

M e s t s k ý ú r a d M O L D A V A n a d B O D V O U
architektonická kancelária ARKA s.r.o., Košice



územný plán sídelného útvaru
M O L D A V A n a d B O D V O U
t e x t o v á č a s ť

júl 1997

obstarávateľ dokumentácie:	Mestský úrad Moldava nad Bodvou
číslo objednávky:	
obchodná zmluva čí:	21/95 zo dňa 4.decembra 1995
spracovateľ dokumentácie:	architektonická kancelária ARKA, spol. s r.o. Alžbetina 25, 040 01 Košice
číslo zákazky:	3019-5
dátum vypracovania:	jún 1997
hlavný riešiteľ:	Ing.arch. Jozef Ž i a r a n akademický architekt
hlavný inžinier projektu:	Ing.arch. Dezider K o v á c s
zodpovední riešitelia:	
- urbanizmus:	Ing.arch.Jozef Ž i a r a n akademický architekt
- doprava:	Ing. Milan S u r o v ý
- vodné hospodárstvo, energetika, spoje:	Ing.Ladislav P a ž á k
- ochrana PPF:	Ing.Zdena P o l d a u f o v á
- počítačové spracovanie dokumentácie:	Ing.arch.Dušan M a r e k
kresličské a technické práce, digitalizácia:	Ing.arch. Anna M a r e k o v á Helga Z a d u b a n o v á
pisárske práce :	Helena Š i m č á k o v á
konzultácie:	Ing.Juraj M i š k o v i č RNDr.Rozália H o r v á t h o v á (Mestský úrad Moldava nad Bodvou)

Obsah textovej časti

1. Úvod

1

- 1.1. Zadanie, dôvody a spôsob spracovania dokumentácie
- 1.2. Stručné zhodnotenie predchádzajúcej ÚPD
- 1.3. Vymedzenie riešeného územia a záujmového územia sídla a ich stručná charakteristika
- 1.4. Hlavné problémy a ciele riešenia ÚPD
- 1.5. Spôsob spracovania a prejednávania dokumentácie
- 1.6. Údaje o použitých podkladoch

1.2.

2. Predpoklady ďalšieho urbanistického rozvoja sídla

- 2.1. Prírodné podmienky
 - 2.1.1. Geologické pomery
 - 2.1.2. Klimatológia
- 2.2. Krajinná ekológia
 - 2.2.1. Analýzy geografických prvkov
 - 2.2.2. Ochrana prírody
 - 2.2.3. Klasifikácia reálneho stavu ÚSES
 - 2.2.4. Charakteristiky funkčných prvkov ochrany geonofundu
 - 2.2.5. Návrhové prvky územného systému ekologickej stability
 - 2.2.6. Návrh biokoridorov a biocentier
- 2.3. Demografické a sociálno-ekonomické východiská
 - 2.3.1. Obyvateľstvo
 - 2.3.2. Zamestnanosť a ekonomická aktivita obyvateľstva
- 2.4. Územno-technické možnosti ďalšieho rozvoja sídla
 - 2.4.1. Súčasná urbanistická štruktúra
 - 2.4.2. Územno-technické možnosti ďalšieho rozvoja sídla
- 2.5. Aktuálne a výhľadové potreby rozvoja mesta

3. Urbanistická koncepcia navrhovaného rozvoja sídla

- 3.1. Variantné koncepcie a rozvojové alternatívy
- 3.2. Návrh rozvoja a priestorového usporiadania sídla
 - 3.2.1. Urbanistická koncepcia a kompozícia
 - 3.2.2. Priestorová štruktúra sídla
 - 3.2.3. Regulácia funkčného využitia plôch
- 3.3. Návrh ďalšieho rozvoja jednotlivých funkčných zón
 - 3.3.1. Bývanie, bytový fond a obytné plochy
 - 3.3.2. Výroba a skladové hospodárstvo
 - 3.3.3. Občianska vybavenosť
 - 3.3.4. Rekreačia, zotavenie a šport
 - 3.3.5. Verejná zeleň
 - 3.3.6. Technické vybavenie územia
- 3.4. Zásady ochrany pamiatkových hodnôt
- 3.5. Zásady rozvoja sídla z hľadísk nárokov a potrieb ekologickej optimalizácie
- 3.6. Zásady rozvoja sídla z hľadísk ochrany a tvorby životného prostredia
- 3.7. Zásady rozvoja sídla z hľadísk nárokov na asanácie

4. Koncepcia riešenia dopravy

- 4.1. Širšie vzťahy a doprava v záujmovom území sídla
 - 4.1.1. Cestná sieť
 - 4.1.2. Železničná sieť
- 4.2. Rámcová prognóza dopravy
- 4.3. Koncepcia mestského dopravného systému
 - 4.3.1. Komunikačná sieť
 - 4.3.2. Pešie a cyklistické komunikácie
 - 4.3.3. Statická doprava

- 4.3.4. Mestská hromadná doprava
- 4.4. Dopravné zariadenia
 - 4.4.1. Železničná doprava
 - 4.4.2. Prímestská autobusová doprava
 - 4.4.3. Zariadenia služieb motorizmu
- 4.5. Hlukové pomery

5. Konceptia riešenia technickej infraštruktúry

- 5.1. Vodné hospodárstvo
 - 5.1.1. Zásobovanie vodou
 - 5.1.2. Odkanalizovanie územia
- 5.2. Vodné toky - odtokové pomery
- 5.3. Energetika
 - 5.3.1. Zásobovanie elektrickou energiou
 - 5.3.2. Zásobovanie plynom
 - 5.3.3. Zásobovanie teplom
- 5.4. Zariadenia spojov
- 5.5. Špecifické zariadenia infraštruktúry

6. Ochrana poľnohospodárskeho pôdneho fondu

- 6.1. Východiskové podklady
- 6.2. Prírodné podmienky, pôdny fond, poľnohospodárska výroba
- 6.3. Vyhodnotenie záberov PPF

7. Stratégia ďalšieho rozvoja sídla a etapizácia výstavby

8. Nároky na plochy pre verejnoprospešné stavby

Súhrnný obsah dokumentácie

Kompletný elaborát územného plánu sídelného útvaru Moldava nad Bodvou je vypracovaný v tomto rozsahu:

A. Textová časť, vrátane grafických príloh, tabuliek a vyhodnotenia záberu PPF

B. Výkresová časť

v zložení:	1. Širšie územné vzťahy a väzby	
	(návrh riešenia záujmového územia sídla)	M 1:25000
	2. Komplexný urbanistický návrh	1:5000
	3. Návrh dopravy a dopravných zariadení	1:5000
	4. Návrh technickej infraštruktúry	
	vodné hospodárstvo	1:5000
	5. Návrh technickej infraštruktúry energetika a spoje	1:5000
	6. Návrh verejnoprospešných stavieb	1:5000
	7. Vyhodnotenie záberov PPF	1:5000

Textová časť dokumentácie je vypracovaná a objednávateľovi dodaná v piatich vyhotoveniach, výkresová časť v troch vyhotoveniach. Okrem toho boli objednávateľovi dodané separátne vyhotovenia komplexného urbanistického návrhu a separátny elaborát textovej časti vyhodnotenia záberov PPF.

Zoznam grafických príloh v textovej časti dokumentácie:

- schéma súčasnej urbanistickej štruktúry sídla
- analýza územného systému ekologickej stability
- návrh územného systému ekologickej stability
- schémy overovaného možného alternatívneho rozvoja sídla
- orientačný prehľad výhľadového počtu obyvateľov a bytov podľa urbanistických obvodov
- návrh vymedzenia pamiatkovej zóny (PZ)
- kartogram zaťaženia základnej komunikačnej siete

1. Úvod

1.1. Zadanie úlohy, dôvody a spôsob spracovania dokumentácie

Vypracovanie novej územnoplánovacej dokumentácie sídelného útvaru Moldava nad Bodvou objednal na základe vyhodnotenia verejnej súťaže Mestský úrad v Moldave nad Bodvou v architektonickej kancelárii ARKA, spol. s r.o. Košice. Podľa tejto objednávky a obchodnej zmluvy čí. 21/95 zo dňa 4.12.1995 sa postupne vypracovala komplexná územnoplánovacia dokumentácia (ÚPN-SÚ), obsahovo a rozsahovo zodpovedajúca požiadavkám stavebného zákona a vyhlášky býv. FVŽP a SkŽP čí. 377/92 Z.z. o územnoplánovacej dokumentácii a územnoplánovacích podkladoch. Prípravné práce a prieskumy a rozbery boli ukončené v decembri 1995. Na ne plynulo naviazalo urbanistické preverenie variánt možného výhľadového rozvoja sídla a po ich zhodnotení vypracovanie a prejednanie štúdie územného rozvoja (apríl 1996), ktorá v zmysle § 24 odst.2 vyhl. 83/1976 Zb. v znení jej novelizácií nahradila koncept riešenia územného plánu. Následne boli v auguste 1996 vypracované a v decembri 1996 i po prejednaní schválené územné a hospodárske zásady, ktoré boli spolu s prejednanou štúdiou územného rozvoja záväzným podkladom pre vypracovanie návrhu územného plánu.

Posledný územný plán sídelného útvaru ÚPN-SÚ Moldava nad Bodvou v rokoch 1986-1989 vypracovávalo Urbanistické stredisko Stavoprojektu Košice. Tento územný plán bol vypracovaný do štádia konceptu a po roku 1989 boli práce na ňom zastavené. Preto v súčasnosti platný územný plán mesta pochádza z roku 1974 (US Stavoprojektu Košice), ktorý je objektívne značne zastaraný a pre riadenie rozvoja a výstavby mesta nie je využíateľný.

Následkom politických a z nich vyplývajúcich spoločenských a ekonomických zmien po roku 1989 stal sa pre ďalšie dopracovanie nevyužiteľným i koncept nového územného plánu, zhotovený v januári 1989. Pôvodné riešenie územného plánu je totiž do značnej miery poplatné direktívnemu spôsobu určovania rozvoja jednotlivých aktivít sídla, vrátane foriem jeho výhľadovej zástavby, nezohľadňuje reštituované alebo novovytvorené majetkovo-právne vzťahy a nie je podkladom pre iniciatívne rozhodovanie mestskej samosprávy, reagujúce na nové sociálne potreby a nové ekonomické podmienky. Do koncepcie územného plánu sa nevyhnutné premietli vtedajšie formy direktívneho riadenia sociálneho, ekonomického a územného rozvoja, obmedzenosť foriem a spôsobov investičnej výstavby a dostupných stavebných technológií, preferovanie tzv. "komplexnej" bytovej výstavby so sterilnosťou jej urbanisticko-architektonických foriem a necitlivých asanačných zásahov do dlhodobu utvárajúcej urbánnej štruktúry mesta, ale najmä určitá miera "nezávislosti" územného plánu na skutočných potrebách a možnostiach mesta a jeho obyvateľov, daná nevyhnutnosťou požadovaného rešpektovania vtedy platných sústav urbanistických a technicko-hospodárskych ukazovateľov, štandardov a normatívov, vymedzujúcich kvalitatívne i kvantitatívne možnosti plánovania rozvoja bytovej výstavby, sociálnej vybavenosti, technickej infraštruktúry i špecifickej vybavenosti sídla.

Vtedajšiemu direktívnemu a centralistickému spôsobu riadenia rozvoja zodpovedala i forma spracovania posledného návrhu územného plánu, vychádzajúca z dobovej územnoplánovacej metodiky. V zmenených spoločensko-ekonomických podmienkach je na základe takejto jednoznačne a direktívne podanej ÚPD ťažko možné orgánmi mestskej samosprávy iniciatívne usmerňovať a riadiť rozvoj sídla podľa súčasných požiadaviek a potrieb, a to i pri dobrých koncepcných zámeroch, pokiaľ spôsob ich interpretácie nezodpovedá týmto potrebám. Preto sa zastupiteľstvo mesta Moldava rozhodlo pre obstaranie novej územno-plánovacej dokumentácie a preto na základe výsledkov verejnej súťaže následne Mestský úrad v Moldave nad Bodvou objednal vypracovanie ÚPN-SÚ v architektonickej kancelárii ARKA, spol. s r.o. Košice.

1.2. Stručné zhodnotenie predchádzajúcej územno-plánovacej dokumentácie

Rozvoj mesta Moldava nad Bodvou bol pôvodne usmerňovaný Smerným územným plánom (SÚP), ktorý bol spracovaný v roku 1959, s návrhovým obdobím 1960-1975, schváleným radou KNV Košice v roku 1960.

V rokoch 1970-1974 bol na základe objednávky vtedajšieho ONV Košice-vidiek spracovaný nový, a doposiaľ platný Územný plán sídelného útvaru (ÚPN-SÚ) Moldava nad Bodvou, ktorý bol schválený uznesením R-Vsl.KNV Košice čí. 71/74 zo dňa 19.júla 1974. Územný plán vypracovalo Urbanistické stredisko Stavoprojektu Košice, vedúci projektant Ing.arch.Eva Bendičáková.

Územný plán riešil rozvoj sídla v rozsahu zastavaného územia mesta, s rozvojovými plochami najmä na pravom brehu Bodvy a pod cestou I/50 Košice-Rožňava. Navrhoval rozsiahlu asanačnú prestavbu historického jadra sídla.

Pretože sa tento územný plán v zásade prežil, bolo v roku 1986 odborom územného plánovania ONV Košice-vidiek a ÚHA Košice-vidiek iniciované postupné spracovanie novej územnoplánovacej dokumentácie, ktorej spracovateľom bolo Urbanistické stredisko Stavoprojektu Košice, hlavný projektant Ing.arch. Dušan Burák, C.Sc. Z tohoto územného plánu sa postupne spracovali prieskumy a rozbor (jún 1987), územné a hospodárske zásady (máj 1988) a koncept riešenia (január 1989).

Vzhľadom k zmeneným politickým a sociálno-ekonomickým podmienkam sa už po roku 1989 na dopracovaní návrhu územného plánu nepokračovalo.

Tento územný plán je výrazne poznamenaný rozpačitosťou obdobia svojho vzniku. Na jednej strane autorský kolektív spracovateľa, najmä v osobe hlavného projektanta, zamýšľal formovať humanistickú urbanistickú koncepciu ďalšieho rozvoja sídla, s rešpektovaním dochovaných hodnôt prostredia a mestskej atmosféry sídla, vrátane ekologických a environmentálnych požiadaviek, na druhej strane bol prinútený (najmä štátnou investičnou politikou) akceptovať a do konceptu územného plánu premietnuť princípy riadenej urbanizácie, komplexnej bytovej výstavby, tzv. "progresívnej" individuálnej bytovej výstavby a sprísnenej ochrany PPF, čo následne viedlo k narušeniu urbanistickej štruktúry sídla, návrhu necitlivých asanácií a neúmernej intenzifikácie zástavby. Koncepcia tohoto územného plánu je natoľko poznamenaná plánovacími a realizačnými metódami obdobia svojho vzniku, že i napriek viacerým pozitívnym prvkom nie je využiteľná pri novom formovaní rozvoja sídla.

Okrem samotnej Moldavy nad Bodvou boli v tomto územnom pláne riešené i vtedy pričlenené obce Mokrance a Budulov.

1.3. Vymedzenie riešeného územia a záujmového územia sídla

a ich stručná charakteristika

Ako územie, určené k bezprostrednému riešeniu, je v zásade stanovený sídelný útvar Moldava nad Bodvou, spolu s miestnou časťou (pričlenenou obcou) Budulov, v hraniciach ich intravilánov a navrhovaných rozvojových plôch, vrátane aktivít v najbližšom okolí sídla. Skutočným riešeným a bilančným územím je však celé katastrálne územie Moldavy a Budulova.

Moldava nad Bodvou je sídelným útvarom mestského typu, výrazne obytného (sídelného) charakteru, s nie veľmi výraznou a viac lokálne významnou priemyselnou a poľnohospodárskou výrobou. Svojou vybavenosťou zabezpečuje základné potreby obyvateľstva sídla a jeho spádového územia. Nachádza sa v západnej časti okresu Košice-okolie, v nevýraznom údolí riečky Bodvy, na západnom okraji Košickej kotliny. Jeho administratívnou súčasťou je územne oddelená obec Budulov, ktorá je vidieckym sídlom obytného a poľnohospodárskeho charakteru.

Podľa sčítania obyvateľstva, domov a bytov malo mesto Moldava nad Bodvou v roku 1991 8,796 trvale bývajúcich obyvateľov. Aktuálny počet obyvateľov v čase spracovania

prieskumov a rozborov (k 5.12.1995) bol 9,254, z toho v miestnej časti Budulov 482 obyvateľov.

Katastrálne územie mesta má rozlohu 1,977 ha. Z prevažnej väčšiny je odlesnené a intenzívne poľnohospodársky využívané. Podiel poľnohospodársky využívanej pôdy na celkovej výmere katastra je 80,53 %, z toho ornej pôdy až 63,58 %. Lesná pôda je zastúpená 3,79%-ným podielom. Z južnej strany súvislú zástavbu sídla bezprostredne tangujú trasy dôležitých celorepublikových a regionálnych komunikácií (cesta I/50, železničná trať č. 160) a trasy diaľkových vedení infraštruktúry (400 kV elektrorozvody, VVTL a VTL plynovody) a diaľkových produktovodov. Zo severnej strany okrajom sídla prechádza regionálne významná trasa zásobovacích vodovodov pre Košice. Z východu mesto tanguje i lokálna železničná trať č. 168, vedúca do Medzeva. Sídla v spádovom území mesta sú okrem cesty I/50 pripojené najmä cestou II/550 a sústavou ciest III. triedy.

Moldava sa historicky vyvíjala ako poľnohospodárske mestečko, s jej veľkosti primeraným podielom spracovateľskej, obchodnej a remeselníckej činnosti. V roku 1921 mala 2,007 obyvateľov a do roku 1948 narástla na 2,274, do roku 1961 na 3,675 obyvateľov. Jej najdynamickejší rozvoj, spojený s výraznejšou sociálnou diferenciáciou obyvateľstva a rastom a premenou mesta možno dátovať až do polovice 60-tych rokov a urbanisticky do obdobia prenesenia rozsiahlejšej, najmä bytovej výstavby za pravý breh Bodvy, na dovtedy voľné plochy polí. Odvtedy sa až do súčasnosti zastavaná plocha mesta oproti roku 1948 takmer zoštvornásobila, rovnako ako počet jeho obyvateľov.

Súčasnú urbanistickú štruktúru mesta charakterizuje výrazná dualita staršej, dlhodobo rastúcej časti mesta na ľavobrežnej miernej terénnej vyvýšenine - okolo historického jadra - námestia a hlavnej ulice, s historicky parcelačne a stavebne založenou a dodnes pretrvávajúcou nízkopodlažnou priestorovo tesnou zástavbou a pravobrežnej strany, vznikajúcej rýchlo a na rozvoľnenejších, priestorovo a kompozične veľkorysejších formách hromadnej bytovej výstavby. Pritom prechodný priestor medzi týmito dvomi celkami - pobrežie Bodvy - je buď už asanovaný, alebo má jeho dosiaľ zachovaná zástavba značne subštandardný, chaotický až devastačný charakter, daný jeho pôvodným historickým postavením periférnej (okrajovej) zástavby mesta.

Novšia sústredená výstavba rodinných domov bola až do vyčerpania stavebných parciel umiestňovaná za východný okraj historického jadra. Neskôr sa preniesla západne, do menej výhodných polôh pri Rožňavskej ceste a na výrazné návršie nad západným okrajom mesta. Novšie a najnovšie bytové domy boli lokalizované nad severným okrajom pravobrežnej koncentrovanej mestskej zástavby.

Kompozičnou a organizačnou urbanistickou osou mestského organizmu je historická severojižná trasa hlavnej ulice. V tomto priestore je umiestnená i podstatná časť najvýznamnejších mestských stavieb a komerčnej mestskej vybavenosti. Len v novšom vývoji mesta sa časť vybavenosti lokalizovala i do pravobrežnej sídliskovej zástavby. Väčšina zariadení základnej a vyššej občianskej vybavenosti sídla je kumulovaná s obytnými funkčnými zónami. Priemyselná výroba, pochádzajúca z novšieho obdobia, je koncentrovaná prevažne v ucelených areáloch, najmä na južnej strane sídla (za cestou I/50 a pri železničnej trati), areál VOZ je na jeho severnom okraji. Takéto koncentrované umiestnenie väčších výrobných zariadení a obslužných areálov na okrajoch intenzívneho osídlenia pomáha mestu udržať primerane diferencovanú zonálnu štrukturalizáciu funkcií.

Športové zariadenia (pre výkonnostný, ale zčasti i pre rekreačný šport) sú sústredené najmä v priestorovo ucelenom, avšak nekomplexne vybavenom areáli na južnom okraji obytnej zóny. Z hľadiska možností každodennej rekreácie a zotavenia nie je charakter prírodného prostredia sídla zvlášť priaznivý. rekreačných príležitostí má mesto, i následkom svojej polohy v produkčnej poľnohospodárskej krajine, veľmi skromne. Ani potenciálne možné priestory v blízkosti mesta, akými sú úpätie pod Terasou, bývalé meandre Bodvy nad mestom, alebo plochy tzv. "lesoparku" nad Terasou, nie sú pre rekreačné aktivity primerane využívané. Vhodným súvislejším prírodným rekreačným zázemím mesta je len celistvý masív Slovenského krasu, s aktivitami v Šugovskej doline.

Sídlo je vybavené základnou technickou infraštruktúrou. Je centrálné zásobované vodou, elektrifikované a kompletne plynifikované a s vybudovanou mestskou kanalizáciou a

čističkou odpadových vôd. Nové obytné súbory a väčšie vybavenostné areály sú centrálné vykurované z blokových a domových kotolní, ktoré budú postupne plynofikované.

Z hľadiska kvalít životného prostredia možno sídlo zaradiť medzi ešte vyhovujúce, s negatívami najmä v oblasti vplyvu dopravy a exhalátov vykurovania.

Pre komplexné riešenie širších územných väzieb a vplyvov bolo určené územie, ktoré je prakticky zhodné s územným obvodom bývalého Obvodného úradu v Moldave nad Bodvou (do r.1996), t.j. západnej časti okresu Košice-okolie. Podľa pôvodnej hierarchizácie sídelných sústav na Slovensku tak, ako ju postupne kodifikoval Projekt urbanizácie a schválilo vládne uznesenie čí.s.1/82 (dnes už neplatné), bola Moldava klasifikovaná ako sídlo obvodného významu, so spádovým územím, zahŕňajúcim užšie záujmové územia pôvodných sídiel miestneho významu Buzica, Čečejevce, Jasov, Medzev, Poproč a Turňa nad Bodvou, čo predstavovalo celkom 29 sídiel. Územný rozsah takto vymedzeného územia je 59,570 ha a v roku 1991 malo 36,073 obyvateľov.

Vymedziť záujmové územie mesta podľa prirodzenej spádovitosti - aktivít vybavenosti a pracovných príležitostí je obtiažnejšie. Moldava nad Bodvou a jej okolie (spádové územie) je totiž v pomerne významnom vplyvovom zázemí Košíc, s ich prirodzenou atraktivitou veľkého mestského organizmu a širšieho regionálneho centra. Na druhej strane k Moldave geograficky ale i tradíciou prirodzene spádujú i niektoré sídla terajšieho Rožňavského okresu v západných výbežkoch Košickej kotliny - od Hrhova až po Silickú Jablonicu. Možno tak povedať, že skutočný a reálny atraktívny okruh Moldavy je kombináciou oboch princípov, a že za reálne zázemie, pre ktoré je Moldava svojou polohou a vybavenosťou dôležitá, treba považovať celé záujmové územie podľa administratívno-správneho vymedzenia, s rozšírením o obce západnej časti Košickej kotliny, avšak s vedomím veľkého skutočného vplyvu Košíc na obce východne od Moldavy - t.j. spádové územia Čečejevci a Buzice.

Za užšie záujmové územie Moldavy však jednoznačne považujeme súbor okolitých obcí, bezprostredne na sídlo dopravne nadviazaných: Mokraniec, Drienovca, Pederu, Janíka a Debrade. Takto vymedzené územie má výmeru katastrov 12.619 ha a počet jeho obyvateľov bol podľa výsledkov posledného cenzu 13.979.

Väčšina sídiel v južnej časti oboch takto vymedzených území má charakter poľnohospodárskych obcí s prevažujúcou obytnou funkciou, výnimkou je len cementáreň v Turni nad Bodvou. Hornatý a lesnatý terén v severnej časti širšieho záujmového územia dáva jej sídlam charakter sídiel výraznejšie obytných, s poľnohospodársko/lesníckymi funkciami, len sporadicky priemyselnými (Medzev, Štós). Väčšina sídiel má však výraznú odchádzku za prácou, najmä do Košíc.

Dopravno-urbanizačnou osou záujmového územia Moldavy je najmä štátna cesta I/50 z Rožňavy do Košíc a regionálne významná cesta II/550 Moldava - Jasov - Štós.

Obce v bezprostrednom záujmovom území Moldavy možno stručne charakterizovať nasledovne:

Mokrance sú poľnohospodárskou obcou, s prevažujúcou obytnou zástavbou. Stavebnou štruktúrou hromadná dedina, so základom v pôvodnej ulicovke, ktorá sa stavebne rozšírila do paralelných ulíc a pozdĺž výpadových ciest. Väčšina jej zástavby je nová, alebo stavebno-technicky a zväčša i funkčným štandardom vyhovujúca. V obci (železničnou traťou oddelená) je prevádzka a.s. Agromold v novom areáli. Obec má 1295 obyvateľov s tendenciou trvalého rastu. Výmera jej katastra je 2341 ha, chotár je zväčša odlesnený, prevažne intenzívne poľnohospodársky využívaný. Obec nemá verejný vodovod ani kanalizáciu, je však plynofikovaná.

Drienovec je hromadnou prístennou dedinou, s bočne vetvenou zástavbou a novými paralelnými ulicami, obytno-poľnohospodárskeho charakteru, s prevažne novšou, vyhovujúcou zástavbou. Leží v doline Drienovca, pod strným svahom vápencovej Jasovskej planiny. Chotár má rozlohu 2807 ha, prevažne ho tvorí odlesnená pahorkatina, ktorá na planine nadobúda ráz vysokej pahorkatiny. Severne od obce je jaskyňa a niekoľko vyvieráčiek. Na 77,79 ha je prírodná rezervácia „Nad Drienovskými kúpeľmi“. V nej sú extrémne skalné a lesné vápencové spoločenstvá Debrádskej plošiny Slovenského krasu.

Obec bola osídlená už v neolite, v jaskyni sa našli stopy po sídlisku bukovohorskej kultúry a pohrebisko z mladšej doby bronzovej.

V súčasnosti má obec 1650 obyvateľov, čo je po raste v 60-tych rokoch stagnačný vývoj. Má poľnohospodárske družstvo, dvor Štátneho majetku Moldava a prevádzku Poľnonákupu Košice. Je napojená na verejný vodovod, a v jej chotári sú vodné zdroje, významné pre zásobovanie Moldavy i Košíc pitnou vodou. V obci je kameňolom.

Debrad je prícestnou dedinou, s jednoduchou štruktúrou zástavby. Leží na odlesnenej pahorkatine na juhovýchodnej strane Slovenského Rudohoria, nad údolím Bodvy. Západná časť chotára s celkovou rozlohou 2379 ha, ležiaca na krasovej plošine je zalesnená a na severozápade malou časťou prechádza do vrchoviny, zbytok je poľnohospodársky využívaný. Obec má 407 obyvateľov, s ich trvale klesajúcim počtom. V sídle je vybudovaný verejný vodovod. Na poľnohospodárskej pôde hospodári obecné roľnícke družstvo a Štátny majetok Moldava (areál Hatiny).

Peder leží na nive Bodvy, južná časť jeho chotára (s celkovou výmerou 1128 ha) prechádza do dubom zalesnenej Bodvianskej vrchoviny. Osídlenie z eneolitu (laténske sídlisko a osada z doby rímskej). V 17.stor. sa obec skladala z dvoch častí - Malý a Veľký Peder, začiatkom 18.stor. bola opustená a neskôr znovu vystavaná. Má 368 obyvateľov s výraznými tendenciami trvalého poklesu. Je hromadnou dedinou poľnohospodárskeho charakteru, špecializovanou na ovocinárstvo. Hospodári tu Roľnícke družstvo. Nie je vybavená vodovodom ani kanalizáciou.

Janík je cestnou, do hromadnej prechádzajúcou dedinou, s našou zástavbou v paralelných uliciach. Leží na styku juhozápadnej časti Košickej kotliny s Bodvianskou vrchovinou. Chotár má výmeru 1987 ha prevažne poľnohospodársky využívannej pôdy. Jeho pahorkatinná severná časť prechádza na južnej strane do pohoria vrchoviny. Nesúvislý les je v južnej časti, najmä na okrajoch chotára. Obec výrazne poľnohospodársko-obytného charakteru mala podľa cenzu 624 obyvateľov, s trvalým poklesom v poslednom štvrtstoročí. V obci je roľnícke družstvo a prevádzka Hutných stavieb Košice. Obec má verejnú vodovodnú sieť.

Zo všetkých týchto sídiel v bezprostrednom záujmovom území Moldavy nad Bodvou majú vzhľadom k svojej polohe na významných komunikačných trasách a z hľadiska územno-technických možností najvýraznejšie predpoklady ďalšieho dynamického urbanistického rozvoja najmä Mokrance a Drienovec. Územný rozvoj Mokraniec je osobitne preferovaný i v koncepcii ÚPN VÚC Košického regiónu.

1.4. Hlavné problémy a ciele riešenia územnoplánovacej dokumentácie

Mesto Moldava nad Bodvou je sídelným útvarom so svojrázne osobitným charakterom, ktorý je prvorado daný jeho historickým vývojom a dlhodobým procesom formovania, ktoré určujú a výraznejšie formujú i sociálnu štruktúru a životný štýl obyvateľstva a tým i sociálnu a architektonickú podobu mesta. Sekundárne, avšak rovnako výrazne je obraz mesta a možnosti jeho rozvoja ovplyvňovaný prírodnými a topografickými faktormi, historicky vyformovanou urbánnou štruktúrou a v neposlednom rade aj faktormi, formujúcimi životné prostredie v sídle. V urbanistickej štruktúre mesta sa najcharakteristickejšie prejavuje jej neukončenosť, živelnosť, ktorá je obrazom etáp jeho rýchleho rozvoja, striedaných s etapami stagnácie. Preto je potrebné každý priestor mesta trpezlivo a cieľavedome dotvárať a naprávať a takto postupne dotvárať a rozvíjať celé mesto.

Moldava zdá sa mať, najmä pre súčasnosť a pre výhľad najbližšieho rozvoja, dostatok potenciálnych priestorových možností ako v meste samom, tak i v blízkych nadväzných plochách. Najmä v súčasnosti nevyužívaným a značne devastovaným, alebo neúmerne využívaným a subštandardným plochám pri Bodve je potrebné hľadať a dať mestské formy ich využívania a zástavby. Podobne i v dotváraní, prestavbe a dostavbe založených urbánnych štruktúr, či už na území historického jadra mesta, alebo v novších sídliskových štruktúrach. Tieto problémy bolo potrebné v novej územnoplánovacej dokumentácii riešiť v úzkom spáti s prevádzkovou organizáciou mesta, najmä usporiadania a doplnenia jeho komunikačnej kostry.

Najdôležitejšou úlohou novospracovávanej územnoplánovacej dokumentácie však bol návrh koncepcie dlhodobého rozvoja mesta a stanovenie jeho základných urbanistických princípov. Z tohoto hľadiska bolo potrebné určiť smer (smery) ďalšieho územného rozvoja

sídla, formovania jeho urbánnej štruktúry so zohľadnením požiadaviek a potrieb primeraného základného funkčného zónovania, vytvárania predpokladov pre optimálny rozvoj jeho jednotlivých funkčných zón a celkov, koncepcie dopravy a technického vybavenia územia. Zároveň riešiť súčasné problémy životného prostredia a strety záujmov vo vzťahu k požiadavkám ochrany prírody a požiadavkám trvale udržateľného rozvoja. Územným plánom je takto potrebné založiť dlhodobú rozvojovú koncepciu, podľa možnosti maximálne pružnú a flexibilnú tak, aby bola schopná napĺňania tak v čase dynamického rozvoja mesta, ako aj v obdobiach relatívneho spomalenia jeho rastu, a ktorá by bola podkladom pre spracovávanie následných dielčích (a operatívnych) podrobnejších urbanistických riešení, viazaných k miestne alebo časovo orientovaným rozvojovým cieľom.

Územným plánom by sa teda mala založiť dlhodobá koncepcia urbanistického rozvoja mesta, zakotvená v realite možností a obmedzení a usmerňovaná žiadúcnosťou a primeranosťou dlhodobých cieľov tvorby vyváženej mestskej priestorovej štruktúry. Zároveň by nová územnoplánovacia dokumentácia mala mať formu právne záväzného dokumentu - regulačného plánu, ktorý by bol podľa možnosti liberálnym, pritom však v taxatívne vymedzených oblastiach záväzným nástrojom regulácie mestského územného a stavebného rozvoja, opierajúceho sa o autoritu zákonov a o autoritu rozhodnutí orgánov mestskej samosprávy. Takto spracovaný územný plán by definoval hlavné princípy mestskej urbanistickej koncepcie a priestorovej kompozície, určoval osobitné podmienky alebo obmedzenia rozvoja, sanácie a revalorizácie mestského územia. Záväzne by stanovoval regulatívy, vzťahujúce sa k faktorom verejných (mestských) záujmov a k verejným priestorom a funkciám v meste, vymedzoval (alebo i obmedzoval a limitoval) možnosti využitia územia a určoval prípustný spôsob jeho zastavania, resp. intenzity jeho využívania. Zároveň by orientačne vymedzoval plochy rezerv dlhodobých koncepčných zámerov a stanovoval i podmienky pre využitie územia a pre výstavbu v priestoroch špecificky limitovaných či obmedzovaných (ochranné pásma, prírodné a krajinné prvky, ekosystém a pod.). Takto koncipovaný územný plán by mal byť otvoreným systémom riešenia priestorových vzťahov, definovania zásad priestorovej organizácie, využitia územia a zásad jeho zástavby. Nový územný plán by mal mať prednostne charakter ponuky. Mal by byť podkladom pre praktickú činnosť mestského stavebného úradu a zároveň tiež podnecovateľom, usmerňovateľom, koordinátorom a regulátorom mestskej a občianskej (ekonomickej a mimoekonomickej) aktivity a iniciatívy.

1.5. Spôsob spracovania a prejednaní dokumentácie

Spracovanie územnoplánovacej dokumentácie primárne vychádzalo z dikcie zákona č. 50/1976 Zb. (Stavebný zákon) v znení jeho úprav podľa zákona č. 262/1992 Zb. a nadväzujúcej vyhlášky býv. FMTIR č. 84/1976 Zb. o územnoplánovacích podkladoch a o územnoplánovacej dokumentácii, v znení vyhlášky býv. FVŽP a SKŽP č. 372/1992 Zb. Postupne boli spracované nasledovné pracovné etapy:

- prípravné práce
- prieskumy a rozbor
- variantné štúdie územného rozvoja sídla, s dopracovaním vybraného variantu
- návrh územných a hospodárskych zásad
- návrh územného plánu sídelného útvaru

Z celkového rozsahu prác na územnom pláne sídelného útvaru Moldava boli v prvej pracovnej fáze vypracované prieskumy a rozbor súčasného stavu sídla, ktoré boli ukončené a obstarávateľovi odovzdané v decembri 1995. Následne boli vo forme zjednodušených náčrtov priestorových urbanistických koncepcií (v M 1:5000) vypracované variantné štúdie možného výhľadového rozvoja sídla. Tieto variantné štúdie boli prejednané so zástupcami obstarávateľa územnoplánovacej dokumentácie - 31. januára 1996 s vedením mestskej samosprávy a s prednostom Obvodného úradu životného prostredia a 5. februára 1996 na osobitnom zasadnutí komisie výstavby mestského zastupiteľstva. Na základe širšej diskusie a výsledkov týchto prejednaní bola ako najvhodnejšia vybraná a v apríli 1996 invariantne dopracovaná štúdia územného rozvoja sídla. Štúdia bola spracovaná takou formou a v takom obsahovom členení a podrobnostiach, aby z nej boli zrejmé najmä základné princípy

formovania urbanistickej koncepcie a kompozície a posúdiť požiadavky na rozvoj sídla a náročnosť navrhovaného riešenia. Preto bol zvolený spôsob vypracovania štúdie formou komplexného urbanistického návrhu, spracovaného ako plán regulácie funkčného využitia plôch (vrátane riešenia komunikačných trás) s doplnením o zásady riešenia technického vybavenia územia (infraštruktúry), o vyhodnotenie vplyvu požiadaviek územného rozvoja na potrebu záberov poľnohospodárskeho pôdneho fondu a riešenia širších územných väzieb v rámci užšieho záujmového územia sídla.

Štúdia územného rozvoja bola verejne vystavená a následne - 9. júla 1997 i za účasti mestskej rady a predsedov komisií mestského zastupiteľstva medzirezortne prerokovaná so všetkými dotknutými a územne a vecne príslušnými orgánmi a organizácia štátnej správy. Na základe výsledkov tohoto prerokovania a na základe vyhodnotenia pripomienok k štúdii spracoval v auguste 1996 riešiteľ ÚPD v spolupráci s Mestským úradom návrh Územných a hospodárskych zásad pre vypracovanie ÚPN-SÚ. Tie po medzirezortnom prejednaní a po prejednaní v stavebnej komisii MZ v decembri 1996 schválilo Mestské zastupiteľstvo v Moldave nad Bodvou ako základný podklad - zadanie a zároveň ako pokyny (§ 27 vyhl. 83/1979 Zb.) pre vypracovanie návrhu územného plánu.

1.6. Údaje o použitých podkladoch

Ucelenú faktografickú základňu pre postupné vypracovávanie územnoplánovacej dokumentácie (ÚPN SÚ) poskytujú najmä prieskumy a rozborý sídelného útvaru Moldava nad Bodvou, ktoré boli vrátane prípravných prác ako súčasť tejto úlohy vypracované a ukončené v decembri 1995. Sú komplexným urbanistickým, územnotechnickým, architektonickým a územnoplánovacím pohľadom na súčasný stav riešeného územia sídelného útvaru, skúmaným a dokumentovaným v hraniciach jeho intravilánu vrátane najbližších a potenciálne rozvojových plôch, v hraniciach jeho katastrálneho územia a bližšieho i vzdialenejšieho zázemia, resp. spádového územia sídla a jeho širších územných vzťahov a väzieb.

Menovite je potrebné uviesť najmä tieto podklady:

- ÚPN VÚC Košický región, v roku 1995 vypracovala v.o.s. URBAN, projektová kancelária Košice
- Regionálny územný systém ekologickej stability VÚC Košický región, URBAN v.o.s., APS-ECOS, spol. s r.o. Košice, 1993
- Lokálny územný systém ekologickej stability Moldava nad Bodvou, CBEV SAV Košice, 1988
- Generel zelene Moldava nad Bodvou, ZAAR Trnava, 1994
- Návrh generálneho dopravného plánu SÚ Moldava nad Bodvou, ÚDI Košice, 1991
- Koncepcia vodovodnej siete v Moldave nad Bodvou, VVaK Košice, 1996
- Regulačný plán CMZ Moldava nad Bodvou, ARKA, spol. s r.o. Košice, 1993

Podrobný zoznam všetkých pri prieskumoch a rozboroch súčasného stavu použitých podkladov je uvedený v ich písomnom elaboráte.

Mapové podklady, použité pre vypracovanie územného plánu sú účelovo generalizované a digitalizované zo štandardných mapových podkladov (štátna mapa odvodená - 1:5000, základná mapa M 1:10000), technická mapa mesta M 1:1000 (M 1:2880), reambulované podľa skutkového stavu, zisteného počas prieskumov a rozborov. Pre vypracovanie návrhu riešenia záujmového územia sídla je použitý štandardný mapový podklad M 1:25000 (ZM 25).

2. Predpoklady ďalšieho urbanistického rozvoja sídla

Možnosti ďalšieho rozvoja Moldavy nad Bodvou sú predurčované a ovplyvňované celým radom sociálnych, ekonomických, územných a územno-technických sídelných a prírodných väzieb, vrátane javov ekológie a životného prostredia, ktoré je pre určenie výhľadových možností a spôsobu urbanistického rozvoja mesta a jeho územného usporiadania potrebné aspoň náznakovito analyzovať.

2.1. Prírodné podmienky

Mesto Moldava leží v údolí Bodvy, vo v zásade plochom, rovinatom teréne. Chotár mesta len v západnej časti prechádza z údolnej nivy do pásu pahorkatiny a na krasovú plošinu. Nadmorské výšky v katastri kolíšu medzi 180-290 m.n.m., stred mesta sa nachádza na kóte 216,0 m, Budulov 195 m.n.m. Pre reliéf mesta je charakteristický terénny zlom pozdĺž toku Bodvy na jej ľavom brehu a výrazný zalesnený terénny zlom na západnom okraji, vymedzujúci súvisle zastavané územie.

