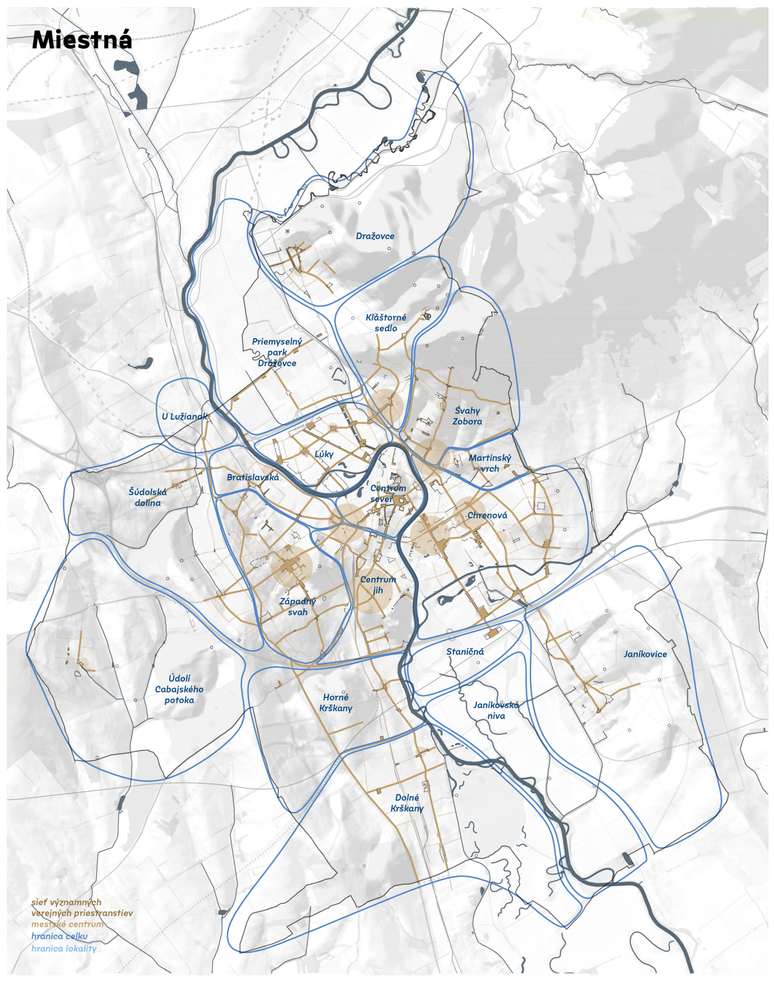
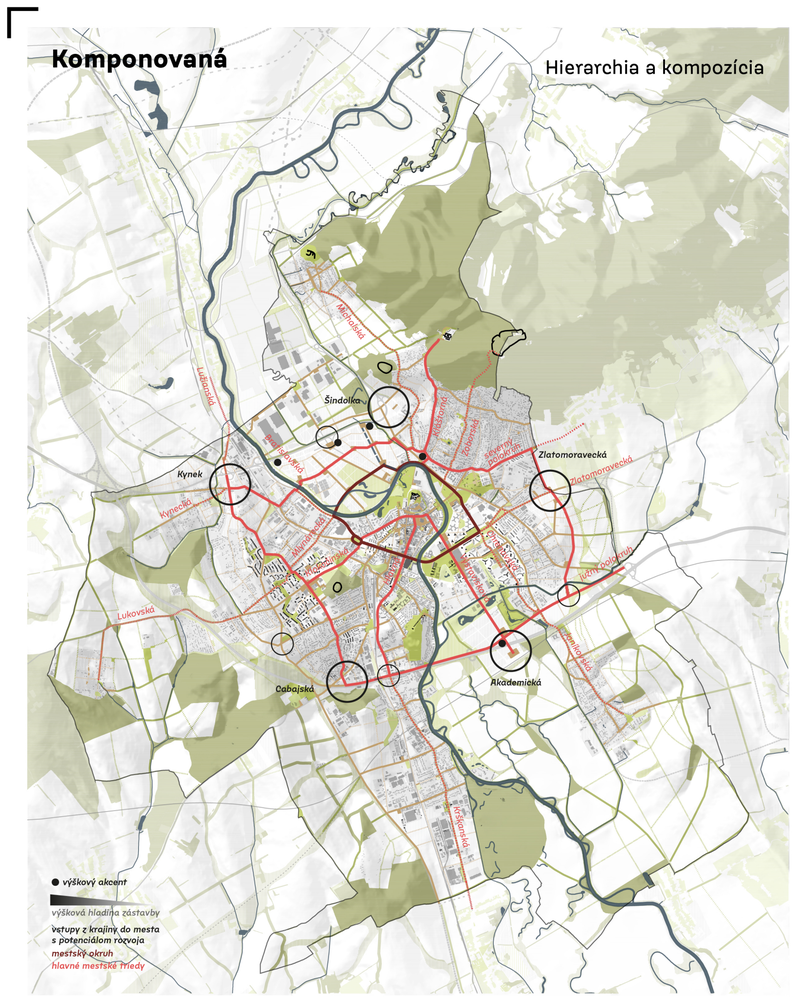
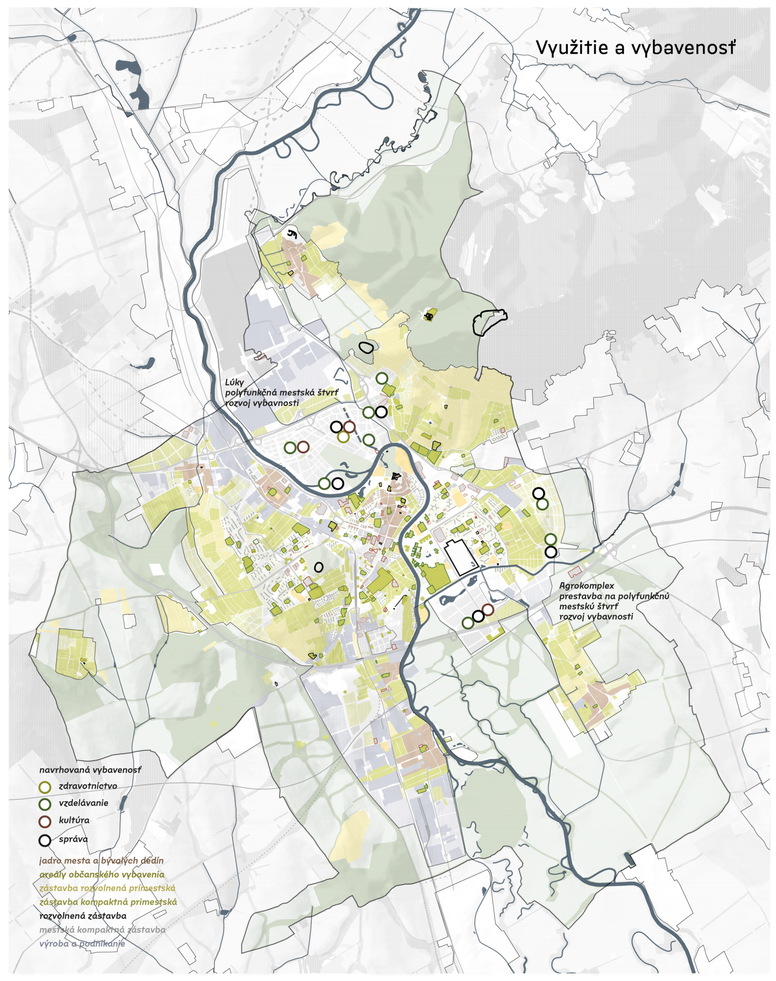






