

Koncept - krajinné štruktúry

Verejné priestory	stav	návrh
verejné mestské priestory		verejné mestské priestory
dôležité pešie prepojenia		dôležité pešie prepojenia
nové voľné priestranstvá		nové voľné priestranstvá
školské areály		školské areály
ihriská a športoviská		ihriská a športoviská
hranica zastavaného územia		hranica zastavaného územia
lineárne štruktúry mestskej zelene (stromadia, aleje)		lineárne štruktúry mestskej zelene (stromadia, aleje)
parky		parky
cintoriny		cintoriny
zeleň sídlisk		zeleň sídlisk
Príroda a krajina	stav	návrh
les		les
sady a vinohrady		sady a vinohrady
poľnohospodárske plochy		poľnohospodárske plochy
vodné toky a plochy		vodné toky a plochy
možnosť renaturalizácie vodných tokov		možnosť renaturalizácie vodných tokov
lineárne krajinné štruktúry		lineárne krajinné štruktúry
lineárne štruktúry mestskej zelene (stromadia, aleje)		lineárne štruktúry mestskej zelene (stromadia, aleje)
krajinné prepojenie, koridor		krajinné prepojenie, koridor
Ochrana krajiny (podľa RUSES)		
ochrana pôdy		ochrana pôdy
ochrana prírodných celkov		ochrana prírodných celkov
Orientačný obsah - doprava	stav	návrh
cyklosieť		cyklosieť
električková trať (1. a 2. fáza)		električková trať (1. a 2. fáza)
železničná trať so stanicou		železničná trať so stanicou
mestský obchvat		mestský obchvat
park & ride stanovište		park & ride stanovište
bike & ride stanovište (bike-sharing, parking, servis...)		bike & ride stanovište (bike-sharing, parking, servis...)

ATELIER 231 1:20 000

Plán vize rozvoja mesta Nitra je **integrálny obraz mesta**, «Leitbild», ktorý určuje **dlhodobé priority a mantinely rozvoja**. Zároveň však umožňuje flexibilitu pre budúci vývoj a konkrétne zámery.

Plošný, neregulovaný rast aglomerácie vedie k zniku sídelnej kaše bez hierarchie a identit. Rozvoj a zahusťovanie stávajúcich centier v rámci krajinných mantinelov zachováva charakter sídel a krajiny.

Kam a v akej miere má mesto ďalej rásť a aké kvality má rozvíjať?
Nitra je centrom regiónu. Témou je teda aj pozícia a vymedzenie mesta v rámci aglomerácie. Výsadou a kvalitou mestského života je koncentrácia ľudí a ich aktivít na relatívne malej ploche. Bývanie, práca, každodenné i príležitostné

potreby a záujmy sa odohrávajú v rámci jedného celku. Preto neľadíme mesto, ktoré sa parcelu po parcelu rozrastá do šírky, ani mesto moderné, ktoré je rozdelené do veľkých monofunkčných celkov, ale mesto kompaktné, rozmanité a dobre štruktúrované. Kostrou návrhu sú vrstvy krajiny, pohybu a mestského života, ktoré sa vzájomne prelínajú.

Určujúcou je **I. KRAJINNÁ SIET'**, keďže voda, pôda a fungujúce ekosystémy sú predpokladom ľudského fungovania. Krajina nemá preto len slúžiť ako potenciálne zastavateľný priestor, ale má vstupovať do sídla, štruktúrovať ho a pomáhať zmiernovať klimatické extrémny.

Pre Nitru je esenciálna rieka Nitra, ktorá je síce výrazne poznačená ľudskou činnosťou, jej koridor a forma riečnej krajiny, ktorú rieka svojim pôsobením vytvorila, sú však stále prítomné, rovnako aj zalesnené časti pohoria Tribec a mozaika agrárnej krajiny v nížine. Tieto elementy majú byť **vzájomne prepojené sieťou vnútramestskou zelenou, stromových alejí, parkov a zelených cezúr**. Takto vytvorená sieť je hodnotná nielen ekologicky, ale tiež pozitívne prispieva ku kvalite života v meste.

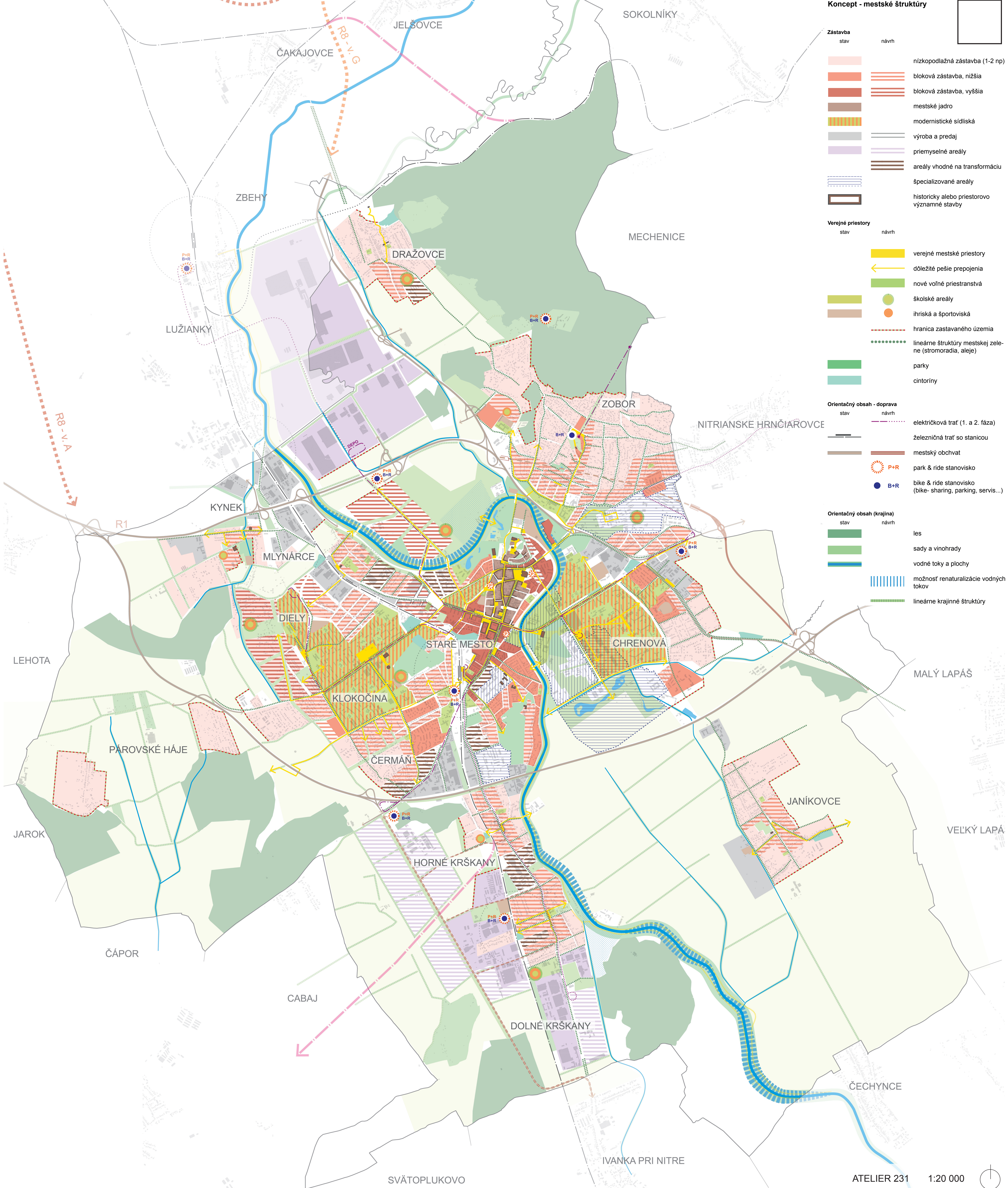
II. SIET' MOBILITY tvorí ďalšiu nosnú vrstvu – napojenie regiónov i vonkajších mestských častí je kľúčové pre fungovanie Nitry ako centra. Koncept mobility stavia na multimodalnosti – systém nielen pre 1. individuálnu motorizovanú dopravu, ale i pre 2. verejnú dopravu - regionálnu a lokálnu

a 3. sieť pre cyklo- a pešiu dopravu.