2.1.1. Geologické pomery

Geologicky je územie sídla tvorené plochými náplavovými kužeľmi v alúviu vodných tokov. Údolie Bodvy je pritom ohraničené najvýchodnejšou vápencovou kryhou Slovenského krasu s typickými znakmi krasovej štruktúry - otvormi, komínmi, vyvieraczkami a pod. Časť katastra z východnej strany prechádza do neogénnej pahorkatiny - tzv. košickej štrkovej formácie. Základovú pôdu tvoria prevažne súdržné zeminy vo forme ílovitých hlín tuhej konzistencie, štrkopiesky a čiastočne horniny skalného podkladu vo forme zlepencov. Podrobný geologický prieskum územia vypracoval v roku 1972 Stavoprojekt Košice vyhotovením celkom ôsmich sond v rôznych polohách intravilánu mesta. Jeho výsledky sú podrobne (vrátane presného popisu jednotlivých kopaných sond) interpretované v prílohe k Sprievodnej správe ÚPN SÚ z roku 1974.

Okrem prirodzených geologických podmienok, ovplyvňujúcich možnosti územného využitia, sa v časti historického jadra mesta, pod Hlavnou ulicou a jej zástavbou, vo väčšom rozsahu vyskytujú staršie pivnice, často i viacpodlažné.

Hladina spodných vôd sa pohybuje v rozsahu 3,5 - 10 m pod úrovňou terénu.

2.1.2. Klimatológia

Klimatologická charakteristika Moldavy je spracovaná podľa údajov SHMÚ Bratislava, pobočka Košice.

a/ Priemerné a extrémne mesačné a ročné teploty vzduchu a charakteristické dni podľa teplôt (°C):

mesiac	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.
t/x	-3,7	-1,6	3,3	8,7	14,3	17,1	19,1	18	14,1
abs.max.	12,9	16	26,2	28,6	33	35	35	38,5	32,4
abs.min.	-8,4	-5,1	-3	-0,1	6,4	11,8	11,2	11	6

mesiac	X.	XI.	XII.	rok
t/x	8,5	3,2	-1	8,2
abs.max.	27,4	22,2	12,9	38,5
abs.min.	1			

Priemerný ročný počet mrazových dní: 116,9

Priemerný počet ročných ľadových dní:

(s celodenným mrazom): 29,9

Priemerný ročný počet letných dní: 65,0

Priemerný nástup priemernej dennej teploty 0°C a vyššej: 24.II.

Priemerný koniec priemernej dennej teploty 0°C a vyššej: 8.XII.

b/ Hĺbka premŕzania pôdy v zimnom období:

Priemerne 35 až 40 cm.

(v extrémnych a dlhotrvajúcich zimách 70 až 80 cm).

c/ Vykurovacie obdobie obytných miestností:

Priemerne od 8. októbra do 22. apríla, t.j. 166 dní.

d/ Základná výpočtová vonkajšia teplota pre výpočet teplotných strát budov pre vykurovanie podľa ČSN O6210: - 15°v.

e/ Priemerné a najvyššie mesačné a ročné úhrny zrážok (mm):

mes.	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.
x	29	29	32	48	72	78	85	68	53	48
max.	97	75	113	115	165	137	237	232	152	190
max.denný	39	33	56	42	61	67	66	66	43	71
úhrn										

XI.	XII.	rok
51	38	631
127	117	885
56	26	-

Priemerný počet dní so zrážkami v roku: 0,1 mm 141

1,1 mm 93

f/ Zrážkové intenzity (1.s⁻¹.ha):

Periodicita	15 min.dážď	60 min.dážď
1,0	138	47
0,1	227	80
max.	402	154

g/ Snehové charakteristiky:

Priemerný počet dní so snehovou pokrývkou v roku: 53,3

Priemerný začiatok prvého dňa so snehovou pokrývkou: 5.XII.

Priemerný koniec posledného dňa so snehovou pokrývkou: 7.III.

Priemerné trvanie obdobia od prvého do posledného dňa

so snehovou pokrývkou: 93 dní

Priemerná, priemerná max. a abs.max. výška snehovej pokrývky v zimnom období (cm):

Mesiac	XI.	XII.	I.	II.	III.
x	0,4	2	5	6	1
x max.	7	14	18	16	11
abs.max.	13	31	38	55	28

Normové zaťaženie snehom podľa ČSN 730035 (príl.IV: Lokality sa nachádzajú v druhej snehovej oblasti so základnou ťarchou snehu so - 0,8 kN/m² .

h/ Ročné trvanie slnečného svitu: 1,980 hodín

Relatívne trvanie slnečného svitu: 43 %.

i/ Veterné charakteristiky:

Častosť jednotlivých smerov vetra

Smer	S	SV	V	JV	J	JZ	Z	SZ	Calm
%	46,2	7,1	3,4	3,1	21,6	7,8	3,5	3,2	4,1

Maximálna rýchlosť vetra (krátkodobý náraz): 35,0 m/s

Maximálny tlak vetra pri max.rýchlosti vetra: 100 Pa

2.2. Krajinná ekológia

Pre záujmové územie Moldavy nad Bodvou bol v roku 1988 vypracovaný (CBEV SAV, pobočka Košice, ústav pre ekológiu poľnohospodárskej krajiny, hlavný riešiteľ Ing. Žolner) návrh lokálneho územného systému ekologickej stability (L-ÚSES). Zároveň v roku 1993 vypracoval na objednávku OÚŽP Košice-vidiek APS ECOS Košice (hlavný riešiteľ Ing. Michal Kravčík, C.Sc.) návrh regionálneho územného systému ekologickej stability (R-ÚSES), z ktorého sú prevzaté základné údaje o krajinskej ekológii sídla a jeho územia a na jeho základe i priemet návrhu ÚSES do riešenia územnoplánovacej dokumentácie.

2.2.1. Analýzy geografických prvkov

Geologické charakteristiky

Záujmové územie mesta sa vyznačuje zložitým geologickým vývojom. Centrálna časť Moldavskej nížiny je tvorená holocénnymi sedimentami s výbežkami do údolí Bodvy, Čechanky a Idy v povodí Bodvy. Severné územia povodia Bodvy prechádzajú do vrchného pliocénu s prevažne jazernými sedimentami neogénneho charakteru. Pozdĺž hraníc s Maďarskom sa tiahne úzky pás v smere západ-východ, zložený z pleistocénnych aluviálnych a deluviálnych sedimentov, ktoré smerom na východ prechádzajú do pleistocénnych sprašov a sprašových hĺn. Južne od Moldavskej nížiny sa tiahne úzky pás sprašových hĺn polygénneho pôvodu. Severne od Moldavskej nížiny sú kvartérne útvary tvorené prolúviálnymi sedimentami so sprašovým krytom (risského glaciálu) až prolúviálnymi sedimentami wurmskeho glaciálu. Hrúbka kvartérnych sedimentov Moldavskej nížiny dosahuje 10-20 metrov.

Reliéfové charakteristiky

Záujmové územie je výrazne poznamenané krasovými procesmi s tvorbou čisto krasových foriem a ich zastúpením (oblasť intenzívnej výmoľovej erózie). Južná oblasť úzkého pásu pozdĺž hraníc s Maďarskom je poznačená stredne silnými fluvialnými eróznymi procesmi so stredne silným pohybom hmôt po svahoch, s vytváraním zovretejších úvalinových dolín až plytko zrezaných údolí v tvare „v“.

Pedologické pomery

Záujmové územie Moldavy nad Bodvou sa začleňuje do pôdno-geografického regiónu, ktorý je charakterizovateľný ako oblasť výskytu starých, zväčša alitických kôr zvetrávania, patriaca do geomorfologickej jednotky Slovenského krasu, ktorá tvorí súvislý pás rendzín. Údolie Bodvy s prítokmi Čechanky, Idy a Perínskeho kanála je charakterizované nivnými pôdami a sprievodnými nivnými pôdami glejovými na nekarbonátových nivných sedimentoch. Údolná niva Turne je reprezentovaná striedaním ostrovčekov nivných pôd glejových s oglejenými hnedozemami na sprašových a polygenetických hlinách a ilimerizovanými rendzinami na vápencoch. Najproduktívnejšie pôdy v širšom záujmovom území sa vyskytujú pozdĺž štátnych hraníc s Maďarskom (katastre Janík, Rešica, Buzica...). Práve tieto plochy sú z hľadiska produkčného potenciálu a bonity zaradené ako produkčné pôdy.

Rajonizácia územných celkov podľa zastúpenia jednotlivých kultúr a foriem využitia plôch:

<u>funkčné plochy</u>	<u>Moldava nad Bodvou</u>	<u>Budulov</u>
orná pôda	653,20 ha	604,44 ha
vinice	5,56	0,00
záhrady	31,12	14,08
ovocné sady	5,91	0,00
lúky	35,14	32,48
pasienky	168,98	45,27
poľn.pôdny fond spolu:	899,92 ha	692,26 ha
lesný pôdny fond	74,62	0,00
rybníky	0,00	0,00
vodné plochy	23,34	14,98
zastavané plochy	133,90	35,23
ostatné plochy	69,16	28,98
celkom:	1200,95	775,55

ekologická stabilita(°)	1,58	1,14
rozsah erózných plôch	36,54 %	0,00 %

Z hľadiska potenciálnej erózie pôd je Moldavský kataster charakterizovateľný slabou až miernou potenciálnou eróziou, prechádzajúcou najmä v severozápadných častiach až do stredne silnej potenciálnej erózie. V katastri Budulova je erózia charakterizovateľná ako slabá až nepatrná.

Lesné hospodárstvo

Podľa vlastností reliéfovo-substrátovo-vodno-pôdneho komplexu patrí záujmové územie do regiónu Slovenského krasu. Hospodársky je zahrnuté do LHC Jasov.

2.2.2. Ochrana prírody

Najväčším a najvýznamnejším chráneným priestorom v záujmovom území Moldavy je CHKO Slovenský kras - Zádielska a Jasovská planina. Územie je charakteristické výskytom čisto krasových foriem a to krasových jám, jaskýň, priepastí, tvrdošov, tiesnín, suchých dolín a škrapových polí. Z veľkého množstva suchomilnej flóry sa tu vyskytuje viacero endemických druhov a druhov zriedkavých a chránených. I fauna je reprezentovaná vzácnym druhovým zastúpením. CHKO Slovenský kras je jedinou medzinárodnou biosférickou rezerváciou na Slovensku, zaradenou UNESCO-m do projektu MAB (človek a biosféra). Svojím územím zasahuje do katastrov sídiel Zádiel, Háj, Hačava, Jasov, Drienovec, Debrad', Včeláre, Moldava nad Bodvou a Turňa nad Bodvou.

Na chotár Moldavy nad Bodvou bezprostredne nadväzuje prírodná rezervácia č. 196 Palanta, nachádzajúca sa nad Drienovskými kúpeľmi. Chránené územie predstavuje extrémne skalné a lesné vápencové spoločenstvá Debraďskej plošiny v Juhoslovenskom krase. Nachádza sa v k.ú. Drienovec a má rozlohu 77,79 ha.

Priamo v zastavanom území mesta, na úpätí výraznej terénnej vyvýšeniny Moldavského kopca, je vchod do rozsiahlejšieho chráneného jaskynného komplexu.

V širšom záujmovom území mesta sa ďalej nachádzajú tieto menšie chránené prírodné plochy:

- prírodná rezervácia č. 68 Jasovské Dubiny, s výskytom prirodzených lesných spoločenstiev a územia a lokality s výraznými botickými a krajinárskymi hodnotami, typickými pre charakter prírodného prostredia geografického regiónu

- vodná nádrž Janík

- rybník Turňa nad Bodvou

- Paňovský les (v katastrálnych územiach Paňovce, Čečejevce, Jasov, Moldava nad Bodvou)

- prírodná pamiatka Pederské Dubiny (10 ks dubu letného)

- Pederská lúčka - zákonom chránená rastlina korunka strakatá (*Fritillaria meleagris*), ako pôvodný zástupca vlhkomilnej vegetácie aluviálnych lúk, rozloha 1,46 ha.

Genofond

Z hľadiska flóristickej charakteristiky patrí záujmové územie Moldavy nad Bodvou do oblasti panónskej (Pannonicum) a do obvodu pramatranskej xerofermnej flóry (Matricum). Osobitými sú:

- lúčne spoločenstvá juhozápadnej časti Košickej kotliny, ku ktorým patrí Asociácia *Caricetum-gracilis* TX 1937, alebo spoločenstvo vysokých ostríc na zaplavovaných brehoch jazier, rybníkov a zamokrených lúk, z krmovinárskeho hľadiska málo hodnotných - výskyt v katastroch obcí Nižný Lánec, Janík, Peder

- Asociácia *Scirpetum silvatici* Schiwickerath 1944, s výskytom v údolí Bodvy, jej prítokov a zamokrených lúk

- Asociácia *Molinetum coerulae* W.Koch 1926, s výskytom na údolných lúkach Bodvy, ktoré patria k flóristicky najbohatším lúčnym spoločenstvám a z hospodárskeho hľadiska sú málo hodnotné.

Výskyt chránených a vzácných druhov fauny v záujmovom území sídla je nasledovný:

- juhovýchodný cíp intravilánu Budulova: skokan zelený (*Rana exculenta*), výskyt s regionálnym významom

- v kat.úz. Mokrance, na západnom okraji intravilánu: mlok obyčajný (*Triturus vulgaris*), výskyt národného významu, ohrozený druh

- v kat.úz. Debraď, časť Hatiny: užovka obyčajná (*Natrix natrix*), výskyt regionálneho významu, ohrozený druh.

Z kriticky ohrozených a vzácných taxónov flóry a fauny sa v záujmovom území sídla nachádzajú:

- *Echium russicum* - hadinec červený, výskyt: Moldavský kopec, kriticky ohrozený taxón

- *Cucubalus baccifer* - nadutica bobuľnatá, výskyt: brehové porasty Bodvy, vzácny taxón.

2.2.3. Klasifikácia reálneho stavu ÚSES

Je spracovaná na základe metodických pokynov MŽP SR pre ÚSES priemernou hodnotou stupňa ekologickej stability za katastrálne územia jednotlivých sídiel, ktorá je hodnotením podľa miery ekologickej kvality vegetácie a jej zastúpenia v rámci katastrálneho územia. Pre záujmové územie Moldavy nad Bodvou sú tieto hodnotenia nasledovné:

k.ú.	Budulov	1,14	Čečejevce	1,89
	Debraď	3,72	Drienovec	3,05
	Janík	1,80	Jasov	3,95
	Mokrance	1,92	Moldava n/B.	1,58
	Pánovce	2,48	Peder	2,36

V rámci návrhovej časti R-ÚSES sa navrhuje dosiahnuť pre Moldavu nad Bodvou výhľadovo hodnotu 2,11 a pre Budulov hodnotu 1,77.

2.2.4. Charakteristiky funkčných prvkov ochrany genofondu

(číselné označenie vid' priložená kópia R-ÚSES - analytická časť)

17. Debraď - sv. Ladislav - lúčne krasové spoločenstvá

18. Brehové a lúčne spoločenstvá Bodvy medzi Jasovom a Hatinami

Hatiny - skalka pri vodojeme, hniezdisko *Bubo bubo*

okolité jaskyne: *Myotis myotis*, *Rh. hipposideros*

19. Krasové spoločenstvá na kopci pri Moldave nad Bodvou a v údolí Bodvy - významné spoločenstvá avifauny

20. Drienovecká vyvieracka, Drienovecká jaskyňa

21. Drienovec - škrapová stráň a kameňolom

22. močiar pod Urbárskym lesom
- 78.-79. Žarnov - kameňolom a pasienok nad lomom
80. Žarnov - pasienok
81. Sútok Idanského potoka a Čečanky
82. mokraď za hospodárskym dvorom Janík
83. vodné plochy so zamokrenou lúkou pod hospodárskym dvorom Mokrance
84. Budulov - vodná plocha na okraji obce s topoľovým porastom. Hniezdište: *Asio Otus*, *Falco tinnunculus*, *Turdus pilaris*. Výskyt: *Bufo bufo*, *Rana kl.exculenta*
100. erózna depresia so spoločenstvom mokraďových druhov *Salix spl*, *Carex*, s výskytom ohrozených druhov *Triturus thyla arborea*.

2.2.5. Návrhové prvky regionálneho ÚSES

Rozdelenie sosekoregiónov, biochor a biocentier - číselné označenie vid' priložená kópia návrhovej časti R - ÚSES.

sosiekoregión č.121 - Slovenský kras

biochora čí. 18 - Jasovská planina

- biocentrá: 42 - Lelová; terestrické; 48,50 ha
semenné porasty buku, dvojťazové
- 43 - Lipová hora; terestrické; 68,90 ha
krasové teplomilné dubiny na planine

biochora čí. 29 - Drienovské údolie

- biocentrá: 70 - Jasovské Dubiny; terestrické; 200,0 ha
(vrátane ochranného pásma Jasovskej jaskyne)
Xerothermná vegetácia
- 71 - Bodva-Hatiny; hydrické; 50,0 ha
doplnenie brehových porastov

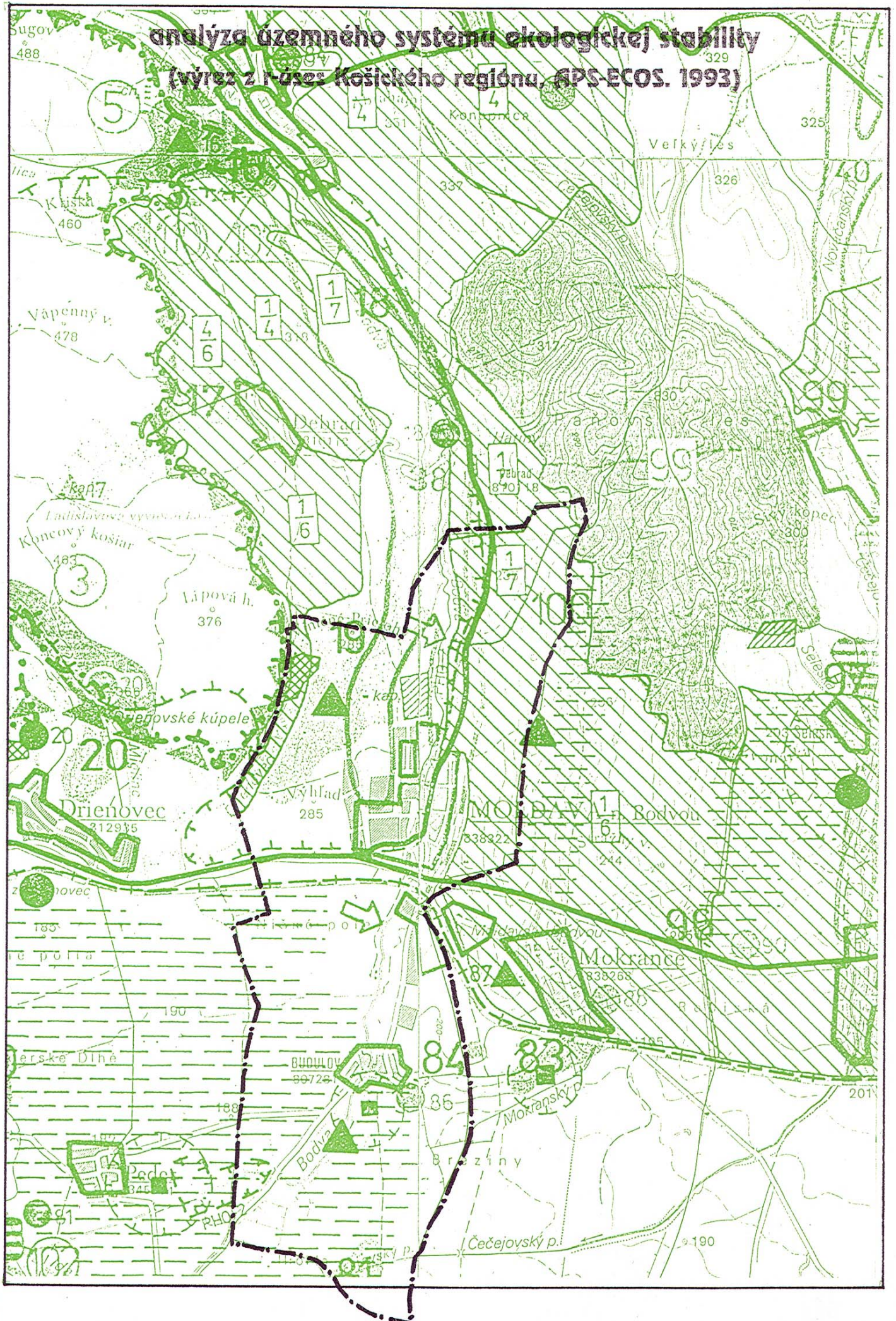
biochora čí. 28 - Košická rovina

bez biocentier v záujmovom území Modavy nad Bodvou

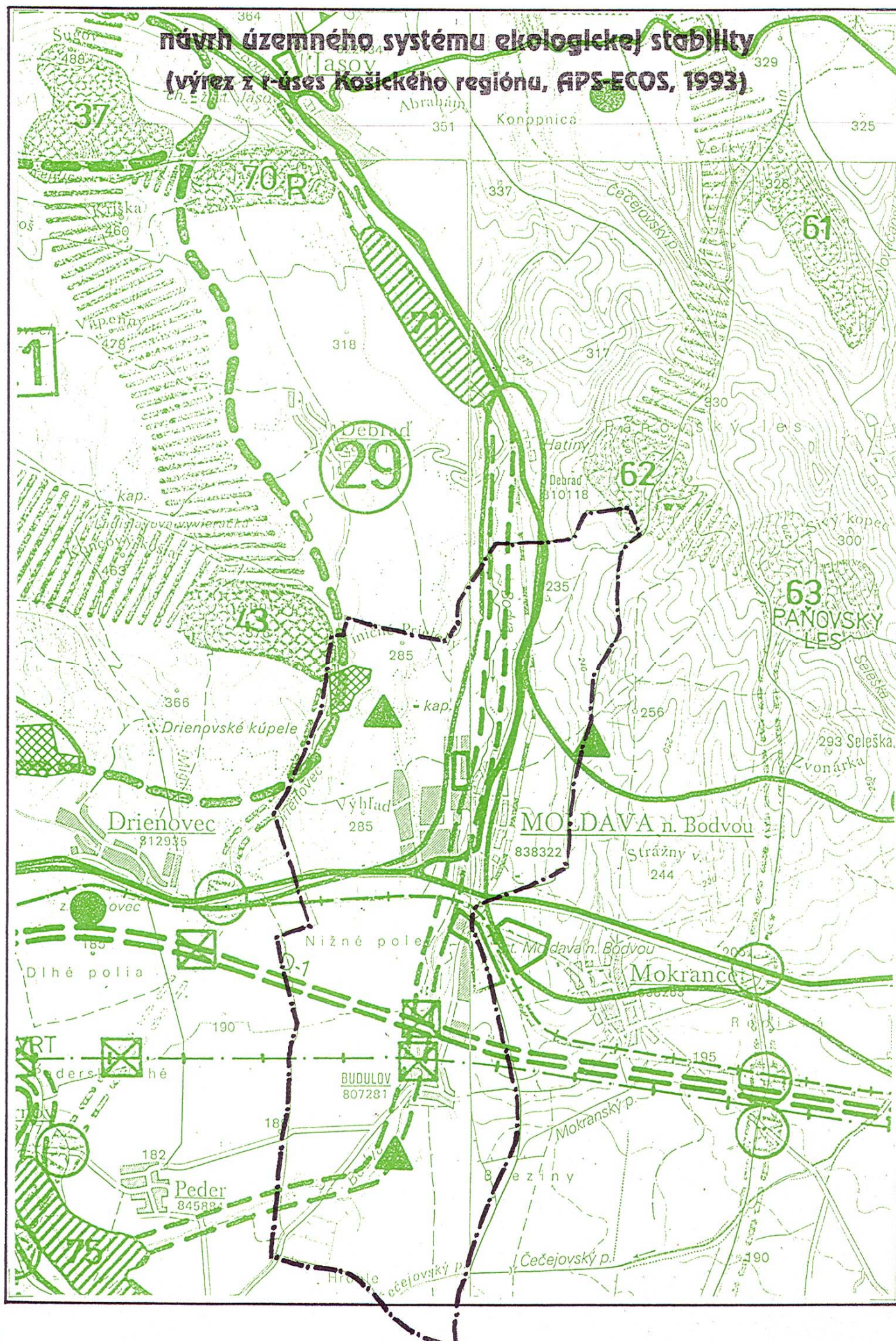
biochora čí. 27 - Medzevská pahorkatina

- biocentrá: 62 - pri Živáňskej ceste; terestrická; 50,0 ha
dubovo-hrabové lesy
- 63 - Paňovský les; terestrické; 75,0 ha
hrabové lesy, semenné porasty s vhodným genofondom

analýza územného systému ekologickej stability
 (výrez z mapy Košického regiónu, APS-ECOS. 1993)



návrh územného systému ekologickej stability
(výrez z r-útes Košického regiónu, APS-ECOS, 1993).



biochora čís. 30 - Moldavská nížina

biocentrá: 74 - sútok Čechanky a Idy; hydrické; 100,0 ha

75 - sútok Bodvy a Idy; hydrické; 74,04 ha

biochora čís.31 - Abovská pahorkatina

biocentrá: 77 - Urbársky les; terestrické; 35,0 ha - časť v MR

dubovo-hrabové lesy

79 - Peder; terestrické; 28,0 ha - časť v MR

dubovo-hrabové lesy

2.2.6. Návrh biokoridorov a biocentier v záujmovom území mesta

Vychádzajúc zo spracovaných analýz a syntéz abiotického a biotického komplexu boli v R-ÚSES navrhnuté regionálne biokoridory terestrické a hydrické. Tieto biokoridory a lokálne biocentrá boli v návrhovej časti ÚPD premietnuté jednak do urbanistického riešenia záujmového územia sídla (viď výkres č.1 - Širšie územné vzťahy a väzby) a do urbanistického riešenia zastavaného územia sídla (viď výkres č.2 - komplexný urbanistický návrh). Najvýznačnejším lokálnym prvkom územného systému ekologickej stability v sídle je hydrický biokoridor Bodvy, so zdôraznením jeho významu a úprav nad sídlom - pozdĺž západnej strany Vojenského opravárenského závodu a pod ním - medzi Moldavou a Budulovom.

2.2.7. Miestny územný systém ekologickej stability

Moldava nad Bodvou má vypracovaný návrh miestneho územného systému ekologickej stability. Návrh v roku 1988 vypracovala na objednávku vtedajšieho ÚHA okresu Košice-vidiek realizačná skupina pobočky Centra biologicko-ekologických vied Slovenskej akadémie vied, pobočky pre ekológiu poľnohospodárskej krajiny (zodpovedný projektant Ing. Július Žolner, spracovateľský kolektív Ing. J. Žolner, RNDr. J. Terek, C.Sc, RNDr. D. Barabas, Paed.Dr.J.Koščo, Ing. M. Kravčík, RNDr. L.Miko, RNDr.L.Mošanský, RNDr. M. Stanko).

Územný systém ekologickej stability je spracovaný pre celé katastrálne územie Moldavy a je riešený v meradle M 1:10 000 na štandardných mapových listoch základnej mapy ČSSR. ÚSES obsahuje textovú a výkresovú časť, v členení na Návrh kostry ekologickej stability územia a Návrh územného systému ekologickej stability.

Návrh tohoto územného plánu vychádza z rešpektovania koncepcie územného systému ekologickej stability ako v súčasnom zastavanom území, tak i (s nevyhnutnými korekciami) na plochách novonavrhovaného územného rozvoja mesta. V návrhu územného plánu sa zosúlaďuje riešenie miestneho územného systému ekologickej stability s požiadavkami a potrebami racionálnej dostavby a ďalšieho rozvoja urbánnej štruktúry a jej jednotlivých funkčných plôch. Základom systému je navrhovaný regionálny biokoridor Bodvy s lokálnymi biocentrami nad mestom (LBc2) pri Vojenskom opravárenskom závode a vyššie, resp. severne od Budulova (LBc5), v doplnení a previazaní sústavou jestvujúcich i navrhovaných, potencionálnych biologicky aktívnych prvkov:

- lokálnych biocentier LBc3 – pri Mokranskom potoku, LBc4 – Dajdomb, LBc5 – pod Mokraneckým družstvom, LBc7 – vodné plochy v Budulove
- regionálnych biokoridorov jestvujúcich aj navrhovaných v západnej časti katastra RBk1 a pri Bodve pod Budulovom RBk2
- lokálnych biokoridorov LBk1 – 3 prevažne v severnej časti sídla a interakčných prvkov pozdĺž poľných ciest na okraji sídla ale aj v zastavanom území mesta.

Pre priestorovú štruktúru a druhové zloženie stromovej a krovitej etáže sú charakteristické typy od dubového lesa teplomilného cez lužné lesy nížinné a vrbové jelšiny až po otvorenú vodnú hladinu a litorálnu vegetáciu.

Uplatnením a posilnením biologických aktívnych prvkov (najmä ozelenené pobrežie Bodvy, novonavrhovaný mestský park, systematicky usporiadaná sprievodná mestská zeleň a zámerné priečne prepojenia na naturálnu zeleň a na navrhovanú lesoparkovú zónu na západnom okraji sídla cez svah „Terasy“) sa dosahuje R-ÚSESom požadované zvýšenie koeficientu ekologickej stability z aktuálnych 1,58 na 2,11. Podobne v Budulove sa koeficient ekologickej stability zvyšuje z 1,14 na 1,77 doplnením a systémovými opatreniami bioekologických systémov v zástavbe i mimo intravilán.

Ostatné koncepčné zásady uplatnenia ekosystému v štruktúre zástavby sídla sú zrejmé z časti 3.5. (Zásady rozvoja sídla z hľadísk nárokov a potrieb ekologickej optimalizácie a ochrany prírody - viď str. 68 tejto dokumentácie) a z výkresovej časti ÚPD - výkres č.1 (širšie územné vzťahy a väzby) a výkres č.2 (komplexný urbanistický návrh). Novonavrhované plošné prvky ekosystému mesta sú zaradené do verejnoprospešných stavieb - viď výkres č.6.

2.3. Demografické a sociálno-ekonomické východiská

2.3.1. Obyvateľstvo

Moldava je mestom s rozvojom vždy silne viazaným na spoločensko-politickú a sociálnu situáciu a v posledných desaťročiach najmä na rozvoj výrobnej základne. Obrazom toho je i jeho doterajší demografický vývoj, v ktorom sú obdobia pomerne rovnomerného rastu striedané so stagnačnými z prevažne politicko-hospodárskych príčin a naopak, s obdobím zvlášť dynamického rozvoja mesta, spojeného s jeho industrializáciou a riadenou urbanizáciou v rokoch 1948-1961.

Pokiaľ je štatisticky sledovaný, bol dlhodobý demografický vývoj Moldavy nad Bodvou (i vrátane Budulova nasledovný):

rok	Moldava		Budulov		Moldava+Budulov	
	počet obyv.	medzicen zový nárast	počet obyv.	medzicen zový nárast	počet obyv.	medzicen zový nárast
1869	1779	-	521	-	2300	-
1880	1856	104,33 %	502	96,35 %	2358	102,52 %
1890	1765	95,10 %	483	96,22 %	2248	95,34 %
1900	1836	104,02 %	540	111,80 %	2376	105,69 %
1910	2187	119,12 %	561	103,89 %	2748	115,66 %
1921	2007	91,77 %	598	106,60 %	2605	94,80 %
1930	2172	108,22 %	526	87,96 %	2698	103,57 %
1940	2336	107,55 %	524	99,62 %	2860	106,00 %
1948	2274	97,35 %	466	88,93 %	2740	95,80 %
1961	3675	161,61 %	541	116,09 %	4216	153,87 %
1970	5195	141,36 %	523	96,67 %	5718	135,63 %
1980	6325	121,75 %	533	101,91 %	6858	119,94 %
1991	8313	131,43 %	483	90,62 %	8796	128,02 %
1995	8772	(105,52 %)	482	(98,97 %)	9254	(105,21 %)

pozn.: aktuálne údaje k 5.12.1995 poskytol MsÚ Moldava nad Bodvou.

Priemerný štatistický vývoj za celé sledované obdobie zaznamenal zvýšenie počtu obyvateľov mesta (vrátane Budulova) za 125 rokov na 402,35 % oproti východiskovému

stavu, z čoho najviac - 337,74 % za posledných 47-50 rokov. Priemerný medzicenzový nárast za celé obdobie bol 113,09 % (za posledné päťdesiatročie cca 134,43 %), decéniový prírastok počtu obyvateľov sa teda v dlhodobom priemere blíži hodnote 13 %. Posledné obdobie od roku už naznačuje svojim 11%-ným medzicenzovým nárastom (odhad na základe skutočnosti v závere roku 1995) tendenciu vývoja k normálu, zodpovedajúcemu prirodzenému potenciálu sídla.

Súčasná veková štruktúra obyvateľstva Moldavy je oproti celoslovenskému i celookresnému priemeru relatívne priaznivejšia. Detská zložka populácie prevyšuje totiž celookresný priemer o 2,8 %, obyvateľstvo v produktívnom veku ho prevyšuje o 4,2 %. Naproti tomu je však v Moldave o 1,1 % menej obyvateľstva vo veku poproduktívnom. Zastúpenie základných vekových skupín trvale bývajúcего obyvateľstva bolo podľa sčítania v roku 1991 nasledovné:

	absolútne	v %	celookresný priemer
0 - 14 roční	1,327	23,6 %	26,7 %
15 - 54 ročné ženy	2,542	28,9 %	-
15 - 59 roční muži	2,730	31,0 %	-
produktívny vek spolu	5,272	59,9 %	55,7 %
55 + ročné ženy	603	6,9 %	-
60 + roční muži	324	3,7 %	-
poproduktívny vek spolu	927	16,5 %	17,6 %

Z porovnaní s celookresným priemerom tu možno konštatovať pomerne výrazný vekový posun obyvateľstva sídla k nižším stredným vekovým skupinám, čo je charakteristický znak postupne progresívne rastúcich mestských štruktúr. Zároveň je i predpokladom ďalšieho dynamického rastu sídla (pri priaznivých sociálno-ekonomických podmienkach) a indikátorom potrieb ďalšieho rozvoja sociálnej infraštruktúry (bývanie, vybavenosť).

Oproti roku 1970 zaznamenala Moldava nad Bodvou nárast obyvateľstva o 53,8 %, oproti roku 1980 o 23,8 %. za posledné cenzové desaťročie sa však o 2,8 % znížilo zastúpenie detskej zložky populácie na celkovej štruktúre obyvateľstva, čo indikuje postupné ukludňovanie predchádzajúceho veľmi intenzívneho rastu sídla.

Súhrnný prehľad údajov o obyvateľstve mesta bol podľa výsledkov posledného cenzu v roku 1991 (v skladbe podľa urbanistických obvodov) nasledovný:

číslo a názov obvodu	Trvale bývajúce obyvateľstvo			Osoby ekon.aktív.	
	spolu	muži	ženy	spolu	v %
001 Stred	923	458	465	411	44,53
002 Záhradná	389	188	201	176	45,24
003 Hlinisté	obvod nie je obývaný				
004 Nižné pole	20	7	13	5	25,00
005 Pri železnici	221	118	103	77	34,84
006 Terasa I.	obvod nie je obývaný				
007 Sídliisko	2068	1040	1028	1018	49,23
008 Priemyselný obvod	31	16	15	10	32,26
009 Terasa II.	788	393	395	445	56,47
010 Pri štadióne	228	112	116	84	36,84

011 Budulov	483	226	257	218	45,13
012 Mokrance	obvod už nie je súčasťou Moldavy nad Bodvou				
013 sídlisko Mier	3695	1845	1850	1848	50,01

Posledne spracovávaný územný plán sídelného útvaru (Stavoprojekt Košice, 1989 - koncept riešenia) uvažoval v súlade s vtedy platným "Návrhom výhľadových veľkostí sídiel vo Vsl. kraji - variant 88", spracovaným vtedajším odborom Oblastného plánovania Vsl. KNV s nárastom sídla k roku 2000 na 12,723 obyvateľov (index rastu 153,0) a k roku 2010 na 13,720 obyvateľov (index rastu 107,8), pričom v období do roku 2010 sa predpokladal mimoriadne dynamický rast sídla v súlade s koncepciou riadenej urbanizácie najmä migráciou vidieckeho obyvateľstva do mesta, spojenou s rozsiahlejšou bytovou výstavbou a najmä asanačnou prestavbou mesta.

Pre súčasný návrh územného plánu bol i s ohľadom na zmenené politické a spoločensko-ekonomické podmienky, zvolený predpoklad výhľadového decéniového (medzicenzového) priemerného rastu 12, resp. 14 % ako medzné okrajové hodnoty, v hraniciach ktorých je pravdepodobný ďalší rozvoj mesta. Z toho vyplývajú nasledovné očakávané tempá rastu počtu obyvateľov sídla.

variant 14%-ného rastu sídla

rok	počet obyvateľov	decéniový prírastok	celkový prírastok absolútne	v %
1991 (sčítanie)	8796	-	-	100,0
1995-skut.	(9254)	(+458)	(+458)	(105,21)
2000	10027	1231	1231	114,00
2010	11431	1404	2635	129,96
2020	13032	1601	4236	148,16
2030	14856	1824	6060	168,89

variant 12%-ného rastu sídla

rok	počet obyvateľov	decéniový prírastok	celkový prírastok absolútne	v %
1991(sčítanie)	8796	-	-	100,00
(1995-skut.)	9254	458	458	(105,21)
2000	9852	1056	1056	112,01
2010	11034	1182	2238	125,44
2020	12358	1134	3562	140,50
2030	13840	1482	5044	157,34

kde rok 2010 treba je chápať ako návrhový rok územnoplánovacej dokumentácie a rok 2030 ako výhľadový rok, rozhodujúci pre formovanie dlhodobiejšieho rozvoja urbanistickej koncepcie sídla.

Z takéhoto výhľadového počtu obyvateľov mesta možno očakávať nasledovnú orientačnú skladbu základných vekových skupín obyvateľstva:

návrhový rok 2010:

percentuálne zastúpenie	variant 14% rastu	variant 12% rastu
-------------------------	-------------------	-------------------

- detská zložka			
populácie 0-14 rokov	24,0 %	2743 obyv.	2648 obyv.
- produktívny vek			
(15-54 ž., 15,59 m)	59,0 %	6744 obyv.	6510 obyv.
- produktívny vek	17,0 %	1944 obyv.	1876 obyv.
s p o l u :	100,0 %	11431 obyv.	11034 obyv.

výhľadový rok 2030:

	percentuálne zastúpenie	variant 14% rastu	variant 12% rastu
- detská zložka			
populácie 0-14 rokov	23,0%	3417 obyv.	3183 obyv.
- produktívny vek			
(15,54 ž., 15-59 m)	58,0 %	8616 obyv.	8027 obyv.
- poproduktívny vek	9,0 %	2823 obyv.	2630 obyv.
s p o l u :	100,0 %	14856 obyv.	13840 obyv.

Takýto očakávaný rast počtu obyvateľov a ich orientačná štrukturálna skladba boli smernými východzími údajmi pre všetky ostatné kapacitné prepočty k spracovanej štúdii územného rozvoja sídla, t.j. pre stanovenie potrebného rozsahu jednotlivých funkčných plôch, pre určenie kapacít bytovej výstavby, zariadení sociálnej a technickej infraštruktúry, ostatných zariadení občianskej vybavenosti a pod.

Pre úplnosť tejto časti územnoplánovacej dokumentácie pripájame i základné demografické údaje (stav obyvateľstva podľa cenzu v roku 1991), ktoré sú rozhodujúce pre saturáciu potrieb zariadení vyššej občianskej vybavenosti pre obyvateľstvo obcí v záujmovom území.

