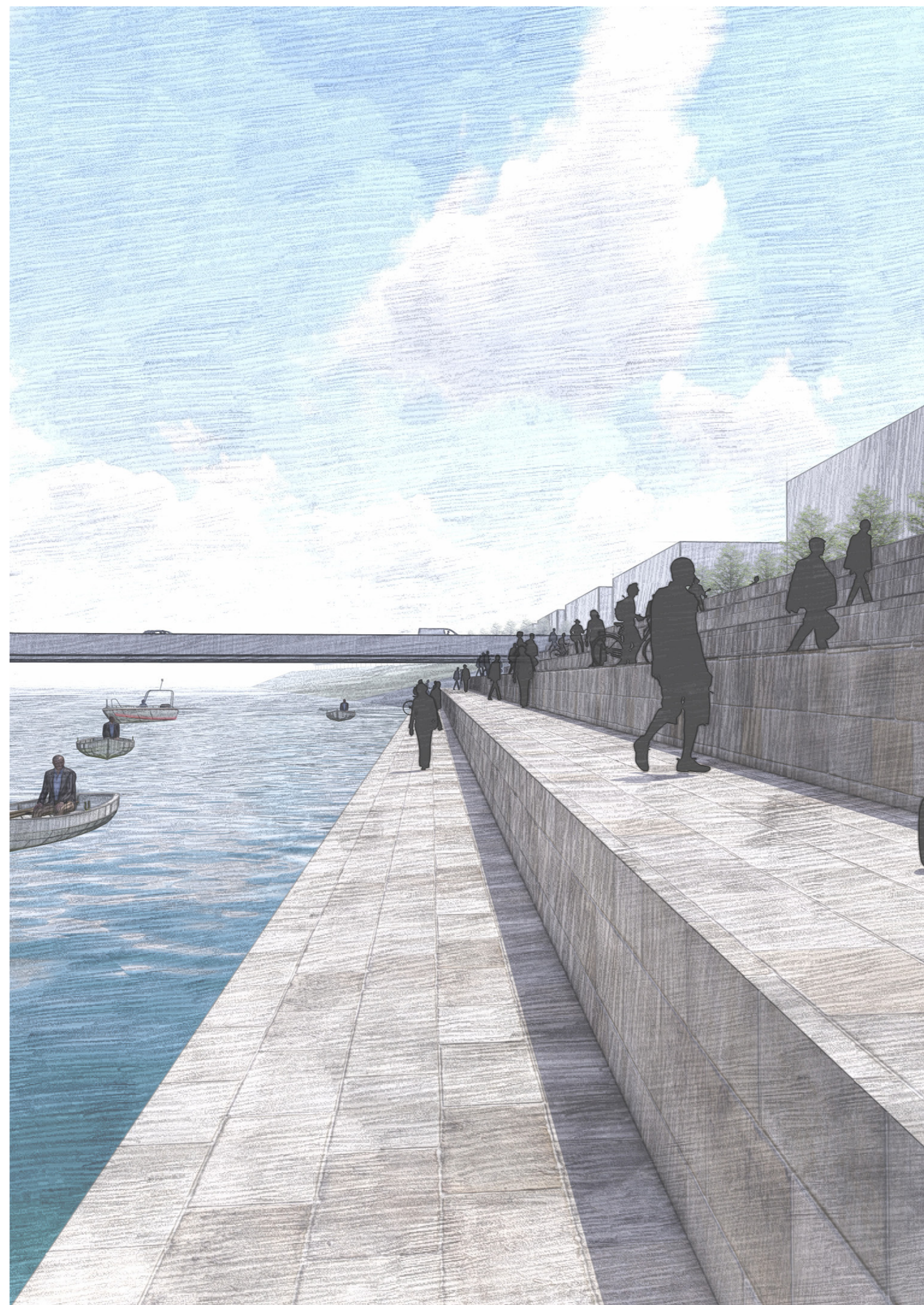
