

**Vyjadrenie navrhovateľa k stanoviskám doručeným v procese
prerokovania zámeru
„AUPARK KOŠICE“
podľa zák. č. 24/2006 Z.z.**

**Ministerstvo dopravy pôšt a telekomunikácií SDR, 21035/2007-SSZEÚ a MV/z52337
z 10.12.2007**

V ďalšom stupni PD požaduje vypracovanie Dopravno-technickej štúdie a žiada aby táto bola prerokovaná so SSC a zaslaná na pripomienkovanie rezortu dopravy.

K projektovej dokumentácii sa budú zo zákona vyjadrovať dotknuté orgány samosprávy a štátnej správy, v súlade s ich kompetenciami.

Dopravné riešenie bolo schválené ako súčasťou zmien a doplnkov územného plánu. Investor pri projektovaní DUR rešpektoval toto dopravné riešenie navrhované a schválené v zmenách a doplnkoch k územnému plánu. Pri návrhu dopravného riešenia sa vychádzalo z dopravnej štúdie a dopravnej prognózy, ktorá riešila územie, v širšom kontexte než ako je dotknuté územie navrhovaným zámerom AUPARK Košice.

K Zmenám a doplnkom ÚP sa vyjadrovali všetky dotknuté orgány samosprávy a štátnej správy a ich požiadavky boli do ÚP zapracované.

Prerokovanie so SSC a rezortom dopravy je nad rámec kompetencií týchto orgánov, lebo ide o miestnu komunikáciu.

**Ministerstvo výstavby a regionálneho rozvoja SR, č.j. MVRR-07/4578/154280
z 10.12.2007**

V prípade, že zámer je v súlade s platným územným plánom, nemá pripomienky.

Zámer je v súlade s platným územným plánom mesta Košice.

Ministerstvo kultúry SR, č.j. MK4680/2007-51/17618 z 23.11.2007

Nevyjadriilo sa, postúpilo list na Pamiatkový úrad SR , Bratislava.

**KRAJSKÝ ÚRAD ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA KOŠICE, č.j. 11986/2007/3.4-
tč/13.11.2007**

Z hľadiska ochrany prírody súhlasí s predložený zámerom za podmienky riešenia náhradnej výsadby.

Chýba vyhodnotenie kapacít jestvujúcich vodovodných a kanalizačných sietí v území pre potreby zásobovania a odvádzania odpadových vôd

Na základe posúdenia plánovaného množstva odberu pitnej vody a vypúšťania komunálnych vôd pre navrhovaný komplex konštatuje, že nie je zdokumentovaná voľná kapacita vodovodu a kanalizácie pre ďalší rozvoj územia.

Požaduje zhodnotiť vplyv nárokov odberu pitnej vody na tlakové pomery a kapacitu zásobovania.

Žiada pre úsporu pitnej vody navrhnúť recyklačné technológie – napr. prečistené komunálne vody používať na závlahy, splachovanie WC a pod.

VVS a.s. pri konzultačnom prejednaní dňa 10.1.2008 nevznieslo námietky z hľadiska kapacít. Vedľa stavby je vedený vodovod DN 300 z ktorého je možné podľa prejednania riešiť prípojky vodovodu, zároveň je vedľa stavby vedená stoka 1500/2400, do ktorej je možné podľa prejednania zaústiť prípojky kanalizácie z objektu. Prípojky kanalizácie je potrebné orientovať na severnú stranu stavby, keďže stoka 1500/2400 je pri plavárni odľahčená od dažďových vôd pri privalových dažďoch, ktoré sú vedené do Hornádu.

Riešenie recyklačných technológií nie je predmetom vonkajších rozvodov.

Z hľadiska koncepcie celomestských rozvodov sú inžinierske siete spojené s touto výstavbou v súlade s regulačným plánom a konzultované so všetkými dotknutými správcami rozvodov. Organizácie, ktoré majú v správe rozvody inžinierskych sietí sú priamo účastné všetkých stupňov projektovej dokumentácie a všetkých povolení pre výstavbu. Mesto cez individuálne súkromné investície a realizácie môže realizovať problematické línie IS, ktoré súvisia aj s výhľadovo plánovanou výstavbou v centre mesta.

V súčasnosti prebiehajú jednania so spoločnosťou V.O.D.S. ohľadom nakladania s výkopovou hlinou. Existujú viaceré možnosti a alternatívy zneškodnenia odpadov, ktoré ponúka lokalita mesta. Investor bude prihliadať na výber najefektívnejšieho riešenia a najekologickejšieho nakladania s odpadom.

Z hľadiska ochrany ovzdušia nemá pripomienky

Odporúča zámer schváliť po zapracovaní pripomienok.

Mestská časť Košice - Staré Mesto, stanovisko zo 7.12.2007

Mestská časť Košice Staré - Mesto nemá námietky k predloženému zámeru navrhovanej činnosti AUPARK Košice.

Krajský pamiatkový úrad Košice, KE-07/1898-2/8253/MK z 3.12.2007

Nepožaduje variantné riešenie.

V ďalších krokoch požaduje KPÚ Košice vypracovanie dopadovej štúdie navrhovanej činnosti na MPR Košice. Upozorňuje na riziká samofinancovania kultúrnych pamiatok – t.j. na oslabenie záujmu o funkcie v MPR a tým na ekonomické problémy vlastníkov kultúrnych pamiatok pri ich obnove resp. údržbe. Okrem degradácie priestorov hrozí komercializácia, či obmedzenie pozitívnych aktivít.

Požiadavka na vypracovanie dopadovej štúdie, navrhovanej činnosti formulovaná štátnym orgánom pamiatkovej starostlivosti, je zatiaľ neštandardná. Priemet rozloženia funkcií v novostavbe na existujúcu sieť funkcií v MPR bude logicky evidentný, avšak požiadavku na dopadovú štúdiu by sme očakávali zo strany mesta Košice, než z KPÚ Košice.

Pochybnosti o strate záujmu turistov o MPR sú neopodstatnené najmenej z dvoch dôvodov:

a/ zahraničný resp. mimoregionálny turista bude v Košiciach vyhľadávať predovšetkým historické prostredie MPR. Návšteva obchodných parkov ho neláka, nakoľko ich má dostatok doma, resp. ho zaujíma až v druhom pláne .

b/ domáci resp. regionálni návštevníci Košíc svoje nákupné požiadavky budú naďalej riešiť vo „supermarketoch“, nakoľko v historickom centre je tovar drahší.

Nepredpokladáme že akékoľvek naladenie funkcií v novostavbe neovplyvní ekonomický život prevádzok v MPR degradujúco – môže ovplyvniť ich charakter (sústrediť sa na pohostinstvo, umenie... a nie spotrebný tovar atd.) a prinútiť prevádzkovateľov , čo je pozitívne, zvýšiť kvalitu služieb.

Zdá sa, že nastane obdobie „vyhľadávania“ optimálneho využitia kultúrnych pamiatok v MPR a jeho ochrannom pásme, ale tak isto sa budú doladovať funkcie v AUPARKU, čo je prirodzený a úplne štandardný proces živého organizmu kultúrneho územia.

Investor obstaral vypracovanie ekonomickej dopadovej štúdie. V súčasnosti už v spolupráci s KPU prebiehajú práce na vypracovaní dopadovej štúdie. Dopadová štúdia bude podľa dohody s KPU vypracovaná do dohodnutého termínu.

Obvodný úrad životného prostredia Košice, č.j. OPaK 2007/03298-3 z 11.12.2007

Nemá námietky voči predloženému zámeru.

Obvodný úrad v Košiciach, Odbor CO a krízového riadenia, č.j. A/2007/00149-129 z 22.11.2007

Nevyjadril sa.

Obvodný pozemkový úrad Košice – mesto, 2007/1528-2-An z 26.11.2007

Nemá výhrady voči zámeru.

Košický samosprávny kraj, 1225/2007-El15/32258 z30.11.2007

Upozorňuje na :

- Zvýšenie intenzity dopravy z dôvodu umožnenia ľavého odbočenia Fejova ul.- Štúrova
- Návrhom svetelne riadenej križovatky Fejova – Štúrova dôjde ku kumulácii dopravy v obytnom území Fejova
- Zvýšenie negatívneho vplyvu nárastu dopravy v obytnom území
- Zrušenie PM na Fejovej ul.

Komunikácia Fejova v súčasnosti je prejazdná, slúži pre prejazd motorových vozidiel v smere Štúrova – Južná trieda. Tento prejazd sa v rámci dopravného riešenia AUPARKu v súlade so schválenými regulatívami ÚP presmeruje cez križovatku Štúrova – Nám. osloboditeľov – Južná trieda. Alternatívne dopravné riešenie uvažuje s prejazdom Fejovej v opačnom smere – z Južnej triedy na Štúrovu, počet týchto motorových vozidiel ani výhľadovo nebude dosahovať počty dnešných vozidiel, prechádzajúcich Fejovou v opačnom smere.

Dnes je v križovatke Štúrova – D.Feju existujúca cestná svetelná signalizácia, jedná sa o dopytový signalizovaný priechod pre peších. Tento priechod pre peších sa neruší, je súčasťou dopravného riešenia AUPARKu v súlade so zmenami a doplnkami územného plánu Nám. Osloboditeľov.

Súčasne s chodcami bude riadený aj výjazd vozidiel z Fejovej ulice na Štúrovu. Statická doprava na Fejovej bude riešená, k zrušeniu parkovacích miest dôjde iba čiastočne.

Súhlasí s predloženým zámerom

Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Košiciach, č.j. KRHZ-1158-1/2007 z 10.12.2007

Nemá pripomienky.

Pamiatkový úrad SR, Bratislava, č.j. PÚ-07/2119-18818/PIN z 17.12.2007

Konštatuje, že v blízkosti navrhovanej stavby sa nachádza nehnuteľná kultúrna pamiatka - Nemocnica s areálom, bývalá Všeobecná nemocnica a hmotovo - priestorové riešenie AUAPRKU má vplyv na pamiatkové hodnoty nemocnice a areálu.

Projekt AUPARK sa dotýka bezprostredného okolia historického jadra mesta, ktorý bol zapísaný do Predbežného zoznamu svetového dedičstva Slovenskej republiky – UNESCO, a má dopad na jeho pamiatkové hodnoty (funkčné využitie, historický pôdorys, výškové a priestorové usporiadanie, charakteristické pohľady, siluetu a panorámu a .i.), preto je nevyhnutné pri posudzovaní zohľadniť túto skutočnosť.

Požaduje spracovanie správy o hodnotení.

Navrhované hmotovo-priestorové riešenie AUPARKu Košice rešpektuje platný územný plán, ktorého zmeny a doplnky boli schválené v r. 2006. V prerokovaní sa k návrhu zmien a doplnkov vyjadroval aj Krajský pamiatkový úrad, ktorý nenamietal navrhovanú reguláciu územia. Pripomienky k zmenám a doplnkom sa dotýkali regulatívov územného rozvoja (zakázané využitie) doplniť o „byty“, pravidiel formovania západného priečelia a doplnenia regulatívov pre formovanie severnej fasády a JV nárožia s cieľom oživenia a mestotvornosti. Tieto požiadavky boli akceptované a investor je v ďalšom stupni PD pripravený o nich rokovať s Krajským pamiatkovým úradom v Košiciach.

Novostavba bude mať vplyv na areál Nemocnice, ktorý je NKP, nakoľko hmota polyfunkčného komplexu nahradí doteraz voľné priestranstvo pred nemocnicou. Z hľadiska vývoja urbanistickej štruktúry daného prostredia, ide o prinavrátenie zaniknutej zástavby a doplnenie sekundárne vzniknutej voľnej plochy o novú hmotu. Pokiaľ novostavba vyhovuje svetlotechnickým a hlukovým normám a neohrozí hygienu a chod nemocnice, nemožno hovoriť o jej negatívnom vplyve na dotknutú NKP.

Z hľadiska zápisu historického jadra Košíc do predbežného zoznamu svetového kultúrneho dedičstva (UNESCO), nová hmota AUPARKU ovplyvní súčasný obraz územia ochranného pásma MPR. Dôležité je, aby dotknuté územie doplnila pozitívne – čo do hmotovo - priestorových pomerov, tak i funkčno prevádzkových. Pokiaľ tieto kritériá budú harmonicky (hlavne v architektonickom výraze, výbere materiálov, farebnosti, zelene....) zohľadnené, nemôže dôjsť k úbytku súčasných hodnôt dotknutého územia. Naopak malo by ísť o kultúrne doplnenie chýbajúcej štruktúry, ktorá by navyše mala priniesť pozitívne oživenie a súdobé možnosti dopĺňujúce „ponuku“ historickému prostrediu (výhľady zo striech novostavby, nadštandardné služby, ktoré zaťažujú historické prostredie atd.). Investor má záujem, aby navrhované riešenie AUPARKu Košice k tomuto cieľu smerovalo.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva v Košiciach, č.j. 2007/08088-02/2115 z 11.12.2007

Požaduje hlukovou štúdiou zdokumentovať :

- a) Predpokladané hladiny hluku podľa vyhlášky 549/2007 Z.z. v dotknutom chránenom území, je potrebné zohľadniť navrhované trasy dopravy osobnej a zásobovania (dopad na domy na Puškinovej ul., Rooseveltovej ul.)
- b) Podľa výsledkov hlukovej štúdie, navrhnuť v súvislosti s rekonštrukciou a výstavbou komunikácií opatrenia, ktoré zabezpečia, že nebudú prekročené najvyššie prípustné hladiny hluku
- c) Zabezpečiť dodržanie akustických parametrov inštalovaných stacionárnych zdrojov hluku a po realizácii stavby zdokladovať výsledkami merania.
- d) Navrhnuť spôsob eliminácie prekročenia ekvivalentného uhla tienia na 1. NP VsŽP.
- e) V pobytových miestnostiach zabezpečiť ochranu pred prenikaním radónu z geologického podlažia.

Bod a) doplniť v štádiu hodnotenia, ostatné v procese schvaľovania stavby.

Bod a) bol doplnený dopracovanou hlukovou štúdiou. Štúdia bola predložená na opätovné vyjadrenie RÚVZ v Košiciach so stanoviskom uvedeným nižšie.

Body b), c), d), e) investor akceptuje a budú doplnené počas povoľovacieho procesu, resp. ku kolaudácii stavby.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva v Košiciach, č.j. 2007/08088-03/2115 zo 4.1.2008

Konštatuje, že požiadavka z predchádzajúceho vyjadrenia uvedená v bode a) bola splnená. Je potrebné akceptovať odporúčania spracovateľa štúdie.

Investor akceptuje odporúčania uvedené v hlukovej štúdii.

Útvar hlavného architekta, Košice č.j. 07-4475-Ko zo 17.12.2007, doplnok k stanovisku mesta Košice.