Užšie záujmové územie sídla

Obec	obyv.celkom	z toho ženy	výmera katastra v ha
Moldava n/B.	8796	4415	1977
Debrad'	407	223	2379
Drienovec	1650	824	2807
Janík	624	344	1987
Mokrance	1295	651	2341
Peder	368	176	1128
spolu:	13140	6633	12619

Širšie záujmové územie sídla

Obec	obyv.celkom	z toho ženy	výmera katastra v ha
Buzica	1061	538	1986
Cestice	759	389	1303
Čečejevce 1780		897	2453
Dvorníky/Včeláre	441	219	1363
Hačava	255	123	3692
Háj	335	165	2176
Host'ovce	241	127	483
Jasov	2385	1208	3535
Komárovce 446		225	849
Medzev	3871	1968	6430
Nižný Lánec	383	203	410
Nová Bodva	502	247	972
Paňovce	546	280	2060
Perín-Chým	1326	691	4151
Poproč	2790	1412	2670
Rešica	406	199	1250

Rudník	683	342	2280
Štós	730	391	3163
Turňa n/B.	2737	1389	2321
Vyšný Lánec	276	145	777
Zádiel	208	113	352
Zlatá Idka	364	186	1622
Žarnov	408	202	720
spolu:	22993	11659	46951 ha
širšie a užšie			
záujmové územie			
celkom:	<u>36073 obyv.</u>	18292	59570 ha

2.3.2. Zamestnanosť a ekonomická aktivita obyvateľstva

Podľa výsledkov sčítania obyvateľstva, domov a bytov v roku 1991 bolo z celkového počtu 8796 trvale bývajúcich obyvateľov Moldavy nad Bodvou:

	absolútne	v %
- osôb ekonomicky aktívnych	4433	50,40
z toho: mužov	2409	54,34
žien	2024	45,66
- osôb ekonomicky neaktívnych		
s vlastných zdrojov obživy	999	11,36
z toho: mužov	385	8,8
žien	614	13,9
- žien v domácnosti	247	2,8
- detí a žiakov zákl. škôl	2570	29,2
- žiakov a študentov	537	6,1
- ostatných závislých	10	0,01
úhrn obyvateľstva	8796	100,0 %

Z obyvateľov produktívneho a poproduktívneho veku bol podiel ekonomicky aktívnych nasledovný:

	produktívny vek		poproduktívny vek			
	abs.	v %	abs.	v %	spolu	v %
muži	2367	86,70	42	12,96	2409	78,88
ženy	1981	77,93	43	7,13	2024	64,36
spolu:	4348	82,47	87	9,39	4433	71,51

Ku dňu sčítania bolo zistených celkom 184 osôb, hľadajúcich zamestnanice, čo bolo 3,49 % zo všetkého ekonomicky aktívneho obyvateľstva. Aktuálny údaj (5.12.1995) je 678 osôb, t.j. 7,33 %. Tento údaj je však značne pohyblivý.

Zloženie obyvateľstva podľa zdroja, obživy a pohlavia v príslušnosti k jednotlivých hospodárskym odvetviám bolo v cenovom roku 1991 nasledovné:

Osoby ekon.aktívne			z toho
muži	ženy	spolu	odchádzka

1. Poľnohospodárstvo		369	143	512	208
z toho roľnícke družstvá		156	48	204	105
2. Lesné a vodné hospodárstvo		50	3	53	35
3. Priemysel		1135	766	1901	815
z toho: robotníci	886	451	1337	620	
4. Stavebníctvo		232	37	269	148
z toho: robotníci	198	23	221	121	
5. Obchod a iné výrobné činnosti		80	264	344	98
6. Doprava a spoje		109	64	173	79
z toho: robotníci	77	11	88	45	
7. Veda, výskum a vývoj		5	5	10	7
8. Bytové hospodárstvo					
a komunálne služby		137	110	247	12
9. Školstvo, kultúra a zdravotníctvo		80	440	520	140
10. Ostatné nevýrobné činnosti		87	94	181	78
11. Ekonomická aktivita bez udania odvetví		125	98	223	15
Ekonomická aktivita celkom:		2409	2024	4433	1635

Prognózovať výhľadový ekonomický rozvoj sídla čo do počtu pracovných príležitostí je v súčasných podmienkach obtiažne až nemožné. Podľa posledných štatisticky zisťovaných údajov (zpred roku 1987) bolo v sídle do 2350 všetkých pracovných príležitostí v nasledovnej sektorovej skladbe:

	muži	ženy	s p o l u absolútne	v %
poľnohospodárstvo	438	96	534	13,28
lesné a vodné hospodárstvo	1	-	1	0,02
I. sektor spolu:	439	96	535	13,30
priemysel	896	645	1541	38,30
stavebníctvo	323	15	338	8,40
II.sektor spolu	1219	660	1879	46,70
doprava a spoje	164	79	243	6,00
ostatné odvetvia	514	856	1370	34,00
III.sektor spolu	678	935	1613	40,00
prac.príležitostí celkom:	2336	1691	4027	100,00

Z celkového počtu ekonomicky aktívnych osôb bolo výrazne najviac zamestnaných v priemysle a stavebníctve - celkom 2170 osôb, čo je 48,95 %, v nevýrobných odvetviach bolo zamestnaných 1475 osôb (33,27 %) a v poľnohospodárstve, lesnom a vodnom hospodárstve 565 osôb (12,75 %).

Odchádzka za prácou mimo trvalého bydliska predstavovala 36,88 % z celkového počtu ekonomicky aktívnych osôb, z toho opäť najviac od priemyslu a stavebníctva - 963 osôb, t.j. 58,9 % z celkového počtu za prácou odchádzajúcich, do nevýrobných odvetví 414 osôb (25,32 %) a do poľnohospodárstva a lesníctva 313 osôb, t.j. 19,14 %.

Sektorová skladba zamestnanosti v Moldave nad Bodvou je výrazne ovplyvnená jednak prírodnými podmienkami sídla, jednak blízkosťou výrazného regionálneho centra - Košíc, kam väčšina odchádzky za prácou smeruje. Sídlu sa oproti celorepublikovým priemerom vyznačovalo výrazne zvýšeným podielom terciérneho sektoru na pracovných príležitostiach, a tento údaj sa v poslednom päťročí od cenzu v dôsledku sociálno-ekonomického vývoja zrejme ešte zvýšil.

Sledovaním všeobecných trendov a prognóz možno reálne očakávať posun v percentuálnom zastúpení pracovných príležitostí najmä úbytkom v I.sektore (až pod 10%-né zastúpenie), a naopak, miernym prírastkom v III.sektore. Celkový podiel pracovných príležitostí v pomere k pracovne aktívnemu obyvateľstvu by z vtedajších cca 53 % mal k návrhovému roku 2010 vzrásť na cca 60-65 %, t.j. až na 4050-4380 pracovných príležitostí pri 14%-nom rozvoji sídla, resp. na 3900-4230 pracovných príležitostí pri 12%-nom rozvoji

sídla, a tento trend, smerujúci k väčšej ekonomickej nezávislosti a tým i prosperite sídla, mal by pokračovať i vo výhľade k roku 2030.

V čase sčítania obyvateľstva, domov a bytov v roku 1991 bolo z celkového počtu obyvateľstva Moldavy ekonomicky aktívnych 4433 osôb, čo bolo 50,4 % z počtu obyvateľov celkom. Z nich 1635, t.j. 36,9 % odchádzalo za prácou mimo mesto. Ďalší vývoj zamestnanosti v meste a jeho regióne bude závisieť od ekonomickej prosperity, resp. transformácie rozhodujúcich výrobných podnikov a od postupného vytvárania nových pracovných príležitostí v menších podnikateľských aktivitách a živnostiach, pričom postupne bude narastať najmä podiel terciéru na celkovom počte pracovných príležitostí a tým i na saturácii zamestnanosti v sídle.

2.4. Predpoklady a východiská územného rozvoja

2.4.1. Súčasná urbanistická štruktúra sídla

Prvý raz sa Moldava nad Bodvou písomne spomína v roku 1255 ako Villa curiferorum-Zeheres. Vznikla ako služobná osada Turnianskeho hradného panstva. Slobodným kráľovským mestom sa stala v roku 1345, od roku 1393 je písomne doložená ako mesto s výsadami trhu a ako stredisko tranzitného obchodu.

Moldava sa vyvíjala ako poľnohospodárske mestečko, s jej veľkosti primeraným podielom spracovateľskej, obchodnej a remeselníckej činnosti. V roku 1921 mala 2007 obyvateľov a do roku 1948 narástla na 2274, do roku 1961 na 3675 obyvateľov. Jej dynamickejší rozvoj, spojený s výraznejšou sociálnou diferenciaciou obyvateľstva a rastom a premenou mesta možno dávať vlastne až do polovice 60-tych rokov a urbanisticky do obdobia prenesenia rozsiahlejšej, najmä bytovej výstavby za pravý breh Bodvy, na dovtedy voľné plochy polí. Odtvtedy sa zastavaná plocha mesta takmer zoštvornásobila, rovnako ako počet jeho obyvateľov (oproti roku 1948).

Súčasnú urbanistickú štruktúru mesta charakterizuje výrazná dualita staršej, dlhodobo rastúcej časti mesta na ľavobrežnej miernej terénnej vyvýšenine - okolo historického jadra - námestia a Hlavnej ulice, s historicky parcelačne a stavebne založenou a dodnes pretrvávajúcou nízkopodlažnou a priestorovo tesnou zástavbou a pravobrežnej strany, vznikajúcej rýchlo a na rozvoľnenejších, priestorovo a kompozične veľkorysejších formách hromadnej bytovej výstavby. Pritom prechodný priestor medzi týmito dvomi celkami - pobrežie Bodvy, je buď už asanované, alebo má jeho dosiaľ zachovaná zástavba značne subštandardný, chaotický až devastačný charakter, daný jeho pôvodným historickým postavením periférnej (okrajovej) zástavby mesta. A nič na tom nemení ani skutočnosť umiestnenia vari funkčne „najmestskejšej“ z novších stavieb - spoločenského domu s hotelom v tomto priestore.

Novšia sústredená výstavba rodinných domov bola až do vyčerpania stavebných parciel umiestňovaná za východný okraj historického jadra, kde sa ňou vytvorila tichá obytná ulica v úzkom kontakte s pôvodným mestom. Neskôr sa preniesla západne, do menej výhodných polôh pri Rožňavskej ceste, až nakoniec na výrazné návršie nad západným okrajom mesta. Novšie a najnovšie bytové domy boli lokalizované nad severným okrajom pravobrežnej koncentrovanej mestskej zástavby.

Kompozičnou a organizačnou urbanistickou osou mestského organizmu je doposiaľ historická severojužná trasa Hlavnej ulice, s jej južným pokračovaním Hviezdoslavovou ulicou. V týchto priestoroch sú okrem mestských dominánt - kostolov vo vretenovitom rozšírenom strede, umiestnené i všetky významnejšie mestské stavby a podstatná časť komerčnej mestskej vybavenosti. Len špecifická vybavenosť sa v novšom vývoji mesta umiestňovala do jeho pravobrežných sídliskových častí. Skutočnou kompozičnou mestskou osou by však pre výhľad mohla byť nábrežná časť pozdĺž Bodvy.

Východozápadné vnútromestské prepojenia vo vzťahu k historickému jadru mali (s výnimkou cesty na Rožňavu) vždy len hospodársky charakter a nie sú teda výraznejšie vybudované, i napriek novšej zástavbe za historickým jadrom (Záhradná ulica) alebo novšej

štruktúre sídlisk. Pokus dať túto funkciu (a formu) Školskej ulici sa v priestoroch pri Bodve stavebne neukončil.

Koncentrované umiestnenie väčších výrobných zariadení a obslužných areálov na okrajoch intenzívneho osídlenia je dôsledkom ich výstavby až v posledných desaťročiach vývoja mesta a pomáha mu udržať primerane diferencovanú zonálnu štruktúru funkcií.

Športové zariadenia (pre výkonnostný, ale zčasti i pre rekreačný šport) sú koncentrované v priestorovo ucelenom areáli na južnom okraji súvislej mestskej zástavby. Rekreačných príležitostí má však mesto (i následkom svojej polohy v produkčnej poľnohospodárskej krajine) veľmi skromne. I potenciálne možné priestory, akými sú úpätie pod Terasou, opustené meandre Bodvy nad mestom, alebo plochy tzv. „lesoparku“ nad Terasou nie sú pre rekreačné aktivity využívané.

I napriek dobrej zonálnej diferenciacii hlavných funkčných prvkov urbánnej štruktúry v pôdoryse mesta výrazne absentujú priečne prepojenia medzi staršou a novšou časťou zástavby a prevedenie všetkých dopráv prakticky len trasou Rožňavskej, Hlavnej a Hviezdoslavovej ulice spôsobuje permanentné kolízie, znehodnocujúce o.i. aj životné prostredie a najmä obytnú pohodu v sídle. Vari ešte výraznejšie je odtrhnutie súboru IBV Terasa od mesta, spôsobené jediným, i to málo vyhovujúcim prepojením naň.

2.4.2. Územno-technické možnosti ďalšieho rozvoja sídla

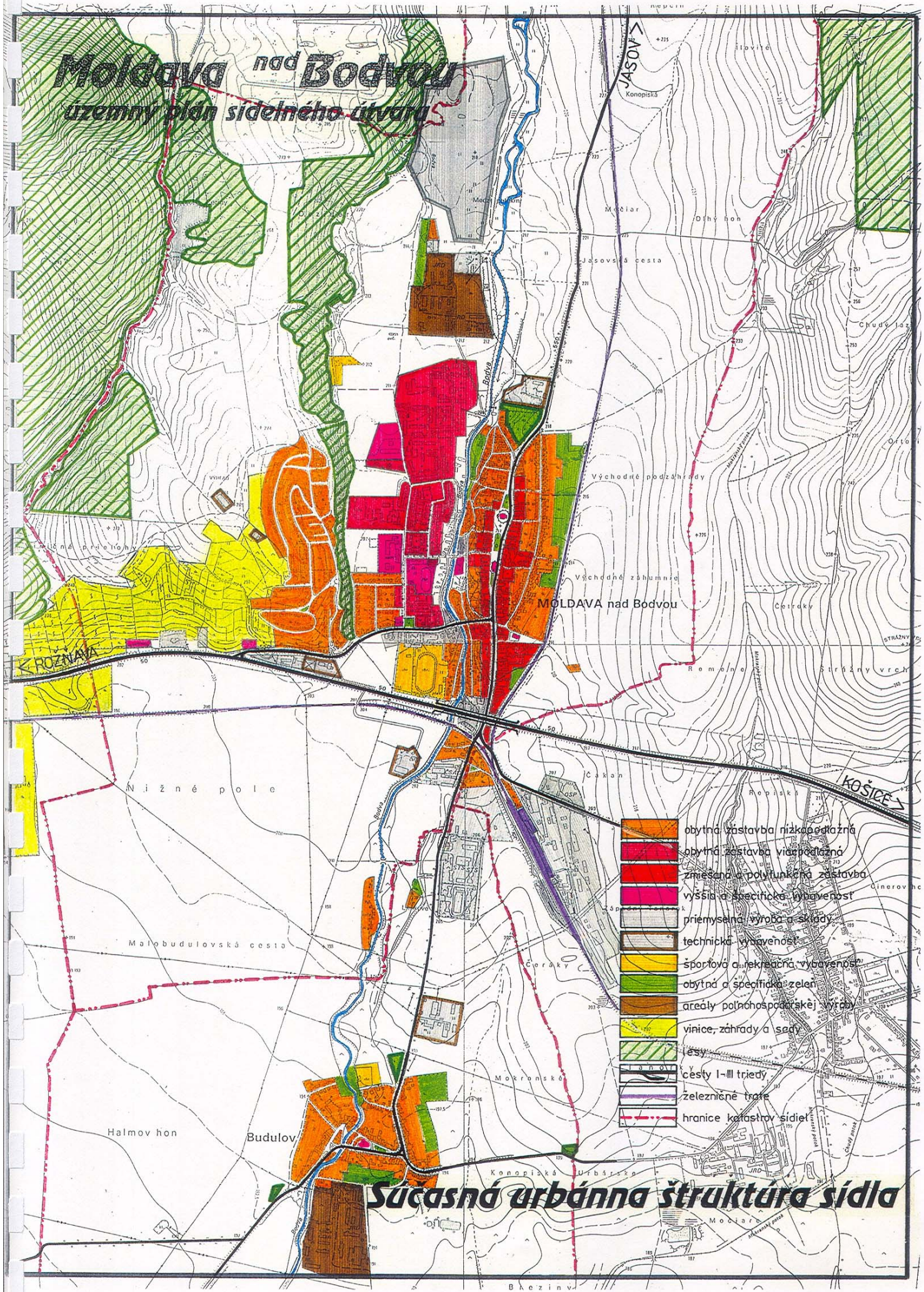
Súčasná urbanistická štruktúra sídla svojim doterajším vývojom prakticky vyčerpala možnosti dlhodobiejšieho koncepčného územného rozvoja mesta. Ďalšiemu integrálnemu rozvoju a plynulému územnému rastu mesta bráni niekoľko výrazných urbanistických bariér, predovšetkým dopravných, ale i prírodných, terénnych, funkčných a hygienických obmedzení. Z južnej strany je súvislý organizmus mestskej zástavby bezprostredne tangovaný cestou I/50 Košice-Rožňava, s výhľadovou potrebou jej skapacitnenia a rozšírenia na štvorpruhovú rýchlostnú diaľkovú komunikáciu. Navyiac je s touto cestou takmer súbežne vedená železničná trať č. 160 z Košíc do Zvolena, taktiež s reálnou potrebou jej zdvojkolažnenia. Z východnej strany súvislé mesto ohraničuje lokálna železničná trať č. 168 Moldava - Medzev. Výraznou terénnou bariérou - skalným výbežkom je sídlo ohraničené a rozvojovo obmedzované zo západnej strany. Ďalšia potenciálna výstavba na Terasa je obmedzovaná ochranou vodných zdrojov, ale i relatívnou odtrhnutosťou od mesta z dôvodov sťaženej dopravnej prístupnosti.

Zo severu je rozvoj mesta limitovaný založenými výrobnými areálmi (poľnohospodárstvo, priemysel). Navyiac je tu dlhodobejší a rozsiahlejší stavebný rozvoj obmedzený i ochranným územím vodných zdrojov, zahŕňajúcim prakticky celú pravobrežnú časť Moldavy a na mesto nadväzujúce priestory až po cestu II/550 do Jasova.

Zo všetkých týchto ohraničujúcich bariér, limitov a obmedzení najvýraznejšie je obmedzenie možností prirodzenej expanzie mesta smerom južným - rozvoj je možný iba v nadväznosti na jestvujúci cestný nadjazd, sťažuje ho však ťažšie odstrániteľný úrovňový železničný priechod. Takéto hrdlové pripojenie však umožňuje iba obmedzené funkčné územné využitie, pre menej exponované funkcie mestskej urbánnej štruktúry. Prekonanie

Moldava nad Bodvou

územný plán sídelného útvaru



- obytná zástavba nízko podlažná
- obytná zástavba viacpodlažná
- zmiešaná a polyfunkčná zástavba
- vyššia a špeciálna vybavenosť
- priemyselná výroba a sklady
- technická vybavenosť
- športová a rekreačná vybavenosť
- obytná a špeciálna zelen
- areály poľnohospodárskej výroby
- vinice, záhrady a sady
- lesy
- cesty I-III triedy
- železničné trate
- hranice katastrálnych sídiel

Súčasná urbánna štruktúra sídla

rozvojových bariér a obmedzení v ostatných smeroch - najmä však na východ, resp. na sever a severovýchod, je relatívne jednoduchšie.

V bezprostrednej návaznosti na súčasný mestský organizmus je síce niekoľko čiastkových rozvojových možností, zväčša sú však veľkostne obmedzené a i funkčne predurčené.

Najrozsiahlejšími disponibilnými rozvojovými plochami vo vnútornej štruktúre sídla sú asanačné plochy, resp. plochy so súčasnou subštandardnou zástavbou obojstranne pozdĺž pobrežia Bodvy. Vzhľadom na polohu v ťažisku mesta je ich však nevyhnutné využiť najmä pre málopodlažnú polyfunkčnú (zmiešanú a viacúčelovú) zástavbu, s výrazným zastúpením vybavenosti a bývania špecificky mestského charakteru. Ďalšou disponibilnou rozvojovou plochou je priestor záhrad (a poľnohospodársky využívaných plôch) pozdĺž železničnej trate do Medzeva, dávnejšie predpokladaný pre rozvoj individuálnej bytovej výstavby, umožňujúci realizáciu cca 40-50 rodinných domov na súčasnej, alebo mierne upravenej parcelácii.

Súvislými disponibilnými plochami pre ďalší integrálny územný rozvoj sú i doposiaľ poľnohospodársky (veľkovýrobnými formami) využívané plochy vo vnútri zastavaného územia sídla: pozdĺž cesty I/50 medzi športovým areálom a areálom požiarnej ochrany, za nemocnicou a pri základnej škole na ul. Čsl. armády. Zväčša sú svojim charakterom predurčené pre vybavenosť (najmä ako dlhodobejšie rozvojové plochy územne súvisiacich funkcií, t.j. športu, zdravotníctva, školstva), resp. i pre intenzívnejšiu, avšak menejpodlažnú obytnú zástavbu. Pre plynulý územný rast mesta sú k dispozícii i plochy na severozápadnom okraji súvislej zástavby, taktiež v súčasnosti poľnohospodársky využívané, zčasti však limitované súčasným spôsobom využitia poľnohospodárskeho areálu ŠM (pásmo hygienickej ochrany od vplyvov živočíšnej výroby). Keďže však je táto funkcia kolízna s ochranou vodných zdrojov, možno dôvodne predpokladať jej postupnú likvidáciu alebo aspoň obmedzenie, následnú reprofiliáciu funkčného využitia plôch súčasného hospodárskeho dvora a tým i vytvorenie dobre prístupných plôch.

Posledným disponibilným priestorom možného rozvoja mesta sú prestavbové a intenzifikačné možnosti prestavby vlastného historického jadra mesta (okolo námestia a Hlavnej ulice) a staršej mestskej zástavby na jeho južnej strane (Hviezdoslavova ulica). Sú však opäť obmedzené a limitované súčasným charakterom zástavby, snahou po zachovaní podstatných znakov jeho urbanisticko-architektonickej štruktúry a po ich svojbytnom rozvíjaní, s predurčenosťou územia opäť najmä pre polyfunkčnú mestskú, t.j. vybavenostnú a obytnú zmiešanú zástavbu.

Rozsah všetkých tu spomínaných disponibilných plôch však nedostačuje potrebám, ktoré mesto v návrhovom období (do r.2010) a vo výhľade (2030) potrebuje pre rozvoj bytovej výstavby a súvisiacej občianskej vybavenosti. Je preto nevyhnutné v záujme dlhodobej koncepcionality tohoto rozvoja hľadať jeho ďalšie priestorové možnosti a hlavné rozvojové princípy a hlavné smery územného rozvoja v ucelenom rozsahu a zásadným prekonaním jednej alebo viacerých zo spomínaných rozvojových bariér, čo bolo základnou úlohou spracovaných a posudzovaných variantných štúdií územného rozvoja sídla.

Územne menej obmedzené a menej limitované sú možnosti priestorového rozvoja častí mesta južne od cesty I/50 a železničnej trate čí. 160. Vzhľadom na obtiažnejší prístup z ťažiskových priestorov mesta sú však vhodné iba pre niektoré funkcie: výrobu, živnostenské (podnikateľské a remeselné) aktivity, prípadne pre špecifické bývanie charakteru sociálnej bytovej výstavby. Naopak - územný rozvoj Budulova v rozsahu jeho očakávaných potrieb limituje a obmedzuje iba hygienická ochrana obytných plôch vo vzťahu k živočíšnej výrobe v poľnohospodárskom areáli RD a kvalita intenzívne využívaných, zväčša orných poľnohospodárskych pôd.

Medzi južným priemyselným areálom Moldavy nad Bodvou a zástavbou Budulova je priestor s mimoriadne intenzívnym využitím pre diaľkové, tranzitné i regionálne a lokálne zariadenia technickej infraštruktúry, ku ktorým s veľkou pravdepodobnosťou výhľadovo pribudne i zatiaľ len študijne overovaná trasa vysokorýchlostnej železničnej trate, s možným súbežným vedením klasickej železničnej trate. Tento priestor, ktorý je skutočnou najväčšou rozvojovou bariérou, je potrebné v ÚPD celistvo vymedziť a oproti sídelným štruktúram presne ohraničiť tak, aby umožnil nerušenú koexistenciu oboch štruktúr a pre

infraštruktúrne vedenia zabezpečil i možnosti zatiaľ nepredvídateľného dlhodobého rozvoja alebo zatiaľ nepredvídateľných zmien či doplnení jednotlivých trás a vedení.

Kardinálnym problémom ďalšieho územného rozvoja mesta je však okrem vytvorenia priestorových rozvojových možností i dopravné napojenie na cestu I/50, prepojenie so sústavou nižších (lokálnych) komunikácií a základná dopravná kostra sídla, čo všetko je v súčasnej podobe nevyhovujúce a nedostačujúce a je potrebné založiť, resp. dobudovať ho tak, aby bolo dobrým základom urbanistickej koncepcie pre dlhodobý rozvoj urbánnej štruktúry mesta a jeho užšieho regionálneho zázemia.

2.5. Aktuálne a výhľadové potreby rozvoja mesta

Vyčerpávajúci súpis aktuálnych a výhľadových potrieb územného, urbanistického a stavebného rozvoja mesta poskytlo oddelenie výstavby Mestského úradu v Moldave nad Bodvou. Aktuálne potreby vychádzajú prevažne zo súčasného stavebne alebo kapacitne nedostačujúceho, resp. u niektorých druhov takmer úplne absentujúceho vybavenia mesta, najmä občianskeho a technického. Smerujú tiež do oblasti zlepšenia parametrov dopravných zariadení a požiadaviek na zvýšenie kvality obytného prostredia v sídle a životného prostredia vôbec. Zčasti však vyplývajú i z požiadaviek na mimoštandardné vybavenie, dané buď špecifikou sídla, alebo celkom konkrétnymi potrebami, plynúcimi z nevyhnutnosti uspokojovania nových sociálno-ekonomických požiadaviek (napr. živnostenské aktivity v kombinácii s bývaním, samostatné priestory pre menšie prevádzky zariadení výroby a výrobných služieb a pod.).

Menovitý zoznam aktuálnych stavebných zámerov a potrieb ďalšieho rozvoja mesta je nasledovný:

a/ v oblasti životného prostredia:

- plynofikácia kotolní K4-K5-K6 (vyprojektované)
- výstavba ČOV pre miestnu časť Budulov
- vyrovnávací vodná nádrž na toku Bodvy
- humanizácia sídlisk
- 36 garáží sídlisko Mier (vyprojektované)
- 100 radových garáží a hromadná garáž na sídlisku Západ
- rekonštrukcia miestnych komunikácií a chodníkov na sídliskách a v centre mesta
- preložka cesty II/550 mimo historické jadro, vrátane napojenia na cestu I/50
- ďalšie premostenie Bodvy, vrátane nadväzných komunikácií
- výstavba špeditérského parkingu pre kamióny
- výstavba skládky TKO v Jasove (združená investícia obcí - v realizácii)

b/ zdravotníctvo a sociálna starostlivosť:

- dostavba NsP, lôžková časť (v realizácii)
- riešenie rómskej problematiky (pracovné príležitosti, bývanie, vzdelávanie, kultúra)

c/ školstvo a vzdelávanie, mládež:

- školská jedáleň pre gymnázium

- výukové priestory poľnohospodárskej školy
- výukové priestory osobitnej školy

d/ kultúra:

- výstavba mestskej haly (polyfunkčný objekt pre kultúru, šport i komerčné aktivity)

e/ bývanie:

- bytovky pre rómske obyvateľstvo
- polyfunkčný objekt na sídlisku (bývanie, komerčná vybavenosť - vypracovaná štúdia
- príprava lokality pre sústredenú IBV /sólodomy) 20-40 parciel
- IBV za Záhradnou ulicou (štúdia, projekt vypracované)

f/ obchod, služby, zásobovanie, podnikateľské aktivity:

- areál pre výstavbu distribučných veľkoskladov
- mestská tržnica a trhovisko (štúdia, resp. projekt spracované)
- vytváranie priestorových podmienok pre podnikateľské aktivity (určenie vhodných lokalít)
- dostavba budovy Mestského úradu (štúdia vypracovaná)

g/ rekreácia, zotavenie, šport:

- výstavba krytej plavárne, resp. areálu pre letné rekreačno-športové aktivity
- rozšírenie detského ihriska "Pod kopcom"
- výstavba krytého klziska
- využitie objektu kotolne K5 na zriadenie bazénu

h/ technické vybavenie a estetizácia mesta:

- dobudovanie pešej zóny a oddychových a spoločenských priestorov v centre
- rekonštrukcia elektrorozvodov v meste, doplnenie trafostaníc, kabelizácia rozvodov.
- kanalizácia a ČOV v Budulove

Dlhodobé územné potreby sa odvíjajú najmä od navrhovaného, resp. očakávaného rastu sídla čo do výhľadového počtu obyvateľov, jeho územného rastu a nárokov, plynúcich z nevyhnutnej reštrukturalizácie a intenzifikácie súčasnej zástavby. V územnoplánovacej dokumentácii budú riešené na úrovni ich saturácie k jednotlivým návrhovým rokom (2010, 2030) podľa štandardných urbanistických ukazovateľov, i s uplatnením modifikačných koeficientov, zohľadňujúcich špecifiku sídla a nároky jeho záujmového územia (vyššia občianska vybavenosť, ekonomické aktivity).

3. Urbanistická koncepcia navrhovaného ďalšieho rozvoja sídla

3.1. Vyriantné koncepcie a rozvojové alternatívy

Urbanistická koncepcia ďalšieho urbanistického rozvoja sídla bola v prvej fáze spracovávaní územného plánu študovaná, pracovne riešená a vyhodnocovaná vo forme tzv. rozvojových alternatív a variánt územného rozvoja. Alternatívy a ich varianty boli postupne spracované tak, aby vyčerpali čo najširší, pritom však reálny okruh územných a technických možností rozvoja sídla a aby zároveň boli dostatočujúcim grafickým podkladom pre ich pracovné posúdenie a zhodnotenie a pre rozhodnutie o podrobnejšie rozpracovávanej rozvojovej koncepcii.

Štúdie boli spracované na dva odlišné urbanistické scenáre ďalšieho možného a žiadúceho rozvoja sídla.

Scenár "A" (v priebehu riešenia považovaný za základný) uvažoval s prednostným intenzívnym rozvojom najmä v disponibilnom urbanizovanom území sídla (t.j. v hraniciach jeho intravilánu), najmä na asanačných a prestavbových plochách, ďalej na plochách síce poľnohospodársky využívaných, avšak už včlenených do organizmu sídla, a na plochách územne blízkych doterajšiemu rozvoju mesta - teda najmä západným a severozápadným smerom. Až v ďalšej fáze rozvoja, po vyčerpaní vnútorných rezerv a blízkych územných kapacít, uvažoval s ďalším rozvojom do nových, netradičných plôch. Scenár bol teda zameraný najmä na preverenie a urbanistického zhodnotenie územne menej náročných možností rozvoja sídla.

Scenár "B" bol postavený otvorenejšie tak, aby umožnil posúdiť skutočnú potrebu dlhodobiejšieho rozvoja mesta na nových plochách a hľadať vhodný časový termín expanzie mesta mimo doterajšie rozvojové plochy. Nebol teda založený na striktnom prednostnom využití súčasných územných rezerv, ani na zdôrazňovanej prestavbe a intenzifikácii, ale programovo pripúšťal súbežnosť nového rozvoja sídla s úmernou intenzitou reštrukturalizácie súčasnej zástavby sídla, jeho prestavby, dostavby a intenzifikácie územného využitia.

Oba tieto rozvojové scenáre sa premietli do pracovných alternatívnych riešení, v rámci ktorých sa územne preverovali:

- potreby a možnosti rozvoja jednotlivých základných funkčných štruktúr (bývanie, výroba, vybavenosť, zotavenie) a k nim požadovaných územných kapacít na základe potrieb stanoveného rastu sídla v 12 %, resp. 14 % rozvojovom demografickom variante), a to ako v zastavanom území sídla a blízkych disponibilných plochách, tak i na nových plochách
- základné smery ďalšieho možného územného rozvoja sídla
- organizácia, priestorové usporiadanie a komunikačná štruktúra sídla v jeho súčasnom organizme a na plochách nového rozvoja
- možnosti a podmienky väzieb sídla na jeho užšie záujmové územie a na širší regionálny systém.

Alternatívne riešenia rozvoja boli prednostne vypracované pre základný rozvojový scenár "A" (pre intenzifikačný rozvoj), ku ktorému sa následne urbanisticky riešili územné alternatívy scenára "B" - rozsiahlejšej územnej expanzie sídla mimo súčasnú zástavbu.

Urbanisticky sa pritom preverovali tieto možnosti dlhodobého rozvoja sídla:

- prednostný rozvoj sídla západným (a severozápadným) smerom, t.j. limitné využitie plôch pod terénou vyvýšeninou Moldavského kopca, vrátane funkčnej a stavebnej exploatácie územia západne od areálu ŠM a s rozsiahlejším využitím disponibilných plôch na Terasa - terajších záhrad a vinogradov pre rozsiahlejšiu bytovú výstavbu
- prednostný dlhodobý rozvoj sídla východným smerom, t.j. s jeho expanziou za železničnú trať Moldava nad Bodvou - Medzev
- prednostný rozvoj sídla južným (juhozápadným) smerom, t.j. pod cestou I/50, západne od terajšej južnej výrobnéj zóny (za Bodvou). Táto alternatíva pritom ako podmienku

predpokladala časovo blízky (min. do r. 2010-2015) odsun železničnej trate čísl.160 do vzdialenejšej polohy, uvažovaný ako možný v súvislosti s jej navrhovaným zdvojnásobením.

Alternatíva južného územného rozvoja je z hľadiska skutočných a realite blízkych možností najmenej akceptovateľná, pretože je založená na potrebách samotného rozvoja mesta ťažko ovplyvniteľnom predpoklade odsunu železničnej trate. Bola preto hodnotená ako najmenej reálna, s prípadnou možnou realizáciou takéhoto rozvoja až po závere navrhového obdobia tohoto územného plánu (zodpovedajúce skôr vývoju podľa scenára "A"). Navyše je cesta I/50, najmä po jej skapacitnení na štvorpruhovú smerovo rozdelenú rýchlostnú komunikáciu veľmi výraznou a len obmedzene prekonateľnou bariérou. Preto sa táto alternatíva ďalej a podrobnejšie nerozpracovávala a podrobnejšie ani nevyhodnocovala. Z jej predbežných hodnotení sa však do koncepcie územného plánu doporučila prevziať zásada umožniť i ďalší južný rozvoj mesta v prípade dnes nedefinovaných potrieb a ponechať teda v urbánnej štruktúre na južnej strane sídla také priestorové predpoklady, aby sa nezamedzilo možnosti v prípade potreby vytvoriť mimoúrovňové komunikačné prepojenie (prepojenia) i cez cestu I/50.

Západná alternatíva územného rozvoja sídla, i keď je z hľadiska doterajších tendencií zdanlivo najreálnejšou, má dva výrazné nedostatky: je to jednak skorá vyčerpatelnosť menšieho rozsahu disponibilných rozvojových priestorov, navyše s limitovaným územným využitím (prevažne len pre obytnú zástavbu a pre vybavenosť), jednak nevyvážená priestorová štruktúra mesta, kedy sa jeho ťažisko prenáša výrazne západným smerom a historické jadro sa ocitá v organizme sídla v excentrickej polohe. Navyše sú plochy západne od toku Bodvy v ochrannom pásme vodných zdrojov, čo taktiež obmedzuje možnosti územného využitia a prípustnú intenzitu zástavby. Okrem toho sú súčasné i prípadné rozvojové priestory na Terasе ťažko dopravne sprístupniteľné a v štruktúre mesta tak pôsobia ako výrazný monofunkčný obytný satelit.

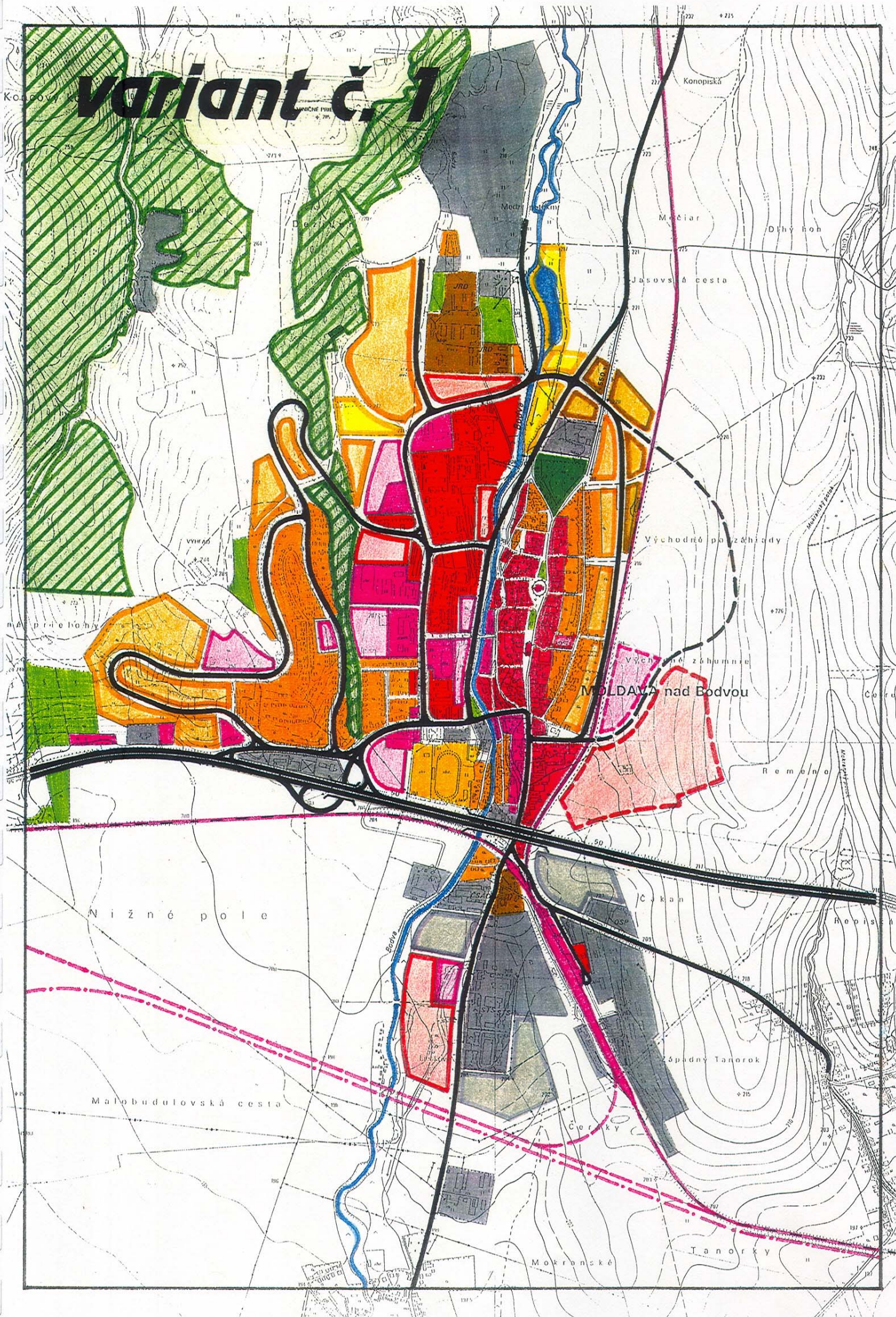
Najprírodzenejším z hľadiska tvorby vyhovujúcej výhľadovej urbánnej štruktúry s dostatkom priestorových rezerv pre dlhodobý rozvoj priestorovo vyvázenej koncepcie mesta javí sa jeho rozvoj východným smerom. Jedinou vážnejšou prekážkou takéhoto rozvoja je železničná trať Moldava - Medzev, ktorá, i napriek malej dopravnej intenzite, bude v organizme sídla určitou technickou prekážkou s obmedzeniami pre stavebné využitie príľahlých plôch, pre mestskú prevádzku a čiastočne i z hľadísk mestskej hygieny a bezpečnosti.

Na základe takéhoto rámcového zhodnotenia základných rozvojových možností sídla sa schématicky dopracovali tri základné varianty k alternatíve východného rozvoja sídla, ktoré sú k tejto dokumentácii priložené vo forme principiálnych urbanistických schém - viď následné grafické prílohy.