Celok mesta vnímame cez miestnu identitu, duch miesta (genius loci) lokalizovaný cez lokality a ich celky. Charakter územia je základným parametrom jeho správy a rozvoja.

Nitra nie je len Nitra. Tvoria ju sídla situované všetkými smermi. Na ne nemožno zabúdať a majú často svoj vlastný charakter a skladbu. Tá nie vždy smeruje iba na Nitru.

Drobné charaktery jednotlivých častí podporujú prirodzený multicentrizmus i hierarchiu priestranstiev, ktoré ich prepájajú. Samotná centrálna časť sa chová obdobne s výraznými celkami panelových bytových domov (švahy Klokočiny, rovina Chrenovej), ktoré potrebujú renesanciu svojej skladby a priestranstiev v duchu Nitry ako najviac „zeleného" mesta Slovenska.

Vstrebanie sadov Zobora dáva podobne ako unikátne Staré mesto základné historické kontúry mesta s jeho novodobými dostavbami. I tu je vhodné rozvíniť život.

Pre rozvojové celky mesta bude definovanie charakteru základným parametrom podoby prostredia tak, aby tvorili spoločne so súčasným mestom jeden previazaný celok.

Systém celkov a lokalít sa prepisuje do systému regulácie územia podľa jeho prevažujúceho charakteru. Ten má vplyv na podobu verejných priestranstiev, štruktúru krajiny, typológiu a usporiadanie zástavby. Tažisko lokalít tvoria existujúce alebo novo vymedzené centrá, či už celomestského alebo miestneho významu. Skladba členenia územia mesta priamo reflektuje platný legislatívny rámec vrátane požiadaviek na štandardizáciu.

Kompozícia mesta určuje jeho skladbu, hierarchizáciu a obraz v krajine. Systém mestských osí, okruhov a vstupov z krajiny do mesta definuje štruktúru Nitry a jej vzťah k okoliu.

Nitra svojím rozložením odráža nielen blízku krajinu ale i svoju historickú podstatu. Sedem pahorkov „hallónov" priamo umožňuje osobité podmienky, vnímať Nitru z rôznych perspektív. Celé okolie sa vzťahuje k Hradnému vŕšku a orientuje Nitru k jeho dominante. Túto logiku prebral i rozvoj 20. storočia s výrazným rukopisom. Priehľady a kompozičné osi sú krajinného i mestského charakteru.