Urbanizmus

- Zámer rieši iba súlad s I. etapu návrhu dopravy podľa regulačného plánu a nerieši definitívny stav
- Peši podchod je zastavanou plochou narušujúcou celistvosť územia, čo je v rozpore s regulačným plánom
- Je prekročený výškový regulatív 48m v administratívnej budove
- Nie je možné v niektorých aspektoch a detailoch jednoznačne posúdiť splnenie regulatívov je nutné preukázať ich v nasledujúcej dokumentácii (miera presnosti dodržania regulačnej čiary, požiadavky na architektúru, verejne prístupná zeleň na streche v bloku 27, funkcia vyhliadky, umiestnenie fontány západne od priečelia objektu, umiestnenie kolektoru s novým kanalizačným zberačom v rámci objektu, výškový regulatív vo vzťahu k budove zdravotnej poisťovne
- Je predpoklad archeologických nálezov.

EIA predstavuje proces predprojektovej prípravy. V tomto procese nemôžu byť doriešené, a ani to nie je možné a potrebné, všetky detaily projektu. Každá etapa prípravy projektu posúva projekt do väčšej podrobnosti a často je potrebné vykonať zmeny ešte počas prípravy projektu v dokumentácii pre územné konanie, stavebné povolenie, aj počas výstavby a pred dokončením stavby. Preto nie je možné požadovať v štádiu spracovania EIA podrobnosť, ktorá je príslušná pre vyšší stupeň prípravy.

Urbanizmus – pripomienkované body je možné a aj účelné riešiť v rámci DUR, kedy bude dokumentácia podrobnejšie rozpracovaná. Tu je možné riešiť aj urbanistické požiadavky mesta Košice, pretože už bude rozpracovaná dokumentácia pre územné konanie, ktoré bude spracovaná vo vyššej podrobnosti ako boli spracované podklady pre EIA. Mesto vyjadrí svoj pohľad a požiadavky na riešenie a spoločne s navrhovateľom sa bude hľadať spôsob riešenia.

Archeologické náleziská – v zámere je uvedené, že v priestore, kde sa bude navrhovaná činnosť realizovať nie sú evidované archeologické náleziská, ani archeologické nálezy podľa zák. č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu. Nepredpokladajú sa vplyvy na archeologické náleziská. V prípade výskytu archeologických nálezov pri realizácii zemných a výkopových prác musí stavebník postupovať podľa zák. č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu.

Vyjadrenie k zámeru zaslal Krajský pamiatkový úrad, ktorý nemá námietky k realizácii stavby a žiada vykonať archeologický prieskum v predstihu. Vyjadrenie v zámere nie je v rozpore s konštatovaním uvedeným v zámere. Požiadavku pamiatkového úradu bude navrhovateľ rešpektovať.

V návrhu Auparku sú rešpektované všetky urbanisticko – architektonické súvislosti a nadväznosti na okolitú zástavbu. Architektúra Auparku dotvára dané územie a vyplňa svojou hmotou prázdny priestor, kde sa schádzajú všetky komunikačné línie. Realizáciou stavby Auparku sa podporí ďalšia výstavba, aktívnejší rozvoj okolitých mestských štruktúr a prísun nových investícií do priestoru.

Platný regulačný plán vymedzuje a reguluje v danom území zástavbu s prihliadnutím na dopravné riešenie, predložený návrh je v súlade s regulačným plánom. Okrem toho sa v ďalších projektových stupňoch rozpracujú podrobnosti, ktoré budú zadefinované na úrovni UHA s rešpektovaním požiadaviek v regulačnom pláne vrátane dopravného riešenia.

Doprava

Stavebná akcia je rozdelená na objekt AUPARK a na komunikácie, dôsledkom je upustenie od posudzovania komunikácií, teda podstatnej časti stavebnej akcie s vplyvom na životné prostredie. Žiada posudzovať súbor stavieb ako celok, aj s vyvolanou investíciou dopravy.

Pri riešení I. etapy podľa Regulačného plánu Námestia Osloboditeľov je treba preukázať, že druhá etapa, teda mimoúrovňové riešenie bude technicky možné bez zásadného vplyvu na prevádzku AUPARKU.

Navrhovaný hlavný peší ťah sever – juh a opačne je riešený mimo hlavného smeru na Hlavnú ulicu podchodom, ktorý je smerovaný do AUPARKu, hlavný peší ťah zostane stále v smere Južná tr., Hlavná ulica – pešia zóna.

Pri posudzovaní križovatky Južná tr. – Štúrova a signalizácie na nej je uvažované, že MHD bude riešená v severnom koridore a ľavé odbočenie z Južnej tr. Bude cez obytnú zónu na Fejovej ul., s presúvaním dopravnej záťaže do Fejovej ul. Z dôvodu obytnej funkcie nesúhlasíme. Kapacita križovatky východozápadnej komunikácie s Južnou triedou sa uvažuje v e. 2015 102%, ale ak sa vylúči Fejova ul. A MHD zo severnej strany bude na južnej strane kapacita riadenia križovatky pravdepodobne nevyhovovať.

V texte sa uvádza, že bude vybudovaný cca 2 km úsek nových komunikácií, ktoré ak nebudú realizované s výstavbou AUPARKu, budú mať vplyv na posudzované činnosti.

Rekonštrukcia miestnych komunikácií sa podľa zák. 24/2006 Z.z. neposudzuje. Zámer ale zohľadňuje vplyvy na dopravu a dopravnú situáciu a rekonštrukciu komunikácií uvádza ako riešenie na zmiernenie vplyvov na dopravu a následne aj na hlukovú situáciu a ovzdušie.

Vplyvy navrhovanej činnosti – na hluk, emisie zahŕňajú aj vplyvy dopravy na životné prostredie. Je vyhodnotený nulový stav a navrhované riešenie, ktoré obsahuje súčasný stav dopravy v území ako aj stav po uvedení AUPARKU do prevádzky. V hlukovej štúdii je zahrnutý vplyv navýšenia dopravy aj na komunikáciách, ktoré sú predmetom rekonštrukcie v okolí objektu, detto v rozptylovej štúdii je uvažované s územím, ktoré zahŕňa aj rekonštruované cesty (pozri obrázky) a dopravu na nich. Potreba zmien v dopravnom riešení je definovaná a riešená v dopravnej štúdii (ktorá bola spracovaná samostatne, ako jeden z podkladov pre návrh dopravného riešenia), a z ktorej vychádzal návrh na dopravné riešenie komunikácií na Námestí Osloboditeľov. Potreba riešiť prevedenie dopravy je vyvolanou investíciou v súvislosti s výstavbou Auparku. Treba ale podotknúť, že príspevok Auparku k navýšeniu dopravy je iba 12 %. Problémy s dopravným riešením existujú už v súčasnosti a príspevok Auparku ich ovplyvní len 12% nárastom dopravy, čo investor kompenzuje finančným podieľaním sa na realizácii navrhovaného dopravného riešenia.

Úpravy dopravného riešenia a rekonštrukcia ciest sa plánuje realizovať v predstihu, ešte pre uvedením Auparku do prevádzky, aby sa zabezpečila plynulosť a bezpečnosť premávky. Preto je táto stavba samostatnou stavbou a nie je viazaná na výstavbu AUPARKU (samostatné povolenie).

V prípade, že by sa rekonštrukcia komunikácií v okolí AUPARKu nerealizovala, spôsobilo by to problémy v priepustnosti komunikácií a okolitých križovatiek.

Dopravné riešenie bolo schválené ako súčasť zmien a doplnkov územného plánu. Investor pri projektovaní DUR rešpektoval toto dopravné riešenie navrhované a schválené v zmenách a doplnkoch k územnému plánu. Pri návrhu dopravného riešenia sa vychádzalo z dopravnej štúdie a dopravnej prognózy, ktorá riešila územie, v širšom kontexte než ako je dotknuté územie navrhovaným zámerom AUPARK Košice.

K Zmenám a doplnkom ÚP sa vyjadrovali všetky dotknuté orgány samosprávy a štátnej správy a ich požiadavky boli do ÚP zapracované.

Platný regulačný plán vymedzuje a reguluje v danom území zástavbu s prihliadnutím na dopravné riešenie, predložený návrh je v súlade s regulačným plánom. Okrem toho sa v ďalších projektových stupňoch rozpracujú podrobnosti, ktoré budú zadefinované na úrovni dotknutých inštitúcií, UHA s rešpektovaním požiadaviek v regulačnom pláne vrátane dopravného riešenia.

Hluková štúdia

Nie sú zohľadnené intenzity rastu dopravy, podľa výhľadových koeficientov SSC Bratislava sa nedá, lebo je to intravilán, treba zohľadniť rast dopravy na riešenom území podľa vývoja dopravy na okolitých komunikáciách.

Nie je posudzovaný hluk na Fejovej ul.

Pri posudzovaní hluku nemožno skonštatovať, že od AUPARKu nebude hluk prekročený, keď je už prekročený na komunikácii dnes, každý nárast hluku, aj od AUPARKu je navýšením, čo treba riešiť opatreniami na jeho zníženie.

Konštatovanie, že hluk nebude prekročený ani v denných ani v nočných hodinách nie je správny.

Ak je hluková situácia dnes nepriaznivá, potom aj prírastok AUPARKu bude nad povolené limity.

Hluková štúdia bola doplnená o hodnotenie hluku na Fejovej ul.

Metodika hodnotenia vplyvov na hlukovú situáciu je schválená a používa sa štandardne. V prípade AUPARKU platí konštatovania uvedené v zámere a v hlukovej štúdii.

Na základe vykonanej predikcie akustických pomerov v záujmovom území od emisie hluku mobilných zdrojov pozemnej dopravy a stacionárnych zdrojov hluku, ktoré priamo súvisia iba s činnosťou navrhovaného objektu „AUPARK Košice“ - D) Zadanie pre denný čas, E) Zadanie pre večerný čas, konštatujeme, že podľa limitov prípustných hodnôt (PH) hluku z iných(1) zdrojov vo vonkajších priestoroch v obytnom území kategórie územia III podľa tab. 1.1, str. 1.1 (Hluková štúdia, príloha).

- pre denný čas PH nie je prekročená
- pre večerný čas PH nie je prekročená.

V prípade D) a E) Zadania hluk zo stacionárnych zdrojov, hluk z mobilných zdrojov pozemnej cestnej dopravy, ktoré súvisia iba s činnosťou navrhovaného objektu „AUPARK Košice“ - pre časový interval 12 hodín -denný čas (06:00 - 18:00 hod.), pre časový interval 4 hodiny - večerný čas (18:00 - 22:00 hod.) porovnávame predikované hodnoty s PH podľa tab. 1.1 (Hluková štúdia, príloha) ako hluk z iných zdrojov, čo predstavuje PH pre denný a večerný čas 50 dB.

Vyššie uvedené konštatovanie platí iba za podmienky dodržania maximálnych emisných akustických veličín stacionárnych zdrojov hluku v zmysle STN EN ISO 3744 Akustika. Určenie hladín akustického výkonu zdrojov hluku pomocou akustického tlaku. Technická metóda merania v prevažujúcom voľnom zvukovom poli nad rovinou odrážajúcou zvuk, ktoré sú záväzné pre dodávateľa technických zariadení čo predstavuje dodržanie limitných hladín akustických výkonov pre: zdroj Z1 až Z7 LWA < 80 dB

Akustické veličiny stacionárnych zdrojov hluku boli navrhnuté tak, aby boli dodržané prípustné hodnoty vo vonkajších priestoroch záujmového územia v zmysle platných predpisov.

Platí tiež, že v súčasnosti sú v území prekročené limity ale tento stav nesúvisí s prevádzkou AUPARKu, lebo ten ešte nie je v prevádzke. Investor AUPARKu nemôže riešiť problém so zvýšenými intenzitami hluku na Námestí Osloboditeľov, ktoré nespôsobuje. Investor bude riešiť odhlučnenie svojej budovy – je to uvedené v opatreniach v zámere, aby zabezpečil hlukovú pohodu a ochranu vnútorného prostredia pred už existujúcim hlukom, v rámci svojho objektu. Keďže hluk od AUPARKu neprekračuje limity ustanovené platnými predpismi, nemusí investor robiť iné opatrenia na iných objektoch. Ak takéto niečo mesto Košice požaduje, je to nad rámec povinností investora, ktoré vyplývajú zo zákona 355/2006

Z.z.. Ak sú v súčasnosti prekročené limity, budú prekročené aj po uvedení AUPARKu do prevádzky. Ale prekročenie nespôsobí AUPARK, lebo hodnoty sú už teraz prekročené.

Nakoľko predložený zámer je v niekoľkých bodoch v rozpore s Regulačným plánom Námestie Osloboditeľov Košice a vo viacerých častiach súlad nebol preukázaný, požaduje mesto spracovanie správy o posúdení v zmysle zákona č.24/2006 Z.Z.

Na rokovaní o rozsahu hodnotiacej správy dňa 7.1.2008 na MŽP sa zúčastnení zástupcovia UHA po vysvetlení pripomienkovaných otázok vyjadrili, že spracovanie správy o hodnotení nie je potrebné.

Neinvestičný fond Katka, stanovisko z 10.12.2007

Mimoriadne pozitívne hodnotí dostupnosť plánovaného obchodno-spoločenského centra AUPARK z hľadiska bezbariérového prístupu pre telesne postihnuté osoby, podporuje výstavbu centra a súhlasí s navrhovaným zámerom.

ING. ARCH. PETER PÁSZTOR, - autorizovaný architekt SKA - 0055AA, Fejova /2, Košice, IČO : 35544686, ateliér : Tomášikova 31 , 040 01 Košice, Slovakia zo 14.12.2007

S predloženou dokumentáciou EIA k Auparku Košice nesúhlasí z nasledovných dôvodov:

1. Upozorňuje kompetentných, že stavba Auparku v Košiciach bola zo strany investora umelo rozdelená na samotnú stavbu a na náväzné dopravné riešenie, pričom je jasné, že samotná stavba sa dá realizovať len vo väzbe na nové riešenie dopravy, pretože tieto zmeny sú vyvolané stavbou Auparku (súčasná komunikácia na južnej strane nám. Osloboditeľov sa dostane pod stavbu Auparku). Z toho vyplýva, že EIA mala byť vypracovaná pre obe stavby súčasne, ako jedna dokumentácia, pričom je úplne jasné, že prevažná časť negatívnych vplyvov na prostredie bude pochádzať z nového riešenia dopravy! (Nadradenosť automobilovej dopravy voči pešiakom, absencia riešenia cyklistických trás, nezdravá nadmerná koncentrácia áut do jediného koridoru, ktorý bude veľkou záťažou pre životné prostredie - exhaláty, hluk - vytvorenie bariéry pre pohyb peších v severojužnom smere.) Dovolím si upozorniť na fakt, že dodatočná výstavba prípadných mimoúrovňových trás komunikácií - južná strana nám. Osloboditeľov, resp. križovatka Palárikova, Jantárová ul. bude po výstavbe Auparku neuskutočniteľná!

