



VÍZIA ROZVOJA MESTA NITRA

ZAMERANIE NA VEREJNÝ PRIESTOR

SÚŤAŽNÝ DIALÓG, IDEOVÁ SÚŤAŽ

Spracovateľ zadania: Ing. arch. Róbert Bakyta
Spolupráca: Ing. arch. Milan Csanda
Ing. arch. Karina Humajová

Obsah

ÚVOD	3
HISTÓRIA	4
POZNÁMKA K HISTÓRII ÚZEMNÉHO PLÁNOVANIA	5
GEOGRAFIA.....	6
DÔLEŽITÉ ODKAZY	8
TÉMY SÚŤAŽE	9
A) MESTO V RÁMCI REGIÓNU	10
<i>Abstrakt</i>	10
<i>Predmet riešenia</i>	10
<i>Prezentácia</i>	10
B) VRSTVENIE/KONCEPCIA MESTA	11
<i>Abstrakt</i>	11
<i>Predmet riešenia</i>	11
<i>Prezentácia</i>	13
C) PRÍRODNÉ FENOMÉNY	14
<i>Predmet riešenia</i>	14
D) PRIESTRANSTVÁ A POHYB V MESTE	15
<i>Predmet riešenia</i>	15
E) REGULÁCIA A MIERKOVÉ PREHLÍBENIE.....	16
<i>Abstrakt</i>	16
<i>Predmet riešenia</i>	16
<i>Prezentácia</i>	16



Úvod

Cieľom ideovej súťaže riešenej formou súťažného dialógu je získať návrh konceptu rozvoja a vízie pre mesto Nitra, ktorý sa stane hlavným východiskovým podkladom pre nový územný plán. Autor víťazného návrhu, ktorý vzíde z tejto súťaže sa tak stane partnerom a konzultantom pre spracovateľa územného plánu.

Riešenie by malo ponúknuť názor na budúci charakter mesta Nitra, zohľadniť jeho význam ako územnosprávneho a kultúrneho centra regiónu, prítomnosť univerzít a využiť s tým súvisiaci potenciál. Ideový návrh by mal načrtnúť predstavu ako by sa mesto malo ďalej rozvíjať, pričom primárne je potrebné definovať priestorovú kvalitu priestranstiev a ich rozloženie v organizme zástavby. Určiť nadväznosti k priestranstvám, aký typ zástavby by mu mal dominovať, aký charakter by mali mať bytové, výrobné, kultúrne zóny a ostatné prevádzkovo funkčné celky.

Načrtnúť spôsob ako by sa malo mesto vysporiadať s problematikou nastupujúcich klimatických zmien v novonavrhovaných zónach a zlepšením mikroklimy jestvujúcich mestských štruktúr.

Ideový súťažný návrh bude spracovaný ako celok, ktorý obsiahne celé územie mesta NR a jeho väzby na ďalšie susedné mestá a obce a bude narábať s faktorom prítomnosti ťažiskovej nosnej infraštruktúry diaľnice, a železnice.

Ideový Návrh by si mal položiť otázku s akým konečným počtom obyvateľ'ov chce pracovať. Odporúčaný rozsah je od 50 000 do 200 000 obyvateľ'ov pri zachovaní súčasných hraníc. Výsledok súťažného dialógu môže priniesť riešenie v podobe malého komunitného záhradného mesta s patričnými väzbami na okolité obce či mestá alebo veľkomesto a k tomu primeraným spôsobom zástavby, vybavenosťou a dopravnou štruktúrou. Odporúčaný konečný počet obyvateľ'ov však vyhlasovateľ stanovuje na 100 000.

Poznámka: ako pomôcka je v komplexnom grafickom podklade (Príloha 3 – grafické podklady) uvedené aký počet obyvateľ'ov momentálne žije v tej ktorej mestskej časti, pre lepšiu predstavivosť o hmotovoplošných nárokoch vo vzťahu k jestvujúcej mierke a hustote zástavby.

Územné plánovanie je dlhodobý proces, ktorý nastavuje dlhodobé „procesy“ v území. Definovať ako predkladaná koncepcia mení pôvodne nastavené procesy. Stratégia musí obsahovať celkové zhodnotenie / vymedzenie sa voči kontinuite / diskontinuite existujúceho územného plánu.