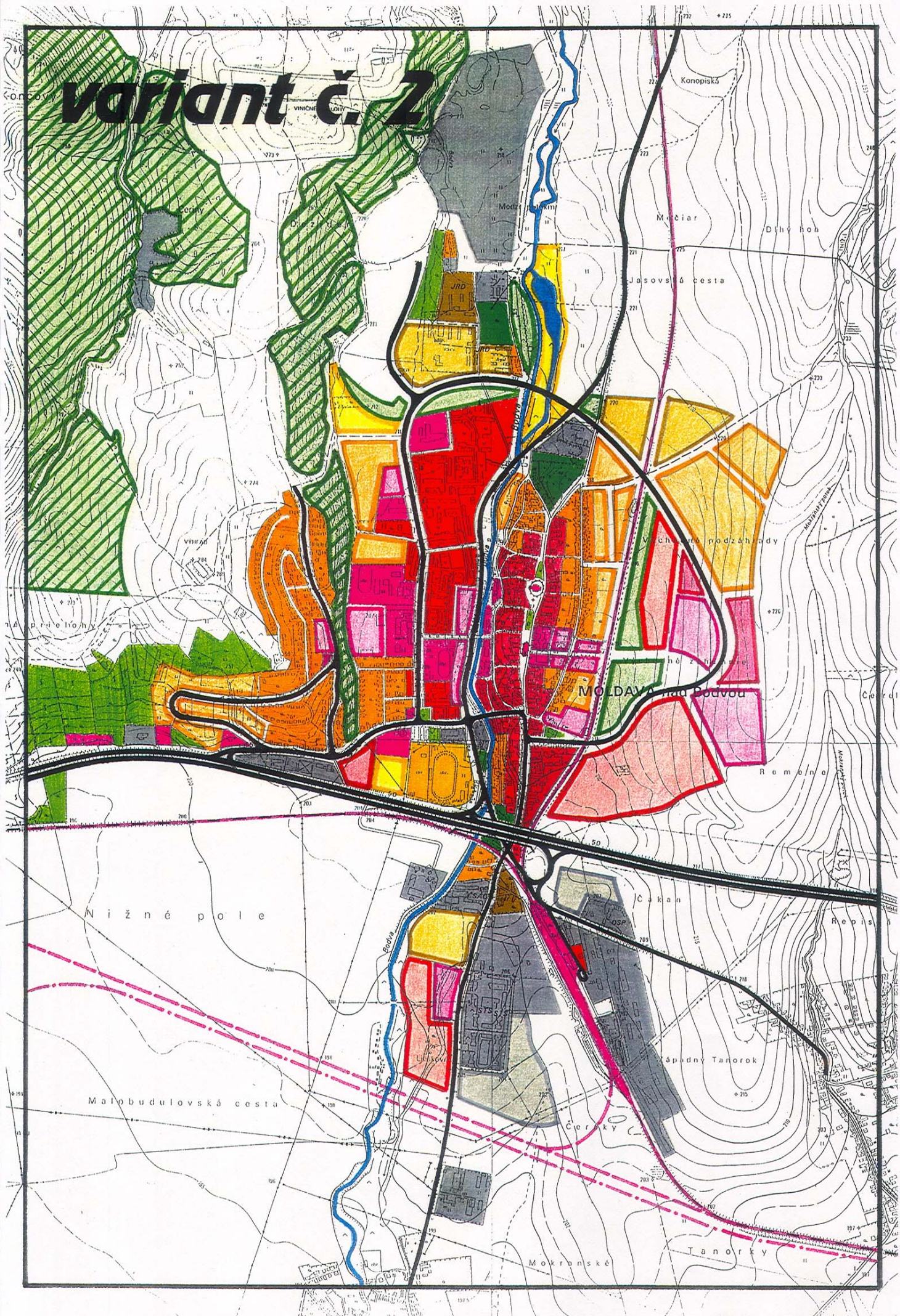
Variant čísl. 1 je výrazným urbanistickým priemetom rozvojového scenára "A", predpokladajúceho prednostnú expozitáciu až do vyčerpania územných kapacít na západnej strane sídla, s časovo následnou expanziou východným smerom, prakticky až pred záverom výhľadového obdobia, pre ktoré sa koncepcia územného plánu spracováva (okolo roku 2020). Samozrejme, že i po roku 2030 sa predpokladá ďalší východný rozvoj sídla, zhruba v intenciách variantu č.2.

Variant čísl. 2 a variant čísl. 3 naproti tomu predpokladajú územný rozvoj mesta podľa scenára "B", t.j. plynulú prestavbu a dostavbu súčasných štruktúr a úmerné využitie disponibilných rozvojových plôch na západnej strane mesta s paralelne pripravovanou a postupne realizovanou výstavbou na strane východnej. Pritom variant čísl. 2 menej, variant čísl.3 viac vo výhľadovej urbánnej štruktúre sídla zdôrazňuje východný rozvojový smer.

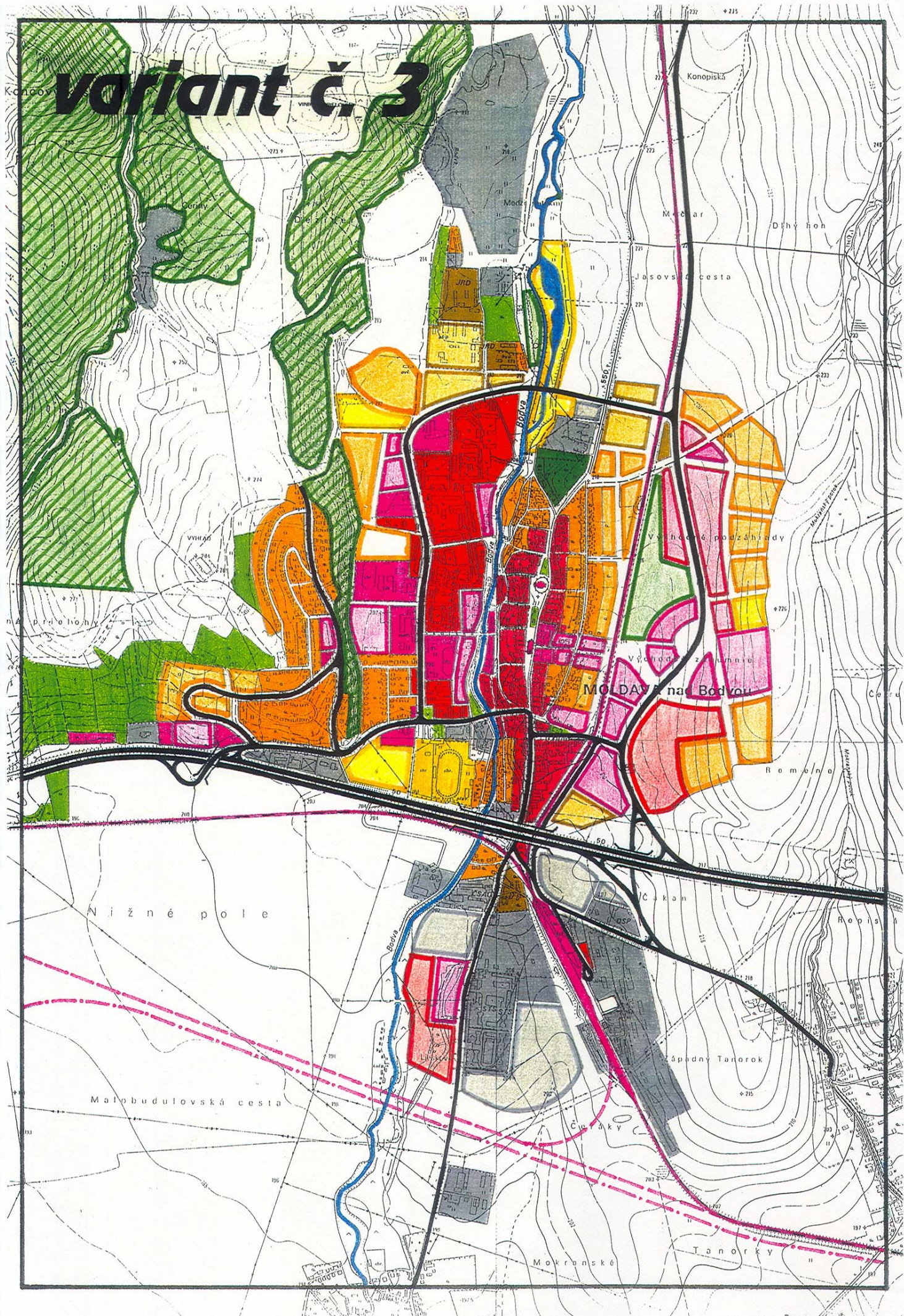
variant č. 1



variant č. 2



K-oncov



Všetky tieto preverované variantné možnosti východného rozvoja mesta sú zároveň kombinované s tromi variantnými možnosťami organizácie vnútornej štruktúry sídla, úzko súvisiacimi s tromi variantmi jeho základného dopravného skeletu a s tromi rozdielnymi možnosťami napojenia sídla na regionálny a nadregionálny dopravný systém.

Organizačná a komunikačná schéma variantu čí.2 predpokladá chrbticový dopravný systém s hlavnou nábrežnou komunikáciou, vedenou stredom mestskej štruktúry, s vnútorným distribučným okruhom cez jednotlivé mestské priestory. Prepojenie na cestu I/50 využíva pre vytvorenie mimoúrovňového križovania terajší cestný nadjazd. Podobná je i schéma variantu čí.1, avšak s rozdielnym pripojením na cestu I/50, orientovaným do doposiaľ stavebne voľných plôch na západnej strane sídla (pri areáli požiarneho útvaru). Chrbticová nábrežná komunikácia má v severnej časti oproti predchádzajúcemu variantu modifikovanú, a zrejme funkčne vhodnejšiu trasu s prechodom na ľavé nábrežie Bodvy už pred intenzívnou obytnou zástavbou sídliska.

Zásadne odlišná je organizačno-dopravná schéma variantu čí.3. Predpokladá vybudovanie mestského dopravného okruhu bez chrbticovej komunikácie, s prevedením tranzitnej dopravy po východnej časti tohoto okruhu. Nábrežie Bodvy je dopravne upokojené. Sídelný systém je na cestu I/50 napojený dvojbodovo - na západnej strane v mieste súčasného napojenia a na východnej strane novovytváraným a dopravne dôležitejším napojením, ktoré je zároveň i hlavným nositeľom dopravného tranzitu, do regionálneho zázemia sídla (Jasov - Medzev - Štós, resp. Mokrance - Buzica a Peder - Žarnov - Janík), ktorý sa týmto odkláňa mimo súčasnú intenzívnu zástavbu sídla.

Vo všetkých troch riešeniach sa historické jadro a centrum mesta zámerne dopravne upokojuje, zostáva však pritom v ťažisku urbánnej mestskej štruktúry, s dobrým dopravným sprístupnením pre cieľovú dopravu.

Vo všetkých alternatívnych a variantných štúdiách územného rozvoja sa samozrejme skúmali i ďalšie možnosti rozvoja Budulova ako samostatnej a územne odčlenenej mestskej časti. Jeho problematika však bola značne jednoduchšia, a prejavila sa iba v alternovanom preferovaní buď západného alebo východného rozvoja obytnej zástavby, ktoré sú z hľadísk problematiky ich posúdenia a výberu jednoznačnejšie. Pri riešení všetkých rozvojových alternatív a variant sa okrem toho v zásade ako invariantný predpokladal a navrhoval rozvoj väčších výrobných a distribučných aktivít na južnom okraji sídla (pod cestou I/50), reštrukturalizácia areálu štátnych majetkov na severnom okraji sídla a umiestnenie lokality sociálneho bývania na južnej strane, medzi cestou do Budulova a tokom Bodvy.

Takto spracované alternatívy možného územného rozvoja sídla a ich varianty boli podrobnejšie zhodnotené a následne predložené orgánom mestskej samosprávy na ich prvotné posúdenie a výber pre podrobnejšie riešenie. Po dvojfázovej diskusii a jej zhrnutí sa rozhodlo podrobne a ako invariantný vypracovať návrh urbanistickej štúdie územného rozvoja sídla v podobe scenára B, alternatívy východného rozvoja mesta, podľa riešenia variantu čí. 3, t.j. s mestským okruhom bez nábrežnej komunikácie a s východným i západným dopravným napojením sídla na cestu čí. I/50 a tak isto sa po prejednaní urbanistickej štúdie rozhodlo o vypracovaní územného plánu sídla v intenciách tejto koncepcie.

3.2. Návrh rozvoja a priestorového usporiadania sídla

3.2.1. Urbanistická koncepcia a kompozícia

Základným princípom urbanistickej koncepcie mesta v návrhu jeho ďalšieho územného rozvoja je relatívne rovnomerná a vyvážená vnútorná štruktúra sídla, založená na centrálne položených priestoroch historického mesta ako líniovej štruktúry (Hlavná ulica - Hviezdoslavova ulica) s významovo ťažiskovou mestskou zástavbou a s ním paralelných západného (v súčasnej a dostavovanej podobe) a východného (navrhovaného) obytno-vybavenostného mestského obvodu. Z južnej a severnej strany je takto formovaná priestorová štruktúra ukončovaná vždy výraznými zoskupeniami výrobných a distribučných a

dopravných, resp. výrobných aktivít a paralelnými aktivitami športovými a rekreačno-oddychovými.

Hlavnú koncepčnú a kompozičnú os sídla v severo-južnom smere tvorí historické jadro s jeho ťažiskovými priestormi na historickej trase Hlavnej ulice s najdôležitejšími aktivitami najvýznamnejšej mestskej a nadmestskej vybavenosti a s historickým jadrom paralelný urbanizovaný priestor nábreží Bodvy, ktorý má, na rozdiel od Hlavnej ulice charakter najmä rekreačno-promenádný, s prerušovanou bodovou štruktúrou významnej mestskej vybavenosti. Východozápadná koncepčná a kompozičná os, spájajúca všetky tri súbežne radené časti sídla, je v organizme mesta menej výrazná, resp. je potrebné ju postupne cieľavedomo urbanisticky a architektonicky formovať. Spája a bude spájať hlavné ťažiskové priestory jednotlivých mestských obvodov na východnej a západnej strane s hlavným priestorom celého mesta - námestím s kostolmi a radnicou, príp. výhľadovo i s inými pre mesto najvýznamnejšími objektami.

Celú urbánnu štruktúru mesta priestorovo prepája a zjednocuje základný komunikačný systém, vedený, okrem Hlavnej ulice a historického jadra, stredom všetkých významných priestorov mestských aktivít. Jeho základom je vnútorný okruh, formovaný na už jestvujúcich alebo na výhľadovo navrhovaných trasách, prepájajúcich vo vhodnej dostupnosti celé mesto, s napojením jeho okrajových častí (prevažne monofunkčných zón špecifického charakteru) a prenášajúci vnútromestskú i mimomestskú tranzitnú dopravu mimo mestský stred - mimo ťažiskové priestory historického jadra. Takto má mesto jednoznačne definovanú komunikačnú kostru, ktorou sa spevňuje a spriehľadňuje i celá jeho priestorová štruktúra a vnútorné hierarchické usporiadanie.

Pri sídle tohoto typu, umiestneného vo vysokoprodukčnej poľnohospodárskej krajine, s nedostatkom blízkych prírodných prvkov, za zvlášť dôležité považujeme jednak pokiaľ je to možné maximálne využitie a začlenenie prírodných prvkov do jeho urbánnej štruktúry, jednak zámerné a cieľavedomé koncipovanie nových prvkov umelej - urbánnej prírody. Preto sa do urbanistickej koncepcie mesta výrazne premieta urbanisticky upravený a mestsky využívaný fenomén vodného toku Bodvy (i s cieľovou predstavou umelého vzdutia vodnej hladiny, aby v koryte voda vždy naozaj bola), so sprievodnou promenádnou alejovou zeleňou a so zámerným vytváraním zelených, rôznorodo funkčných priestorov (rekreácia, šport, ale i formy biokoridoru a biocentra) po severnom a južnom okraji sídla. Podobne sa využíva i masív lesnej zelene na svahu pozdĺž západného okraja sídla. Na rozvojovej východnej strane, ktorá nemá v súčasnosti žiadne štruktúry pôvodnej prírody, je jedným z výrazných a významných prvkov navrhovanej urbanistickej koncepcie pomerne rozsiahly mestský park, lemujúci prakticky celú železničnú trať, pokiaľ je v kontakte s navrhovanou obytňou, resp. polyfunkčnou zástavbou. I pre novú štruktúru zástavby v jej ťažiskových priestoroch (námestie, mestská trieda) by malo byť charakteristickým výrazné zastúpenie sprievodnej (alejovej) a promenádnej zelene.

Štruktúra mestského celku mala by byť výrazne charakterizovaná optimálnym prelínaním rôznych funkčných druhov mestskej zástavby, s prevahou obytnej a vybavenostnej, ktoré sa postupne zvyrazňuje a koncentruje najmä do ťažiskových priestorov mestských obvodov a centra mesta. Toto prelínanie funkčných prvkov s orientáciou na zmiešanú a polyfunkčnú zástavbu je motivované najmä snahou po zabezpečení permanentnej živosti mestskej štruktúry vo všetkých jej častiach, ale aj umožnením postupného rastu sídla kombináciou jeho lineárneho narastania (pridávania) so súčasným dopĺňaním a prirodzenou premenou už jestvujúcich častí mesta.

Výrazne rušivé urbanistické prvky sa od obytných polyfunkčných a vybavenostných celkov zámerne priestorovo izolujú - či už je to náročná doprava automobilová a železničná, alebo väčšie koncentrácie rušivých výrobných aktivít. Z veľkej časti to umožňuje i už založená pomerne priaznivá zonálna diferenciácia, ktorá je i v návrhu ďalšieho rozvoja sídla úmerne využívaná a rozvíjaná.

Urbanistická koncepcia výhľadového rozvoja sídla je spracovaná v rozsahu funkčných plôch, saturujúcich napočítané výhľadové potreby pre rok 2030 s tým, že rozvojové plochy návrhového obdobia do roku 2010 sú osobitne graficky rozlíšené podľa predpokladaného a navrhovaného postupu výstavby.

3.2.2. Priestorová štruktúra sídla

Sídlo je vo svojej vnútornej štruktúre členené do jednotlivých urbanistických obvodov s odlišným charakterom, formou súčasného využitia i zámerov ďalšieho rozvoja. Následný popis štruktúry sídla z hľadísk návrhu územného rozvoja mesta je preto spracovaný podľa týchto základných urbanistických skladobných jednotiek.

urbanistický obvod 001 - Stred

Tento obvod vytvára prevažne historické jadro mesta s jeho osobitnou a pre mesto neopakovateľne charakteristickou štruktúrou a formou zástavby. Z veľkej časti je však táto zástavba (najmä staršia obytná - rodinné domy) funkčne subštandardná a konštrukčne a materiálovo často už na hraniciach svojej životnosti.

Pre centrum mesta a zvlášť pre jeho historické jadro sa navrhuje prevažne zmiešaná zástavba, s očakávaným zvyšujúcim sa podielom rôznorodých, prevažne objemovo menej rozsiahlych vybavenostných funkcií. Výhľadovo sa očakáva jeho pomerne rozsiahla reštrukturalizácia, prestavba a dostavba. Do územného plánu je premietnutá urbanistická koncepcia schváleného regulačného plánu centrálnej mestskej zóny, vrátane radikálnej asanačnej prestavby subštandardnej až podradnej zástavby na priliehajúcom nábreží Bodvy.

Medzi jestvujúcim obchodným domom a školou v strede Hlavnej ulice je dlhodobo potrebné rezervovať priestor pre výraznejšie dopravné, no najmä pešie prepojenie s východnými rozvojovými priestormi mesta, s očakávanou výraznou frekvenciou pešieho pohybu i z novoumiestňovanej autobusovej stanice. Pre návrhové obdobie sa v tomto obvode uvažuje s rozšírením jestvujúceho cintorína na plochy prilahlej subštandardnej obytnej zástavby. Na severnom okraji obvodu sa navrhuje vytvorenie nástupného priestoru do oddychovej a športovo-rekreačnej zóny v bývalých meandroch Bodvy, s lokálnym menším športovým areálom.

Hlavná ulica bude dopravné ukladnená novonavrhovanou dopravnou koncepciou i formou regulačných dopravných opatrení a bude využívaná najmä pre zdrojovú a cieľovú dopravu. Prevažná časť jej plôch sa upraví pre peší pohyb v atraktívnom prostredí mestského centra.

Podiel bývania v obvode podstatne poklesne, naopak, výrazne vzrastie podiel vybavenosti, najmä komerčného charakteru.

urbanistický obvod 002 - Záhradná

V súčasnosti prevažne monofunkčný obytný obvod s nízkopodlažnou zástavbou rodinných domov si svoju funkciu prevažne ponechá a v návrhovom období územného plánu (do roku 2010) i výraznejšie rozvinie. Na rozsiahlych záhradách pozdĺž železničnej trate do Medzeva sa totiž, v súlade so zámermi mesta, navrhuje rozsiahlejšia výstavba rodinných domov v zásade na jestvujúcej parcelácii, s výnimkou výhľadovej frekventovanej spojnice s ťažiskovým priestorom budúcej východnej časti mesta, pozdĺž ktorej sú rezervované priestory pre zmiešanú zástavbu s komerčnou vybavenosťou (i formou navrhovaných funkčných zmien a prestavieb časti súčasnej štruktúry do Záhradnej ulice). Severná časť tohoto obvodu, až po okružnú komunikáciu, je taktiež určená pre intenzívnejšie formy IBV, s kumuláciou s menej rozsiahlymi a nerušivými živnostenskými aktivitami (zmiešaná zástavba) pozdĺž železničnej trate. V južnej časti pri Kalvínskej ulici (už bez autobusovej stanice) je vyčlenený priestor pre významnejšiu mestskú vybavenosť.

Celá južná časť obvodu pozdĺž Hviezdoslavovej ulice je určená pre zmiešanú polyfunkčnú mestskú zástavbu.

urbanistický obvod 003 - Hlinisté

Tento obvod je ťažiskovým územím novonavrhovaného dlhodobého urbanistického rozvoja sídla. Koncepcne je založený na dominujúcej mestskej triede s význačným

kompozičným priestorom námestia s koncentráciou najmä mestskej a nadmestskej vybavenosti v jednotlivých objektoch, resp. v polyfunkčnej zástavbe, kombinovanej s obytnými funkciami. Ďalšou priestorovou dominantou je navrhovaný rozsiahly mestský park pozdĺž železničnej trate, s funkciou oddychovo-rekreačnou a izolačnou. V I.fáze, do roku 2010, sa navrhuje rozvoj v južnej časti územia, v naviazaní na dopravné prepojenie mesta na cestu I/50 (zatiaľ len jednostranné, bez mimoúrovňového križovania), zmiešanou zástavbou, s prevahou viacpodlažnej obytnej a polyfunkčnej zástavby a vybavenosti. Z východnej strany sa k železničnej trati premiestňuje autobusová stanica terminálového typu, spojená s odstavnými, manipulačnými, údržbárskymi a príp. i garážovými priestormi. V 2. fáze, do roku 2030, sa na tomto území navrhuje kombinovaná viacpodlažná obytná zástavba (do 4.n.p.) s intenzívnou zástavbou rodinných domov a so základnou vybavenosťou. V priestore námestia sa uvažuje s výstavbou významnejších verejných objektov: základnej školy (so športoviskami i pre verejnosť), kostola, komerčných aktivít kultúry, obchodu a služieb obvodného i celomestského významu. Na južnom a severnom cípe územia je zástavba doplnená o plochy pre rozvoj živnostenských aktivít a technickej vybavenosti, najmä pre tranzitné dopravné a na ne nadväzujúce funkcie, ako to vyplýva z výhodnej polohy, najmä v južnej časti.

Územne je obvod rozvrhnutý až po hranicu mestského katastra s tým, že prípadný ďalší rozvoj (nad rámec tejto ÚPD) je umožnený najmä severným smerom. Otvoreným usporiadaním komunikačnej štruktúry sa však ponechávajú disponibilné možnosti ďalšieho rozvoja i východným smerom (veľmi ďaleký výhľad) expanziou do Mokranického katastra.

urbanistický obvod 004 - Nižné pole

Obvod nie je stavebne využívaný a jeho využitie sa nenavrhuje ani v tejto koncepcii územného plánu. Je však možnou rezervou veľmi ďalekého výhľadu rozvoja sídla, alebo alternatívnou polohou pre prípad jeho južného rozvoja, spojeného ovšem s nevyhnutným južnejším premiestnením železničnej trate Košice-Zvolen.

V súčasnej koncepcii sa v rámci obvodu len rezervujú plochy pre aktuálne rozšírenie plynoregulačnej stanice. Rekonštrukcia a doplnenie ČOV sa navrhuje výhradne v rámci jej súčasných plôch.

urbanistický obvod 005 - Pri železnici

Železničnou traťou je obvod, s prevahou priemyselno-dopravného využitia, členený na dve samostatné časti. Vo východnej časti, v katastri Mokraniec, sa v súčasnom rozsahu zachováva železničná stanica s nadväznými dopravnými zariadeniami a komplex výrobnoskladových zariadení. Medzi Košickú ulicu a cestu I/50 sa navrhuje výhľadový rozvoj priemyselnej výroby až po navrhovanú mimoúrovňovú križovatku s cestou I/50. Lokálne dôležitým je navrhované dopravné prepojenie Košickej ulice s obvodom 003 popri železničnej trati do Medzeva, ktorým sa obmedzuje tranzitné zaťaženie mestského centra.

V západnej časti obvodu, pozdĺž Budulovskej cesty, sa zachováva súčasná prevažne výrobná štruktúra zástavby, s doplnením o navrhované rozvojové a rezervné plochy. Na juhozápadnej strane pri Bodve, až po koridor dopravno-technického vybavenia (železničné trate, diaľkové a regionálne podzemné vedenia) sa navrhuje územie pre viacpodlažnú sociálnu bytovú výstavbu s príslušnou základnou vybavenosťou. Tok Bodvy sa navrhuje upraviť ako biokoridor.

urbanistický obvod 006 - Terasa

Obvod nie je stavebne využívaný, s výnimkou vodojemov a kameňolomu. Časti obvodu na Terasa, priliehajúce k zelenému masívu svahu, sa navrhujú na extenzívne rekreačné využívanie (piknikové lúky). Možné ovšem je i využitie týchto priestorov pre menej tradičné aktivity, napr. pre golfové hrisko, k čomu dáva predpoklady vyhovujúca rozloha územia, jeho tvarovanie i charakter málo vhodnej poľnohospodárskej využiteľnosti.

urbanistický obvod 007 - Sídliisko

Staršia časť sídliskovej obytnej a vybavenostnej zástavby, ktorá je územnou dominantou tohoto obvodu, sa zachováva a dopĺňa o priestor, rezervovaný pre dlhodobejší rozvoj nemocnice (najmä pre nemocničný park a hospodársky dvor), o priestor pre sústredenú intenzívnejšiu výstavbu rodinných domov a nízkopodlažných bytových domov pre bývanie sociálneho charakteru (pre mladé rodiny - s nižším základným štandardom vybavenia), všetko v návrhovom období ÚPD. Pozdĺž nábrežia Bodvy sa v intenciách regulačného plánu CMZ navrhuje zmiešaná menej-podlažná zástavba mestského typu s promenádnymi úpravami nábrežia.

urbanistický obvod 008 - Priemyselný obvod

V súčasnosti ho reprezentuje najmä špecializovaná výroba (areál VOZ) a hospodársky dvor Štátnych majetkov s torzovitou obytnou zástavbou. Priemysel sa i v návrhu zachováva v jeho súčasnom rozsahu, vrátane skladového areálu. Vzhľadom na hygienické požiadavky sa však navrhuje postupná transformácia súčasného areálu ŠM na využitie pre súbor servisných a spracovateľských zariadení poľnohospodárskej výroby a príbuzných podnikateľských aktivít. Návrh uvažuje s obmedzením až postupným vylúčením extenzívneho využitia územia ŠM pre živočíšnu výrobu (a jej premiestnením napr. do areálu Hatiny).

Z východnej strany obvodu sa, obojstranne pozdĺž toku Bodvy, najmä však na jej pôvodných meandroch navrhuje vytvoriť ako súčasť biokoridorových úprav Bodvy rekreačno-oddychový areál s vodnou plochou, plážovým kúpaliskom a rekreačno-športovou vybavenosťou. Biokoridorové úpravy pokračujú pozdĺž toku Bodvy popri celej východnej strane VOZ.

urbanistický obvod 009 - Terasa II.

Navrhuje sa úmerné rozšírenie nízkopodlažnej málo intenzívnej zástavby rodinných domov v juhozápadnej časti obvodu (cca 50 rodinných domov) v návaznosti na novonavrhované komunikačné prepojenie južným svahom od motorestu, ktorým sa odstraňuje nedostatočnosť súčasného jediného dopravného napojenia územia. Na voľnom priestranstve (v súčasnosti športovisko) pri pešom prepojení s mestom sa navrhuje komerčná vybavenosť, vo svahu s kameňolomom atraktívne pohostinské zaariadenie.

urbanistický obvod 010 - Pri štadióne

Z funkčných, koncepcných i kompozičných hľadísk sa v tomto obvode navrhuje výhľadové vymiestnenie prevádzky Drevozárstva, s cieľom eliminovať prevádzkovú a hygienickú závalu v organizme mesta, vytvoriť primerané kompozičné ukončenie ulice Čsl. armády a umožniť vhodný nástup do areálu športovísk, ktorý sa zároveň navrhuje územne rozšíriť a vybavenostne dokompletovať (zimný štadión, športová hala, ihriská pre loptové hry, tenisové kurty, kúpalisko, resp. krytá plaváreň). Obytné územie pozdĺž Bodvy sa nenavrhuje na výraznejšie funkčné či priestorové zmeny, očakáva sa však kvalitatívna prestavba jeho domového fondu. Pozdĺž Hviezdoslavovej ulice je navrhovaná polyfunkčná mestská zástavba so žiadúcim zvýšením podlažnosti. Priestor pod cestným nadjazdom sa ponecháva pre technické vybavenie, avšak s predpokladanou esteticky kvalitnejšou úpravou.

Rozvojovú plochu športového areálu treba zároveň považovať za územie, ktorým v prípade potrieb možno vytvoriť prechod nad alebo pod cestou I/50 pre prípadnú expanziu sídla južným smerom v ďalekom výhľade jeho územného rozvoja.

urbanistický obvod 011 - Budulov

Navrhuje sa prednostný rozvoj výstavby rodinných domov na vnútrointravilánových záhradách pri Bodve, najmä však obojstrannou dostavbou novovytvorenej ulice na západnej strane sídla (cca 25 r.d.). Pre výhľad a ako územná rezerva obytnej výstavby vymedzuje sa rozsiahlejšie územie na východnej strane sídla, i s priestorom pre novú základnú školu. Z

juhovýchodnej strany sa navrhuje územie pre menšie živnostenské aktivity (služby, výroba) s prípustným bývaním.

Priestor s menej hodnotnou zástavbou v strede obce - medzi budovou býv. NV a školou je vyhradený pre občiansku vybavenosť, najmä nekomerčného charakteru (kultúra, verejnoprospešné služby a pod.).

Navrhuje sa tiež vytvorenie nového vstupného priestoru do areálu Poľnohospodárskeho družstva (asanácia troch starších rodinných domov) a výstavba ČOV.

urbanistický obvod 012 - Mokrance

Od roku 1990 už nie je súčasťou Moldavy nad Bodvou.

urbanistický obvod 013 - Sídliisko Mier

Tento obvod, so súčasnou prevažujúcou intenzívnou vysokopodlažnou obytnou zástavbou so základnou vybavenosťou sa prednostne predpokladá humanizovať v zmysle požiadaviek na zvýšenie kvalít obytného prostredia - t.j. dokompleťovať vybavenosť, vrátane riešenia problematiky odstavovania a garážovania motorových vozidiel a úprav parteru. Nábregie Bodvy sa navrhuje doplniť nižšou polyfunkčnou zástavbou s promenádnou zeleňou a výrazne zlepšiť komunikačné prepojenie s historickou časťou mesta. Rozvinúť rekreačno-športový areál pod kopcom s jeho dokompleťovaním pre letné i zimné využívanie.

Zároveň sa navrhuje dostavba SPŠ o výučbové priestory a športoviská a lokálna, mierne intenzívna výstavba rodinných domov s obchodnou vybavenosťou pod kopcom, s rozčlenením do dvoch fáz výstavby (do a po roku 2010).

Zo severnej strany novonavrhovaného dopravného okruhu smerom k areálu ŠM sa navrhuje zástavba pre podnikateľské a živnostenské aktivity s prípustnosťou obytných funkcií.

Na pričlenenom území sa v návaznosti na jestvujúcu kaplnku a historický židovský cintorín navrhuje umiestnenie nového cintorína, s predpokladanou realizáciou vo výhľadovom období územného plánu. Nový cintorín by mal mať charakter lesného cintorína, s menšou intenzitou pochovávaní v jeho časti, včlenenej do lesného masívu (tu sa predpokladá urnový háj a rozptýl popola).

3.2.3. Regulácia funkčného využitia plôch

Navrhovaným urbanistickým riešením sa má dosiahnuť principiálne funkčné zónovanie sídla a hierarchizované usporiadanie jeho vnútornej štruktúry a vonkajších väzieb, so snahou o vylúčenie alebo aspoň minimalizovanie prevádzkových konfliktov a vzájomných negatívnych ovplyvnení. Pre praktické dosiahnutie zámerov urbanistickej koncepcie sa v územnoplánovacej dokumentácii stanovuje regulácia funkčného využitia plôch. Ňou sa určuje prípustnosť funkčného využitia (zástavby) jednotlivých konkrétnych území, ktorá je záväzným regulatívom pri plánovaní výstavby a pri rozhodovaní o prípustnosti jednotlivých stavieb. Reguláciou funkčného využitia sa jednak definuje a (vyčerpávajúco) špecifikuje funkcia každého konkrétneho územia v organizme mesta, zároveň sa ňou stanovuje lokálna prípustnosť druhu zástavby formou prípustných a výnimočne prípustných objektov a funkcií.

Podľa konkrétnej funkčnej špecifiky bol pre sídelný útvar Moldava nad Bodvou spracovaný nasledovný návrh regulácie funkčného využitia plôch (podľa kódových označení vo výkrese komplexného urbanistického návrhu):

I. ÚZEMIE ČISTÉHO BÝVANIA MESTSKÉHO TYPU NÍZKOPODLAŽNÉ

Bm

a/ ú z e m i e s l ú ž i :

- výlučne pre bývanie

b/na území je prípustné umiestňovať:

- rodinné domy vo voľnej alebo skupinovej zástavbe s pomocnými objektami domového príslušenstva

c/výnimočne sú prípustné:

- maloobchodné a stravovacie zariadenia, zariadenia osobných služieb a nerušiacе živnostenské prevádzky, slúžiace pre obsluhu tohoto územia
- malé ubytovacie zariadenia, vrátane ubytovania pre starších ľudí
- kultúrne, zdravotné a športové zariadenia, slúžiace pre obsluhu tohoto územia
- rozptýlená zástavba malých a nízkopodlažných bytových domov /napr. nájomných víl a pod. (do 2 nadzemných podlaží a do rozsahu najviac 4 bytov v objekte

II.ÚZEMIE ČISTÉHO BÝVANIA MESTSKÉHO TYPU VIACPODLAŽNÉ

Bm

a/územie slúži:

- výlučne pre bývanie

b/na území je prípustné umiestňovať:

- nízko a viacpodlažné bytové domy vo voľnej, skupinovej alebo priestorovo viazanej zástavbe
- pomocné objekty a hromadné garáže, slúžiace obytným objektom
- maloobchodné a stravovacie zariadenia a zariadenia osobných služieb, slúžiace pre obsluhu tohoto územia

c/výnimočne sú prípustné:

- združená zástavba nízkopodlažných obytných domov charakteru domov rodinných
- nerušiacе živnostenské prevádzky, kultúrne, zdravotnícke, školské a športové zariadenia, slúžiace pre obsluhu tohoto územia
- malé verejné ubytovacie zariadenia a ubytovacie zariadenia pre starších ľudí

III. ÚZEMIE BÝVANIA VIDIECKEHO TYPU

Bv

a/územie slúži:

- pre rodinné bývanie s príslušným zázemím úžitkových záhrad a chovom drobných hospodárskych zvierat

b/na území je prípustné umiestniť:

- rodinné domy s úžitkovými záhradami s objektami pre domáce hospodárstvo a chov drobných hospodárskych zvierat
- podstatne nerušiacе zariadenia drobnej remeselnej hospodárskej produkcie
- zariadenia záhradníctva a skleníkového hospodárstva
- zariadenia pre maloobchod, nevýrobné služby a verejné stravovanie, slúžiace pre obsluhu tohoto územia

c/výnimočne sú prípustné:

- zariadenia sociálne, zdravotné a športové
- nerušivé zariadenia poľnohospodárskej výroby
- individuálne rekreačné objekty

- nerušiacie zariadenia špecifickej vybavenosti
- čerpacie stanice pohonných hmôt s autoservismi

IV. ZMIEŠANÉ MESTSKÉ ÚZEMIE (s polyfunkčnou zástavbou)

Zm

a/ ú z e m i e s l ú ž i :

- pre umiestnenie zariadení základnej, vyššej a špecifickej vybavenosti a obchodných, hospodárskych a správnych zariadení, kombinovaných s funkciou bývania

b/ n a ú z e m í j e p r í p u s t n é u m i e s t n í ť :

- obchodné a administratívne budovy
- zariadenia pre maloobchod, osobné služby, verejné stravovanie a ubytovanie
- správa a záujmová činnosť
- kultúrne, sociálne, školské, zdravotné a športové zariadenia
- zábavné strediská a služby
- obytné budovy nájomné, obvykle kombinované s komerčnou verejnou vybavenosťou v parteri
- obytné budovy charakteru rodinných domov, kombinované s komerčnou vybavenosťou v parteri
- zariadenia pre prechodné ubytovanie
- hromadné garáže a parkoviská, slúžiace pre návštevníkov a zamestnancov zariadení

c/ v ý n i m o č n e s ú p r í p u s t n é :

- jednotlivé nerušiacie zariadenia živností a služieb.

V. ZMIEŠANÉ ÚZEMIE CENTRÁLNE

Zc

a/ ú z e m i e s l ú ž i :

- prevažne pre umiestnenie obchodných, hospodárskych, správnych a kultúrnych zariadení, alebo ich kombinácií s obytnou funkciou

b/ n a ú z e m í j e p r í p u s t n é u m i e s t ň o v a ť :

- obchodné, administratívne a správne budovy
- zariadenia pre maloobchod, verejné stravovanie a ubytovanie
- kultúrne a sociálne zariadenia
- zábavné strediská
- byty pohotovostné, služobné a byty majiteľov zariadení

c/ v ý n i m o č n e s ú p r í p u s t n é :

- byty vyššej kategórie alebo špecifického charakteru
- menšie zdravotnícke a športové zariadenia

VI. ÚZEMIE VYŠŠEJ OBČIANSKEJ VYBAVENOSTI

Vv

a/ ú z e m i e s l ú ž i :

- pre umiestnenie spravidla rozsiahlejších špecializovaných zariadení občianskej vybavenosti verejného charakteru, buď prislúchajúcej jednotlivým územným celkom, alebo celomestského až nadmestského významu

b/ n a ú z e m í j e p r í p u s t n é u m i e s t n í ť :

- koncentrované zariadenia maloobchodu, verejných služieb a verejného stravovania
- zariadenia sociálnej starostlivosti, školstva a zdravotníctva
- zariadenia kultúry a verejnej administratívy
- byty pohotovostné, služobné a byty majiteľov zariadení
- hromadné garáže a parkoviská, slúžiace pre majiteľov a návštevníkov zariadení
- športové a rekreačné zariadenia, ak súvisia s hlavnou funkciou územia

c/ výnimočne sú prípustné:

- obchodné a administratívne budovy
- doplnkové zariadenia maloobchodu a osobných služieb

VII. ÚZEMIE DROBNEJ VÝROBY, ŽIVNOSTÍ A SLUŽIEB

Dv

(alt. s prípustnou obytnou funkciou)

Dv(b)

a/ územie slúži:

- pre živnostenské a remeselnícke aktivity, drobnú výrobu a výrobné služby, ktoré výraznejšie neohrozujú kvalitu životného prostredia

b/ na území je prípustné umiestniť:

- objekty pre živnosti, podnikateľské a remeselné aktivity
- maloobchodné činnosti a služby
- servisné a distribučné služby, opravárenská činnosť

c/ výnimočne sú prípustné:

- byty majiteľov zariadení (vo vymedzených územiach)
- výrobné a distribučné sklady
- servisy a čerpace stanice pohonných hmôt
- malé výrobné zariadenia
- záhradníctva
- garáže mechanizmov
- obchodné a administratívne zariadenia a maloobchodné činnosti a služby

VIII. ÚZEMIE PRIEMYSELNEJ VÝROBY A SKLADOV

Pv

a/ územie slúži:

- pre umiestnenie aktivít priemyselnej výroby, stavebníctva a skladového hospodárstva

b/ na území je prípustné umiestniť:

- zariadenia priemyslu a služieb všetkého druhu, pokiaľ to nie je limitované špeciálnymi požiadavkami na ochranu životného prostredia
- opravárenské a údržbárske základne
- zariadenia stavebníctva a výroby stavebných hmôt
- dopravné terminály a garáže mechanizmov

- prenajímateľné výrobné zariadenia
- garáže, parkoviská, servisy a čerpace stanice pohonných hmôt

c/ výnimočne sú prípustné:

- obchodné a administratívne zariadenia
- výučbové zariadenia a areály
- jednotlivé zariadenia špecifickej vybavenosti
- pohotovostné a služobné byty

IX. ÚZEMIE KONCENTROVANEJ ŠPORTOVEJ VYBAVENOSTI

Š

a/ územie slúži:

- najmä pre organizovanú telovýchovnú a športovú činnosť profesionálneho i výkonnostného športu, alebo pre ľudové športové aktivity, prevádzkované na komerčnom základe

b/ na území je prípustné umiestniť:

- športové objekty a zariadenia
- objekty pre ubytovanie, stravovanie a doplnkovú športovú vybavenosť

c/ výnimočne sú prípustné:

- pohotovostné a služobné byty
- objekty pre verejné ubytovanie a stravovanie
- objekty pre rekreačné aktivity komerčného charakteru

X. ÚZEMIE KONCENTROVANÝCH REKREAČNÝCH AKTIVÍT

R

a/ územie slúži:

- pre koncentrované umiestnenie rekreačných a športovo-rekreačných zariadení a služieb, organizovaných prevažne na komerčnom základe a slúžiacich pre využitie voľného času obyvateľstva

b/ na území je prípustné umiestniť:

- verejné a individuálne rekreačné objekty a zariadenia
- nenáročné kultúrne a športové zariadenia
- dopĺňujúcu maloobchodnú a servisnú vybavenosť charakteru rekreačných služieb
- verejné stravovanie a ubytovanie
- objekty cestovného ruchu a organizovanej turistiky
- technické objekty, slúžiace rekreačnej vybavenosti

c/ výnimočne sú prípustné:

- pohotovostné a služobné byty
- menšie zariadenia organizovanej športovej činnosti
- komerčné športové zariadenia.

