

A stylized map of Trnava, Slovakia, with a dark blue background. The map shows a network of roads and buildings. A large area in the center is highlighted with a dashed orange border, representing the residential zone. A smaller area within this zone is outlined with a solid orange border. A white arrow points from the top right towards the center, and another white arrow points from the bottom left towards the center. The text 'ZADANIE' is in the top left, 'OBYTNÁ ZÓNA MEDZIHÁJ TRNAVA - HBV' is in the bottom left, and 'TRNAVA' with a crown icon is at the very bottom left.

ZADANIE

**OBYTNÁ ZÓNA
MEDZIHÁJ
TRNAVA - HBV**

TRNAVA

Zadanie

OBYTNÁ ZÓNA MEDZIHÁJ TRNAVA - HBV

Verejná anonymná architektonická súťaž návrhov

Vypracoval:

Mesto Trnava 10/2023

Obsah

Požiadavky na riešenie

- 0. Širšie vzťahy - súčasný stav**
- 1. Úvod**
- 2. Urbanizmus**
 - 2.1 Lokalita
 - 2.2 Dotknuté územie
 - 2.3 Požiadavky vyplývajúce z územného plánu mesta Trnava na riešené územie vrátane záväznej časti
 - 2.4 Etapizácia
- 3. Architektúra**
 - 3.1 Hmotové riešenie
 - 3.2 Dispozičné riešenie
 - 3.3 Energetická efektívnosť a materiálové riešenie
 - 3.4 Bezbariérovosť
 - 3.5 Ekonomika
- 4. Doprava**
 - 4.1 Doprava
 - 4.2 Nároky na dopravnú a inú infraštruktúru
 - 4.3 Doprava a dopravné plochy
- 5. Zeleň**
 - 5.1 Zeleň a zeleno-modrá infraštruktúra
 - 5.2 Zeleň a vybavenosť územia
 - 5.3 Zmena klímy
- 6. Infraštruktúra**
 - 6.1 Odpadové hospodárstvo
 - 6.2 Riešenie územnej technickej infraštruktúry

Grafická časť

- A. Širšie vzťahy - návrh podľa ÚP**
- B. Riešené územie**
- C. Riešené územie - kontext**
- D. Charaktery uličných profilov**



M 1:25 000



- Riešené územie
- Hranica katastrálneho územia Trnava
- Vodné plochy
- Hlavné dopravné tahy
- Železnica

0. Širšie vzťahy - súčasný stav

Legenda



Požiadavky na riešenie

1. Úvod

Plánovaná zóna Medziháj je v rámci koncepcie mestom charakterizovaná ako rozvojová lokalita Trnava. Predmetom tejto súťaže je časť územia určená na bytové domy, no je súčasťou väčšieho zámeru mesta. Rodinné bývanie, občianska vybavenosť (škola, škôlka, DSS), obchody a služby, plochy zeleno-modrej infraštruktúry a v neposlednom rade aj už spomenuté bytové domy, ktoré sú predmetom tejto súťaže. Cieľom je naplniť dopyt po bývaní na pomedzí mestských a rurálnych charakteristík, no spolu s už spomenutými sprievodnými funkciami by mal byť Medziháj moderným, udržateľným mestom krátkych vzdialeností. Víťazný projekt by sa mal jednoznačne vysporiadať s výzvami súvisiacimi s klimatickou krízou.

2. Urbanizmus

2.1 Lokalita

Lokalita Medziháj sa nachádza v katastri Trnava, cca 4,2 km západným smerom od centra mesta a priamo nadväzuje na existujúcu sídelnú štruktúru obce Ružindol. Samotné riešené územie je zo západnej strany ohraničené plánovanou zónou rodinných domov, z východnej strany pozemok obopína lesopark. Na južnej strane je vstup do územia a pozemok určený na občiansku vybavenosť (škola, škôlka, domov sociálnych služieb).

Z hľadiska širších vzťahov sa ďalej na východ medzi medzihájom a intravilánom mesta nachádza agrárne územie vo vlastníctve mesta, kde je výhľadovo plánovaný pilotný projekt ekologického obhospodarovania pôdy. Obytná zóna - bytové domy vyčleňuje územie medzi novonavrhovanou zónou rodinných domov a územím plánovaného parku, s adekvátnou mierkou zástavby vybavenou príslušnou občianskou vybavenosťou, s prvkami verejnej zelene prepojenej na krajinné prvky blízkeho okolia.