 **História**

Územie dnešnej Nitry bolo obývané už od praveku. Prvá zmienka o Nitre (Nitrawa) je doložená z roku 828 (826) n.l. v spise o postavení prvého kresťanského kostola na území dnešného Slovenska. Kostol dal postaviť knieža Pribina. Nitra bola v tom čase centrom kniežatstva. Počas obdobia Veľkej Moravy v r.880 bolo v Nitre zriadené prvé biskupstvo na území strednej a východnej Európy. V polovici 13. storočia boli mestu udelené výsady slobodného kráľovského mesta. Výsady urýchlili v Nitre rozvoj obchodu a remesiel. V tomto období žilo v Nitre okolo 2000-2500 obyvateľov.

V 17. storočí bola dokončená rozsiahla prestavba hradného chrámu a františkánmi postavený kláštor a kostol v Hornom meste. V tom období prišli do mesta aj piaristi, ktorí v ňom založili gymnázium a postavili kostol. V polovici 19. storočia, po revolúcii, nastalo administratívne zlúčenie Nitry s okolitými štvrtkami - Párovce, Ďurková, Kapitulská a obec dosiahla počet 10 000 obyvateľov. V tomto období bola zbúraná Turecká brána, ktorá tvorila prekážku v raste mesta. Koncom 19. storočia sa vybuďovalo železničné spojenie s Topolčanmi, Lužiankami, Hlohovcom.

Počas II. sv. vojny bola Nitra obsadená nemeckým fašistickým vojskom a dvakrát bombardovaná. V roku 1952 bola otvorená Vysoká škola poľnohospodárska, ktorá bola 1996 transformovaná na Slovenskú poľnohospodársku univerzitu. V 70. rokoch 20. storočia sa začali konať celoštátne poľnohospodárske výstavy v areáli Agrokomplexu. V druhej polovici 20. storočia prebiehal veľký stavebný boom obytných aj občianskych stavieb. V roku 1986 mala Nitra 86 000 trvale prihlásených obyvateľov.

Dnes je Nitra známa ako centrum poľnohospodárstva. Počas školského roka združuje množstvo mladých ľudí z dvoch sídliačich univerzít - Univerzita Konštantína Filozofa a Slovenská poľnohospodárska univerzita.

Poznámka k histórii územného plánovania

V histórii územného plánovania / regulácie rozvoju mesta sa prelínali viaceré pohľady.

V rokoch 1928-1930 (arch. Libra) definoval rozvoj mesta v prvom regulačnom pláne na oboch stranách rieky Nitra. Napriek tomu sa reálny rozvoj obmedzil len na pravý breh rieky.

V rokoch 1952-54 (arch. Fuchs) definoval rozvoj mesta Nitra ohraničený a neprekročiteľný práve riekou Nitra, v roku 1957-58 (arch. Scheer) túto paradigmu potvrdil, aby v roku 1963 (arch. Dedeček) stavbou Vysokej školy poľnohospodárskej (dnes Slovenská poľnohospodárska univerzita v Nitre) riekou Nitra prekročil a následne bez územnoplánovacieho podkladu nastal rozsiahly rozvoj mesta na ľavom brehu rieky Nitra (sídliisko Chrenová) a tento fakt bol potvrdený územným plánom v roku 1974 (arch. Dúbravický).

súvisiace linky:

<https://www.nitra.eu/8539/historia>

<https://www.nitralive.sk/historia/484-historia-nitry5>

<https://www.pamiatky.sk/Content/ZASADY/Nitra/NR-Historicka-%20fotodokumentacia.pdf>

<https://www.staremapy.sk/?zoom=14&lat=48.30694444444&lng=18.0863888889&map=SR1952>

 **Geografia**

Mesto Nitra je okresným a krajským mestom na západnom Slovensku. Vzdušnou čiarou je od hlavného mesta Bratislavy vzdialené 74,6 km, od Trnavy 37,6 km, od Banskej Bystrice 92,2 km a od Košíc 238 km. Nitriansky kraj má 7 okresov: Komárno, Levice, Nové Zámky, Šaľa, Nitra, Topoľčany a Zlaté Moravce. Do okresu Nitra je začlenených 62 obcí.