Okrem regulačných kódov, ktorými sa stanovuje funkčná a stavebná prípustnosť územného využitia sa územným plánom (v komplexnom urbanistickom návrhu) navrhuje prípustná intenzita zastavanosti, ktorá je udaná percentuálne ako pomer zastavanej plochy k

celkovej ploche pozemku a prípustná výška zástavby, uvedená v maximálnom doporučovanom počte nadzemných podlaží.

3.3. Návrh ďalšieho rozvoja jednotlivých funkčných zón

3.3.1. Bývanie, bytový fond a obytné plochy

a/ s ú č a s n ý s t a v

V Moldave nad Bodvou bolo podľa výsledkov posledného cenzu v roku 1991 celkom 959 obytných domov. Z tohoto počtu bolo 873, t.j. 91 % trvalo obývaných, zvyšných 9 % (86 obytných domov) bolo neobývaných, alebo z rôznych dôvodov na bývanie nevyužívaných.

Skladba trvalo obývaných domov bola nasledovná:

	absolútne	v %
- rodinné domy	834	86,96 %
- bytové domy	125	13,04 %
- ostatné budovy	-	-
spolu :	959	100,00 %

Podľa vlastníctva z celkového počtu bolo:

- v súkromnom vlastníctve	734	84,84 %
- vo vlastníctve mesta	91	10,39 %
- vo vlastníctve bytových družstiev	38	4,34 %
- ostatné	4	0,45 %
spolu :	876	100,00 %

V roku 1991 bolo v 959 obytných objektoch celkom 2711 bytov, z čoho bolo 2581 (95,20 %) trvalo obývaných, resp. využívaných na trvalé bývanie.

Z 2581 trvalo obývaných bytov bolo:

v rodinných domoch	767 bytov, t.j. 29,72 %
v bytových domoch	1814 bytov, t.j. 70,28 %
v ostatných budovách	0 bytov

Z celkového počtu 130 neobývaných bytov bolo 87 v rodinných domoch (z nich 4 sa využívali na chalupárenie, resp. ako druhý byt) a 43 v domoch bytových.

Podiel trvale obývaných bytov podľa ich veľkostných kategórií bol nasledovný:

byty	v rodinných domoch	v bytových domoch	spolu	%
s 1 obytnou miestnosťou	44	337	381	14,76

s 2 izbami	168	443	611	23,67
s 3 izbami	201	897	1098	42,54
so 4 izbami	151	134	285	11,04
spolu :	767	1814	2581	100,00

Podľa kategórií vybavenosti bola štruktúra bytového fondu v sídle nasledovná:

byty	v rodinných domoch	v bytových domoch	spolu	v %
I. kategórie	494	1658	2152	83,38
II.kategórie	138	136	274	10,62
III.kategórie	47	2	49	1,90
IV. kategórie	88	18	106	4,10
spolu:	767	1814	2581	100,00

Kategorizácia a veľkosť bytov je relatívne veľmi priaznivá, keď zo všetkých bytov je do I. a II. vybavenostnej kategórie zaraditeľných 94,0 % bytov a III. - V. veľkostnej kategórie 61,5 % všetkých bytov.

Členenie bytového fondu podľa veku stavieb

obdobie výstavby	rodinné domy	bytové domy	spolu	v %
do roku 1899 a nezistené	69	1	70	2,71
1900-1919	89	1	90	3,49
1920-1945	89	5	94	3,64
1946-1970	262	696	958	37,12
1971-1980	150	458	608	23,56
1981-1991	108	653	761	29,48
spolu:	767	1814	2581	100,00
z toho v r.1946-1991	520	1807	2327	
v %	67,80%	99,61 %	90,16 %	

Priemerný vek rodinných domov bol podľa štatistických údajov 39 rokov, bytových domov 23 rokov. Priemerný vek domového fondu celkove činil 37 rokov.

Prevažná časť bytového fondu mesta, najmä však bytov v bytových domoch, pochádza z výstavby po roku 1946, pričom z výstavby v poslednom dvadsaťročí pochádza nadpolovičná väčšina - cez 53 % všetkých bytov.

Pozoruhodný z hľadiska vývoja sídla je však tiež postupný útlm individuálnej bytovej výstavby v poslednom medzicenzovom desaťročí.

Vývoj bytového fondu a obsadenosti bytov za obdobie posledných censov bol nasledovný:

rok	p o č e t		priemerná obsadenosť
	bytov	obyvateľov	obyv/byt
1970	1235	5195 ⁺	4,21
1980	2198	6858	3,12
1991	2581	8796	3,41

+ pozn.: údaj je bez Budulova

Pre porovnanie uvádzame, že celookresný priemer obsadenosti bytov pri poslednom sčítaní bol 3,14 obyv/byt. Pritom vo veľkostne zrovnateľných sídlach mestského typu na východnom Slovensku sa tento údaj pohybuje medzi hodnotami 3,3 - 3,6 obyv./byt.

K obdobiu sčítania bolo v meste 2830 censových domácností s priemerným počtom 3,11 obyvateľov na 1 censovú domácnosť. Na 100 censových domácností pripadalo 91,2 bytov.

b/ návrh riešenia

Návrh riešenia ďalšej bytovej výstavby pre návrhové obdobie ÚPD (do roku 2010) a pre ďalší výhľad (do roku 2030) vychádza zo zhodnotenia súčasného stavu bytového fondu, odhadovaného úbytku bytov z dôvodov funkčných zmien, prestarnutia a subštandardnosti, z požiadaviek, vyplývajúcich z očakávaného rastu obyvateľstva a konečne i z požiadaviek na výhľadové zlepšovanie bytovej situácie postupným znižovaním obložnosti (obsadenosti) bytov.

Ak za reálnu pokladáme cca 100-ročnú životnosť bytového fondu, potom úbytky bytov v návrhovom i výhľadovom období územného plánu budú vzhľadom na súčasnú dobrú vekovú štruktúru bytov minimálne. Aj urbanistická koncepcia ďalšieho rozvoja sídla je navrhovaná tak, aby sa minimalizovali ďalšie dôvody úbytku bytov - najmä nevyhnutné asanácie z dôvodov koncepčných zásahov a zmien, a aby sa starší a subštandardný bytový fond mohol na tom istom mieste či už rekonštruovať, alebo výraznejšie modernizovať či nahradiť novou obytnou zástavbou. Asanácie bytového fondu z dôvodu zmeny funkčného využitia územia sa predpokladajú prakticky iba v centre mesta, kde sú motivované prirodzenou snahou po využití ťažiskových priestorov mesta pre polyfunkčnú a vybavenostnú zástavbu a na nábreží Bodvy, kde je nevyhnutné nahradiť súčasnú subštandardnú zástavbu novou, taktiež polyfunkčnou a funkčne zmiešanou mestskou zástavbou. Takto dosahuje odhadovaný úbytok bytového fondu za návrhové obdobie do roku 2010 cca 70-80 bytov, za celý výhľad do roku 2030 cca 200-250 bytov, s postupným progresívnym nárastom úbytkov (viď nasledujúce tabuľky).

Postupné zlepšovanie bytovej situácie sa prakticky preukazuje znižovaním obložnosti bytov až po úroveň saturácie bytových potrieb - t.j. po dosiahnutie súladu medzi počtom samostatne hospodáriacich (cenzových) domácností a samostatne bývajúcich domácností, s určitým podielom disponibilných voľných bytov tak, aby mohol vzniknúť reálny trh s bytmi s miernym prebytkom ponuky nad dopytom. Z výhľadového hľadiska tu za reálne pokladáme postupné znižovanie obložnosti priemerného bytu zo súčasných 3,41 obyv./byt na 3,38 - 3,35 obyv/byt. v návrhovom roku 2010 a až na 3,30 - 3,25 obyv./byt vo výhľade roku 2030.

Vychádzajúc z týchto predpokladov je výhľadová potreba bytov podľa jednotlivých medzných variantov rastu sídla nasledovná:

a/ variant 14%-ného rozvoja sídla

počet	oblož-	výpočet potreby bytov		potreba novej výst.	
		potreba	odhad. zostatok	celkom	v medzi-

roky	obyvateľov	nosť bytov	bytov celkom	úbytok bytov	z pôv. bytov	období	
1991	8796	3,41	2581	-	2581	-	-
2000	10027	3,4	2949	-30	2551	298	398
2010	11431	3,38	3382	-80	2501	881	483
2020	13032	3,35	3890	-150	2431	1459	578
2030	14856	3,3	4502	-250	2331	2171	712

b/ variant 12%-ného rozvoja sídla

roky	počet obyvateľov	obložnosť bytov	výpočet potreby bytov			potreba novej výst.	
			potreba bytov celkom	odhad. úbytok bytov	zostatok z pôvod. bytov	celkom	v medzi-období
1991	8796	3,41	2581	-	2581	-	-
2000	9852	3,4	2897	-30	2551	346	346
2010	11034	3,35	3294	-70	2511	783	437
2020	12358	3,3	3749	-120	2461	1288	505
2030	13840	3,25	4258	-200	2381	1877	589

Z hľadiska základného rozdelenia bytového fondu podľa druhu bytov (v rodinných domoch, resp. v bytových domoch a ostatného bytového fondu) pokladáme v sídle typu Moldavy nad Bodvou súčasný 70%-ný podiel bývania v bytových domoch za neprimeraný. Za charakteru sídla zodpovedajúci pokladáme taký vývoj, pri ktorom by v dlhodobejšom výhľade sa podiel obyvateľstva, bývajúceho v rodinných domoch blížil hodnote 50%, podobne obyvateľstva v domoch bytových. Keďže si však takýto zámer vyžaduje značný rozsah plôch pre novú bytovú výstavbu, ktorých nie je v Moldave predsa len nazvých, redukovali sme po územných kapacitných prepočtoch podiel obyvateľstva v nových rodinných domoch na 40-45 % (oproti súčnému 30 %-nému zastúpeniu) s tým, že nová výstavba bytových domov bude navrhovaná prevažne ako nízkopodlažná, menej ako strednopodlažná, a so zvýšeným podielom tzv. vila-domov, resp. nájomných víl, s 3-6 (7) bytmi v jednom objekte, a s cca 10 %-ným zastúpením bytov v objektoch s inými prevažujúcimi funkciami, t.j. v polyfunkčnej zástavbe, lokalizovanej najmä v ťažiskových polohách mesta (mestské centrum, obvodné centrá). Vychádzajúc z týchto zásad sa navrhuje pre novú bytovú výstavbu jej nasledovné základné štruktúrne rozdelenie: pre variant 14%-ného rozvoja sídla:

	počty bytov		
	% zastúpenie	rok 2010	rok 2030
nová výstavba celkom	100 %	881	2171
z toho: - rodinné domy	40 %	352	868
- bytové domy	50 %	441	1086
- ostatný bytový fond	10 %	88	217

pre variant 12%-ného rozvoja sídla

	% zastúpenie	počty bytov	
		rok 2010	rok 2030
nová výstavba celkom	100 %	786	1877
z toho: - rodinné domy	45 %	352	845
- bytové domy	45 %	352	845
- ostatný bytový fond	10 %	79	187

Čo znamená, že v návrhu územného rozvoja sídla sa uvažuje s konštantným rozvojom nízkopodlažnej zástavby rodinných domov a potreby dynamickejšieho medzného variantu 14 %-ného rastu sídla sa saturujú zvyšovaním podielu obyvateľstva, bývajúceho v bytových domoch. Pretože návrh urbanistickej koncepcie je spracovaný pre horný medzný variant 14%-ného rozvoja sídla, znamená to, že pri nižšom, než predpokladanom hornom medznom raste, dochádza buď k úspore plôch, predikovaných pre hromadné formy bývania v bytových domoch, alebo je možné lokálne znížiť intenzitu zastavanosti (zmenou štruktúry a podlažnosti zástavby).

Celá novonavrhovaná obytná zástavba je z hľadísk jej štruktúry rozdelená do troch kategórií - nízkopodlažnej extenzívnej zástavby, nízkopodlažnej intenzívnej zástavby a strednopodlažnej zástavby. Nízkopodlažná extenzívna zástavba predstavuje v zásade voľnú zástavbu individuálnych rodinných domov s hustotou obývanosti cca 80 obyv./ha, s orientačnou výmerou jednotlivých pozemkov rodinných domov do 800, výnimočne i viac m². Takúto výstavbu navrhujeme najmä v lokalitách pri železničnej trati do Medzeva, (zadná strana parciel na Záhradnej ulici) pod kopcom, pri dostavbe Terasy a prirodzene v Budulove, čiastočne i na severe novonavrhovaných východných rozvojových plôch mesta.

Zástavba strednej intenzity má predpokladané celkové hustoty obývanosti cca 150 obyv./ha. Urbanistická štruktúra takejto zástavby by mala byť viazaná a mala by byť usporiadaná do menších zoskupení (sústav) rodinných domov zčasti individuálnych (na pozemkoch do výmery 600 m²), zväčša však radených do zovretých urbanistických útvarov v podobe štruktúrálnej skladby alebo zoskupení radových či átriových domov, s bodovými koncentraciami menejpodlažnej zástavby typu tzv. nájomných víl. Výstavbu takýchto zoskupení predpokladáme organizovať buď jednotnou formou menších skupín objektov, určených na odpredaj do súkromného vlastníctva (ako podnikateľskú stavebnú aktivitu), alebo družstevnou formou (ako investorskú aktivitu). Takáto zástavba sa prednostne predpokladá vo výhľadových rozvojových plochách na východnej strane sídla, možná je však i v iných, menších lokalitách (napr. na pobreží Bodvy).

Strednopodlažná zástavba v štruktúrálnej zoskupeniach bytových domov, s hustotou obývanosti cca 250 obyv./ha, sa navrhuje predovšetkým v lokalite na južnej strane východnej expanzie mesta. Predpokladáme tu výstavbu obytných celkov, zložených prevažne zo sekciových obytných budov, ale i s možnosťou využitia tzv. nájomných víl. Pozdĺž hlavných dopravných trás a verejných priestranstiev (mestská trieda, námestie) bude táto zástavba intenzívnejšia a bude doplnená nerušivou vybavenosťou v uličnom parteri domov. Takáto výstavba mala by byť iniciovaná a organizovaná najmä z podnetu mesta, za investovania finančných inštitúcií alebo ako podnikateľská aktivita. Časť bytov by zostala spravovaná ako nájomné domy, časť by sa mohla (po výstavbe) rozpredať do súkromného vlastníctva. Reálnym variantom je tiež organizovaná družstevná forma takejto bytovej výstavby.

Typickú "sociálnu" bytovú výstavbu v stredno a menej-podlažných formách bývania s relatívne nižším štandardom plôch i vybavenosti a s väčšou intenzitou územného využitia navrhujeme vo forme sekciových obytných nájomných domov pre sociálne málo prispôsobivých v lokalite pri Budulovskej ceste (Lieskové) a pre sociálne odkázaných (najmä pre mladé rodiny a starších obyvateľov) pri ulici Čsl. armády ako nízkopodlažnú, a na východných rozvojových plochách ako strednopodlažnú výstavbu.

Posledný navrhovaný druh obytnej zástavby predstavuje zmiešaná mestská zástavba, lokalizovaná najmä v centrálnych polohách mesta, a to ako na už asanovaných alebo asanačných plochách na oboch nábrežiach Bodvy, ale i na zastavaných, ale málo intenzívne

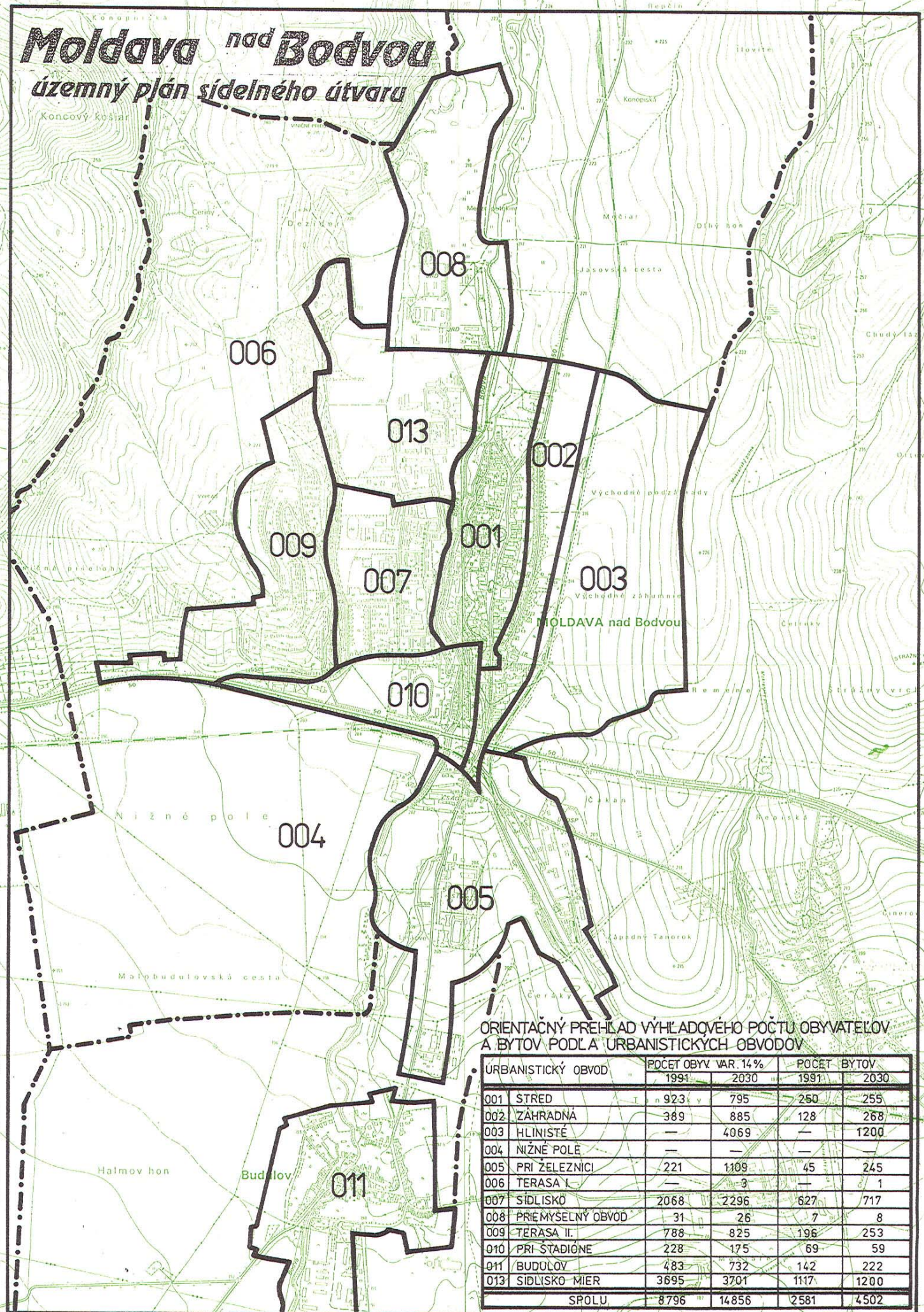
využívaných plochách v historickom jadre mesta alebo pozdĺž Hviezdoslavovej ulice. Štruktúra takejto zástavby by mala pozostávať prevažne z polyfunkčných objektov, kde parter, príp. i ďalšie podlažie by boli venované najmä vybavenosti a len vyššie podlažia pre obytné funkcie - pre bývanie či už vlastníkov domov, alebo ako nájomné byty. Bývanie tu predpokladáme v rozsahu najmenej 20 %, najviac do 60 % z celkovej úžitkovej (podlažnej) plochy objektov.

U staršej obytnej zástavby v sídliskových formách predpokladáme najmä jej postupnú modernizáciu a v panelovej výstavbe najmä technické úpravy a humanizáciu, ktoré môžu viesť i k čiastočnému zníženiu počtu bytov. Rozsiahlejšia rekonštrukčná prestavba však bude nevyhnutná najmä u tých bytových domov, ktoré v posledných rokoch obývali sociálne neprispôsobivé zložky obyvateľstva. (Ul.Čsl.armády, vnútroblok na Hviezdoslavovej ulici).

Celý rozsah obytnej zástavby pre návrh i výhľad, zobrazený v územnom priemete v komplexnom urbanistickom návrhu, približne zodpovedá napočítaným potrebám rozvoja mesta podľa variantu jeho 14 %-ného rastu, i s cca 5 % územnou rezervou novej výstavby pre nepredvídateľný výhľad. V priloženej tabuľke a v grafickej prílohe v texte je uvedený orientačný prehľad výhľadového počtu bytov a obyvateľov (variant 14 %-ného rastu) pre výhľadový rok 2030 v rozdelení podľa urbanistických obvodov a podľa základných foriem bývania, podávajúci ucelený obraz o kapacitných možnostiach bývania na súčasných i na navrhovaných rozvojových plochách sídelného útvaru. Údaje pre rok 2010 tu nie sú uvádzané zámerne, pretože závisia od zvolenej stratégie ďalšieho rozvoja sídla podľa priorít tej-ktorej lokality a podľa zvolenej upresnenej urbanistickej koncepcie na základe následnej podrobnejšej územnoplánovacej dokumentácie (ÚPN-UŽ, resp. zastavovacie plány).

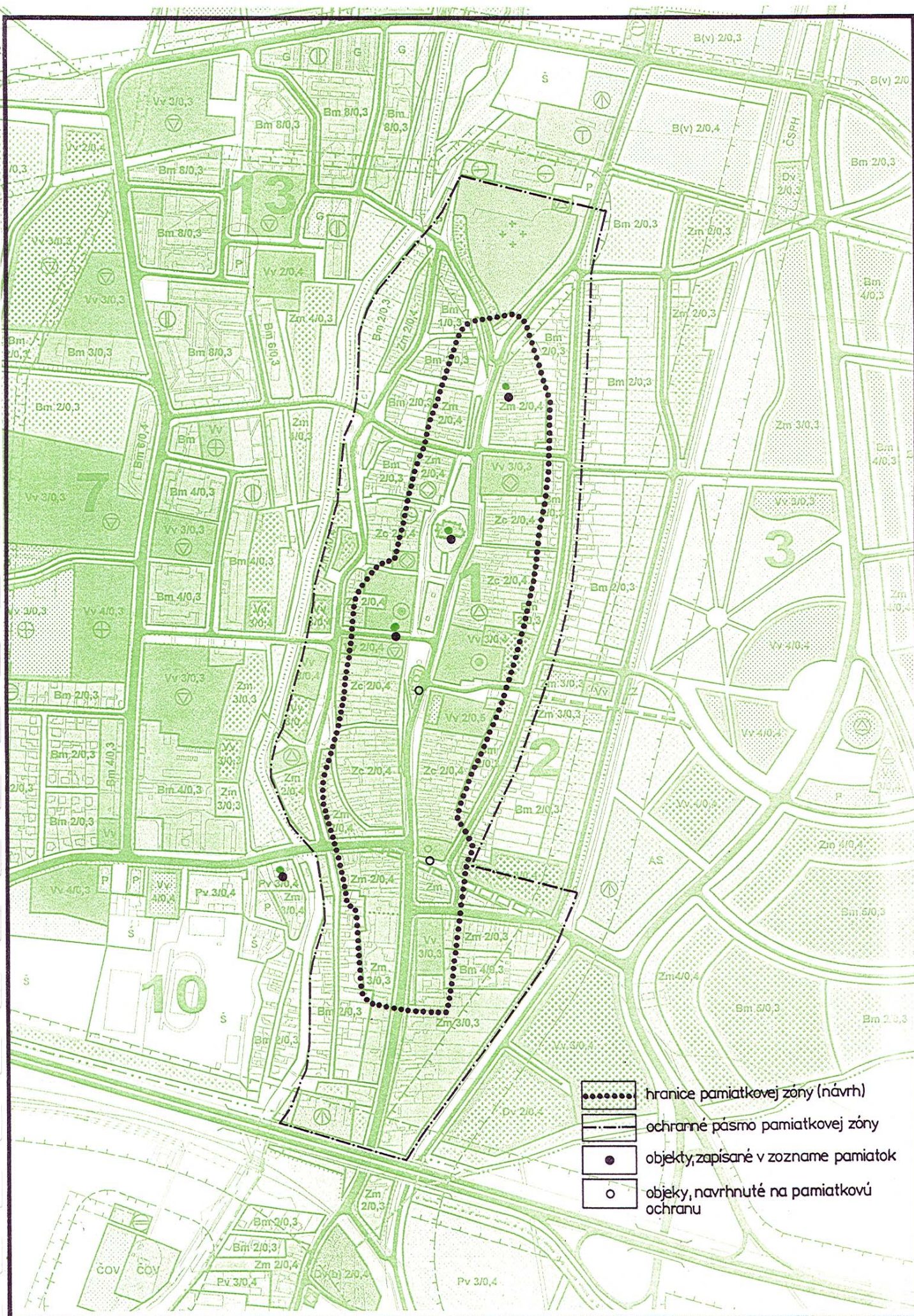
Moldava nad Bodvou

územný plán sídelného útvaru



ORIENTAČNÝ PREHĽAD VÝHLADOVÉHO POČTU OBYVATEĽOV
A BYTOV PODĽA URBANISTICKÝCH OBYVODOV

URBANISTICKÝ OBYVOD	POČET OBYV. VAR. 14%		POČET BYTOV	
	1991	2030	1991	2030
001 STRED	923	795	250	255
002 ZÁHRADNÁ	389	885	128	268
003 HLINISTÉ	—	4069	—	1200
004 NIŽNÉ POLE	—	—	—	—
005 PRI ŽELEZNICI	221	1109	45	245
006 TERASA I.	—	3	—	1
007 SÍDLISKO	2068	2296	627	717
008 PRIEMYSELNÝ OBYVOD	31	26	7	8
009 TERASA II.	788	825	196	253
010 PRI ŠTADIONE	228	175	69	59
011 BUDULOV	483	732	142	222
013 SÍDLISKO-MIER	3695	3701	1117	1200
SPOLU	8796	14856	2581	4502



územný plán sídelného útvaru

urbanistické obvody	rodinné domy				bytové domy				ostatný bytový fond				spolu		
	stav 1991	výhľad 2030			stav 1991	výhľad 2030			stav 1991	výhľad 2030			stav 1991	výhľad 2030	
		zostatok	nové	spolu		zostatok	nové	spolu		zostatok	nové	spolu		zostatok	nové
001 Stred	235	110	80	190	15	15	-	15	-	-	50	50	250	125	130
002 Záhradná	71	56	155	211	57	52	-	52	-	-	5	5	128	108	160
003 Hlinisté	-	-	287	287	-	-	860	860	-	-	53	53	-	-	1200
004 Nižné pole	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
005 Pri železnici	16	13	2	15	29	29	199	228	-	-	2	2	45	42	203
006 Terasa I.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	1
007 Sídliisko	51	51	105	156	576	546	-	546	-	-	15	15	627	597	120
008 Priemysel.obvod	7	5	3	8	-	-	-	-	-	-	-	-	7	5	3
009 Terasa II.	194	194	55	249	2	2	-	2	-	-	2	2	196	196	57
010 Pri štadióne	59	29	25	54	10	-	-	-	-	-	5	5	69	29	30
011 Budulov	130	110	98	208	12	12	-	12	-	-	2	2	142	122	100
012 Mokrance	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
013 Síd. Mier	-	-	58	58	1117 ⁺	1134 ⁺	-	1134	-	-	8	8	1117	1134	66
Moldava celkom	760	568	868	1436	1818 ⁺	1790 ⁺	1059	2849	-	-	217	217	2581	2358	2070
															4502

+ 27 b.j. v r.1991 ukončených, ale ešte neobývaných

3.3.2. Výroba a skladové hospodárstvo

a/ s ú č a s n ý s t a v

Ako to vyplýva z historického vývoja a zo súčasnej urbanistickej štruktúry sídla, je prevažná väčšina výrobných zariadení umiestnená na jeho okrajoch, vo viacmenej ucelených špecializovaných areáloch a zónach, ktoré sú často kombinované s priestormi technickej vybavenosti územia alebo výrobných a nevýrobných služieb. Najrozsiahlejší priestor takejto koncentrácie sa vytvoril južne od cesty I/50, pri cestách na Budulov a do Mokraniec a pri železničnej stanici. Územne najrozsiahlejší je však monofunkčný areál Vojenského opravárenského závodu (VOZ), odlúčené umiestnený severne od zastavaného územia mesta. Naň takmer bezprostredne nadväzuje areál hospodárskeho dvora štátnych majetkov Moldava.

Ďalšie výraznejšie zoskupenie zariadení výroby a služieb sa vytvorilo pozdĺž južnej strany Rožňavskej cesty a medzi ňou a cestou I/50.

V miestnej časti Budulov je južne od obytných plôch obce umiestnený hospodársky dvor Roľníckeho družstva. Severne nad obcou sa nachádza prečerpávací stanica (PS2) produktovodov (prevádzka a.s. Transpetrol Bratislava).

Z hľadiska odvetvovej štruktúry je v meste Moldava nad Bodvou najvýraznejšie zastúpené strojárstvo a priemysel elektrotechnický a kovospracujúci. Menej početné je zastúpenie drevospracujúceho priemyslu, podiel ostatných odvetví v súhrne nepresahuje ani 10 % z celkového počtu pracovných príležitostí v sídle (potravinarstvo, palivá...).

Najväčším priemyselným podnikom je Vojenský opravárenský závod s charakterom špeciálnej strojárnej výroby. V južnom priemyselnom obvode sú umiestnené nasledovné prevádzky odvetví priemyselnej výroby: Tesla, Strojno-ktorová stanica, Moldavský strojársky servis, Starko (pôvodne Slovenské automobilové opravovne), na strane za železnicou (k.ú.z. Mokrance) závod Dýha (drevospracujúci priemysel).

Západne od sídla, mimo hraníc jeho súvislej zástavby je podnik Víno Moldava (býv. Vinárske závody). Pri Rožňavskej ceste je umiestnený Interiér štýl (výroba nábytku), pekáreň Medea a mlyn.

Najväčší rozsah koncentrácie ostatných zariadení výrobných i nevýrobných služieb a komerčných a distribučných aktivít a skladov je opäť v južnom priemyselnom obvode. Pri ceste na Budulov sú umiestnené Timas, veľkosklad pre domáce a poľnohospodárske potreby, Mátroš - montáž, predaj a servis nezávislých kúrení, klimatizačných a splyňovacích zariadení a spol. s r.o. Ferroinvest roll - sklad a predaj valivých ložísk. Pri Mokraneckej ceste je situovaný Okresný podnik služieb - doprava a kamenárstvo, Stavebný podnik, Sklad Drevony, veľkosklad a spracovateľstvo OSIVEX, a.s. Košice. Za areálom železničnej stanice sú prevádzky a.s. Prosperita, Veľkoobchod s motorovými vozidlami (K.Balogh). V areáloch pri Rožňavskej ceste sú zariadenia pre služby motoristom, na ktoré bezprostredne nadväzuje záhradnícka prevádzka (sklenníky). Smerom k mestskej zástavbe potom areál k.p. Vsl. energetické závody Košice, obvodná správa Moldava. Pri Tehelnej ulici je sklad a obchod so stavebninami.

Poľnohospodárska výroba je sústredená do dvoch poľnohospodárskych podnikov. V katastrálnom území Moldavy nad Bodvou hospodári ŠM Moldava nad Bodvou a v katastrálnom území Budulov - Poľnohospodárske družstvo Budulov. Oba podniky sú zamerané na poľnohospodársku prvovýrobu - v rastlinnej výrobe pestovanie obilnín, krmovín na ornej pôde a okopanín.

V areáli hospodárskeho dvora ŠM Moldava je v súčasnosti ustajnených 100 ks dojníc, 60 ks mladého hovädzieho dobytku a 300 ks oviec. PHO je cca 250 m od objektov živočíšnej výroby.

V areáli hospodárskeho dvora v Budulove je ustajnených 300 ks ošípaných (70 ciciakov, 206 ks výkrm ošípaných, 24 ks prasníc) a 230 ks hovädzieho dobytku (11 ks teliat, 68 ks jalovic do jedného roka, 15 ks teľných jalovic, 50 ks výkrm HD a 86 ks dojníc). PHO od objektov živočíšnej výroby je cca 300 m.

b/ návrh riešenia

Vzhľadom na nedostatočne rozvinutú sféru výroby a výrobných služieb v sídle, čo je najmä produktom výrazného územného vplyvu Košíc a deformovaných podmienok predchádzajúceho spoločenského vývoja, s následnou vysokou odchádzkou obyvateľstva za zamestnaním (cez 36 %), navrhuje sa v koncepcii ďalšieho územného rozvoja sídla dostatok plôch pre ďalší rozvoj týchto zariadení, vrátane územných rezerv nepredvídateľného rozvoja. Cieľom takéhoto riešenia je vytvoriť územné predpoklady pre výhľadovú saturáciu vyššej-viac než 80 %-nej zamestnanosti v sídle, vrátane jeho atraktivity i pre širšie záujmové územie, najmä sídiel zo západnej a severozápadnej časti širšieho záujmového územia mesta.

Urbanistická koncepcia predpokladá ťažisko ďalšieho rozvoja aktivít priemyselnej výroby, distribúcie a skladov v južnej časti sídla, v priemyselnom obvode pod cestou I/50. Plochy pre rozvoj týchto aktivít v návrhovom období ÚPD do roku 2010 sú lokalizované zo západnej strany Budulovskej cesty, naproti súčasnému areálu Tesly. Vzhľadom k predpokladanému vývojovému trendu sú zámerne členené do sústavy menších prevádzkových celkov.

Pre výhľadové obdobie sa navrhujú rozvojové plochy priemyselnej výroby a skladov medzi cestu I/50 a cestu do Mokraniec, najmä z dôvodov racionálneho využitia plôch dobre dopravne prístupných, s vybudovanou infraštruktúrou, a blízkych intenzívne zastavanému územiu sídla. Rezervné plochy dnes nepredvídateľného rozvoja priemyselnej výroby sú umiestnené do trojuholníka, tvoreného súčasnou železničnou traťou, Budulovskou cestou s jej priemyselným využitím a rezervou pre výhľadový koridor železničných tratí.

Okrem klasických výrobných a skladových zariadení sa v riešenom územnom pláne uvažuje s výraznejším rozvojom menších podnikateľských a živnostenských aktivít najmä vo sfére výrobných služieb pre obyvateľstvo mesta a jeho záujmového územia, ale aj menších kooperatívnych výrobných zariadení hygienicky nezávadného charakteru. Pre aktivity takéhoto druhu sa v návrhu rozvoja vymedzuje dostatok plôch v rámci predikácie Dv - územie drobnej výroby, živností a služieb, ktoré sa lokalizujú v dotyku s obytnou zástavbou, čiastočne i s prípustnou dopĺňujúcou obytnou funkciou (vo forme zmiešanej zástavby), určenou najmä pre bývanie majiteľov zariadení výrobných služieb. Takéto rozvojové plochy sú umiestnené najmä v južnej a severnej časti územia navrhovaného východného rozvoja sídla, ale i pri železničnej trati na Medzev zo západnej strany a medzi sídliskom a súčasným hospodárskym dvorom ŠM. Takouto formou, t.j. pre rozvoj menších výrobných aktivít, najmä vo sfére poľnohospodárskych služieb a spracovania poľnohospodárskych produktov sa navrhuje i transformácia južnej časti súčasného areálu ŠM Moldava, pričom však hlavným dôvodom takejto zmeny je snaha po eliminácii hygienicky nevhodného zariadenia v obytnom organizme sídla. Pre výrobnú-zivnostenskú aktivitu, spojenú s prípustnou obytnou funkciou, sa vyhradzuje pre návrh i výhľad i priestory na juhovýchodnej strane Budulova.

Areál špeciálnej výroby na severnom okraji sídla sa v urbanistickom riešení ponecháva bezo zmien. Rovnako zostáva zachovaný súčasný rozsah a charakter areálu poľnohospodárskej prvovýroby Poľnohospodárskeho družstva v Budulove, len s navrhovaným lokálnym vylepšením prístupu k nemu.

3.3.3. Občianska vybavenosť

Súčasný stav a výhľadová orientačná potreba zariadení a kapacít základnej, vyššej a špecifickej občianskej vybavenosti, napočítaná pre jednotlivé medzné varianty očakávaného rastu sídla podľa štandardných urbanistických ukazovateľov (Zásady a pravidlá územného plánovania, VÚVA Brno, URBION Bratislava, 1983), je uvedená vo vyčerpávajúcom tabuľkovom prehľade. Pri prepočte potrebných kapacít vyššej občianskej vybavenosti boli použité tzv. modifikačné koeficienty, ktorými sa zohľadnila najmä saturácia očakávaných potrieb obyvateľstva širšieho a užšieho záujmového (spádového) zázemia mesta.

Ťažiskovými priestormi pre lokalizáciu zariadení komerčnej vybavenosti (najmä obchod, verejné stravovanie a ubytovanie, peňažné a iné služby obyvateľstvu) a významných

nekomerčných zariadení vyššej vybavenosti (verejná administratíva, kultúrno-spoločenské zariadenia) by mali byť prednostne ťažiskové priestory mesta, najmä historické jadro, resp. centrálna mestská zóna, alebo novokoncipované centrum obytnej zástavby východného rozvoja sídla. I prevažná väčšina zariadení základnej vybavenosti a významnejšej sociálnej vybavenosti a menších celkov vyššej vybavenosti by mala byť rozmiestňovaná v ťažiskových polohách jestvujúcich a navrhovaných obytných zón, resp. v novovytváranej polyfunkčnej zóne na nábreží Bodvy. Väčšie celky špecifickej sociálnej vybavenosti (stredné školy, nemocnica, telovýchovné zariadenia, cintorín) sú lokalizované osobitne - buď rozvojom v súčasnej polohe, alebo vytváraním nových, významovo primeraných polôh. Zariadenia menších výrobných, remeselníckych a opravárenských služieb, ktoré sú zahrnuté do nomenklatúry občianskej vybavenosti, navrhujeme umiestňovať prevažne do zóny drobných podnikateľských aktivít, ostatné služby každodennej potreby do obytných zón, resp. do zón so zmiešanou a polyfunkčnou zástavbou.