Predstavuje ich parkový klin Martinského vrchu, ale aj plánovaný rozvojový centrálny park Párovských Lúk. Obdobné platí pre orientáciu Hviezdoslavovej triedy a Akademickej ulice s jej možným rozvojom okolia Agrokomplex.

Systém mestských osí nadväzuj na princípy kompozičnej skladby mesta platného územného plánu a rozvíja ho o okružné väzby, najmä v priestore rozvojových lokalít.

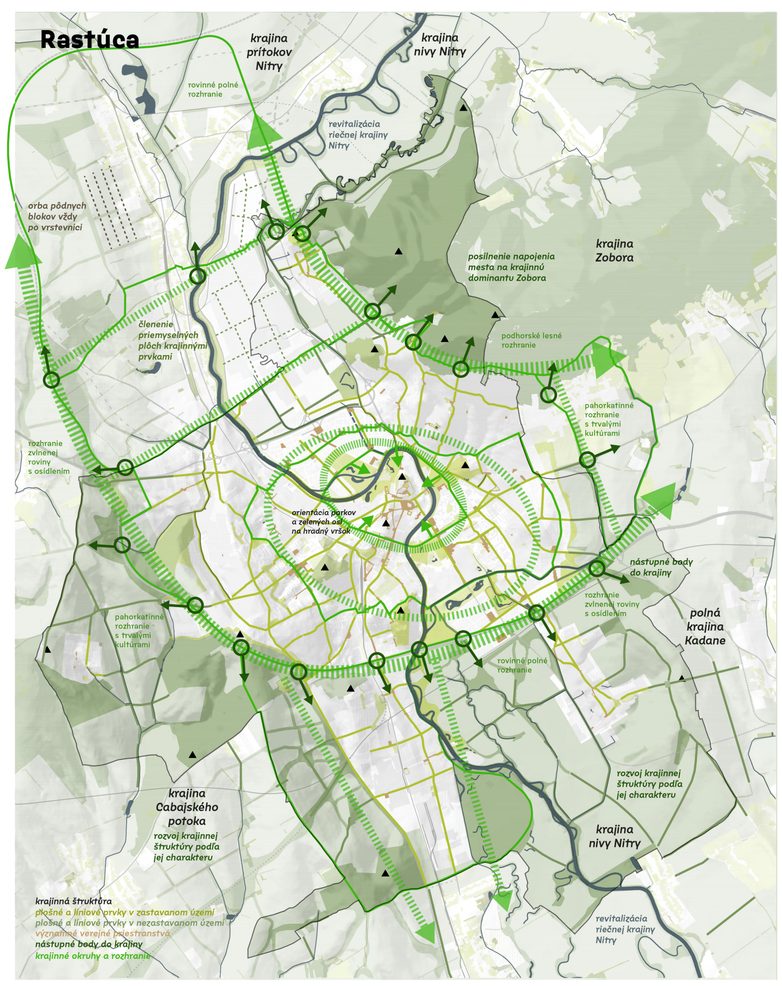
Kompozícia mestských osí a okruhov sa na rozhraní mesta a krajiny prejavuje akcentovaním vstupných miest. Vstupy sú unikátnymi ekotónmi s výrazným rozvojovým potenciálom a zároveň príležitosťou posilnenia prepojenia prímestskej rekreačnej krajiny s prostredím mesta. Vstupy v severnej časti mesta sú predovšetkým momenty tranformácie dopravných väzieb a z toho vyplývajúceho rozvojového potenciálu. Vstupy v južnej a východnej časti mesta akcentujú okrem rozvojových možností aj posilnenie väzby zástavby na krajinné rozhranie.

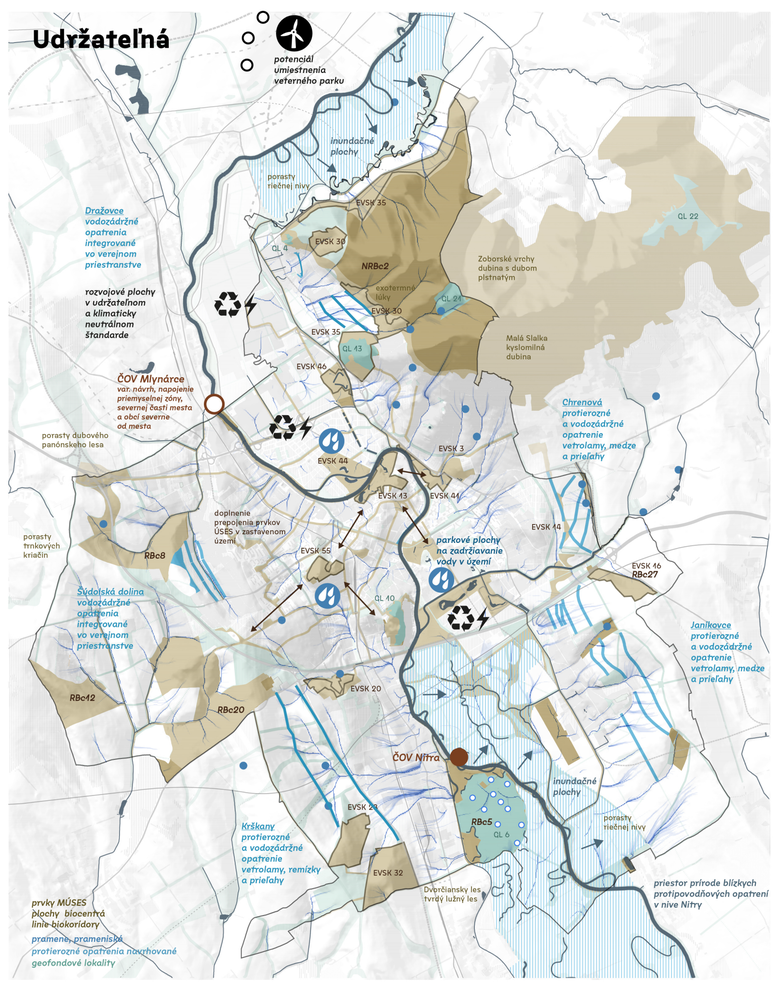
Systém kompozície má priamy prepis do parametrov územného plánu, miery intenzity využitia a kvality priestranstviev.

