiestňovali zariadenia priemyslu, ktoré mali nároky na úžitkovú vodu, na zásobovanie surovinami a odvoz hotových výrobkov, a využívali rieku Hornád na vypúšťanie znečistených vôd. Takto boli v meste založené, a neskôr sa rozvíjali, dve priemyselné zóny, priemyselná zóna Sever, a priemyselná zóna Juh. V roku 1969 boli k mestu pričlenené okolité samostatné obce (Barca, Vyšné Opátske, Myslava, Ťahanovce, Košická Nová Ves, Pereš, Poľov, Šaca), niektoré do organizmu mesta postupne vrástli, iné si dodnes zachovali podobu samostatného urbánneho celku (Pereš, Poľov, Šaca), aj keď sú ovplyvňované spôsobom života urbanizovanej aglomerácie.



Slovanské osídlenie

Mesto Košice sa vyvinulo v geografickom styku výbežkov vnútorných Karpát a Východopanónskej panvy v údolí rieky Hornád z osady slovanského pôvodu. Slovanské osídlenie Košickej kotliny je kontinuálne dokázané od 7. storočia, čoho potvrdením sú nálezy slovansko-avarských pohrebísk z Barce, Šebastoviec, Valalik a Kechneca. Slovanské kmene si tu vybudovali v 9. a 10. storočí niekoľko hradísk, ktoré kultúrne gravitovali k Veľkej Morave, aj keď nie je dokázané, že pohanské osídlenie Košickej kotliny bolo jej integrálnou súčasťou. Hradisko Starý Hrad (Óvar) bol situovaný na východ od obce Seňa. Ďalšie boli lokalizované v Barci, na vrchu Hradová a v lokalite Breh (v dnešnej mestskej časti Krásna nad Hornádom) na mieste neskoršieho benediktínskeho kláštora. Slovanský pôvod názvu nie je v okolí ničím nezvyčajným, zachovali sa aj miestne názvy Blatan, Čermel, Pstružník, Verbelica, a napokon aj samotný názov mesta Košice.

Villa Cassa

V hornádskom údolí mestského kotla existovala čulá významná osada Košice skôr, ako sa nám zachovali prvé písomné pramene. Prvá známa písomná zmienka o Košiciach je podľa Ľubinskej listiny Jágerskej kapituly z roku 1230, ktorá informuje o predaji pozemkov Košičanmi. Medzi nehnuteľnosťami je spomínaný mlyn. Hranice pozemku sú podrobne popísané. Rozprestierali sa na juh od osady Košice a na sever od dediny Ľubina, ktorá sa v listine spomína, a ktorá katastrálne existovala do 2. polovice 18. storočia.

Listina označuje Košice termínom Villa Cassa, teda kráľovská osada Košice. V listine sa spomína farár, čo indikuje existenciu kostola v nej, ktorý najpravdepodobnejšie vznikol v čase stabilizovania kresťanstva v tomto regióne do polovice 11. storočia. Išlo o predchodcu neskoršieho Dómu sv. Alžbety, románsko-gotický kostol sv. Michala, čo bolo pravdepodobne pôvodné patrocínium košického kostola. K jeho zmene došlo až v 2. polovici 13. storočia s príchodom veľkej vlny nemeckých kolonistov. Samotná osada starousadlíkov nebola dosiaľ archeologicky zistená.

urbanizmus kolonizačného mesta a jeho opevnenie

Nemeckí kolonisti so sebou priniesli do krajiny i nové postupy pri výstavbe svojich miest. Špecificky pre región Východného Slovenska išlo o riešenie svetovo unikátne, kde sa najvýstavnejšia ulica v strede rozširovala do tvaru šošovky, aby vytvorila priestor pre sústredenie najdôležitejších mestských stavieb (kostol a neskôr radnica) a trhu. V prípade Košíc bolo šošovkovité námestie alebo ring – Hlavná ulica – budované kolmo na staršiu zástavbu Villy Cassy, ktorú Nemci pomenovali Hnilnou ulicou, ležiacou pred románskym kostolom sv. Michala. Počiatky výstavby košických mestských hradieb spadajú do obdobia rokov 1260 – 1290, pričom okolo roku 1290 bolo hradbami obkolesené už celé mesto. Hradbový múr nemal viac ako 1 metrovú hrúbku. Dve mestské brány, Dolná a Horná, ukončovali na oboch koncoch námestie – ring, tretia umožňovala príchod od západu na Hnilnú ulicu. Opevnená plocha mala 21 hektárov, mesto ako celok 57 hektárov.

spevnenie fortifikácie

Rozsiahlou modernizáciou prešlo košické mestské opevnenie. Došlo k spevneniu fortifikácie predstupným parkánovým múrom a obkolesujúcou vodnou priekopou. K dovtedajším trom mestským bránam Hornej, Dolnej a Hnilnej pribudli dve nové, orientované na hospodárske zázemie Hornádu a jeho ramien, Mlynská a Maľovaná (pri Katovej bašte), pričom došlo k presunutiu Hornej brány o 50 metrov na sever. Na novovzniknutom mestskom pozemku bola založená zbrojnica, kde sa zbrane a delá nielen skladovali, ale aj vyrábali. Dôstojnejšie umiestnenie vedľa radnice dostal nový Kráľovský dom vybudovaný pravdepodobne medzi rokmi 1380 – 1392. Za hradbami vznikali nechránené predmestia, tzv. huštáky.

Úpadok „Pevnosti Košice“

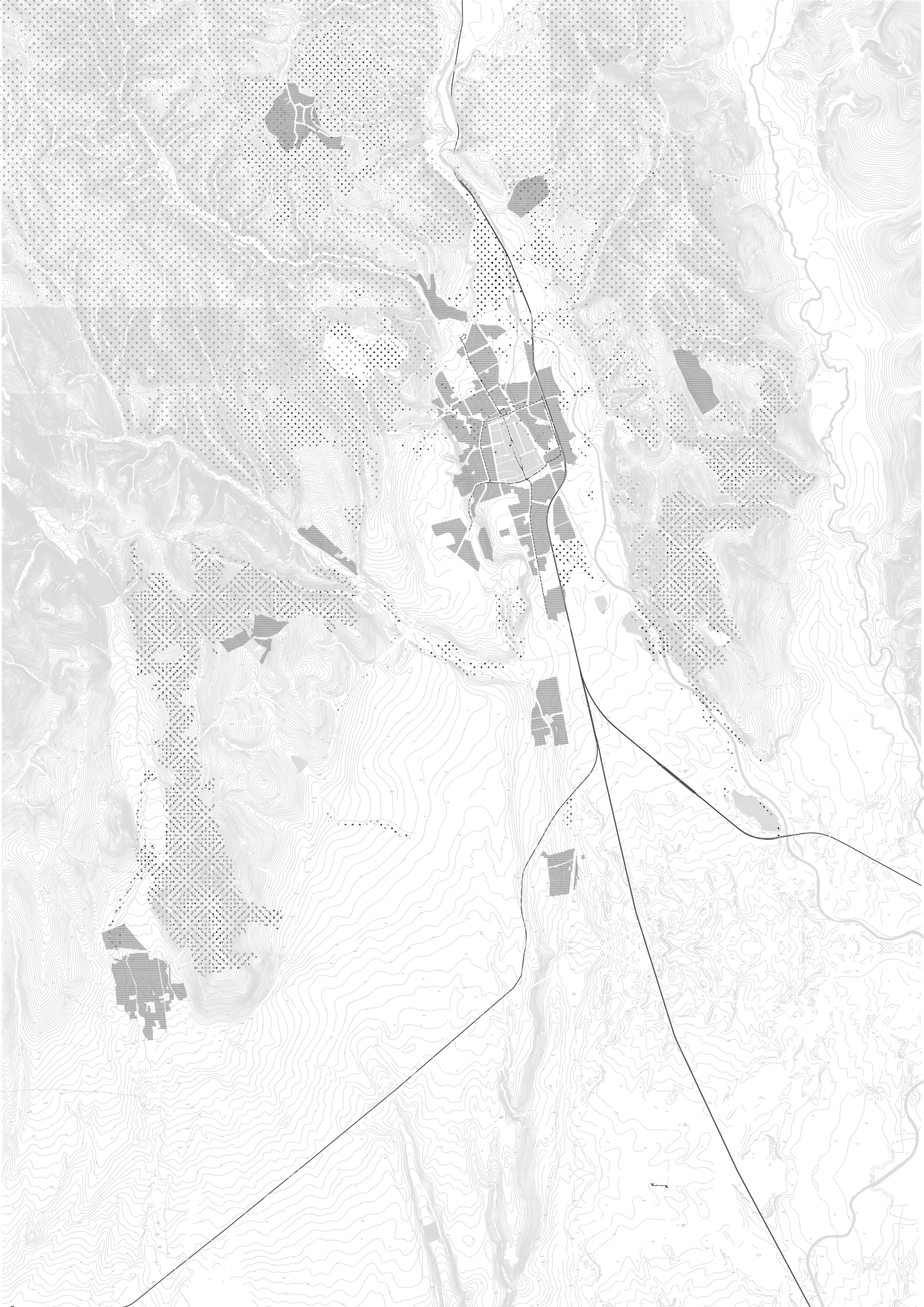
Pozícia Košíc ako významnej protitureckej bašty pominula. Oslobodením Budína a Pešte stratili Košice svoje prioritné postavenie na sneme a taverníkom súde. Na protest si košickí ablegáti na sneme v roku 1712 odmietli sadnúť, aby „neponížili svoje mesto“. Podľa Veľkého privilégia Ľudovíta Veľkého z roku 1347 mali zastávať po Budíne druhé miesto, po jeho obsadení Turkami dokonca prvé. Keďže sa objavili tendencie, aby aj Bratislava zastávala prednejšie postavenie, nechali si Košice písomne potvrdiť svoj protest pri otvorení tavernického súdu z roku 1722. Tým si poistili aspoň tretie miesto v hodnostnom poradí, aj keď to už nezodpovedalo realite vyčerpaného provinčného mesta.





analýza

vývoj do 18. storočia



Maďarská revolúcia a Slovenské povstanie

Začiatkom marca 1848 začali revolučné pohyby v Habsburskej monarchii. Najprv vypukla revolúcia v hlavnom meste Viedni 13.3.1848, následne 15. marca 1848 vypukla maďarská revolúcia v Pešti, ktorá sa rozšírila po celom Uhorsku. Aktívne sa do revolúcie zapojila aj veľká časť vrchnosti mesta Košice a stoliční mocipáni. Keď revolúcia prerástla do občianskej vojny, vyslali Habsburgovci do Uhorska niekoľko armád. Do Horného Uhorska (zhruba územie dnešného Slovenska) vťahal zo severu cez rakúsku Halič (dnes súčasť Poľska a Ukrajiny) cisársky generál podmaršal Franz H. von Schlick, ktorý sa pri Košiciach stretol 11. decembra s početnejším, ale zle vyzbrojeným košúťovským vojskom. Po bojoch pri Budimíre a na predmostí Košíc Schlick mesto obsadil. 4. januára 1849 sa ho pokúsil opäť obsadiť košúťovský minister vojny generál Lázár Meszáros v tzv. Košickej bitke pri Barci, ale nepodarilo sa mu zvíťaziť.

Industrializácia Košíc

Továreň na poľnohospodárske stroje v Čermeli, známa aj ako klinčíkareň. Od roku 1892 do Čermela jazdila aj pouličná železnica, ktorá okrem osobnej dopravy slúžila aj ako vlečka. Parné lokomotívy boli v prevádzke od roku 1893.

V roku 1881 bola menšia Turnianska župa pripojená ku Abovskej. Prirodzená spádová oblasť Košíc siahala pozdĺž Potiskej železnice ďaleko na juh, takmer na hranice Miškovca (Miskolc). Počiatky priemyselnej výroby v meste spadajú do roku 1791, kedy bola sprevádzkovaná prvá košická manufaktúra na výrobu klobúkov (v objekte Katovej bašty). Neskôr pribudli aj manufaktúry na výrobu kameninového riadu (v objekte Mlynskej bašty) a súkna. V roku 1828 tu stále pracovalo 460 remeselníckych dielní v 70 cechoch. Cechové organizácie boli v Uhorsku zrušené v roku 1872.

K skutočnému priemyselňovaniu mesta dochádzalo až po revolúcii 1848 – 1849. Prvý parný stroj do výroby v meste zaviedol cukrovar v roku 1852 a od roku 1857 fungoval mestský pivovar. Najúspešnejšími prevádzkami boli Ungarov podnik na liehovar a droždie a štátna tabaková továreň.

investície ťažkého strojárstva

Napriek postupujúcej industrializácii Košice nepriťahli väčšie investície ťažkého strojárstva a zbrojárstva, ktorých centrom sa stal k hlavnému mestu bližší Miškovec. Stále prevládala poľnohospodárska malovýroba, čo záviselo aj od surovínového zázemia. V roku 1910 sa Košice s 34 priemyselnými prevádzkami a 3 230 pracovníkmi podieľali iba necelým jedným percentom na uhorskej priemyselnej produkcii. Z väčších podnikov zamestnávala vyše tisíc pracovníkov iba tabaková továreň a okolo 400 pracovalo vo Franckovej továrni na kávoviny. Ďalšie prevádzky sa sústreďovali na južnom okraji mesta ako liehovar a sladovnía, strojovnía K. Poledniaka, líkérka a tehelne. V roku 1872 založené Vyššie strojnícke učilište (dnešná Stredná priemyselná škola strojníccka) bolo prvým tohto typu v Uhorsku.

Košice železničnou križovatkou

Od roku 1838 až do príchodu železnice fungovala pravidelná dostavníková linka do Pešti a Prešova. Dobudovanie priameho spojenia Miškovec – Buda-pešť v roku 1870 výrazne skrátilo jazdnú dobu do hlavného mesta. V tom istom roku sa spustila aj časť strategickkej Košicko-bohumínskej železnice v 33 kilometrovom úseku Košice – Kysak – Prešov. Mala prepravovať lacné uhorské poľnohospodárske produkty do západnej časti monarchie a umožniť kvalitné spojenie tunajšej banskej oblasti so sliezskym uhoľným revírom. S Tokajom mesto spojila železnica v roku 1873. Regionálny charakter mala Turnianska železnica smerujúca cez Turňu nad Bodvou a Tornaádasku do Miškovca, spustená v roku 1890. Zvýšený nápor cestujúcej verejnosti pôvodná budova Potiskej železnice nevládala, preto ju v roku 1896 doplnila nová neorenesančná železničná stanica (zbúraná v 70. rokoch 20. storočia). Hoci do mesta ústili kolaje až štyroch železničných spoločností, mesto sa v rámci Uhorska nestalo významným železničným uzlom. Absencia veľkých priemyselných podnikov, nevýhodné cestovné poriadky a umiestnenie riaditeľstva Potiskej železnice do Miškovca boli nesporné fakty, ktoré k tomu viedli. Túto skutočnosť kompenzoval v roku 1913 presun prevádzkovej správy Košicko-bohumínskej železnice zo sliezskeho Těšina do Košíc, pre potreby ktorej bol v roku 1915 vybudovaný nový administratívny palác (Riaditeľstvo železníc, vedľa budovy Divízie).

Začiatok prevádzky koľajovej dopravy spadá do novembra 1891. Pomere neskoro, až v 50. rokoch minulého storočia, sa v uliciach mesta objavuje nový dopravný prostriedok – autobus. V 60. rokoch bola vybudovaná veľkokapacitná električková rýchlodráha na prepravu zamestnancov do VSŽ (dnešný U.S. Steel).

prvá územno- plánovacia dokumentácia

Prvým historickým materiálom, ktorý nemožno považovať za územno-plánovacia dokumentáciu, ale ktorý sa koncepčne venoval rozvoju mesta Košice, bol víťazný návrh anonynej súťaže na vypracovanie ideového návrhu regulačného plánu mesta Košice v roku 1917, jeho autormi sú budapeštiansky architekt Jenő Lechner a technický radca László Wurga.