Spájajúcim prvkom je sieť mestských priestorov (námestia, ulíc, bulvárů a chodníkov), kde je prioritovaný peší pohyb.

III. SIET' MESTSKÝCH PRIESTOROV priamo súvisí s vytváraním centier a subcentier, kde sa koncentrujú mestské aktivity. Centrá a subcentrá definujú jednotlivé sídelné celky, obsluhujú danú lokalitu v zmysle každodenných potrieb a aktivít, čím sa redukuje potreba intenzívnej mobility. Centralita vznikajú v miestach, kde sa spája **prístup k verejnej doprave s potrebami každodenného života a pobytovými kvalitami**. Vysoko frekventované funkcie určené pre širokú verejnosť (nákup, služby, občianska vybavenosť) majú byť prístupné priamo z verejného priestoru. V architektonickej mierke je teda ťažiskový vzťah prizemia budov a verejného priestoru.





Koncept - mestské štruktúry

Zástavba	stav	návrh	
nizkopodlažná zástavba (1-2 np)	[Light pink box]	[Light pink box]	
bloková zástavba, nižšia	[Red box]	[Red box]	
bloková zástavba, vyššia	[Dark red box]	[Dark red box]	
mestské jadro	[Brown box]	[Brown box]	
modernistická sídliská	[Yellow box]	[Yellow box]	
výroba a predaj	[Grey box]	[Grey box]	
priemyselné areály	[Purple box]	[Purple box]	
areály vhodné na transformáciu	[Dark purple box]	[Dark purple box]	
špecializované areály	[Blue box]	[Blue box]	
historicky alebo priestorovo významné stavby	[Black box]	[Black box]	

Verejné priestory	stav	návrh	
verejný mestský priestor	[Yellow box]	[Yellow box]	
dôležité pešie prepojenia	[Yellow arrow]	[Yellow arrow]	
nové voľné priestranstvá	[Green box]	[Green box]	
školské areály	[Green circle]	[Green circle]	
športoviská	[Orange circle]	[Orange circle]	
hranica zastavaného územia	[Red dashed line]	[Red dashed line]	
lineárne štruktúry mestskej zelene (stromoradia, aleje)	[Green dashed line]	[Green dashed line]	
parky	[Green box]	[Green box]	
cintoriny	[Light green box]	[Light green box]	

Orientačný obsah - doprava	stav	návrh	
električková trať (1. a 2. fáza)	[Black line]	[Black line]	
železničná trať so stanicou	[Brown line]	[Brown line]	
mestský obchvat	[Red line]	[Red line]	
park & ride stanovište	[P+R symbol]	[P+R symbol]	
bike & ride stanovište (bike-sharing, parking, servis...)	[B+R symbol]	[B+R symbol]	

Orientačný obsah (krajina)	stav	návrh	
les	[Green box]	[Green box]	
sady a vinohrady	[Light green box]	[Light green box]	
vodné toky a plochy	[Blue line]	[Blue line]	
možnosť renaturalizácie vodných tokov	[Blue dashed line]	[Blue dashed line]	
lineárne krajinné štruktúry	[Green dashed line]	[Green dashed line]	

Demografický vývoj a perspektívny rast mesta

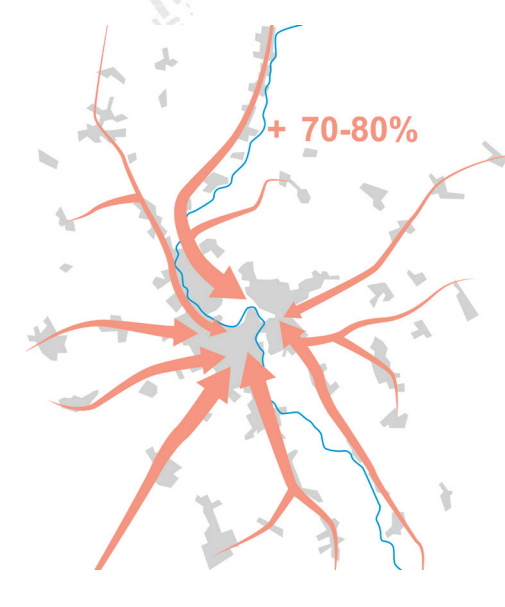
Nový územný plán uvažuje s 100 000 obyvateľmi. Pri súčasnej zastavanej ploche mesta a počte obyvateľov 75 000 hovoríme o hustote mesta **ca. 243 m² zastavanej plochy na osobu**, čo zodpovedá európskemu mestskému sídlu strednej aglomerácie. Vychádzajúc z tejto hustoty na cieľový počet obyvateľov je súčasný územný plán plošne predimenzovaný. Mnohé zastavané zóny taktiež vykazujú značné rezervy a potenciál pre transformáciu.

Ak teda chceme zachovať pre mestský život potrebnú hustotu, je potrebné **sústrediť sa na doplnenie a transformáciu existujúcich zón a zároveň plánovať novú zástavbu** s ohľadom na:

- **šetrné a efektívne využitie krajiny**
- **v návaznosti na stávajúcu (alebo chýbajúcu) občiansku vybavenosť**
- **prístup k mobilite**
- **prístup k zeleným priestranstvám**

Zahusťovanie v rámci stávajúcich štruktúr prináša príležitosť na zlepšenie vybavenia štvrtí a potenciál na vytváranie sociálne vyvážených štruktúr.

Nový územný plán tiež musí uvažovať s obyvateľmi **aglomerácie a príľahlých obcí**, ktorí prichádzajú do mesta denne za prácou, vzdelaním či voľnočasovými aktivitami. Podľa odhadov dochádza do mesta 70-80% obyvateľov širšej aglomerácie, t.j. v súčasnosti ca. ďalších 80 000 osôb. S rastom mesta a odhadovaným rastom okolitých obcí teda treba uvažovať s **dvojnásobnou kapacitou** infraštruktúry oproti bývajúcemu obyvateľstvu mesta.