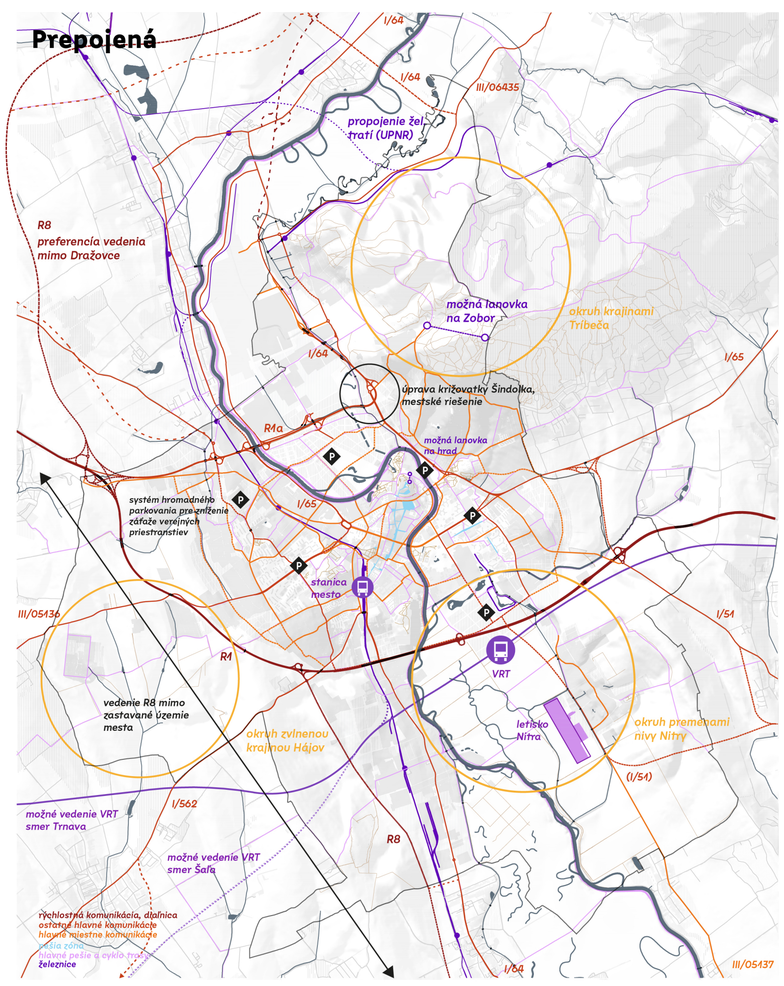
Prostredie mesta je rôznorodo štruktúrované nielen na obytné a produkčné celky. Vybavenosť je koncentrovaná v fažiskách a rozvíja princíp 45-minútového mesta.

Nitra ponúka diverzifikovanú ponuku obytného prostredia, čo je jej výraznou kvalitou. Je tak atraktívna pre široké spektrum obyvateľov a dokáže sa tak vyvorvnávať v dlhodobom horizonte so stagnáciou alebo úbytkom obyvateľov. Rozvoj mesta by mal byť z hľadiska typologickej rozmanitosti vyvážený, ale zároveň by formy bývania mali byť udržateľné a primerane efektívne vo vzťahu k nákladom mesta na ich správu a údržbu.
Produkčné a obchodné zóny sú stabilizované a rozvíjané najmä vo väzbe na nadradenú dopravnú sieť. Spolu s produkčnými plochami vo vnútri obytných území predstavujú budúci potenciál pre transformáciu na zmiešané mestské prostredie s tým, že výrobné činnosti, ktoré sú náročné napr. na hluk a prašnosť by mali byť postupne usmernené do okrajových častí mesta. Táto koncepcia prináša aj postupné upokojovanie dopravnej záťaže v centrálnych častách mesta nákladnou dopravou. Plošné naddimenzované rezervy pre výrobné plochy západne od Krškan sú navrhnuté na vypustenie z dôvodu stabilizácie priemyselného parku severne od cesty Rfa.