Nitra leží na severe Podunajskej nížiny, pričom zo severu do mesta vstupuje pohorie Tribeč. Jeho vrch Zobor predstavuje prírodnú dominantu mesta, avšak najvyšším vrchom pohoria je Veľký Tribeč. Panorámu Nitry tvorí celkovo 7 pahorkov: Hradný vršok, Na Vřšku, Martinský vrch, Kalvária, Borina - Šibeničný vrch, Dražovský kopec a Zobor. Nadmorská výška Nitry je od 138 do 587 metrov nad morom. Najvyšší bod predstavuje vrch Zobor. Mesto Nitra sa rozprestiera na 100,45 km². Počet obyvateľov k 1.1. 2023 bol 76 223, pričom v roku 1993 mesto dosiahlo 91 119 obyvateľov (Štatistický úrad SR), čo predstavuje značný úbytok obyvateľstva. Národnostné zloženie obyvateľstva Nitry z roku 2021 udáva 90,66% Slovákov, 1,01% Maďarov, 6,52% Nezistená, 1,81% Ostatné. V roku 1890 bolo národnostné zloženie nasledovné 38,4% Slovákov, 36,9% Maďarov, 24,7% Nemcov. Mesto sa delí na 13 mestských častí a to Čermáň, Diely, Dolné Krškany, Dražovce, Horné Krškany, Chrenová, Janíkovce, Klokočina, Kynek, Mlynárce, Párovské Háje, Staré mesto, Zobor.

Do obrazu krajiny vstupuje rieka Nitra, ktorá prechádza mestom zo severu na juh, pričom meandrom obchádza Hradný vršok. Rieka Nitra bola pred 30. rokmi 20. storočia veľmi meandrovitá, no kvôli častým záplavám a stratám na úrode sa v roku 1928 začalo s jej reguláciou. V 19. storočí na nej bolo postavené kúpalisko s drevenými bazénmi, pričom dnes je kvôli chemickým závodom v Zemianskych Kostol'anoch jednou z najviac znečistených riek na území Slovenska. Vďaka množstvu parkov a uličnej zelene má mesto Nitra najviac mestskej zelene na Slovensku. Blízko centra sú dva veľké parky Brezový háj a Mestský park.

Kedysi bol dominujúci dopravný ťah zo severu na juh a opačne, prepájajúc Poľsko a Maďarsko. Tento ťah bol až do dvadsiateho storočia hlavnou rozvojovou osou mesta, a Nitra tak ležala na dôležitej obchodnej ceste. Dnes, po vzniku samostatnej republiky je skôr dominujúci cestný dopravný ťah z východu na západ a opačne, prepájajúci dve najväčšie mestá Slovenska - Bratislavu a Košice. Železničným spojením sa Nitra dostal mimo dva hlavné Slovenské Ťahy.

súvisiace linky:

<https://www.nitra.eu/8597/nitra-na-siedmich-pahorkoch>

<https://www.nitra.eu/8538/o-nitre>

<https://sk.wikipedia.org/wiki/Nitra>

<https://www.nitralive.sk/info-o-nitre/aktualne-udaje/66098-pocet-obyvatelev-nitry>

<https://nitra.sk/wp-content/uploads/2023/05/Vyrocna-sprava-Mesta-Nitry-2021.pdf>

<https://www.nitrianskyhlasnik.sk/nitra-rieka-s-historiou/>

<https://blog.sme.sk/zaziverieky/spolocnost/rieka-nitra-nasa-najznecistenejsia-narodna-rieka>

<https://dennikn.sk/189258/mapy-zelene-miest-slovenska-objavte-fliacky-zelene-v-betonovej-dzungli/>

Dôležité odkazy

Základná vízia ďalšieho smerovania Mesta Nitra

<https://uzemnyplan.nitra.sk/vizia/>

Generálny plán zelene pre mesto Nitra:

<https://nitra.sk/generalny-plan-zelene-pre-mesto-nitra/>

Stratégia adaptačných opatrení na zmenu klímy pre mesto Nitra:

<https://nitra.sk/strategia-adaptacnych-opatreni-na-zmenu-klimy-pre-mesto-nitra/>

Plán udržateľnej mobility Mesta Nitra

<https://nitra.sk/plan-udrzatelnej-mobility/>

Vydané územné rozhodnutia a stavebné povolenia, spracované a schválené územné plány zón, urbanistické štúdie sú zverejnené v aplikácii územných regulatívov:

<https://gis-mapy-nitra.hub.arcgis.com/apps/62b31e2592d6414bb4892f7b08528ed5>

Požiadavky na nový územný plán priebežne aktualizované sú zverejnené v mapovej aplikácii:

<https://gis-mapy-nitra.hub.arcgis.com/apps/77ba0ad8b7e243f1b7486f2f6ae7f430/explore>

Územný plán Nitrianskeho samosprávneho kraja

<https://www.unsk.sk/Zobraz/Obsah/11851>

Trasovanie plánovanej rýchlostnej cesty R8

https://www.enviroportal.sk/sk_SK/eia/detail/rychlostna-cesta-r8-nitra-krizovatka-r2

Témy súťaže

Súťaž člení zadanie do niekoľkých ťažiskových subtém, ktoré bude nutné vyriešiť a ktoré spolu súvisia.

Sú to tieto:

- A) Mesto v rámci regiónu
- B) Vrstvenie / Koncepcia mesta
- C) Prírodné fenomény
- D) Priestranstvá a pohyb v meste
- E) Regulácia a mierkové prehĺbenie



A) Mesto v rámci regiónu

Abstrakt

Ucelený pohľad na širšie súvislosti postavenia mesta v regióne a štáte.

Predmet riešenia

Je potrebné definovať vzťah mesta v rámci regiónu na podklade platného aj v súčasnosti navrhovaného Územného plánu regiónu Nitrianskeho kraja a definovať spôsob ako sa vysporiadať s prípadnými rozdielmi medzi uvedenými dokumentmi, pričom je potrebné urbanistickú a krajinnú štruktúru chápať ako dva rovnocenné subsystémy.

V rámci urbanistickej štruktúry je nevyhnutné sa okrem iného vysporiadať

- s trasovaním severojužného urbanistického dopravného-cestného koridoru (trasovanie rýchlostnej komunikácie R8) v rámci územia mesta,
- prehodnotiť iné možné nástupy do mesta a zjazdy z rýchlostných ciest,
- s možnosťou napojenia mesta na západovýchodný urbanistický dopravný - železničný koridor (napojenie mesta na Bratislavu a Banskú Bystricu/Košice), prehodnotiť trasovanie železnice.

Prezentácia

Širšie vzťahy je potrebné prezentovať textovo a graficky v rámci komplexného návrhu.



B) Vrstvenie/Koncepcia mesta

Abstrakt

Vrstvenie mesta je hlavný subsystém ideovej myšlienky nového územného plánu mesta a tvorí jeho základ, z ktorého musia byť odvodené ostatné myšlienky a koncepcie. Musí jasne formulovať východiská, na základe ktorých je koncepcia postavená a formulovať princípy, ktoré sleduje.

História osídlenia Nitry bola spätá z vrchom Zobor, kde sa nachádza hradisko Lužickej kultúry staré 3000 rokov, za čias veľkej Moravy situovalo najmä na hradnom kopci.

Mesto Nitra sa až do polovice 20. storočia rozvíjalo v Severo-Južnom smere, v rámci monarchie logicky pozdĺž železničného Koridoru Žilina – Komárno – Budapešť. To možno vidieť aj na pôvodnej mape Nitry (pozri Príloha 3 – Grafické podklady).

V priebehu 20. storočia, kedy sa začali formovať dva silné celoslovenské železničné ťahy – severný a južný, sa Nitra dostala mimo ne a s postupným budovaním cestného a diaľničného spojenia s Bratislavou a Banskou Bystricou sa začala rozvíjať vo východo-západnom smere, pričom tento smer rozvoja sa dobudovaním Ťahu R1 posilnil.

