

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. 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 geonofondu
 - 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 rozbory 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 čí. 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 čí. 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 plynofikované 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 čísl.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 prístennou 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 rozboru 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 hneдозemami 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. Debrad', 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, výskty: 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 |
| | Debrad' | 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. Debrad' - 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

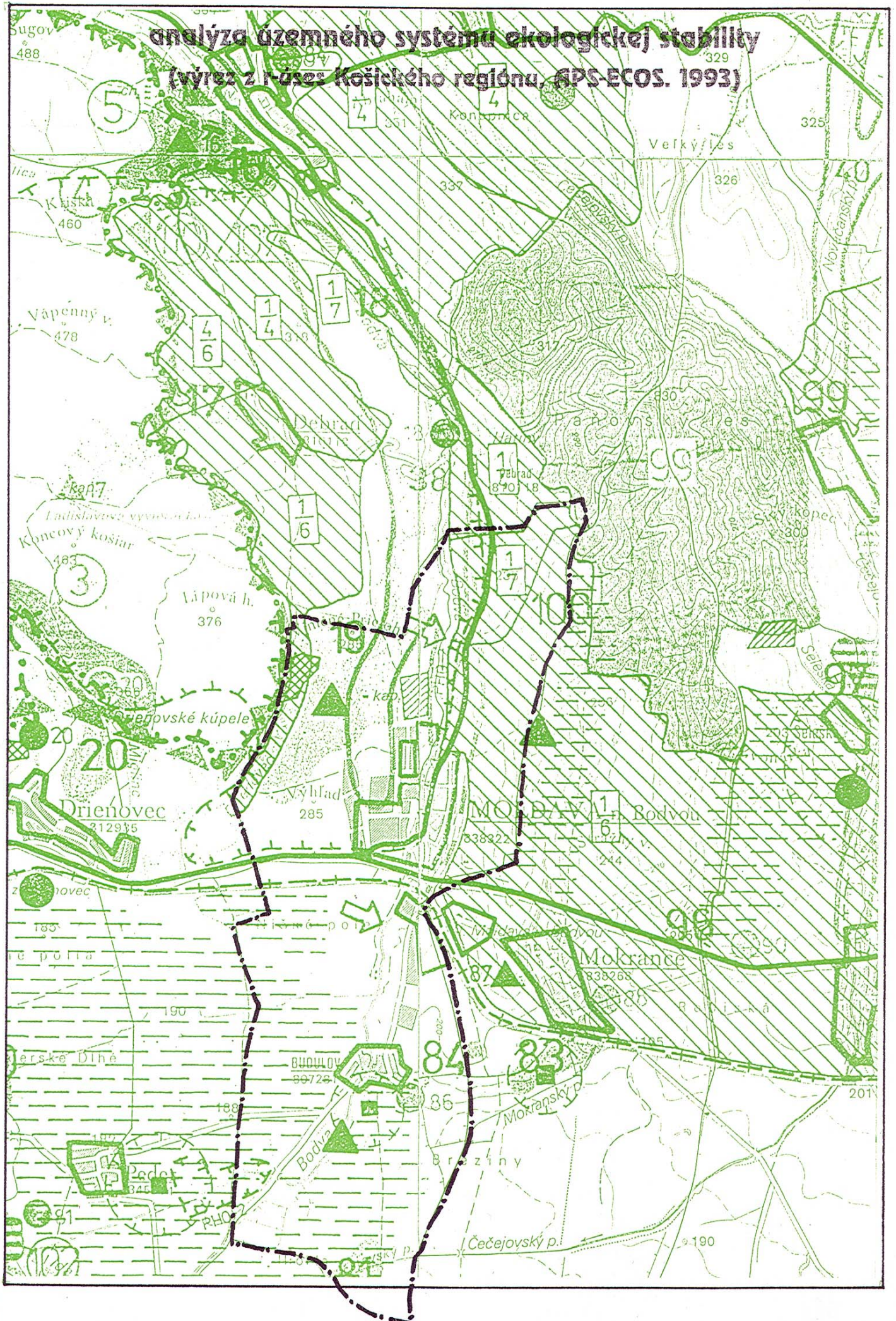
biochora čí. 28 - Košická rovina

bez biocentier v záujmovom území Modavy nad Bodvou

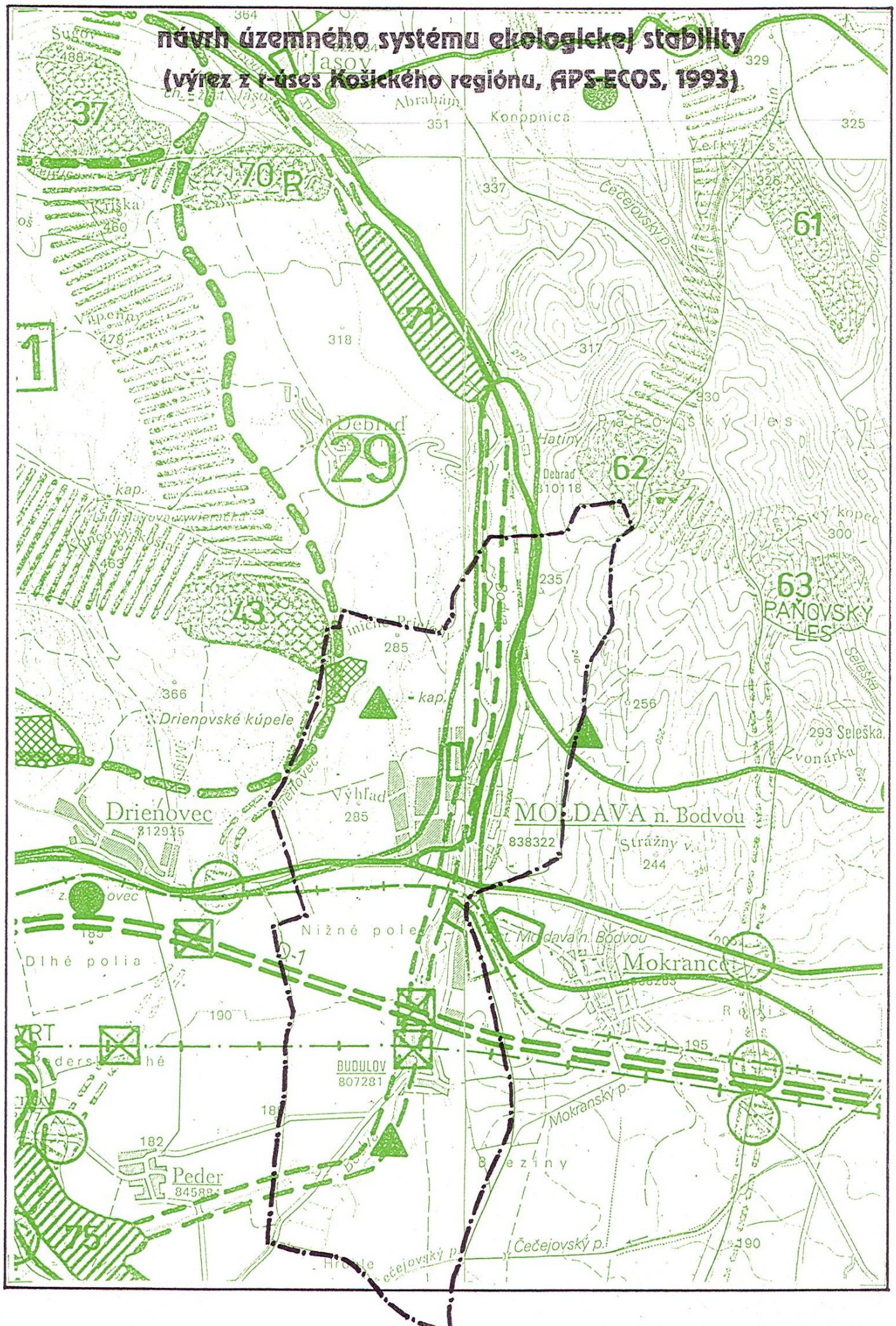