Vybavenosť dopĺňa a vytvára miestne centrá a posilňuje ich každodennú dostupnosť pre obyvateľov. Koncepcia je riešená s dôrazom na jeho rozvnomernú distribúciu vrátane transformačných a rozvojových plôch. Rozvoj vybavenosti by mal prebiehať súčasne s rozvojom ostatných funkcií, najmä s rozvojom kapacít bývania. V územnom plánu je možné rozvoj územia podmieniť nevyhnutnými kapacitami vybavenosti.







Koncepcia krajiny vychádza z princípov ochrany, obnovy a jej tvorby.
Kostru zelenej a modrej infraštruktúry plnia funkcie produktívne, ekostabilizačné a pobytovo - rekreačné.

Adekvátny pomer produktívnej funkcie tak v mimo zastavané územie dopĺňa primárne ekostabilizačná a v zastavanom pobytová funkcia. Zásadnými témami sa stávajú rozhrania štruktúry krajiny a urbanizovanej krajiny.

Nitra by mala byť centrom osvety prístupu ku krajine ako rastúcemu žijúcemu celku. Univerzita s týmto zameraním jej dáva silný mandát byť vo vedúcej pozícií. Vnútorná krajina Nitry je s ohľadom na svoj „zelený" štatút a možnostiam v dostatočnej opatere.

Veľký potenciál predstavuje prístup k prostrediu rieky Nitra a všeobecná implementácia už dobre známych „modrozelených" pravidiel . Voči tomu vonkajšia krajina sa k nám obracia dvoma tvárami. Krásou svojej morfológie a bohatosťou vrcholov Tríbeča a nevábnosťou jednotvárnej poľnohospodárskej a dnes aj najmä tristne priemyselnej krajiny. Tu musíme systematicky pracovať na založení základnej štruktúry krajiny (delenie veľkých pôdnych celkov, zadržiavanie vody v krajine a obnovou jej obrazu) a implementovať autoregeneračné a adaptačné opatrenia pomáhajúce krajine ako celku vo väčšom rozsahu.

Rieku vnímame ako živú tepnu s veľkým významom, ktorá v minulosti formovala rozvoj. Premýšľame o sústave opatrení, ktoré s ňou úzko súvisia. Ambíciou je aktivovať život rieky a transformovať jej striktnú podobu z environmentálnych i rekreačných dôvodov renaturáciou toku. Tento nový priestor môže tiež slúžiť inundačne pre ochranu mesta a jeho okolia.

Udržateľnosť znamená z veľkej časti manažment. Manažment znamená rozloženie intenzity starostlivosti, čo súvisí so spotrebou zdrojov a energií.

Nitra by s ohľadom na svoj rast mala smerovať k novým modelom udržateľnosti ako je „Šiškový" model (ekonomický Doughnut model, K.Rworth). Mimo svoje krajinno- ekologické umocnenie a umocnenie mobility by mala smerovať k mestu s dobrou politikou a sociálnou súdržnosťou.

Správne ekonomicky nakladať so svojou štruktúrou i s ohľadom na možný fenomén zmenšovania miest a v neposlednom rade hľadať modely rozptýlenej energetiky (drobné zdroje, úložiská až po využitie centrálnych rozvodov a ich zdrojov).

S témami sa dá pracovať najmä v priestranstvách, smerovať ich využitie a rozvrh - nastavením správnych podmienok rozvoja. Koncepcia krajiny má byť založená na efektívnom využívaní a adekvátnej údržbe. Základným prvkom v zastavanom území je park s jeho priestorovými možnostami a z toho vyplývajúcou funkčnou náplňou s dostupnosťou.

Les a nelesná drevinová vegetácia, alej aj lúky, mokrade a ďalšie sú základnými prvkami najmä mimo zastavané územie mesta a vytvárajú podmienky pre celodennú rekreáciu a pobyt, rozvoj pešej a cyklistickej turistiky. Tieto prvky tvoria základnú kostru zelenomodrej infraštruktúry a ekosystémových služieb.

Udržateľnosť produkčného využitia krajiny nesie potrebu ochrany pôdneho fondu proti erózii, najmä dažďovým zrážkam. Systém medzí člení nadmerné pôdne bloky a zabraňuje splavovaniu ornice. Zároveň je tak systémom krajinného tkaniva chránená obytná zástavba pred prívalovými zrážkami i negatívnymi účinkami poľnohospodárskej činnosti.

Prepojenie a dostupnosť je jedným zo základných predpokladov kvalitného životného prostredia a atraktivity pre rozvoj. Trend vývoja mobility by mali určovať udržateľné spôsoby dopravy.