Börvengővár

Felsőbüntetőház

Felsőbüntetőház

Somorváriak és Fischerkerék

Bongókórtér

A régi parkiparkoló terület

Árkeresztények

Munkácsy és Székelyudvarhelyi utca

Munkácsy és Székelyudvarhelyi utca

Újvárosi közterület

A Széchenyi téren a Széchenyi téren

Újvárosi közterület

A közterület területén

Széchenyi

Újvárosi közterület

Közterület

Közterület

Újvárosi közterület

Széchenyi

Árkeresztények

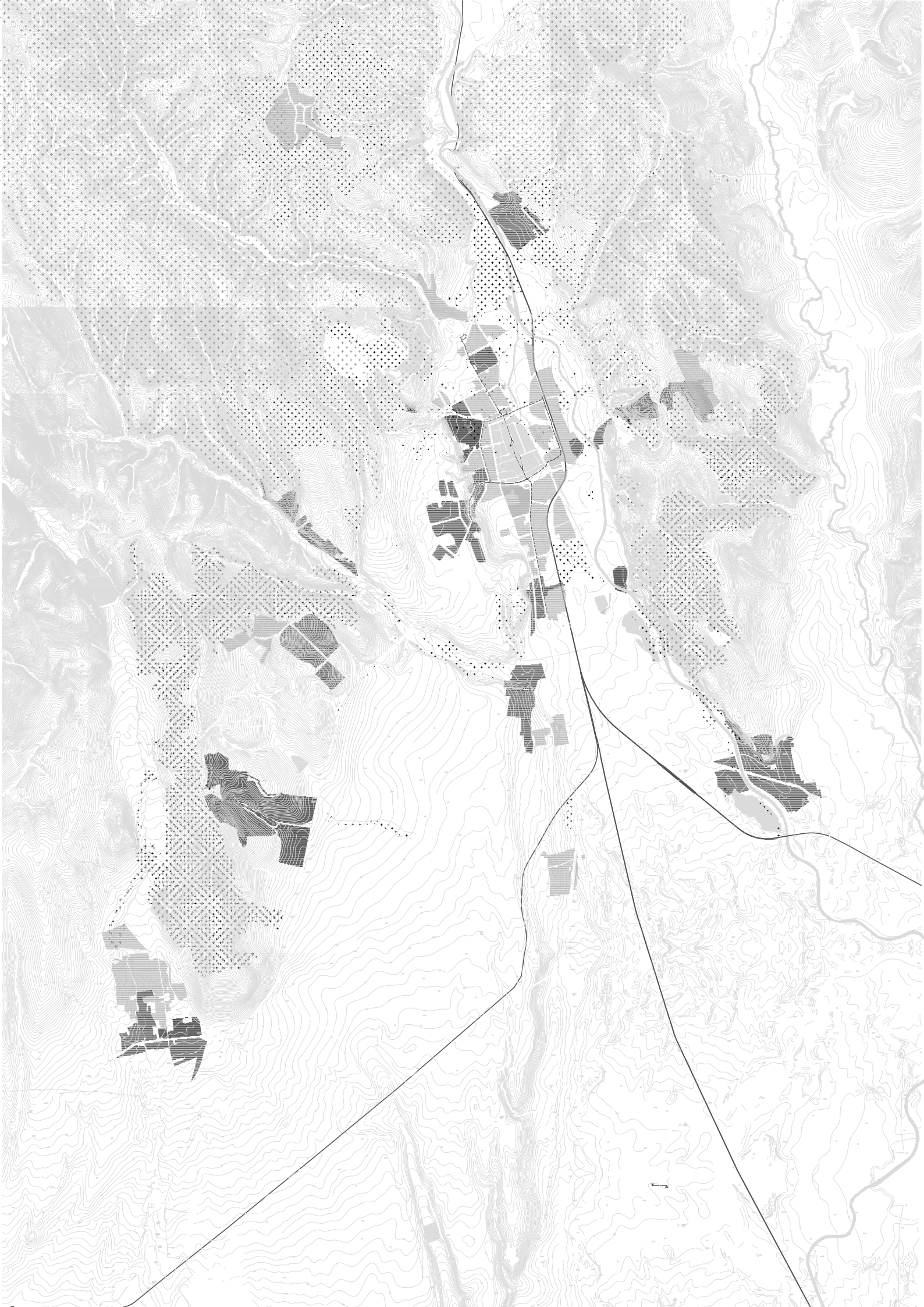
Árkeresztények

Munkácsy és Székelyudvarhelyi utca

Munkácsy és Székelyudvarhelyi utca

Munkácsy és Székelyudvarhelyi utca





urbanistická súťaž

V neskorších vojnových rokoch, ktoré boli pre obyvateľstvo veľmi ťažké sa pozornosť médií sústreďovala skôr na problémy spojené s vojnovým stavom a regulácia mesta sa nezdaľa byť tak naliehavou. V roku 1917 však s blížiacim sa koncom vojny, po ktorom sa očakával hospodársky vzostup sa dostáva otázka rozvoja mesta opäť do popredia. Mesto vypisuje na reguláciu mesta začiatkom leta 1917 celoštátnu anonymnú ideovú urbanistickú súťaž. V zmysle súťažných podmienok sa jednalo o súťaž ideovú, vypisovateľ nestanovil žiadne východiskové podmienky a súťažiaci teda mali sami rozoznať problémy na riešenie a sami stanoviť rozvojové zámery. Súťaž oboslalo 11 autorov. I. cena bola spracovania regulačného plánu s perspektívou 30 – 50 rokov. Mesto je zónované na zónu so zástavbou kompaktnou, polokompaktnou a voľnou. Zástavba sa rozvíja smerom k okrajom mesta. „Lepšie štvrte“ na bývanie navrhuje na severe mesta, na juhu potom v blízkosti priemyselných plôch bývanie pre robotníkov. Navrhuje plochy obytnej zástavby aj na dnešnej Terasy. Svahy pod Terasou sú plochami systému zelene, ktorý formou parkov alebo alejí pozdĺž ulíc obkolesuje centrálnu časť mesta z troch strán. Pozoruhodný je návrh občianskej vybavenosti, komplex technickej univerzity zhruba v mieste dnešnej FNsP na vyvýšenom mieste na Terasy, vedecká univerzita na severnom okraji mesta v osi Hlavnej ulice. Na severe v kontakte so zónou lesa a výhľadom na mesto je navrhnutý nový cintorín s krematóriom a na Hornáde rozsiahly komplex kúpaliska. Dvojica tržníc na severnom a južnom okraji jadra s napojením na železničnú vlečku, nová železničná stanica, radnica, nový komplex múzeí v mieste Katovej bašty, hasičská stanica, mestský bitúnok atď. Okrem toho plán určuje zóny továrenskú, plochy železnice, zeleň a vodné plochy a dôležité verejné budovy. V rámci dopravy sú navrhnuté električkové trate a výškovo osadené podchody pod železničnou traťou. Zaujímavosťou je navrhované splavenie Hornádu pomocou plavebného kanála. Ten mal byť jedným z hnacích motorov rozvoja mesta. („Keď sa dostaneme od Tisy vodnou cestou až po Košice - nebudeme mestom dôchodcov!“ - hlásali miestne noviny).

začleňovanie Košíc do Česko-Slovenska

30. októbra 1918 sa Slováci prihlásili ku Česko-Slovensku Martinskou deklaráciou. Na území budúceho Slovenska sa vytvárali miestne Slovenské národné rady, v Košiciach však vznikla Maďarská národná rada, ktorá organizovala správu v meste.[168] Nová maďarská vláda Mihálya Károlyiho počítala s vytvorením autonómie pre Slovákov, ktorej územie ale nemalo siahať po mesto Košice, kde sa tri štvrtiny obyvateľstva podľa uhorských štatistík hlásilo k maďarskej národnosti. Plány česko-slovenských predstaviteľov však Košice do rámca vznikajúceho štátu definitívne zahŕňali

národnostná štruktúra mesta

Po dokončení zdĺhavého začleňovania Košíc do Česko-Slovenska začali okamžite vznikáť úrady česko-slovenskej štátnej správy. V duchu československej štátnej správy sa začalo aj s premenovaním niektorých ulíc, hlavne pripomínajúcich predchádzajúcu vládu Habsburgovcov. Ďalej sa v zásade premenovali všetky ulice pripomínajúce maďarizáciu.

postavenie mesta v 1. Česko-slovenskej republike

Od roku 1923 platilo nové územnosprávne členenie, ktoré vytváralo na Slovensku šesť veľkožúp. Abovsko-turianska župa zanikla a bola vytvorená nová Košická veľkožupa, ktorá čiastočne kompenzovala stratu mestského zázemia po vytvorení štátnych hraníc v roku 1919. Až v roku 1936 tu bola zriadená expozitúra Krajského úradu (Kancelária krajského prezidenta). Ako konštatuje historik Ondrej Halaga, „košická administratívna oblasť však bola po viac ako šiestich storočiach po prvý raz podelená tak, že názov *“metropola východného Slovenska”* sa už používal len z tradície pre Košice.

Po vytýčení nových hraníc sa Právnická akadémia, pokračovateľka Košickej univerzity, presťahovala v roku 1921 do Miškova a neskôr Debrecína, kde sa stala základom tamojšej Právnickej fakulty. Košice ostali bez univerzity na 16 rokov až do roku 1937.

V rokoch 1922 – 1924 tu slúžil na poste veliteľa košickej divízie generál Radola Gajda, ktorý sa zaslúžil o výstavbu plaveckého bazénu na brehu Hornádu, ku ktorému bola potiahnutá aj električková trať. Gajdove kúpele zostali obľúbeným výletným strediskom a miestom významných mestských podujatí až do ich zániku v 60. rokoch 20. storočia.

viacjazyčné pohraničné a posádkové mesto

Prvorepublikové Košice boli viacjazyčným pohraničným a posádkovým mestom – poslednou zastávkou civilizácie smerom na Podkarpatskú Rus. Ich postavenie bolo oproti uhorskému obdobiu značne degradované správne, ale i hospodársky, najmä stratou prirodzeného zázemia vytvorením novej štátnej hranice. Preto sa Praha snažila do chýbajúcej infraštruktúry investovať. V roku 1924 bola zavedená linka Česko-slovenských aerolínií Praha – Bratislava – Košice







rast mesta a prvorepubliková architektúra

Po povojnovej finančnej kríze nastalo relatívne obdobie prosperity. Začiatkom 20. rokov začala výstavba obytných domov pre štátnych zamestnancov, napr. Malá Praha. V druhej polovici 20. rokov boli postavené aj súbory činžiakov na dnešnej Palackého-Bajzovej a Štefánikovej ulici. Rozsiahle územia medzi niekdajšími predmestiami boli zastavané rodinnými domami. Mesto sa rozrástlo smerom južným (dodnes zachované štvrtky medzi centrom a Starou nemocnicou), západným (oblasť Rozália-Kalvária), severným (domová zástavba pozdĺž Mlynského náhonu a pod Červeným brehom) a východným (mestská časť Džungla a Prešovská cesta). Počet obyvateľov mesta sa tak za éru prvej Česko-slovenskej republiky zdvojnásobil na 80 000. Stopy prvorepublikovej architektúry badať v meste aj dnes. Okrem už spomínanej bytovej výstavby vznikol rad dôležitých verejných budov v štýle pražského funkcionalizmu i kubizmu, ktoré slúžia svojmu účelu dodnes.

bombardovanie Košíc 1941

Blížšie informácie v hlavnom článku: Bombardovanie Košíc

26. júna 1941 o 13:00 bolo pravdepodobne nemeckým alebo samotným maďarským letectvom zinscenované bombardovanie Košíc, pri ktorom zahynulo 31 osôb. Terčom útoku bola zástavba dnes už neexistujúcich rodinných domov v priestore dnešného sídliska Kuzmányho, budova kasární a hlavnej pošty. Bombardovanie Košíc poslúžilo ako zámienka vstupu Maďarska do vojny. Hneď na druhý deň, 27. júna 1941 sa Maďarsko pripojilo k nacistickému útoku proti Sovietskemu zväzu. Podľa toho boli aj mnohí Košičania povolani na východný front. V lete 1943 došlo k ďalšiemu leteckému útoku na Košice, keď bolo spojeneckým letectvom bombardované letisko a vojenské jednotky.

50. a 60. roky

Košice boli od roku 1949 sídlom Košického kraja, ktorý bol v roku 1960 spojený s Prešovským krajom do Východoslovenského kraja. V roku 1968 boli k mestu pričlenené dovtedy samostatné obce Barca, Košická Nová Ves, Myslava, Pereš, Poľov, Šaca, Ťahanovce a Vyšné Opátske. V roku 1976 ich nasledovali Kavečany, Krásna nad Hornádom, Šebastovce a Lorinčík. Aby mohla administratíva lepšie zvládať enormný nárast obyvateľstva, samotné mesto bolo postavené na úroveň okresu (Košice-mesto). Ten bol v roku 1981 ďalej rozdelený na päť obvodov Košice I. - V. Doba socialistickej výstavby bola charakterizovaná rozsiahlymi asanáciami a následnou výstavbou panelových sídlisk. Zbúrané boli bývalé spustené huštáky – predmestia zastavané rodinnými domami, stará železničná stanica, pamé kúpele, budova bývalého Hotela Schalkház, tri meštianske domy na Hlavnej ulici, všetko budovy z druhej polovice 19. storočia. Rozširovala sa aj sieť mestskej hromadnej dopravy. Pribudlo množstvo električkových tratí a od roku 1950 sa objavila nová autobusová trakcia. Najväčším urbanistickým zásahom do vnútorného mechanizmu mesta bola realizácia východného okružného komunikačného ťahu do koryta Mlynského náhonu čím sa z centra mesta nezmyselne odstránila riečna plocha, a zrušenie centrálného mestského okruhu v súvislosti s novou výstavbou v predstaničnom priestore a zmenou jeho dopravnej obslužnosti

výstavba sídlisk

Po druhej svetovej vojne sa začalo so zahusťovaním širšieho centra Košíc sídliskovou výstavbou v súvislosti so spriemyselnovaním mesta. Skutočná masová sídlisková výstavba v Košiciach sa začala v 60-tych rokoch rozhodnutím vlády o výstavbe Východoslovenských železiarní, kedy bolo potrebné poskytnúť domov pre ich 25 tisíc zamestnancov s rodinami. Výsledkom bola výstavba satelitného Nového Mesta na západnom svahu mestskej kotliny, odkiaľ bol výhľad na centrum mesta. Odtiaľ sa aj vžil názov Terasa, ktorý sa jedine používa u Košičanov na rozdiel od symbolického Nového Mesta, ktorý dokonca nepoužíva ani administratíva, keďže sídlisko spolu s obytnou lokalitou Popradská vytvára mestskú časť Západ, a tak zostáva Nové Mesto iba historickou reáliou. Obytný súbor bol plánovaný pre 60 000 obyvateľov

V rokoch 1954 – 1956 vznikali prvé košické sídliská hneď v niekoľkých lokalitách súčasne. Košice I. na Juhu v okolí Pasteurovho námestia a Košice II. na Severe v okolí Zimnej a Jilemnického ulice sa skladali z 3 – 5 podlažných blokov s minimalistickými prvkami socialistickeho realizmu, ktorý v Košiciach, na rozdiel od iných slovenských a českých miest, nenašiel širšie uplatnenie. V rokoch 1954 – 1958 sa stavalo aj sídlisko Komenského, ktorého najvyššia stavba dosahovala už sedem podlaží.

Nasledovali sídliská Sever (okolie obchodného domu Beta), Mlynský náhon (priestor Hlinkova – Mlynský náhon – Národná trieda) a Mier (sever od Hlinkovej, Vodárenskej), opäť na severe mesta, ktoré ešte v 60-tych rokoch doplnili vzdialenejšia Podhradová a Solovjevova (zástavba v priestore Watsonovej (pred r. 1989 Solovjevovej), Hroncovej (pred r. 1989 Kótayho) a Boženy Němcovej). Spoločným menovateľom týchto sídlisk je, že kedysi okrajové, dnes úplne zrástli s mestom a ich pôvodné názvy, s výnimkou Mieru a Podhradovej, sa ani nepoužívajú. Používa sa však pojem Sever pre označenie celej mestskej časti podľa administratívnych hraníc zahŕňujúcou široké severné predmestie Košíc vrátane všetkých uvedených sídlisk (okrem Košice I.)







priemyselné centrum 80. roky

Socialistická výstavba kulminovala v polovici 80. rokov výstavbou mohutných komplexov stranických a súdnych orgánov a satelitných sídlisk. Následne sa objavili znaky unavenia komunistickej ekonomiky, keď sa upustilo od mnohých projektovaných zámerov. Komunistom sa nepodarilo premeniť Námestie osloboditeľov na hypermoderné betónové centrum so suterénnou dopravou. Mimoúrovňový rýchlostný obchvat mesta ostal nedokončený a nenašli sa peniaze ani na dostavbu trolejbusovej siete, ktorej výstavba sa začala už v roku 1986.

Mnoho objektov občianskej vybavenosti na novších sídliskách zostalo opustenými staveniskami na dlhé roky, tak ako aj od roku 1983 rozostavaný Dom techniky v samotnom centre Košíc. Na druhej strane 80. roky znamenali taktiež obrat v ponímaní priemyselných Košíc aj ako významného kultúrneho strediska s nesmiernymi historickými hodnotami. Oneskoreným vyhlásením rozsahovo najväčšej mestskej pamiatkovej rezervácie na Slovensku v roku 1983 sa začalo s obnovou bohatého pamiatkového fondu. Vznik pešej zóny (1984) a vylúčenie električkovej dopravy (1986) z Hlavnej ulice tento trend len podporovali.

Začalo sa tiež prihliadať na ochranu životného prostredia, kedy bolo rozhodnuté presťahovať značne znečisťujúci magnezitársky závod z Ťahanoviec do prímestskej priemyselnej zóny v blízkosti obce Bočiar, kde sa začalo s výstavbou nového závodu (od roku 1984, spustený až v roku 1997). Piate najväčšie mesto vo federatívnej republike bolo budované ako významné priemyselné centrum s koncentráciou nielen ťažkého, ale ku koncu 80. rokov aj ľahkého priemyslu.

80. roky

Socialistická výstavba kulminovala v polovici 80. rokov výstavbou mohutných komplexov stranických a súdnych orgánov a satelitných sídlisk. Následne sa objavili znaky unavenia komunistickej ekonomiky, keď sa upustilo od mnohých projektovaných zámerov. Komunistom sa nepodarilo premeniť Námestie osloboditeľov na hypermoderné betónové centrum so suterénnou dopravou.

Mimoúrovňový rýchlostný obchvat mesta ostal nedokončený a nenašli sa peniaze ani na dostavbu trolejbusovej siete, ktorej výstavba sa začala už v roku 1986. Mnoho objektov občianskej vybavenosti na novších sídliskách zostalo opustenými staveniskami na dlhé roky, tak ako aj od roku 1983 rozostavaný Dom techniky v samotnom centre Košíc. Na druhej strane 80. roky znamenali taktiež obrat v ponímaní priemyselných Košíc aj ako významného kultúrneho strediska s nesmiernymi historickými hodnotami.