Dopravné riešenie bolo schválené ako súčasťou zmien a doplnkov územného plánu v novembri 2006. Investor pri projektovaní DUR rešpektoval toto dopravné riešenie navrhované a schválené Mestským zastupiteľstvom mesta Košice v zmenách a doplnkoch k územnému plánu. Pri návrhu dopravného riešenia sa vychádzalo z dopravnej štúdie a dopravnej prognózy, ktorá riešila územie, v širšom kontexte než ako je dotknuté územie navrhovaným zámerom AUPARK Košice.

Dopravné napojenie AUPARKu na nadradený komunikačný systém – rekonštruovanú zbernú komunikáciu Nám. Osloboditeľov – je riešené bezkolízne vjazdovými a výjazdovými rampami do garáží v 1.podzemnom podlaží. Pešie ťahy sú riešené mimoúrovňovo, plánovaným nadchodom, a svetelne riadenými priechodmi pre peších cez komunikáciu Nám. Osloboditeľov. Navrhuje sa rekonštrukcia najdôležitejšieho dopravného uzla v tesnom dotyku s objektom AUPARKu – križovatky Nám. Osloboditeľov - Palackého – Jantárová – Protifašistických bojovníkov, s dôrazom na zvýšenie priepustnosti, obnovu cestnej svetelnej signalizácie so zabezpečením líniovej koordinácie na trase

Štúrova – Nám. Osloboditeľov – Palackého a preferenciou MHD. Technická obsluha (zásobovanie) objektu je riešená z malého mestského okruhu od Mestskej plavárne cez komunikáciu Senný trh.

Dopravné riešenie je dlhodobu pripravované v úzkej spolupráci investora a Útvaru hlavného architekta. Navrhované dopravné riešenie je plne v súlade s platným regulačným plánom a je projekčne pripravené tak, že realizácia I. Etapy - úrovňového variantu vôbec neohrozuje výhľadové realizovanie II. Etapy - mimoúrovňového zapustenia časti komunikácie. Všetky vjazdy a výjazdy sú navrhnuté tak, že vyhovujú pre obidve etapy. Budúca realizácia zapustenia časti komunikácie nebude mať žiaden vplyv na prevádzku obchodného centra a bude bez problémov uskutočniteľná.

Príspevok automobilovej dopravy AUPARKu je iba 12%, novou organizáciou dopravy sa súčasná dopravná situácia výrazne zlepši, prejazd áut bude plynulý, pre chodcov bude zabezpečený bezkolízny prechod na južnú stranu. Cyklistické trasy budú riešené v súlade s požiadavkami UHA.

Platný regulačný plán vymedzuje a reguluje v danom území zástavbu s prihliadnutím na dopravné riešenie. Návrh stavby Auparku rešpektuje, a súčasne reguluje všetky dopravné a komunikačné trasy v danom území. Príprava projektu je riešená v súlade s regulačným plánom za aktívnej účasti zástupcov Útvaru hlavného architekta a dotknutých profesií. Okrem toho sa v ďalších projektových stupňoch podrobnejšie rozpracujú všetky zadané požiadavky v regulačnom pláne vrátane dopravného riešenia.

Vedenie mesta preferuje mimoúrovňovú komunikáciu, uvedomuje si súčasnú finančnú náročnosť tejto etapy, preto pripúšťa aj realizáciu povrchovej dočasnej povrchovej etapy v prípade, že nebudú k dispozícii finančné prostriedky na realizáciu II. etapy.

(Tlačová správa z 1.2.2008, TASR)

Mesto sa rozhodlo pre dopravné riešenie v okolí Auparku

Konečnému rozhodnutiu riešenia dopravy, ku ktorému dospelo vedenie mesta spolu s ÚHA, predchádzali v posledných mesiacoch zložité rokovania. Mesto Košice na základe detailného zhodnotenia technických riešení, v prepojení na finančné analýzy, preferuje v riešení dopravy v okolí budúceho Auparku mimoúrovňový variant. Tento variant počíta so zapustením dopravného koridoru na Námestí osloboditeľov v časti kontaktu s Južnou Triedou. Predpokladaný rozpočet tohto riešenia je cca 650 mil. Sk oproti úrovňovému riešeniu, v ktorom sa ráta s rozpočtovým nákladom do 300 mil. Sk.

V prípade nedosiahnutia prijateľného modelu financovania mimoúrovňového variantu má mesto pri úrovňovom variante definované technické podmienky realizácie (podchody pod komunikáciami, napojovacie rampy a pod.) tak, aby v budúcnosti mimoúrovňový model bol stále realizovateľný.

Návrh celého predpolia stavby, vrátane pamätníkov, bude mesto riešiť v rámci medzinárodnej spolupráce formou predpokladanej architektonickej súťaže. Mestu záleží na tom, aby sa v týchto priestoroch vytvoril dôstojný pietny priestor a rozšírila sa pešia zóna Námestia osloboditeľov.

2. Výstavbou Auparku dochádza k neprijateľnej miere zástavby námestia a prakticky vytvoreniu fyzickej bariéry pre rozvoj centra mesta juhovýchodným smerom.

Táto výhrada bola spomenutá p. Pásztorom už v rámci VYHODNOTENIA STANOVÍSK A PRIPOMIENOK K NÁVRHU ZMIEN A DOPLNKOV REGULAČNÉHO PLÁNU NÁMESTIA OSLOBODITEĽOV KOŠICE LOKALITA STRED spracovaných obstarávateľom – UHA Košice, stanovisko obstarávateľa-citujem :

1. regulatívy určujú obmedzenia vo väzbe na MPR včítane požiadavky na hmotové členenie
2. navrhované riešenie dáva možnosť vytvorenia živého námestia primeraným merítkom
3. návrh prepojenia na južnú stranu dvoma nadchodmi, resp. zapustením kom. v 2. etape považujeme za primeraný. Charakter zástavby na východnej strane neumožňuje v súčasnosti výraznú väzbu.

Projektové riešenie AUPARKU rešpektuje schválené regulatívy územného plánu zóny, ku ktorému sa v rokoch 2005 a 2006 vyjadrovali všetky dotknuté orgány a ktorý bol riadne prerokovaný. Zmeny a doplnky ÚP boli schválené na zasadnutí MZ v Košiciach. Okrem toho na architektonické a urbanistické riešenie priestoru bola vypísaná architektonická súťaž v zmysle súťažných podmienok architektonicko – urbanistickej súťaže Polyfunkčný objekt Aupark Košice, Na Námestí Osloboditeľov v Košiciach, ktorú vyhlásila spoločnosť AUPARK III, spol. s r.o. dňa 31.01.2005. Vyhodnotenie súťaže prebehlo 29.3.2005 za účasti experta pre dopravu, zástupcu Mesta Košice, Útvary hlavného architekta, zástupcu SKA, experta pre pamiatky, expertov pre architektúru a urbanizmus, experta pre ekonomiu stavieb a zástupcu investora. Víťazný návrh bol ohodnotený odbornou komisiou a vyhral v konkurencii 13 prihlásených návrhov. Do druhého kola prešlo 6 návrhov po individuálnom hodnotení každého z porotcov. Z hodnotenia komisie: „Víťazný návrh bol najprepracovanejší, nemal výrazné slabiny“.

V súťažných podmienkach boli mestom v zastúpení útvaru hlavného architekta definované kritéria pre súťažné návrhy tak, aby rešpektovali názory zástupcov mesta, ktorí sú volení svojimi občanmi. Takže každý zo súťažiacich či prípadných výhercov sa už pri architektonickom návrhu zaoberal názormi občanov a všetkých zúčastnených odborníkov a profesionálov. Už do súťažných návrhov boli vnesené požiadavky mesta, ktoré museli byť rešpektované, a ktoré zohľadňovali všetky regulatívy a urbanistické náležitosti riešeného územia. Tvrdenie, že „dochádza k vytvoreniu fyzickej bariéry“ spochybňuje výsledok súťažnej komisie a jej hodnotenie, ktorá vybrala víťazný návrh. Treba si uvedomiť, že navrhovaný zámer je vlastne riadený z pozície mesta, ktorý dáva záruku, že žiadny investor neprekročí hranicu regulačného plánu.

Ako vyplýva z požiadaviek zástupcov mesta a ÚPD aj pri zámere Auparku sa zohľadňovalo umiestnenie v rámci námestia, ktoré je rozčlenené na tri hmoty. V koncepte sú riešené tri plochy oddelené komunikačnou pasážou, ktorá prepája južnú a severnú časť. Navrhovaný zámer Auparku zohľadňuje všetky komunikačné smery a trasy, ktoré spájajú interiér s exteriérom v prehľadnej orientácii. Prechody pre návštevníkov sú obohatené o príjemné zážitky, ktoré im budú ponúkať rôznorodé prevádzky umiestnené vo vnútri stavby. Celá stavba Auparku je vnímaná skôr ako transparentný priestor, ktorý nevytvára fyzické bariéry, skôr naopak funkčne spája a vytvára väzby na okolitú zástavbu. Hmota výškového objektu prevyšuje centrálny priestor, čím umožňuje pestrý výhľad na mesto. Cieľom zámeru je povýšiť kvalitu priestoru na európsku úroveň, ktorá prináleží danému miestu v podobe živého a funkčného námestia.

Architektonické a funkčné riešenie

Hlavný vstup do Auparku je situovaný na juhozápadnej strane objektu, oproti jestvujúcemu pomníku padlých hrdinov. Vstupným priečelím sa dostávame do vstupnej galérie, ktorá je tvorená trojpodlažným priestorom, vzájomne prepojeným vizuálne aj hmotovo presvetleným pozdĺžnym svetlíkom tiahnucim sa nad galériou a ďalej pokračujúci celou pasážou až k výškovej budove administratívy objektu. Vo výškovej budove sa uvažuje s vyhlídkou na najvyššom poschodí, ktorá umožní návštevníkovi netypický pohľad na prepojenie mestskej pamiatkovej rezervácie s novou výstavbou na Námestí Osloboditeľov. Moderné presklené prvky dávajú priestor na rôznorodé vnímanie architektonických tvarov. Pamiatky a mestské stavby, ktoré sú situované v bezprostrednej blízkosti Auparku sa budú odzrkadľovať na presklenej fasáde, ktorá je charakteristicky členitá vertikálnymi zasklenými stenami. Viacúrovňové členenie fasády v horizontálnej rovine ponúka návštevníkom pestré pohľady na siluetu mestskej zástavby, a zároveň odľahčuje priestor. Multifunkčná architektúra Auparku obohacuje priestor námestia o nové dynamické prvky, ktoré vytvárajú pozitívny vzťah k danému miestu.

Architektonická hmota objektu je navrhnutá v duchu požiadaviek európskeho štandardu a celosvetového trendu, v ktorom sa odzrkadľuje jasná línia prepojenia historického s moderným. V súčasnosti sa v najväčších mestských štruktúrach realizujú centrá, v ktoré zastrešujú spoločensko-kultúrne dianie a dotvárajú klasické tradičné námestia v centrách mesta.

3. Obrovská hmota Auparku a jeho schematická architektúra je v hmotovo - priestorovom a architektonicko - výtvarnom konflikte s príslušnými priestormi Mestskej pamiatkovej rezervácie a jej ochranného pásma.

Táto výhrada bola spomenutá p. Pásztorom už v rámci VYHODNOTENIA STANOVÍSK A PRIPOMIENOK K NÁVRHU ZMIEN A DOPLNKOV REGULAČNÉHO PLÁNU NÁMESTIA OSLOBODITEĽOV KOŠICE LOKALITA STRED spracovaných obstarávateľom – UHA Košice, stanovisko obstarávateľa bolo citujem :

1. regulatívy určujú obmedzenia vo väzbe na MPR včítane požiadavky na hmotové členenie
2. Všetky pripomienky KPU v rámci VYHODNOTENIA STANOVÍSK A PRIPOMIENOK K NÁVRHU ZMIEN A DOPLNKOV REGULAČNÉHO PLÁNU NÁMESTIA OSLOBODITEĽOV KOŠICE LOKALITA STRED spracovaných obstarávateľom – UHA Košice boli akceptované.

Urbanistické riešenie

Z hľadiska urbanistického, kompozičného, hmotovo – priestorového členenia sa komplex budovy AUPARK Košice zapája do širších kompozícií lokality a plnohodnotne dotvára a funkčne dopĺňa územie centra mesta Košice. V priestorovej panoráme vyplňa voľný priestor na Námestí osloboditeľov – lokalita Stred obkolesený ulicami Južná trieda, Štúrova, Palackého a Protifašistických hrdinov.

Objekt je navrhnutý vo viacerých výškových úrovniach, podľa funkčného zónovania objektu. Svojou polyfunkčnou náplňou a vhodnou lokalizáciou pri centre je predurčený k vytvoreniu viacúčelového mestského centra, čo odráža aj jeho architektonické riešenie s použitím výrazných mestotvorných prvkov v rámci hlavných priečelí exteriéru ako aj interiérov pasáží. Priestorové usporiadanie objektu rešpektuje regulatívy územného rozvoja mesta v záujme udržania kvalitného prostredia námestia, zachovávaní pohybových trás a vyváženia panorámy mesta. Snahou architektov je bezkolízne začlenenie AUPARK-u do uličnej siete mesta. Objekt je rozčlenený pasážami, sú v ňom zakomponované galérie a otvorené zelené terasy s výhľadom na mesto. Nevytvára sa jeden veľký blok, ktorý by neúmerne kontrastoval s existujúcou zástavbou, ale séria menších blokov presne nadväzuje na existujúcu uličnú sieť mesta.

Architektonické a funkčné riešenie

Hlavný vstup do Auparku je situovaný na juhozápadnej strane objektu, oproti jestvujúcemu pomníku padlých hrdinov. Vstupným priečelím sa dostávame do vstupnej galérie, ktorá je tvorená trojpodlažným priestorom, vzájomne prepojeným vizuálne aj hmotovo presvetleným pozdĺžnym svetlíkom tiahnucim sa nad galériou a ďalej pokračujúci celou pasážou až k výškovej budove administratívy objektu. Vo výškovej budove sa uvažuje s vyhlídkou na najvyššom poschodí, ktorá umožní návštevníkovi netypický pohľad na prepojenie mestskej pamiatkovej rezervácie s novou výstavbou na Námestí Osloboditeľov. Pamiatky a mestské stavby, ktoré sú situované v bezprostrednej blízkosti Auparku sa budú odzrkadľovať na presklenej fasáde, ktorá je charakteristicky členitá vertikálnymi zasklenými stenami. Architektúra Auparku rešpektuje regulačnú čiaru blokovej zástavby, a súčasne kopíruje líniu uličného frontu námestia.

Architektonická hmota objektu je navrhnutá v duchu požiadaviek európskeho štandardu a celosvetového trendu, v ktorom sa odzrkadľuje jasná línia prepojenia historického s moderným. V súčasnosti sa v najväčších mestských štruktúrach realizujú centrá, v ktoré zastrešujú spoločensko-kultúrne dianie a dotvárajú klasické tradičné námestia v centrách mesta.

4. Je presvedčený, že výstavbou Auparku v takej tesnej blízkosti historického jadra mesta dôjde k odsatiu života z priestorov pešej zóny.

