

## ANALÝZA UMIESTNENIA OBČIANSKEJ VYBAVENOSTI A INÝCH FUNKCIÍ VO VZŤAHU K HISTORICKÉMU JADRU

Mesto Košice má (plošne) najväčšiu mestskú pamiatkovú rezerváciu na Slovensku. Na území 87 hektárov je situovaných približne 1200 historických objektov. Aj keď ide o rozsiahly a ucelený historický urbanistický súbor, pamiatková rezervácia zaberá plochu iba necelého jedného percenta v pomere k celkovej zastavanej ploche sídla. Vďaka novovekému okružno-radiálnemu systému dopravy, založenému v prvej tretine 19. storočia, sa zachoval komplexný pamiatkový urbanizmus historického jadra. Na tento historický koncept nadviazal v 50. rokoch 20. storočia aj prvý Smerný územný plán Košíc. V rámci bývalého Československa tak vznikol príkladný spôsob zachovania historického jadra a zároveň plán koncepčného rozvoja sídla, založeného na klasickom okružno-radiálnom princípe.

Po roku 1990 nastal vo všetkých postkomunistických krajinách dynamický rozvoj terciárnej sféry. Košice neboli výnimkou. Na vonkajšom obvode historického jadra mesta postupne začali pribúdať funkcie, ktoré zaťažili a spomalili prvý mestský okruh. Bývalé mestské bulváre, založené ešte v 19. storočí, dnes musia kapacitne zvládať pribúdajúce požiadavky, kladené na krajské mesto.

Ucelená okružná koncepcia historického jadra neumožnila aditívne narastanie centra, a preto v prípade Košíc ostalo celomestské centrum zakonzervované v dimenzii pôvodného historického sídla. Mestská pamiatková rezervácia Košice v súčasnosti plní okrem funkcie obytnej a spoločenskej aj funkcie občianskeho vybavenia celomestského, ale aj *regionálneho* významu. To je síce pre mesto ako celok vítané, avšak na území pamiatkovej rezervácie dlhodobo dochádza k pretlaku kapacít. Prirodzená snaha investorov umiestňovať svoje investície v prirodzenom centre obchodu a služieb vytvára problémy dopravné, obslužné, a aj funkčné. Oproti požadovanej kapacite statickej dopravy už dnes v historickom jadre chýba približne 1800 parkovacích miest. Hotelové služby, verejné stravovanie, obchodné prevádzky, školské zariadenia, administratíva a ďalšie mestotvorné funkcie sa tiesnia v historických budovách, spravidla pri sťaženom prístupe individuálnou či hromadnou dopravou. Inštitúcie – mestské, ale aj regionálne - si pre svoj rast zaslúžia zväčšovanie priestorov, ale pre pamiatkovú rezerváciu to znamená neustále korekcie zvnútra (jednotlivých historických budov i celých mestských blokov), čím mestské jadro prichádza o svoju autenticitu. Prirodzené poslanie historického jadra, určeného okrem sídelnej funkcie dnes najmä na kultúrne a spoločenské využitie, sa pretláča s požiadavkami na výkonné administratívno – obchodné centrum pre službu verejnosti z celého regiónu.

Rozšírenie celomestského centra by preto mohlo byť logickým krokom k postupnému rozvoju celomestských a nadmestských funkcií, na ktoré už historické jadro kapacitne nestačí.

Údolie Hornádu s extenzívnou zeleňou a nekonceptne rozptýlenými priemyselnými skladmi je rozsiahlou plošnou rezervou pre ďalší rozvoj sídla pre naplnenie koncepcie kompaktného mesta. Bývalé priemyselné areály, ktoré sa pôvodne nachádzali na periférii historického mesta,

sa dnes ocitli v geometrickom strede moderného sídla. Postupná prestavba nekoncepčnej extenzívnej zástavby môže v nasledujúcich dekádach slúžiť na budovanie kvalitných verejných služieb. Logicky sústredená zástavba občianskej vybavenosti tak môže byť sústredená v hlavnej komunikačnej a kompozičnej osi. Namiesto ďalšieho plošného rozptyľovania vzájomne komunikujúcich prevádzok, ktoré kumulatívne zaťažujú dopravný systém celého mesta, môže vzniknúť dobre dostupná infraštruktúra bez zbytočnej duplicity, bez zbytočných presunov a prestupov.

Menia sa technologické nároky na administratívne budovy, na výkon štátnej a verejnej správy, aj na spôsob vzdelávania. Mnohé funkcie síce prešli do kyberpriestoru, avšak narástli niektoré formy mobility a sociálnych interakcií. Urbanistická súťaž by mala zároveň poskytnúť názory a predikcie ďalšieho vývoja centra mesta nielen pre sídlo samotné, ale aj pre širší región.

Košice sú aj dnes príkladom inkluzívneho a bezpečného mesta, avšak klesá podiel pešieho prístupu do centra. Východná časť mesta (Furča, Ťahanovce, Opátske, Jazero) dnes nemá peší, a ani cyklistický prístup k celomestskému centru. Prepojenie všetkých druhov dopravy cez železniciu a v centrálnej polohe mesta je preto výzvou.

Navrhované rozšírenie celomestského centra v kontakte s historickým jadrom, v blízkosti vlakovej a autobusovej stanice, s dobrým napojením na cestnú tranzitnú sieť, doplnenú prírodnou kompozičnou osou Hornádu, sa javí ako ideálna príležitosť ako vytvoriť novú rozvojovú lokalitu pre funkcie celomestského centra, a zároveň naplní aj oprávnené očakávania okolitého regiónu. Mesto od tohto kroku očakáva logickú organizáciu súvisiacich funkcií, ktorá má priniesť zmenu paradigmy investorov, ktorí (zatiaľ) nemajú inú možnosť: môžu len preťažovať vonkajší obvod historického jadra alebo zahusťovať sídliská.

Košice majú veľké rezervy v pláne udržateľnej mobility. Železničný koridor je situovaný v hlavnej kompozičnej osi sídla, a to až s úsekom o dĺžke 15 km na zastavanej časti mesta. To dáva silný predpoklad na kostrovú pozíciu železnice (napr. typu *Schnellbahn*) v rámci sídla, a aj v rámci regiónu. Medziročne rastie počet ľudí, cestujúcich do metropoly východu za prácou, vzdelaním, za službami. Rozšírenie celomestského centra v blízkosti železnice by teda malo absorbovať nápor rastúcej mobility.

**Spracoval:** Krajský pamiatkový úrad Košice, 17.8.2021