Moldava nad Bodvou

územný plán sídelného útvaru

prepočet potrebných kapacít zariadení občianskej vybavenosti, spracovaný podľa štandardných urbanistických ukazovateľov

druhový súbor a druh zariadenia vybavenosti	účelová jednotka (ú.j.)	ppčet ú.j. na 1000 obyv.	súčasný stav počet ú.j.	variant 12 % rastu		variant 14 % rastu		poznámka
				potreba 2010 11.034 obyv.	potreba 2030 13.840 obyv.	potreba 2010 11.431 obyv.	potreba 2030 14.856 obyv.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
A. ZÁKLADNÁ VYBAVENOSŤ								
I. ŠKOLSTVO A VÝCHOVA								
- materské školy a jasle	miesto podl.plocha pl.poz.	50 700 2250	400 - 13.700	552 7.724 24.827	692 9.688 31.140	572 8.002 25.720	743 10.399 33.426	
- základné školy 1-9 roč.	miesto podl.pl. pl.poz.	153 1270 4760	1.600 - 69.800	1.688 14.013 52.522	2.118 17.577 65.879	1.749 14.518 54.412	2.273 18.868 70.715	
II. KULTÚRA A OSVETA								
- klubovne	miesto podl.pl.	24 140	- -	265 1.545	332 1.938	275 1.601	357 2.080	
- ľudové knižnice	m2 úž.pl.	20	120	221	277	229	297	
III. TELOVÝCHOVA A ŠPORT								
- detské hriská	m2 pl.poz.	800	2/180m2	8.827	11.072	9.145	11.885	
- hriská pre dospelých	m2 pl.poz.	700	-	7.724	9.688	8.002	10.399	
- telocvične	m2 úž.pl.	40	3/1040m2	442	554	458	595	
IV. ZDRAVOTNÍCTVO								
- zdravotné strediská	lek.prac. podl.pl. lek.prac. podl.pl.	1,1 154 0,3 45	- - 4 160	12,2 1.699 3,3 497	15,3 2.132 4,2 663	12,6 1.761 3,5 515	16,4 2.288 4,5 669	
- lekárne								
VI. MALOOBCHODNÁ SIEŤ								
- predajne potravín	m2 pred.pl. podl.pl.	78 257	700 1.500	861 2.836	1.080 3.557	892 2.938	1.159 3.818	
- predaj tabaku a novín	m2 pred.pl. podl.pl.	8 21	72 80	88 232	111 291	92 240	119 312	
- predajne priemys.tovaru	m2 pred.pl. podl.pl.	43 142	400 800	475 1.567	596 1.966	492 1.624	639 2.110	
VIII. VEREJNÉ STRAVOVANIE								
- jedálne, reštaurácie III-IV cs, hostinca a bufety	m2 odbyt.pl. podl.pl.	60 170	180 400	662 1.876	831 2.353	686 1.944	892 2.526	

Moldava nad Bodvou

územný plán sídelného útvaru

prepočet potrebných kapacít zariadení občianskej vybavenosti,
spracovaný podľa štandardných urbanistických ukazovateľov

1	2	3	4	variant 12 % rastu		variant 14 % rastu		poznámka
				potreba 2010 11.034 obyv.	potreba 2030 13.840 obyv.	potreba 2010 11.431 obyv.	potreba 2030 14.856 obyv.	
druhový súbor a druh zariadenia vybavenosti	účelová jednotka (ú.j.)	počet ú.j. na 1000 obyv.	súčasný stav počet ú.j.	5	6	7	8	9
IX. NEVÝROBNÉ SLUŽBY								
- holičstvá a kaderníctva	prac.miest podl.pl.	1 14	5 100 m2	11,035 155	13,84 194	11,431 160	14,856 208	
▼ žehliarne a manglovne	prac.miest podl.pl.	0,2 5,6	-	2,21 62	2,8 78	2,3 64	3,0 83	
- zberne pracovní	m2 už.pl.	4,5 5,4	77m2 93m2	50 60	62 75	52 62	67 81	
- zberne opráv.priemys.tovaru	podl.pl. už.pl.	16 19,2	-	177 212	222 268	183 220	238 286	
- zberne surovín	m2 skl.pl. pl-poz.	25 17,5	120m2 200m2	276 193	346 242	286 200	372 260	
X. VÝROBNÉ SLUŽBY								
- zákazkové krajkárstvo a opravy odevov	prac.miest podl.pl.	0,9 18	-	10 199	13 250	11 206	14 268	
- opravovne obuvi	prac.miest podl.pl.	0,3 6,6	-	3,3 73	4,6 92	3,4 76	4,5 99	
XI. SPRÁVA A RIADENIE								
- pobočky sporiteľní	prac.miest podl.pl.	0,05 1,5	24 480m2	0,6 17	0,7 21	0,6 17,2	0,8 23	
- pobočky pôšt	prac.miest podl.pl.	2,5 87,5	25 890m2	28 966	35 1211	29 1001	38 1300	
- zariadenia požiarnej ochrany	m2 už.pl. pl.poz.	20,0 100,0	744m2 9600m2	221 1103	277 1384	229 1143	298 1486	
- mestské a obvodné úrady	prac.miest podl.pl.	1,1 26,4	120 2170m2	12,2 292	15,2 366	12,6 302	16,4 393	
- policajné stanice	m2 už.pl. podl.pl.	32,0 38,4	300m2 380m2	353 424	443 532	367 439	476 571	
Poznámka: Základná vybavenosť je počítaná bez modifikačných koeficientov								

Moldava nad Bodvou

územný plán sídelného útvaru

prepočet potrebných kapacít zariadení občianskej vybavenosti, spracovaný podľa štandardných urbanistických ukazovateľov

druhový súbor a druh zariadenia vybavenosti	účelová jednotka (ú.j.)	prčet ú.j. na 1000 obyv.	súčasný stav počet ú.j.	variant 12 % rastu			poznámka
				potreba 2010 11.034 obyv.	potreba 2030 13.840 obyv.	potreba 2010 11.431 obyv.	
1	2	3	4	5	6	7	8
							9
B. VYŠŠIA VYBAVENOSŤ							
I. ŠKOLSTVO A VÝCHOVA							
- gymnázium	miesto podl.pl. pl.poz.	27,6 496,8 1435,2	115 1.300 15.600	305 5.482 15.836	382 6.876 19.864	316 5.679 16.406	410 7.381 21.322
- stredné priemys.školy	miesto podl.pl. pl.poz.	18,5 296,0 832,5	320 1.600 13.000	205 3.267 9.186	256 4.097 11.522	212 3.384 9.517	275 4.398 12.368
- stredné odborné učilištia	miesto podl.pl. pl.poz.	40,0 500,0 1880,0	- - -	442 5.517 20.744	554 6.920 26.019	458 5.716 21.491	595 7.428 27.930
- základné školy pre deti VZP	miesto podl.pl. pl.poz.	9,9 217,8 425,7	126 986 2.755	110 2.404 4.698	137 3.015 5.892	114 2.490 4.867	147 3.237 6.325
- jazykové školy	miesto podl.pl.	24,0 9,9	- 270	265 110	333 137	275 114	357 147
- základ.umelecké školy	miesto podl.pl.	118,8 10,5	840 90	1.311 116	1.645 146	1.358 120	1.765 156
- domy detí a mládeže	podl.pl. pl.poz.	31,5 42,0	511 1.100	348 464	436 582	361 481	468 624
II. KULTÚRA A OSVETA							
- kiná 35 mm	sedadlá podl.pl.	25 80	120 250	276 883	346 1.107	286 915	372 1.189
- kultúrne domy	sedadlá podl.pl.	26 117	200 500	287 1.291	360 1.620	298 1.338	387 1.739
- viacúčel.kultúrne sály	sedadlá podl.pl.	16,5 85,0	- -	182 938	229 1.177	189 972	246 1.263
- galérie a výstavné sieni	m2 výst.pl. podl.pl.	24,2 60,0	- -	267 662	335 831	277 686	3596 892
III. TELOVÝCHOVA A ŠPORT							
- maloplošné ihriská	m2 hracej pl. m2 hracej pl.	390,0 260,0	7.757m2 24.510m2	4.304 2.869	5.398 3.599	4.458 2.973	5.794 3.863
- športové štadióny	pl.poz. m2 hracej pl.	598,0 42,0	28.122m2 -	6.599 464	8.277 582	6.836 481	8.884 624
- športové haly	podl.pl. m2 hracej pl.	117,6 10,4	- 275m2	1.298 115	1.628 144	1.345 119	1.748 155
- kolkárne	podl.pl. m2 podl.pl.	26,0 56,1	392m2 -	287 619	360 777	298 642	387 834
- plavecké bazény kryté	m2 pl.poz.	122,4	10.850m2	1.351	1.694	1.400	1.819

Moldava nad Bodvou

územný plán sídelného útvaru

prepočet potrebných kapacít zariadení občianskej vybavenosti,
spracovaný podľa štandardných urbanistických ukazovateľov

druhový súbor a druh zariadenia vybavenosti	účelová jednotka (ú.j.)	počet ú.j. na 1000 obyv.	súčasný stav počet ú.j.	variant 12 % rastu		variant 14 % rastu		poznámka
				potreba 2010 11.034 obyv.	potreba 2030 13.840 obyv.	potreba 2010 11.431 obyv.	potreba 2030 14.856 obyv.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
IV. ZDRAVOTNÍCTVO								
- nemocnice s poliklinikou územné I. typu	poč.lok.prac. poč.lôžok podl.pl.	17,5 1137,5 2625,0	35 40 2.900	193 12.552 28.965	242 15.743 36.330	200 13.003 30.007	260 16.899 38.997	
- kozmetické prevádzkárne	pl.poz. m2 už.pl. podl.pl.	5,4 6,2	- -	60 69	75 86	62 71	81 93	
V. SOCIÁLNA STAROSTLIVOSŤ								
- domovy dôchodcov /alt.penzióny/	miesta podl.pl. pl.poz.	20 640,0 1000,0	- -	221 7.062 11.034	277 8.858 13.840	229 7.316 11.431	297 9.508 14.856	
- domy s opatrov.slужbou	byť.jedn. podl.pl.	2,5 112,5	10 250	28 1.242	35 1.557	29 1.286	38 1.672	
- strediská osobnej hygieny	úž.pl. podl.pl.	9,0 13,5	- -	99 149	125 187	103 155	134 201	
VI. MALOOBCHODNÁ SIEŤ								
- obchodné domy	m2 pred.pl. podl.pl.	200,0 720,0	- -	2.207 7.945	2.768 9.965	2.286 8.231	2.971 10.697	
- veľkopredajne potravín	pred.pl. podl.pl.	150,0 495,0	- -	1.655 5.462	2.076 6.851	1.715 5.659	2.229 7.354	
- špecial.predajne potravín	pred.pl. podl.pl.	60,0 234,0	- -	662 2.582	831 3.239	686 2.675	892 3.477	
- ostatné plnosortimentné pred. potravín	pred.pl. podl.pl.	72,0 230,4	700 1.500	795 2.543	997 3.189	824 2.634	1.070 3.423	
- širokosortimentné a špecializo- vané predajne obuv-textil-galanteria	pred.pl. podl.pl.	126,0 378,0	50 110	1.391 4.171	1.744 5.232	1.441 4.321	1.872 5.616	
- širokosortimentné a špecializo- vané predajne priemys.potrieb, domácich potrieb a drob.tovaru	pred.pl. podl.pl.	56,0 235,2	438 536	618 2.596	776 3.256	641 2.689	832 3.495	
- drogistické predajne	pred.pl. podl.pl.	26,4 44,0	190 72	89 292	111 366	92 302	119 393	
- predajne nábytku	pred.pl. podl.pl.	308,0 8,0	160 60	486 3.399	609 4.263	503 3.521	654 4.576	
- predajne hodín a klenotov	pred.pl. podl.pl.	20,0 15,0	110 -	89 221	111 277	92 229	119 297	
- tržnice	pred.pl. pl.poz.	48,0 66,0	- -	167 729	208 914	172 755	223 981	
- predajne lacného a použitého tovaru	pred.pl. podl.pl.	8,0 24,8	90 130	89 274	111 344	92 284	119 369	

Moldava nad Bodvou

územný plán sídelného útvaru

prepočet potrebných kapacít zariadení občianskej vybavenosti,
spracovaný podľa štandardných urbanistických ukazovateľov

druhový súbor a druh zariadenia vybavenosti	účelová jednotka (ú.j.)	ppčet ú.j. na 1000 obyv	súčasný stav počet ú.j.	variant 12 % rastu:		variant 14 % rastu		poznámka
				potreba 2010 11.034 obyv.	potreba 2030 13.840 obyv.	potreba 2010 11.431 obyv.	potreba 2030 14.856 obyv.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
- predajne tuhých palív	pred.pl.	120,0	6.600	1.325	1.661	1.372	1.783	
- predajne stavebnín	pl.poz.		7.600					
- predajne kníh a hudobnín	pred.pl.	320,0	1.800	3.531	4.429	3.658	4.754	
- predajne zdravot.potrieb	pl.poz.	640,0	2.250	7.062	8.858	7.316	9.508	
- predajne zdravot.potrieb	pred.pl.	15,0	36	166	208	172	223	
- predajne zdravot.potrieb	podl.pl.	45,0	58	497	623	515	669	
- predajne zdravot.potrieb	pred.pl.	1,8	-	20	25	21	27	
- predajne zdravot.potrieb	podl.pl.	4,5	-	50	63	52	67	
- predajne zdravot.potrieb	pred.pl.	12,0	78	133	166	138	178	
- predajne zdravot.potrieb	podl.pl.	37,0	85	409	512	423	550	
- predajne zdravot.potrieb	pred.pl.	6,0	20	67	83	69	90	
- predajne zdravot.potrieb	podl.pl.	30,0	45	332	415	343	446	
- predajne zdravot.potrieb	pred.pl.	24,0	100	265	333	275	357	
- predajne zdravot.potrieb	podl.pl.	72,0	100	795	997	824	1.070	
- predajne zdravot.potrieb	pl.poz.	120,0	10.000	1.325	1.661	1.372	1.783	
VII. VEĽKOBOCHOBNÁ SIŤ								
- veľkoobchodné sklady potravín	sklad.pl.	270,0	250	2.980	3.737	3.087	4.012	
	pl.poz.	540,0	900	5.959	7.474	6.173	8.023	
VIII. VEREJNÉ UBYTOVANIE								
- hotely */ **/	poč.lôžok	9,9	36	110	137	114	148	
- internáty	podl.pl.	198,0	434	2.185	2.741	2.264	2.942	
	poč.lôžok	36	70	398	499	412	535	
	podl.pl.	576,0	984	6.356	7.972	6.585	8.558	
	pl.poz.	720,0	1.650	7.945	9.965	8.231	10.697	
IX. VEREJNÉ STRAVOVANIE								
- reštaurácie I. a II. et	odbyt.pl.	84,0	302	927	1.163	961	1.248	
	podl.pl.	352,8	584	3.893	4.883	4.033	5.242	
- grill a snack bary	odbyt.pl.	12,0	39	133	166	137	179	
- kaviarne	podl.pl.	43,2	80	477	598	494	642	
- vinárne	odbyt.pl.	15,0	-	166	208	172	223	
- občerstvenie	podl.pl.	48,0	-	530	665	549	714	
- výčap piva	odbyt.pl.	24,0	72	265	333	275	357	
	podl.pl.	79,2	120	874	1.097	906	1.177	
	odbyt.pl.	18,0	40	199	250	206	268	
	podl.pl.	50,4	80	557	698	577	749	
	odbyt.pl.	15,0	60	166	208	172	223	
	podl.pl.	42,0	90	464	583	480	624	
	pred.pl.	7,5	-	83	104	86	112	
	podl.pl.	19,5	-	216	270	223	290	

58

Moldava nad Bodvou

územný plán sídelného útvaru

prepočet potrebných kapacít zariadení občianskej vybavenosti,
spracovaný podľa štandardných urbanistických ukazovateľov

druhový súbor a druh zariadenia vybavenosti	účelová jednotka (ú.j.)	ppčet ú.j. na 1000 obyv.	súčasný stav počet ú.j.	variant 12 % rastu			variant 14 % rastu			poznámka
				potreba 2010	potreba 2030	potreba 2010	potreba 2030	potreba 2010	potreba 2030	
1	2	3	4	5	6	7	8	9		
- stolárstvo nestavebné	prac.miest	0,25	45	3	4	3	4			
- oprava hodín a klenotov	podl.pl.	7,5	3.000	83	104	86	112			
- autoopravné a servis	prac.miest	0,3	3	4	4	4	5			
- čaluníctvo	podl.pl.	6,6	60	73	92	76	98			
- zákazková výroba a oprava prádla	prac.miest	4,8	20	53	65	55	72			
- zákazková výroba obuvi	podl.pl.	432,0	1.200	4.767	67	4.938	6.418			
- knihárstvo	pl.poz.	1920,0	19.000	21.186	5.979	21.948	28.524			
- stavebné zámočníctvo	prac.miest	0,24	-	3	4	3	4			
- stavebné stolárstvo	podl.pl.	6,0	-	66	83	69	89			
- stavebné klampiárstvo	prac.miest	0,8	-	9	11	9	12			
- plyno a vodoinštalatérstvo	podl.pl.	19,6	-	217	272	224	292			
- elektroinštalatérstvo	prac.miest	1,0	-	11	14	12	15			
- maliarstvo a natieračstvo	podl.pl.	20,0	-	221	277	229	297			
- kominárstvo	prac.miest	0,3	-	83	104	86	112			
- sklenárstvo	podl.pl.	7,5	-	2	3	3	3			
- záhradníctvo	prac.miest	0,2	5	44	56	46	60			
- stolárstvo	podl.pl.	4,0	800	55	69	57	75			
- klampiárstvo	pl.poz.	5,0	5	5	6	5	6			
- vodoinštalatérstvo	prac.miest	0,4	220	124	155	128	167			
- elektroinštalatérstvo	podl.pl.	11,2	500	142	177	147	191			
- plyno a vodoinštalatérstvo	pl.poz.	12,8	5	5	6	5	6			
- elektroinštalatérstvo	prac.miest	0,4	125	80	100	83	107			
- elektroinštalatérstvo	podl.pl.	7,2	300	89	111	92	119			
- elektroinštalatérstvo	pl.poz.	8,0	15	23	29	24	31			
- elektroinštalatérstvo	prac.miest	2,94	400	239	299	247	321			
- elektroinštalatérstvo	podl.pl.	21,6	700	318	399	329	428			
- elektroinštalatérstvo	pl.poz.	28,8	5	28	35	29	37			
- elektroinštalatérstvo	prac.miest	2,5	40	241	302	249	324			
- elektroinštalatérstvo	podl.pl.	21,8	50	325	407	336	437			
- elektroinštalatérstvo	pl.poz.	29,4	5	27	33	28	36			
- elektroinštalatérstvo	prac.miest	2,4	20	263	330	272	356			
- elektroinštalatérstvo	podl.pl.	23,8	-	9	11	9	12			
- elektroinštalatérstvo	pl.poz.	0,8	-	53	67	55	72			
- elektroinštalatérstvo	prac.miest	4,8	-	9	11	9	12			
- elektroinštalatérstvo	podl.pl.	0,8	2	212	266	220	286			
- elektroinštalatérstvo	pl.poz.	19,2	35	36	45	37	48			
- elektroinštalatérstvo	prac.miest	3,2	60	565	709	586	761			
- elektroinštalatérstvo	podl.pl.	51,2	200	2.538	3.183	2.629	3.417			
- elektroinštalatérstvo	pl.sklen.	230,0	-	8.883	11.141	9.202	11.959			
- elektroinštalatérstvo	pl.poz.	805,0	-							

Moldava nad Bodvou

územný plán sídelného útvaru

prepočet potrebných kapacít zariadení občianskej vybavenosti, spracovaný podľa štandardných urbanistických ukazovateľov

druhový súbor a druh zariadenia vybavenosti	účelová jednotka (ú.j.)	počet ú.j. na 1000 obyv.	súčasný stav počet ú.j.	variant 12 % rastu		variant 14 % rastu		poznámka
				potreba 2010 11.034 obyv.	potreba 2030 13.840 obyv.	potreba 2010 11.431 obyv.	potreba 2030 14.856 obyv.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
XII. SPRÁVA, RIADENIE A PORADENSTVO - advokátske kancelárie - notárske kancelárie - sporiteľne/banky - pošta /hlavná/	prac.miest podl.pl. prac.miest podl.pl. prac.miest podl.pl. prac.miest podl.pl.	0,7 32,2 0,4 16,0 2,4 60,0 3,4 119,0	2 60 2 70 - - - -	8 356 5 177 27 662 38 1.313	10 446 6 222 33 831 47 1.647	8 368 5 183 28 686 39 1.361	11 479 6 238 36 892 51 1.768	
Poznámka: vyššia vybavenosť je počítaná s modifikačnými koeficientmi								

3.3.4. Rekreačia, zotavenie a šport

Vzhľadom k nedostatku prírodného zázemia, vhodného a kapacitne dostačujúceho pre každodennú rekreáciu a zotavenie obyvateľov sídla, navrhuje sa v koncepcii územného plánu výhľadové relatívne nadštandardné vybavenie mesta urbanizovanými formami rekreácie a zotavenia obyvateľstva. Pre tento účel sa predovšetkým využívajú všetky dostupné prirodzené predpoklady mesta - urbanizovaný i relatívne prírodne zachovaný tok Bodvy, celistvý masív zelene a výrazný terénny zlom na západnej strane sídla, s prechodom do poľnohospodársky málo využiteľných okrajových priestorov (ochranného pásma) Slovenského krasu ale i umelo vytváraných športových a rekreačno-športových aktivít. Širšia forma ponuky aktivít pre rekreačné využitie voľného času je potrebná i preto, že prevažná väčšina obyvateľov sídla býva a i výhľadovo bude bývať v štandardných formách hromadnej bytovej výstavby, s minimalizovaným rekreačným zázemím v blízkosti bydliska.

Takto sa pre letné rekreačno-športové využitie prednostne navrhujú priestory pozdĺž toku Bodvy nad mestom, kde by sa mali realizovať úpravy vodného toku v rozsahu jeho pôvodných meandrov, s rozsiahlejšou vodnou plochou, plážovým kúpaliskom a rekreačno-športovou vybavenosťou, prístupnou širokým vrstvám obyvateľstva, teda nie vyhradenou pre výkonnostný šport. Podobne sa navrhuje výraznejšie rozšírenie areálu Pod kopcom, s letným i zimným sezónnym využitím a s náväznosťou na plochy extenzívnej rekreácie na disponibilných priestoroch Terasy pozdĺž vysokej zelene i k masívu Slovenského krasu.

Pre výkonnostný šport a pre komerčné športové aktivity obyvateľstva sa prednostne navrhuje rozvoj doterajšieho športového areálu pri ceste I/50 na doposiaľ poľnohospodársky využívané plochy v zastavanom území mesta. Areál navrhujeme dokompletovať tak, aby poskytoval pomerne širokú škálu športového vyžitia obyvateľstva s jeho celoročným využívaním. Dobudovať je ho potrebné o športovú halu (v kombinácii s mestskou halou), kryté klzisko, kryté kúpalisko, ihriská pre loptové hry a tenisové kurty. Zároveň sa navrhuje v kompozične vhodnej polohe na osi ulice Čsl. armády vybudovanie nového vstupného areálu s parkoviskami - jeho súčasťou môže byť i nová mestská (športová) hala.

Výstavba ihrísk a ostatných rekreačno-športových zariadení pre deti a mládež by mala byť prednostne realizovaná v obytných súboroch, jednak pri humanizácii existujúcich, a plánovite pri výstavbe nových súborov. Súčasťou každodenných rekreačno-športových aktivít by mali byť športoviská základných a stredných škôl.

Tak ako v sídle samotnom možno riešiť potreby každodennej a časti víkendovej rekreácie, nemá ono prirodzené predpoklady pre kompletne upokojenie potrieb koncomtýždňovej rekreácie celoročne, najmä však v zimnej sezóne. Saturácia takýchto potrieb je uskutočniteľná jedine využívaním zariadení v bližších či vzdialenejších lokalitách, väčšinou však mimo prirodzené zázemie sídla.

3.3.5. Verejná zeleň

Organizmus mesta prakticky postráda ucelenejšie a zámerne budované plochy verejnej zelene charakteru parkov, záhrad a sádov. Verejná zeleň, vybudovaná na Hlavnej a Hviezdoslavovej ulici vo forme súvislých zelených pásov pozdĺž komunikácií i so vzrastlou stromovou zeleňou má skôr okrasný, než úžitkový a pobytový charakter. Väčšieho rozsahu je jedine parčík medzi kostolmi. Sídlisková zeleň, i napriek svojmu normovo zodpovedajúcemu rozsahu, nie je kvalitne založená ani udržiavaná a je rozptýlená do veľkého množstva menších plôch, s opäť skôr dekoratívnym, než rekreačno-oddychovým účinkom. Nevyužívané je i nábrežie Bodvy a príľahlé časti toku nad mestom. A tak jedinou rozsiahlejšou verejnou zelenou plochou v meste je mestský cintorín, ktorý však má svoju špecifickú funkciu.

Vzhľadom na tieto skutočnosti, najmä však s prihliadnutím na nedostatok prírodnej zelene v blízkom zázemí sídla, navrhol sa pre výhľad ďalšieho rozvoja sídla v jeho plochách východného rozvoja za železničnou traťou pomerne rozsiahly mestský park, o výmere cca 8 ha súvislej zelenej plochy, s priamou väzbou na ďalšie plochy zelene neverejného

charakteru. Tým sa zabezpečuje cca 5,4 m² novej verejnej zelene pre každého obyvateľa sídla vo výhlade 14 % rastu mesta pre rok 2030. Spolu s ďalšou jestvujúcou a navrhovanou verejnou a vyhradenou zeleňou v sídle (nábřežie Bodvy, prímestské biokoridorové úpravy, zeleň západného terénneho zlomu, sprievodná zeleň komunikácií, cintoríny, sídlisková zeleň a zeleň záhrad) mali by sa tak saturovať normové požiadavky na úrovni štandardu mesta tohoto typu a veľkosti, situovaného v intenzívne obrábanej poľnohospodárskej krajine.

3.3.6. Technické vybavenie územia

Pre technické vybavenie územia sa pre návrhové obdobie i pre výhľadový rozvoj v urbanistickej koncepcii navrhujú tieto funkčné plochy:

- priestor pre novú autobusovú stanicu terminálového typu s odstavnými, manipulačnými a garážovými plochami, s predpokladnou možnosťou využitia i pre viacerých prepravcov (východne od železničnej trate Moldava - Medzev)
- priestor pre odstavné plochy nákladnej dopravy, príp. i s manipuláciou (severne od areálu Technických služieb)
- priestor pre čerpaciu stanicu pohonných hmôt s denným servisom (severne pri preložke cesty II/550 do Jasova)
- priestory pre hromadné garáže osobných áut na sídlisku Mier
- rozvojové plochy ČOV (Budulov, Moldva) a plynoregulačných staníc (VTL-STL)
- priestory parkovísk (i viacpodlažných) v rámci význačných zariadení mestskej a nadmestskej vybavenosti a v priestoroch ich predpokladanej koncentrácie (CMZ, východný obvod, športový areál, rekreačné areály, cintorín).

3.4. Zásady ochrany pamiatkových hodnôt

Historické jadro mesta je typologickým príkladom návesnej dediny, vzniknutej degradáciou stredovekého mestečka s vretenovitým námestím. Os tohoto urbanistického útvaru tvorí hlavná ulica, na ktorej ležia oba kostoly - starý gotický, založený začiatkom 15. storočia a novší evanjelický reformovaný, stavaný koncom 18. storočia. Medzi nimi je námestie s parkom. Sekundárna uličná sieť ide kolmo na túto hlavnú ulicu. Pôvodne boli okolo zástavby hospodárske zadné ulice, ktoré sa neskôr prevažne zastavali. S výstavbou železnice sa mesto rozšírilo južným smerom.

Staršie domy v historickom jadre sú murované a stoja na úzkych a hlbokých parcelách, s dvorom a so záhradou. Obytná časť domu bola situovaná izbou do ulice a bola podpivničená. Na najstarších domoch majú pivnice priamy vstup z ulice. Tento typ domov je dnes zriedkavý, hoci bol v minulosti najrozšírenejším s ohľadom na obchod s vínom. Novšie typy domov vznikli spájaním parciel, ktoré umožnili rozvoj domu so širokou fasádou a traktom, rovnobežným s ulicou.

Najvýznamnejšími historickými stavebnými pamiatkami sú: Rímskokatolícky kostol sv. Ducha, pôvodne gotický, trojlodový s tromi svätyňami, z ktorých bočné sú situované diagonálne na presbytérium (vplyv stavby Košického dómu). Trojlodový pôdorys sa však nezachoval a bočné priestory sa pri barokizácii výrazne prestavali, neskôr klasicizovali. Evanjelický reformovaný kostol je klasicistická sieňová stavba s rovným stropom, ohradená múrom.

Katolícka fara na Hlavnej ulici je klasicistická dvojpodlažná budova z konca 18. storočia. Na Rožňavskej ulici stojí obilné skladište so silami, postavené v 30-tych rokoch 20. storočia podľa projektu architekta Miloša Svitavského. Na Hlavnej ulici je do radovej zástavby včlenená rekonštruovaná kováčňa.

V zozname pamiatok je zapísaný rím.kat.kostol, budova radnice (Mestský úrad) a kováčska vyhňa. Z ďalších významnejších mestských objektov bolo by vhodné pamiatkovo chrániť mestskú redutu s jej eklektickým tvaroslovím fasád, kostol reformovanej evanjelickej cirkvi a obilné silo.

Unikátnym javom historického jadra Moldavy je však komplex pivníc pod domami po oboch stranách zástavby Hlavnej ulice. Pivnice sú často i viacpodlažné a podľa prevedených prieskumov (Slovenská speleologická spoločnosť, OS Košice-Jasov, 1989) ich vznik možno dávať až do 15.-16. storočia. Komplex tvorí cca 110 pivníc pod objektami, s pravdepodobným prepojavacím systémom pod Hlavnou ulicou (zatiaľ však nepreskúmaným a nezisteným, signalizovaným však pohybmi terénu). Nielen z historických, ale aj zo stavebno-technických dôvodov je pri akejkoľvek novej stavebnej činnosti tieto pivnice nevyhnutné rešpektovať.

V tomto návrhu územného plánu preberáme v zmysle požiadaviek obstarávateľa ÚPD zásady schváleného regulačného plánu centrálnejestskej zóny, ktorým sa rešpektuje urbanistická skladba, mestský pôdorys a pôvodná parcelácia historického jadra mesta a stanovujú sa regulačné podmienky novej zástavby v historickej štruktúre. Principiálne sa uvažuje s rozsiahlejšou výmenou stavebnej substance a zmenou funkčného využitia na zmiešanú a polyfunkčnú mestskú zástavbu s reguláciou jej prípustnej výškovej hladiny do dvoch nadzemných podlaží, pri rešpektovaní urbanistickej koncepcie historickej štruktúry zástavby.

V uličnom parteri sa uvažuje s dopravným ukludnením a rekonštrukciou priestorov historického jadra najmä pre peší pohyb a pobyt. Predpokladajú sa úpravy v nepatričných stavebných zásahoch (napr. technicistická novostavba obchodného domu, nerešpektujúca priestorové danosti). Za nevyhnutné však považujeme zriadenie výraznejšieho (z hľadiska intenzity využívania) spojenia medzi ťažiskom mesta a ťažiskovými rozvojovými priestormi na západnej i východnej strane historického jadra.

V grafickej prílohe je premietnutý pracovný návrh územia pripravovanej pamiatkovej zóny a jej ochranného pásma tak, ako bol prekonzultovaný s Krajským strediskom Slovenského ústavu pamiatok a krajiny v Košiciach, ktoré zároveň pripravuje koncepciu pamiatkovej ochrany historického jadra mesta a návrh na jeho vyhlásenie za pamiatkovú zónu.

3.5. Zásady rozvoja sídla z hľadísk nárokov a potrieb ekologickej optimalizácie a ochrany prírody

Do riešenia územnoplánovacej dokumentácie a návrhu ďalšieho územného rozvoja sídla boli premietnuté princípy a zásady návrhu regionálneho územného systému územnej stability (R-ÚSES) tak, ako ho v roku 1993 pre VÚC Košický región vypracovali URBAN, v.o.s. Košice a APS - ECOS, s r.o. Košice. Hlavné zásady tohoto systému boli premietnuté do navrhnutého riešenia užšieho záujmového územia sídla v meradle 1:25000.

V podrobnostiach urbanistického riešenia rozvoja sídelného útvaru v meradle 1:5000 sa návrh zaoberá podrobnejšou územnou špecifikáciou hydrického biokoridoru vodného toku Bodvy, ktorý tvorí základný prvok miestneho územného systému ekologickej stability (M-ÚSES). Rieši sa jeho forma, územný rozsah a podmienky jeho funkčného využitia, tvarovania a okolitej zástavby. Zásadne sa predpokladá jeho rozdielna úprava v intenzívne zastavanom území a rozdielna na okrajoch sídla. Úprava v území sídla má charakter mestského vodného toku v zelenej promenáde, s pokiaľ možno priestorovo (dojmovo) eliminovaným vplyvom jeho vysokého ohrádzovania. Na okrajoch a mimo súvislej zástavby je zámerom riešenia prinavrátenie prírodného charakteru v citlivo urbanizovanej podobe, umožňujúcej rekreačné využitie priľahlých priestorov.

Do urbánnej štruktúry sídla sa podľa navrhutej urbanistickej koncepcie výraznejšie zapája zelený masív na úpätí terasy so základnou biologicko-estetickou funkciou. Intenzívnejšie športovo-rekreačné využitie sa navrhuje len v priestore terajšieho detského ihriska Pod kopcom, kde sa v priesekoch pre diaľkové trasy vodovodu vytvára areál s proponovaným letným i zimným využívaním. Planina (pasienky) nad areálom sa vyhradzujú extenzívnemu rekreačnému využitiu vo forme piknikových lúk, čo prakticky znamená voľnú prírodu s len nepatrnými úpravami pre pohyb a pobyt (zdôraznenie citlivo vybraných trás a pobytových miest). Alternatívou je možné využitie časti územia pre golfový areál s citlivými prírodnými úpravami.

Na rozvojových plochách z východnej strany sídla sa paralelne so železničnou traťou navrhuje rozsiahly mestský park, ktorý by mal byť najvýznamnejším prvkom systému mestskej zelene. Navrhovaný lesný cintorín na severozápadnej strane sídla mal by byť, podobne ako plážové kúpalisko na Bodve, súčasťou zámeru, realizovaného v rámci preventívnych opatrení ochrany prírody na území nad severným okrajom sídla.

Najväčším a najvýznamnejším chráneným priestorom v záujmovom území Moldavy je CHKO Slovenský kras - Zádielska a Jasovská planina. Územie je charakteristické výskytom čisto krasových foriem a to krasových jám, jaskýň, priepastí, tvrdošov, tiesnín, suchých dolín a škrapových polí. Z veľkého množstva suchomilnej flóry sa tu vyskytuje viacero endemických druhov a druhov zriedkavých a chránených. I fauna je reprezentovaná vzácnym druhovým zastúpením. CHKO Slovenský kras je jedinou medzinárodnou biosférickou rezerváciou na Slovensku, zaradenou UNESCO-m do projektu MAB (človek a biosféra). Svojím územím zasahuje do katastrov sídiel Zádiel, Háj, Hačava, Jasov, Drienovec, Debrad', Včeláre, Moldava nad Bodvou a Turňa.

Jaskyňa pod Moldavským kopcom sa predpokladá chrániť bez jej sprístupnenia verejnosti.

3.6. Zásady rozvoja sídla z hľadísk ochrany

a tvorby životného prostredia

Kvalitu životného prostredia v Moldave nad Bodvou možno súhrne hodnotiť ako nie vyhovujúcu, avšak ani nie kritickú.

Sídlo nie je priamo zasiahnuté emisiami, ktoré produkujú dvaja najväčší znečisťovatelia v území - Cementáreň v Turni nad Bodvou a VSŽ Košice. Lokálnymi zdrojmi emisií do ovzdušia v sídle sú však súčasné sídliskové kotolne, doposiaľ prevádzkované na spaľovanie pevných palív. Spaľovaním uhlia v nich uniká do ovzdušia orientačne cca 343 ton popolčeka, asi 280 ton oxidu siričitého, asi 44 ton oxidov dusíka a asi 74 ton oxidu uhľnatého. Navyše, staršie kotolne majú kvôli malým účinným výškam komínov nedostatočný rozptyl úletov, čo v čase nízkého výkonu kotolní a za bezvetří spôsobuje prekročovanie prípustných normových hodnôt v prízemných koncentráciách škodlivín. Projekčne (ECONS, Moldava nad Bodvou) a realizačne sa však pripravuje ich postupná plynofikácia - viď časť Koncepcia riešenia technickej infraštruktúry.

Čistotu ovzdušia v sídle nepriaznivo ovplyvňuje i automobilová doprava, najmä pozdĺž frekventovanej cesty I/50 Košice-Rožňava a prieťahov ciest II. a III. triedy sídlom. Automobilová doprava je v úsekoch pozdĺž ciest i zdrojom hlučnosti: cesta I/50 má v úseku Košice-Moldava záťaž cez 6000 áut/hod, čo je podľa metodiky MŽP SR už zaťaženie kritické. Podobne je zdrojom emisií a hluku železničná doprava na južnom ťahu Košice-Zvolen. Ako dostupné opatrenia v rámci územného plánu sa navrhuje jednak obmedzenie až vylúčenie obytnej zástavby z území, zasiahnutých nadmerným hlukom, zmena dopravnej štruktúry tak, aby tranzitne najzaťaženejšie koridory mestskej a mimomestskej dopravy boli vedené mimo ťažísk obytných území, resp. pri novonavrhovaných v účelovo a technickými parametrami vyhovujúcich trasách a vytváranie priestorových podmienok pre izolačnú zeleň pozdĺž dopravou výrazne zaťažených komunikácií (najmä cesta I/50 a novonavrhovaná trasa cesty II/550).

Vo výrobnom procese sú najvýraznejšími zdrojmi hluku zariadenia VOZ, drvička ŠM Moldava v Čerinách a Strojno-tractorová stanica. Ďalšími stacionárnymi znečisťovateľmi

ovzdušia v kontakte s obytnými zónami sídla sú objekty živočíšnej výroby - najmä areál ŠM v Moldave. Odhlučnenie výrobných zariadení je záležitosťou nekompromisných hygienických požiadaviek a technického riešenia. Z hľadísk negatívnych vplyvov poľnohospodárskej živočíšnej výroby na obytné prostredie sídiel sa navrhuje reštrukturalizácia a reprofilizácia hospodárskeho dvora ŠM Moldava s postupným vymiestnením živočíšnej výroby do dvora Hatiny s tým, že toto vymiestnenie bude podmienkou povolenia ďalšej výstavby na severných rozvojových plochách. Na prevádzke PD v Budulove bude potrebné najzaťažujúcejšie zariadenia orientovať do polôh od obytnej zóny sídla vzdialenejších.

V katastrálnom území Moldavy nad Bodvou sú v súčasnosti zaregistrované dve v podstate divoké skládky v jeho severnej časti (na Kopci a v lokalite „Ílovité“), a dočasne povolená skládka priemyselného odpadu závodu Tesla. V katastri Budulova sú južne od obce registrované dve rizikové skládky poľnohospodárskeho odpadu. Konceptiou ÚPN-SÚ sa navrhuje postupná likvidácia všetkých týchto skládok a zosúladenie režimu nakladania s odpadom s Programom odpadového hospodárstva okresu Košice-okolie, ako ho vypracoval Okresný úrad - odbor životného prostredia.

Mesto Moldava nad Bodvou svoju produkciu tuhého komunálneho odpadu (obyvateľstvo, výroba, obsluha a vybavenostné aktivity) skládkuje na súčasnej zaregistrovanej a prevádzkovej skládke TKO v lokalite Nová Bodva - Chorváty (prevádzkovateľ MsPS Medzev). Zber a zvoz odpadu zabezpečuje mestská prevádzkareň technických služieb. Podľa okresnej koncepcie sa t.č. ukončuje výstavba združenej investície obcí - riadenej skládky TKO v katastri obce Jasov, ktorú bude využívať i Moldava nad Bodvou.

Mesto má vypracovaný, s okresnou koncepciou zosúladený a schválený Program odpadového hospodárstva a vypracovanú Štúdiu zavedenia separovaného zberu tuhého domového odpadu (Korex Zlín), ktorá sa už čiastočne realizuje. K zníženiu objemu a sortimentu TKO prispeje i pripravovaná výstavba vodovodu, kanalizácie a ČOV a rozšírenie plynofikácie v MČ Budulov.

Kvalita vody v Bodve je sledovaná vo troch profiloch (Medzev, Moldava a Host'ovce). Bodva má nad Medzevom vodu čistú, dobrej kvality. Neúmerne nízke oživenie biosestonu, ktoré je sledovateľné až po Moldavu, je ovplyvnené biocídnym účinkom dezinfekčných prostriedkov, používaných v kúpeľoch Štós. Znečistenie z Medzeva /Strojsmalt, kanalizácia) sa prejavuje zvýšenými hodnotami ukazovateľov akosti vôd: oxidovateľnosť, stopy olejov a kovov. Napriek vypúšťanému organickému znečisteniu sa zatriedenie ukazovateľov BSK₅, CHSK a koliformných baktérií nemení.

Z hľadiska kvality podzemných vôd v priliehajúcej oblasti východnej časti Slovenského krasu maximálne hodnoty ukazovateľov chemického zloženia spĺňajú STN. Podzemné vody v povodí Bodvy sú zväčša málo mineralizované a obsahujú i agresívny CO₂.

Koncepciou územného plánu sa v Moldave nad Bodvou navrhuje priestor na úpravy a rozšírenie ČOV v rámci jej súčasného areálu, najmä jej doplnenie o terciálne čistenie. Nová ČOV je navrhovaná i pod Budulovom.

3.7. Zásady rozvoja sídla z hľadísk nárokov na asanácie

Rozsah asanácií alebo zachovania objektov v riešenom území nie je možné dôsledne konkretizovať. Potreba a rozsah asanačných zásahov alebo možnosti rekonštrukčnej prestavby vyplynú až z konkrétneho návrhu architektonického riešenia a z komplexného zhodnotenia sanačných možností jednotlivých objektov v novokoncipovanej štruktúre sídelného útvaru. V zásade však na asanáciu bude potrebné navrhovať:

- všetky devastované a nevyužívateľné objekty
- neestetické a nehygienické objekty
- subštandardné objekty, u ktorých by náklady na ich revalorizáciu neboli úmerné dosiahnutým výsledkom alebo by boli neúmerne vysoké
- neúčelné hospodárske a pomocné objekty, ktoré nie je možné alebo nie je žiadúce adaptovať na iné funkčné využitie
- objekty s podstatnými materiálovými, konštrukčnými alebo hygienickými závadami

- objekty, pôsobiace v urbanistickej štruktúre sídla disfunkčne alebo zvlášť esteticky rušivo a hodnota ich využitia je pritom obmedzená
- objekty, ktoré prekážajú navrhovanému rozvoju sídla a jeho základných funkcií, alebo ich rozvoj podstatne obmedzujú či sťažujú, alebo by ho zásadne negatívne ovplyvňovali
- objekty, ktoré sú výrazne závadné z hľadísk starostlivosti o životné prostredie a štruktúru ekosystému a tieto ich závary nie je možné alebo účelné odstrániť ich úpravou.