biochora čí. 27 - Medzevská pahorkatina

- 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 zosúladuje 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 ukladňovanie 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 Sídlisko | 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 curriferorum-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 diferenciáciou 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

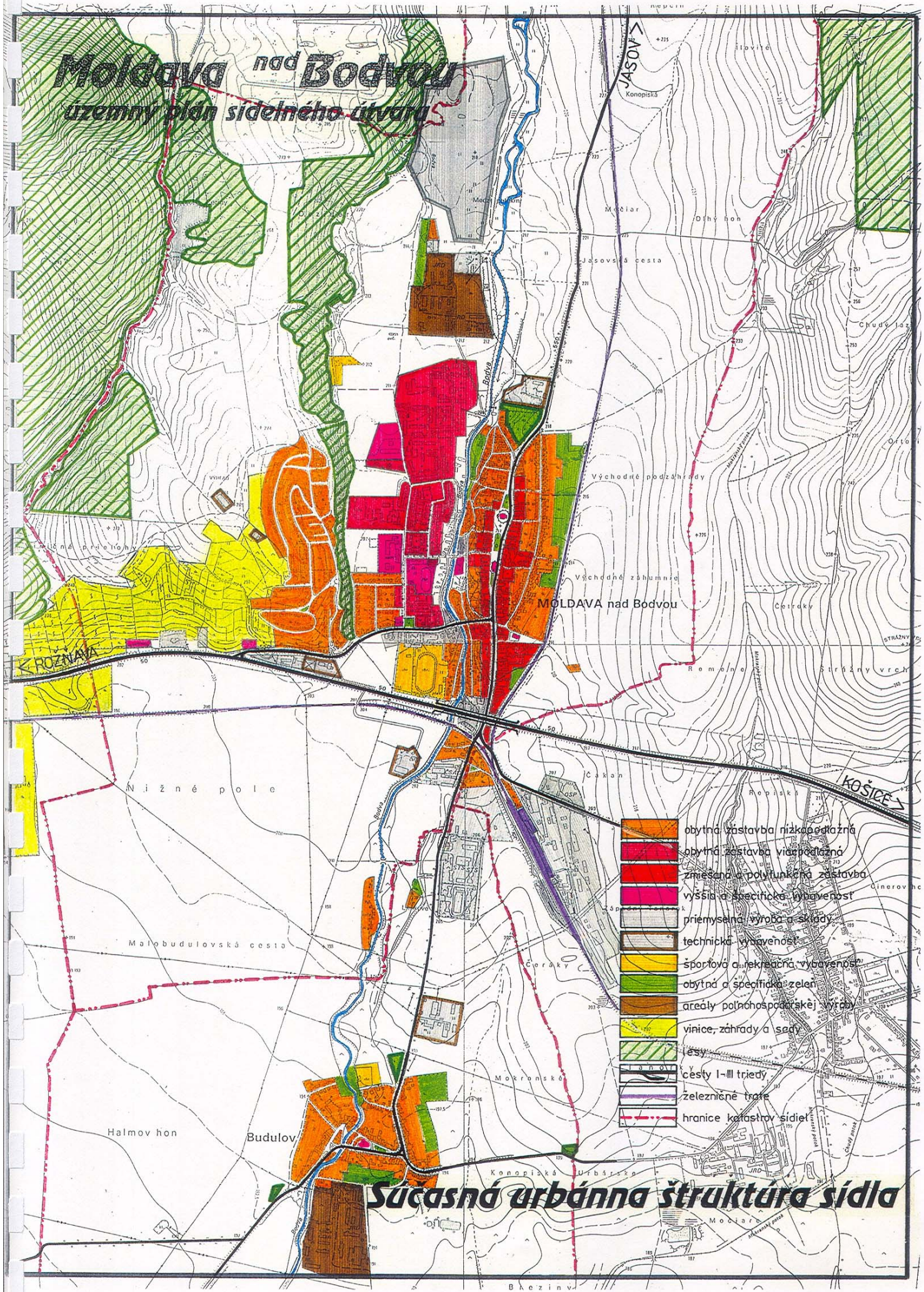
Súčasná urbanistická štruktúra sídla svojim doterajším vývojom prakticky vyčerpala možnosti dlhodobiejšieho koncepčného územného rozvoja mesta. Ďalšiemu integrálnemu rozvoju a plynulému územnému rastu mesta bráni niekoľko výrazných urbanistických bariér, predovšetkým dopravných, ale i prírodných, terénnych, 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 reprofiláciu 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
- vyrovňavacia 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 Tereze ťažko dopravne sprístupniteľné a v štruktúre mesta tak pôsobia ako výrazný monofunkčný obytný satelit.