Denný prísun z aglomerácie do jadra mesta a naspať absolvoje ca. 70-80% obyvateľstva aglomerácie

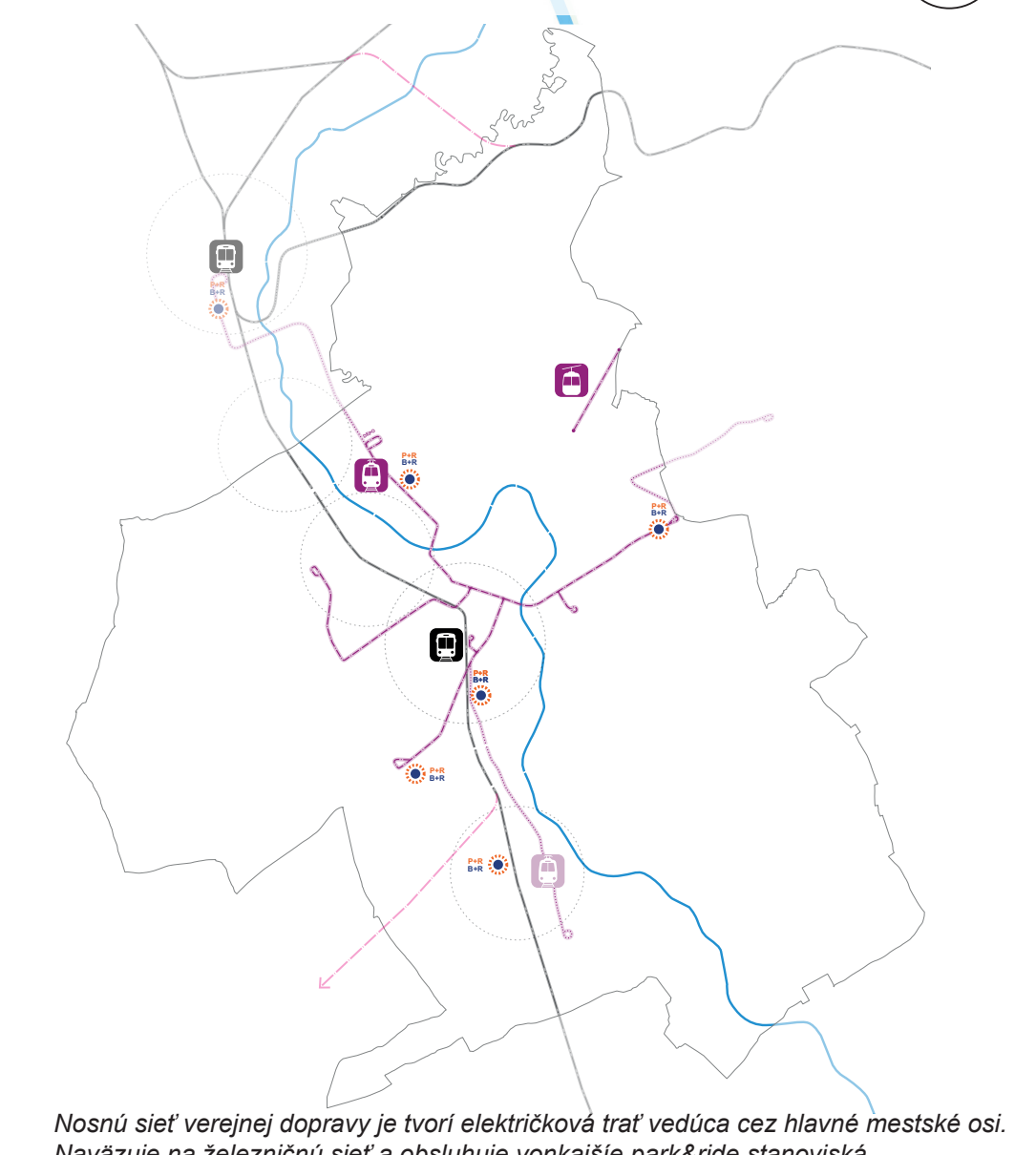
Globálny návrh mobility predstavuje **elimináciu tranzitnej dopravy cez mesto** dostávaním diaľničného obchvatu mesta. Navrhujeme ekologickú, efektívnu, dlhodobu udržateľnú **verejnú formu dopravy** naprieč celým mestom s výhľadovou voľnou kapacitou aj pri násobne vyššom zahusťení výstavby v širšom centre mesta. Rýchly nástup a prestup zo všetkých prístupov do mesta je možný cez Park&Ride body. Stanice a zastávky verejnej dopravy majú **mestotvorný charakter** a potenciál stať sa živými mestskými centrami. Rovnako navrhujeme **rozšírenie bezpečnej siete nemotoristickej dopravy** naprieč celým mestom pre každodennú i voľnočasovú nemotoristickú dopravu. Spájajúcim prvkom je sieť mestských priestorov (námestí, ulíc, bulvárov a chodníkov), kde je prioritovaný peší pohyb.



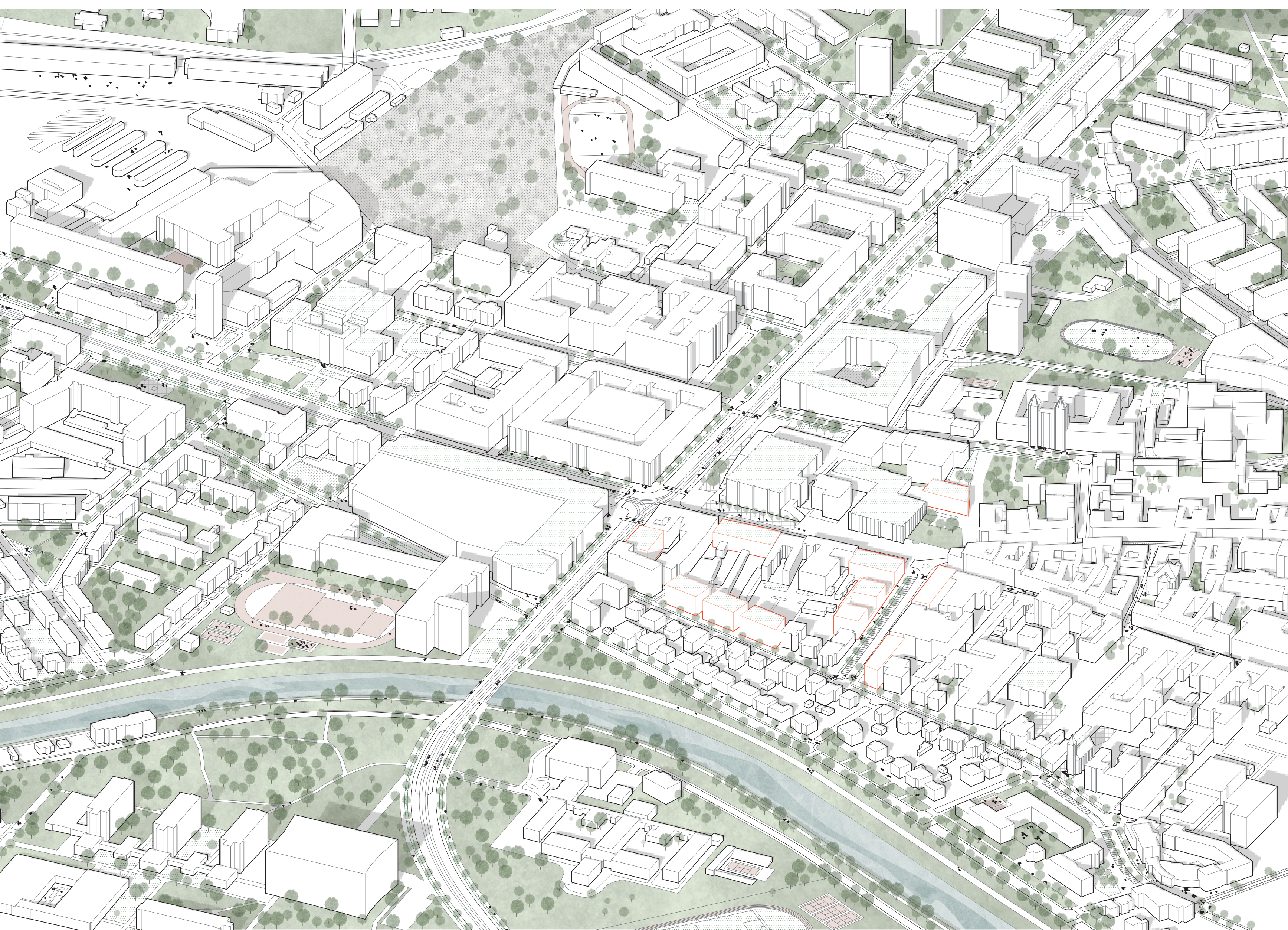
Cestná sieť s doplneným mestským obchvatom a park&ride stanoviskami s možnosťou prestupu na verejnú dopravu.