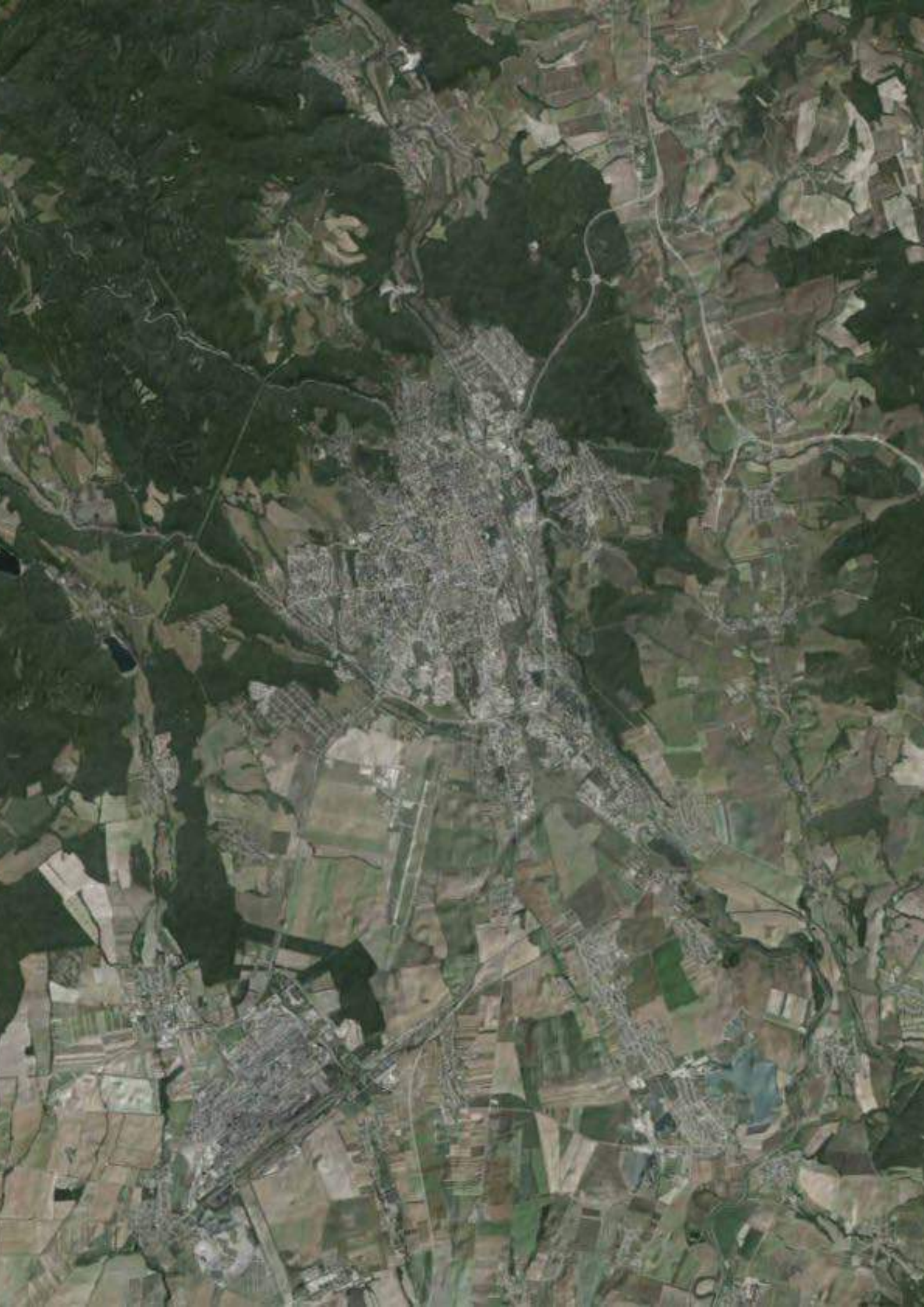
Oneskoreným vyhlásením rozsahovo najväčšej mestskej pamiatkovej rezervácie na Slovensku v roku 1983 sa začalo s obnovou bohatého pamiatkového fondu. Vznik pešej zóny (1984) a vylúčenie električkovej dopravy (1986) z Hlavnej ulice[217] tento trend len podporovali. Začalo sa tiež prihliadať na ochranu životného prostredia, kedy bolo rozhodnuté presťahovať značne znečisťujúci magnezitársky závod z Ťahanoviec do prímestskej priemyselnej zóny v blízkosti obce Bočiar, kde sa začalo s výstavbou nového závodu (od roku 1984, spustený až v roku 1997).

Košice po roku 1989

Zákon Slovenskej národnej rady z 1. októbra 1990 o meste Košice upravil postavenie mesta ako samosprávneho územného celku spravovaného magistrátom, ktorý sa delí na 22 mestských častí so štatútom samosprávnych jednotiek s vlastnými miestnymi zastupiteľstvami. Po vzniku samostatnej Slovenskej republiky v roku 1993 sa Košice ako druhé najväčšie mesto v štáte stali sídlom Ústavného súdu.

Rast mesta sa po roku 1989 zastavil. Posledné sídlisko – Sídlisko Ťahanovce – zastihla revolúcia rozostavané. Druhá etapa sa dokončila až v roku 1993 a v roku 1997 bola dokončená zatiaľ posledná bytovka na tomto sídlisku. Prechod na trhovú ekonomiku a dopady privatizácie sa prejavili v prehľbovaní sociálnych rozdielov obyvateľstva. V priebehu prvej polovice 90. rokov vzniklo vo Všešportovom areáli na slovenské pomery mimoriadne rozsiahle trhovisko s lacným tovarom, tzv. Blšák, ktoré plnilo rolu hlavného nákupného strediska Košičanov do nástupu prvých hypermarketov. Mestská hromadná doprava trpela od 90. rokov pri chronickom nedostatku finančných prostriedkov kritickým obmedzovaním spojov. Napriek tomu sa v roku 1993 podarilo spustiť trolejbusovú trakciu mestskej hromadnej dopravy.

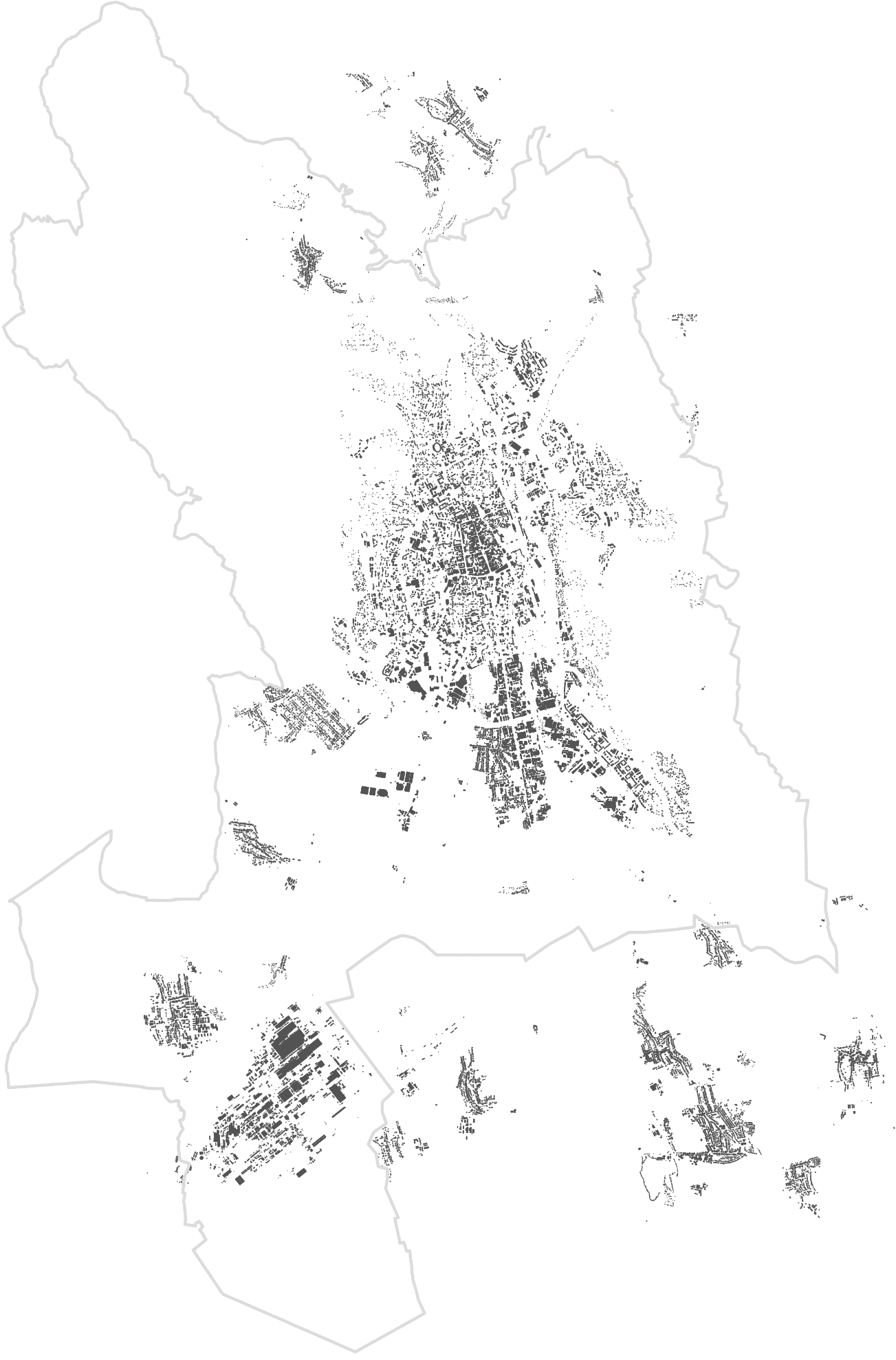
Nové hospodárske smery signalizovalo v roku 1996 otvorenie medzištátnej leteckej linky do Viedne





Priestorová štruktúra mesta je v rázom zaujímavej kombinácie fyzických, funkčných a sociálnych zložiek, ich skladba a usporiadanie sa postupom času premieňa. Relatívne pozvoľný proces postupných zmien môže byť naručený obdobami radikálnych spoločenských transformácií, ktoré sa premietajú do oveľa dynamitnej premeny priestorového usporiadania. V takejto situácii sa v súčasnosti nachádzajú najväčšie a najvýznamnejšie mestá postkomunistických krajín.

Vnútorne štruktúry mesta patria medzi priority súčasnej geografia mesta. Vývoj priestorových štruktúr v čase (plošné zmeny, diferenciacie...) Pod pojmom priestorovej štruktúry rozumieme predovšetkým jednotlivé mestské časti – centrum, predmestia, štvrte, funkčné zóny a pod.



Mesto Košice reprezentuje z hľadiska veľkomestského typu urbanizácie druhú najväčšiu koncentráciu obyvateľstva a ekonomických aktivít v SR.

Historický vývoj osídlenia mesta ovplyvnila významnou mierou výstavba hutníckeho kombinátu VSŽ (dnes U.S. Steel Košice, s.r.o.), tranzitná železničná a cestná doprava, letisko, a formujúce sa väzby regionálnej aglomerácie Košice – Prešov.

Výrobné zóny a ich lokalizácia je výsledkom historického vývoja od začiatku industrializácie až po súčasnosť. S postupným rozvojom priemyselnej výroby v meste vznikali prvé väčšie podniky továrenského charakteru v druhej polovici 19. storočia. Umiestňovali sa zväčša po obvode kompaktnej zástavby historického mesta, alebo okolo pôvodného toku Čermel'ského potoka a Mlynského náhonu (Čermel'ská továreň na hospodárske stroje z roku 1840, Tabaková továreň z roku 1851, Poledňákové Strojárne a zlievarne z roku 1898, pivovar z roku 1857).

S výstavbou železnice začala i exploatácia plôch popri nej. Určitým špecifikom Košíc bolo napojenie jednotlivých tovární na železničný systém trasami mestskej električky (pôvodne koňky), ktorej sieť bola hustá a rozvetvená, a preto má dodnes železničný rozchod koľají.



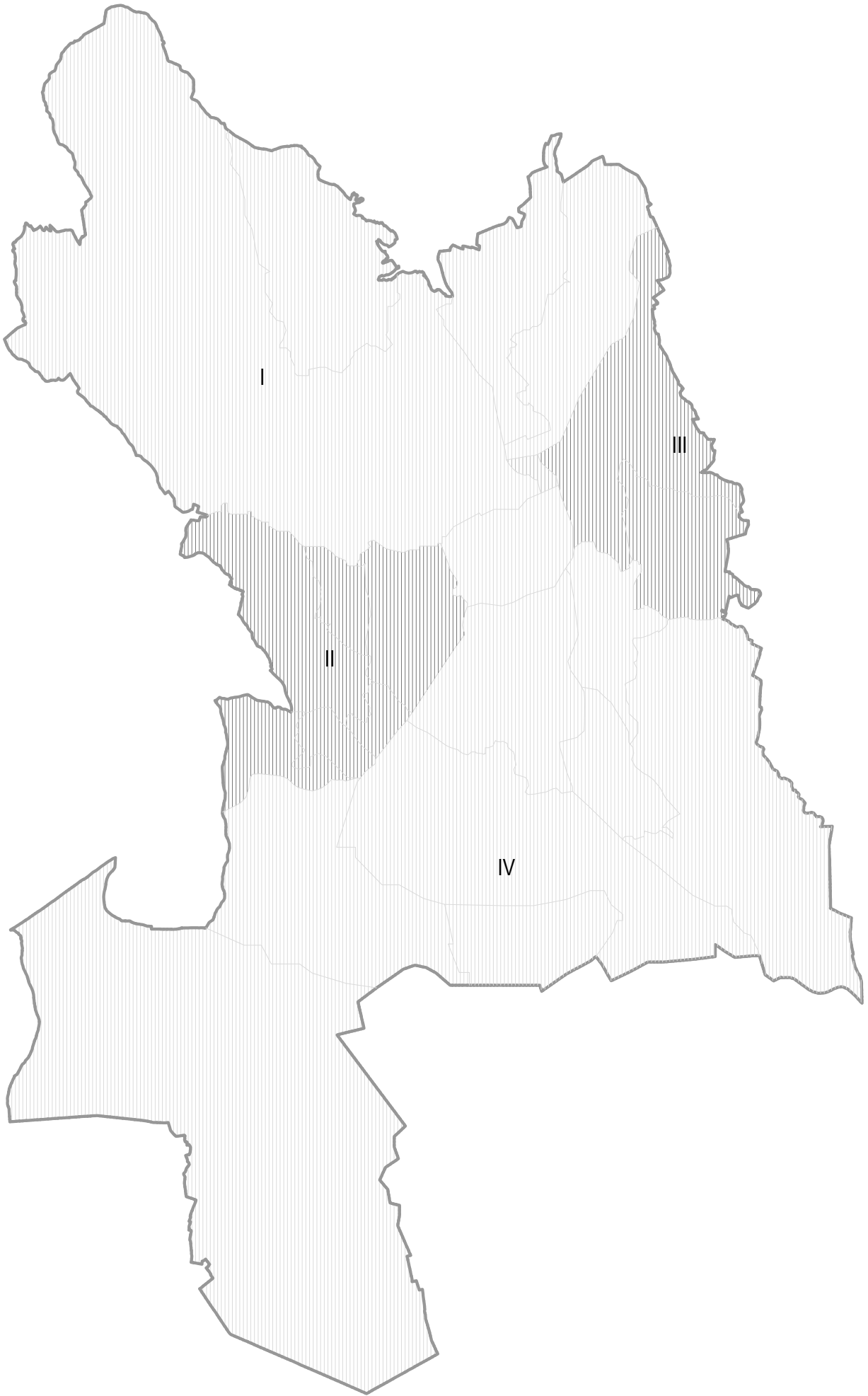
Podstatnú časť skúmaného územia tvoria usadené neogénne horniny. Južná a juhovýchodná časť mesta stojí na vápniťoch kochanovského súvrstvia sarmatského veku (miocén) a mladších riečnych pieskoch, štrkoch a hlinách kvartéru, v nive Hornádu sú ojedinele vyvinuté sedimenty nízkych (wurmských) a stredných (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 zlepenca a tiež mezozoické vápence patriace k veporiku.

V západnej časti dominujú premenené horniny gemerika, hlavne fylity čermeľskej skupiny, zlepenca 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 brídlice, 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, pohorí Čierna hora, tvoria druhohorné a mladoprvohorné horniny.



Skúmané územie je vymedzené hranicou administratívneho územia mesta, jeho plošná výmera je 24 277 ha. Mesto Košice je rozdelené do štyroch okresov (Košice I až Košice IV) a 22 mestských častí mesta.