V rámci funkčných regulatívov definovaných v zmenách a doplnkoch pre územie Námestia Osloboditeľov je navrhovaný zámer Auparku umiestnený na plochách vymedzených pre novú výstavbu, ktorá má rešpektovať ako hlavné využitie: obchodné a stravovacie zariadenia, administratívu, peňažné

ústavy, obchodné spoločnosti, verejnú správu, parkováciu garáž, verejnú zeleň strešných terás a kultúrno-spoločenské zariadenia. Navrhovaná stavba zastrešuje všetky funkčné náležitosti, ktoré sú kladené na daný priestor. Značka nákupno – zábavných a obchodných centier „Aupark“ je nositeľom všetkých funkcií, ktoré zohľadňujú požiadavky regulačného plánu. Ako pozitívum je možné vnímať aj to, že prevádzky Auparkov sú riešené pod jednou strechou a umožňujú návštevníkom tráviť v priestoroch väčšiu časť dňa. Auparky pokrývajú sieť multifunkčných centier, ktoré vykazujú vysokú návštevnosť a sú vyhľadávaným artiklom aj v oblasti rozvoja cestovného ruchu. Celosvetovým trendom je sústreďovať kultúrno-spoločenské, voľnočasové, a nákupno-zábavné prevádzky do centier miest.

Pretože, výstavbou prímestských hypermarketov či úzkoprofilovaných obchodných centier došlo k odlivu života z centra mesta (nákupy realizované v komplexne vybavených prímestských centrách). To dokazujú aj skúsenosti zo zahraničia. Smerovaním obchodných, kultúrnych a voľnočasových prevádzok priamo do blízkosti centra, ktoré svojimi proporciami a moderným profilovaním rešpektujú existujúcu historickú zástavbu dlhodobo udržiavajú návštevnosť centier a vhodne dopĺňajú komplexnú ponuku služieb, ktorá v historickej zástavbe absentuje.

Pri zohľadnení všetkých pozitív, ktoré prinesie navrhovaný zámer do centra Košíc aj vzhľadom na potenciál situovania mesta na východe Slovenska, dochádza práve k opačnému efektu - život sa vracia späť do centra.

Aj toto je cieľom preferovania zámeru výstavby Auparku, ktorý bude prínosom nielen pre samotné mesto, ale aj pre obyvateľov a návštevníkov historického centra. Z dlhodobého hľadiska je predpoklad prílevu väčšieho počtu turistov, ktorí idú za kvalitou služieb a kvalitou života v danom území. Zastrešením služieb pod jednu strechu s výhľadom na mestské štruktúry a historickú zástavbu, sa otvára návštevníkovi nový rozmer vnímania mesta.

Presvedčenie o „odsatí života“ z MPR je neopodstatnené, pretože zahraničný resp. mimoregionálny turista bude v Košiciach vyhľadávať predovšetkým historické prostredie MPR. Návšteva obchodných parkov ho neláka, nakoľko ich má dostatok doma, resp. ho zaujíma až v druhom pláne.

Výstavba obchodných centier v strede miest je trendom, ktorý v západnej Európe už naplno beží už 20 rokov. V 70-tych a 80-tych rokoch sa totiž nákupné zóny situovali na okraje miest, čo automaticky viedlo k vyludňovaniu centier. Moderné mestské nákupné centrá priťahujú ľudí a život späť do centier miest, vytvárajú nový priestor pre aktivity a stávajú sa súčasťou ich každodenných potrieb a novodobého životného štýlu.

Košické historické jadro, vzhľadom na svoju polohu a atraktívne kultúrno-historické pamiatky, nemôže ohroziť jedna budova. Skôr naopak. AUPARK bude prínosom pre centrum mesta. Vytvorí sa symbióza a synergický efekt. AUPARK bude generátorom ekonomického rozvoja centra mesta, pritiahne do mesta mnoho nových návštevníkov. Vytvorí sa prirodzené konkurenčné prostredie, ktoré vytvorí tlak na zvyšovanie kvality poskytovaných služieb. AUPARK Tower poskytne kvalitné kancelárske priestory pre mnoho firiem, uvoľnené kancelárske priestory v centre mesta budú môcť opäť byť k dispozícii pre pôvodné účely bývania.

Pešia zóna v súčasnosti neplní pôvodnú funkciu, naplno ju obsadilo statické parkovanie v priestore námestia.

Neriadeným vstupom do územia sa skoro úplne stratili všetky komunikačné väzby a mestské hodnoty, ktoré v minulosti prislúchali námestiu.

Stavba Auparku má za cieľ obnoviť život v centre mesta, a vytvoriť kvalitný priestor pre sústreďovanie ľudí.

Navrhovaný zámer Auparku rieši práve vo svojom koncepte návrat k tradičnému korzovaniu - moderná pešia zóna, ktorá bude obohatená o vizuálne a estetické vnímanie priestoru.

Navrhované architektonické riešenie

Navrhovaný objekt výstavby AUPARK KOŠICE je kompozične rozdelený základnými hmotami do 3 kompaktných celkov, ktoré rešpektujú svoje okolie a objemovou gradáciou rozčleňujú objekt na jednotlivé samostatné celky, ktoré sú od seba oddelené presklenou pasážou a átrium.

Prvý blok situovaný v západnej časti - od hotela Slovan, smerom k starému mestu, tvorí dvojpodlažná budova. Druhý blok je orientovaný na južnej strane a je členitý. Objekt je trojpodlažný, s predsadenou rozčlenenou hmotou administratívnej budovy a hmotou kinosál. Tretí blok je tvorený trojpodlažným jednoduchým kubusom, obloženým keramickým obkladom. Z východnej strany je do hmoty podnože zasadený presklený kubus administratívnej budovy. Objekt je týmto spôsobom odľahčený a vo svojej mierke prispôsobený okolitej zástavbe, rešpektuje a odráža zástavbu starého mesta a na druhej strane oddeľuje vizuálne priehľady na panelovú zástavbu mestskej časti Juh.

Ing. Klink Jozef, Bukovecká 8, 040 12 Košice, stanovisko z 12.12.2007

Námestie Osloboditeľov v Košiciach je dlhodobou neriešeným územím, ktoré je priľahlé k historickému centru - mestskej pamiatkovej rezervácii a patrí k najvzácnejšiemu územiu z celomestského pohľadu. Očakáva preto:

- komplexnosť riešenia územia v návaznosti na existujúcu zástavbu
- kvalitné architektonické riešenie
- usporiadanie všetkých druhov dopravy na danom území.

Cieľom musí byť nadčasové riešenie celého komplexu na dnes nevyhovujúcom celom námestí, ak vôbec tento titul dnešnému priestoru možno priradiť. Námestie, ako také svoju funkciu neplní, preto by privítal aktivity na prestavbu tohto územia a nemá ani námietok k určenému účelu využitia územia na novostavbu AUPARKU. Za predpokladu doriešenia a odstránenia dnes existujúcich negatívnych javov na Nám. Osloboditeľov. Aj keď má výhrady k mnohým ďalším údajom a navrhovaným riešeniam v zámere, predkladá nasledovné:

Pripomienka č. 1/ Posudzovanie jednej, samostatnej stavby AUPARKu je neobjektívny fakt územie námestia s existujúcou dopravnou infraštruktúrou tvorí neoddeliteľný celok prepojený s príhlou zástavbou zo všetkých strán tak: že posudzovanie jednej samostatnej stavby AUPARKu je nezmysel a chyba nenapraviteľná.

Zámer hodnotí vplyv navrhovanej činnosti, výstavby a prevádzky AUPARKU na zložky životného prostredia. Posudzujú sa vplyvy navrhovanej činnosti. Vplyvy už existujúcich činností (na ovzdušie, hlučnú situáciu) sú zahrnuté v hodnotení nulového variantu (v tomto prípade je to súčasný stav kvality ovzdušia a hluku, ktorý je relevantný k výstupom navrhovanej činnosti).

Samotná rekonštrukcia miestnych komunikácií nepodlieha podľa zák.č 24/2006 posudzovaniu. Príspevok AUPARKU vo vzťahu k hlučnej situácii je vyhodnotený v hlučnej štúdii. Tu boli pri predikcii akustických pomerov započítané súčasné prejazdy automobilov, ktoré sú zdrojom hluku už v súčasnosti, teda hluku, ktorý nespôsobuje prevádzka AUPARKU rovnako ako príspevok AUPARKU k hlučnej situácii. To isté platí aj pre imisie. Oba vplyvy sú vyhodnotené pre územie zahŕňajúce Námestie Osloboditeľov, Jantárovú ul., Štúrovu ul., Puškinovu ul., Roosweltovu ul., teda územie v okruhu 500 m, ktoré zahŕňa aj komunikácie, ktoré bude potrebné rekonštruovať.

Pri hodnotení imisnej situácie sa hodnotí vždy najnepriaznivejší dopad v najviac dotknutom bode za najnepriaznivejších meteorologických podmienok. Z týchto podmienok bol vplyv na ovzdušie hodnotený ako minimálny, s príspevkom k znečisteniu ovzdušia hlboko pod limitnými hodnotami určenými legislatívnymi predpismi v oblasti ochrany ovzdušia.

Rekonštrukcia komunikácií je samostatnou stavbou, ktorá bude realizovaná v predstihu.

Treba konštatovať, že nie je možné očakávať od investora AUPARKU riešenie situácie v oblasti hluku a emisií, ktorú nezapríčinil a tiež riešenie dôsledkov zvýšenia intenzity dopravy, ktoré nesúvisí s činnosťou AUPARKU, ale ktoré súvisí s vývojom automobilizácie v meste.

Navrhovaný zámer Auparku sa posudzuje samostatne, vzhľadom na súkromnú rozvojovú investíciu do priestoru. Územie bolo posudzované a hodnotené v Regulačnom pláne Námestia Osloboditeľov Košíc, objekt Auparku je v súlade so všetkými požiadavkami ÚPD.

Mesto je subjekt, ktorého úlohou je okrem iného vytvárať podmienky na prilákanie investorov a investícií pre jeho rozvoj. Podpora investorov je jednou z výsad mestskeho prostredia, ktoré má možnosť používať všetky dostupné nástroje k riadeniu a správne nasmerovaniu investícií. Každé

mesto má za cieľ vytvárať podmienky pre investorov tak, aby sa naplnili všetky strategické zámery a rozvojové ciele k jeho napredovaniu. Vyslovená podpora k predloženému zámeru v podobe súhlasu Mestského zastupiteľstva a zástupcov mesta je prvým krokom k naplneniu cieľa. Realizácia zámeru pod koordináciou mesta dáva predpoklad k naplneniu predstáv, ako súčasne zachovať historicko-urbanistické a architektonické kvality miesta v spojitosti s novodobou zástavbou. Plynulý prechod medzi pôvodnou a inovatívnou výstavbou zabezpečí aktívna účasť všetkých zainteresovaných účastníkov výstavby.

Pripomienka č. 2/ Posúdená musí byť štúdia súboru stavieb. Ak sa majú posúdiť vplyvy na životné prostredie, musí sa posudzovať štúdia súboru stavieb celého dotknutého územia, vrátane časovej návaznosti realizácie stavieb. Funkčné prepojenie a výhľadové riešenia nie sú zosúladené. Zavádzajúco je spomínané všetko vo vzťahu k budove AUPARKU, tak, ako keby ďalšie stavby a existujúce negatívne vplyvy na ŽP sa odstránili samé od seba.

Investor AUPARKU nie je investorom „súboru stavieb“. Preto posudzuje činnosť, a dôsledky činnosti ktorú navrhuje, t.j. AUPARK Košice.

V návrhu Auparku sú rešpektované všetky urbanisticko – architektonické súvislosti a nadväznosti na okolitú zástavbu. Architektúra Auparku dotvára dané územie a vyplňa svojou hmotou prázdny priestor, kde sa schádzajú všetky komunikačné línie. Realizáciou stavby Auparku sa podporí ďalšia výstavba, aktívnejší rozvoj okolitých mestských štruktúr a prísun nových investícií do priestoru.

Súbory stavieb, ktoré sú samostatným investičným vstupom súkromných subjektov sú pod koordináciou mesta, ktorého úlohou je sledovať rešpektovanie záväzného dokumentu UPD a regulačného plánu. Každá stavba je individuálne posudzovaná z pohľadu architektonicko – urbanistického a funkčno-prevádzkového riešenia v rámci priestoru. Súkromný subjekt – investor nemôže koordinovať komplexne súbor stavieb v mestskom priestore. Každý z investorov však musí rešpektovať existujúcu zástavbu, hranicu ochranného pásma mestskej pamiatkovej rezervácie, a zároveň byť neoddeliteľnou súčasťou mestského komplexu.

Účel stavby

Polyfunkčný areál ponúka nové priestorové kapacity v oblasti administratívy, pre prenájom obchodných reťazcov, pre poskytovanie doplnkových služieb pre obyvateľov mesta a priľahlého okolia, ako aj priestory pre kultúrne a športové vyžitie obyvateľov. V suterénnych priestoroch budú zabezpečené parkovacie miesta pre osobné automobily návštevníkov areálu a blízke okolie.

Na základe ekonomických analýz, prieskumov verejnej mienky a hodnotenia potrieb ohľadom chýbajúcich služieb, je preukázateľná potreba aktivít súvisiacich s rozvojom cestovného ruchu, kultúrno – spoločenského zamerania, a nákupno-zábavného vyžitia v danom priestore. Aupark zastrešuje všetky chýbajúce potreby, a zároveň rozširuje ponuku kvalitných služieb spoločensko – kultúrneho charakteru.

Pripomienka č. 3/ Hluk

Na námestí je vysoká hlučnosť. V rozhodujúcej miere je spôsobovaná dopravným zaťažením územia. V „Zámere“ je uvedené, že limit prípustných hodnôt hluku je prekročený pre denný čas, večerný čas, nočný čas. Predpokladaným nárastom cestnej dopravy a výstavbou AUPARKU sa hluk ešte zvýši, aj keď samotná budova na tento stav negatívny vplyv nemá (?), ako je uvedené v posudku. Navrhované riešenie prestavby Nám. Osloboditeľov prekročené limity prípustných hodnôt hluku ignoruje. Z toho vyplýva, že niekoľko miliardová investícia nerieši existujúce negatívne javy, ale dokonca ich umocňuje. Navrhované usporiadanie územia (úrovňové riešenie dopravy + stavba budovy) zhoršuje životné prostredie namiesto zlepšenia, ako prínosu novostavieb v danej lokalite.