Hlavné cyklotrasy vedú popri rieke, radiálne na ňu naväzujú cyklotrasy mestských častí.



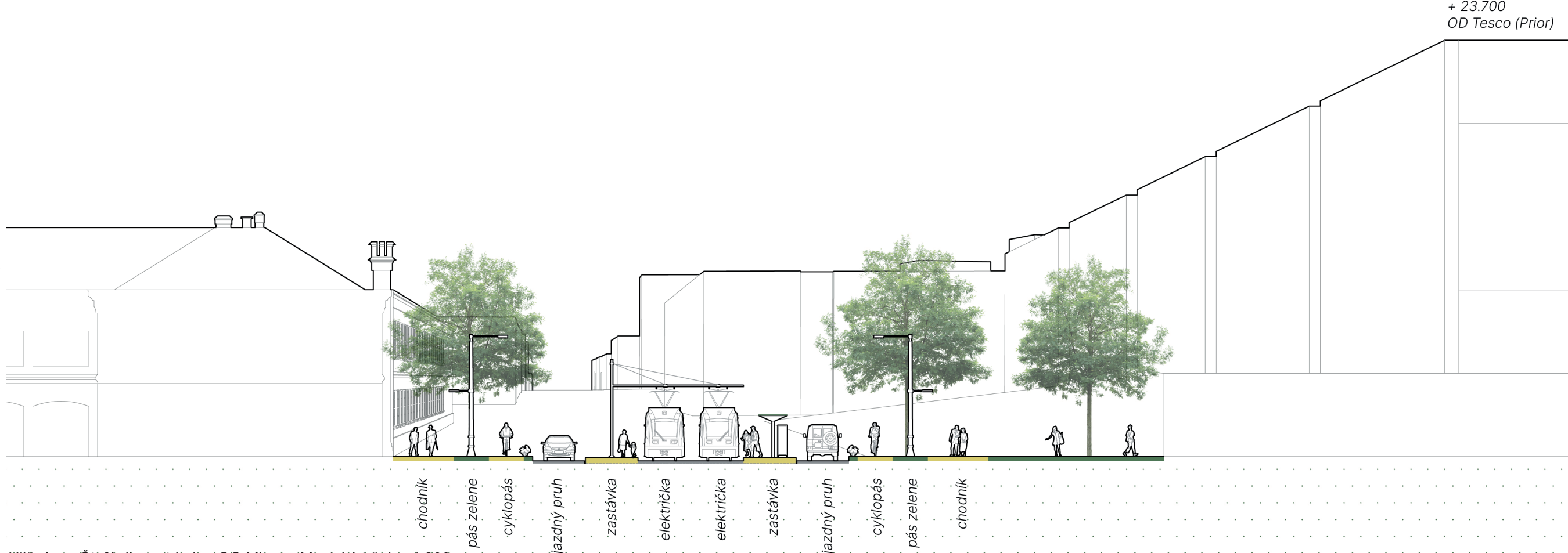
Nosnú sieť verejnej dopravy je tvori elektrická trať veduca cez hlavné mestské osi. Naväzuje na železničnú sieť a obsluhuje vonkajšie park&ride stanovišťa.



Axonometrický pohľad na centrum mesta

Štefánikova a Štúrova - hlavné mestské osi

Obe mestské osi sa vyvinuli z pôvodnej vidieckej zástavby uličného typu, časom však boli adaptované do ich modernistickej podoby a v súčasnosti patria k dopravné najvyťaženejším úsekom v meste. Zároveň sú obe ulice určujúce pre obraz mesta a orientáciu v ňom (hlavné vstupy do dôležitých inštitúcií, námestia otvorené do ulice). Zavedením elektrickej trate dostáva ulica výrazne mestský charakter, uličný rez je reorganizovaný - implementácia alejí, cyklopruhov, eliminácia nevyužitelných plôch. V okolí zastávok sa sústreďujú funkcie dennej potreby pre širokú verejnosť. Sieť zelene, tvorená primárne alejami pozdĺž ulice prepája jednotlivé zelené celky (napr. priestor rieky s parkovou výsadbou) a prispieva k zmierňovaniu teplotných extrémov v meste.



Uličný rez Štefánikova trieda - OC Mlyny - Mestská tržnica 1:200

CENTRUM MESTA - ŠTEFÁNIKOVA TRIEDA X ŠTÚROVA (ZÓNY MESTSKÉ JADRO, BLOKOVÁ ZÁSTAVBA NIŽŠIA, BLOKOVÁ ZÁSTAVBA VYŠŠIA)

- + bodové doplnenie a zahusťovanie zástavby (hustota 140 m²/osobu)
- + mestské bulváre a nová elektrická trať
- + zachovanie a revitalizácia priestorov koryta rieky
- + implementácia zelených striech na nové i stávajúce objekty