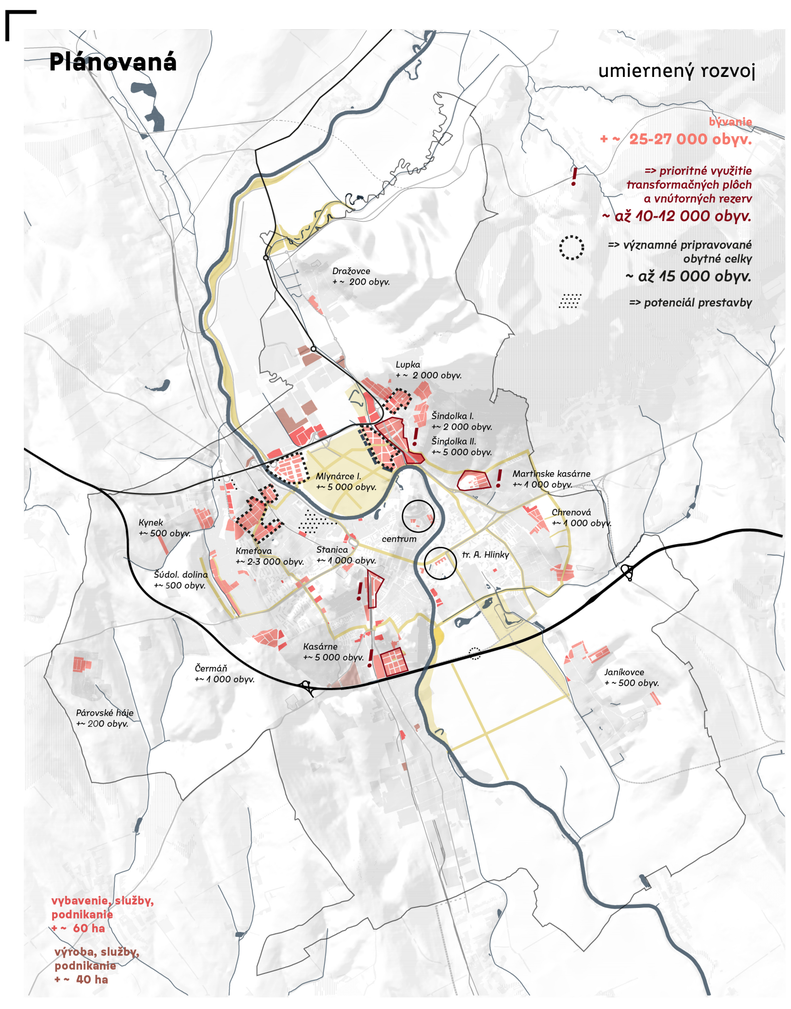
Nitra prepája svoje lokality priestranstvami rôznej hierarchie (od významných po tie ostatné), v ktorých by mala panovať zdielaná mobilita. Od peších zón a parkov cez zdielaný priestor s cyklistami (prípadne alternatívami rozšírenia okruhu 45 minútového mesta) a hromadnou dopravou. V čase musíme sledovať trendy IAD, jej elektrifikácie a redukcie jej významu ako hlavného druhu mobility.

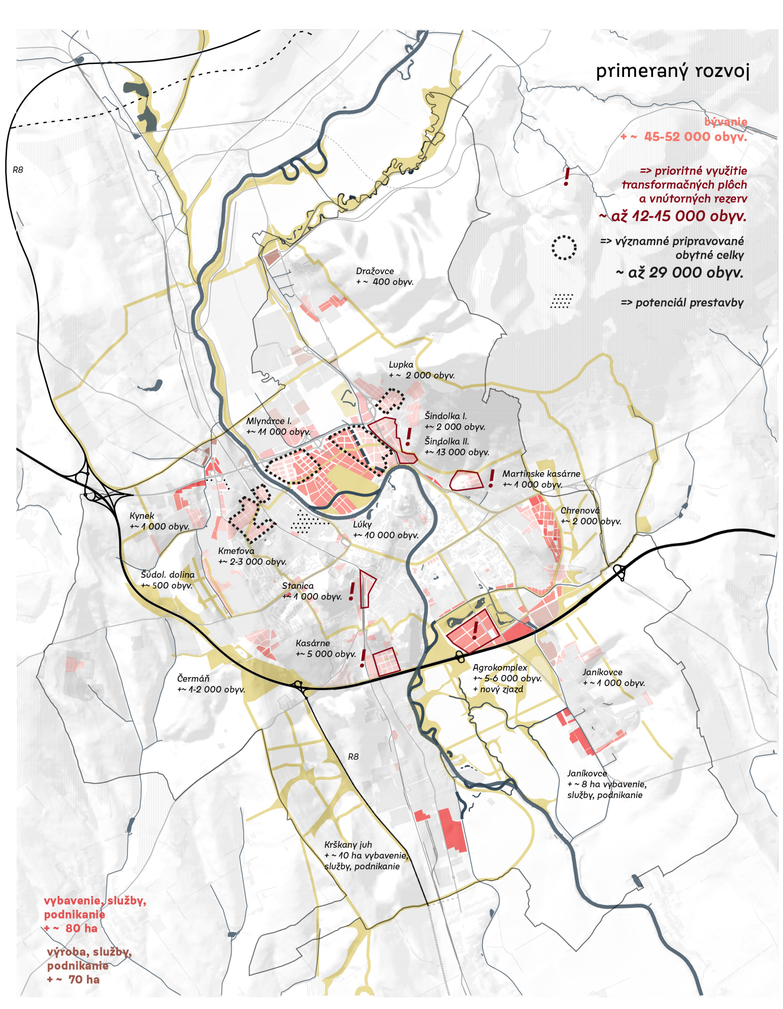
R8 je výrazne odporúčané viesť mimo okolie Dražoviec. Tomu by mala byť prispôsobená napojenie v uzlových bodoch, najmä križovatka R1 x Rfa a budúci zjazd R1 po západnom okraji Krškan. V Krškanoch je stopa R8 zároveň limitom rozvoja.