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

Údaje znázorňujúce vývoj počtu obyvateľov v meste Košice (2014), jeho okresoch a mestských častiach sú uvedené v nasledujúcich tabuľkách

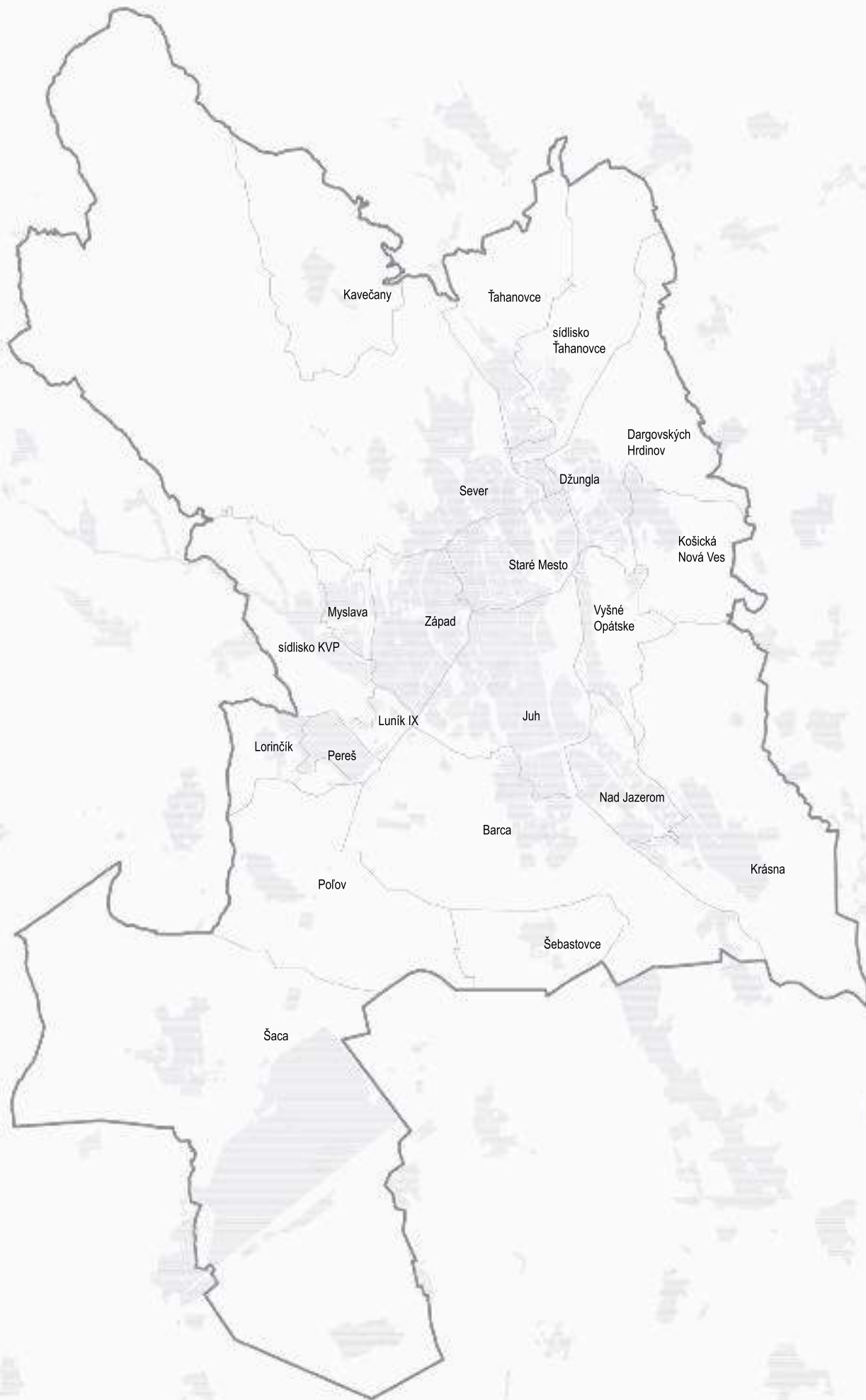
územie	obyvatel'
Košice I	68 220
Džungľa	676
Kavečany	1 262
Sever	20 230
Sídliisko Ťahanovce	22 809
Staré Mesto	20 407
Ťahanovce	2 458
Košice II	82 751
Lorinčík	579
Luník IX	6 235
Myslava	2 070
Pereš	1 754
Poľov	1 135
Sídliisko KVP Šaca	24 582
Západ	5 704
Košice III	40 419
Dargovských hrdinov	29 778
Košická Nová Ves	26 741
Košice IV	2 673
Barca	59 405
Juh	3 481
Krásna	23 100
Nad jazerom	4 874
	239 454

Z hľadiska polohy jednotlivých mestských častí k mestskému centru a z hľadiska štruktúry a intenzity zástavby v týchto územiach, členíme územie mesta na vnútorné (kompaktné) mesto a na vonkajšie mesto.

Do vnútorného mesta patria mestské časti Džungľa, Sever, Sídliisko Ťahanovce, Staré mesto, Luník IX, Sídliisko KVP, Západ, Sídliisko Dargovských hrdinov, Juh, Sídliisko Nad jazerom, Vyšné Opátske. Vonkajšie mesto tvoria mestské časti Kavečany, Ťahanovce, Lorinčík, Myslava, Pereš, Poľov, Šaca, Košická Nová Ves, Barca, Krásna a Šebastovce.

Záujmové územie mesta Košice je definované ako územie, ktoré v súčasnosti má, alebo v budúcnosti bude mať s mestom väzby a vzťahy v rôznych oblastiach. V konkrétnom prípade mesta Košice tieto väzby existujú, alebo sa predpokladajú v oblasti pracovných príležitostí, obchodu, kultúry, rekreácie, turistiky a cestovného ruchu.

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 južný okraj mesta Prešov, východným smerom k mestu Užhorod na Ukrajine, južným smerom po mesto Miskolc v Maďarsku, a západným smerom po mesto Moldava nad Bodvou.



Kavečany

Ťahanovce

sídlisko
Ťahanovce

Dargovských
Hrdinov

Džungla

Sever

Staré Mesto

Košická
Nová Ves

Myslava

Západ

Vyšné
Opátske

sídlisko KVP

Luník IX

Juh

Lorinčík

Pereš

Nad Jazerom

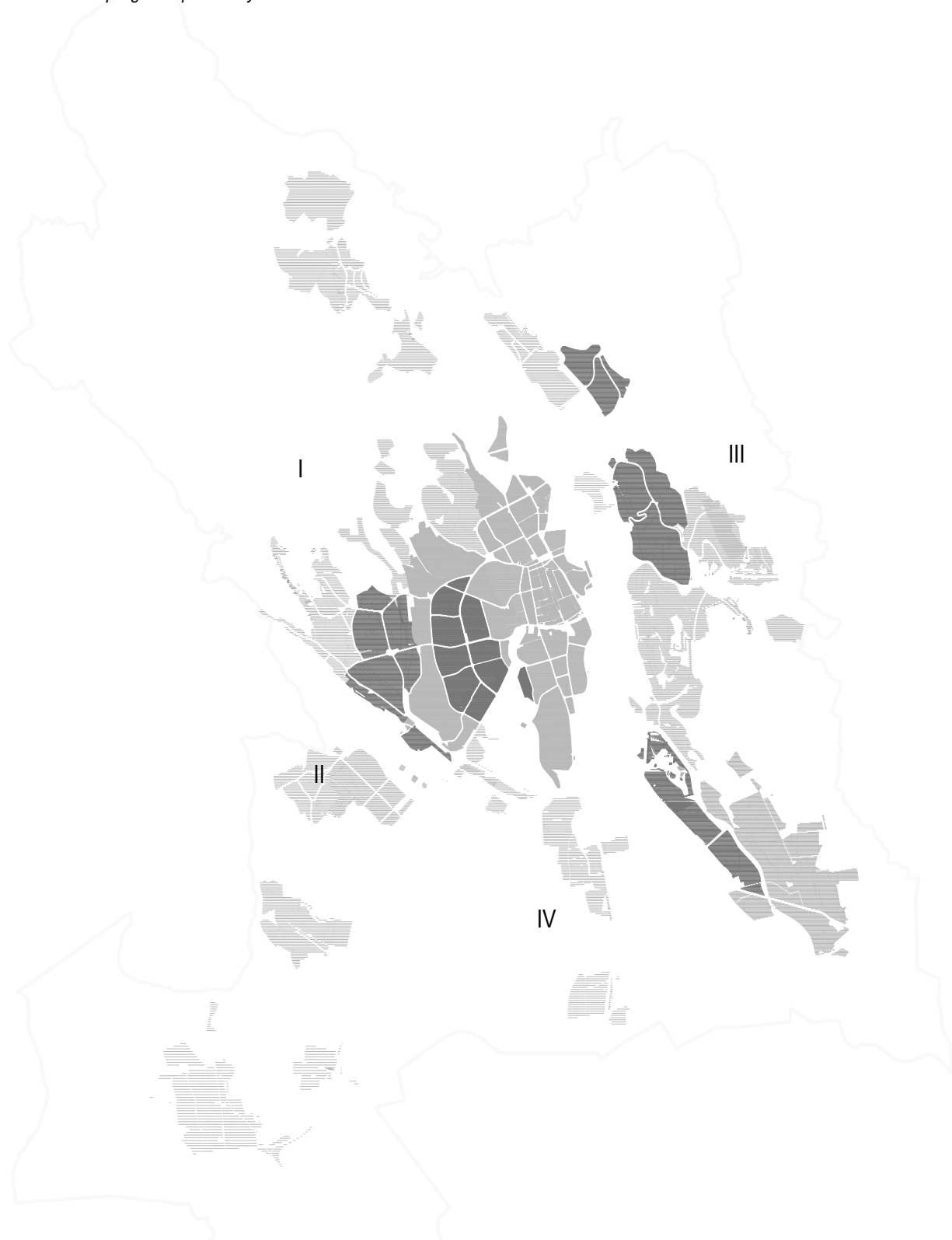
Barca

Poľov

Krásna

Šebastovce

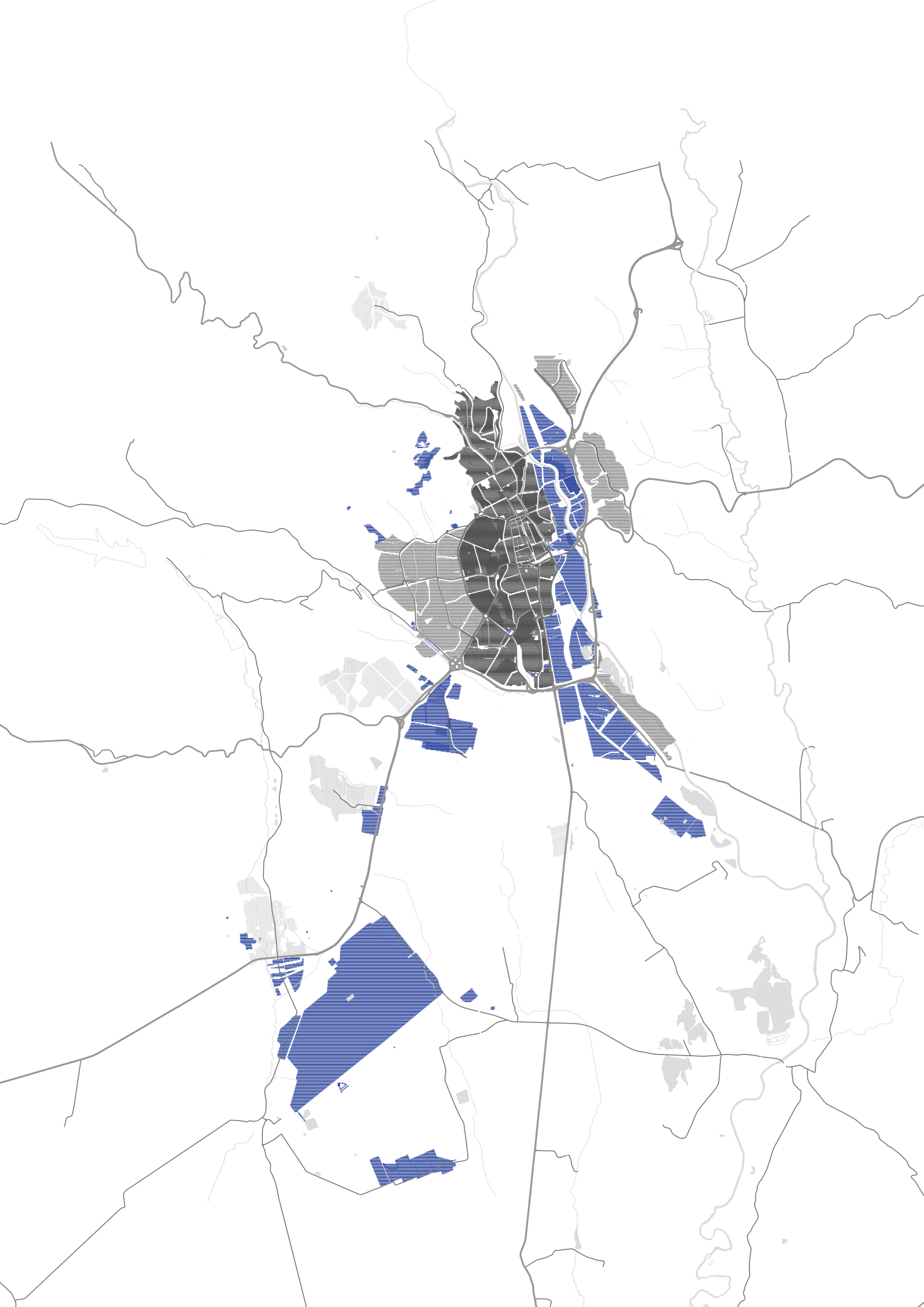
Šaca

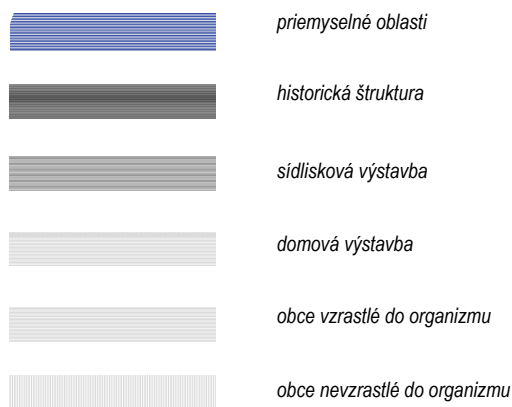


Mechanický pohyb (migrácia), ako druhá zložka celkových prírastkov (úbytkov) obyvateľstva, zohráva v meste Košice významnú úlohu, nakoľko tu možno sledovať výrazný jav suburbanizácie, t.j. sťahovanie obyvateľstva mesta na ich okraje a do blízkych obcí. Migračný úbytok obyvateľstva v meste Košice je dlhodobo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

Podľa prognózy vývoja obyvateľstva v okresoch Slovenskej republiky 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

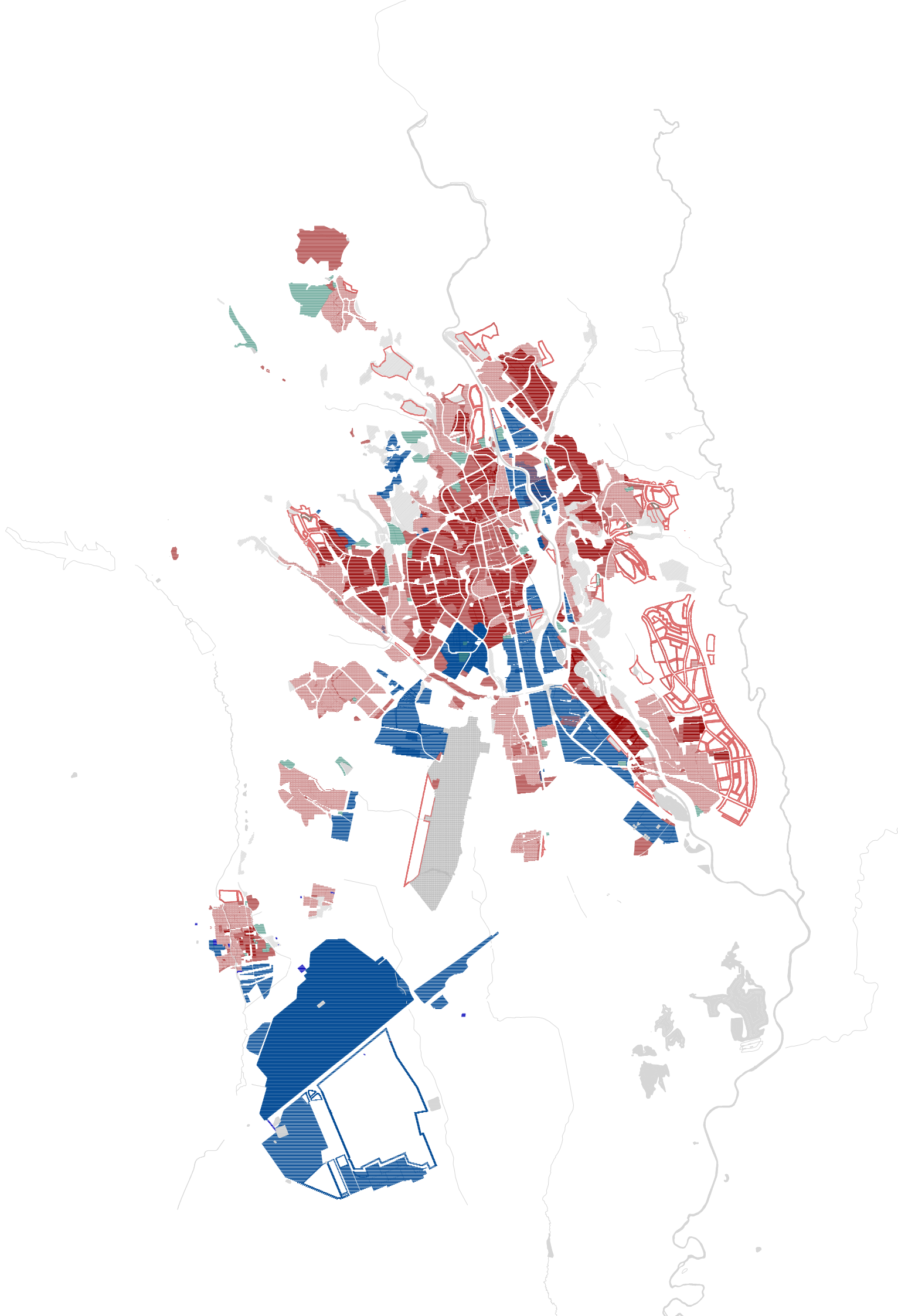




Najväčšie kvality z hľadiska výtvarného dosahuje hmotová štruktúra jadrového mesta, t. j. územia, na ktorom sa mesto rozvíjalo od stredoveku až po koniec 19. storočia. Jej pôsobivý účinok vytvára jednak príjemná miera hmotovej štruktúry, jej výšková kompozícia, ale aj pestrá a harmonická tvaroslovná artikulácia hmôt, vznikajúcich od stredovekej architektúry, cez renesanciu a moderné slohy, až po funkcionalistickú architektúru.