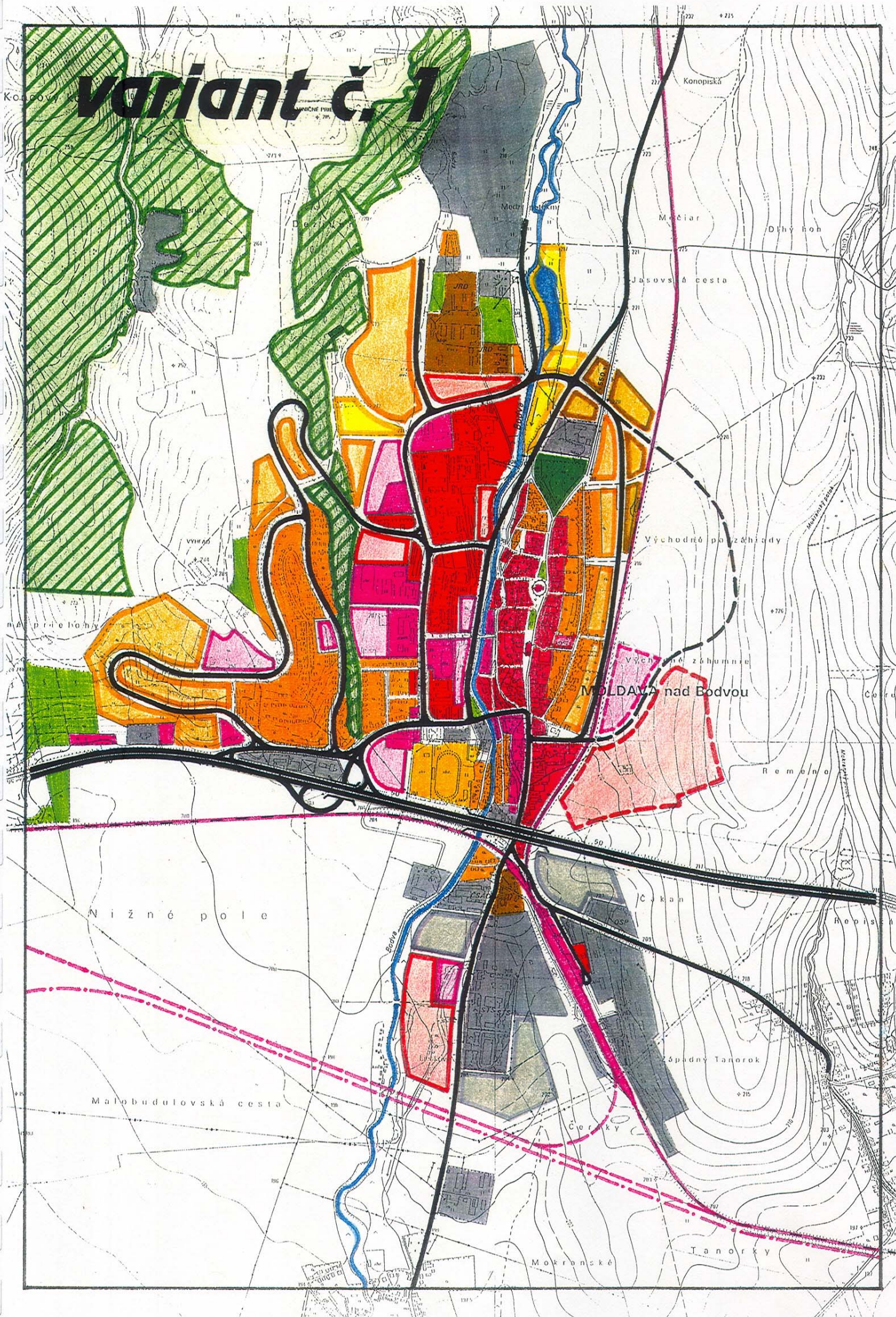
Najprírodzenejším z hľadiska tvorby vyhovujúcej výhľadovej urbánnej štruktúry s dostatkom priestorových rezerv pre dlhodobý rozvoj priestorovo vyváženej koncepcie mesta javí sa jeho rozvoj východným smerom. Jedinou vážnejšou prekážkou takéhoto rozvoja je železničná trať Moldava - Medzev, ktorá, i napriek malej dopravnej intenzite, bude v organizme sídla určitou technickou prekážkou s obmedzeniami pre stavebné využitie prilehlých 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.

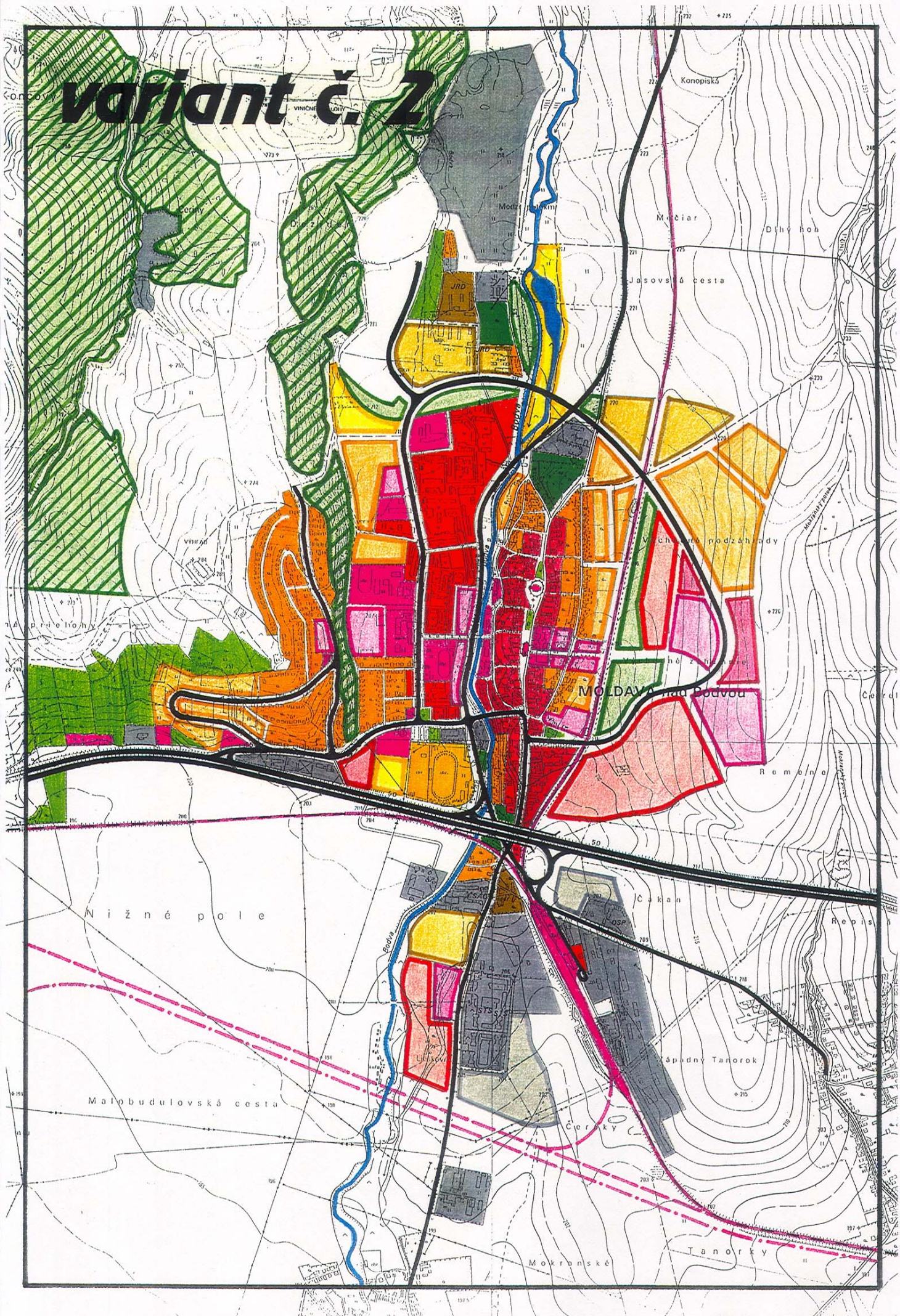
Variant čísl. 1 je výrazným urbanistickým priemetom rozvojového scenára "A", predpokladajúceho prednostnú expozitáciu až do vyčerpania územných kapacít na západnej strane sídla, s časovo následnou expanziou východným smerom, prakticky až pred záverom výhľadového obdobia, pre ktoré sa koncepcia územného 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.