PARAMETRE ZÓN

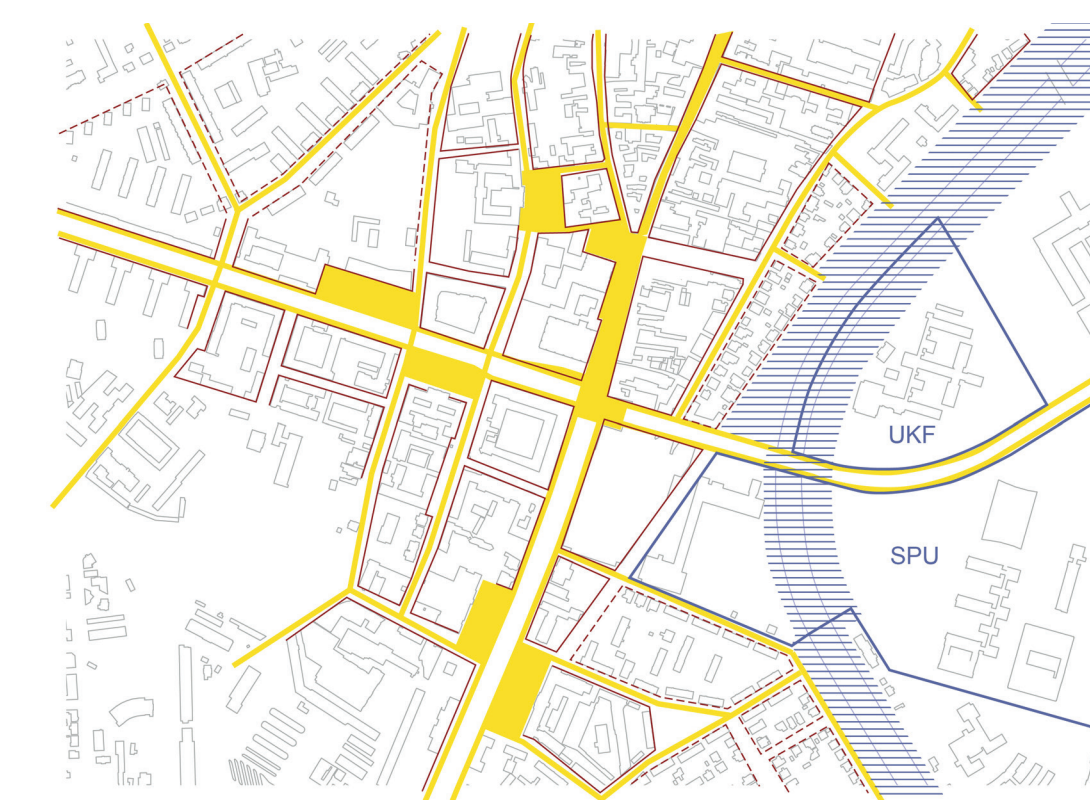
- maximálna výšková kóta uličná čiara
- MAXIMÁLNA zastavaná plocha
- MAXIMÁLNA zmenená plocha
- MINIMÁLNA nezmenená plocha



Cieľom je v čo najvyššej miere prepojiť sieť zelenej rieky s centrom mesta a eliminovať vznik prehrievaných ostrovov. Napriek hustej zástavbe môže túto funkciu prevziať sieť uličnej zelene a zelené strechy na budovách. Zástavba pozdĺž rieky má ostať čo najpriepustnejšia, aby mohla zelená sieť preniknúť čo najbližšie do mestskej štruktúry.

- sieť mestskej zelene
- zelené strechy

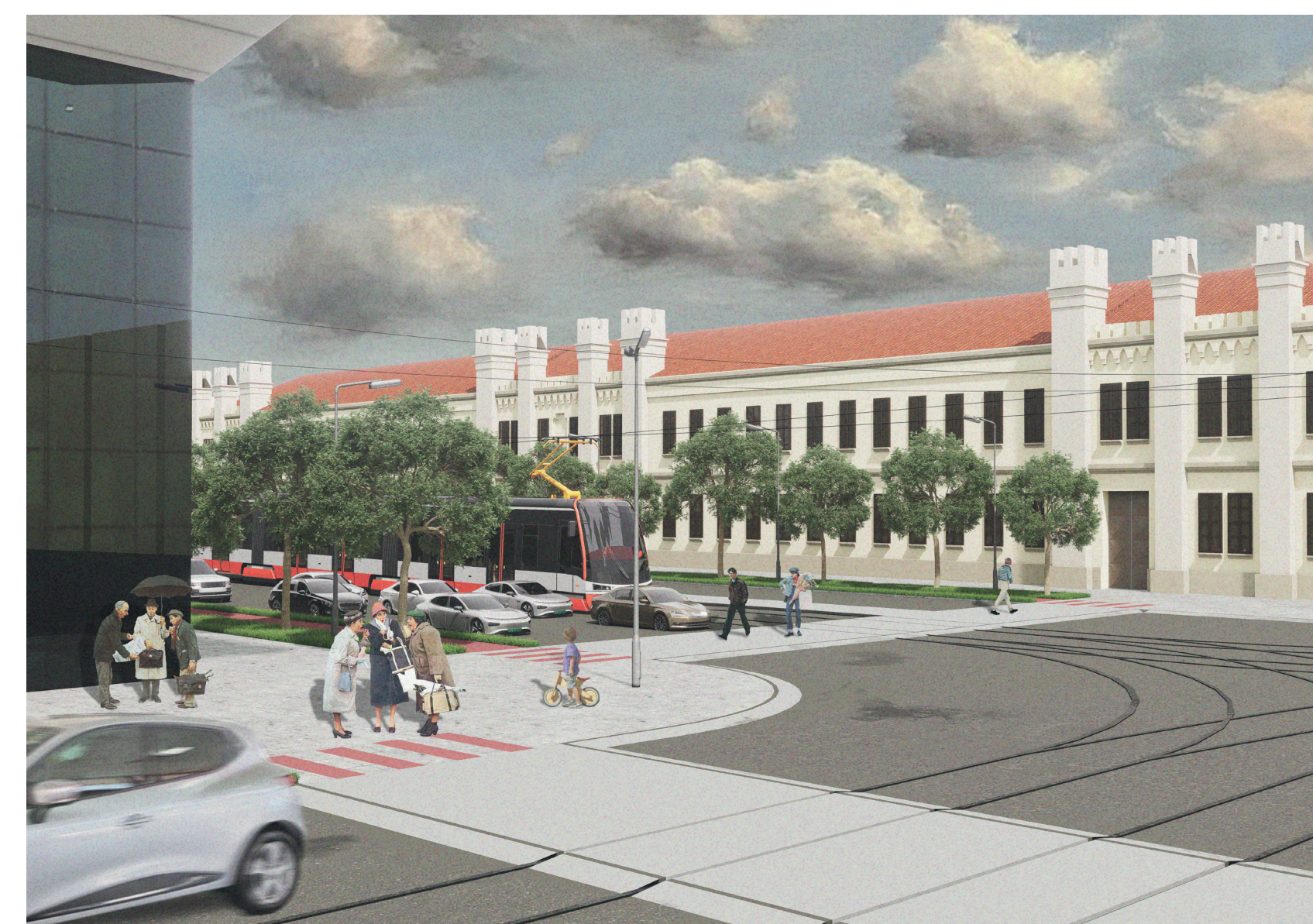
Sieť zelene prepája zeleno-modrý koridor rieky s vnútrm mesta.