Riešenie súčasných negatívnych javov (hluk) nie je v kompetencii investora AUPARKU, pretože AUPARK nie je v prevádzke a nie je ich zdrojom. Príspevok prevádzky AUPARKU k hlukovej situácii neprekročí prípustné limitné hodnoty pre denný, nočný a večerný čas. Rekonštrukcia komunikácie prispeje k plynulejšej prevádzke dopravy v dotknutom území, čo bude mať všeobecne pozitívny vplyv aj na hlukovú situáciu a imisnú situáciu. Mimoúrovňové riešenie dopravy tak ako je navrhované v územnom pláne prakticky neovplyvní hlukovú situáciu ani emisnú situáciu v území a je porovnateľné v týchto oblastiach s povrchovým variantom. Objekt AUPARKU rozdelí námestie, ktoré je obklopené komunikáciami na dve časti, čím bude pôsobiť aj ako hluková bariéra pre každú komunikáciu pozdĺž objektu.

Objekt Auparku je navrhnutý vo viacerých výškových úrovniach, podľa funkčného zónovania objektu. Hmota fasády v horizontálnom členení ma vlastnosť, ktorá práve zmierňuje a tlmí hlukové zaťaženie. Objekt Auparku je uzavretý organizmus, ktorý svojim vnútorným životom neovplyvňuje a nepôsobí negatívne na vonkajší priestor. Samostatná stavba Auparku nemá priamy vplyv na zvyšovanie hlukového zaťaženia. Každá plánovaná výstavba v danom území predpokladá zvýšenie dopravného zaťaženia, ktorý nemusí priamo súvisieť s prevádzkou Auparku. Ide o súčasný trend zvyšovania počtu dopravných prostriedkov a individuálnej prepravy osôb v rámci mestskej urbanizácie.

Pripomienka č. 4/ cestná komunikácia na úrovni dnešného terénu.

Riešenie neodstraňuje nevyhovujúcu hlučnosť, vytvára bariéru pre peších, ale hlavne neposkytuje následné výhľadové riešenia na odstránenie týchto negatívnych javov. Regulačný plán riešenia výhľadovo určuje zapustenie cestnej komunikácie pod terén. Navrhované riešenie (podchod, vjazdy do podzemných parkovísk) nedodržiava schválené zásady regulačného plánu územia. Stavbou sa výhľadové riešenie zablokuje.

Súčasťou stavby je podchod pre peších a zakreslená je úrovňová križovatka z odbočovacími pruhmi miestami viac pruhová komunikácia. Načasovanie stavby je v nedohľadne a koordinácia s budovou AUPARKU nie je ani spomenutá. Nie je preukázané v akom časovom horizonte je potrebné cestnú komunikáciu zapustiť pod terén podľa regulačného plánu. Podľa jeho názoru včera bolo neskoro.

Odstránenie nevyhovujúcej hlučnosti (súčasná hluková situácia) nie je v kompetencii investora . Nevytvára bariéru pre peších. Navrhované riešenie umožňuje zapustenie cesty pod terén, je v súlade so schválenými dopravnými regulatívmi riešeného územia.

Stavba Auparku nemá priamy vplyv na riešenie dopravnej situácie v rámci mestskej aglomerácie. Hlukové zaťaženie je otázkou komplexného riešenia v danom priestore, ktoré ovplyvňuje kvalitu života v sledovanej lokalite. Dopravná situácia je riešená v súlade s regulačným plánom súbežne s navrhovaným zámerom Auparku. Riešiteľom je miestny projektant, ktorý pozná dopravnú situáciu a problematické miesta, ktoré sú dlhodobo riešené v rámci mestskej zóny. Dopravné riešenie pre 2. etapy- úrovňové a mimoúrovňové sú konzultované na úrovni mesta a dotknutých správcov.

V koncepte sú riešené tri plochy oddelené komunikačnou pasážou, ktorá prepája južnú a severnú časť. Navrhovaný zámer Auparku zohľadňuje všetky komunikačné smery a trasy, ktoré spájajú interiér s exteriérom v prehľadnom koridore blokovej zástavby. Komunikačné trasy sú orientované na všetky svetové strany, ktoré pokrývajú priestorovo všetky plochy určené k pohybu peších.

Celá stavba Auparku je vnímaná skôr ako transparentný priestor, ktorý nevytvára fyzické bariéry, skôr naopak funkčne spája a vytvára väzby na koridor okolitej zástavby. Hmota výškového objektu prevyšuje centrálny priestor, čím umožňuje pestrý výhľad na mesto. Cieľom zámeru je povýšiť kvality priestoru na európsku úroveň, ktorá prináleží danému miestu v podobe živého a funkčného námestia.

Na základe požiadavky UHA sa v súčasnosti preveruje aj variant nadchodu, resp. nadzemnej lávky v juhozápadnej časti.

Realizácia rekonštrukcie komunikácie bude realizovaná v predstihu pred výstavbou AUPARKU. Je to uvedené v texte zámeru. Etapa, ktorá bude zvolená, závisí od toho, akú výšku finančných prostriedkov sa mestu Košice podarí získať. Realizácia povrchového etapy nevylučuje realizáciu mimoúrovňovej etapy v neskoršom období. V projektovej príprave sa rieši obidve etapy riešenia dopravy. Projektová dokumentácia a predkladaný zámer, ktorý je v súlade s regulačným plánom, uvažuje

s možnosťou mimoúrovňového riešenia, ktorý v prípade realizácie nebude v kolízii s úrovňovým riešením.

Z hľadiska hlučnosti je dôležité zvýšiť plynulosť automobilovej dopravy v koridore Nám. Osloboditeľov, a tu je prioritou zvýšenie priepustnosti križovatky Nám. Osloboditeľov – Jantárová – Palackého – Protifašistických bojovníkov v smere Nám. Osloboditeľov – Palackého, čo investor plánuje rekonštrukciou tohto dopravného uzla zabezpečiť.

Investor v spolupráci s Úradom hlavného architekta preveril všetky možné alternatívy riešenia dopravy. I. Etapa - úrovňové riešenie je plne v súlade s platným územným plánom, pričom je projekčne pripravená tak, aby v budúcnosti bola umožnená realizácia II. etapy a to, bez obmedzenia prevádzky obchodného centra AUPARK a bez nutnosti konštrukčne meniť vjazdy a výjazdy do objektu. I.etapa - cena cca 270 miliónov, doba výstavby približne 4-6 mesiacov, nie je nutné uzatvorenie dopravy, plná premávka MHD v pôvodných trasách. II.etapa - cena cca 800 mil./optimistický odhad/, doba výstavby - cca 14-18 mesiacov vrátane archeologického výskumu, potreba úplného uzatvorenia dopravy v úseku od Fejovej po križovatku Palackého - Jantárová, riziká - arch. nálezy - predpoklad nálezu jadra stredovekej citadely, vysoká hladina spodnej vody, obrovská spleť inžinierskych sietí, potreba statického pilotovania domov na Štúrovej ulici /od Capricornu po križovatku/, atď.. Z hľadiska emisii, resp. hlučnosti sú obe etapy rovnocenné - boli uskutočnené merania a prepočty oboch etáp v rámci EIA /hodnotenie objektu a jeho vplyv na životné prostredie/. Celkový príspevok Auparku /1200 parkovacích miest/ k zvýšeniu dopravy v danom území je iba 12 %, pričom dopravná špička /6.30 - 8.00 a 16.00-18.00/ je mimo nákupných špičiek obch. centra /11.00-13.30 a 18.00-20.00/.

Pripomienka č. 5/ Parkoviská motorových vozidiel

Prestavba Nám. Osloboditeľov má riešiť veľkokapacitné podzemné parkovisko tak, aby boli pokryté požiadavky pre príslušnú historickú centrálnu mestskú zónu, ako aj pre samotnú stavbu AUPARKu. V predloženej dokumentácii je dotknuté územie, kde bude zrušené podľa zámeru len 200 parkovacích státí. V skutočnosti je to minimálne 385 parkovacích státí pre osobné motorové vozidlá, čiastočne využívané aj pre autobusy..

V podzemnom dvojpodlažnom parkovisku bude vytvorené 1121 státí, ani jedno pre autobusy. Jedno podlažie cca 550 parkovacích státí je pre vlastné potreby AUPARKu. Už tento údaj je poddimezovaný. Vykonaný výpočet počtu parkovacích státí je korigovaný podľa potreby (aby to vyšlo).

Navrhované riešenie nepokrýva potreby mesta v danej lokalite. Pripomínam, že toto parkovisko je bez možnosti odstavenia autobusov. Zrozumiteľne povedané, pri zrušení súčasných 385 parkovacích státí pribudne ten 176 verejných parkovacích státí, čo pre dané územie je menej ako minimum, ak zoberieme do úvahy predpokladaný nárast individuálnej osobnej automobilovej dopravy a dnešný stav.

Rozdelenie parkovacích státí v objekte AUPARKu na vlastné potreby AUPARKu a parkovanie návštevníkov nie je nikde v projektovej dokumentácii uvedené, celá kapacita parkovacích státí sa pripravuje pre objekt AUPARKu so všetkými plánovanými funkciami (obchod, služby, reštaurácie, kiná, administratíva), a tak ako aj na dnešnom parkovisku Nám. Osloboditeľov bolo možné si prenajať parkovacie miesta, to isté bude platiť aj pre podzemné garáže. Po otvorení AUPARKu sa na určitý čas uvažuje s voľným parkovaním, na rozdiel od súčasnosti, keď je parkovanie na Nám. Osloboditeľov spoplatnené.

Táto výhrada ohľadom parkovania autobusov bola spomenutá p. Františkom Mádayom a je súčasťou VYHODNOTENIA STANOVÍSK A PRIPOMIENOK K NÁVRHU ZMIEN A DOPLNKOV REGULAČNÉHO PLÁNU NÁMESTIA OSLOBODITEĽOV KOŠICE LOKALITA STRED spracovaných obstarávateľom – UHA Košice, stanovisko obstarávateľa bolo - citujem :

- RP predpokladá jeho nahradenie na ploche vymedzenej ulicami Palackého, Protifaš.b.,Bajzova.

Dopravné riešenie AUPARKu- napojenie podzemných garáží na nadradený komunikačný systém- vychádza zo schválených dopravných regulatívo riešeného územia. Dvojpodlažné podzemné garáže sú navrhované pod celým objektom AUPARKu, počty parkovacích a odstavných státí sú navrhnuté v súlade s platnými STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií, STN 73 6056 Odstavné a parkovacie plochy cestných vozidiel, a STN 73 6058 Hromadné garáže. V tesnom dotyku s objektom AUPARKu sa uvažuje s ďalšími dopravnými stavbami, ktoré budú riešiť požiadavky statickej dopravy v tejto časti mesta. K údaju, že sa výstavbou AUPARKu ruší 385 existujúcich státí – nie je pravdivý, súčasná kapacita

dvoch parkovísk Nám. Osloboditeľov je spolu 315 miest. Parkovanie zájazdových autobusov je koncepcne riešené orgánmi mesta (MMK, UHA), sú zriadené záchytné parkoviská pri VŠA, pri HYPERTESCO-u, s napojením na MHD, organizované odchody na dovolenky sa presunú na Staničné námestie alebo Festivalové námestie.

Prestavbou Nám. Osloboditeľov v Košiciach sa má dosiahnuť nové celomestské spoločensko-obchodné centrum navzájom prepojené s príľahlou zástavbou a usporiadaním dopravného koridoru v riešenom území. Samotný AUPARK to nerieši. AUPARK nemožno považovať ako izolovanú samostatnú jednotku, ako sú v „Zámere“ vyznačené hranice zástavby.

Zo všetkých doteraz dostupných informácií sa schýľuje k veľmi zlému rozhodnutiu s trvalým negatívnym zásahom do štruktúry usporiadania mesta.

Reguláciu územia Námestia Osloboditeľov rieši územný plán. Navrhovaná činnosť je s ním v súlade.

Výstavba predstavuje pozitívny zásah do štruktúry mesta. V súčasnosti Námestie Osloboditeľov nesie názov „námestie“, ale prakticky je to parkovisko.

Stavba Auparku si dáva za cieľ oživiť plochu, ktorá doteraz slúžila prakticky ako statický priestor pre parkovanie. Nová výstavba prinesie do priestoru nový rozmer a dynamiku, ktorá bude sústredovať spoločensko-kultúrne dianie do jeho jadra v centre mesta.

Pešia zóna v súčasnosti neplní pôvodnú funkciu, naplno ju obsadilo statické parkovanie v priestore námestia.

Neriadeným vstupom do územia sa skoro úplne stratili všetky komunikačné väzby a mestské hodnoty, ktoré v minulosti prislúchali námestiu (trhovisko, tradičné námestie, centrum kultúrno-spoločenského diania).

Stavba Auparku má za cieľ obnoviť život v centre mesta, a vytvoriť kvalitný priestor pre sústredovanie ľudí.

Navrhovaný zámer Auparku rieši práve vo svojom koncepte návrat k tradičnému korzovaniu - moderná pešia zóna, ktorá bude obohatená o vizuálne a estetické vnímanie priestoru.

Súčasný stav námestia už dávno nezodpovedá predstavám ani potrebám obyvateľov a návštevníkov Košíc. Momentálne neplní úlohu námestia, nie sú tu väzby na vitálne funkcie. Práve prostredníctvom AUPARK-u sa znovu obnoví jeho dávna náplň, keď aj v minulosti bolo na tomto mieste trhovisko. Námestie dostane svoj nový život a Košičania ako aj návštevníci sa tu budú môcť stretávať, tráviť voľný čas a nebudú chýbať príležitosti na športové či kultúrne zážitky. AUPARK sa stane logickým predĺžením Hlavnej ulice a pešia zóna na Námestí sa rozšíri o priestor od budovy Hotela Glória až po budovu Slovenskej športovne, pričom z južnej strany bude ohraničená Štúrovou ulicou. Z pohľadu občana prináša AUPARK lepšie riešenie a kvalitatívne nové využitie námestia.

Dispozično – prevádzkové riešenie

Dispozícia objektu je daná jeho funkčným využitím. Hlavná funkcia sú obchodné – spoločenské priestory určené na prenájom s doplnkovými funkciami gastronómie, zábavy ako aj priestory administratívy.

Hlavný nástup je orientovaný do Námestia Osloboditeľov na ktorom je rozptyľová plocha.

Nepresvedčivé je tvrdenie, že riešenie architektúry je svetové, zabezpečované renomovanými ateliérmi. Zástavba a architektúra musí byť v prvom rade podložená dobrým dopravným riešením vrátane presne určenej segregácie jednotlivých druhov dopravy na Nám. Osloboditeľov, až vyriešením potrieb a nárokov na dopravný systém môžu vyplynúť plochy na zastavenie. Následne pričleniť objemy budov, ich usporiadanie, funkčnú náplň a s tým súvisiace servisné potreby prevádzky a zásobovania budovy. Poradie nie je o tom, že doprava je najdôležitejšia. Poradie je určené významom dopravného koridoru, ktorý sa kompozične vyvíjal (postupne dopravne zaťažoval) na Nám. Osloboditeľov.