2.2 Dotknuté územie

Celková rozloha riešeného územia je cca 3,5 ha. vrátane plôch navrhovanej príjazdovej komunikácie, okružnej križovatky a parku.

Urbanizmus riešenej lokality má vychádzať z reliéfu územia a má zohľadniť nielen existujúce útvary a štruktúry, na ktoré nadväzuje, ale aj na mestom plánovanú individuálnu výstavbu rodinných domov, vrátane dopravného, pešieho a cyklistického prepojenia s mestom Trnava a obcou Ružindol so zeleňou ulíc a verejných priestranstiev, plánované dopravné prepojenie na západný obchvat mesta a poľnohospodársku krajinu.

2.3 Požiadavky vyplývajúce z územného plánu mesta Trnava na riešené územie vrátane záväznej časti

Územný plán mesta Trnava v znení neskorších zmien a Zmeny 06/2020 – Lokalita R1 Obytná zóna Medziháj vyčleňuje územie v dotyku na k.ú. Ružindol a zastavané územie obce Ružindol na vybudovanie obytnej zóny komplexne vybavenej príslušným občianskym vybavením a prvkami systému zelene prepojeného na kostru ekologickej stability územia.

a) Obytná zóna Medziháj primárne pozostáva z plôch a blokov vymedzených ako:

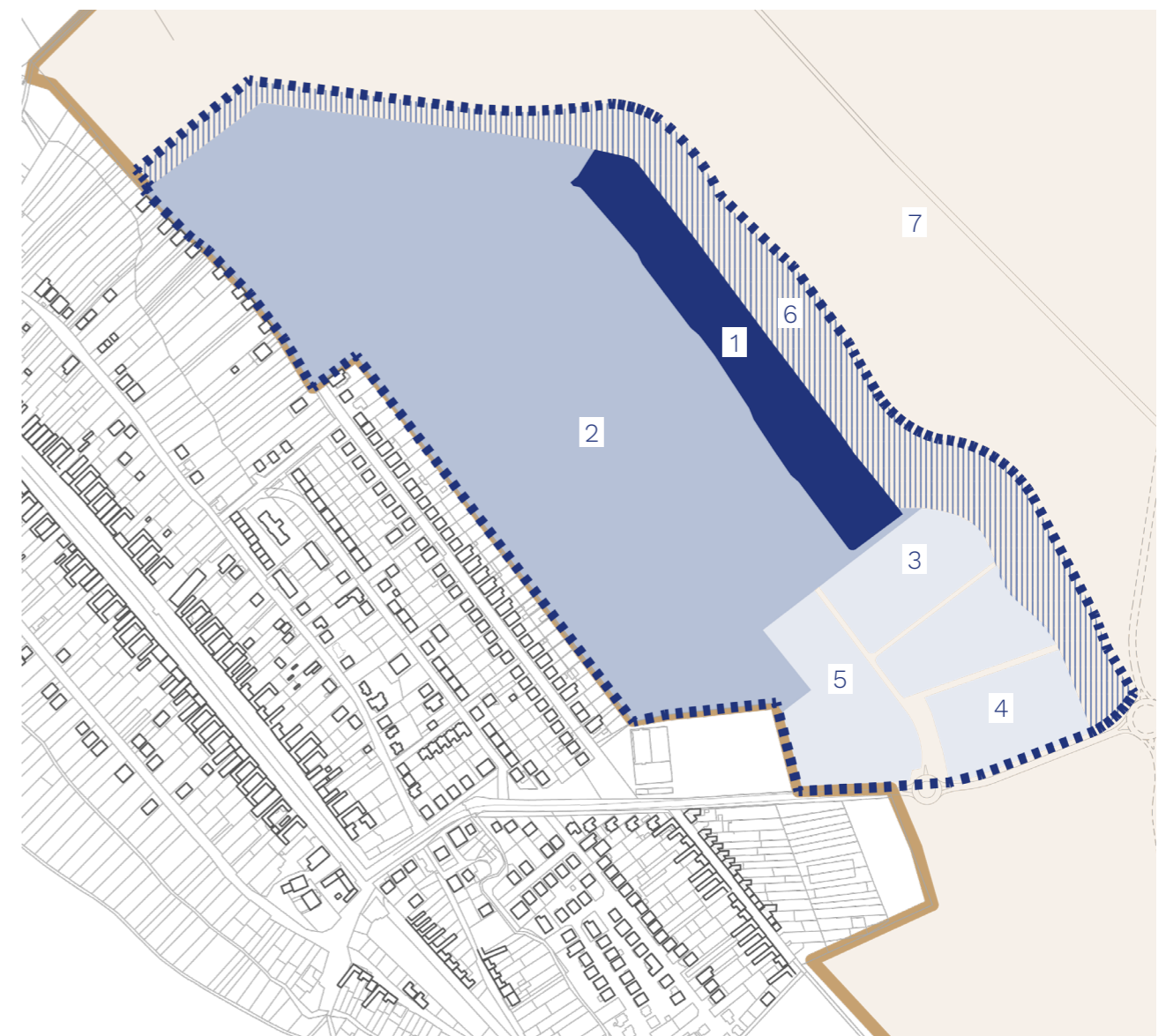
- b) A 05 (A 04)
- c) A 05 - Intenzifikované formy nízkopodlažnej zástavby bytových domov a mestské vily