Predmet riešenia

Územie mesta je potrebné rozdeliť na prírodné a urbanistické. Prevádzkovo-funkčné celky s ich významovým rozlíšením, ktoré definujú základnú kvalitu mesta. Niektoré jestvujúce stabilizované územia sú pomerne striktné definované, je možné ich však revitalizovať či prehodnotiť.

Je potrebné definovať, na akom základe je prevádzkovo funkčný celok vymedzený – filozofia jeho vymedzenia a vzájomný vzťah takýchto celkov v urbanizovanom území a v krajine.

V rámci každého prevádzkovo funkčného celku je potrebné definovať jadro (centrum) a jeho významové postavenie v rámci celku. Definovať jeho priestorovú a funkčnú kvalitu, definovať prípadné dominanty.

Definovať vzťahové osi (prírodné a urbanistické osi), ktoré definujú prepojenia jadier a tým aj prevádzkovo funkčných celkov. Jadrá aj vzťahové osi musia byť významovo rozčlenené.

Definovať zbytkovú oblasť prevádzkovo funkčného celku (perifériu), jej úlohu a priestorový a funkčný význam (typ a funkciu zástavby, prípadne typ a funkciu voľnej plochy).

Stratégia musí formulovať základné predpoklady demografického správania obyvateľstva a spôsob ako toto správanie ovplyvniť rozhodnutiami v politike mesta. Stanovenie optimálneho cieľového počtu obyvateľov vzhľadom na zvolený koncept.

Je vhodné s ideovým konceptom premyslieť aj optimálny koncový počet obyvateľov tak, aby zodpovedal charakteru mesta, ktoré je centrom okresu a kraja. Zohľadniť fakt masívneho odlivu obyvateľstva do priľahlých obcí a satelitov a pokúsiť sa nájsť také nástroje, ktoré eliminujú fenomén dochádzania do mesta, eliminujú nároky na dopravu a vytvoria kompaktný sídelný ekologický a udržateľný systém, v ktorom sa dá žiť, pracovať aj relaxovať bez nutnosti dlhých presunov.

Riešenie aplikovať v týchto zónach:

B1. Nové rozvojové plochy mesta a funkčné zóny

Ide o ťažiskový bod, ktorý rieši základnú ideovú otázku charakteru mesta, jeho optimálneho počtu obyvateľov a pretavuje ju do rozvrhnutia funkčných plôch. Veľkosť a charakter nových rozvojových plôch je kľúčová. Je nutná funkčná špecifikácia jednotlivých plôch, prípadne ich vhodné premiešanie tak, aby sa ich vzájomné charaktery nevylučovali. Okrem plôch pre bývanie (premyslieť rôzne koncepty zdieľaného a sociálneho bývania), výrobu, poľnohospodárstvo šport, kultúru, služby a vybavenosť je nutné zaoberať sa udržaním vhodnej mikroklimy a tomu prispôbiť aj plochy s intenzívnou a extenzívnou zeleňou. Taktiež sa zamyslieť, ako vstúpiť do jestvujúcich stavebných štruktúr a voľných plôch v stabilizovaných územiach, prípadne nad ich konverziou.

B2. Revitalizácia súčasných mestských plôch

Ide najmä o plochy Starého mesta, Pároviec, Wilsonovho nábrežia, Kalvárie, Štúrovej ulice.

Mestské centrum, zvlášť pešia zóna trpí neaktívnym a málo funkčným mestským partnerom a absenciou prirodzeného mestského života na dennej báze. Úlohou ideového riešenia je hľadať také urbanistické nástroje, ktoré by dokázali tieto negatíva eliminovať, prípadne priniesť aj nový názor na celkový koncept, ktorý pomôže vrátiť na korzo opäť čulý mestský ruch.

V tejto rovine úlohy je vzhľadom na zvolený koncept potrebné prehodnotiť aj jestvujúce vyššie spomenuté stabilizované územia, keďže zväčša ide o malomestský charakter zástavby. Prehodnotiť aktuálny charakter zástavby najmä výškovú niveletu a hustotu.