Dnes je vylúčené túto dopravnú tepnu mesta niekam preložiť, utlmiť, alebo dokonca ignorovať, ako sú niektoré zjednodušené predstavy. To si ale vyžaduje pohľad na celú koncepciu dopravného systému mesta. Hlučnosť spôsobovanú cestnou premávkou možno eliminovať len zapustením cestnej komunikácie čiastočne, a na niektorých úsekoch úplne pod dnešnú úroveň terénu. Využitie plôch nad cestnou komunikáciou pri jej čiastočnom zapustení umožňuje, preskupenie architektonickej hmoty. Zachovanie plánovanej plochy zástavby podľa požiadavky investora i uspokojenie protestujúcej obce architektov k neúmernému záberu územia, resp. zmenšeniu samotného námestia.

Reguláciu územia Námestia Osloboditeľov – jeho zastavanosť, komplexné riešenie dopravy (individuálnej aj MHD) rieši územný plán. Navrhované riešenie AUPARKu vrátane dopravy je s ním v súlade. Základom dopravného riešenia je preloženie automobilovej dopravy do nového dopravného koridoru na južnej strane námestia, tak ako to rieši územný plán. Vytvára sa tak nová zberná komunikácia, ktorá bude obojsmerná, čím sa odbremení severná strana námestia (pri hoteli Slovan). Adekvátne k tomuto riešeniu je preriešená MHD a pešie ťahy.

Nadväzujúc na vytvorenie nového dopravného koridoru sa zrekonštruujú križovatky Štúrova – Mojžírova, Štúrova – Južná trieda, Nám. Osloboditeľov – Jantárová – Palackého – Protifašistických bojovníkov a Protifašistických bojovníkov – Senný trh.

Zberná komunikácia Štúrova – Nám. Osloboditeľov vychádza z koncepčných materiálov o riešení dopravy v centre mesta, nebude slúžiť pre tranzit, jej hlavnou úlohou bude zlepšiť obslužnosť centra mesta, ako individuálnou, tak aj mestskou hromadnou dopravou.

Navrhované architektonické riešenie

Navrhovaný objekt výstavby AUPARK KOŠICE je kompozične rozdelený základnými hmotami do 3 kompaktných celkov, ktoré rešpektujú svoje okolie a objemovou gradáciou rozčleňujú objekt na jednotlivé samostatné celky, ktoré sú od seba oddelené presklenou pasážou a átriom.

Prvý blok situovaný v západnej časti - od hotela Slovan, smerom k starému mestu, tvorí dvojpodlažná budova. Druhý blok je orientovaný na južnej strane a je členitý. Objekt je trojpodlažný, s predsadenou rozčlenenou hmotou administratívnej budovy a hmotou kinosál. Tretí blok je tvorený trojpodlažným jednoduchým kubusom, obloženým keramickým obkladom. Z východnej strany je do hmoty podnože zasadený presklený kubus administratívnej budovy. Objekt je týmto spôsobom odľahčený a vo svojej mierke prispôsobený okolitej zástavbe, rešpektuje a odráža zástavbu starého mesta a na druhej strane oddeľuje vizuálne priehľady na panelovú zástavbu mestskej časti Juh.

OZ OKNO Košíc, stanovisko zo 7.12.2007

Podporuje predložený projekt a súhlasí s ním, žela si aby bol spustený do prevádzky čo najskôr, aby investícia priniesla obyvateľom mesta pracovné príležitosti, ekonomický a sociálny rozvoj.

OZ Priatelia Zeme, stanovisko zo 14.12.2007

Namieta voči upusteniu od variantného riešenia.

Tvrdí, že stavba bude mať rozsiahly negatívny vplyv na stav podzemných vôd s vážnejšími následkami pre stavbu samotnú a jej okolie. (Treba spomenúť, že pri výstavbe susednej budovy OC Dargov bola takmer celý rok odčerpávaná spodná voda, čo ovplyvnilo nasýtenie vrchných ílovitých vrstiev pôdy a skoro dvojnásobne predražilo stavbu). Pokles tlaku v pôde po vypustení Mlynského jarku mal za následok stratu statickej stability okolitých objektov v širokom okolí (v historickom jadre mesta sa touto problematikou zaoberal Geologický ústav D. Štúra).

Nesúhlasíme s tvrdením. Hodnotenie vplyvov (predbežný IG prieskum, V&V GEO, s.r.o., Gruzínska 25, 821 05 Bratislava, 2007), nepotvrdilo významný vplyv na podzemné vody. Ustálená hladina podzemnej vody sa predpokladá v hĺbke cca 5,2 – 6,2m pod terénom. Stavba bude založená v hĺbke 7,25 m pod terénom. Teda cca 1 - 2 m pod hladinou podzemnej vody. Podľa výsledkov prieskumu možno základové pomery na záujmovom území označiť podľa STN 73 1001 čl. 20b ako zložité, a to z dôvodu výskytu hrubých vrstiev navážok, premenlivej hrúbky jednotlivých typov zemín, vysokej hladiny podzemnej vody a jej agresívnych vlastností na oceľové konštrukcie. Plánovaný polyfunkčný komplex možno z hľadiska zakladania označiť v zmysle čl. 21b za náročnú konštrukciu. Toto bude zohľadnené v ďalšom stupni PD v podrobnom návrhu technológie zakladania stavby, ktorý zohľadní geologické a hydrogeologické pomery územia.

Uvádza, že dôvody pre umiestnenie stavby sú zavádzajúce. Vyváženie panorámy je demagógiou. Aupark vážne poškodí historická ráz mesta. Aupark má byť umiestnený v ochrannom pásme najväčšej pamiatkovej rezervácie na Slovensku. Táto rezervácia je v návrhovej listine UNESCO, ako kandidát na svetové kultúrne dedičstvo. Zámer svojím dizajnom, rozmermi a činnosťou poškodí záujmy udržania unikátneho kultúrneho dedičstva. Zapísanie do zoznamu svetového kultúrneho dedičstva bude predmetnou stavbou vážne ohrozené. Stavba bude mať negatívny vplyv na pamiatky, tiež výrazným zvýšením emisií. Emisie negatívne vplyvajú na fasády budov.

Je kontroverzné uviesť medzi dôvodmi pre výstavbu „dobré dopravné napojenie“, ak zväzíme dopravné negatíva, ktoré so sebou projekt prináša. Dopravné napojenie na Aupark je zlé z celospoločenského hľadiska, trendom je presúvať intenzívnu dopravu cez obchvaty mimo centier miest.

Podľa rozptylovej štúdie sa množstvo imisií zvýši minimálne. Príspevok prevádzky AUPARKu (dopravy súvisiacej s prevádzkou AUPARKu a prevádzkou kotolní v AUPARKu) je nasledovný: Najvyššie hodnoty koncentrácie znečisťujúcich látok na fasáde najexponovanejšieho obytného domu v mieste najvyššieho vplyvu zdrojov znečistenia ovzdušia objektu po jeho uvedení do prevádzky budú značne nižšie ako je 50 % príslušných limitných hodnôt. Najvyššia koncentrácia znečisťujúcich látok po uvedení objektu do prevádzky neprekročí ani pri najnepriaznivejších rozptylových a prevádzkových podmienkach 28 % limitnej hodnoty. Uvedenie objektu do prevádzky ovplyvní znečistenie ovzdušia najbližšej obytnej zástavby v minimálnej miere, koncentraciami značne nižšími ako je príslušná limitná hodnota a pohybujúcimi sa na úrovni pozadových koncentrácií.

Podobne vedenie časti Palackého ulice pod zemou ovplyvní znečistenie ovzdušia okolia AUPARKu minimálne. Odstráni síce produkciu znečisťujúcich látok v časti ulice dlhej 130 m, ale vyprodukované znečisťujúce látky sú prúdom aut vytláčané cez jednotlivé rampy do okolia. Mierne zníženie znečistenia ovzdušia sa prejaví len na Palackého ulici medzi rampami. Na znečistení ovzdušia okolia AUPARKu sa prakticky neprejaví.

V minulosti bolo znečistenie ovzdušia z vykurovania pevnými palivami a prevádzkou oceliarne vyššie, čo potvrdzujú a pamiatkové výskumy omietok v MPR Košice.

Prevádzka AUPARKu a s ňou súvisiaca dopravná obsluha nebude mať významný negatívny vplyv na fasády budov zo znečistenia ovzdušia.

Z hľadiska ochrany pamiatok sa k zámeru vyjadril Krajský pamiatkový úrad mesta Košice.

Riešené územie je v ochrannom pásme mestskej pamiatkovej rezervácie. Ochranné pásmo nie je definované ako pásmo, v ktorom sa neráta s novou výstavbou. Všade vo svete sa rieši skôr otázka ako vhodne umiestniť novú zástavbu s modernými prvkami a prevedenie architektúry vo väzbe na zachované pôvodné pamiatky. Trendom vo svete architektúry je vystihnúť estetického dialógu medzi pamiatkou a novou tvorbou v existujúcom priestore, ktorý poskytuje variabilnosť v riešení.

Treba sa zamyslieť aj na skutočným zmyslom zapísania mesta do listiny UNESCO-ka. Aké sú skúsenosti s týmto ocenením v rámci slovenských miest – negatíva a pozitíva. Ak ide o formu ako zviditeľniť mesto a prilákať viac turistov, priamy dopad pre občana je skôr nezaujímavý. Z hľadiska dlhodobého a trvalo udržateľného rozvoja je pre mesto skôr zaujímavá priama podpora investičných zámerov, ktoré vo veľkej miere ovplyvňujú obraz mesta. Pri dobre vedenom dialógu medzi investorom

a mestom, môžu byť tieto a podobné investičné zámery nositeľom skvalitňovania mestského prostredia, zvyšovania jeho hodnôt, a tým aj vytvárania partnerstva pri zápisoch a udeľovaní rôznych výsad.

Odhladiac od skutočnosti, že AUPARK vytvára nové kvalitné priestory pre nakupovanie, zábavu a relax je výstavba AUPARK-u veľmi dôležitá aj z hľadiska celkového ekonomického rozvoja mesta a ekonomického zdravia mesta.

Celková výška investície len do výstavby objektu predstavuje viac ako je ročný rozpočet mesta Košice. K tomu je potrebné prirátat ďalšie nadväzujúce investície ako napr. zariadenie priestorov, vybavenie kancelárii a pod. Väčšinu z týchto investícií budú realizovať firmy z Košíc a východného Slovenska.

AUPARK vytvorí cca 800 priamych pracovných miest a ponúkne kancelárske priestory sofistikovaným zahraničným firmám, ktoré budú hľadať nových mladých zamestnancov v univerzitnom prostredí Košíc.

Každé mesto sa vyvíja, mení a rastie. Spustením tohto projektu vzrastie záujem zahraničných návštevníkov o Košice a zvýši sa príjmy z cestovného ruchu.

Mesto Košice sa projektom AUPARK prezentuje na medzinárodných realitných veľtrhoch a vysielá pozitívny signál pre ďalších investorov o atraktivnosti investovania v Košiciach.

Z hľadiska dopravy je v centre mesta preferovaná MHD, predpokladá sa že približne 35 % návštevníkov AUPARK-u bude využívať MHD.

V súvislosti s výstavbou príde v okolí Námestia osloboditeľov k zmenám v riešení dopravy. Súčasná komunikácia vedúca z Palackého na Štúrovu ulicu sa presunie zo severnej strany námestia na južnú. Štúrova teda ostane prejazdná z oboch smerov len z juhu, zo severnej strany Námestia osloboditeľov budú už premávať len električky. Pešia zóna sa tak rozšíri o územie od Hotela Glória až po budovu Slovenskej sporiteľne.

Hodnotenie je vypracované chybné, neberie do úvahy známe účinky rozširovania komunikácie na prítiahnutie zvýšeného množstva dopravy. Tvrdí, že je zavádzajúce posudzovať dopravné vplyvy iba v bezprostrednom okolí stavby, pretože stavba vyvolá celý rad zmien dopravného systému mesta. Výrazne sa zvýši doprava v centre mesta. Rozšírenie komunikácie vždy generuje zvýšenie dopravy, nehovoriac o synergickom efekte v spojení s AUPARKom. Tento kumulatívny vplyv nie je zohľadnený. Žiada, aby bol v ďalšej fáze posudzovania zohľadnený tento faktor a následne aj väčšie negatívne vplyvy z dopravy.

Je zavádzajúce posudzovať dopravné vplyvy iba v bezprostrednom okolí budúcej stavby, pretože cez Námestie Osloboditeľov prechádza najdôležitejšia vnútromestská radiál, ktorá má pokračovanie na Ďalšie dôležité dopravné uzly. Dopravní špecialisti už dnes predpokladajú, že stavba AUPARKu vyvolá celý rad zmien a prestavieb dopravného systému mesta, ktoré sa budú prejavovať v širšom území s 1121 PM v objekte a 480 PM v susednej budove.

Rozšírenie dobudovanie tejto komunikácie zvýši dopravnú atraktivitu tohto ťahu, následkom čoho viac motoristov bude využívať na výjazd a prechod v predmetných smeroch túto komunikáciu. V zásade hovoria o istej forme diaľnice.

Výrazné zvýšenie dopravy v centre mesta predstavuje najväčšie negatívum činnosti. Všade vo svete sa štandardne doprava z miest odkláňa obchvatmi von. Z centier miest sa odkláňa takmer úplne, preferujú sa malé stavby a aktivity oddychového charakteru s dôrazom na udržanie historicko-estetického rázu mesta. Väčšina dopravy je vo vyspelých krajinách v centrách riešená pešími zónami, cyklistikou a významnými obmedzeniami pre individuálnu AD. Zámer AUPARKU plánuje viesť diaľnicu stredom mesta, len niekoľko desiatok metrov od Hlavnej ulice, významných historických budov, v rámci MPR a oddychovej zóny obyvateľov.

Nesúhlasíme, s tvrdením. V priestore kde sa navrhuje stavba AUPARKu sa nachádza v súčasnosti dopravná stavba - parkovisko, ktorá svojou prevádzkou už v súčasnosti sa podieľa na produkcii hluku a emisií.

Na pozemkoch v kríkoch okolo parkoviska v lete sídlia bezdomovci, ktorí priestor znečisťujú odpadkami a vykonávaním svojich sociálnych potrieb.

Priestor síce nesie názov „námestie“ ale funkciu námestia neplní.

Rozšírenie a rekonštrukcia komunikácií na Námestí Osloboditeľov zlepši priepustnosť komunikácií, urýchli prejazd automobilov, odstráni zbytočné státie, čo má za následok aj nižšiu úroveň

hluku a emisií. V zámere sa posudzuje príspevok prevádzky AUPARKU (dopravná obsluha) a ten je pod úrovňou limitov určených zákonom č. 355/2006 Z.z. a vyhláškou 549/2007 Z.z., ako pre úrovňový variant tak aj pre mimoúrovňový variant.

Prevádzka AUPARKu ovplyvní prevádzku dopravy na komunikáciách zvýšením o 12% v bezprostrednom okolí AUPARKu, odtiaľ do všetkých smerov sa percentuálne zaťaženie znižuje.