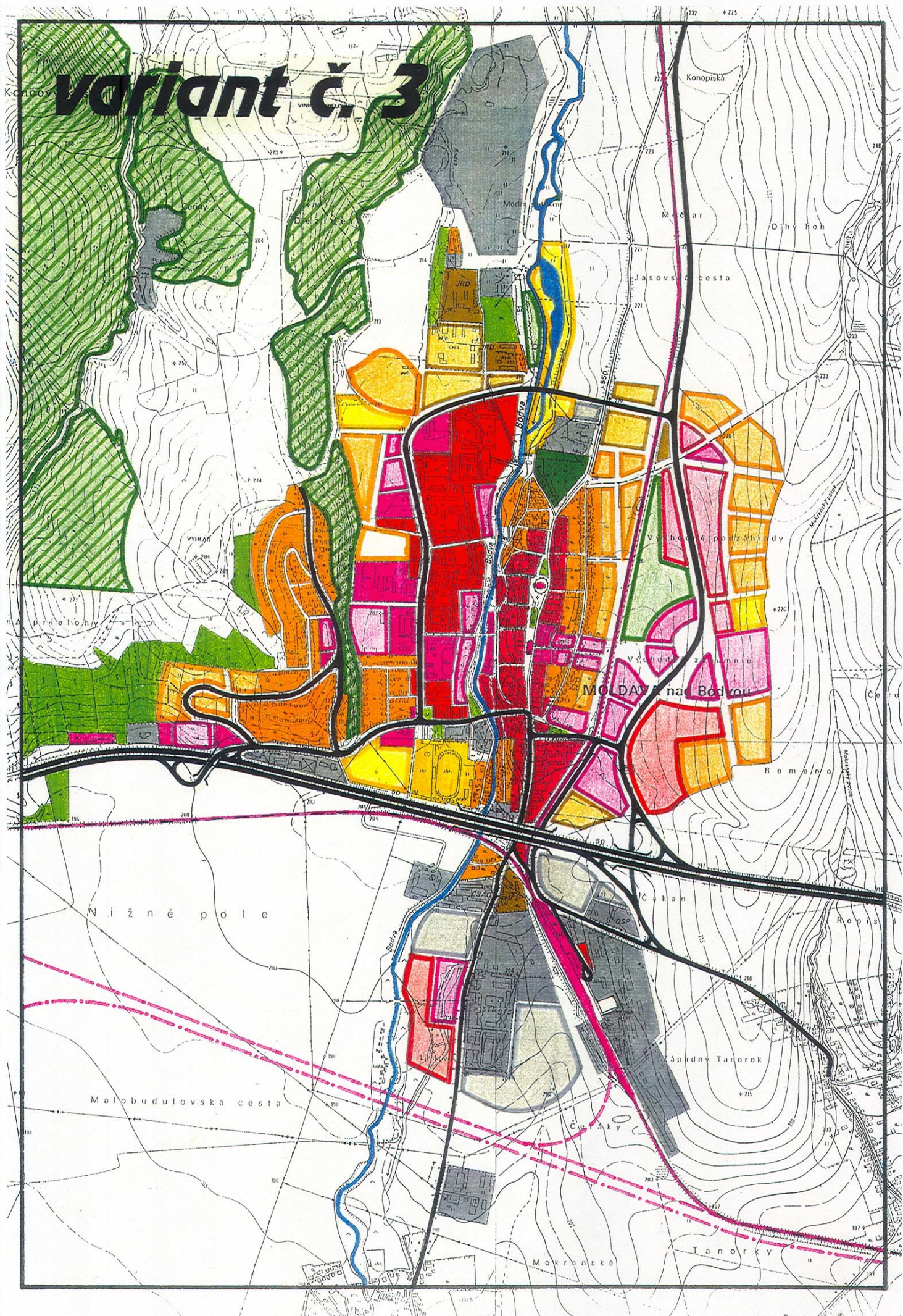
variant č. 1



variant č. 2



K-ončov



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 príľahlej 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 nadväznosti 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. Časť obvodu na Terasa, priliehajúce k zelenému masívu svahu, sa navrhuje na extenzívne rekreačné využívanie (piknikové lúky). Možno 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 závadu 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. dokompletovať vybavenosť, vrátane riešenia problematiky odstavovania a garážovania motorových vozidiel a úprav parteru. Nábrehie 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 dokompletovaním 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 štruktúrálnych 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

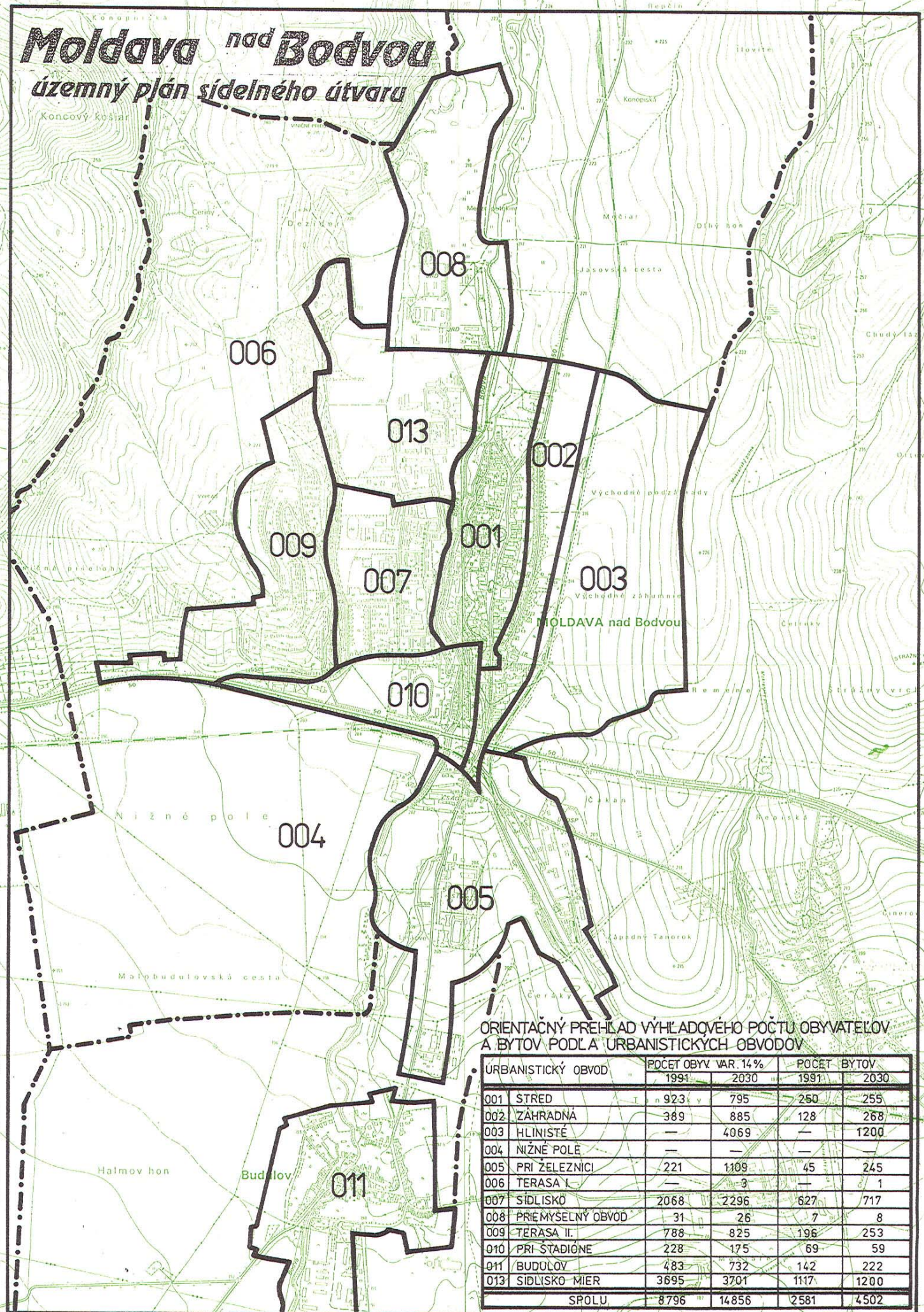
využívaných plochách v historickom jadre mesta alebo pozdĺž Hviezdoslavovej ulice. Štruktúra takejto zástavby by mala pozostávať prevažne z polyfunkčných objektov, kde parter, príp. i ďalšie podlažie by boli venované najmä vybavenosti a len vyššie podlažia pre obytné funkcie - pre bývanie či už vlastníkov 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).