Za najmenej kvalitnú hmotovú štruktúru, možno považovať hmotovú štruktúru okolo Hornádu, ktorá siaha až po areál dnešného U.S.Steel Košice, s.r.o., ktorá bola koncepčne založená, ale jej ďalší vývoj, najmä okolo rieky Hornád, bol živelný a chaotický. Povojnový rozvoj a lokalizácia nových zariadení výroby, stavebníctva a skladového hospodárstva boli usmerňované podľa schválenej územnoplánovacej dokumentácie mesta.

Najväčším výrobným areálom, ktorý najvýraznejšie ovplyvnil rozvoj výroby ale aj urbanistický rozvoj mesta, sú železiarne, postavené na prelome 60–tych rokov minulého storočia. Umiestnenie železiární a ich kapacitné dopravné napojenie na štruktúru mesta bolo impulzom pre rozvoj ďalších výrobných a skladových zariadení. V samotnom meste sa koncentrácia týchto zariadení postupne vykryštalizovala do podoby ucelených, prakticky monofunkčných zón, pozostávajúcich z výrobných obvodov „Sever“ a „Juh“ a tzv. dopravno– výrobný pás v lokalite medzi železnicou a Prešovskou cestou, resp. Južným nábrežím. Priemyselný potenciál podnikov v Košiciach v roku 1989 predstavoval 39 000 zamestnancov, čo predstavovalo 5,4 % z priemyslu Slovenska. Intenzita zamestnanosti, ktorá dosahovala 27 pracovníkov na 100 obyvateľov v produktívnom veku bola o 14 % vyššia ako celoslovenský priemer. Na území mesta bolo 64 samostatných výrobných prevádzok, z ktorých prevládalo odvetvie hutníctva železa, textilná výroba a priemysel stavebných hmôt, ale aj potravinársky priemysel. V roku 1990 bolo na území mesta 6 veľkých stavebných podnikov s evidovaným počtom zamestnancov nad 20 000 osôb.



	<i>rozvojové plochy</i>
	<i>bytová výstavba</i>
	<i>polyfunkčné objekty</i>
	<i>domová výstavba</i>
	<i>šport</i>
	<i>záhradkarské kolónie</i>
	<i>sklady a priemysel</i>
	<i>letisko</i>

Z hľadiska priestorového možno územie mesta rozdeliť na dve časti s diametrálne odlišným princípmi tvorby priestorov.

V jadrovom meste sú uplatnené princípy klasického urbanizmu (vytváranie ulíc, námestí, parkov), pri ďalšom rozvoji mesta v 20. storočí sa princípy klasického urbanizmu vytrácajú, v urbanizme sa začínajú uplatňovať princípy Aténskej charty, ktoré upúšťajú od tvorby uličných priestorov a námestí.

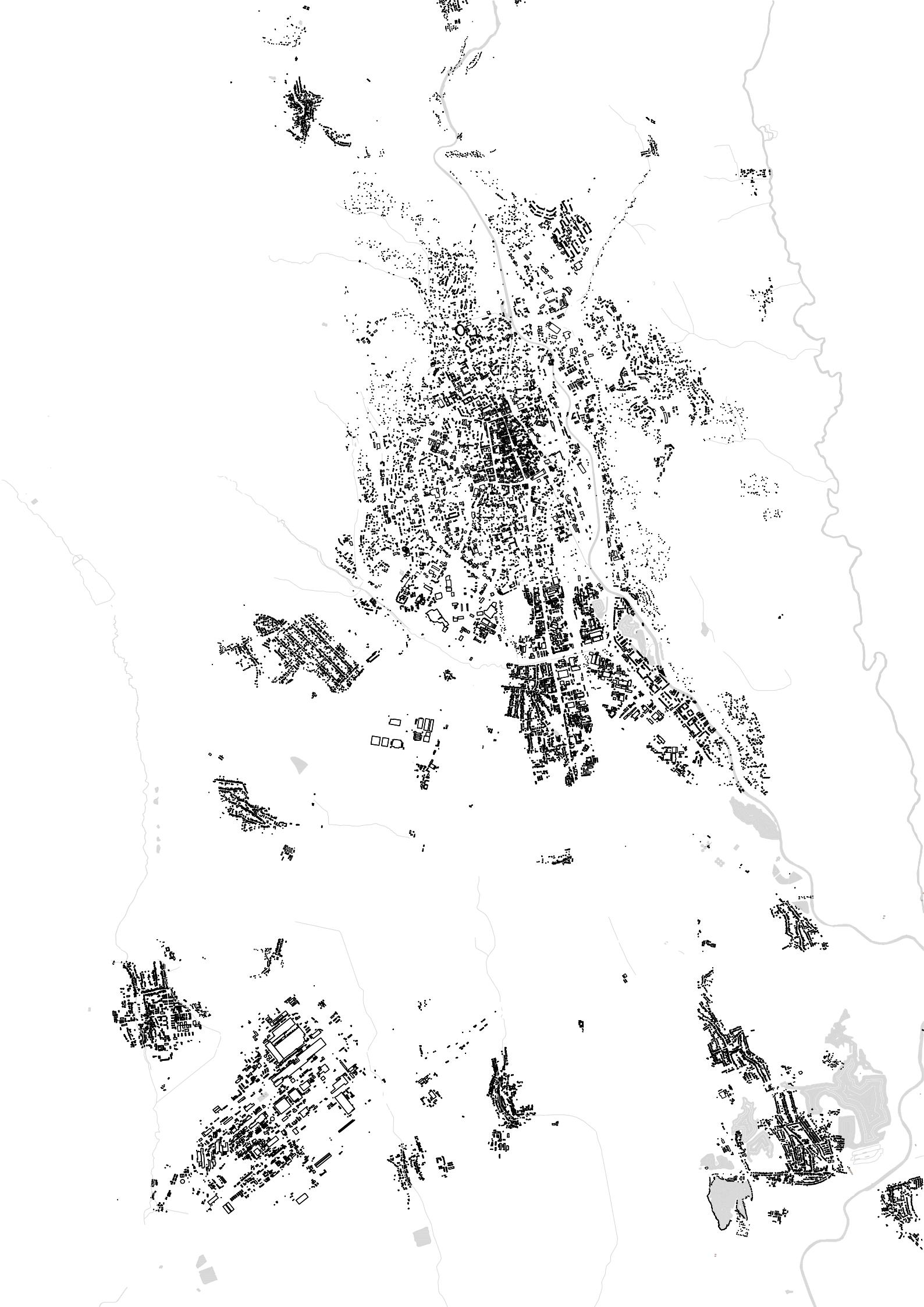
Za najvýraznejší problém mesta z hľadiska priestorového (a mestotvorného) možno považovať priestorové prepojenie jadrového mesta s novými obytnými súbormi, a ich urbanistickú a architektonickú artikuláciu.

Za priaznivejšie možno považovať priestorové prepojenie nových obytných súborov, ktoré sa nachádzajú na západ od jadrového mesta (sídliisko Terasa, sídlisko KVP), za problematické možno považovať obytné súbory na východ od jadrového mesta, ktoré sa nachádzajú za bariérou železničnej trate a riekou Hornád (sídliisko Ťahanovce, sídlisko Dargovských hrdinov, sídlisko Nad jazerom).

Najvýraznejším problémom nových obytných súborov vo všeobecnosti je mestský priestor, jeho rozpad, nekompaktnosť, nedostatočná artikulácia. Aj keď sídliská majú svoje centrá občianskej vybavenosti, chýba im priestorová organizácia, a celkom prirodzene aj typické mestské prostredie. Centrá občianskej vybavenosti často predstavujú len zoskupenia budov, úplne sa vytratila ulica, námestie, park.

Mesto je živý organizmus. Mesto sa v dejinách ľudstva presadilo ako najprepracovanejšia forma a najkomplexnejší prejav životnej aktivity človeka i spoločnosti. Mesto je špecifická forma budovania ľudského sídla, ktorá podliehala dynamike premien svojej doby a vývinu materiálnych a duchovných nárokov spoločnosti. Napriek tomu sa mnohým mestám podarilo zachovať si kultúrne hodnoty, aj keď to väčšinou súviselo s ich materiálnym bohatstvom.

História sformovala jeho priemyselný charakter. Počas vývoja sa vytvárali spoločenské formácie jeho charakteristické črty, ktoré dohromady tvorili neopakovateľnú identitu mesta ako celku, jeho fragmentov, ale aj štruktúry. Mesto sa časom stávalo čoraz rôznorodejšie a narušenie kontinuity jeho vývoja vždy znamenalo vážny zásah do organizmu mesta a jeho schopnosť autoregenerácie tým trpela. Kontinuita je najvýraznejšia v historickom jádre mesta, kde aj najvýraznejšie badať postupný vývoj sídla.

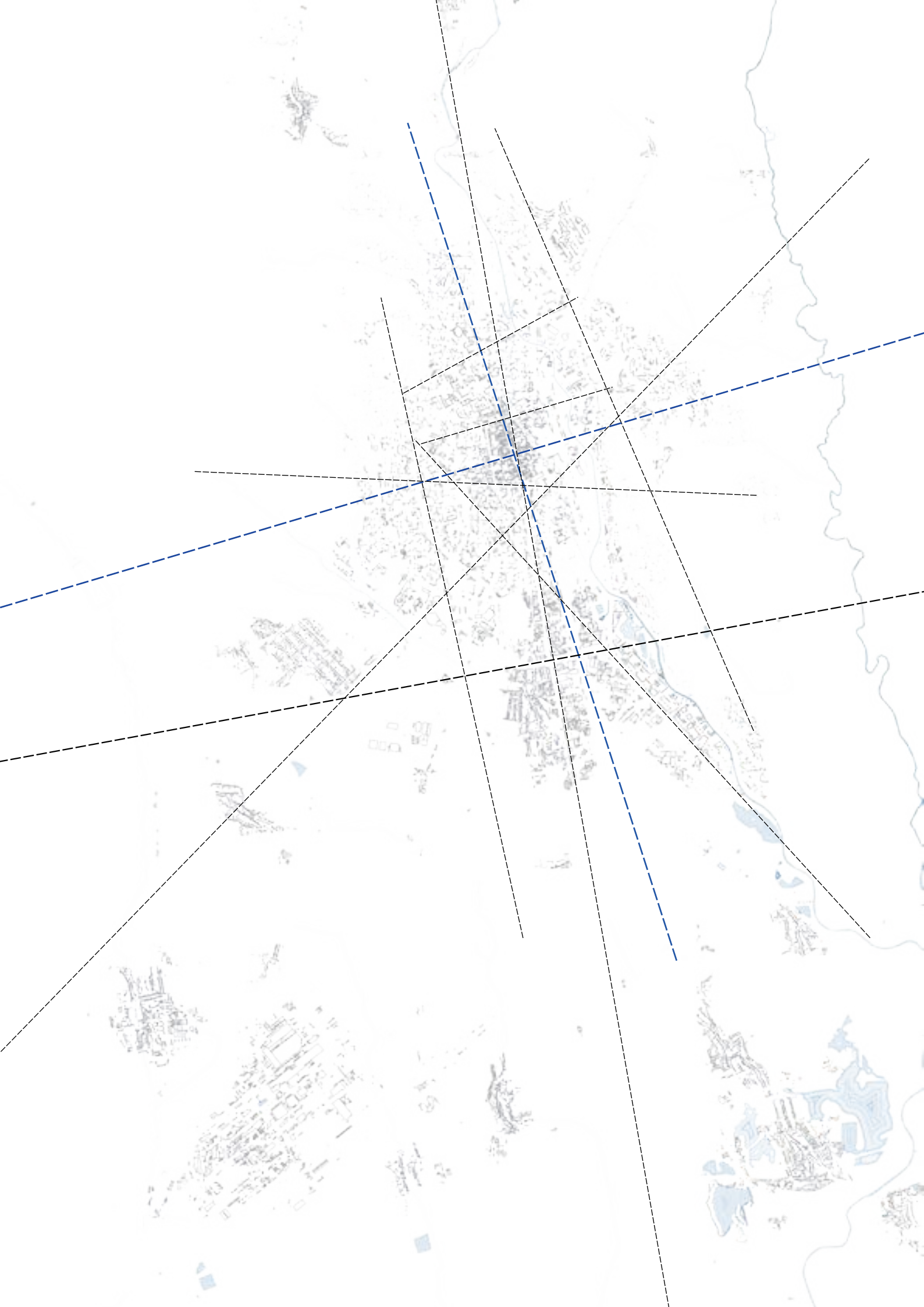


Mesto Košice, rozdelené riekou Hornád a súbežnou železničnou traťou na dve časti, sa prísnyim dodržiavaním čistého funkčného členenia územia sformovalo do podoby, charakterizovanej centrom (jadrovým mestom), východným a západným obytným pásmom a severnou a južnou priemyselnou zónou.

Osobitným celkom, lokalizovaným juhozápadne od mesta, je komplex Východoslovenských železiarní (dnes U.S.Steel Košice, s.r.o.), v ktorom je, popri centrálnej mestskej zóne, koncentrovaných najviac pracovných príležitostí mesta.

Centrum (jadrové mesto), v súčasnosti reprezentované kompaktnou architektonickou štruktúrou historického jadra, má typický mestský charakter, je reprezentované, vzhľadom na dobu svojho vzniku a historický vývoj, polyfunkčnými plochami, založenými na kombinácii bývania a zariadení občianskej vybavenosti, umiestnenými vprízemí obytných budov. Centrum možno charakterizovať vysokou koncentráciou zariadení občianskej vybavenosti.

Ostatné obytné územia, ktoré sa v neskorších obdobiach vývoja mesta sústreďovali do západnej časti administratívneho územia mesta (sídliisko Terasa, sídlisko KVP), do juhovýchodnej časti územia (sídliisko Nad Jazerom), do severovýchodnej časti územia (sídliisko Dargovských hrdinov, sídlisko Ťahanovce), možno charakterizovať dobou svojho vzniku a vtedajšími urbanistickými teóriami (Aténska charta, zónovanie), a strácajú mestský charakter.



priestorové osi vertikálne

*primárna os jadrového mesta, reprezentovaná Hlavnou ulicou s pôdorysnou formou šošovky,
priestorová os tvorená ulicami Prešovská – Južné nábrežie – Slanecká
priestorová os sídliska Ťahanovce tvorená Americkou triedou
priestorová os sídliska Dargovských hrdinov tvorená Triedou generála Svobodu
priestorová os sídliska Terasa tvorená Triedou SNP a pokračovaním Alejovou ulicou
priestorová os sídliska KVP tvorená Triedou KVP
Moldavská ulica v úseku od Štúrovej ulice po križovatku Červený rak
tok rieky Hornád s veľkým potenciálom pre zhodnotenie a pozdvihnutie funkčného využitia a urbanistickej kvality tohto priestoru*

priestorové osi horizontálne

*sekundárna os jadrového mesta tvorená ulicami Mlynská – Alžbetina
priestorová os tvorená ulicami Hlinkova – Watsonova
priestorová os tvorená ulicami Masarykova, Hviezdoslavova, Československej armády
priestorová os tvorená ulicami Palackého, Štúrova, Toryská, Moskovská
priestorová os tvorená ulicami Palackého, Štúrova, Toryská, Moskovská*