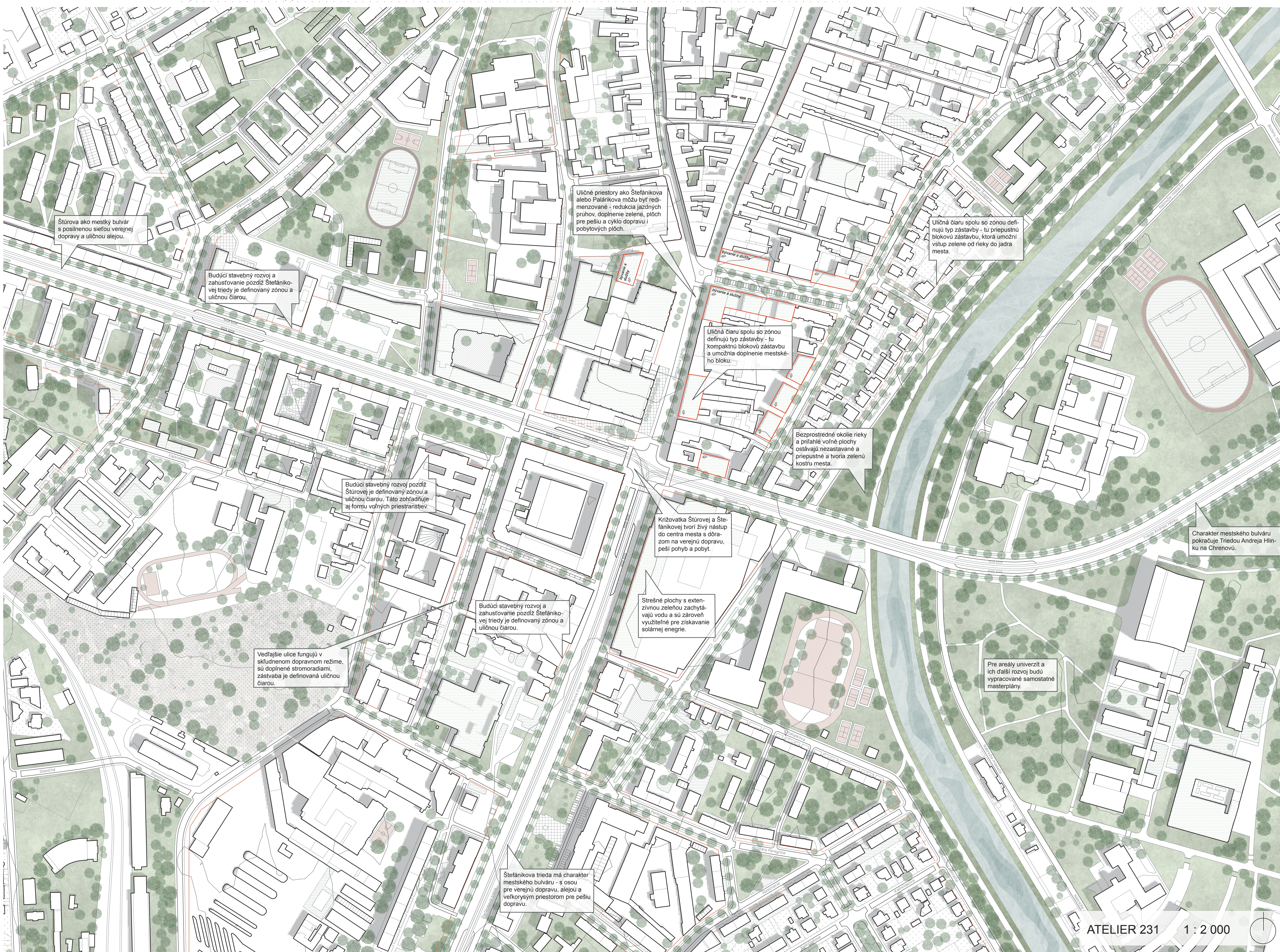
Regulácia jednotlivých celkov je založená na ich charaktere - pre jasne definované mestské bloky je možné v návaznosti na príslušný verejný priestor určiť uličnú čiaru. Špecifické areály ako napr. univerzity si vyžadujú zvláštnu formu prebiehania, napr. formou masterplánu. Zámer revitalizácie rieky má byť konkretizovaný perimetrom a následnou štúdiou.

- námestia a hlavné verejné priestory
- bloky s uzavretou uličnou čiarou
- bloky s priepustnou uličnou čiarou
- areály k ďalšiemu prebiehaniu (napr. formou masterplánu)
- perimeter revitalizácie okolia rieky

Navrhované spôsoby regulácie: uličné čiary a vymedzené areály pre podrobnejšie štúdie



Pohľad do ulice Štefánikova





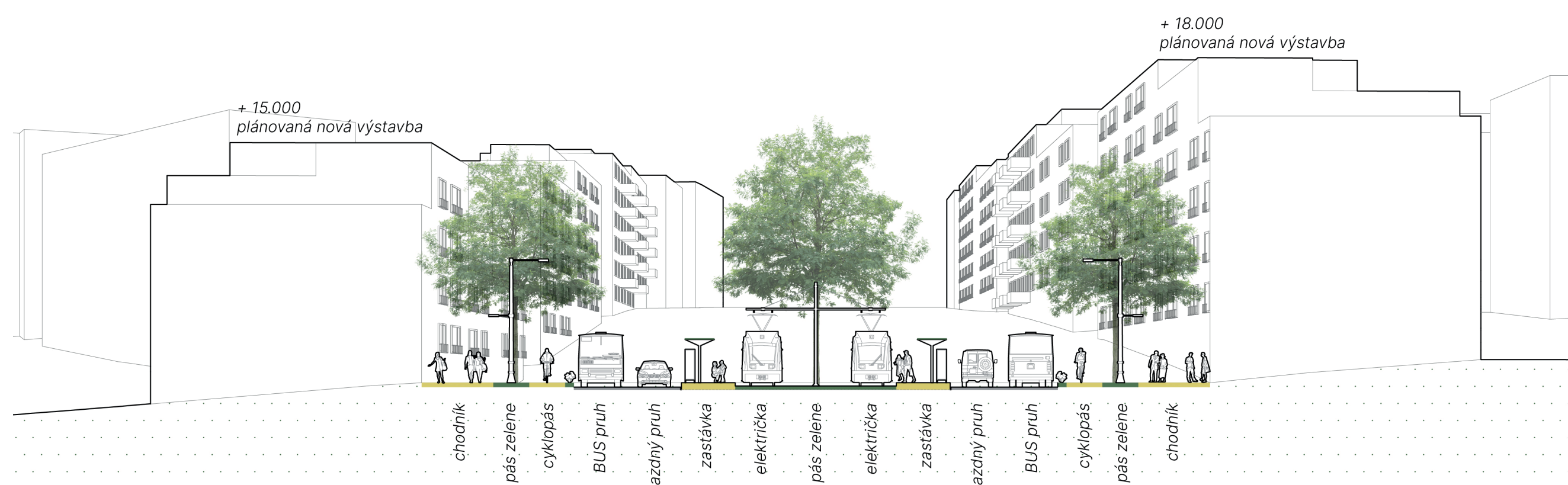
Axonometrický pohľad na Klokocinu

Hviezdoslavova trieda - od výpadyky k mestskému bulvár

V súčasnosti je Hviezdoslavova trieda najvýraznejšou bariérou Klokociny. Zástavba na ulicu nereaguje a je umiestnená v značnom odstupe od nej. Vznikajú tak nevyužitelné, anonymné „zvyškové“ priestory. Tým, že ulica je zapustená v teréne, sa mylný dojem „dialnice“ ešte posilňuje.

Vloženie osi električky, dvojajedej stromov a reorganizáciou dopravy s dôrazom na peší pohyb získava ulica jasne mestský charakter. V návaznosti na zastávky vznikajú lokálne centrá, v okolí ktorých sa sústreďujú služby a občianska vybavenosť.