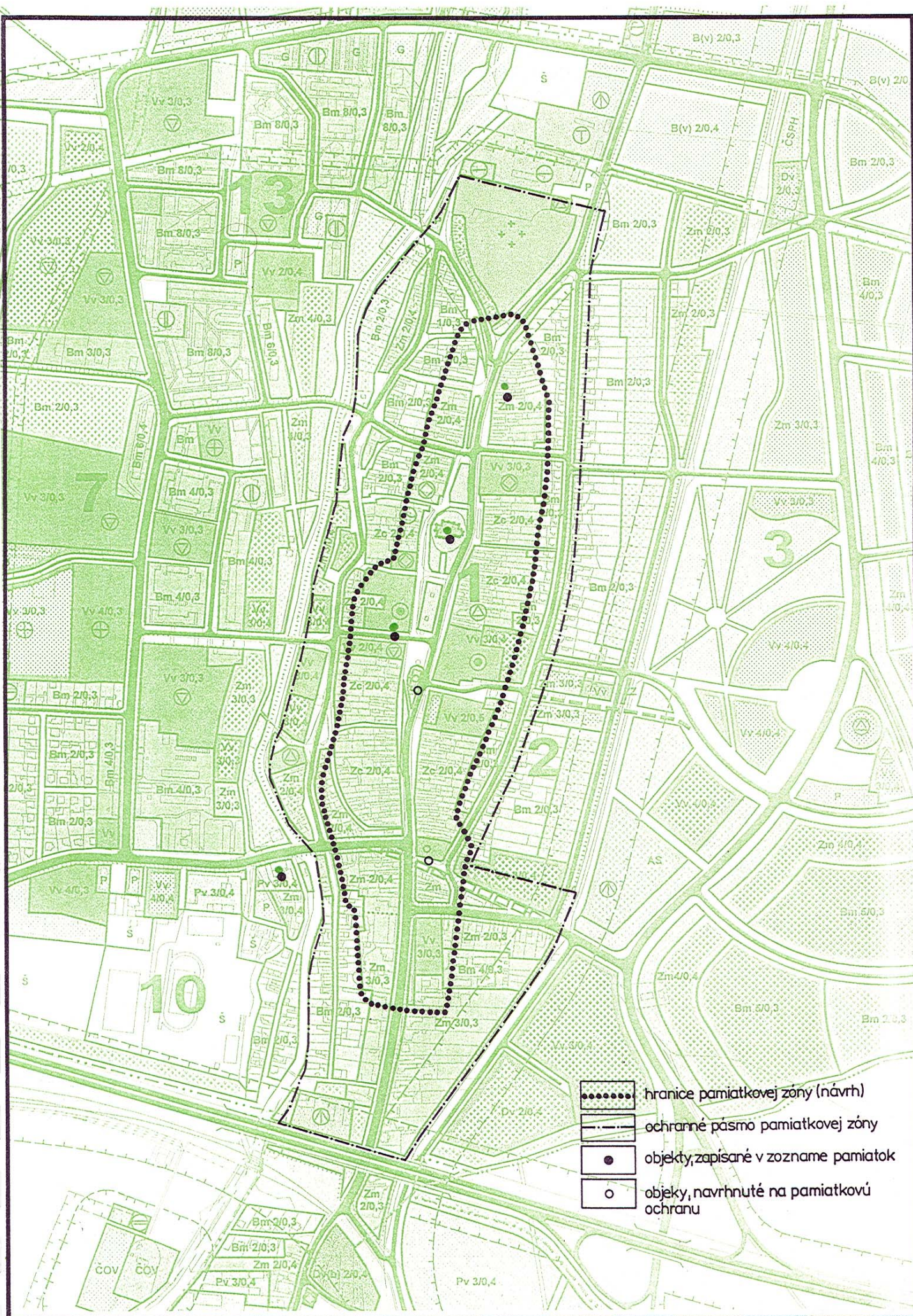
Moldava nad Bodvou

územný plán sídelného útvaru



ORIENTAČNÝ PREHĽAD VÝHLADOVÉHO POČTU OBYVATEĽOV
A BYTOV PODĽA URBANISTICKÝCH OBYODOV

| 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 |



- hranice pamiatkovej zóny (návrh)
- ochranné pásmo pamiatkovej zóny
- objekty, zapísané v zozname pamiatok
- objekty, navrhnuté na pamiatkovú ochranu