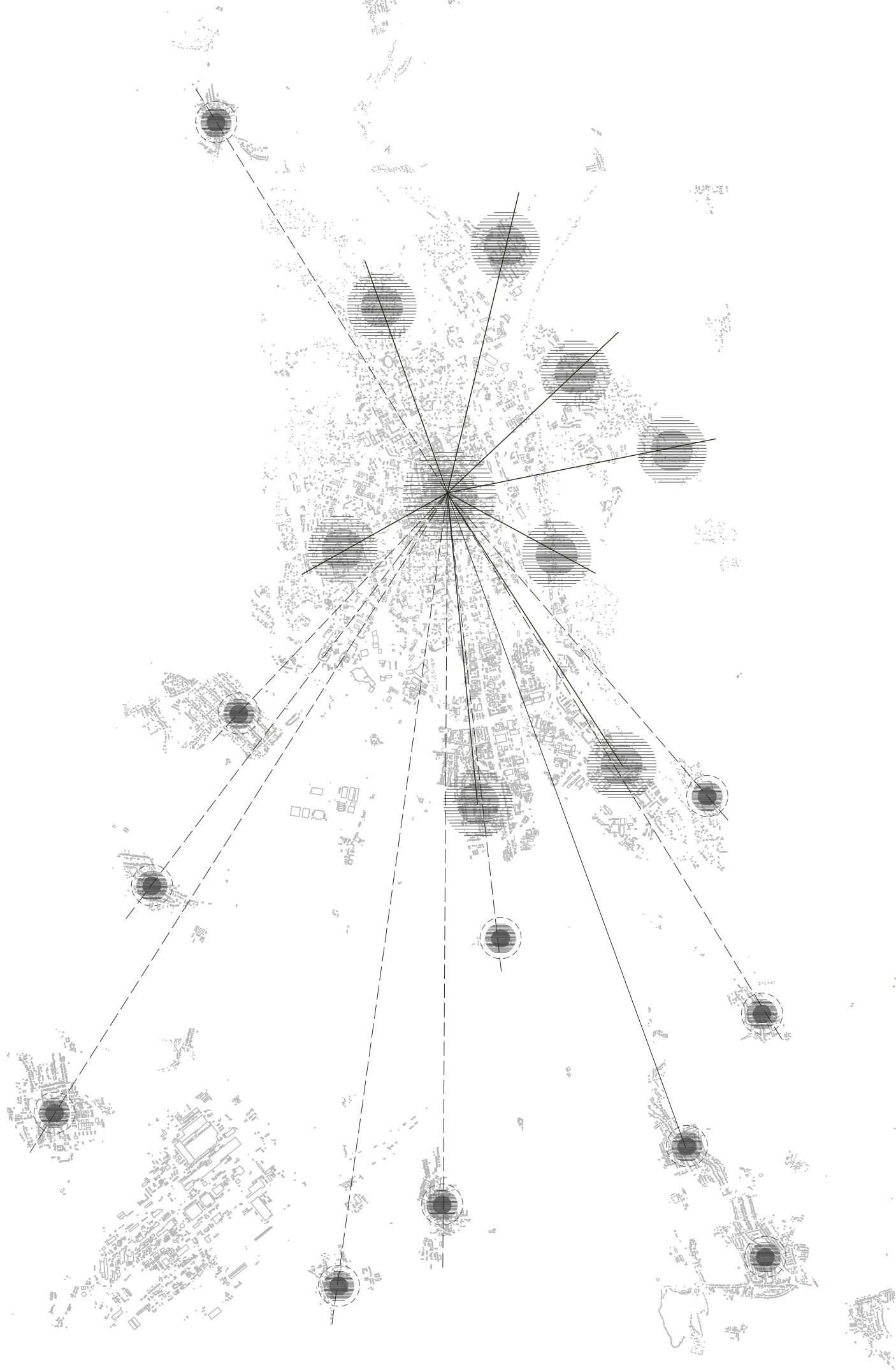
priestorové osi prírodné

rieka Hornád

Priestorová štruktúra mesta Košice je organizovaná niekoľkými lepšie alebo horšie artikulovanými priestorovými osami v severojužnom a východozápadnom smere.

Priestorové osi sú vytvorené hmotovou štruktúrou mesta.

Výnimku tvorí priestorová os, tvorená riekou Hornád, jej koridor je čiastočne vymedzený hmotovou štruktúrou, čiastočne ho tvorí štruktúra prírodných prvkov. Urbanistická a architektonická kvalita priestorových osí v hmotovej štruktúre mesta závisí od dimenzií priestorovej osi (dĺžka, šírka, výška), od mierky a vzájomných proporcií jej rozmerov, od celistvosti zástavby, ktorou je vytvorená, od toho, či slúži pre automobilovú, alebo pešiu dopravu, od kvality, prístupnosti, funkčnej náplne a atraktivity parteru.





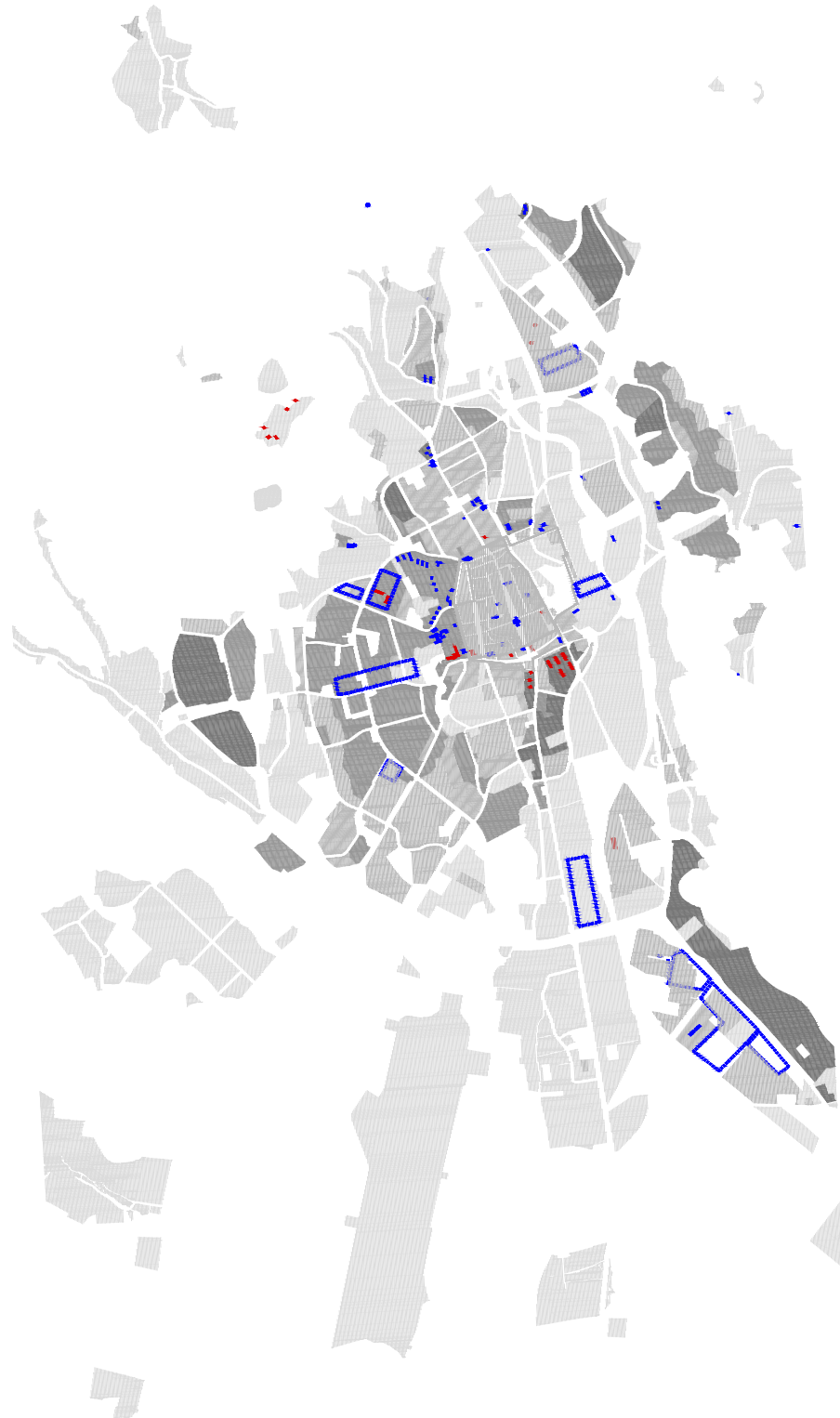
centrum



satelit

Kompozičná a tvaroslovná kvalita hmotovej štruktúry mesta odráža obdobie vzniku stavebných komplexov v a jej príslušné funkčné využitie.

- _ územie centra mesta (územie pôvodného stredovekého mesta, vrátane rozšíreného územia v období kapitalizmu)
- _ územie sídlisk (Terasa, KVP, Nad jazerom, Dargovských hrdinov, Ťahanovce)
- _ územie obcí, vrastených do organizmu mesta (Myslava, Ťahanovce, Košická Nová Ves, Krásna nad Hornádom, Barca)
- _ územie administratívne pričlenených obcí nevrastených do organizmu mesta (Kavečany, Pereš, Lorinčík, Poľov, Šaca)
- _ územie okolo Hornádu, vrátane priemyselného obvodu Juh, areál U.S.Steel Košice, s.r.o. a jeho okolie.



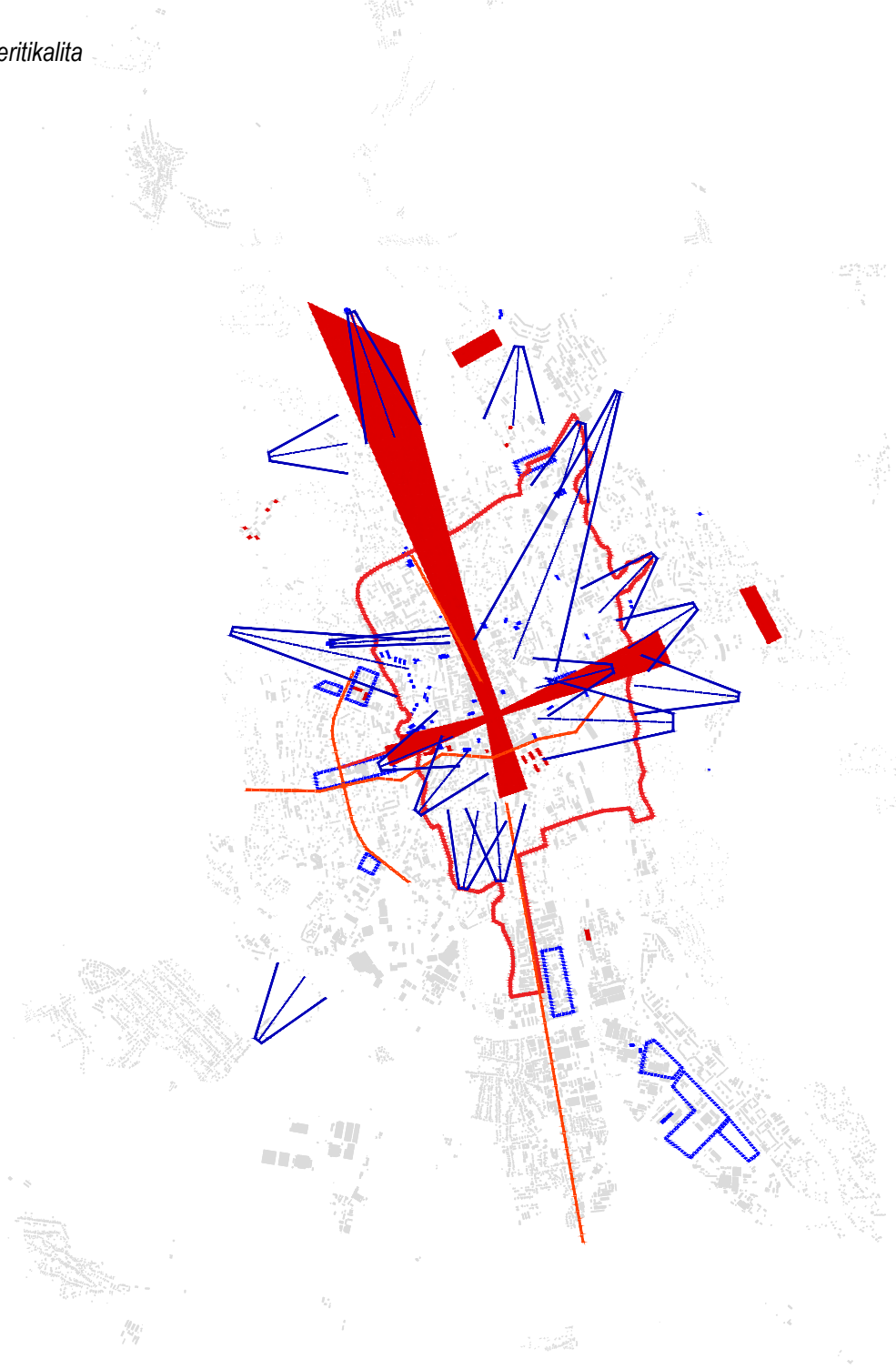
--- --- --- --- --- plochy pre umiestnenie výškových budov

Blue rectangle historické a výškové dominanty

Red rectangle negatívne výškové objekty

Vertical hatching podlažnosť *

*Podlažnosť je v uvedenom schéme definované stupňom šedej // tmavší odtieň = vyššia podlažnosť.



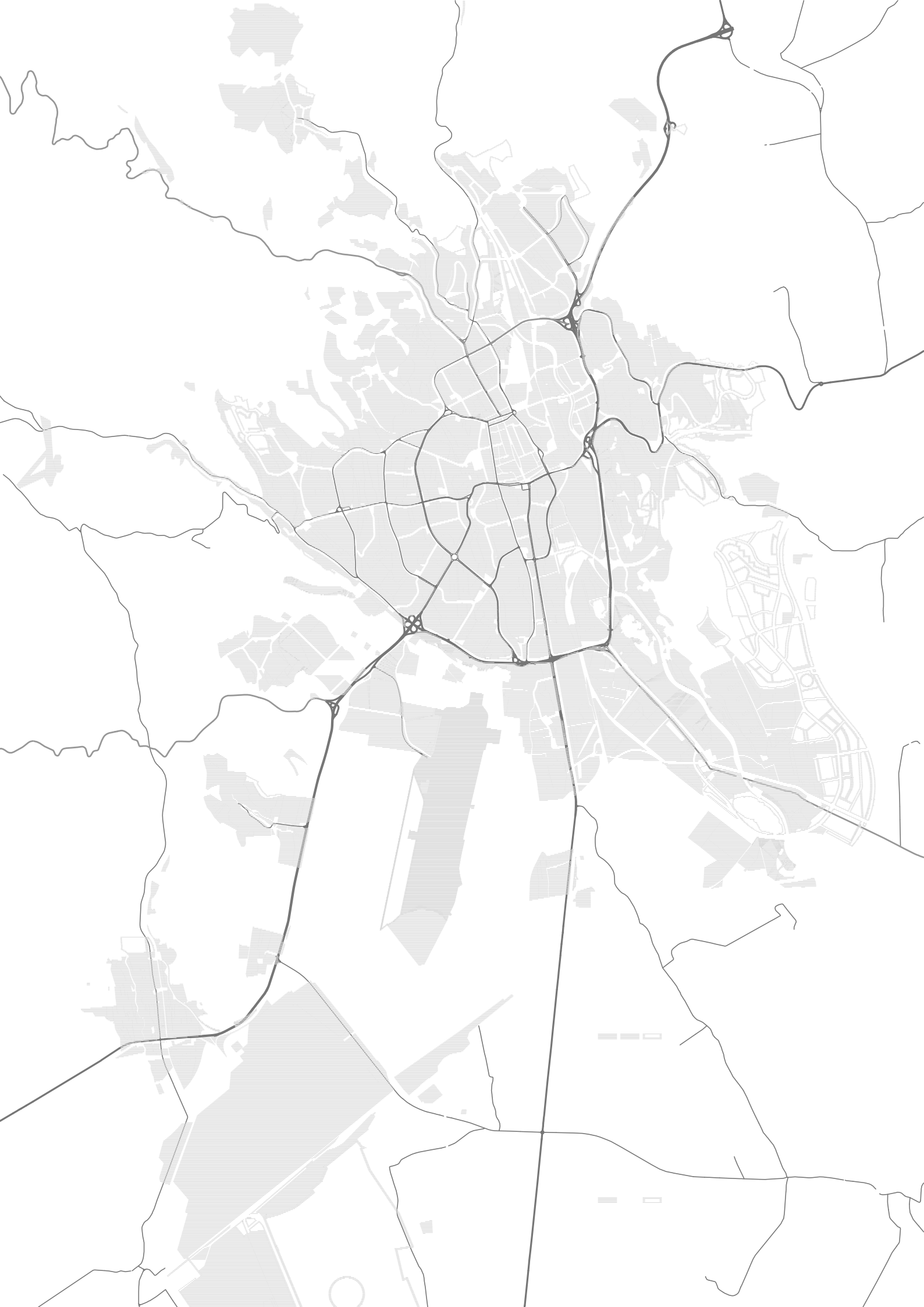
chránaná podhľadová osa s ochranným pásmom



chránaný predel



chránaný predel

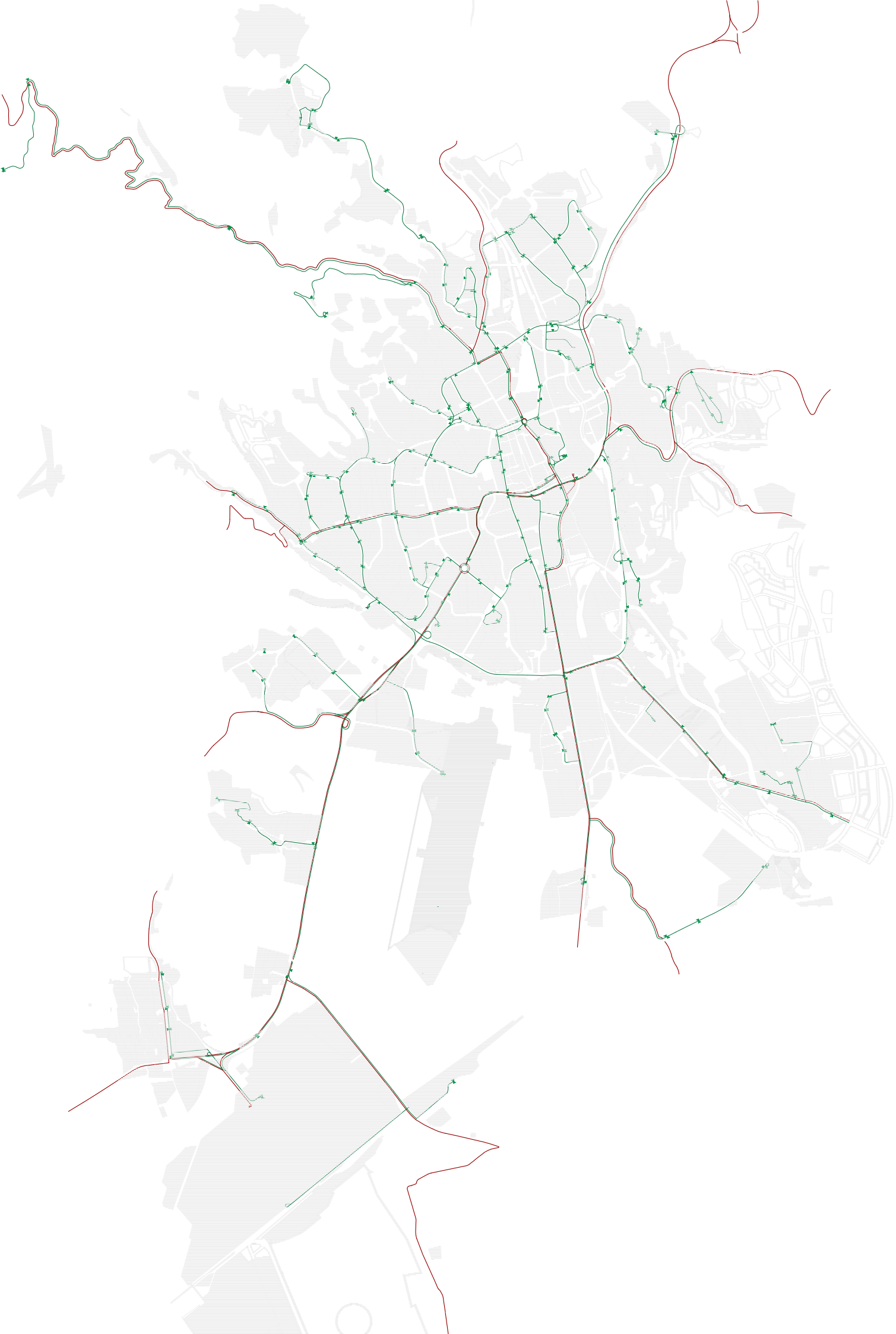


Vzhľadom na priaznivú urbanistickú štruktúru existujú v Košiciach dva mestské dopravné okruhy a vo výstavbe je diaľničný obchvat.