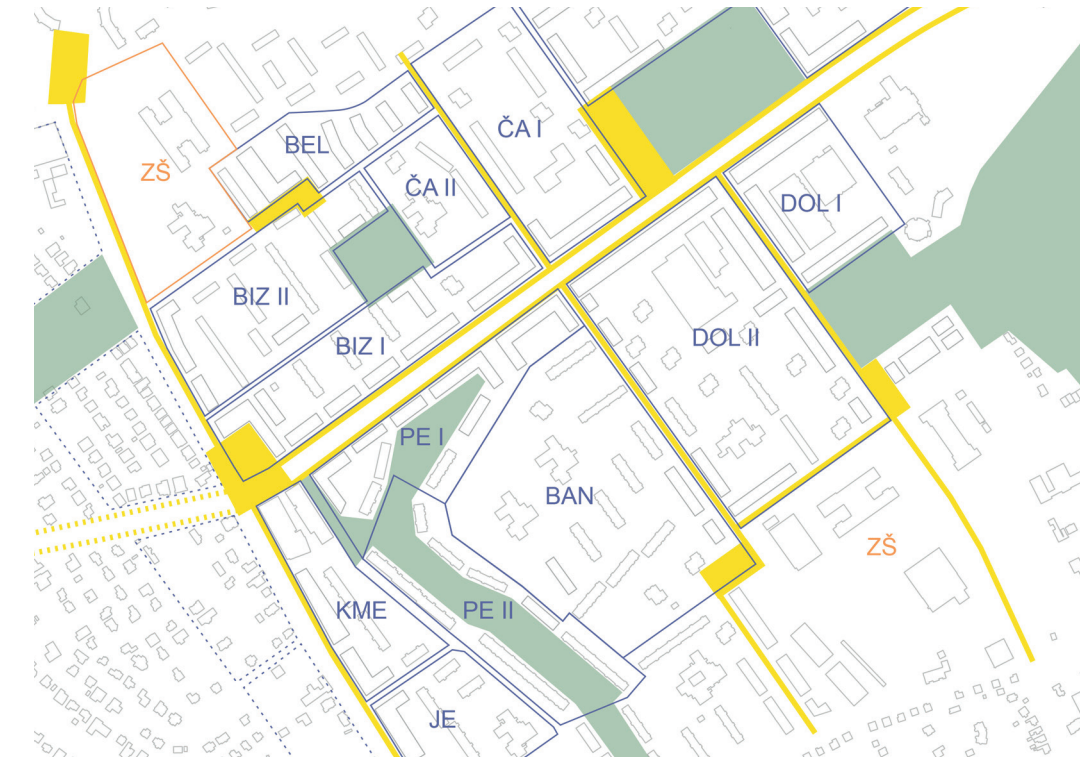
Doplnená zástavba pozdĺž bulváru definuje uličný priestor a zo strany sídliska vytvára chránené dvory. Jasne sa vymedzuje priestor vonkajší - susediaci s verejným priestorom a vnútorný - polosúkromný, slúžiaci primárne obyvateľom bloku.



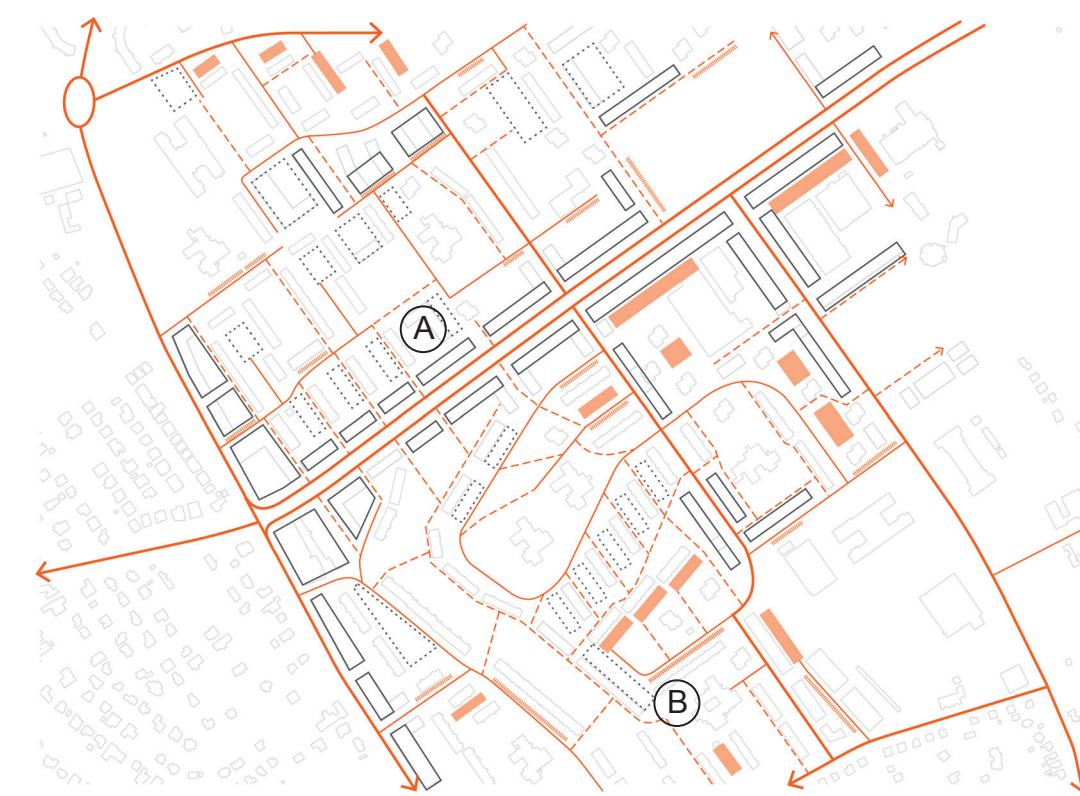
Uličný rez Hviezdoslavova trieda 1:200

KLOKOČINA - HVIEZDOSLAVOVA TRIEDA (ZÓNA MODERNISTICKE SÍDLISKÁ)
 + 8 000 obyvateľov v doplnených štruktúrach (hustota 90m²/osobu)
 + 6 námestí
 + plochy pre služby, predaj a administratívu
 + občianske vybavenie
 + mestský bulvár a nová električková trať

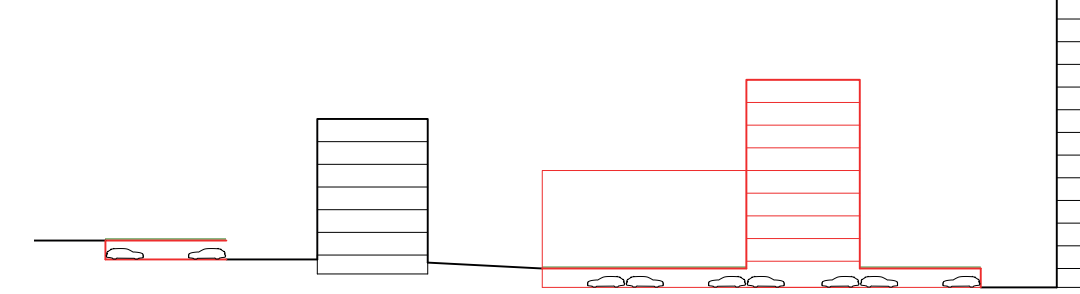
PARAMETRE ZÓNY budú určité po definovaní štvrtí a hmotovej štúdií.