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), pekárň 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 výrobné-živnostenské aktivity, spojené 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 | 35 40 | 193 12.552 | 242 15.743 | 200 13.003 | 260 16.899 | |
| - kozmetické prevádzkárne | pl.poz. m2 už.pl. podl.pl. | 2625,0 5,4 6,2 | 2.900 16.000 - - | 28.965 60 69 | 36.330 75 86 | 30.007 62 71 | 38.997 81 93 | |
| V. SOCIÁLNA STAROSTLIVOSŤ | | | | | | | | |
| - domovy dôchodcov /alt.penzióny/ | miesta podl.pl. pl.poz. | 20 640,0 | - - | 221 7.062 | 277 8.858 | 229 7.316 | 297 9.508 | |
| - domy s opatrov.slужbou | byť.jedn. podl.pl. | 1000,0 112,5 | 10 250 | 11.034 1.242 | 13.840 1.557 | 11.431 1.286 | 14.856 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 | 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. VEĽKOOBCHODNÁ SIEŤ | | | | | | | | |
| - 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 | |
| - grill a snack bary | podl.pl. | 352,8 | 584 | 3.893 | 4.883 | 4.033 | 5.242 | |
| - kaviarne | odbyt.pl. | 12,0 | 39 | 133 | 166 | 137 | 179 | |
| - vinárne | podl.pl. | 43,2 | 80 | 477 | 598 | 494 | 642 | |
| - občerstvenie | odbyt.pl. | 15,0 | - | 166 | 208 | 172 | 223 | |
| - výčap piva | podl.pl. | 48,0 | - | 530 | 665 | 549 | 714 | |
| - predaj polotovarov | 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 vodoinštalatérsvo | podl.pl. | 19,6 | - | 217 | 272 | 224 | 292 | | | |
| - elektroinštalatérsvo | 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 nestavebné | podl.pl. | 4,0 | 800 | 55 | 69 | 57 | 75 | | | |
| - oprava hodín a klenotov | pl.poz. | 5,0 | 5 | 5 | 6 | 5 | 6 | | | |
| - autoopravné a servis | prac.miest | 0,4 | 220 | 124 | 155 | 128 | 167 | | | |
| - čaluníctvo | podl.pl. | 11,2 | 500 | 142 | 177 | 147 | 191 | | | |
| - zákazková výroba a oprava prádla | pl.poz. | 12,8 | 5 | 5 | 6 | 5 | 6 | | | |
| - zákazková výroba obuvi | prac.miest | 0,4 | 125 | 80 | 100 | 83 | 107 | | | |
| - knihárstvo | podl.pl. | 7,2 | 300 | 89 | 111 | 92 | 119 | | | |
| - stavebné zámočníctvo | pl.poz. | 8,0 | 15 | 23 | 29 | 24 | 31 | | | |
| - stavebné stolárstvo | prac.miest | 2,94 | 400 | 239 | 299 | 247 | 321 | | | |
| - elektroinštalatérsvo | podl.pl. | 21,6 | 700 | 318 | 399 | 329 | 428 | | | |
| - maliarstvo a natieračstvo | pl.poz. | 28,8 | 5 | 28 | 35 | 29 | 37 | | | |
| - kominárstvo | prac.miest | 2,5 | 40 | 241 | 302 | 249 | 324 | | | |
| - sklenárstvo | podl.pl. | 21,8 | 50 | 325 | 407 | 336 | 437 | | | |
| - záhradníctvo | prac.miest | 29,4 | 5 | 27 | 33 | 28 | 36 | | | |
| - stolárstvo nestavebné | podl.pl. | 2,4 | 20 | 263 | 330 | 272 | 356 | | | |
| - oprava hodín a klenotov | prac.miest | 23,8 | - | 9 | 11 | 9 | 12 | | | |
| - autoopravné a servis | podl.pl. | 0,8 | - | 53 | 67 | 55 | 72 | | | |
| - čaluníctvo | prac.miest | 4,8 | 2 | 9 | 11 | 9 | 12 | | | |
| - zákazková výroba a oprava prádla | podl.pl. | 0,8 | 35 | 212 | 266 | 220 | 286 | | | |
| - zákazková výroba obuvi | pl.poz. | 19,2 | 60 | 36 | 45 | 37 | 48 | | | |
| - knihárstvo | prac.miest | 3,2 | 200 | 565 | 709 | 586 | 761 | | | |
| - stavebné zámočníctvo | podl.pl. | 51,2 | - | 2.538 | 3.183 | 2.629 | 3.417 | | | |
| - stavebné stolárstvo | pl.sklen. | 230,0 | - | 8.883 | 11.141 | 9.202 | 11.959 | | | |
| - elektroinštalatérsvo | 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 dokompleťovať tak, aby poskytoval pomerne širokú škálu športového využitia 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. Sídliková 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:

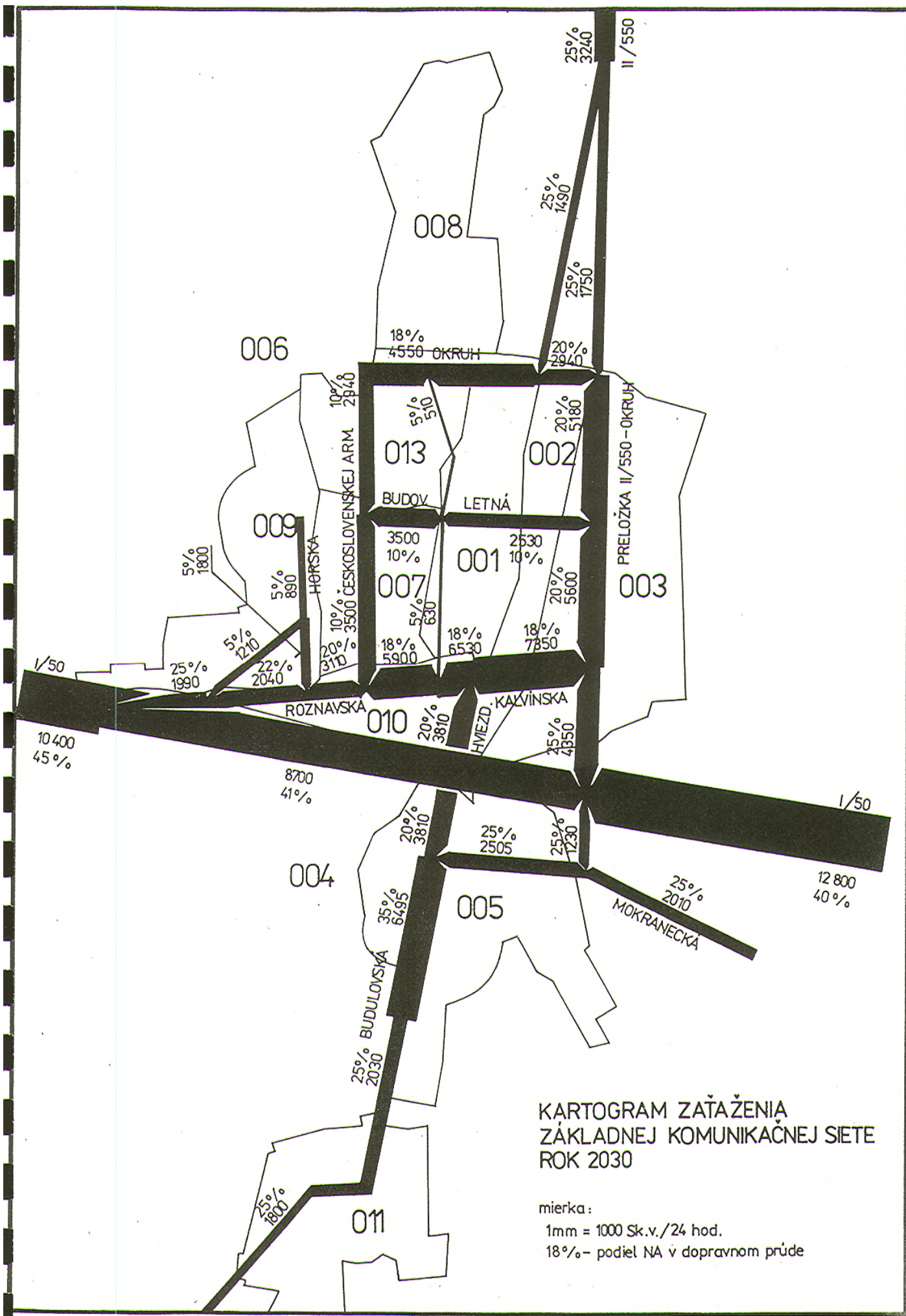
- priestor pre novú autobusovú stanicu terminálového typu s odstavnými, manipulačnými a garážovými plochami, s predpokladnou možnosťou využitia i pre viacerých prepravcov (východne od železničnej trate Moldava - Medzev)
- priestor pre odstavné plochy nákladnej dopravy, príp. i s manipuláciou (severne 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 prepojovacím 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 uhoľnatého. 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 zahrňujú 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.

