

Časť 1: Požiadavky poroty na návrhy súťažiacie v II. etape súťaže (ktoré bude potrebné splniť v návrhu podávanom v II. etape):

1. aby boli návrhy lepšie porovnateľné a zrozumiteľné, ako urbanistický detail požaduje porota vyriešiť **hlavnú urbanistickú os** prechádzajúcu železničnou stanicou. Dôvodom k tomuto rozhodnutiu je potreba porovnateľného zobrazenia riešenia najexponovanejšieho územia. V II. etape bude povinný detail v pôdorysnom zobrazení i vo vyjadrení výškových pomerov v reze. Územie riešené ako urbanistický detail je orientačne vymedzené zo severu križovatkou ulíc Svätoplukova, Rumanova, Thurzova, zo západu budovou železničnej stanice, z juhu východným priečelím autobusovej stanice, z východu ľavým brehom rieky Hornád vrátane najbližšej zástavby (cca 500X500m). V súvislosti s touto požiadavkou je prípustné upraviť usporiadanie panelu č. 4 oproti vzoru P11.4
2. doplniť schému navrhnutých **asanácií** v území – jej umiestnenie je na uvážení súťažiacieho
3. aby boli návrhy lepšie porovnateľné a zrozumiteľné, požaduje zapracovanie urbanisticko-ekonomických ukazovateľov návrhu do bilančnej tabuľky, ktorá bola doplnená medzi súťažné pomôcky ako pomôcka označená **P2-1**.
4. dodať 3D model aj vo formáte **DWG**, aby bolo možné v prípade nezrovnalostí vo výkazoch overiť dáta

Časť 2: Odporúčania poroty pre účastníkov druhej etape súťaže:

V prípade ak účastník vyhodnotí, že jeho návrh niektorú oblasť uvedenú medzi nasledovnými odporúčaniami riešil už v prvej etape dostatočne, vzťahuje sa odporúčanie na túto oblasť primerane.

Porota odporúča súťažiacim v druhej etape súťaže klásť dôraz na:

- Návrh efektívneho prepojenia v smere východ – západ prekonaním bariér, najmä železnice, s dôrazom na ekológiu, ideálne pre všetky druhy dopravy.
- Podporiť územie okolo vodného toku Hornádu ako významný biokoridor s ponukou pobytových aktivít s možnosťou remodelácie vodného toku, za predpokladu, že zároveň budú zohľadnené odporúčania. v súvislosti s vodným tokom uvedené ďalej nižšie,
- Ako nosné prvky urbanistickej štruktúry podporovať mestotvorné verejné priestory - ulice, námestia s vytvorením vlastnej identity.
- V priečnom smere zabezpečiť zelené prepojenia.
- Podporovať formy mobility hromadnou najmä koľajovou a cyklistickou dopravou.
- Ako dôležitý bod urbanistickej koncepcie vnímať železničnú stanicu.
- Možnosť umiestnenia záchytných parkovísk s cieľom znížiť podiel motorovej dopravy v území.
- Využiť možnosť budovania „mesta krátkych vzdialeností“.
- Do novej štruktúry využiť potenciál súčasnej zástavby.
- Využiť rozvojový potenciál železničnej stanice a považovať za uzol ktorý prepája východ so západom a za prestupný uzol verejnej dopravy pre metropolitnú oblasť Košíc.
- Doplniť dôslednú etapizáciu realizácie transformácie územia v spojení s ekonomickou realizovateľnosťou a odôvodniť navrhnutú etapizáciu.
- Brať do úvahy že v riešenom území sú minimálne sklonové pomery toku Hornádu a v území je veľký rozdiel medzi extrémami vodnej hladiny (minimum je 7 m³ za sekundu a maximum počas povodní je 770 m³ za sekundu).
- V celom území je potrebné spomaliť odtok povrchovej vody na úroveň odtoku pred zastavaním územia.
- uvažovať s lokálnymi parkami ako miestami lokálnej identifikácie.
- Zvážiť možnosť zriadenia uhlíková neutrálnej štvrte, resp. v návrhu preveriť takúto možnosť.
- Z pohľadu vodného hospodárstva brať v úvahu dlhší úsek Hornádu nie iba výsek v intenciách riešeného územia.
- Počet ľudí trvalo a prechodne prítomných v území by sa mal pohybovať medzi 50 000 až 80 000.
- Uvažovať s občianskou vybavenosťou nadmestského (regionálneho) charakteru pre metropolitnú oblasť Košíc, so zohľadnením väzby na zdroje pešieho pohybu – stanice, záchytné parkoviská, zastávky kapacitnej MHD.
- Porota upozorňuje, že každé zo zobrazovaných merítok má iný význam a poslanie a to by sa malo prejavovať aj v grafickom vyjadrení.