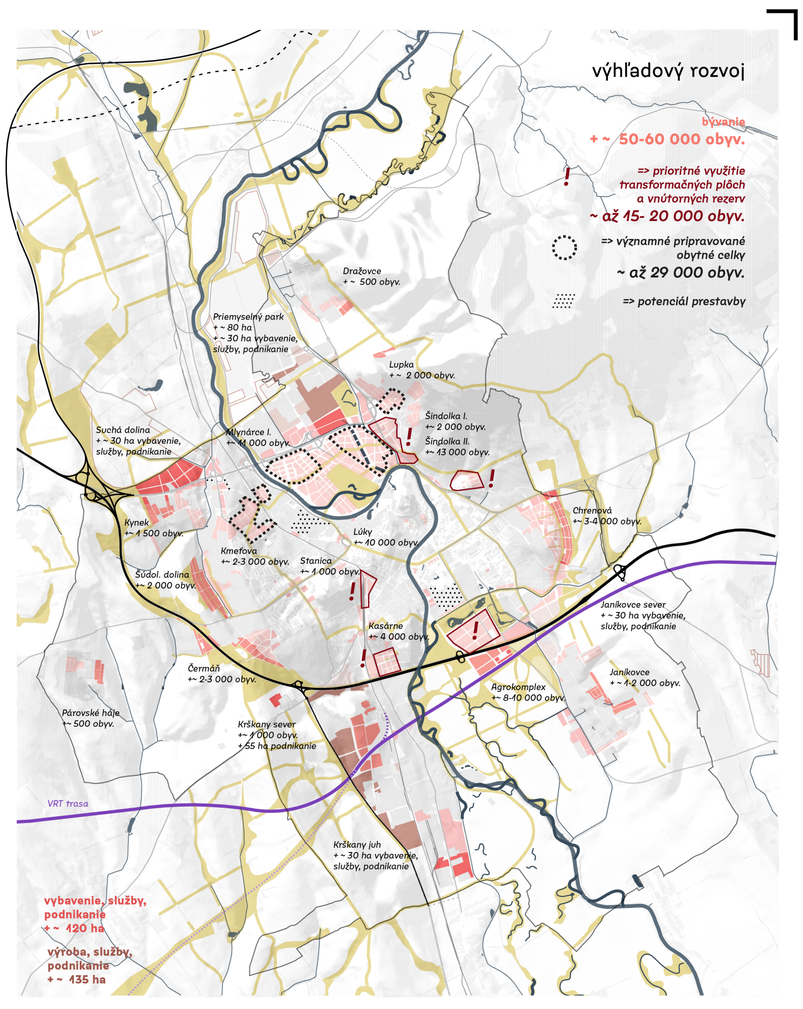
Stavba prestaviteľných parkovacích domov uvoľní priestranstvá pre iné využitie. Parkovacie domy by mali byť umiestňované systematicky na okraji upokojených zón. Prestupné body hromadnej dopravy by mali byť vybavené záchytnými parkoviskami, optimálne riešenými v rámci zástavby vstupných zón do mesta.

Železničný koridor smerom na Bratislavu by mal byť budovaný pre rozšírenie na vysokorýchlostnú trať. Trasa VRT vrátane budúcej možnej polohy stanice by mala byť koncepčne riešená s ohľadom na podobu priľahlých častí mesta a krajiny.

Otázka letiska je spojená s veľkosťou Nitry. Všetko by však malo byť riešené s vedomím, že peší, cyklistický a bezpečný pohyb má prednosť.







Pri stanovení rozvojového potenciálu mesta uvažujeme o horizontoch plánu, rovnako ako o zmysluplných scenároch rozvoja tak, aby v každej fáze rozvoja bolo územie vyvážené a funkčné.

Nitra musí pokračovať v kontinuite práva, urbanizmu a územného plánovania. Vízia by mala nastaviť realizovateľný smer, ktorý preveri „zažité". S novým zákonným rámcom a možnosťou nastavení podmienok sa dá využiť mnoho opatrení a prípadných upresnení. Nejde o to, aby plán regulval a plánoval všetko, ale aby plánoval a regulval to najdôležitejšie a najpodstatnejšie, najmä vo vzťahu k verejnej infraštruktúre.