Sídelného útvaru Moldava nad Bodvou sa priamo dotýkajú cesty:

III/050176 Moldava - Budulov - Janík

III/5502 Moldava - Mokrance - Čečejovce

III/050178 Moldava - železničná stanica

V štúdii 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 štúdií 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:

| | celkom | Hybnosť (ciest/obyv./deň) | | |
|-----------------------|--------|---------------------------|------------|---------|
| | | 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | I | II | III | IV | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| dopr.obvody | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 003 | 005 | 011 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 | 003 |

Matica medzioblastných dopravných vzťahov v JV/24 hod.

rok 2030

rok 2030

| | Oblasť | | | | | | | | | | | | vnútrooblastná | cieľová | tranzitná | celkom |
|----------------|----------------|-------------------|------|-----|------|------|-------|------|------|------|------|-------|----------------|---------|-----------|--------|
| | vnútrooblastná | | | | | | | | | | | | | | | |
| | vonkajšia | | | | | | | | | | | | | | | |
| dopr.obvody | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | | I | II | III | IV | | | | | |
| urb.obvody | 001 002 | 007 010 013 | 009 | 008 | 005 | 011 | 003 | | | | | | | | | |
| 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 | - | | | |
| zárojová | - | - | - | - | - | - | - | 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 čiarokvane)

- 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-cintarín |
| 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.Ľ.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 mikrobused 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 zavlečkovania 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-Čečejevoce | 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 prognózuujeme 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 odvádzá 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 súčasné 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

Moldava nad Bodvou

územný plán sídelného útvaru

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

| Číslo lokality | Navrhované funkčné využitie | obec k.ú. | Výmera lokality celkom v ha | Výmera poľnohospodárskej pôdy | | | | | | | | | | Celkom ppp v ha | z toho chránený ppp | Výmera nepoľnohospod. pôdy v ha | Užívatel | Etap |
|----------------|-----------------------------|-----------|-----------------------------|-------------------------------|--------|----|---------|--------|------|---------|--------|--------|------|-----------------|---------------------|---------------------------------|----------|------|
| | | | | Orná pôda | | | Záhrady | | | trp | | | | | | | | |
| | | | | Cel-kom | z toho | | Cel-kom | z toho | | Cel-kom | z toho | | | | | | | |
| | | | | | BPEJ | sk | | ha | BPEJ | | sk | ha | BPEJ | | | | | |
| 1/01 | I.etapa býv.+výb. | Moldava | 0,350 | 0,180 | | | | | | | | 0,180 | - | 0,170 | - | I. | | |
| 1/02 | " | " | 0,350 | 0,230 | | | | | | | | 0,230 | - | 0,120 | - | I. | | |
| 1/03 | " | " | 0,470 | 0,160 | | | | | | | | 0,160 | - | 0,310 | - | I. | | |
| 1/04 | " | " | 0,380 | 0,180 | | | | | | | | 0,180 | - | 0,200 | - | I. | | |
| 1/05 | " | " | 0,380 | 0,160 | | | | | | | | 0,160 | - | 0,220 | - | I. | | |
| 1/06 | nízkopodl.býv. | " | 1,050 | 1,050 | | | | | | | | 1,050 | - | - | - | I. | | |
| 1/07 | býv.+výbav. | " | 0,250 | 0,250 | | | | | | | | 0,250 | - | - | - | I. | | |
| 1/10a | šport, rekreácia | " | 0,180 | 0,180 | | | | | | | | 0,180 | - | - | - | I. | | |
| 1/11a | úpr.Boďavy, letná rekreácia | " | 1,250 | 0,610 | | | | | | | | 1,250 | - | - | - | I. | | |
| 2/01 | vybav.+ býv. | " | 0,950 | 0,150 | | | | | | | | 0,150 | - | 0,190 | - | I. | | |
| 2/02 | obsluž.komun. | " | 1,860 | 0,08 | | | | | | | | 1,860 | - | - | - | I. | | |
| 2/03 | nízkopodl.býv. | " | 1,400 | 0,250 | | | | | | | | 1,400 | - | - | - | I. | | |
| 2/04 | " | " | 1,350 | | | | | | | | | 1,350 | - | - | - | I. | | |
| 2/05 | " | " | 1,400 | | | | | | | | | 1,400 | - | - | - | I. | | |
| 2/06 | zmliečaná zást. | " | 1,700 | | | | | | | | | 1,700 | - | - | - | I. | | |
| 2/07 | " | " | 1,025 | | | | | | | | | 1,025 | - | - | - | I. | | |
| 2/08 | nízkopodl.býv. | " | 1,580 | | | | | | | | | 1,580 | - | - | - | I. | | |
| 3/01 | preložka cesty | " | 0,350 | | | | | | | | | 0,350 | - | - | - | I. | | |
| 3/04 | vybav., droš.výroba | " | 5,750 | | | | | | | | | 5,750 | - | - | - | I. | | |
| 3/05 | obsluž.komunik. | " | 0,960 | | | | | | | | | 0,960 | - | - | - | I. | | |
| 5/01 | priemysel, sklady | " | 3,660 | | | | | | | | | 3,660 | - | - | - | I. | | |
| 5/02 | nízkopodl.soc.býv. | " | 4,000 | | | | | | | | | 3,100 | - | 0,900 | - | I. | | |
| " | " | Budulov | 0,780 | | | | | | | | | 0,250 | - | 0,530 | - | I. | | |
| 5/03 | osobitná zš | Budulov | 0,630 | | | | | | | | | 0,510 | - | 0,120 | - | I. | | |
| 5/04 | komunik.obslužná | " | 0,080 | | | | | | | | | 0,080 | - | - | - | I. | | |
| 7/01 | škola-RTS | Moldava | 3,000 | | | | | | | | | 3,000 | - | - | - | SM | | |
| 7/02 | nízkopodl.býv. | " | 2,580 | | | | | | | | | 2,580 | - | - | - | " | | |
| 7/03 | nízkopodl.býv. | " | 0,320 | | | | | | | | | 0,240 | - | 0,080 | - | " | | |
| 7/04 | nízkopodl.býv. | " | 2,800 | | | | | | | | | 2,800 | - | - | - | " | | |
| 7/05 | obč.vyb. | " | 0,830 | | | | | | | | | 0,830 | - | - | - | " | | |
| 9/01 | nízkopodl.býv. | " | 4,600 | | | | | | | | | 4,600 | - | - | - | " | | |
| 11/02 | nízkopodl.býv. | Budulov | 0,930 | | | | | | | | | 0,930 | - | - | - | " | | |
| spolu I.etapa | | | 47,195 | 36,135 | | | | | | | | 44,355 | - | 2,840 | - | I. | | |