Podľa prognózy dopravy, výhľad do r. 2015, sa záťaž dopravy na Štúrovej ul. v profile križovatky Nám. Osloboditeľov - Južná trieda AUPARK dosiahne 102%. Zvýšenie intenzity dopravy v r. 2015 podľa prognózy predstavuje iba 2 %.

Navrhovaná zberná komunikácia na južnej strane nebude mať parametre diaľnice, jedná sa iba o spojenie dvoch jednosmerných obvodových komunikácií zo severnej a južnej strany námestia do jedného spoločného koridoru, vedeného po južnej strane námestia, s dôrazom na zvýšenie plynulosti dopravy. Okrem preložky komunikácie sa ráta aj s prestavbou križovatky Nám. Osloboditeľov – Jantárová – Palackého – Protifašistických bojovníkov, ktorá je limitujúcou pre priepustnosť celého dopravného koridoru Štúrova – Nám. Osloboditeľov. Zvýšením počtu radiacích pruhov, ich predĺžením a rekonštrukciou cestnej svetelnej signalizácie sa zvyšuje priepustnosť tohto dopravného uzla cca o 30%, čo bude mať značný vplyv na plynulosť dopravy na Nám. Osloboditeľov.

Z hľadiska rozvoja dopravného systému mesta s dôrazom na obslužnosť centra mesta je potrebné čo najskôr riešiť ďalšie dopravné stavby – ako napr. komunikačné prepojenie Prešovskej a Masarykovej cez železničnú trať, ale to je stavba nad rámec dopravného riešenia AUPARKu.

Je toho názoru, že množstvo odpadov je podhodnotené. Žiada prehodnotiť množstvo odpadov a následne zohľadniť v hodnotení zvýšené množstvo odpadov v Košiciach.

Nesúhlasíme. Je to nepodložený názor. Výpočet množstva odpadov vychádza zo skúseností s prevádzkou obdobného objektu v Bratislave. Nie je dôvod na úpravu týchto údajov.

Ing. Ladislav Palkoci, Piešťanská 8/, 040 11 Košice, stanovisko zo 17.12.2007

1.Problémom je dopravné napojenie Štúrovej ul., na Moldavskú a Palackého ul. Tento ťah je v súčasnosti ťažko prejazdny autami. Aupark bude určite lákavý cieľ pre mnohých občanov a záťaž ciest autami sa ešte zvýši. Nestačí vyriešiť po dopravnej stránke len Štúrovu ul., ale je potrebné riešiť aj širšie vzťahy.

Navrhovaná zberná komunikácia Nám. Osloboditeľov, vedená po južnej strane námestia, s dôrazom na zvýšenie plynulosti dopravy bude eliminovať predpokladaný nárast intenzity dopravy v tomto smere. Súčasne sa ráta aj s prestavbou križovatky Nám. Osloboditeľov – Jantárová – Palackého – Protifašistických bojovníkov, ktorá je limitujúcou pre priepustnosť celého dopravného koridoru Štúrova – Nám. Osloboditeľov. Zvýšením počtu radiacích pruhov, ich predĺžením a rekonštrukciou cestnej svetelnej signalizácie sa zvyšuje priepustnosť tohto dopravného uzla cca o 30%, čo bude mať značný vplyv na plynulosť dopravy na celej trase Štúrova - Nám. Osloboditeľov - Palackého.

Riešenie dopravy v širšom okolí Nám. Osloboditeľov uvažuje s rozšírením severnej strany Štúrovej ulice v úseku medzi Mojmirovou a Tajovského, s úpravou križovatky Štúrova – Moyzesova – Rastislavova a pod. To sú všetko dopravné stavby, ktoré prispievajú k zvýšeniu priepustnosti koridoru Štúrovej ulice a súčasne plynulosti dopravy v okolí AUPARKu, ale sú to stavby, ktoré musí zafinancovať mesto Košice.

Z hľadiska rozvoja dopravného systému mesta s dôrazom na obslužnosť centra mesta je potrebné čo najskôr riešiť ďalšie dopravné stavby – ako napr. komunikačné prepojenie Prešovskej a Masarykovej cez železničnú trať, ale to je stavba nad rámec dopravného riešenia AUPARKu.

2. Ovzdušie bude ešte viac znečistené výfukovými plynmi z áut.

Významné znečistenie nebolo rozptylovou štúdiou preukázané.

3. Zaťažujú sa rozvody inžinierskych sietí.

Z hľadiska koncepcie celomestských rozvodov sú inžinierske siete spojené s touto výstavbou v súlade s regulačným plánom a konzultované so všetkými dotknutými správcami rozvodov. Organizácie, ktoré majú v správe rozvody inžinierskych sietí sú priamo účastné všetkých stupňov projektovej dokumentácie a všetkých povolení pre výstavbu. Mesto cez individuálne súkromné investície a realizácie môže realizovať problematické línie IS, ktoré súvisia aj s výhľadovo plánovanou výstavbou v centre mesta. Rozvody IS nebudú zaťažované ani inak ohrozené výstavbou Auparku.

4. Problematický prístup odradí mnohých od návštevy AUPARKU. Navrhuje umiestniť AUPARK na cestnom obchvate mesta.

Situovanie AUPARKu na Nám. osloboditeľov je výhodné z hľadiska prístupu peších a rozsahu MHD v danom území. Zatiaľ čo do obchodných centier na okrajoch miest vyše 90% návštevníkov prichádza individuálnou automobilovou dopravou, cca 8% MHD a minimálny počet (cca %) peši (údaje OSC OPTIMA), do AUPARKu vzhľadom na polohu – priamy dotyk s CMZ, blízkosť pešej zóny, kvalitná MHD (190 spojov za hodinu, ponúkaná kapacita 29 500 miest za hodinu) – je predpoklad, že peši a MHD príde do AUPARKu až 35% návštevníkov. Vzhľadom na priemernú dopravnú vzdialenosť 5 km pri doprave z bydliska do obchodného centra na kraji mesta, a 5 km späť, je výhodou situovanie obchodného centra v lokalite so silnou MHD a dobrým prístupom pre peších, lebo to eliminuje zvýšený nápor na IAD. Pri predpokladanej hodinovej návštevnosti AUPARKu 5 tisíc návštevníkov, je predpoklad, že až 1.500 návštevníkov príde MHD resp. peši. V prípade situovania na okraji mesta by to bolo iba cca 500 návštevníkov, o tisíc by ich prišlo viac automobilom.

Z tohto dôvodu je situovanie obchodného centra v centre mesta výhodnejšie, nakoľko to má vplyv na zníženie hybnosti po komunikačnom systéme mesta.

Je tu potrebné aj zdôrazniť fakt, že v AUPARKu nebude klasický hypermarket s predajnou plochou nad 10 tisíc m². AUPARK je zameraný na prevádzkovanie špecializovaných značkových predajní, reštaurácií a multikina. Z tohto dôvodu aj zásobovanie predajní bude zabezpečované iba dodávkovými automobilmi a malými nákladnými vozidlami.

SOSNA OZ, stanovisko z 12.12. 2007

Stavba bude mať rozsiahly negatívny vplyv najmä na dopravu. Je zavádzajúce posudzovať dopravné vplyvy iba v bezprostrednom okolí budúcej stavby, pretože cez Námestie Osloboditeľov prechádza najdôležitejšia vnútmestská radiála, ktorá má pokračovanie na ďalšie dôležité dopravné uzly. Aj keď má úsek menej ako 5 kilometrov (nevyhnutných podľa zákona na posúdenie) a za bežných okolností nepodlieha zisťovaciemu konaniu, dopravní špecialisti už dnes predpokladajú, že stavba AUPARKU vyvolá celý rad zmien a prestavieb dopravného systému mesta, ktoré sa budú prejavovať v širšom území, čo potvrdzuje aj príslušná správa, vypracovaná ÚHA Košice. Pre komplex budov AUPARKU investor ráta s 1200 parkovacími miestami v objekte + 480 v susediacej budove. Len tento samotný fakt (spolu s plánovanou výstavbou ďalších parkovacích kapacít v tejto lokalite) vyvolá podstatné zmeny v dopravnej situácii, ktoré by mali byť posúdené.

Rekonštrukcia a výstavba miestnych komunikácií nepodlieha posudzovaniu podľa zák. č. 24/2006 vôbec. Zisťovaciemu konaniu podlieha výstavba a rekonštrukcia komunikácií I. triedy nad 5 km dĺžky.

Navrhované dopravné riešenie AUPARKu je riešené spoločne s vlastným objektom AUPARKu, vychádza sa zo schválených regulatívov územného plánu Nám. Osloboditeľov, a je s ním v súlade. Základom dopravného riešenia je preloženie automobilovej dopravy do nového dopravného koridoru na južnej strane námestia, tak ako to rieši územný plán. Vytvára sa tak nová zberná komunikácia, ktorá bude obojsmerná, čím sa odbremení severná strana námestia (pri hoteli Slovan). Adekvátne k tomuto riešeniu je preriešená MHD a pešie ťahy.

Nadväzujúc na vytvorenie nového dopravného koridoru sa zrekonštruujú križovatky Štúrova – Mojmirova, Štúrova – Južná trieda, Nám. Osloboditeľov – Jantárová – Palackého – Protifašistických bojovníkov a Protifašistických bojovníkov – Senný trh.

Zberná komunikácia Štúrova – Nám. Osloboditeľov vychádza z koncepčných materiálov o riešení dopravy v centre mesta, nebude slúžiť pre tranzit, jej hlavnou úlohou bude zlepšiť obslužnosť centra mesta, ako individuálnou, tak aj mestskou hromadnou dopravou.

Riešenie dopravy je spracovávané v úzkej súčinnosti s UHA mesta Košice a je s ním konzultované a priebežne odsúhlasované. K projektovej dokumentácii dopravného riešenia sa budú vyjadrovať všetky dotknuté orgány samosprávy a štátnej správy, ich pripomienky a požiadavky budú do ďalších stupňov PD zapracované.

Ochrana vegetácie je obmedzená na malú enklávu stromov, zväčša náletového typu, ktorá sa OZ javí ako nepodstatná.

Súhlasíme.

Stavba bude mať rozsiahly negatívny vplyv na stav podzemných vôd s vážnejšími následkami pre stavbu samotnú a jej okolie. (Treba spomenúť, že pri výstavbe susednej budovy OC Dargov bola takmer celý rok odčerpávaná spodná voda, čo ovplyvnilo nasýtenie vrchných ílovitých vrstiev pôdy a skoro dvojnásobne predražilo stavbu). Pokles tlaku v pôde po vypustení Mlynského jarku mal za následok stratu statickej stability okolitých objektov v širokom okolí (v historickom jadre mesta sa touto problematikou zaoberal Geologický ústav D. Štúra)

Nesúhlasíme s tvrdením. Hodnotenie vplyvov (predbežný IG prieskum, V&V GEO, s.r.o., Gruzínska 25, 821 05 Bratislava, 2007), nepotvrdilo významný vplyv na podzemné vody. Ustálená hladina podzemnej vody sa predpokladá v hĺbke cca 5,2 – 6,2m pod terénom. Stavba bude založená v hĺbke 7,25 m pod terénom. Teda cca 2 m pod hladinou podzemnej vody. Podľa výsledkov prieskumu možno základové pomery na záujmovom území označiť podľa STN 73 1001 čl. 20b ako zložité, a to z dôvodu výskytu hrubých vrstiev navážok, premenlivej hrúbky jednotlivých typov zemín, vysokej hladiny podzemnej vody a jej agresívnych vlastností na ocelové konštrukcie. Plánovaný polyfunkčný komplex možno z hľadiska zakladania označiť v zmysle čl. 21b za náročnú konštrukciu. Čo bude zohľadnené v ďalšom stupni PD v podrobnom návrhu technológie zakladania stavby.

Stavba netvorí súvislú nadmerne dlhú bariéru proti smeru prúdenia podzemných vôd, nepredpokladá sa významné ovplyvnenie smeru prúdenia ani množstva podzemných vôd, ani kvality podzemných vôd. Prenikajúca podzemná voda bude odčerpávaná len počas výstavby zo stavebnej jamy a to v prípade, že jej hladina bude vyššia ako základová škára. Túto skutočnosť spresní podrobný geologický prieskum, ktorý sa štandardne spracúva v etape dokumentácie pre stavebné povolenie. Podzemná časť stavby bude odizolovaná a zabezpečená proti prenikaniu podzemnej vody do podzemnej časti stavby a opačne proti prípadnému možnému preniknutiu látok škodiacich vodám z podzemnej časti stavby do okolitého prostredia .

Ekonomika stavebných nákladov je obchodnou záležitosťou investora.

Mlynský potok bol vypustený podľa informácií pracovníkov Pamiatkového úradu pred cca 40 rokmi. Nepredpokladá sa súvislosť medzi navrhovanou stavbou a vypustením Mlynského potoka. Tiež sa nepredpokladá opätovné napustenie Mlynského potoka v budúcnosti.

Činnosť AUPARK má byť umiestnená v ochrannom pásme najväčšej pamiatkovej rezervácie na Slovensku. Táto rezervácia je na návrhovej listine UNESCO ako kandidát na svetové kultúrne dedičstvo. O prežitie tohto unikátneho kultúrneho dedičstva má OZ vážne obavy. Preto by mal byť dopad stavby posúdený odborníkmi v oblasti ochrany pamiatok. Zapísanie do zoznamu svetového kultúrneho dedičstva je vážne ohrozené. Nezapísanie do zoznamu svetového kultúrneho dedičstva by znamenalo pre Košice i pre Slovensko významnú stratu. Stavba je situovaná do ochranného pásma mestskej pamiatkovej rezervácie. Všetky aktivity v ochrannom pásme majú slúžiť potrebám mestskej pamiatkovej rezervácie. Stavba takéhoto rozsahu i charakteru má negatívny vplyv na mestskú pamiatkovú rezerváciu z pohľadu historického, architektonického, urbanistického i ekonomického. Súčasťou životného prostredia je i urbanizované prostredie historického centra mesta, v ktorom trávi väčšina obyvateľov podstatnú časť svojho času. Táto rozlohou nepatrná časť je z pohľadu mesta nenahraditeľnou, je najvýznamnejšou pre záujem turistov z celého sveta. Jej poškodením by vznikli pre mesto a jeho obyvateľov nenahraditeľné škody.

S tvrdením nesúhlasíme. Pravda je, že stavba je situovaná v ochrannom pásme MPR Košice. Umiestnenie stavby, jej objemy, výškové regulatívy, stavebné čiary sú schválené v zmenách a doplnkoch k územnému plánu.

V rámci spracovania územného plánu sa k zmenám a doplnkom vyjadroval aj Krajský pamiatkový úrad, ktorého pripomienky boli v zmenách a doplnkoch UP akceptované. Krajský pamiatkový úrad, ako orgán ochrany pamiatok, nenamietal voči umiestneniu stavby vôbec, ani z pohľadu zápisu MPR Košice do zoznamu UNESCO. V minulosti bolo miesto výstavby tiež zastavané blokovou výstavbou, ktorá bola zbúraná. V podstate sa územie vráti zástavbou do stavu pred zbúraním objektov.