Všeobecne je žiadúce rozsah výhľadovo nutných asanácií a prestavieb s podstatnou zmenou charakteru územia regulovať tak, aby zdravý bytový a ostatný stavebný fond včítane zariadení technickej vybavenosti bol do svojho dožitia optimálne využiteľný. V konkrétnom riešení je potrebné, pokiaľ to podmienky umožnia, vyhýbať sa rozsiahlym veľkoplošným časovo sústredeným asanáciám v prospech územnej prestavby po menších funkčných celkoch, najmä s ohľadom na zachovanie kontinuity charakteru prostredia.

4. Doprava a dopravné zariadenia

4.1. Širšie vzťahy - doprava v záujmovom území

Interakcie Moldavy nad Bodvou zahŕňujú v západovýchodnom smere súčasnú hranicu okresu Košice-vidiek (Včeláre, Zádielske Dvorníky) a na východe Košice, z toho hlavne oblasť VSŽ - Šaca. V severovýchodnom smere oblasť od Štósu po hranicu s Maďarskou republikou s hlavnými vzťahmi k Medzevu, Jasovu a Turnianskemu Podhradiu.

Prepravné vzťahy, vrátane regionálnych a diaľkových sprostredkuje existujúca a navrhovaná dopravná sústava.

4.1.1. Cestná sieť

Mesto Moldava nad Bodvou leží na hlavnom južnom cestnom ťahu č. I/50 (H-50) zaradenom do Európskej cestnej siete (E-571). Podľa koncepcie rozvoja dopravy (uzn.vlády SR č. 166/93) a Návrhu ÚPN-VÚC Košice-vidiek sa navrhuje jej rozšírenie na kategóriu R 22,5/120 (100) s nevyhnutnými trasovými úpravami a vylúčením nevyhovujúcich prietahov obcami vybudovaním obchvatov, menovite úseku Zádielske Dvorníky - Turnianske Podhradie, severný obchvat Čečejoviec a korekcia prietahu v Šaci. V katastri mesta existujúce vedenie trasy vyhovuje požadovaným parametrom, korekciu trasy navrhujeme na západnom okraji z dôvodu potreby realizácie prístupovej komunikácie k existujúcej zástavbe a aktivitám (autoservis). Realizácia južného ťahu v novej trase nie je pravdepodobná, pre jej prevedenie je však možné použiť súbežnú trasu južne od koridoru vymedzeného pre vysokorychlostnú trať, resp. prekládku súčasnej železničnej trate.

Severnou časťou záujmového územia prebiehajú cesty II. triedy č. 548 odpájajúcej sa z cesty č. I/50 v Pereši a končiacej v Jasove na ceste č. 550 Moldava nad Bodvou-Štós. Cesta č. II/550 sa v súčasnosti napája na cestu č. I/50 na západnom okraji mesta a prebieha intravilánom mesta, vrátane jeho centra. Z aspektu nevhodného vedenia cesty najcitlivejšími priestormi mesta navrhujeme jej preloženie do polohy cez rozvojové plochy východne od železničnej trate Moldava nad Bodvou-Medzev vrátane nového napojenia na cestu č. I/50 pred mostným objektom v smere od Košíc s ponechaním aj západného napojenia mesta na cestu č. I/50. Obe uzly navrhujeme riešiť súbežne s prestavbou cesty č. I/50 na kategóriu R 22,5/120 ako uzly mimoúrovňové.

Cestnú sieť dopĺňujú cesty III. triedy regionálneho významu, z ktorých v širšom území sú dôležité západovýchodné prepojenia medzi sídlami južne od cesty č. I/50 a železničnej trate a cesta č. III/05168 z Turne nad Bodvou do MR s fungujúcim hraničným priechodom.

Sídlného útvaru Moldava nad Bodvou sa priamo dotýkajú cesty:

III/050176 Moldava - Budulov - Janík

III/5502 Moldava - Mokrance - Čečejovce

III/050178 Moldava - železničná stanica

V štúdiu navrhujeme prepojenie cesty č. III/5502 na cestu č. II/550 (a I/50) cez východnú mimoúrovňovú križovatku s jej pokračovaním pôvodnou trasou cez Mokrance do Čečejoviec s využitím pôvodnej trasy cesty č. I/50. Napojenie Paňoviec cestou č. III/050182 mimoúrovňove cez navrhnutý obchvat Čečejoviec.

4.1.2. Železničná sieť

Na železničnú sieť je mesto pripojené prostredníctvom jednokolažnej železničnej trate 2. kategórie č. 160 Barca - Plešivec (-Zvolen), ktorá je súčasťou tzv. druhého (južného) železničného ťahu SR. Trať sa postupne zdvojkolažňuje a výhľadovo sa pripravuje jej elektrifikácia. V návrhu rezervujeme koridor pre jej prekládku v úseku Mokrance - Drienovec (vylúčenie nevyhovujúceho úseku s rýchlosťou 60 km.h⁻¹).

Zo západného zhlavia železničnej stanice sa odpája lokálna jednokolažná železničná trať č 168 Moldava nad Bodvou - Medzev. S ohľadom na nerentabilnosť uvažuje GR-ŽSR so zrušením osobnej prepravy. Trať navrhujeme ponechať pre účely nákladnej dopravy s prípadným predajom základných prostriedkov možnému združeniu vlečkárov Moldava nad Bodvou - Medzev s možnou prevádzkou osobnej dopravy súkromným prepravcom.

Podľa Konceptie rozvoja dopravy sa v štúdiu ponecháva územný koridor pre alternatívne prevedenie južnej trasy vysokorýchlostnej trate Košice - Bratislava s návrhovou rýchlosťou 250 km.h⁻¹ .

4.2. Rámcová prognóza dopravy

Základné údaje pre celkové objemy jednotlivých druhov dopravy pre rok 2010 preberáme z návrhu GDP SÚ Moldava nad Bodvou, spracovaného organizáciou Dopravno-inžinierske služby, š.p. Košice - Útvar dopravného inžinierstva v apríli 1991 s ich transformáciou z dopravných na urbanistické obvody. Vzhľadom na územný rozvoj navrhnutý v ÚPN-SÚ, ktorý je teritoriálne odlišný od predchádzajúcej ÚPD a následného návrhu GDP, prognóza pre rok 2030 je spracovaná na základe týchto globálnych predpokladov:

	Hybnosť (ciest/obyv./deň)			
	celkom	vnútorná	zdroj+cieľ	tranzit
celková	1,906	0,732	0,797	0,377
z toho: automobilová	0,982	0,662	0,227	0,093
mestská hromadná	0,07	0,07	-	-
prímestská autobusová	0,652	0	0,435	0,217
železničná	0,202	-	0,135	0,067

Automobilová doprava v j.v./24 h:

	rok 2010	k	rok 2030
vnútorná	39750	1,28	50880
zdrojová	6250	1,36	8500
cieľová	6250	1,36	6000

Predpokladaná skladba dopravného prúdu (v tis. Sk.voz/24 h.)

	rok 2010					rok 2030				
	OA	%	NA	%	spolu	OA	%	NA	%	spolu
vnútorná	31,9	81,6	7,2	18,4	39,1	35,5	82	7,8	18	43,3
zdrojová+cieľová	7,2	69,9	3,1	30,1	10,3	9,2	70	3,9	30	13,1
tranzitná	2,7	72,3	1	27,7	3,7	3,4	73	1,3	27	4,7
celkom	41,8	78,8	11,3	21,3	53,1	48,1	79	13	21	61,1

Matice medzioblastných dopravných vzťahov v j.v./24 hod. pre rok 2010 a 2030 sú uvedené v tabuľkách.

Kartogram zaťaženia komunikačnej siete pre rok 2030 v sk.v.24 hod. je spracovaný pridelením medzioblastných dopravných vzťahov z tab.č.2 na základnú komunikačnú sieť systémom voľby najkratšej trasy. Kartogram vyjadruje cca 75 % záťaže, ostávajúcich 25 % záťaží sa odohrá na doplnkovej komunikačnej sieti.

Pre MHD, vychádzajúc z dennej hybnosti sa predpokladá v roku 2030 preprava 1050 cestujúcich /deň a pre železničnú dopravu 3000 cestujúcich/deň (vrátane tranzitu).

Matrica medzioblastných dopravných vzťahov v JV/24 hod.

rok 2010

rok 2010

		Oblasť														vnútrooblastná	cieľová	tranzitná	celkom
		vnútrooblastná																	
		vonkajšia																	
dopr.obvody	1	2	3	4	5	6		I	II	III	IV	vnútrooblastná		zdrojová					
urb.obvody	001 002	007 010 013	009	008	005	011	003												
Oblasť	vnútrooblastná	1	-	9012	148	110	2193	246	101	1032	184	85	282	11810	1583	-	-	13393	
		2	9733	-	1706	115	2372	522	398	751	485	105	716	14846	2057	-	-	16903	
		3	183	2444	-	30	205	50	14	251	179	27	336	2926	793	-	-	3719	
		4	100	105	20	-	5	5	-	26	19	3	35	235	83	-	-	318	
		5	2416	2884	316	5	-	899	30	211	203	150	184	6550	748	-	-	7298	
		6	226	794	50	10	1583	-	20	57	89	497	29	2683	672	-	-	3355	
		003	115	415	12	1	28	23	-	40	21	10	52	594	123	-	-	717	
		I	1073	922	271	30	205	97	42	-	104	20	230	-	-	2640	354	2994	
		II	228	505	303	18	321	96	23	96	-	115	2262	-	-	1494	2473	3967	
		III	88	112	5	4	267	703	10	8	99	-	10	-	-	1189	117	1306	
		IV	213	344	336	32	127	29	50	192	1886	-	-	-	-	1131	2078	3209	
		vnútrooblastná	12773	15654	2252	271	6386	1745	563	-	-	-	-	-	39664	-	-	-	
zdrojová	-	-	-	-	-	-	-	-	2368	1180	877	1634	-	6059	-	-			
cieľová	1602	1883	915	84	920	925	125	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
tranzitná	-	-	-	-	-	-	-	-	296	2089	135	2502	-	-	6454	-			
celkom	14375	17537	3179	355	7306	2670	688	2664	3269	1012	4136		-	-	-	5022	57199		

Matica medzioblastných dopravných vzťahov v JV/24 hod.

rok 2030

rok 2030

	Oblasť															
	vnútrooblastná															
	vonkajšia															
	I	II	III	IV												
dopr.obvody	1	2	3	4	5	6	003									
urb.obvody	001	007	009	008	005	011	003									
	002	010														
		013														
1	-	5580	170	50	2500	250	4500	1240	220	100	340	13050	1900	-	-	14950
2	5580	-	2100	80	1500	300	4930	770	490	110	730	14490	2100	-	-	16590
3	170	2100	-	50	230	70	350	270	190	30	360	2970	850	-	-	3820
4	50	80	50	-	5	5	100	30	20	3	37	290	90	-	-	380
5	2500	1500	230	5	-	1600	620	200	190	140	180	6455	710	-	-	7165
6	250	300	70	5	1600	-	450	60	100	560	30	2675	750	-	-	3425
003	4500	4930	350	100	620	450	-	1250	300	120	430	10950	2100	-	-	13050
I	1240	770	270	30	200	60	1250	-	150	30	320	-	-	3820	500	4320
II	220	490	190	20	190	100	300	110	-	130	2510	-	-	1510	2750	4260
III	100	110	30	3	140	560	120	25	300	-	25	-	-	1063	350	1413
IV	340	730	360	37	180	30	430	220	2100	80	-	-	-	2107	2400	4507
vnútrooblastná	13050	14490	2970	290	6455	2675	10950					50890	-			
zdrojová	-	-	-	-	-	-	-	3820	1510	1063	2107	-	8500	-	-	
cieľová	1900	2100	850	90	710	750	2100					-				
tranzitná	-	-	-	-	-	-	-	500	2750	350	2400	-				
celkom	14950	16590	3820	380	7165	3425	13050	4320	4260	1413	4507	-			6000	73880

Potreby statickej dopravy pre rok 2030 sa bilancujú pre skupinu odstavných stojísk podľa počtu bytov v bytových domoch (1 stojisko/1 byt), pre skupinu parkovacích stojísk podľa počtu obyvateľov (1 stojisko/20 obyv.) a vybavenosti. Potreby uvádza nasledovná tabuľka:

urbanistický obvod	Počet				Potreba stojísk			spolu
	obyv.	bytov	odstav-		parkovacích		odst.+	
		v byt.	ných	pre	pre	zástupn.	celkom	park.
		domoch		obyv.	vyb.			
001 Stred	795	15	15	13	208	10	211	226
002 Záhradná	885	52	52	14	3	3	14	66
003 Hlinisté	4069	860	860	68	140	50	158	1018
005 Pri železnici	1109	228	228	18	97	15	100	328
006 Terasa I.	3	-	-	1	-	-	1	1
007 Sídliisko	2296	546	546	38	82	30	90	636
008 Priem.obvod	26	-	-	1	50	1	50	50
009 Terasa II.	825	2	2	14	26	5	35	37
010 Pri štadióne	175	-	-	3	40	3	40	40
011 Budulov	732	12	12	12	5	2	15	27
013 sídl.Mier	3701	1134	1134	62	108	50	120	1254
celkom	14856	2849	2849	244	759	169	834	3683

Pozn. Potreba parkovacích stojísk bola redukovaná podľa čl. 196 STN 736110 koef. k=0,336

Potrebné kapacity opravovní a servisov motorových vozidiel pre rok 2030:

- počet osobných vozidiel 4250
- ujazdené km/voz/rok 10000
- ročný výkon mil.voz.km/rok 42,5

Potreba:

malé opravy: $\frac{42500000}{5000} = 8500/\text{rok} = 34/\text{deň}$

stredné opravy: $\frac{42500000}{40000} = 1060/\text{rok} = 4,24/\text{deň}$

generálne opravy: $\frac{42500000}{120000} = 354/\text{rok} = 1,42/\text{deň}$

potrebná plocha pozemkov: 16406 m² = 1,64 ha

počet pracovných stání: 39

4.3. Koncepcia mestského dopravného systému

4.3.1. Komunikačná sieť

Základnú komunikačnú sieť navrhujeme ako okružno-radiálnu s prepojením na cestu č. I/50 vo dvoch mimoúrovňových uzloch. Základný zberný okruh prebieha ulicami:

- Rožňavská (radiálne pripojená na cestu č. I/50 pri ČSPH)
- Kalvínska
- navrhovaná ulica prebiehajúca severojužným smerom cez obvod 003 (radiálne pripojená na cestu č. I/50 vo východnom uzle), ktorá je zároveň súčasťou navrhovanej preložky cesty č. II/550 (pokračuje severným smerom súbežne so železničnou traťou Moldava nad Bodvou - Medzev a ústí do pôvodnej trasy za úrovňovým priecestím)
- východo-západné prepojenie severným okrajom mesta s prepojením do nám. Ľ. Štúra
- Československej armády s vyústením do Rožňavskej ulice

Prietah cesty č. II/550 je navrhnutý vo funkčnej triede B1 v kat. MS 14/60 ostatná časť okruhu vo funkčnej triede B2 v kat. MS 14/50 resp. MS 9/60 v stiesnených pomeroch zástavby, s obmedzením rýchlosti na 30 km/hod pri zdravotníckych a školských zariadeniach.

Hlavné radiálne komunikácie vychádzajúce z okruhu smerom von sú (v smere hodinových ručičiek):

- bývalá cesta č. II/550 smerom severným s pripojením na novú trasu za úrovňovým žel. priecestím trate Moldava - Medzev - vo funkčnej triede C2, kat. S 7,5/60
- prepojenie prietahu cesty č. II/550 cez východný mimoúrovňový uzol na cestu č. I/50 vo funkčnej triede B1, kat. MS 14/60 s pokračovaním na cestu č. III/5502 vo funkčnej triede B2, kat. MS 9/60 (mimo zast. územia S 7,5/60)
- prepojenie pozdĺž žel. trate Moldava - Medzev (východne od trate) na cestu č. III/5502 vo funkčnej triede C2 kat. MO 8/60
- prepojenie cez Hviezdoslavovu ul. a Budulovskú (cesta č. III/050176) do Budulova s odbočením do Čečejoviec (cesta č. III/5502) a žel stanicu (cesta č. III/050178) vo funkčnej triede B2, kat. MS 9/50 (mimo zastavaného územia S 7,5/60)
- prepojenie cez západný mimoúrovňový uzol na cestu č. I/50 vo funkčnej triede B2, kat. MS 9/50

Hlavné radiálne komunikácie smerom z okruhu dovnútra sú:

- Hlavná ul (terajší prietah cesty č. II/550) vo funkčnej triede D1 (upokojená komunikácia) v kat. MO 8/30
- západo-východné prepojenie z ul. Československej armády cez Nám. Budovateľov s premostením Bodvy cez Letnú ul. úrovňovým priecestím cez trať na okruh (preložka cesty č. II/550) vo funkčnej triede C2, kat. MO 8/40
- západo-východné prepojenie z ul. Čsl. armády cez Školskú ul. na Hlavnú ul. vo funkčnej triede C2, v kat. MO 8/40
- Vodná ul. medzi Rožňavskou a Letnou vo funkčnej triede C2, kat. MOK 7,5/40
- Záhradná ul. medzi Kalvínskou ul. a cintorínom vo funkčnej triede D1 ako obytná ul. v kat. MO 8/30 red.

Obytný obvod 009 (Terasa II) je pripojený v dvoch bodoch z Rožňavskej ulice komunikáciami funkčnej triedy C2, v kat. M 8/40.

Ostatné komunikácie sú navrhnuté vo funkčnej triede C3 v kategóriách MO 8/30, MO 5/30, MOK 4/30, vo vnútri obytných zón vo funkčnej triede D1.

Závažné bodové a líniové závady, zistené v rozborovej časti rieši návrh takto:

- úrovňové železničné priecestie cesty č. III/5502 v posunovacom obvode (trať Moldava nad Bodvou - Medzev) preložkou cesty II/550 ako aj prepojením z okruhu pozdĺž trate. Prepojenie na Budulovskú ul. ostáva v pôvodnom stave, avšak bez podstatného dopravného významu

- úrovňové železničné priecestie Budulovskej s traťou Barca - Plešivec bude odstránené len v prípade preložky trate v úseku Mokrance - Drienovec (súčasná poloha priecestia vzhľadom na obsluhu okolitej zástavby neumožňuje realizáciu mimoúrovňového priecestia). Existujúce priecestie navrhujeme osadiť svetelnou signalizáciou

- úrovňové železničné priecestie na severnom okraji SÚ rieši preložka cesty č. II/550 mimo dotyku so železničnou traťou. Ponechané úrovňové železničné priecestie bude slúžiť na pripojenie miestnej obslužnej komunikácie na cestu č. II/550

- prepojenie nového obvodu 003 - Hlinisté na vnútornú komunikačnú sieť je riešené 5 úrovňovými železničnými priecestiami cez trať Moldava nad Bodvou - Medzev s predpokladom svetelnej signalizácie, čo pri nízkej frekvencii železničnej dopravy je riešenie vyhovujúce

- križovatky

- . Rožňavská - Hviezdoslavova - Kalvínska sa upraví systémom 2 stykových križovatiek

- . Rožňavská - Jesenského - Nová úpravou vjazdov Jesenského a Novej na Rožňavskú a usmernením dopravy

- . Rožňavská - ul. SNP zriadením ďalšieho prepojenia Terasy z Rožňavskej ul. nad autoservisom a plošnou úpravou existujúcej križovatky s výškovou korekciou

- . Rožňavská - cesta I/50 realizáciou mimoúrovňovej križovatky

- . križovatka v Budulove - plošná úprava a smerové úpravy v križovatke

- . Hlavná ulica - dopravné upokojenie sa dosiahne preložkou cesty č. II/550 do navrhnutej polohy

- Rožňavská ul. v úseku Jesenského - Hviezdoslavova znížením funkčnej triedy z B1 na B2 a možnou výhľadovou korekciou trasy s asanáciou južnej strany ulice (v komplexnom urbanistickom návrhu označené čiarkovane)

- Školská ulica - medzi Hlavnou a Vodnou navrhujeme jej zjednosmernenie s prevedením opačného smeru Jiskrovou ulicou.

4.3.2. Pešie a cyklistické komunikácie

Existujúce pešie komunikácie v návrhu dopĺňame o obojstranné pešie chodníky pozdĺž navrhnutých úsekov zberného okruhu a ostatných komunikácií funkčnej triedy B1, B2 a aspoň jednostranné chodníky pozdĺž úsekov komunikácií funkčnej triedy C2. Samostatné pešie prepojenie sa uvažuje medzi obvodom 003 - Hlinisté a 001 - Stred.

Pred rozhodnutím o realizácii systému cyklistických trás, ktorý by vytvoril podmienky pre participáciu cyklistickej dopravy na delbe dopravnej práce odporúčame spracovať na podklade sociologického prieskumu štúdiu cyklistickej dopravy. Súčasný podiel cyklistov v dopravnom prúde pri vizuálnom pozorovaní totiž neavizuje potrebu realizácie takéhoto systému.

V ÚPN-SÚ navrhujeme vytvoriť podmienky pre realizáciu cyklistických trás rekreačno-oddychového charakteru v rámci vnútrosídlištných priestorov (najmä pre deti predškolského a školského veku) a okruhu pozdĺž západného brehu Bodvy od ul. Školskej po VOZ s

prepojením samostatným cyklistickým pruhom pozdĺž severnej a západnej hranice areálu ŠM na úpätie Terasy a cez Podhorskú a Školskú ulicu (rozšírením existujúcich chodníkov) späť k Bodve - táto trasa má slúžiť najmä mládeži a mladým pre rekreačno-športové využitie. Trasy aj s možnosťami doplnenia sú dokumentované vo výkrese návrhu dopravy ÚPN SÚ.

4.3.3. Statická doprava

Návrh krytia potrieb statickej dopravy podľa nápočtu v rámcovej prognóze dopravy je uvedený v nasledovných tabuľkách:

Odstavné stojiská		Stav		Návrh				celkom stav + návrh	Pozn.
Urbanistický obvod	Potreba	G	voľné	pod. obj.	Garáže tvorobné	boxové	voľné stojiská		
001 Stred	15	12	3	-	-	-	-	15	
002 Záhradná	52	10	14	-	-	5	23	52	
003 Hlinistá	860	-	-	172	240	18	430	860	
005 Pri železnici	228	-	14	20	-	20	174	228	
007 Sídliisko	546	175	98	-	200	-	73	546	stav vr. obvodu 010
009 Terasa II.	2	-	2	-	-	-	-	2	
011 Budulov	12	-	-	-	-	-	12	12	v ulič- nom profile
013 Sídli. Mier	1 134	160	380	-	400	-	174	1 134	
spolu:	2 849	377	511	192	640	43	886	2 849	

Parkovacie stojiská

Urbanistický obvod	Potreba	Stav	Návrh		Celkom stav + návrh
			parkoviská	uličný profil	
001 Stred	211	172	15	24	211
002 Záhradná	14	45	-	-	45 pre potreby 001-cintárin
003 Hlinistá	158	-	100	58	158
005 Pri železnici	100	66	16	18	100
007 Sídliisko	90	-	30	60	90
008 Priem. obv.	50	50	-	-	50
009 Terasa II.	35	28	-	7	35
010 Pri železnici	40	30	-	10	40
011 Budulov	15	-	-	15	15
013 Sídli. Mier	120	-	60	60	120
Celkom	833	391	221	252	864 celkové krytie vylepšuje obvod 002

Pozn. Stav je uvedený po odpočítaní voľných odst.stojísk, bez kapacít v uličných profilech.

Krytie potrieb odstavných stojísk u navrhovanej zástavby navrhujeme realizovať v rozsahu 20 % v objektoch bytových domov, 30% v hromadných (nadzemných - podzemných) garážach a 50 % na teréne s minimálnym počtom boxových garáží. V existujúcich sídliskách (007, 013) vzhľadom na nedostatok priestorov prevážnu časť nárokov navrhujeme riešiť hromadnými garážami.

Krytie potrieb parkovacích stojísk navrhujeme riešiť v rámci pozemkov, alebo v objektoch novej vyššej občianskej vybavenosti s minimálnym zväčšením počtu parkovísk na verejných priestoroch malokapacitnými parkoviskami a s maximálnym možným využitím uličných profilov komunikácií funkčnej triedy C3 a D1.

4.3.4. Mestská hromadná doprava

Očakávané nízke prepravné požiadavky (1050 cest/deň) nevyvolávajú potrebu zriadenia pravidelnej mestskej hromadnej dopravy. Navrhujeme zriadiť 2 špičkové linky v čase začiatku a konca pracovných smien a začiatku a konca vyučovania v časovej väzbe na príchody a odchody autobusových a vlakových spojov.

1. železničná stanica - autobusová stanica (novou komunikáciou pozdĺž trate Moldava - Medzev) - Mestský úrad - Hotel - gymnázium (NsP) - Nám.L.Štúra - Nová okružná - VOZ

2. Terasa (Horská ul.) - Verejný požiarny útvar - Obv.odd.policajného zboru - VÚB - Budulovská (za traťou) - Moldavský strojársky servis - Transpetrol.

V sedle odporúčame prevádzkovať vnútromestskú linku mikrobusem v trase autobusová stanica - okruh cez obvod 003 - cintorín - Mestský úrad - Hotel - NsP - Obv.odd. policajného zboru - Verejný požiarny útvar - Terasa (Horská ul.) - Verejný požiarny útvar - Obvodné odd. policajného zboru - Kalvínska ul.

4.4. Dopravné zariadenia

4.4.1. Železničná doprava

Návrh predpokladá ponechanie súčasnej železničnej trate Barca - Plešivec s jej zdvojkolažením a elektrifikáciou. Napriek nerentabilnosti trate Moldava nad Bodvou - Medzev navrhujeme trať ponechať pre nákladnú dopravu (presun výkonov z tejto trate na ŽS Moldava nad Bodvou nie je ŽS za terajšieho vybavenia schopná zvládnuť) a osobnú dopravu realizovať súkromným prepravcom.

Železničnú stanicu návrh ponecháva vrátane nákladného obvodu (manipulačnej koľaje a rampy) a zavlčkovania bez zmeny (s možnosťou jeho rozšírenia). Rušivý vplyv výťažnej koľaje zo severného zhlavia na cestnú dopravu je v podstatnej miere kompenzovaný návrhom nových komunikačných severojužných prepojení bez kolízií so železničnou dopravou.

Návrh ponecháva územnú rezervu na prevedenie vysokorýchlostnej trate a preložky dnešnej trate v úseku Mokrance - Drienovec (kvôli nevyhovujúcemu oblúku od severného zhlavia) v koridore medzi strojárskym servisom a Transpetrolom.

4.4.2. Prímestská autobusová doprava

Súčasnú autobusovú stanicu vrátane autobusového závodu návrh ruší a situuje ich do obvodu 003-Hlinisté do polohy východne od železničnej trate Moldava nad Bodvou - Medzev s celkovou výmerou pozemku 1,88 ha. V rámci tohto komplexu navrhujeme situovať prevádzkovo-výpravnú budovu, výstupnú hranu s kapacitou 5 výstupných stojísk, 5 nástupíšť hrebeňových, 6 nástupíšť pozdĺžnych, v časti závodu 25 odstavných stojísk, halu pre bežný servis s umývárkou autobusov, čerpaciu stanicu pohonných hmôt pre autobusy s možnosťou (v rámci vymedzenej časti závodu) zariadenia plochy pre parkovanie a odstavovanie vozidiel nákladnej automobilovej dopravy.

Vo vonkajšom nástupnom priestore pre cestujúcich navrhujeme parkovaciu plochu s kapacitou 40 stojísk (aj pre potreby okolitej zástavby).

4.4.3. Zariadenia služieb motorizmu

Čerpacie stanice pohonných hmôt

Okrem súčasnej čerpacej stanice PHM Slovnaft (4 výdajné stojany + autoumyvárka) navrhujeme ďalšiu ČSPH rovnakej kapacity v obvode 003-Hlinisté pri trase preložky cesty č. II/550 (okruh) na vyčlenenej parcele.

Servisy a opravovne osobných motorových vozidiel

V súčasnosti sú v prevádzke dve zariadenia (pri ČSPH Slovnaft a pri ceste č. II/50 v smere na Rožňavu) s celkovou plošnou výmerou 1,3 ha. Chýbajúcich 0,34 ha navrhujeme situovať v juhozápadnom cípe obvodu 003 - Hlinisté.

4.5. Hlukové pomery

Hluk z dopravy bol počítaný na prognózne hodnoty zaťaženia základnej komunikačnej siete v profiloch, zasahujúcich obytnú zástavbu, na ceste č. II/50 a pre železničnú dopravu. Dopad hluku na územie nebol korigovaný terénnymi podmienkami a osadením komunikácie (výkop, násyp, objekt).

Základné hladiny hluku vo vzdialenosti 7,5 m od okraja vozovky a vzdialenosti izofón od osi komunikácie v m udáva priložená tabuľka.

Hluková situácia SÚ Moldava nad Bodvou od automobilovej a železničnej dopravy

rok 2030

Úsek komunikácie	Skut. voz/deň	z toho NA	rýchlosť km/h	pozdĺ. sklon %	zákl. hl. hluku Laeq/7,5m	Vzdialenosť izofóny od osi komunikácie v metroch					
						75	70	65	60	55	50
I/50 Drienovec-Moldava	10400	4700	90	1,0	77,69	15,4	48,2	132,9	323,3	692,9	1309,2
I/50 Moldava-Čečejevice	12800	5200	90	2,0	78,61	19,1	58,5	157,8	375,0	785,6	1450,5
I/50 medzikriž.úsek	8700	3600	90	1,0	76,69	12,0	38,6	109,4	272,9	600,0	1163,0
1 Rožňavská	3110	620	50	2,0	65,19	-	-	8,3	27,6	81,2	210,4
2 Rožňavská	5900	1060	50	2,0	67,67	-	-	15,3	47,9	132,2	321,6
3 Rožňavská	6530	1175	40	4,0	68,7	-	-	19,5	59,7	160,5	380,5
4 Kalvínska	7350	1320	40	0,5	68,18	-	-	17,3	53,4	145,6	349,8
5 Hviezdoslavova	3800	760	40	2,0	66,07	-	-	10,3	33,7	96,9	245,5
6 Horská	890	45	30	6,0	56,11	-	-	-	-	10,4	34,0
7 Čsl.armády	3500	350	30	2,5	62,31	-	-	-	14,02	44,3	123,0
8 Čsl.armády	2940	294	40	1,5	62,98	-	-	-	16,5	51,2	140,3
9 okruh /návrh/	4550	820	50	0,5	66,82	-	-	12,4	39,8	112,3	279,2
10 prepoľ Letná-okruh	510	25	30	3,0	52,76	-	-	-	-	-	15,6
11 Vodná	630	31	30	2,0	53,40	-	-	-	-	-	18,2
12 Budovateľov	3500	350	30	1,0	61,87	-	-	-	12,6	40,3	113,4
13 Letná	2530	253	30	4,0	61,35	-	-	-	11,1	35,8	102,3
14 okruh /návrh/	5600	1110	50	1,0	68,17	-	-	17,2	53,3	145,4	349,4
15 okruh /návrh/	5180	1036	50	2,0	68,13	-	-	17,1	52,8	144,2	346,9
16 okruh /návrh/	2940	588	50	0,5	65,87	-	-	9,8	32,2	93,1	273,2
Hluk od železničnej dopravy ⁺											
trata 160	95	6,7			73,3	-	17,1	53,0	144,5	347,6	733,6
trata 168	30	2,1			66,4	-	-	10,8	35,0	100,2	275,4

+ pri predpoklade zachovania súčasného počtu vlakových súprav

Ako vyplýva z tabuľky, hlukom nad 70 dB/A/ je zasiahnutá časť obytnej zástavby na Hviezdoslavovej ulici od cesty č. I/50, hlukom nad 65 dB/A/ ul. Rožňavská, Kalvínska, Hviezdoslavova, severná a východná časť navrhovaného okruhu a nad 60 dB/A/ ostatné časti základnej komunikačnej siete (okrem ul. Horskej, Vodnej a jej prepojenia na okruh).

Na elimináciu negatívnych účinkov hluku navrhujeme tieto opatrenia:

- pri prestavbe cesty č. I/50 na kat. R 22,5/1200 opatriť úsek na objekte protihlukovou odraznou plochou výšky 0,75 m v skosení 45 stupňov
- areál NsP oplotiť plným betónovým členeným plotom výšky 2,0 m
- zástavbu v trase navrhovanej východnej a severnej časti okruhu riešiť urbanistickými prostriedkami (systémom zástavby).

Potreba plôch pre dopravu:

Funkčná plocha	Výmera (ha)			
	stav	návrh	z toho úbytok	nové plochy
Cestné komunikácie 10,14	9,15	19,29	-	
Parkoviská, priestranstvá, pešie chodníky a priestory	5,33	12,05	-	6,72
Ostatné dopravné zariadenia	4,1	8,09	0,73	4,72
Celkom:	18,58	39,43	0,73	21,58

5. Koncepcia riešenia technickej infraštruktúry

5.1. Vodné hospodárstvo

5.1.1.. Zásobovanie vodou

Mesto je zásobované pitnou vodou zo skupinového vodovodu Turňa - Drienovec - Moldava - Košice, cez zásobovací vodojem "Nad Moldavou" s obsahom 2x2000 m³ na kóte 272,0 m.n.m., z ktorého je už dodávaná priamo do mesta zásobovacím potrubím DN 400. Od zásobovacieho potrubia odbočujú rozvodné rády do sídliska "Terasa" DN 300, do sídliska "Mier" DN 300 a do Starého mesta DN 200.

Obmedzenia pre územný rozvoj mesta predstavujú diaľkové vodovodné potrubia, prechádzajúce jeho územím od zdrojov v Turni a Drienovci do Košíc DN 700 a DN 600, prívod z Hatín do Moldavy DN 300, DN 200 a z Medzeva do Moldavy a Košíc DN 700. Pozdĺž všetkých týchto vedení je v súvislej zástavbe potrebné ponechať manipulačný priestor šírky 7,0 metrov.

Vodovod v Moldave nad Bodvou je celomestský. Nastaršie potrubie je v Starom meste, ktoré vykazuje aj najväčšiu poruchovosť na Hlavnej ulici v dôsledku prepádavania podzemných chodieb. Celé územie mesta sa nachádza v jednotnom tlakovom pásme vodojemu 2x2000 m³. Pôvodný zásobovací vodojem 400 m³ na kóte 260 m.n.m. je v zlom technickom stave a je odstavený.

Prognóza zásobovania vodou v meste Moldava nad Bodvou vychádza z tendencií v spotrebe vody preukázaných v prieskumoch a rozboroch. V posledných piatich rokoch sa prejavuje tendencia znižovania objemu celoročnej spotreby vody a to z 801 tis.m³ v roku 1990 na 742 tis.m³ v roku 1994. Okrem spotreby v absolútnom objeme klesala aj špecifická spotreba na obyvateľa z 286 l/o/deň v roku 1990 na 235 l/o/deň v roku 1994 a to pri stálom narastaní počtu napojených obyvateľov zo 7670 v roku 1990 na 8650 v roku 1994.

Uvedené tendencie sa prejavujú v nových ekonomických podmienkach v dôsledku zdraženia dodávanej vody a následných úsporných opatrení spotrebiteľov. Prognóza rozvoja zásobovania vodou v meste musí prihliadať k prejavovým novým trendom najmä v spotrebe obyvateľstva ako najväčšieho odberateľa pitnej vody.

Vývoj spotreby obyvateľstva:

Rok	Fakturácia	Špecifická spotreba
1990	578 tis.m ³ /rok	206 l/o/deň
1991	587 -"	196 -"
1992	590 -"	193 -"
1993	602 -"	192 -"
1994	581 -"	188 -"

Za posledných päť rokov objem spotreby skutočne vyfakturovaný obyvateľstvu stagnoval avšak špecifická spotreba na jedného obyvateľa klesla z 206 na 188 l/o/deň.

Ukazovateľ 188 l/o/deň bol dosiahnutý pri terajšom štandarde vybyvenosti mesta:

- 98 % napojenosti obyvateľstva na vodovod
- 85 % domácností s kúpeľňami
- 70 % domácností s centrálnou dodávkou teplej vody

- obyvateľstvo napojených na vodovod z 98 na 99 %
- domácností s kúpeľňami z 85 na 90 %
- domácností s centrálnou dodávkou teplej vody zo 70 na 80 %

Výhľadová vybavenosť a štruktúra priemyslu a poľnohospodárstva nedozná väčších zmien a teda ich spotrebu vody stanovujeme za podmienky dosiahnutia pôvodnej zamestnanosti a produkcie z rokov 1990 - 1991 na vtedajšej úrovni. U ostatných odberateľov v službách a u súkromných podnikateľov prognózujeme zvýšenie spotreby:

Spotřeba vody:

Množstvo v tis.m3	skutočnosť	výhľad	
	1994	2010	2030
voda vyrobená	978	1150	1350
voda fakturovaná	742	920	1160
z toho domácnosti	581	690	920
poľnohospodárstvo	14	20	20
priemysel	68	100	100
ostatní	78	110	120
počet obyvateľov	8772	10000	13200
napojení na vodovod	8650	9860	13070

Dodávku prognózovaných množstiev vody zabezpečí tak ako doteraz skupinový vodovod Turňa - Košice.

Tlakové pomery v meste boli prevedenými rozbormi hodnotené ako priaznivé.

Navrhované nové sídlisko "Hlinisté" spadá do tlakového pásma jestvujúceho vodojemu 2x2000 m3

Kóta vodojemu	272 m.n.m.
Kóta terénu pre novú výstavbu - najvyššia	230 m.n.m.
- najnižšia	210 m.n.m.

Prevádzkový hydrodynamický tlak vo vodovodnom systéme mesta, podľa meraní sa pohybuje v rozmedzí 0,45 - 0,55 MPa. Pri najvyššie položených rodinných domoch na kóte 230 m.n.m. bude nižší prevádzkový tlak (cca 0,3 MPa), čo pre prízemnú zástavbu rodinných domov na danej kóte postačí.

Akumulácia:

Cieľová potreba výroby vody roku 2030 1350 tis.m3/rok značí priemernú dennú potrebu 3600 m3/deň.

Denné maximum $Q_{max} = 3600 \times 1,35 = 4900 \text{ m}^3/\text{deň}$

Potreba akumulácie 60 % $Q_{max} = 4900 \times 0,6 = 2950 \text{ m}^3$

Obsah jestvujúceho vodojemu $2 \times 2000 = 4000 \text{ m}^3$ vykryje potrebnú akumuláciu s rezervou.

Rozvodná sieť:

Jestvujúce vodovodné rozvody spoľahlivo zásobujú odberateľov vody na území mesta a kapacitne vykryjú aj potreby zahusťovacej zástavby navrhutej vo všetkých lokalitách na území mesta.

Nová výstavba na východnej strane sídla si vyžiada vybudovanie rozvodnej siete vody na tomto území. Vybudovanie siete bude etapovité v súlade navrhovanou etapovitosťou výstavby.

Prvú etapu sídliska do roku 2010 navrhujeme napojiť predĺžením prívodného potrubia DN 150 z Rožňavskej ulice. Druhú etapu sídliska do roku 2030 navrhujeme napojiť predĺžením potrubia DN 250 zo sídliska Mier - Sever.

Max. hodinová potreba $Q_h = Q_{max} \cdot k_h = 4900 \times 2,1 = 10290 \text{ m}^3/\text{h}$

$$q_h = 120 \text{ l/s}$$

Prívodné potrubie DN 150 dodá 35 l/s pri $v = 2 \text{ m/s}$

DN 250 dodá 90 l/s pri $v = 2 \text{ m/s}$

spolu : 125 l/s

Prívod potreby max. hodinovej potreby vody v cieľovom roku 2030 navrhnuté prívodné rady zabezpečia.

V mestskej časti Budulov navrhujeme dobudovať celoobecný vodovod napojený na prívodné potrubie DN 100, vybudované po začiatok obce. Potrebu pitnej vody 2,5 l/s aj potrebu 6,7 l/s požiarnej vody, zabezpečí prívodné potrubie DN 100 s kapacitou 13 l/s z mestskej siete.

5.1.2. Odkanalizovanie územia

Mesto má vybudovanú jednotnú kanalizáciu, ktorá spoľahlivo odvádza odpadové vody z každej časti mesta. Hlavný kanalizačný zberač DN 1000 postačí aj pre odvedenie odpadových vôd od 13000 obyvateľov v roku 2030.

Množstvo odpadových vôd	1994	2010	2030
spotreba vody tis.m3	742	920	1160
odkanalizovaná voda	678	900	1140
z toho obyvateľstvo	555	690	920
priemysel	68	100	100
ostatní	78	110	120
Počet odkanalizov.obyv.	8460	10000	13000

Množstvo odkanalizovanej vody v roku 2030 bude 1160 tis.m3/rok čo je 3100 m3/deň t.j. 36 l/s.

Porovnanie s kapacitou ČOV 41,5 l/s ukazuje, že ČOV bude v roku 2030 vyťažená na hranici svojej kapacity. Pre zvýšenie rezervnej kapacity navrhujeme rekonštrukciu pôvodnej ČOV s kapacitou 15 l/s, ktorá je nateraz odstavená. Pre zvýšenie čistiaceho efektu sa navrhuje doplnenie ČOV o systém terciálneho čistenia.