Vnútrotný mestský okruh (I.) Okruh obkolesuje historické jadro a je tvorený širokými štvorpruhovými ulicami: Štefánikova, Protifašistických bojovníkov, Senný trh, Námestie osloboditeľov, Štúrova, Moyz- esova a Hviezdoslavova (v opačnom smere Bačíkova-Továrenská).

Vonkajší mestský okruh (II.) Okruh prebieha okrajovými mestskými časťami štvorpruhovými komunikáciami: Alejová, Trieda SNP, Watsonova, Hlinkova, Prešovská, Južné nábregie, Nižné Kapustníky. Východná časť mestského okruhu sa v rokoch 1987 – 2008 budovala ako diaľničný privádzáč ku diaľnici D1 mimoúrovňovo. Časť tohto okruhu je tvorená rýchlostnou cestou R4 ktorá dotvára terajší obchvat Košíc.

Diaľničný košický obchvat po vybudovaní obide mesto a odkloní tranzitnú dopravu na všetky smery, spojí diaľnicu D1 a rýchlostné cesty R4 a R2. Začína v križovatke D1 Budimír, pokračovať bude v smere na východ, tam sa plánuje pokračovanie diaľnice na ukrajinskú hranicu, košický obchvat bude pokračovať ďalej na juh, tam sa napojí na R4 pokračujúcu k maďarským hraniciam, následne vznikne priame napojenie na rýchlostnú cestu pre spoločnosť U. S. Steel Košice a západná časť košického obchvatu skončí v križovatke Košice, Šaca, tu sa plánuje pokračovanie rýchlostnej cesty R2 až do Bratislavy. Výstavba obchvatu sa začala 11. novembra 2016. Ukončenie výstavby celého diaľničného obchvatu je naplánované na rok 2021.



Podstatnú úlohu v priestorovej kompozícii mesta hrá aj úloha automobilovej a koľajovej dopravy, čo má vplyv na mierku priestorov v nových obytných súboroch. Tento fenomén možno v priestorovom prepojení jadrového mesta a nových obytných súborov, a v priestorovej organizácii celého mesta výrazne vnímať. Napriek tomu, že sídlisko Ťahanovce a sídlisko Dargovských hrdinov majú vhodné vizuálne kontakty s jadrovým mestom, ich priestorové prepojenie s jadrovým mestom nie je nijako riešené a artikulované. Obidve sídliská sú s jadrovým mestom prepojené len automobilovou dopravou, komunikáciou. Sídlisko Nad jazerom nemá s jadrovým mestom vizuálne prepojenie, leží za bariérou, ktorú tvorí rieka Hornád, plochy železnice a výroby, jeho priestorové prepojenie s jadrovým mestom je nevhodné.

System hromadnej prepravy cestujúcich v rozsahu urbanizovaného územia je nie úplne dostatočný. Absencia mestskej hromadnej dopravy v niektorých lokalitách spôsobuje nárast individualneho spôsobu prepravy. Nízka frekvencia spojov a ich návaznosť znižuje jej atraktivitu.

Väčšina prímestských liniek premáva priamo z autobusovej stanice (v cestovných poriadkoch ako Košice, AS). Niektoré prímestské spoje, najmä v okrajových časoch pracovných dní a počas víkendov premávajú až z prestupných uzlov na hraniciach mesta, tj. Važecká, Moskovská a Vstupný areál U. S. Steel. Autobusová stanica sa nachádza medzi ulicami Staničné námestie a Palackého v pešej dostupnosti priamo z centra (Hlavná ulica) za cca 10 až 15 minút.





Pre prepojenie rozdrobenej metropoly zaťaženej cestnou dopravou je nevyhnutné posilnenie vnútornej dopravy mesta.

Navrhujem prepojenie hlavných ťažísk mesta a posilnenie mestskej hromadnej dopravy mestskou rýchlodráhou. Využíva existujúcu infraštruktúru mestskej železnice. Uzlové body novej mestskej tepny v kľúčových lokalitách- hlavná stanica, pošta, masarykova, stará Kunsthale, nová Kunsthale. Novonavrnuté zastávky v štruktúre širšieho centra umožňujú jeho rast a rozvoj, zlepšujú jeho dostupnosť a kvalitu. Zníži sa tým počet užívaných áutomov ku každodennej preprave.

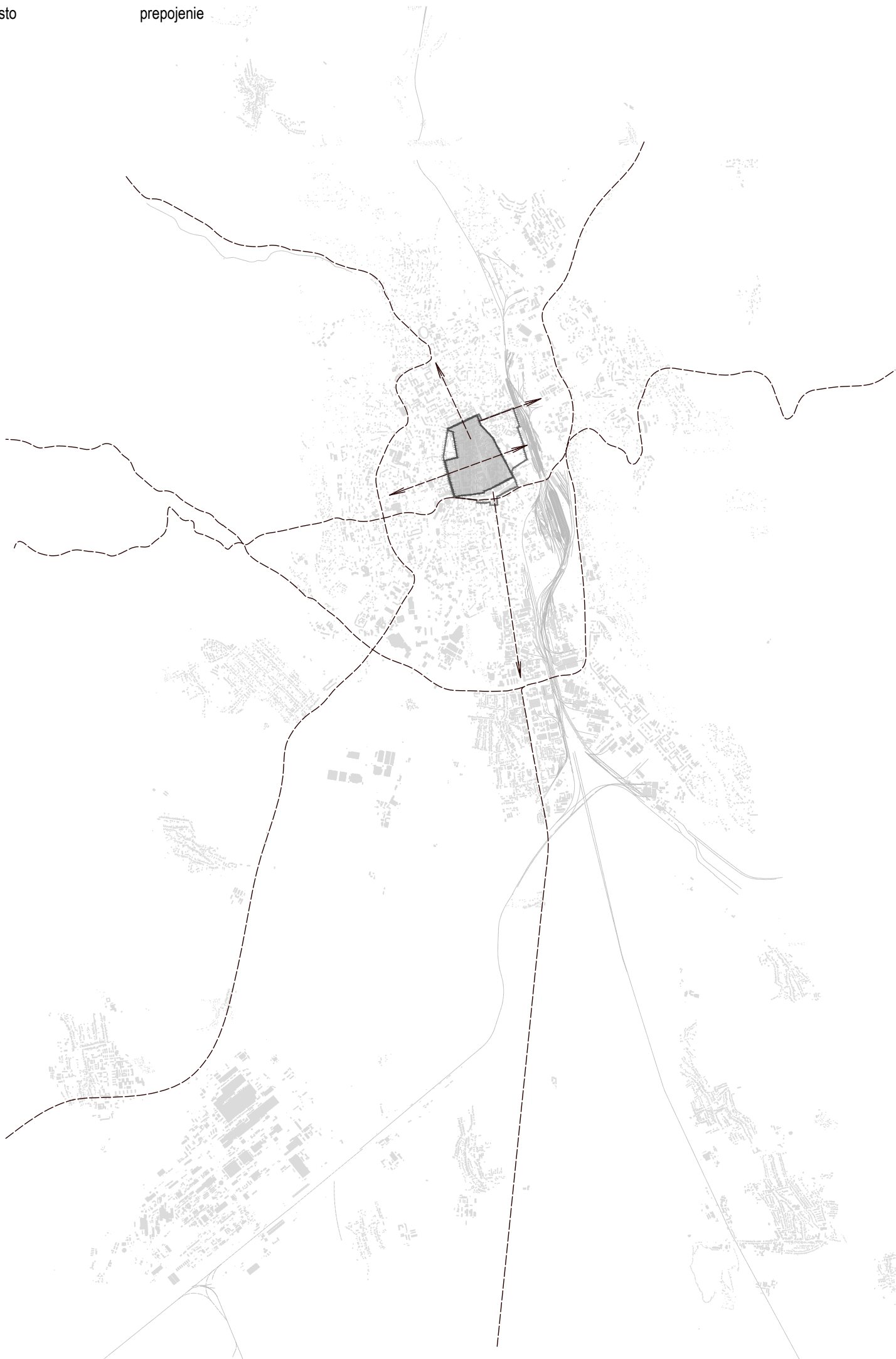
Železničná doprava mení svoj charakter. Premena územia priemyselného prekladišťa na mestskú železnicu zvýši dostupnosť atraktívnej navrhovanej rekreačnej zóny Hornádu.





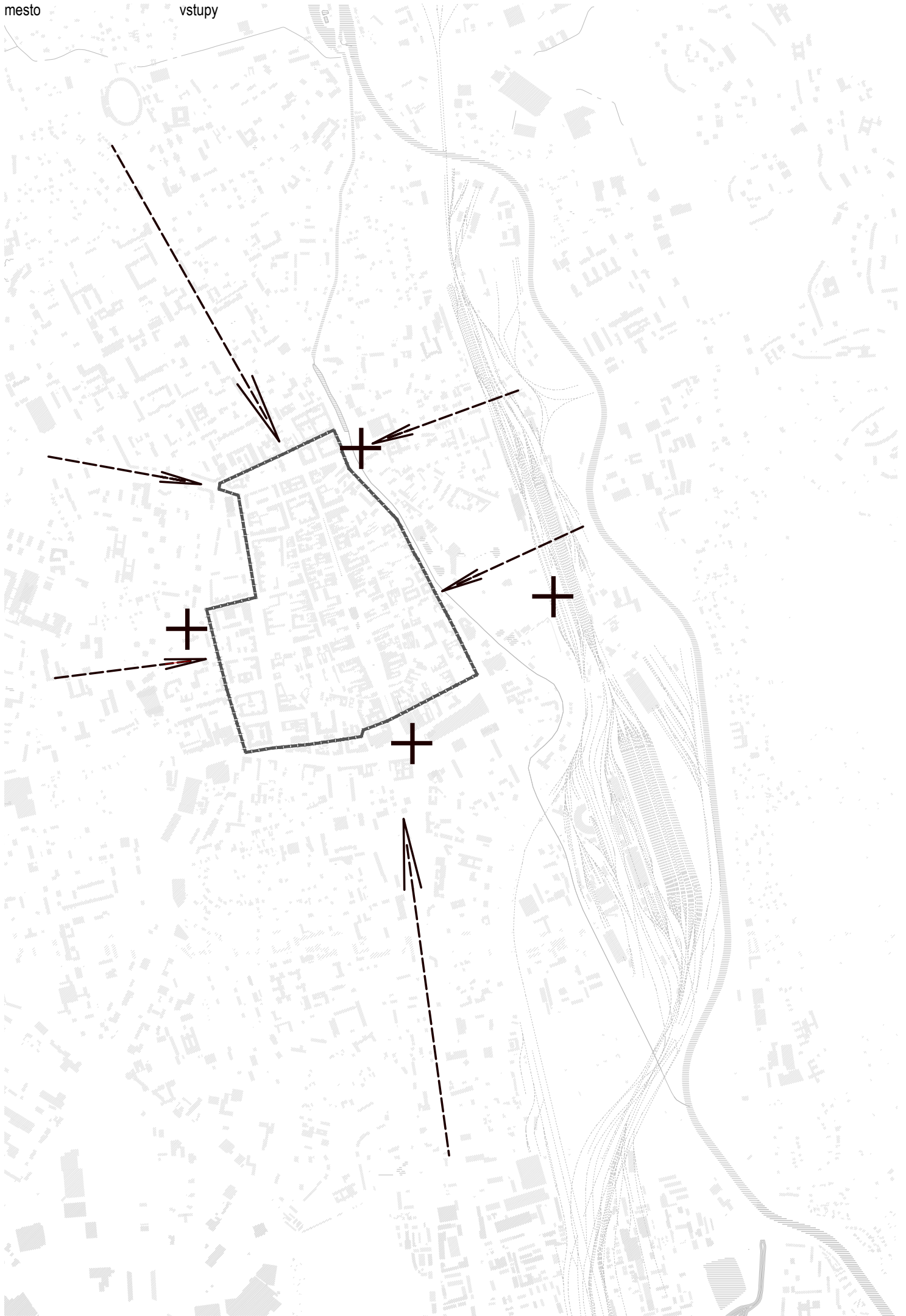
mesto

prepojenie



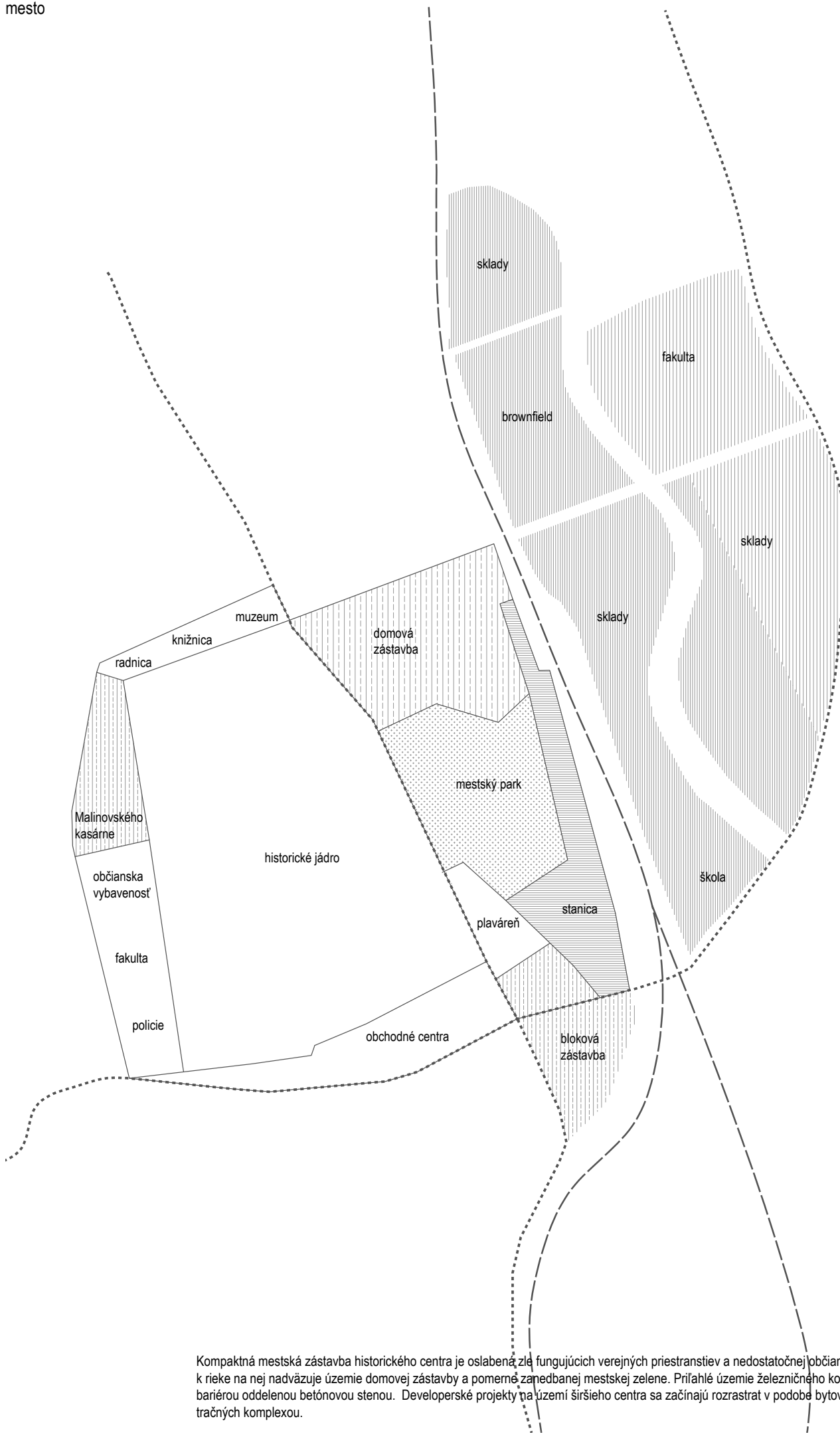
mesto

vstupy



analýza





Kompaktná mestská zástavba historického centra je oslabená zle fungujúcich verejných priestranstiev a nedostatočnej občianskej vybavenosti. Smerom k rieke na nej nadväzuje územie domovej zástavby a pomere zanedbanej mestskej zelene. Príhlé územie železničného koridoru je neprekročiteľnou bariérou oddelenou betónovou stenou. Developerské projekty na území širšieho centra sa začínajú rozširovať v podobe bytových domov a administratívnych komplexov.