Moldava nad Bodvou

územný plán sídelného útvaru

Tab.č.la 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 | | ha | Cel- kom | z toho | | ha | Cel- kom | z toho | | | | | |
| | | | | | BPEJ | sk | | | BPEJ | sk | | | BPEJ | | | | | sk |
| 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 | | | | | | | | | | | | z toho chránený PPF | Výmera nepoľnohospod. pôdy 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 | - | ŠM | 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 | 0,200 | " | I. | |
| 3/03 | viacpodl.byty+býv.-"- | "- | 16,250 | 15,690 | 571.01 | 6 | 15,690 | | | | | | | 15,690 | 15,690 | 0,560 | " | I. | |
| 5/04 | autobusová stanica+vybavenosť | "- | 6,000 | 6,000 | 571.01 | 6 | 6,000 | | | | | | | 6,000 | 6,000 | - | " | I. | |
| 5/05 | prístup.komunik. | Budulov | 0,460 | 0,280 | 557.01 | 6 | 0,280 | | | | | | | 0,280 | - | 0,180 | " | I. | |
| 11/01 | obsluž.komunik. | Mokrance | 0,150 | 0,150 | 571.01 | 6 | 0,150 | | | | | | | 0,150 | - | - | " | I. | |
| 11/01 | nizkopodl.býv. | Budulov | 2,070 | 2,070 | 406.01 | 5 | 2,070 | | | | | | | 2,070 | - | - | PD | I. | |
| 11/03 | čOV | "- | 0,780 | | | | | | | | | | 0,780 | 0,780 | - | - | " | I. | |
| 11/04 | drobná výroba | "- | 1,100 | | | | | | | | | | | 0,910 | - | 0,190 | " | I. | |
| | spolu I.etapa | | 31,190 | 28,370 | | | | | | | | | 1,690 | 30,060 | 25,870 | 1,130 | | I. | |

Moldova **на^д Bodvou**

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

| Číslo loka- lity | Navrhované funkčné využitie | obec k.ú. | Výmera lokalít celkom v ha | Výmera poľnohospodárskej pôdy | | | | | | | | | | 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 |
| 1/08 | technická vyb. | Moldava | 0,520 | 0,520 | 571.01 | 6 | 0,520 | | | | | | | 0,520 | 0,520 | | II. |
| 1/09 | mestská zberná komunikácia | " | 0,700 | 0,700 | 506.03 | 6 | 0,700 | | | | | | | 0,700 | 0,700 | | II. |
| 1/10 | šport.rekreácia | " | 0,850 | 0,850 | 506.03 | 6 | 0,850 | | | | | | | 0,850 | 0,850 | | II. |
| 1/11 | úpr.Bodvy+leťná r." | " | 0,180 | 0,180 | 506.03 | 6 | 0,180 | | | | | | | 0,180 | 0,180 | | II. |
| 2/09 | drobná výroba | " | 1,800 | 1,800 | 571.01 | 6 | 1,800 | | | | | | | 1,800 | 1,800 | | II. |
| 2/10 | mestská zb.kom. | " | 0,480 | 0,480 | 571.01 | 6 | 0,480 | | | | | | | 0,480 | 0,480 | | II. |
| 3/06 | prel.cesty II/550 | " | 4,400 | 4,400 | 571.01 | 6 | 4,400 | | | | | | | 4,400 | 4,400 | | II. |
| 3/07 | znieš.obyt.výst. + vybavenosť | " | 28,000 | 28,000 | 571.01 | 6 | 28,000 | | | | | | | 28,000 | 28,000 | | II. |
| 3/08 | nížkopodl.byty | " | 4,000 | 4,000 | 571.01 | 6 | 4,000 | | | | | | | 4,000 | 4,000 | | II. |
| 3/09 | vyššia výbav. | " | 3,900 | 3,900 | 571.01 | 6 | 3,900 | | | | | | | 3,900 | 3,900 | | II. |
| 3/10 | býv.+vybavenosť | " | 3,900 | 3,900 | 571.01 | 6 | 3,900 | | | | | | | 3,900 | 3,900 | | II. |
| 3/11 | mestský park | " | 8,100 | 8,100 | 571.01 | 6 | 8,100 | | | | | | | 8,100 | 8,100 | | II. |
| 3/12 | obsl.vyb.,zeleň | " | 1,100 | 1,100 | 571.01 | 6 | 1,100 | | | | | | | 1,100 | 1,100 | | II. |
| 3/13 | prel.cesty II/550 | " | 5,250 | 4,890 | 571.01 | 6 | 4,890 | | | | | | 0,360 | 5,250 | 5,250 | | II. |
| 3/14 | mimodrovň.križ. Mokrance | " | 1,200 | 1,200 | 571.01 | 6 | 1,200 | | | | | | | 1,200 | 1,200 | | II. |
| 4/01 | rozš.cesty a križ.Moldava | " | 3,600 | 3,600 | 551.03 | 6 | 3,600 | | | | | | | 3,600 | - | | II. |
| 5/06 | mimodrovň.križ. Mokrance | " | 2,900 | 2,900 | 571.01 | 6 | 2,900 | | | | | | | 2,900 | - | | II. |
| 5/07 | priemysel, sklady | " | 4,900 | 4,900 | 571.01 | 6 | 4,900 | | | | | | | 4,900 | - | | II. |
| 8/01 | ekolápr.Bodvy leťná rekreácia | Moldava | 3,900 | 3,900 | 506.03 | 6 | 3,900 | | | | | | | 3,900 | 3,900 | | II. |
| 11/05 | drobná výroba služby | Budulov | 2,300 | | | | | | | | | | | 2,300 | - | | II. |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | II. |
| | spolu II.etapa | | 81,980 | 79,320 | | | | | | | | | | 81,980 | 68,280 | | |
| | celkom I.+II.etapa | | 113,170 | 107,690 | | | | | | | | | | 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.