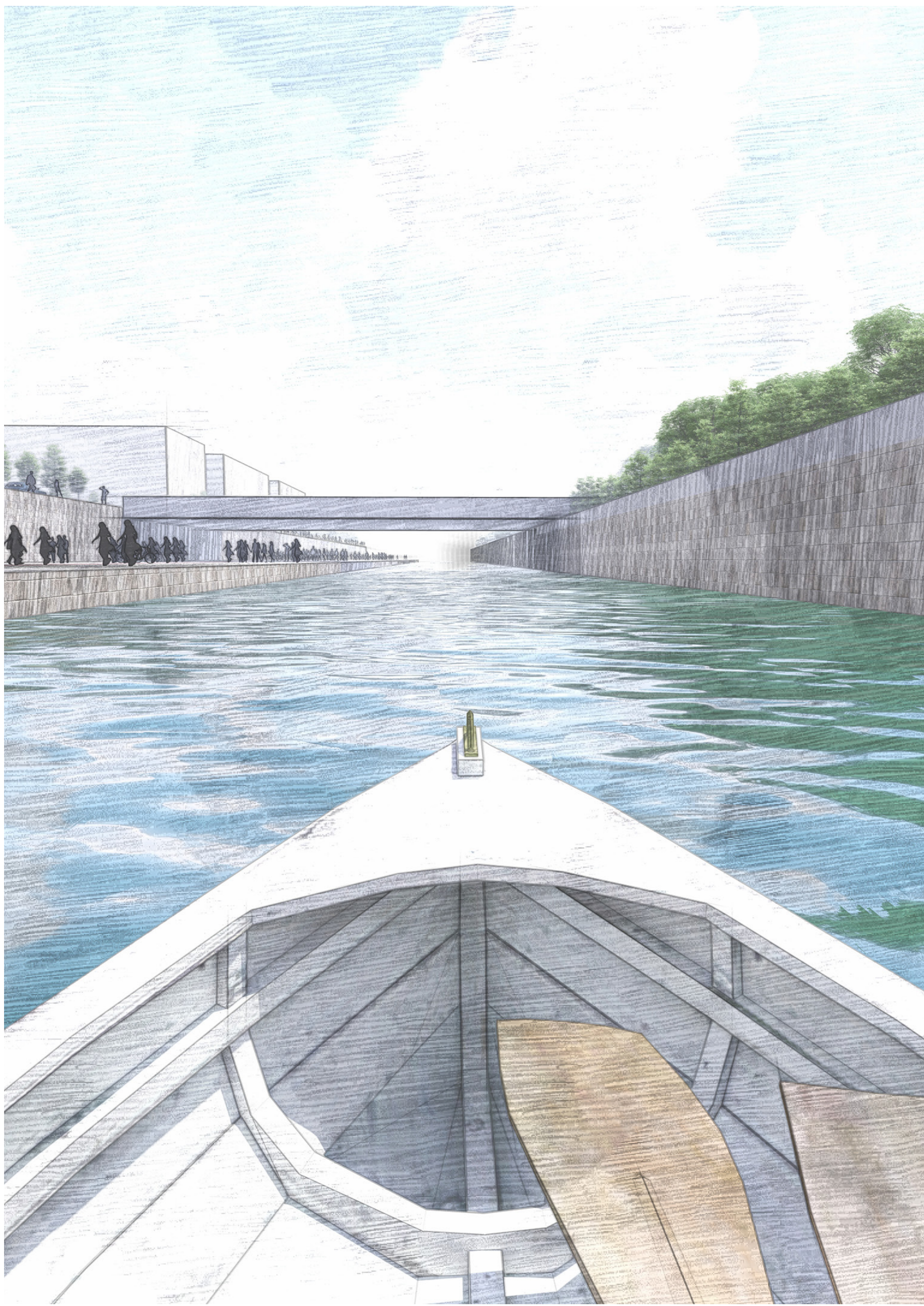