Nová hmota AUPARKU ovplyvní súčasný obraz územia ochranného pásma MPR. Architektonické riešenie objektu vzišlo z verejnej architektonickej súťaže, pri rešpektovaní regulácie územia. Sme presvedčení, že navrhovaná štruktúra ovplyvní MPR pozitívne – čo do hmotovo - priestorových pomerov, tak i funkčno prevádzkových. Pokiaľ tieto kritériá budú harmonicky (hlavne v architektonickom výraze, výbere materiálov, farebnosti, zelene....) zohľadnené, nemôže dôjsť k úbytku súčasných hodnôt dotknutého územia. Naopak malo by ísť o kultúrne doplnenie chýbajúcej štruktúry, ktorá by navyše mala priniesť pozitívne oživenie a súdobé možnosti dopĺňajúce „ponuku“ historickému prostrediu (výhľady zo striech novostavby, nadštandardné služby, ktoré zaťažujú historické prostredie atd.).

Pri dobre vedenom dialógu medzi investorom a mestom, môžu byť tieto a podobné investičné zámery nositeľom skvalitňovania mestského prostredia, zvyšovania jeho hodnôt, a tým aj vytvárania partnerstva pri zápisoch a udeľovaní rôznych výsad.

Predkladaný zámer nemôže nijako ohroziť zápis do zoznamu UNESCO. V pravidlách zápisu do zoznamu UNESCO-a sa nehovorí o zamedzení vstupu novej výstavby do mestského priestoru. Práve naopak je vítaná každá nová investícia, ktorá je v súlade s pravidlami UPD a regulatívmi, ktoré sú odsúhlasené na každej úrovni posudzovania z pohľadu ochrany pamiatok a plánovanej urbanizácie. V záujme udržania kvalitného prostredia námestia a vyváženej panorámy mesta a historického jadra sa rešpektujú prepojenia pôvodnej a novej výstavby. Pri správnej voľbe architektonicko – urbanistického a funkčno-prevádzkového riešenia môžu investičné zámery iba napomôcť danému miestu. Treba sa skôr zamyslieť nad kvalitou súčasného stavu „námestia“ v centre mesta. Spĺňa priestor svojim súčasným funkčným využitím predstavu hodnotiteľov na úrovni UNESCO-a? Investícia akou je stavba Auparku, je typická situovaním v centrách miest, pretože napĺňa funkčne, architektonicky a priestorovo centrálnu priestory. Aupark je nositeľom kvalitnej architektúry, ktorá sa vyrovná aj európskym štandardom.

Je toho názoru, že stavba bude mať rozsiahly negatívny vplyv na celé mestské centrum, a aj mimo neho.

1./Stavba bude mať rozsiahly negatívny vplyv najmä na dopravu. Je zavádzajúce posudzovať dopravné vplyvy iba v bezprostrednom okolí budúcej stavby, pretože cez Námestie Osloboditeľov prechádza najdôležitejšia vnútromestská radiála, ktorá má pokračovanie na ďalšie dôležité dopravné uzly. Aj keď má úsek menej ako 5 kilometrov (nevyhnutných podľa zákona na posúdenie) a za bežných okolností nepodlieha zisťovaciemu konaniu, dopravní špecialisti už dnes predpokladajú, že stavba AUPARKU vyvolá celý rad zmien a prestavieb dopravného systému mesta, ktoré sa budú prejavovať v širšom území, čo potvrdzuje aj príslušná správa, vypracovaná ÚHA Košice. Pre komplex budov AUPARKU investor ráta s 1200 parkovacími miestami v objekte + 480 v susediacej budove. Len tento samotný fakt (spolu s plánovanou výstavbou ďalších parkovacích kapacít v tejto lokalite) vyvolá podstatné zmeny v dopravnej situácii, ktoré by mali byť posúdené.

2./V tomto prípade je ochrana vegetácie obmedzená na malú enklávu stromov, zväčša náletového typu, ktorá sa nám javí ako nepodstatná. Stavba bude mať rozsiahly negatívny vplyv na stav podzemných vôd s vážnejšími následkami pre stavbu samotnú a jej okolie. (Treba spomenúť, že pri výstavbe susednej budovy OC Dargov bola takmer celý rok odčerpávaná spodná voda, čo ovplyvnilo nasýtenie vrchných ílovitých vrstiev pôdy a skoro dvojnásobne predražilo stavbu). Pokles tlaku v pôde po vypustení Mlynského jarku mal za následok stratu statickej stability okolitých objektov v širokom okolí (v historickom jadre mesta sa touto problematikou zaoberal Geologický ústav Dionýza Štúra).

3./Činnosť AUPARK má byť umiestnená v ochrannom pásme najväčšej pamiatkovej rezervácie na Slovensku. Táto rezervácia je na návrhovej listine UNESCO ako kandidát na svetové kultúrne dedičstvo. O prežitie tohto unikátneho kultúrneho dedičstva máme vážne obavy. Preto by mal byť dopad stavby posúdený odborníkmi v oblasti ochrany pamiatok. Zapísanie do zoznamu svetového kultúrneho dedičstva je vážne ohrozené. Nezapísanie do zoznamu svetového kultúrneho dedičstva by znamenalo pre Košice i pre Slovensko významnú stratu. Stavba je situovaná do ochranného pásma mestskej pamiatkovej rezervácie. Všetky aktivity v ochrannom pásme majú slúžiť potrebám mestskej pamiatkovej rezervácie. Stavba takéhoto rozsahu i charakteru má negatívny vplyv na mestskú pamiatkovú rezerváciu z pohľadu historického, architektonického, urbanistického i ekonomického. Súčasťou životného prostredia je i urbanizované prostredie historického centra mesta, v ktorom trávi väčšina obyvateľov podstatnú časť svojho času. Tato rozlohou nepatrná časť je z pohľadu mesta nenahraditeľnou, je najvýznamnejšou pre záujem turistov z celého sveta. Jej poškodením by vznikli pre mesto a jeho obyvateľov nenahraditeľné škody.

Pripomienky sú tie isté ako v stanovisku SOSNA OZ. Vyjadrenie to isté, ako je uvedené k stanovisku SOSNA OZ.

Ing. Julián Bosák starší, 14.12.2007

Upozorňuje pracovníka MŽP, zodpovedného za posúdenie vplyvu zámeru Aupark Košice na životné prostredie na:

- pochybný predaj Námestia osloboditeľov za 3000.-sk(slovom- tritisíc slovenských korún) za meter štvorcový vrátane verejnej mestskej dopravnej komunikácie...
- zámer by zastaval (zlikvidoval) cca 9 desiatín voľnej plochy Námestia osloboditeľov...
- Námestie osloboditeľov je námestie šošovkovitého typu a ako také je adeptom UNESCO na svetové kultúrne dedičstvo za predpokladu, že ho nejakí darebáci nezničia...
- zámer nerieši dostatočne dopravnú situáciu, ktorú jeho prípadná realizácia vygeneruje, čím výrazne negatívne ovplyvní životné prostredie...
- Námestie osloboditeľov je v ochrannom pásme pamiatkovej rezervácie a zámer hrubo zasahuje a narušuje toto pásmo...
- je možné, že Krajský pamiatkový úrad Košice sa vyjadril k predmetnému návrhu pod tlakom...

- sú minimálne tri alternatívne zámery, ktoré nelikvidujú námestie, ale naopak, robia z neho atraktívny voľný priestor.
- zámer neprinesie Košičanom nič, čo by stálo za likvidáciu námestia...
- realizácia takého nekultúrneho zámeru by diskvalifikovala Košice v kandidatúre na európske hlavné mesto kultúry, čím by Košice prišli o značné finančné prostriedky z európskych fondov, ktoré potrebujú ako soľ...
- nemôže byť seriózny funkcionár, ktorý predá námestie mesta aj s komunikáciou za bagatel...
- nemôže byť seriózny investor, ktorý má zámer zlikvidovať námestie mesta pre vidinu zisku...
- nemôže byť seriózny zamestnanec ministerstva, ktorý takýto zámer odobrí...
- predkladatelia zámeru si uvedomujú problémy, ktoré by jeho realizácia spôsobila v doprave, ale keďže sú neseriózní, kalkulujú s tým, že pracovník ministerstva bude zámer posudzovať oddelene od dopravnej situácie, lebo dotknutá komunikácia je kratšia ako 5 kilometrov...
- je to dezinterpretácia zákona, pretože uvedená podmienka neplatí pre prípad, ak sa má zámer realizovať v centre mesta a zámer vygeneruje problémy v doprave...taký zámer je nutné posudzovať komplexne, bez ohľadu na dĺžku dotknutej komunikácie...
- žiadne provízie nevyvážia neprijemnosti vyplývajúce z prejednávania uvedených okolností na európskom súde...
- väčšina Košičanov je proti zastavaniu 9 desatín voľnej plochy Námestia osloboditeľov...
- zámer je len podaný a východná časť námestia je už oplotená...

Je to súbor domnienok a ničím nepodložených obvinení, ťažko to komentovať.

Rozhodne je proti realizácii zámeru Aupark Košice,

- lebo likviduje námestie, ktoré by mohlo byť svetovým kultúrnym dedičstvom UNESCO,
- lebo neprinesie Košičanom nič, čo by nemohli mať mimo námestia a preto,
- lebo by zhoršil dopravnú situáciu v meste a preto,
- lebo by výrazne narušil charakter pamiatkovej zóny.

Námestie Osloboditeľov nie je navrhnuté na zápis do zoznamu UNESCO. Návrh do zapísania do zoznamu UNESCO sa týka MPR Košice. Navrhovaná stavba nie je umiestnená v MPR.

AUPARK prinesie Košičanom širší sortiment služieb, obchodov, zábavy, kultúry, pomáha vyriešiť parkovanie, zamestnanosť, vytvorí konkurenčné prostredie, čo bude v prospech zákazníka. V neposlednej miere bude nepriamo znamenať ekonomický prínos pre mesto (miestne dane a poplatky). Dopravná situácia sa po realizácii dopravných opatrení zlepší. Navrhovaný objekt nenaruší charakter pamiatkovej zóny.

Grémium pre ochranu a rozvoj kultúrneho priestoru mesta Košíc, stanovisko zo 17.12.2007

Navrhovaný rozsah výstavby nadmerne zaťažuje životné prostredie v tejto časti mesta.

Hluková, rozptyľová, svetlotechnická štúdia, ani posúdenie rizík na zdravie ľudí vypracované v rámci zámeru nepotvrdili toto konštatovanie.

Projekt nerieši segregáciu pešej a motorovej dopravy mesta južným smerom.

Reguláciu územia Námestia Osloboditeľov – jeho zastavanosť, komplexné riešenie dopravy (individuálnej, MHD aj peších) rieši územný plán. Navrhované riešenie AUPARKu vrátane dopravy je

s ním v súlade. Základom dopravného riešenia je preloženie automobilovej dopravy do nového dopravného koridoru na južnej strane námestia, tak ako to rieši územný plán. Vytvára sa tak nová zberná komunikácia, ktorá bude obojsmerná, čím sa odbremení severná strana námestia (pri hoteli Slovan). Adekvátne k tomuto riešeniu je preriešená MHD a pešie ťahy.

Pre bezkolízne križovanie peších a novej zbernej komunikácie je okrem svetelne riadených priechodov pre peších navrhovaný aj halový podchod popod túto zbernú komunikáciu, resp. nadzemná lávka.

Zberná komunikácia Štúrova – Nám. Osloboditeľov vychádza z koncepcných materiálov o riešení dopravy v centre mesta, jej hlavnou úlohou bude zlepšiť obslužnosť centra mesta, ako individuálnou, tak aj mestskou hromadnou dopravou. Pešie ťahy sú riešené v súvislosti s umiestnením zastávok MHD, ako električkových, tak aj autobusových a trolejbusových, sú naviazané na koridor Hlavnej ulice (pešia zóna), tak aj na hlavný vstup do AUPARKu, ktorý z hľadiska návštevnosti Nám. Osloboditeľov a okolia bude tvoriť dominantu.

Projekt sa navrhovanou hmotovo-priestorovou skladbou nedostatočne prispôsobuje blokovej historickej zástavbe, v ktorej kontakte sa umiestňuje a tým do značnej miery devastuje životné prostredie z hľadiska kultúrno-historického odkazu.

Architektonický koncept potvrdzuje slová, súčasnosť nemôže byť bez minulosti, a budúcnosť bez prítomnosti. Inšpiráciou pri každom novom zámere by mala byť história miesta. Na mieste plánovanej výstavby Auparku bolo z historických zdrojov známe mestské trhovisko. Ak sa zamyslíme nad podstatou trhoviska, išlo v ňom najmä o stretávanie sa ľudí, o medziludskú komunikáciu, o príjemné posedenie, o typické formy nakupovania, o príjemné strávenie voľného času. Z minulosti je známe, že tradičné námestia slúžili aj k schádzaniu sa obyvateľov kvôli kultúrnym zážitkom, zábave a relaxu..

Stavba Auparku vlastne nahrádza a dopĺňa funkciu tradičného námestia o moderný spoločensko – zábavný priestor, kde sa sústreďuje všetko dianie a kultúrno - spoločenské aktivity mesta. V súčasnosti sa táto forma trávenia voľného času v mestských centrách pomaly, ale isto vytráca. Je to dané aj dnešným vývojom mestských štruktúr ich kompetenciami, a najmä ekonomickými možnosťami. Preto je snaha súkromných subjektov suplovať túto úlohu miest, a prinášať nový život budovaním multifunkčných inovátnych centier, akým Aupark bezpochyby je.

Navrhované riešenie rešpektuje schválenú reguláciu podľa územného plánu, ku ktorej sa vyjadroval aj orgán ochrany pamiatok.

Táto výhrada bola spomenutá p. Pázstorom už v rámci VYHODNOTENIA STANOVÍSK A PRIPOMIENOK K NÁVRHU ZMIEN A DOPLNKOV REGULAČNÉHO PLÁNU NÁMESTIA OSLOBODITEĽOV KOŠICE LOKALITA STRED spracovaných obstarávateľom – UHA Košice, stanovisko obstarávateľa bolo citujem :

- 1. regulatívy určujú obmedzenia vo väzbe na MPR včítane požiadavky na hmotové členenie**
- 2. Všetky pripomienky KPU v rámci VYHODNOTENIA STANOVÍSK A PRIPOMIENOK K NÁVRHU ZMIEN A DOPLNKOV REGULAČNÉHO PLÁNU NÁMESTIA OSLOBODITEĽOV KOŠICE LOKALITA STRED spracovaných obstarávateľom – UHA Košice boli akceptované**

Na rokovaní o rozsahu hodnotiacej správy na MŽP dňa 7.1.2008 sa zúčastnení po vysvetlení pripomienkovaných otázok vyjadrili, že spracovanie správy o hodnotení nie je potrebné.

V Bratislave, 11.2.2008

Mgr. Zdenko KUČERA
Konateľ AUPARK Košice, spol. s r.o.