Kanalizačná sieť:

Väčšia časť územia mesta je odkanalizovaná stokou "A" DN 1600 vybudovanou pre sídliská a Terasu.

Stará časť mesta je odkanalizovaná starou kmeňovou stokou "B" DN 600, ktorá si vyžaduje rekonštrukciu. Jestvujúca kanalizačná sieť bude rozšírená do všetkých navrhovaných lokalít zahusťovacej zástavby.

Nová výstavba na východnej strane sídla si vyžiada vybudovanie kanalizačnej siete so samostatným zberačom.

Množstvo odpadových vôd:

Splašky $4000 \times 190 \times 1,35 = 1030 \text{ m}^3/\text{deň}$	13 l/s
Dažďové vody $30 \text{ ha} \times 0,42 \times 160 \text{ l/ha} =$	1860 l/s
spolu:	1873 l/s

Na odvedenie 1873 l/s navrhujeme potrubie DN 800 s kapacitou 2483 l/s pri $v = 4,94 \text{ m/s}$ odľahčené jednou výpusťou do Bodvy pred zaústením do ČOV.

Priemyselné podniky majú vlastné zariadenia na likvidáciu odpadových vôd. Podnik Tesla má rozostavanú kanalizáciu s prečerpávaním do ČOV mesta. Túto kanalizáciu navrhujeme perspektívne spojiť s odkanalizovaním navrhovaného obytného súboru sociálneho bývania pri Budulovskej ceste.

Pre mestskú časť Budulov navrhujeme vybudovať splaškovú kanalizáciu vyústenú do vlastnej ČOV, umiestnenej na dolnom okraji obce pri rieke Bodve. Pri počte obyvateľov 800 osôb bude potrebná kapacita ČOV pre 1200 EO.

5.2. Vodné toky a odtokové pomery

Mesto leží v údolí rieky Bodvy, ktorá je v celom úseku prietoku územím mesta regulovaná. Úsek Medzev - Moldava a dolný tok cez Budulov nie je regulovaný.

Regulovaná časť Bodvy na území mesta má nie vždy vyhovujúce ochranné hrádze. Na ochranu proti 100-ročnej vode v intraviláne mesta je vybudovaná pravobrežná hrádza.

napojiť 22 kV kábelovým vedením od trafostanice T11 (Duklianskych hrdinov) so zaokruhovaním na trafostanicu T10 (OD Jednota).

Druhú etapu navrhujeme napojiť 22 kV kábelovým vedením od T10 (OD Jednota) s prepojením na trafostanicu T9 (Záhradná ulica). Potrebný počet trafostaníc pre nové sídlisko stanovíme na základe výpočtu potreby elektrického príkonu pre celé budúce sídlisko. Výpočet potreby elektrického príkonu vykonáme podľa pravidiel č. 2 SEZ, ktoré mernú potrebu stanovujú 1,5 kVA na byt a 1,7 kVA na rodinný dom pri komplexne plynofikované sídlo.

Bytové domy $860 \times 1,5 \text{ kVA} = 1090 \text{ kVA}$

Rodinné domy $320 \times 1,7 \text{ kVA} = 550 \text{ kVA}$

Občianska vybavenosť 15 % 240 kVA

spolu : 1880 kVA

Celkový počet transformovni VN/NN o výkone 400 kVA pri 75 % zaťažení:

$$M_{DTS} = \frac{1880}{0,75 \times 400} = 6 \text{ ks}$$

Rozmiestnenie trafostaníc navrhujeme tak, ako je vyznačené na výkrese infraštruktúry, na území prvej etapy výstavby 3 trafostanice a na území druhej etapy výstavby ďalšie 3 trafostanice. Trafostanice navrhujeme murované. Pre navrhovanú nízkopodlažnú zástavbu pod novým cintorínom navrhujeme trafostanicu 400 kVA.

Rozvody NN navrhujeme kábelové podzemné.

5.3.2. Zásobovanie plynom

Mesto Moldava nad Bodvou má vybudovanú miestnu plynovodnú sieť privádzajúcu plyn do každej ulice v každej časti mesta. Plyn je privedený z medzištátneho plynovodu DN 700 PN 6,4 MPa vysokotlakou prípojkou DN 200 PN 6,4 MPa do regulačnej stanice VTL/STL s výkonom 3000 m³/h. Rozvoj mesta podľa územného plánu zvýši spotrebu plynu v meste - jednak v dôsledku plynofikácie centrálnych kotolní a tiež výstavbou ďalších bytov.

Výhľad potreby plynu:

Rozhodujúci nárast potreby plynu už do roku 2000 vyvolá plynofikácia uhoľných kotolní na sídlisku.

Potreba plynu dľa štúdie

hodinová

ročná

plynofikácia kotolne	K2	243 m3/hod.	510 tis.m3/rok
kogenerácie	K3	521 -"-	1620 -"-
- " -	K4	394 -"-	1360 -"-
- " -	K5	475 -"-	1520 -"-
- " -	K6	533 -"-	1710 -"-
spolu :		2166 m3/hod.	6420 m3/rok

Zahusťovacia zástavba si vyžiada rozšírenie miestnej siete na nové lokality. Pribudnú nové odbery na rozšírenej miestnej sieti a to v obvodoch:

001 Stred	130 bytov
002 Záhradná	160 -"-
007 Sídliisko	120 -"-
009 Terasa II.	57 -"-
010 Pri štadióne	30 -"-
013 Mier	33 -"-
spolu :	530 bytov

Nárast potreby plynu pre 530 bytov prevažne v rodinných domoch stanovíme na základe ukazovateľov: 1,65 m3/hod a 3600 m3/rok.

$$530 \times 1,65 = 875 \text{ m3/hod (hodinová)}$$

$$530 \times 3600 = 1910 \text{ tis.m3/rok (ročná)}$$

Výhľadová potreba spolu 3041 m3/hod. a 8330 tis.m3/rok si vyžiada zdvojenie doterajšej regulačnej stanice RS 3000 a zvýšenie terajšej spotreby 5200 tis.m3 na 13500 tis.m3/rok.

Plynárne pripravujú vybudovanie druhej RS 3000 vedľa doterajšej.

Ďalší značný nárast potreby plynu nastane v dôsledku budovania nového sídliska "Hlinisté".

Potreba plynu:	hodinová	ročná
Bytové domy:		
860 bytov x 1,15 m3/h	990 m3/hod.	
860 bytov x 1800 m3/rok		1550 tis.m3/rok

Rodinné domy:		
320 x 1,65 m3/hod.	560 m3/hod.	
320 x 3600 m3/rok		1150 tis.m3/rok
Občianska vybavenosť 10 %	160 m3/hod.	270 tis.m3/rok
spolu:	1710 m3/hod.	2970 tis.m3/rok

Pre rozvojové plochy na východnej strane mesta navrhujeme vybudovať regulačnú stanicu s výkonom 3000 m3/hod. napojenú na budúci plynovod do Medzeva DN 150 PN 6,4 MPa v súčasnosti projekčne pripravovaný SPP Košice.

Umiestnenie regulačnej stanice ja navrhnuté na výkrese infraštruktúry. Zásobovacie potrubie navrhujeme DN 150.

Miestna časť Budulov je plynofikovaná z vlastnej regulačnej stanice s dostatočnou kapacitou.

5.3.3. Zásobovanie teplom

Zdrojmi tepla pre jestvujúcu sídliskovú zástavbu sú centrálné kotolne z ktorých K2, K4, K5 a K6 spaľujú uhlie a K7 zemný plyn. Kotolňa K3 je plynofikovaná ako kogeneračná (s výrobou el. energie dodávanej do siete).

Pre budovy občianskej vybavenosti sú zdrojmi tepla vlastné kotle spaľujúce prevažne zemný plyn.

V rodinných domoch majú vlastné kotle ústredného kúrenia spaľujúce prevažne zemný plyn. Teplú vodu pripravujú v elektrických boileroch, prípadne v plynových prietokových ohrievačoch. Uvedené zdroje tepla v jestvujúcej zástavbe mesta budú slúžiť aj naďalej a ich plynofikácia bude naďalej postupovať. Centrálné kotolne budú po priaznivom vyhodnotení efektívnosti kotolne K3 rekonštruované na kogeneračné plynové kotolne.

Novonavrhovaná výstavba v časti "Hlinisté" na východe mesta bude od začiatku realizovaná ako komplexne plynofikovaná. Teplo je potrebné na varenie, ohrev vody a vykurovanie bude zo zdrojov spaľujúcich zemný plyn. Zdroje tepla v každom objekte, budove či obytnom bloku budú podľa postupu a intenzity výstavby riešené buď ako ústredné, domové, blokové alebo etážové. Vybudovaná rozvodná sieť plynu umožní voľbu každého z uvedených zdrojov tepla.

Výhľadová potreba paliva vyčíslená na základe bilancie v časti zásobovanie plynom.

Potreba plynu	1994	2000	2010	2030
pre centrálné kotolne	552	3200	5300	6420
pre ostatnú zástavbu	4607	5000	5500	6530
pre nové sídlisko	-	-	1500	2970
celkom	5159	8200	12300	14920

5.4. Zariadenia spojov

Telefonizácia

Ústredný telefónny obvod Moldava nad Bodvou zapája v súčasnosti 1270 prípojok. Miestna ústredňa v samotnom meste zapája 995 prípojok, z toho 598 pre obyvateľstvo a 397 pre organizácie.

Z celkového počtu 2830 domácností predstavuje 598 prípojok pre obyvateľstvo 20 %-tnú telefonizáciu v radoch obyvateľstva mesta. Ďalší rozvoj telefonizácie viazne na nedostatočnej kapacite telefónnych vedení v niektorých častiach mesta. V súčasnosti prebieha digitalizácia telefónne ústredne umiestnenej v starej budove pošty, čím sa podstatne zvýši jej kapacita a spolu so zvýšením kapacity vedení umožní zvýšenie telefonizácie na saturáciu výhľadových potrieb.

Pre novú výstavbu na východnej strane sídla s 1500 domácnosťami navrhujeme 100 % telefonizáciu.

Potreba prípojok:

pre obyvateľstvo	1500 prípojok
pre organizácie	150 prípojok

spolu

1650 prípojok

Zabezpečenie potrebných prípojok navrhujeme úložnými kábelovými rozvodmi vybudovanými etapovite v súlade s postupom výstavby sídliska.

Rozhlas a televízia

Na území mesta je dobrý príjem vnútroštátnych i zahraničných rozhlasových staníc. Mesto má káblovú televíziu s rozvodmi do všetkých ulíc. Infokanál sa využíva na miestne vysielanie. Miestny rozhlas sa využíva len pre operatívne informácie.

Navrhujeme rozšírenie kábelovej televízie aj do nových rozvojových plôch mesta.

5.5. Špecifické zariadenia infraštruktúry

Katastrom sídla (nad a pod Budulovom) prechádzajú diaľkové vedenia jednotlivých trás ropovodu, plynovodu a tranzitného plynovodu, vrátane ich technických, obslužných a zabezpečovacích zariadení. Návrhom ÚPN-SÚ sa do trás týchto zariadení nezasahuje a ponechávajú sa priestorové rezervy i pre ich prípadný ďalší rozvoj alebo pre ich technologické doplnenia.

Do návrhu ÚPN-SÚ sú zakreslené a koncepčne sa rešpektujú jestvujúce diaľkové podzemné telekomunikačné vedenia a ich technologické zariadenia.

6. Vyhodnotenie záberov poľnohospodárskeho pôdneho fondu

6.1. Východiskové podklady

Základné východiskové podklady použité pri vyhodnotení záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu boli:

- hranice súčasne zastavaného územia k 1.1.1990.
- bonitované pôdno-ekologické jednotky (BPEJ)
- druh pozemkov (orná pôda, záhrady, trvalé trávne porasty)
- jestvujúce odvodnenia a informácie o poľnohospodárskej výrobe poskytli pracovníci ŠM Moldava a PD Budulov
- komplexný urbanistický návrh

6.2. Prírodné podmienky, pôdny fond, poľnohospodárska výroba

Riešené územie sa nachádza v klimatickom regióne pomerne teplom, suchom, kotlinovom, kontinentálnom.

Suma teplôt nad 10⁰ C je 2800 - 2500, počet dní s teplotou nad 5⁰ je 222, priemerná teplota vzduchu v januári je -3 - 5⁰ C, priemerná teplota vzduchu vo vegetačnom období je 14-15⁰C.

Záber poľnohospodárskeho pôdneho fondu tanguje tieto BPEJ:

0406 032-406.01-5.sk.

0506 042-506.04-5.sk. - jedná sa o typické nívne pôdy, stredne ťažké, s priaznivým vodným režimom, nekarbonátové, na rovinách bez prejavu plošnej vodnej erózie (0-1⁰), na rovinách s možnosťou prejavu plošnej vodnej erózie (1-3⁰), bez skeletu (obsah skeletu do 10 %) až slabo skeletovité (do 25 %), stredne hlboké (30-60 cm).

0411002-411.01-6.sk. - glejové nívne pôdy, stredne ťažké, na rovinách (0-3⁰), bez skeletu, hlboké (60 cm a viac)

0551413-551.03-6.sk. - hnedozem oglejená, ťažká, na stredných svahoch (7-12⁰), slabo skeletovitá, hlboká

0557202-567.01-6.sk.

0457002-457.01-6.sk. - oglejené pôdy na sprašových a polygénnych hlinách, na povrchu stredne ťažké až ťažké, na rovinách až miernych svahoch, bez skeletu, hlboké

0489012-471.01-6.sk.

0589012-571.01-6.sk. - oglejené pôdy na polygenetických hlinách so skeletom, stredne ťažké, na rovinách, hlboké

Poľnohospodárska výroba je sústredená do dvoch poľnohospodárskych podnikov. V katastrálnom území Moldava nad Bodvou hospodári ŠM Moldava nad Bodvou a katastrálnom území Budulov Poľnohospodárske družstvo Budulov. Oba poľnohospodárske podniky sú zamerané na poľnohospodársku prvovýrobu - v rastlinnej výrobe pestovanie obilnín, krmovín na ornej pôde a okopanín.

V areáli hospodárskeho dvora ŠM Moldava je ustajnených 100 ks dojnícc 60 ks mladého hovädzieho dobytku a 300 ks oviec. PHO je cca 250 m od objektov ŽV. Vzhľadom na navrhovaný rozvoj sídla severným smerom sa koncepciou ÚPN-SÚ navrhuje postupné vymiestnenie živočíšnej výroby z tohoto areálu.

V areáli hospodárskeho dvora v Budulove je ustajnených 300 ks ošípaných a 230 ks hovädzieho dobytku. PHO je cca 300 m od objektov ŽV. Areál v návrhu ÚPN-SÚ zostáva bezo zmien.

6.3. Vyhodnotenie záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu

Navrhovaný záber PPF je vyhodnotený zvlášť pre lokality mimo hranice súčasne zastavaného územia - tab.č.1a a zvlášť pre lokality v zastavanom území - tab.č.1b.

Záber PPF je navrhovaný vo dvoch etapách:

I. etapa do roku 2010 - 2015

II.etapa do roku 2030

nad'Bodyou

územný plán sídelného útvaru

Tab.č.1a Bilancia predpokladaného odňatia pôčného fondu v zastavanom území - I. etapa

[illegible]

Moldava nad Bodvou

územný plán sídelného útvaru

Tab.č.1a Bilancia predpokladaného odňatia pôdneho fondu v zastavanom území - II. etapa

Číslo loka- lity	Navrhované funkčné využitie	obec k.ú.	Výmera lokality celkom v ha	Výmera poľnohospodárskej pôdy												z toho chránený PPF	Výmera nepoľ- nohospod. pôdy v ha	Užíva- teľ	Eta- pa
				Orná pôda				Záhrady				TTP							
				Cel- kom	z toho			Cel- kom	z toho			Cel- kom	z toho						
					BPEJ	sk	ha		BPEJ	sk	ha		BPEJ	sk	ha				
2/09a	drobná výroba	Moldava	1,500	1,500											1,500	-	-	II.	
4/01	rozš.kom.križ.	"	0,800	0,800											-	0,800	-	II.	
7/06	šport, rekreácia	"	2,800	2,350											2,350	0,450	-	II.	
7/07	nizkopodl.býv.	"	4,350	4,350											4,350	-	-	II.	
7/08	zákl.vybav.	"	1,180	1,180											1,180	-	-	II.	
8/01	ekol.úpr.Bodvy	"	1,000												1,000	-	-	II.	
9/02	mimodúr.križ.	"	0,450												0,450	-	-	II.	
9/03	rozš.motorestu	"	0,600												0,600	-	-	II.	
9/04	obč.vyb.,služby	"	0,560												0,560	-	-	II.	
10/01	dostavba šport.	"	4,800	4,800											4,800	-	-	II.	
11/06	nizkopodl.byty	Budulov	2,200	0,100				1,840							1,940	0,260	-	II.	
11/07	zákl.škola	"	1,300	0,200				1,100							1,300	-	-	II.	
13/01	zberná komunik.	Moldava	0,900												-	0,900	-	II.	
13/02	služby,živn.akt.	"	4,100												-	4,100	-	II.	
	spolu II.etapa		26,540	14,480				2,940							20,030	6,510	-	II.	
	Celkom I.+II.etapa		73,735	50,615				8,460							64,385	9,350	-	II.	

Moldava nad Bodvou

územný plán sídelného útvaru

Tab.č.1b Bilancia predpokladaného odšatia pôdneho fondu mimo hranice súčasne zastavaného územia - I. etapa

Číslo lokality	Navrhované funkčné využitie	obec k.ú.	Výmera lokality celkom v ha	Výmera poľnohospodárskej pôdy												Výmera nepoľnohospod. pôdy v ha	z toho chránený PPF	Celkom PPF v ha	Užívatel	Etap
				Orná pôda				Záhrady				TTP								
				Celkom	z toho			Celkom	z toho			Celkom	z toho							
					BPEJ	sk	ha		BPEJ	sk	ha		BPEJ	sk	ha					
2/09	drobná výroba	Moldava	1,800	1,800	571.01	6	1,800								1,800	1,800	I.			
3/01	preložka cesty	Mokrance	0,430	0,430	571.01	6	0,430								0,430	0,430	I.			
3/02	viacpodl.byty+býv.	Moldava	2,150	1,950	571.01	6	1,950								1,950	1,950	I.			
3/03	autobusová stanica+vybavenosť	"-	16,250	15,690	571.01	6	15,690								15,690	15,690	I.			
5/04	prístup.komunik.	"-	6,000	6,000	571.01	6	6,000								6,000	6,000	I.			
5/05	obsluž.komunik.	Budulov	0,460	0,280	557.01	6	0,280								0,280	0,180	I.			
11/01	nizkopodl.býv.	Mokrance	0,150	0,150	571.01	6	0,150								0,150	-	I.			
11/03	čOV	Budulov	2,070	2,070	406.01	5	2,070								2,070	-	I.			
11/03		"-	0,780										0,780	406.01	5	0,780	-	I.		
11/04	drobná výroba	"-	1,100										0,910	411.01	6	0,910	-	I.		
	spolu I.etapa		31,190	28,370									1,690		30,060	25,870		I.		

Moldava nad Bodvou

územný plán sídelného útvaru

Tab.č.1b Bilancia predpokladaného odňatia pôdneho fondu mimo hranice súčasne zastavaného územia - II. etapa

Číslo loka- lity	Navrhované funkčné využitie	obec k.ú.	Výmera lokality celkom v ha	Výmera poľnohospodárskej pôdy												z toho chránený PPF	Výmera nepoľ- nohospod. pôdy v ha	Užíva- tel	Eta- pa
				Orná pôda				Záhrady				TTP							
				Cel- kom	z toho			Cel- kom	z toho			Cel- kom	z toho						
					BPEJ	sk	ha		BPEJ	sk	ha		BPEJ	sk	ha				
1/08	technická vyb.	Moldava	0,520	571.01	6	0,520								0,520	0,520	-	ŠM	II.	
1/09	mestská zberná komunikácia	-"-	0,700	506.03	6	0,700								0,700	0,700	-	ŠM	II.	
1/10	šport.rekreácia	-"-	0,850	506.03	6	0,850								0,850	0,850	-	"	II.	
1/11	úpr.Bodvy+letná z.	-"-	0,180	506.03	6	0,180								0,180	0,180	-	"	II.	
2/09	drobná výroba	-"-	1,800	571.01	6	1,800								1,800	1,800	-	"	II.	
2/10	mestská zb.kom.	-"-	0,480	571.01	6	0,480								0,480	0,480	-	"	II.	
3/06	prél.cesty II/550	-"-	4,400	571.01	6	4,400								4,400	4,400	-	"	II.	
3/07	zmieš.obyt.výst. + vybavenosť	-"-	28,000	571.01	6	28,000								28,000	28,000	-	"	II.	
3/08	nizkopodl.byty	-"-	4,000	571.01	6	4,000								4,000	4,000	-	"	II.	
3/09	vyššia výbav.	-"-	3,900	571.01	6	3,900								3,900	3,900	-	"	II.	
3/10	býv.+vybavenosť	-"-	3,900	571.01	6	3,900								3,900	3,900	-	"	II.	
3/11	mestský park	-"-	8,100	571.01	6	8,100								8,100	8,100	-	"	II.	
3/12	obsl.vyb.,zeleň	-"-	1,100	571.01	6	1,100								1,100	1,100	-	"	II.	
3/13	prél.cesty II/550	-"-	5,250	571.01	6	4,890					0,360	571.01	6	5,250	5,250	-	"	II.	
3/14	mimourovň.križ.	Mokrance	1,200	571.01	6	1,200								1,200	1,200	-	"	II.	
4/01	rozš.cesty a križ.	Moldava	3,600	471.01	6	3,600								3,600	-	-	"	II.	
5/06	mimourovň.križ.	Mokrance	2,900	571.01	6	2,900								2,900	-	-	"	II.	
5/07	príemysel, sklady	-"-	4,900	571.01	6	4,900								4,900	-	-	"	II.	
8/01	ekolápr.Bodvy letná rekreácia	Moldava	3,900	506.03	6	3,900								3,900	3,900	-	"	II.	
11/05	drobná výroba služby	Budulov	2,300								2,300	457.01	6	2,300	-	-	"	II.	
	spolu II.etapa		81,980								2,660			81,980	68,280				
	celkom I.+II.etapa		113,170								4,350			112,040	94,150	1,130			

Vo výkrese záberu sú vyznačené aj územné rezervy (po roku 2030) u týchto lokalít však nie sú vyhodnotené plošné nároky na záber PPF.

Rekapitulácia záberu PPF	mimo zastav.územie			v zastavanom území			spolu		
	I.et.	II.et.	spolu	I.et.	II.et.	spolu	I.et.	II.et.	spolu
záber pôdneho fondu	31,190	81,980	113,190	47,195	26,540	73,735	78,385	108,520	186,905
celkom - ha:									
z toho: poľn.p.ha	30,060	81,980	112,040	44,355	20,030	64,385	74,415	102,010	176,425
z toho: orná p. ha	28,370	79,320	107,690	36,135	14,480	50,615	64,505	93,800	158,305
záhrady ha	-	-	-	5,520	2,940	8,460	5,520	2,940	8,460
trvalé trávne porasty ha	1,690	2,660	4,350	2,700	2,610	5,310	4,390	5,270	9,660
záber chránenej ornej pôdy (odvodn)	25,870	68,280	94,150	-	-	-	25,870	68,280	94,150
záber nepoľnoh.pôdy a iných plôch	1,130	-	1,130	2,840	6,510	9,350	3,970	6,510	10,480

Odvody za predpokladané odňatie poľnohospodárskej pôdy sú vypočítané zvlášť pre každú lokalitu (viď tab.č.2).

Predpokladaný odvod za odňatie PPF v I. etape je 41.724.520.- Sk

v II.etape je 196.269.560,- Sk

Celkom v I.+II.et. 237.994.080.- Sk

Zoznam navrhovaných záberov PPF

Označenie	Funkcia	Etapa
1-01	Zmiešaná zástavba (bývanie + vybavenosť)	I.
1-02	-“-	I.
1-03	-“-	I.
1-04	-“-	I.
1-05	-“-	I.
1-06	Bývanie nízkopodlažné	I.
1-07	Zmiešaná zástavba (bývanie + vybavenosť)	I.
1-08	Technická vybavenosť	II.
1-09	Mestská zberná komunikácia	II.
1-10	Športovo-rekreačná vybavenosť	II.
1-11	Ekologické úpravy Bodvy a letná reštaurácia	II.
2-01	Vybavenosť, s prípustným bývaním	I.
2-02	Obslužná komunikácia	I.
2-03	Nízkopodlažná bytová výstavba	I.
2-04	-“-	I.
2-05	Nízkopodlažná bytová výstavba	I.
2-06	Zmiešaná zástavba (bývanie, vybavenosť, služby)	I.
2-07	-“-	I.
2-08	Nízkopodlažná obytná zástavba	I.
2-09	Živnostenské aktivity, drobná výroba	II.
2-10	Mestská zberná komunikácia	II.
2-11	Živnostenské aktivity, drobná výroba	rezerva
3-01	Preložka cesty II/550-prístupová komunikácia	I.
3-02	Viacpodlažná obytná zástavba s vybavenosťou	I.
3-03	Autobusová stanica, verejná občianska vybavenosť	I.
3-04	Vybavenosť, drobná výroba	I.
3-05	Obslužná komunikácia	I.
3-06	Preložka cesty II/550 - mestská trieda	II.
3-07	Zmiešaná obytná zástavba s vybavenosťou	II.
3-08	Nízkopodlažná obytná zástavba	II.
3-09	Vyššia mestská vybavenosť	II.
3-10	Zmiešaná zástavba - vybavenosť s bývaním	II.
3-11	Mestský park	II.
3-12	Obslužná vybavenosť, zeleň	II.
3-13	Preložka cesty II/550	II.
3-14	Mimoúrovňová križovatka ciest I/50 a II/550	II.
3-15	Zmiešaná nízkopodlažná zástavba	rezerva
4-01	Rozšírenie cesty I/50 a mimoúrov.križovatka	II.
5-01	Priemyselná výroba, sklady	I.
5-02	Viacpodlažné sociálne bývanie pre neprispôsobivých	I.
5-03	Osobitná základná škola	I.
5-04	Prístupová komunikácia	I.
5-05	Obslužná komunikácia	I.

5-06	Mimoúrovňová križovatka ciest I/50 a II/550	II.
5-07	Priemyselná výroba, sklady	II.
5-08	Priemyselná výroba	rezerva
6-01	Verejný cintorín	rezerva
6-02	Prístupová komunikácia	rezerva
6-03	Izolačná zeleň v parkovej úprave	rezerva
6-04	Športová vybavenosť	rezerva
7-01	Poľnohospodárska technická škola-učebňová časť	I.
7-02	Nízkopodlažná obytná výstavba	I.
7-03	-"	I.
7-04	-"	I.
7-05	Občianska vybavenosť - obchod, služby	I.
7-06	Športovo-rekreačný areál	II.
7-07	Nízkopodlažná obytná výstavba	II.
7-08	Základná občianska vybavenosť	II.
8-01	Ekologické úpravy Bodvy a letná rekreácia	II.
9-01	Nízkopodlažná obytná zástavba	I.
9-02	Mimoúrovňová križovatka	II.
9-03	Občianska vybavenosť - rozšírenie motorestu	II.
9-04	Občianska vybavenosť - služby	II.
10-01	Dostavba športového areálu	II.
11-01	Nízkopodlažná obytná zástavba	I.
11-02	-"	I.
11-03	ČOV-nová výstavba	I.
11-04	Drobná výroba a služby - živnostenské aktivity	I.
11-05	-"	ii.
11-06	Nízkopodlažná obytná zástavba	II.
11-07	Základná škola	II.
11-08	Nízkopodlažná obytná zástavba	rezerva
11-09	-"	rezerva
13-01	Mestská zberná komunikácia	II.
13-02	Drobné služby a živnostenské aktivity	II.

Tab.č.2

Vyhodnotenie odvodu za predpokladané odňatie PPF

č.lok.	BPEJ	Sk	výmera v ha	zákl.sadzba odvodov v tis.Sk/ha	celk.odvod podľa zákl.sadzby v tis.Sk/ha	zvýšenie odvodu v %/dôvod	zníženie odvodu v %/dôvod	výsledný predpokla- daný odvod za odňatie v Sk
2/09	571.01	6	1,800	1306	2350,8			2.350.000,-
3/01	571.01	6	2,180	1306	2847,08	-		3.369.480,-
	571.01	6	0,200	1306	261,2	+100% odv.		
3/02	571.01	6	0,560	1306	731,36	+100% odv.		21.222.500,-
	571.01	6	15,130	1306	19759,78	-		
3/03	571.01	6	6,00	1306	7836,0	-		7.836.000,-
5/04	557.01	6	0,280	1306	365,68	-		365.680,-
5/05	571.01	6	0,150	1306	195,9	-		195.900,-
11/01	406.01	5	2,070	2510	5195,7	-		5.195.700,-
11/03	ČOV		oslobodené	od odvodu				
11/04	411.01	6	0,910	1306	1188,46	-		1.188.460,-
spolu	I.etapa		29,280					41.724.520,-
1/08	571.01	6	0,520	1306	679,12	+100% odv.		1.358.240,-
1/09	506.03	6	0,700	1306	914,2	+100% odv.		1.828.400,-
	571.01							
1/10	506.03	6	0,850	1306	1110,1	+100% odv.		2.22.200,-
	571.01							
1/11	506.03	6	0,180	1306	235,08	+100% odv.		470.160,-
2/09	571.01	6	1,800	1306	2350,8	+100% odv.		4.701.600,-
2/10	571.01	6	0,480	1306	626,88	+100% odv.		1.253.760,-
3/06	571.01	6	4,400	1306	5746,4	+100% odv.		11.492.800,-
3/07	571.01	6	28,000	1306	36568,0	+100% odv.	, -	73.136.000,-
3/08	571.01	6	4,000	1306	5224,0	+100% odv.		10.448.000,-
3/09	571.01	6	3,900	1306	5093,4	+100% odv.		10.186.800,-
3/10	571.01	6	3,900	1306	5093,4	+100% odv.		10.186.800,-
3/11	571.01	6	8,100	1306	10578,6	+100% odv.		21.157.200,-
3/12	571.01	6	1,100	1306	1436,6	+100% odv.		2.873.200,-
3/13	571.01	6	5,250	1306	6856,5	+100% odv.		13.713.000,-
3/14	571.01	6	1,200	1306	1567,2	+100% odv.		3.134.400,-
4/01	471.01	6	3,600	1306	4701,6	-		4.701.600,-
	551.03							
5/06	571.01	6	2,900	1306	3787,4	-		3.787.400,-
5/07	571.01	6	4,900	1306	6399,4	-		6.399.400,-
8/01	506.03	6	3,900	1306	5093,4	+100% odv.		10.186.800,-
11/05	457.01	6	2,300	1306	3003,8	-		3.033.800,-
	411.01							
spolu	II.etapa		81,980					196.269.560,-
cel- kom	I.+II. etapa		111,260					237.994.080,-

7. Stratégia ďalšieho rozvoja sídla a etapizácia výstavby

Pri rozhodovaní o stratégii ďalšieho rozvoja sídla v zmysle navrhovanej urbanistickej koncepcie najdôležitejším bude časové určenie začatia výstavby na východnom okraji sídla, t.j. rozhodnutie o začatí východnej expanzie a prekonaní prahovej bariéry železničnej trate Moldava - Medzev. Rozhodne je ho potrebné až nevyhnutné uskutočniť už v návrhovom období tohoto územného plánu, reálne teda medzi rokmi 2000-2005. Rozhodnutie bude závisieť od finančných možností mesta a od naliehavosti riešenia potreby bytovej výstavby v jej hromadných formách, t.j. i od systému štátnej a na ňu naviazanej komunálnej bytovej politiky. Fakticky nikde inde, s výnimkou okrsku sociálneho bývania pri Budulovskej ceste, sa rozvoj hromadnej bytovej výstavby v bytových domoch nenavrhuje, a ani nie je v iných polohách žiadúci. Dalším impulzom pre prekonanie tejto bariéry a začatie východného rozvoja môže byť potreba dopravného odľahčenia a ukludnenia historického jadra vybudovaním nového pripojenia na cestu I/50 (v prvej fáze vo forme jednoduchej stykovej križovatky) a novej autobusovej stanice za železničnou traťou. Obe tieto investície prirodzene vyvolajú ďalšie, najmä komerčné stavebné aktivity v novom nástupnom priestore do mesta.

Systém reštrukturalizácie sídla a rozvoj výstavby v návrhovom období ÚPN je vo všetkých ostatných funkčných zložkách mestskej štruktúry riešený tak, aby prakticky počas celého návrhového obdobia až do roku 2010 umožnil plynulý rozvoj mesta na jeho doterajších smeroch rozvoja a v jeho zastavanom území. Výstavba rodinných domov sa prednostne predpokladá na plochách za Záhradnou ulicou vytvorením novej zástavby po západnej strane železničnej trate Moldava - Medzev, a dostavbou na dosiaľ poľnohospodársky využívaných plochách Pod kopcom. Pre zmiešanú a polyfunkčnú zástavbu, i v kombinácii s bývaním, je pre návrhové obdobie dostatok plôch na nábreží Bodvy a v priestoroch mestského centra - historického jadra mesta. Len väčšie zariadenia vybavenosti alebo komerčných živnostenských aktivít je treba lokalizovať mimo súčasné zastavané územie, najvhodnejšie na plochách navrhovaného východného rozvoja. Prestavba a dostavba historického jadra, ale i oboch nábreží by mala byť uvážlivá a dlhodobá koncepčná tak, aby sa najmä cenné plochy v ťažiskových priestoroch mesta využili pre funkčne i objemovo primerané zariadenia a stavby.

Z hľadísk zabezpečenia koncepcnej prípravy východnej expanzie mesta bolo by žiadúce po vypracovaní a schválení návrhu ÚPN-SÚ vypracovať podrobnejšiu urbanistickú koncepciu týchto priestorov formou štúdie a regulačného plánu, s dôrazom najmä na reálne plochy I. etapy výstavby do roku 2010.

8. Nároky na plochy pre verejnoprospešné stavby

Podľa ustanovení § 29, ods.2 zákona čí. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení jeho novelizovaných ustanovení sa územným plánom sídelného útvaru určujú ako verejno-prospešné tieto menovité stavby:

1/ Stavby pre sociálne bývanie

- stavby pre bývanie sociálne neprispôsobivých skupín obyvateľstva v lokalite sústredenej výstavby pri Budulovskej ceste
- stavby pre bývanie sociálne odkázaných (mladé manželstvá, seniori, byty so zníženým vybavenostným štandardom) v lokalite sústredenej výstavby na Sídlišku (za ul. Čsl. armády) a vo dvoch lokalitách sústredenej výstavby (návrh, výhľad) na plochách východného rozvoja sídla.

2/ Základná, vyššia a špecifická sociálna vybavenosť

verejnoprospešného charakteru

2.1. stavby pre školstvo a výchovu

- Stredná poľnohospodárska technická škola, výukové priestory a športoviská, umiestnené v návaznosti na súčasný areál školských dielní na ul. Čsl. armády
- doplnenie areálu Základnej školy na ul. Čsl. armády
- nová Základná škola na východných rozvojových plochách, s integrovaným predškolským zariadením
- nová Základná škola v miestnej časti Budulov, s integrovaným predškolským zariadením
- nové predškolské zariadenia nad Sídliiskom (výhľad)
- nová Základná škola osobitná pre obytný súbor sociálne neprispôsobivého obyvateľstva, s integrovaným predškolským zariadením

2.2. stavby pre telovýchovu a pre šport

- rozšírenie jestvujúceho mestského všešportového areálu na Rožňavskej ulici o nové vstupné priestory, športovú halu, krytú mestskú plaváreň, zimný štadión a o voľné športoviská
- viacúčelový športový areál na východných rozvojových plochách
- špecializovaný športový areál nad Technickými službami (technické športy)
- špecializovaný športový areál nad Sídliiskom (jazdecko, parkúr)

2.3. verejné rekreačné aktivity

- rekreačné aktivity pri vyrovnávacej vodnej nádrži na toku Bodvy nad mestom, s plážovým kúpaliskom a rekreačno-športovou vybavenosťou
- rozšírenie a kompletácia rekreačno-športového areálu pod Kopcom

2.4. stavby pre zdravotníctvo a sociálnu starostlivosť

- dostavba Nemocnice s poliklinikou
- areál bývania a vybavenosti pre seniorov na území východného rozvoja mesta (penziónové bývanie)

2.5. cintoríny

- rozšírenie jestvujúceho cintorína
- areál novonavrhovaného cintorína (výhľad)

2.6. vybrané zariadenia pre kultúru, obchod, služby a pre verejnú správu

- súbor kultúrno-spoločenských zariadení na Záhradnej ulici, v návaznosti na jestvujúci kultúrny dom a amfiteáter
- mestská tržnica na Školskej ulici
- viacúčelová mestská kultúrno-spoločenská hala na Vodnej ulici
- súbor kultúrno-spoločenských zariadení na území východného rozvoja sídla
- súbor kultúrno-spoločenských zariadení v miestnej časti Budulov
- kultúrno-spoločenské a sociálne vybavenie pre sociálne neprispôsobivých obyvateľov v areáli na Budulovskej ceste.

3/ Lokálny územný systém ekologickej stability a vybraná verejná zeleň

3.1. Parky a významnejšia parkovo upravovaná zeleň

- parkové úpravy nábreží Bodvy v intraviláne sídla od Rožňavskej cesty až po napojenie areálu VOZ
- verejný park pri športovom areáli
- verejný park pod Kopcom a k novému cintorínu
- centrálny mestský park na území navrhovaného východného rozvoja sídla
- verejný park v priestore sústredenej bytovej výstavby pre sociálne neprispôsobivých pri Budulovskej ceste
- verejný park pri hrisku a cintoríne v Budulove

3.2. Sprievodná, ochranná a izolačná zeleň

Vzhľadom k jej rozsahu a rozptýlenému umiestneniu sa bližšie nešpecifikuje. Navrhované plochy vid' výkres čí.6

3.3. Biokoridory a biocentrá

- hydrický biokoridor pozdĺž toku Bodvy východne a severne od areálu VOZ
- hydrický biokoridor pozdĺž toku Bodvy pod cestou I/50 až k Budulovu
- hydrický biokoridor pozdĺž toku Bodvy juhozápadne od Budulova
- biocentrum juhovýchodne od Budulova

4/ Stavby pre dopravu a dopravné zariadenia

verejnoprospešného charakteru

- 4.1. Rozšírenie cesty I/50 Košice-Rožňava na štvorpruhovú smerovo rozdelenú komunikáciu S 22/120(100), vrátane mimoúrovňových križovatiek
- 4.2. Navrhovaná preložka cesty II/550 Moldava nad Bodvou - Jasov východnou časťou sídla
- 4.3. Všetky mestské komunikácie základného komunikačného systému, z nich najmä:
 - severná trasa vnútorného mestského okruhu
 - vnútromestská komunikácia pozdĺž železničnej trate čí.166 (za Záhradnou ulicou)
 - nová prístupová cesta na Moldavský kopec zo západnej strany

4.4. Významné stavby mestských dopravných zariadení

- novonavrhovaná autobusová stanica
- kamiónový parking a terminál
- čerpacia stanica pohonných hmôt a autoservis pri severnom okraji navrhovanej preložky cesty II/550
- všetky hromadné garáže a verejné a odstavné parkoviská

4.5. Vysokorýchlostná železničná trať a preložka železničnej trate čí. 160

4.6. alternatívne: rozšírenie (zdvojkolaženie a úpravy trasy) železničnej trate čí. 160

Okrem toho sú do verejnoprospešných stavieb zaradené i všetky navrhované spojovacie, prístupové a obslužné automobilové komunikácie, cyklistické komunikácie a pešie komunikácie a verejné priestranstvá tak, ako sú uvedené vo výkrese čí. 3.

5. Vybrané zariadenia technickej vybavenosti celomestského charakteru

5.1. - vodohospodárske a vodárenské zariadenia, najmä novonavrhovaná ČOV v Budulove

5.2. - plynoregulačné stanice

- rozšírenie súčasnej plynoregulačnej stanice
- novonavrhovaná plynoregulačná stanica pre východný rozvoj mesta

5.3. - ochranné zariadenia na vodných tokoch

- dobudovanie a rekonštrukcia hrádzí
- vyrovnávacia vodná nádrž nad mestom

Okrem toho sú do verejnoprospešných stavieb zaradené všetky navrhované diaľkové a miestne líniové vedenia technickej vybavenosti a k nim príslušiacie trasové zariadenia tak, ako sú uvedené vo výkresoch čí. 4 a 5. Všetky stavby a vedenia tranzitných plynovodov vrátane trasových uzáverov, diaľkových metalických a optických káblov a stavby a vedenia diaľkových a tranzitných ropovodov.

Na všetky tieto stavby a zariadenia sa primerane vzťahujú ustanovenia § 108 a nasl. Stavebného zákona o možnosti vyvlastniť alebo obmedziť vlastnícke práva k pozemkom a stavbám z dôvodov verejného záujmu.