S





Diplomová práca sa zaoberá priestorovým a funkčným riešením brownfieldu nachádzajúcim sa v tesnom napojení na historickú časť mesta Košíc. Riešené územie sa nachádza v centrálnej-východnej polohe, ktoré je výtčené súčasnou železničnou zo západnej strany, riekou Hornád a rýchlostnou komunikáciou z východnej strany územia. Územie východne od rieky bolo historicky samostatnou obcou.

Toto územie aj keď je v priamom napojení na historické centrum je minimálne urbanizované a to hlavne z dôvodu predelu železnice ktorá je problémom od jej zniku, železnici sa historicky všetko podriaďovalo a napomohol tomu aj fakt, že Košice boli veľkým priemyselným, hutníckym mestom. Táto železnica bráni plynulému mestskému rozvoju smerom k rieke a tým pádom aj akékoľvek využitie potenciálu rieky Hornád.

Ako už bolo spomínané územie je ohraničené železničnou traťou a riekou Hornád. Zo severu toto územie ohraničuje priemyselná zóna a zóna rodinnej zástavby. Z juhu je to opäť priemyselná zóna a veľký komplex patriaci železnici, ktorý je zdrojom najväčšieho hluku v území.

Celkovo je územie málo využívané, nachádzajú sa tu skladové haly, menšie priemyselné areály a záhradkárská kolónia. V južnej časti sa nachádza stredná železničná škola, a cez riekou je letecká fakulta, tvoriaca zaujímavý a veľký komplex s dobrým potenciálom.

Dopravná situácia v území je zlá, vzhľadom na fakt že tu nikdy nebola urbanizácia tak sa cestná sieť nestihla vyvinúť alebo je podriadená železničnej doprave.

Potenciál územia je prevažne v možnosti začleniť tento priestor k mestu a pridať život do tejto lokality, čím automaticky prinavrátime dobrú funkciu brehom rieky a bude to podnet pre ich revitalizáciu a úpravu.

Cieľom práce je navrhnuť priestorové a funkčné riešenie danej oblasti pre zlepšenie mestského prostredia takto dôležitej časti Košíc. Aspektom územia na ktoré by sa malo obzvlášť prihladať a spracovať je problematická trať železnice, ktorá od nepamätí tvorila bariéru pre toto územie, tak aby sa vytvorilo plinulé pokračovanie centra mesta Košíc až smerom k rieke.

**ÚZEMIE**  
Územie sa nachádza v priamej návaznosti na mestské centrum zasahuje do rozdielnych katastrálnych území. Územie sa ťahá od smeru juh na sever a je tenšie v smere od východu na západ s výjimkou výčnelku na západnej strane, ktorý je doplnením leteckej fakulty.

Návrh je možné rozdeliť na 3 časti a to na základ bariér ktorá toto územie má, z východu sa jedná o kompaktnú zástavbu napojenú na centrum. Uprostred sa jedná o rekreačnú oblasť s upraveným tokom rieky hornád, táto oblasť slúži aj ako zázemie pre športoviská. Nakoniec na západnej strane môžeme vidieť doplnenie komplexu leteckej fakulty a prevažne rezidenčnú časť na juh od leteckej fakulty.

**VODNÝ TOK**  
Vodný tok prešiel zmenou a to z toho dôvodu aby už naďalej neposkytoval záplavovú hrozbu v území ale zároveň aby poslužil ako atraktivita a miesto relaxácie či športu. Na západnej strane došlo k úprave brehu za pomoci rozptyľových terás a taktiež došlo k opatreniu alebo doplneniu územia o protipovodňovú bariéru po celej dĺžke západnej strany toku. Samotný tok bol rozšírený v jeho hlavnom toku a to o 10 metrov, samotná úprava nepredstavuje technickú komplikovanosť keďže hĺbka toku je v danom území len 1 meter. Naďalej došlo k doplneniu hlavného toku o jeden umelo vytvorený tok ktorý vytvára na obrázku viditeľné ostrovy. Tento umelo vytvorený tok je opatrený náplavkou ktorá taktiež slúži ako rozptyľová plocha. Napokon územie v oblasti východnej a ostrovej bolo opatrené modeláciou terénu a došlo k navýšeniu terénu o 1,5 metra čo zabezpečí dostatočnú ochranu proti povodňiam a taktiež vytvorí dominantný breh.