Členenie jednotlivých štvrtí a verejných priestorov



Organizácia uličnej siete a parkovania



Príklad A: zapustené parkovanie pri stávajúcim bloku a parkovanie v objekte novostavby Príklad B: krytý parking s využitím terénu

Podkladom pre systematické zahusťenie je štruktúrovanie sídliska - jednak verejnými priestormi a funkciami (námestia, uličné osi, parky, školy), jednak do jednotlivých celkov a štvrtí, nakoľko stávajúca parcelácia nie je použiteľná pre nastavenie parametrov regulácie. Takáto štruktúra je podkladom pre ďalšie štúdie a naznačuje možnú etapiáciu zahusťovania.

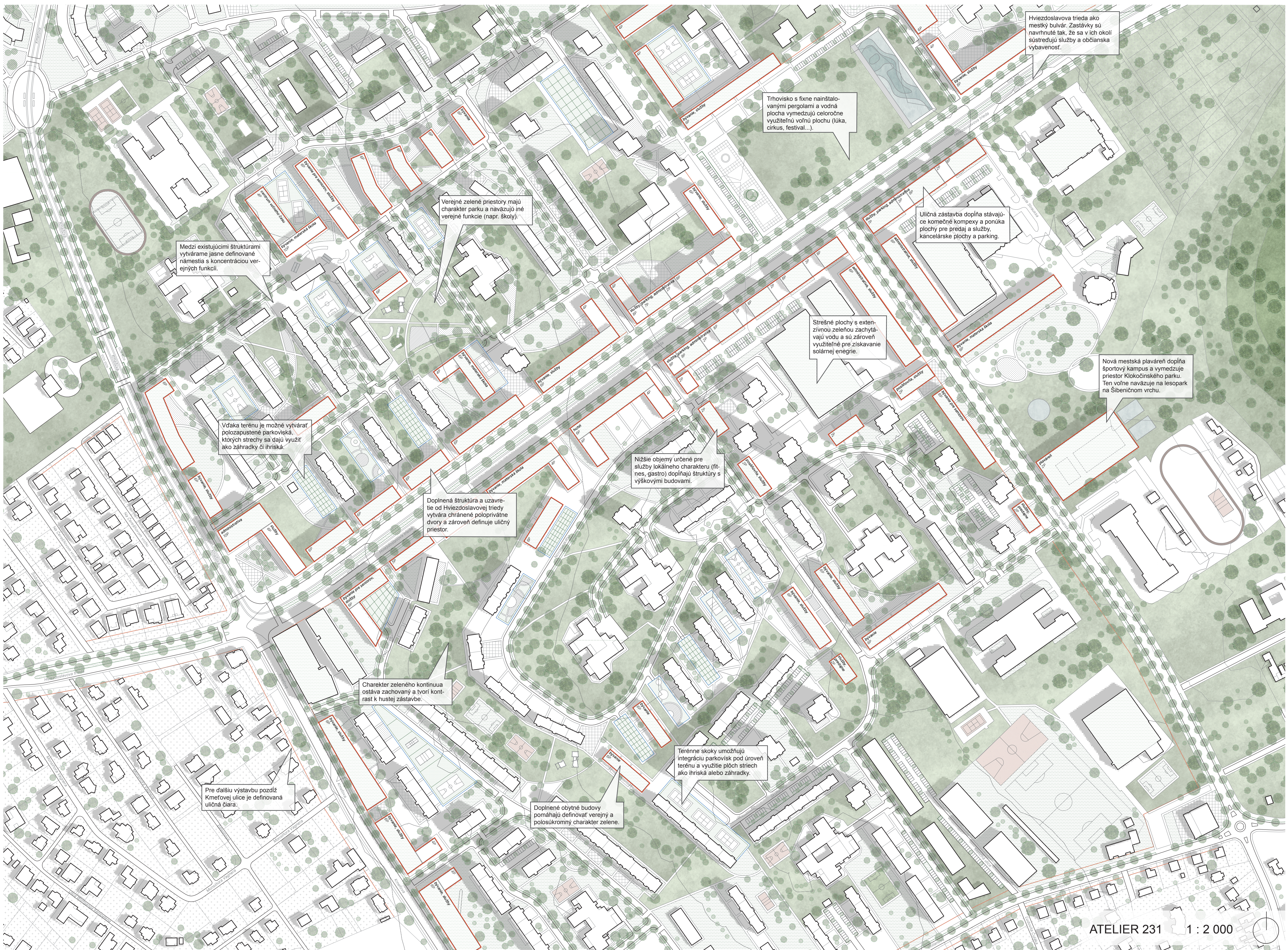
- možné členenie štvrtí
- verejné parky
- námestia a hlavné verejné priestory

Okrem posilnenia siete verejnej dopravy je potrebná aj reorganizácia uličnej siete a parkovania. Cieľom je čo najvyšší podiel krytých parkovacích miest - najmä v novostavbách. Spolu s doplnením stávajúcich blokov je vďaka terénnym rozdielom možné prekryť časť dnešných parkovacích plôch a využiť vzniknuté plochy striech ako ihriská či záhrady.

- parkovanie kryté
- parkovanie pod objektom
- parkovanie na voľnej ploche
- parkovanie pozdĺž ulice
- hlavný dopravný ťah
- vedľajší dopravný ťah
- pešie spojenie



Pohľad na Jarmočnú lúku s príhľadom zástavbou z Hviezdoslavovej triedy, vľavo nové trhovisko.



Medzi existujúcimi štruktúrami vytvárame jasne definované námestia s koncentraciou verejných funkcií.

Vďaka terénu je možné vytvárať poloizolované parkoviská, ktorých strechy sa dajú využiť ako záhrady či ihriská.

Pre ďalšiu výstavbu pozdĺž Kmeťovej ulice je definovaná uličná čiara.

Verejné zelené priestory majú charakter parku a navazujú iné verejné funkcie (napr. školy).

Doplnená štruktúra a uzavretie od Hviezdoslavovej triedy vytvára chránené poloprivátne dvory a zároveň definuje uličný priestor.

Charakter zeleného kontinua ostáva zachovaný a tvorí kontrast k hustej zástavbe.

Doplnené obytné budovy pomáhajú definovať verejný a polosúkromný charakter zelene.

Nižšie objemy určené pre služby lokálneho charakteru (fitnes, gastro) dopĺňajú štruktúru s výškovými budovami.

Terénne skoky umožňujú integrovať parkoviská pod úroveň terénu a využiť plochy striech ako ihriská alebo záhrady.

Strešné plochy s extenzívnou zelenou zachytávajú vodu a sú zároveň využiteľné pre získavanie solárnej energie.

Trhovisko s fixne nainštalovanými pergolami a vodná plocha vymedzujú celoročne využiteľnú voľnú plochu (lúka, cirкус, festival...).

Uličná zástavba doplní stávajúce komerčné komplexy a ponúka plochy pre predaj a služby, kancelárske plochy a parking.

Nová mestská plávaná doplní športový kampus a vymedzuje priestor Klokocinského parku. Ten voľne naväzuje na lesopark na Šibenícrom vrchu.

Hviezdoslavova trieda ako mestský bulvár. Zastávky sú navrhnuté tak, že sa v ich okolí sústreďujú služby a občianska vybavenosť.