Hlavnými dvoma ulicami a osami zástavby mestského centra sú ulice Moyzesova a Vodná. Pozdĺž Vodnej dochádzalo v začiatkoch mesta k postupnému rozvoju od mestskej brány k vlakovej stanici. Moyzesova vedie západnú časť centra mesta, okolo radnice a Domu Umenia, je obsluhovaná autobusovou verejnou dopravou.

údaje o dochádzke

- _ denný pohyb z Košíc: 11 076 (podľa SŠÚ), 50 % dochádza do zahraničia, 28 % na západné Slovensko, ostatní väčšinou do miest Prešov a Kechnec,
- _ denný pohyb do Košíc: 55 264 (podľa SŠÚ), väčšinou z južných a východných predmestí a z Prešova a Trebišova,
- ▯ denný počet cieľových ciest (ľudia/deň) sa odhaduje na 85 tisíc, z toho 21 tisíc (25 %) hromadnou dopravou a
- ▯ denná populácia Košíc: 288 395 osôb.

údaje o infraštruktúre

- _ diaľnica D1 (zo severu), rýchlostná cesta R2 (z juhozápadu) a R4 (z juhu) sú v Košiciach prepojené privádzačom PR3,
- _ cesty I/68 a I/50 (od 1.8.2015 I/16, I/17, I/19 a I/20), spájajú Košice so západom, juhom, východom a severom, všetky sú postupne nahrádzané rýchlostnými cestami, nová okružná komunikácia R2 - D1 je v príprave.
- _ intenzity dopravy na štátnych diaľniciach/cestách v meste sa podľa celoštátneho sčítania dopravy z roku 2010 pohybujú od 23 do 28 tisícov vozidiel denne, z toho 25 % tvorí nákladná doprava,
- _ mestský komunikačný systém je tvorený radiálnou okružnou sieťou s vnútorným a vonkajším okruhom, ktorý má dva paralelné okruhy v západnej časti mesta.

koľaje

Vnútorná doprava mesta je oslabená nedokončeným procesom budovania električkových tratí, najmä v jeho centre.

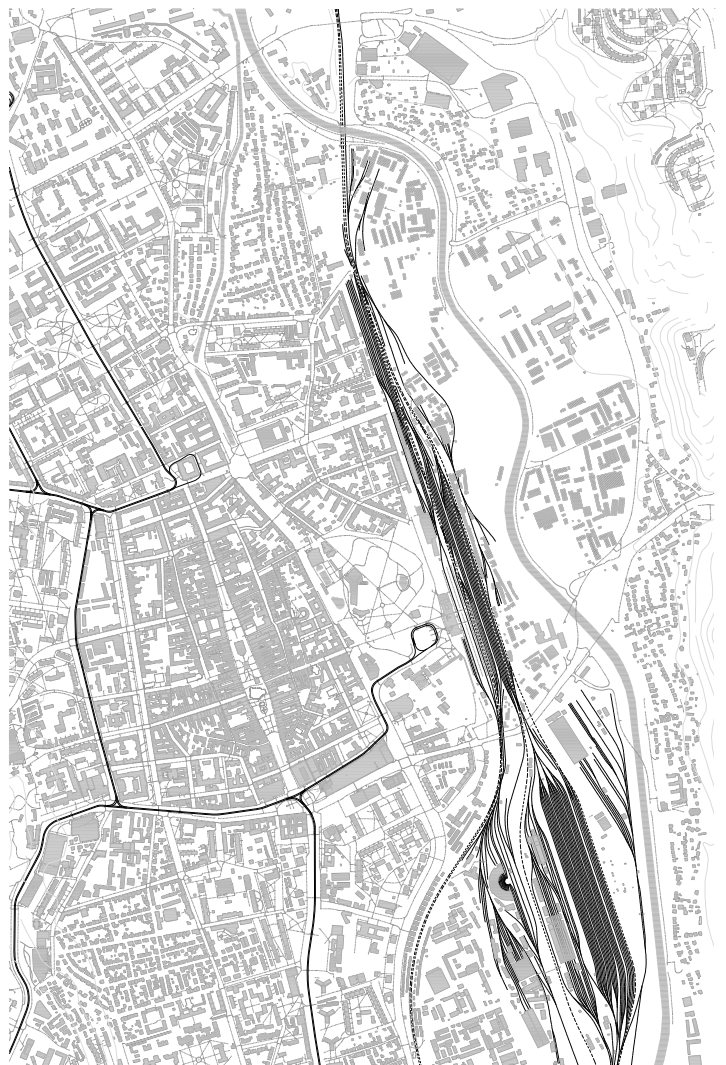
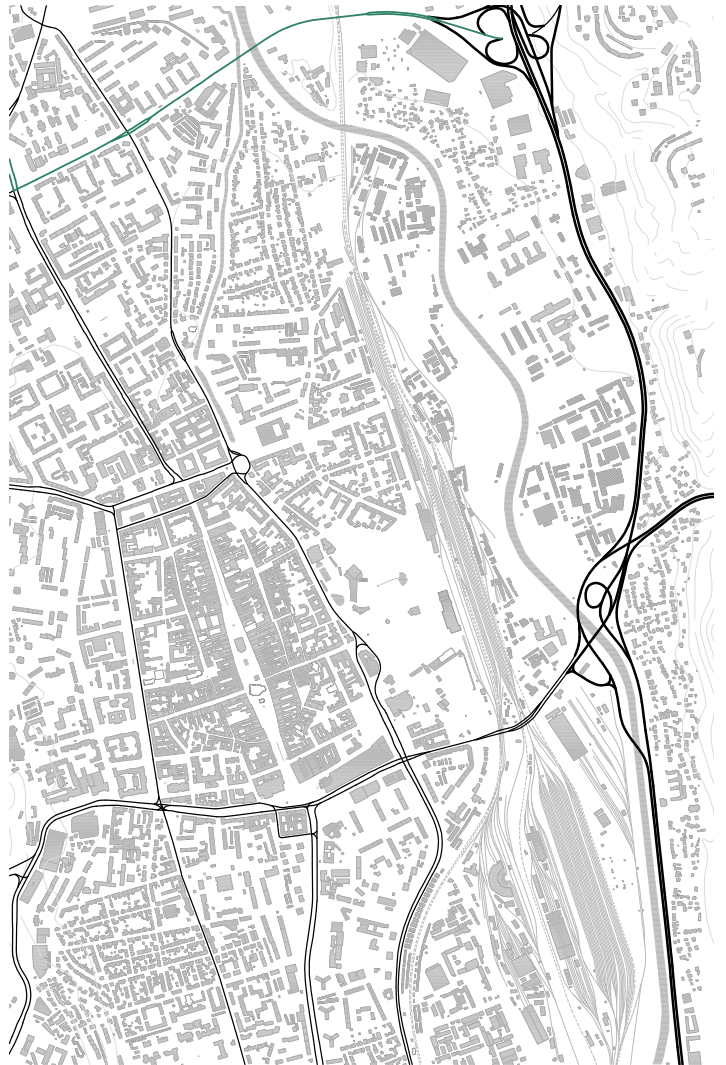
- _ električká linka je v súčasnosti vedená iba po hlavných osiach mesta. Je doplnená autobusovou a trolejbusovou dopravou. Doprava na sídliskách je nedostatočne obsluhovaná mestskou hromadnou dopravou

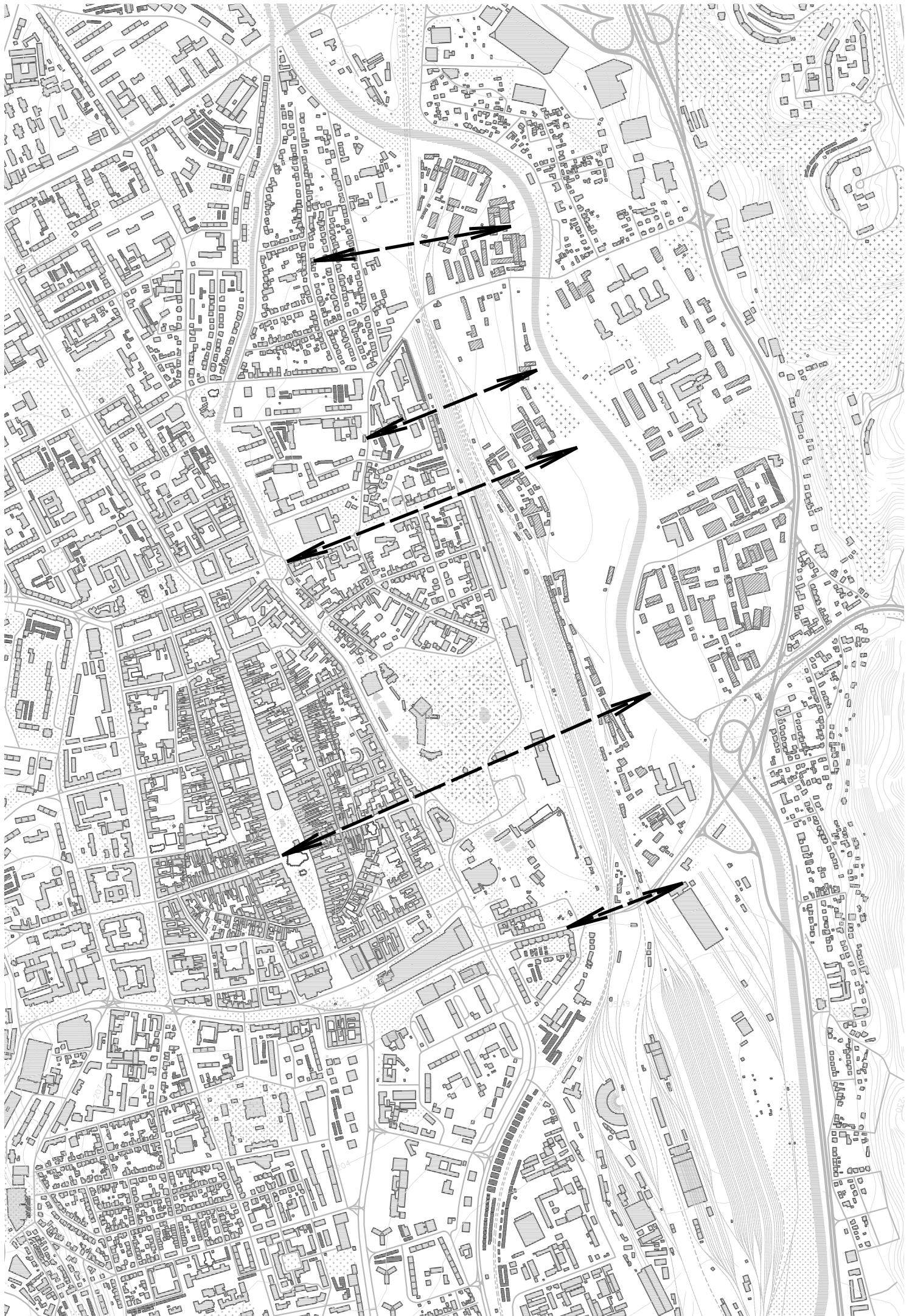
- _ hlavné železničné trate 180, 169 a 160 spájajú Košice so západom, juhom a severom Slovenska, Českou republikou, Maďarskom a Ukrajinou, vzhľadom k obmedzenej údržbe a stavu bez modernizácie nie je kvalita infraštruktúry na očakávanej úrovni

údaje o dopravných a prepravných výkonoch hromadnej dopravy

- _ 9 000 ľudí denne dochádza železničnou dopravou (regionálna a expresná doprava spoločne), 7 800 ľudí denne dochádza regionálnymi autobusmi a 4 200 ľudí diaľkovými autobusmi,
- _ v roku 2014 bolo prostriedkami mestskej hromadnej dopravy vykonaných 258 tisíc jazd denne, 63 % autobusom, 28 % električkou, 9 % trolejbusom a
- _ hromadnou dopravou je vykonaných 300 tisíc ciest (z toho 86 % MHD).

náklady na prevádzku hromadnej dopravy sú vyššie ako súčet cestovného a dotácií, cestovné klesá, DPMK potrebuje zlepšiť plynulosť premávky preferenčnými opatreniami na zníženie prevádzkových nákladov





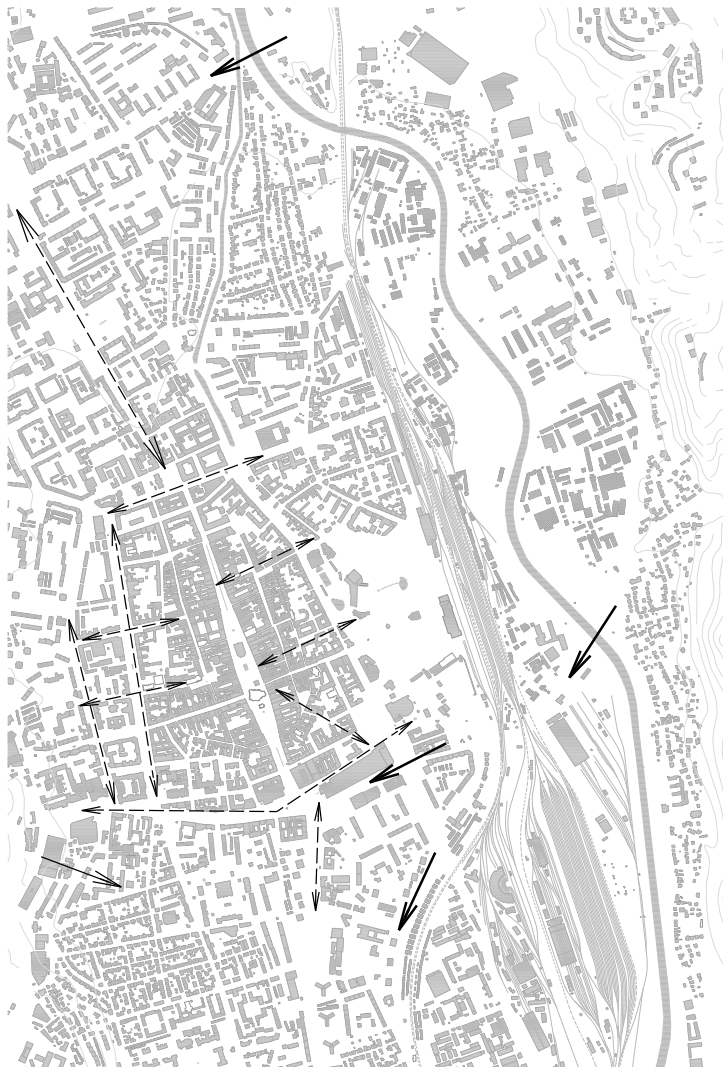
Expanziou mesta východným smerom sa rieka dostala do jeho stredu, avšak jej bezprostredné okolie bolo využitie často nevhodným spôsobom pre umiestnenie priemyselných prevádzok, skladov, voľných skládok uhlia, dopravných zariadení, záhradiek, alebo boli pozemky ponechané bez využitia.

Zástavba a zeleň v blízkosti rieky nevyužívajú v dostatočnej miere jej prítomnosť. Sú oddelené hrádzou, rieka netvorí ich funkčnú a kompozičnú súčasť.

Nevyužitá zostáva mestotvorná, ekologická a estetická hodnota rieky.

Centrálna poloha územia v rámci mesta v dotyku s najvýznamnejšími cestnými komunikáciami a železničnou stanicou sú potenciálom vynikajúceho dopravného sprístupnenia. Dostiaľ nevyužitý potenciál čaká na možnosť a rozvoj práve pomocou koncepčných investícií, ktoré nezvýšia extenzívne rozširovanie územia Košíc, ale kvalitne transformujú jeho nevyužitú plochu.

Najvyššie intenzity dopravy na bežnú situáciu sú na rýchlostnej ceste PP3 - R2 cez Košice, uliciach Hlinkova - Watsonova - SNP - Alejová tvoriacich "vonkajší" mestský okruh a na prístupových komunikáciách do centra mesta Palackého, Protifašistických bojovníkov, Jantárová a Moldavská cesta



prepojenosť

Z uvedenej schémy je zrejmé, že pešia doprava je využívaná hlavne na území historickej časti Starého mesta, následne na tepných sídlisk a pri veľkých obchodných centrách.

Pri zhodnotení súčasného dispozičného stavu nejavia sa vážnejšie problémy, s ktorými by bolo nutné sa v prieskumoch zaoberať. Koridory pešej dopravy sú prevažne na území Starého mesta a v rámci sídlisk.