B3. Revitalizácia Sídliisk

Problematika sídlisk sa týka najmä výrazne monofunkčnej povahy tejto zástavby a z toho prameniacej absencie priestorov s verejným mestským životom, aj keď územia disponujú paradoxne veľkými voľnými plochami. Sídliiská stále neplnia funkciu plnohodnotného mestského prostredia.

Riešenie by sa malo zaoberať otázkou, ako narábať s týmito štruktúrami, či je v týchto zónach možné realizovať ozdravenie pridaním novej zástavby, reorganizáciou parkovania, posilnením vybavenosti alebo hľadať aj iné možnosti ako s týmito štruktúrami narábať.

Taktiež je nutné premyslieť charakter komunikácií, ktoré slúžia ako prístupové cesty pre parking.

V návrhu je vhodné sa taktiež zaoberať revitalizáciou zelených, no taktiež nezelených plôch v kontexte klimatických zmien. Úlohou ideového riešenia tejto subtémy je dôkladne analyzovať vyššie zmienenú problematiku a hľadať vhodné nástroje na jej riešenie.

Prezentácia

Širšie vzťahy je potrebné prezentovať textovo a graficky v rámci komplexného návrhu.

C) Prírodné fenomény

Abstrakt

Krajinný ráz mesta je tvorený severným výbežkom Podunajskej nížiny, do ktorej je zo severu vkliesnené pohorie Tribeč. Morfológicky sa Nitra rozkladá na siedmych pahorkoch: Zobor, Martinský vrch, Kalvária, Hradný kopec, Vršok, Borina a Drážovský kopec. Tieto sú buď kompletne alebo do istej miery pokryté stromami a tvoria tak nielen dominanty s výhľadmi ale aj prirodzené rekreačné plochy mesta. Nemenej dôležitým priestranstvom je aj jestvujúci mestský park a iné menšie mestské parky a námestia. Návrh by mal tieto skutočnosti reflektovať a vhodne na ne viazať.

Mestom preteká rieka Nitra, ktorá je dnes vo svojom koryte silne zregulovaná. Meandruje okolo hradného kopca, pričom pozostatok jej mŕtvych ramien dnes vytvárajú jazerá v mestskom parku.

Dá sa konštatovať že zástavba pozdĺž rieky nie je rozvinutá, prípadne sa vyvinula až v „druhom pláne“. Rieka zároveň plní funkciu biokoridoru, je zázemím pre mnohé druhy fauny a flóry. Ideový návrh by mal riešiť akým spôsobom by sa mal život okolo rieky rozvíjať. Je možné pristúpiť k zástavbe nábřeží? Akú mierku zvoliť tak aby zásah nebol necitlivý? Alebo naopak rozvíjať parkový charakter, prípadne až prírodný charakter?

S témou rieky je spojená aj funkcia zadržiavania vody v krajine. V rámci tejto subtémy je nutné reagovať aj na túto problematiku a to pri zvolení akéhokoľvek prístupu.

Predmet riešenia

V rámci krajinej štruktúry je nevyhnutné sa okrem iného vysporiadať:

- s trasovaním nadregionálneho biokoridoru rieky Nitra osou urbanistickej štruktúry mesta – definovať vzťah prírodnej ekostabilizujúcej kvality vs. urbanistickej kvality fenoménu rieky v meste,
- s postavením Zoborských vrchov a najmä vrchu Zobor vrátane jeho predvršia (tzv. Pyramídy) ako súčasťou CHKO Ponitrie, vo vzťahu k mestu a potrebe začlenenia do rekreačného urbanizovaného alebo rekreačného neurbanizovaného územia (lanovka vs. peší prístup),

D) Priestranstvá a pohyb v meste

Kostra a kvalita priestranstiev je spodrobňujúci pohľad na urbanistické jadrá a vzťahové osi územia mesta a predstavuje nadradený pohľad na dopravnú kostru mesta. Priestranstvá sú tvorené nielen dopravnou zložkou (presúvanie sa vlakom, autobusom, bicyklom, chôdzou) ale aj spoločenskou (stretávanie sa), rekreačnou (pobývanie) a mikroklimatickou (vodopriepustnosť, znižovanie teploty územia...) zložkou.