**ŽELEZIČNÁ SIET**  
Železnica predstavovala veľkú bariéru v území napokon došlo k premiestneniu pridružených priestorov pre železnicu (prekladiská, točný, colný úrad, opravovňa...) smerom na juh za oblasť mesta kde je rozvinutá železničná sieť ale zároveň je to i industriálna zóna. Takáto úprava poskytla zvukový kľud v území. Keďže to bol dlhodobý najväčší zdroj hluku. Samotná železničná trať bola zahĺbená do územia v časti výpravnej budovy a perónov. Severnejšia časť je razená skrz územie nad ktorými sú postavené rezidenčné budovy (budovy majú samostatné základy a v priestoroch kde prechádza viaková časť sa nachádza len jedno podlažie garáží na úrovni terénu). Počet kolajní vďaka tomuto rozhodnutiu mohol byť zredukovaný na nutný počet pre osobnú dopravu a jeden prejazdný pruh pre tranzitnú dopravu. Napokon toto územie z oboch strán železnica opúšťa stúpaním na sever v smere k železničnému mostu, na juhu v smere na maďarsko kde vzniká nové územie zbažené o železničnú sieť čo ponúka ďalšiu príležitosť na urbanistický rozvoj.

**ULIČNÁ SIET A DOPRAVA**  
Návrh naväzuje na urbanistickú sieť existujúcich ciest a taktiež je preťkaný novou sieťou ciest ktoré paralelne kopírujú dráhu železničnej trate. V území boli navrhnuté dve zberné cesty a to jedna v smere juh-sever a druhá v smere východ-západ, obe zberné cesty sú štvorprúdové a doplnené o elektrickú dráhu. Elektrická trať v smere juh-sever vychádza od bývalého otáčiska, ktoré bolo umiestnené pred železničnou stanicou. Táto trať ďalej pokračuje na sever po novo vzniknutom moste až do územia ktoré je taktiež plánované na rozvoj a je tam plánovaná nová elektrická trať na sídlisko Tahanovce. Trať v smere východ-západ vychádza z existujúceho otáčiska ktoré sa nachádza na ulici a ďalej táto trať pokračuje cez novo vytvorený most až do územia leteckej fakulty čím prepojí dlho zanedbávaný breh s centrom.

**BLOKOVÁ ZÁSTAVBA**  
Bloková zástavba kopíruje uličnú sieť a odpovedá veľkosti blokovej zástavby na ktorú sa napája, toto riešenie umožnilo vytvoriť veľmi kompaktné územie ktoré je prirodzeným predĺžením územia až smerom k rieke. Za riekou je toto územie doplnené o väčšie bloky odovšadiaľ smerom k leteckej fakulte. Bloky sú prevažne polyfunkčné smerom k hlavným komunikáciám, smerom k jednosmerným komunikáciám služby opadáajú aby vznikla príjemná kľudová zóna. Takto vytvorené bloky sú doplnené o cestnú sieť plnú zelene a o parkovanie poväčšinou pod celým trakom bloku. Čo umožnilo uvať uličnú sieť od parkovania a umiestniť tam len nutné zásobovacie alebo návštevnícke státi. Výškovosť zástavby taktiež reaguje na existujúcu štruktúra a zároveň je navrhovaná tak aby neposobila ako rušič pri pohľade na dom svätej alžbety. Preto bola zástavba navrhnutá prevažne o 4-6 podlažiach, zvyšujúca sa smerom k rieke alebo predmostiam aby to tvorilo dominantu. Napokon územie má aj pár 7 podlažných budov a to hlavne v severnom komplexe administratívnych budov. Bloky budú stavané v jednom tavebnom záťahu z dôvodu nutnosti napojenia garáží. Uličná rada musí byť dodržaná keďže vnútrobloková štruktúra je voľne daná.

**KRAJINA**  
Krajinársky koncept vychádza prevažne z rieky Hornád a jeho nutnej úpravy. Celkovo koncept vyžaduje dodatočnú krajinársku úpravu, ale prevažne zo súčasnej práce je možné vidieť že tu vznikajú štruktúry mestských parkov v urbanizovanej časti a pozdĺž toku rieky vzniká cyklostezka z oboch strán, náplavka a zrevitalizovaný breh plný zelene. Ostrovy sú čisto rekreačné alebo určené pre športoviská a poskytujú zhlukovací bod pre obyvateľov z celého mesta a taktiež ako prepojavací breh z ľaveho brehu na pravý a opačne. Keďže toto súčasné územie postrádalo a preto západná časť brehu nebola považovaná za atraktívnu a tak nebola veľmi príjemne urbanizovaná. Ďalej tu vznikajú spevnené plochy ktoré reagujú na dôležitosť niektorých lokalít, napríklad spevnený breh pred komplexom leteckej fakulty, alebo predmostia ktoré dodávajú územiu dôležitosť.