Základný a pragmatický scenár rozvoja v určitej forme predstavujú už pripravované rozvojové zámery, najmä v severnej časti mesta. Jedná sa o lokality Mlynárce, Kmeťova a Šindolka. Dostavba Šindolky predstavuje potenciál prípravy na budúce riešenie nadmiestnej dopravnej siete tak, aby bol potlačený dopravný charakter Chrenovskej a odtrhnutie Zobora od mesta. Rozvoj Šindolky už započal.

Ostrálna časť mesta by sa mala rozvíjať predovšetkým kvalitatívne a hľadať vnútorné rozvojové rezervy od napr. doplnenie prieluk v historickom jadre, cez priestor autobusovej stanice, až po priestor Martinských kasární.

Južný horizont mesta ponúka najmä priestor pre rozvoj bývania nižších foriem intenzity alebo prestavbu produkčných plôch v nevhodných polohách (napr. Kasárne na Novozámeckej alebo plochy pozdĺž ulice Cabajskej).

Krajina je rozvíjaná najmä ako súčasť mestských tried a parkov, pozdĺž rieky Nitry a v priestore krajinného rozhrania.

Primeraný scenár vývoja mesta rozvíja započaté rozvojové jadrá s rozvinutím a previazaním krajiny a nových možných prepojení.

Severný horizont mesta je postupne rozvíjaný a stabilizovaný jeho priestorová koncepcia vrátane prepojenia mestských okruhov, založenia miestnych fažísk s vybavenosťou a úprav dopravného systému severnej časti mesta. Úprav riečneho ramena Nitry v priestore Lúk sú samostatnou témou rozvoja rekreačného a ekotabilizačného potenciálu rieky a výstavba v území by s ňou mala byť koordinovaná.

Nový vstup do mesta z krajiny a rozvojový celok predstavuje areál Agrokomplexu, ktorý ponúka významné kapacity plôch na bývanie, vybavenie a komerčné aktivity. Mestská trieda Akademická nakračuje k budúcej možnej polohe stanice vysokorýchlostnej trasy.

Už v tejto fáze je vhodné realizovať R8 a zjazd z diaľnice R1 na Akademickú; pripraviť budúcu obsluhu významného vstupu do mesta z hľadiska hromadnej dopravy. Južný horizont mesta dopĺňajú plochy pozdĺž Selenca a ďalej na začiatočný horizont mesta, kde sa predpokladá rozvoj najmä drobnej zástavby. Tá je rozvíjaná aj na západnom okraji mesta v lokalitách Čermáň, Súdol a Kynek. V prímestských územiach a vidieckych sídlach je predpokladaný rozvoj najmä v nadväznosti na stabilizované územie a existujúcu verejnú infraštruktúru.

Je započaté s revitalizáciou Nitry vrátane postupnej obnovy nivnej krajiny. Je ďalej posilňovaný prírodne rekreačný potenciál krajinného rozhrania mesta, najmä vo väzbe na nové rozvojové zóny a obytné územia.

Výhľad zobrazuje maximálny scenár pre súčasnosť mesta. Ďalšie zvyšovanie kapacity za daný rámec prebieha rastom intenzity využitia, nie novými zábermi.

Scenár počíta s naplneným rozsahom rozvojových plôch a zámerov zobrazených v komplexnom návrhu. Cesta R8 je vybudovaná v polohe mimo Dražovce a Krškany. Infraštruktúra umožnuje nové produkčné plochy (Suchá dolina, Krškany).

Nitra je pripravená na napojenie na vysokorýchlostnú trať, priestor budúcej stanice je napojený už vybudovaným zjazdom z diaľnice R1 a ďalej osou Akademická na mesto.

Postupne je dopĺňovaná zástavba západného a východného horizontu mesta určená prevažne pre drobnejšie bývanie. Ak by boli tieto lokality využívané až po využití kapacitnejších častí mesta, je možné znovu vyhodnotiť ich vhodnú mieru využitia tak, aby nebolo mesto nadalej zbytočne rozšírované do krajiny. Znamená to okrem iného aj redukciu zvyšovania nákladov na jeho prevádzku a realizáciu infraštruktúry. V lokalitách je preto odporúčané riešiť systém verejných priestranstiev tak, aby dokázali umožniť v budúcnosti aj kapacitnejšiu formu zástavby vrátane verejnej vybavenosti.

Rozvoj prímestských a vidieckych území je stanovený najmä podľa možnosti rozvoja verejnej infraštruktúry a ďalej s ohľadom na postupný nárast obyvateľov tak, aby boli minimalizované negatívne dôsledky zmien v sociálnej štruktúre obyvateľov.

Charakter krajín je postupne rozvíjaný vo všetkých aspektoch ekostabilizačných i rekreačných funkcií. Niva Nitry je revitalizovaná a slúži ako prímestský i chránia̧ci park.