Predmet riešenia

Pre každý programovo funkčný celok (v rozlíšení pre prírodné a urbanistické) je potrebné definovať kvalitu a typológiu priestranstiev a jeho potenciálu na ovplyvnenie kvality zástavby.

Kompaktnosť vs. voľnosť urbanistickej štruktúry a jej vzťah k priestranstvám.

V rámci tejto témy osobitne definovať:

- kvalitu priestranstiev celomestského centra a jeho vnútornej štruktúry ako *genius loci* mesta, podrobnejší pohľad na urbanistické správanie sa v rastlej štruktúre mesta aj vo väzbe na pamiatkové hodnoty mesta;
- kvalitu a typológiu priestranstiev existujúcich sídliskových štruktúr Chrenová a Klokočina a navrhovanej novej štruktúry Šindolka
- **Zeleň a zachytávanie vody** - Táto téma je prítomná vo väčšine subtém avšak vzhľadom na jej dôležitosť je absolútne nevyhnutné sa jej venovať aj osobitne. Okrem zakladania bezpečných a funkčných zelených plôch v nových štvrtiach sa týka aj revitalizácie existujúcich zelených plôch, parkov a lesov v katastri mesta. Odporúčame pracovať s riekou a prehodnotiť jej striktnú reguláciu, vytváranie terénnych depresíí v existujúcich štruktúrach a taktiež elimináciu takých plôch, ktoré produkujú masívne prehrievanie mikroklimy alebo hľadanie opatrení pre ozdravenie takýchto plôch.
- Pozornosť venovať celkovej vnútornej dopravnej kostre, prehodnotiť funkčnosť a revitalizáciu hlavných mestských tried Hviezdoslava a Andreja Hlinku ako aj iných dnes vyťažených mestských ťahov. Zvážiť potenciál železnice a venovať sa rozvoju cyklo dopravy.

E) Regulácia a mierkové prehĺbenie

Poznámka: bude sa týkať účastníkov druhej etapy.

Abstrakt

Definovať filozofiu prístupu na reguláciu územia v jej najmenších regulačných jednotkách.

Predmet riešenia

Regulácia územia bude prezentovaná na vybraných zónach podľa charakteru návrhu, musí sa zamerať na jednotlivé základné typy pozemkov (stavebné, pozemky verejného priestoru, pozemky vegetácie a vodstva). Cieľom je prezentovať prístup k regulácii a k jej očakávaným dôsledkom. Priestorová regulácia vs. funkčná regulácia.

Definovať návrh regulácie vo vybraných zónach.

V tejto téme navrhnuť stavby, ktoré sú pre územie mesta nevyhnutné. Môže ísť o širokú škálu stavieb pre vizuálne vnímanie (veža), pre fungovanie mesta (školské stavby), pre dopravu a pod..

Prezentácia

Regulácia bude odprezentovaná pre vybrané typy pozemkov alebo vybrané zóny v rámci mierkového spodrobnenia. V rámci zonálneho plánu prezentovať aj špecifické mestotvorné stavby s ich základným schematickým rozmiestnením na území mesta. Musí byť zrejmá ich súvislosť v organizme mesta (napr. zrejmá súvislosť pri dochádzkovej vzdialenosti pri objektoch vybavenosti a pod.).

Konkrétne územia vybrané pre mierkové spodrobnenia budú určené v ďalšej fáze projektu kde sa určí aj ich mierka, predpokladaná mierka je 1:1000, prípadne 1:2000.

Uličné rezy budú znázornené v mierke 1:100 prípadne 1:200.

Postup

V rámci vypracovania zadania je nutné aby potencionálni riešitelia zodpovedali na všetky tieto témy. UP pretaví jednotlivé idey, ktoré vziđu z tohto procesu do konkrétnej podoby pravidiel rozvoja územia. Súťaž bude koncipovaná ako súťažný dialóg. Do tohto procesu budú okrem odbornej a nezávislej poroty tvorenej z architektov a urbanistov pozvaní aj závislí odborníci z aparátu hlavného architekta mesta, zástupcovia mestského zastupiteľstva. Taktiež odborníci s odboru sociológie, dopravy, environmentalistiky. V rámci dialógu budú návrhy v niekoľkých súťažných kolách pripomienkované.