- d) A 04 - Bytové a rodinné domy v zmiešanej zástavbe
- e) Súčasťou budovania lokality Obytná zóna Medziháj bude aj:
- f) vybudovanie potrebnej dopravnej infraštruktúry (vjazdy do podzemných garáží bytových domov) vrátane ich prepojenia na navrhovanú, sieť komunikácií na prilahlých plochách
- g) dobudovanie siete technického vybavenia vrátane jej prepojenia na jestvujúce siete TI v potrebnom rozsahu
- h) vybudovanie zeleno-modrej infraštruktúry, plôch verejných priestranstiev upravených zeleňou a zelene vo vnútroblokových priestoroch vrátane vybavenosti pre krátkodobý relax, ihriská a športoviská
- i) infraštruktúra pre správne hospodárenie s dažďovou vodou (HDV)

Výstavba v území je dnes regulovaná viacerými rámcami na rôznych úrovniach. Ide najmä o územný plán, Strategické dokumenty mesta Trnava a špecifickú legislatívnu úpravu, ktorá je platná na území Slovenskej republiky. Pre súťaž platí, že uvedená regulácia má iba informačný charakter a nie je pre návrh záväzná.

Funkčné využitie



- | | | |
|------------------------|--------------------------|----------------------------------|
| 1_Bytové domy_HBV | 5_Územná rezerva | Plocha pre bytové domy |
| 2_Rodinné a radové RD | 6_Nový krajinný celok | Hranica katastrálneho územia |
| 3_Občianska vybavenosť | 7_Regener. agrolesníctvo | Riešené úz. obytná zóna Medziháj |
| 4_Občianska vybavenosť | | |



2.4 Etapizácia

Navrhované riešenie by malo umožňovať etapovitost výstavby a prevádzky. Jednotlivé etapy by mali byť realizovateľné v rôznych časových úsekoch a mali by umožňovať rozdelenie vlastníckych štruktúr. Etapizácia musí byť aplikovateľná aj na statickú dopravu a všetku technickú a zeleno-modrú infraštruktúru. Pri návrhu etapizácie by mal byť kladený dôraz na to, aby pokračujúca výstavba nasledujúcich etáp nemala negatívne dôsledky na už postavené a užívané časti územia.

3. Architektúra

3.1 Hmotové riešenie

Návrh ÚPN „Obytná zóna Medziháj“ v riešenom území vytvorí podmienky pre novú bytovú výstavbu v rozsahu:

- max. cca 230 b.j. v malopodlažných BD, z časti s možnou mestotvornou polyfunkciou v parteri.
- predpokladaný max. počet obyvateľov – cca do 700 osôb

Súčasťou výstavby v rozsahu riešeného územia bude:

- príslušná dopravná vybavenosť a technická infraštruktúra v komplexnom rozsahu,
- kvalitná zeleno-modrá infraštruktúra
- verejné priestory
- alternatívne zdroje energie (fotovoltaika, tepelné čerpadlá a pod.)

Objekty je potrebné výškovo prispôbiť blízkej zástavbe rodinných domov novej lokality IBV Medziháj a objektov občianskej vybavenosti (škôlka, škola, DSS, ...). Na pozemkoch v blízkosti zástavby rodinných domov je potrebné prispôbiť výšku zástavby jestvujúcej zástavbe – na max. 3. (4) NP, s požiadavkou na plochú vegetačnú strechu nad 3. (4) NP. Minimálny podiel zelene v riešenom bloku je 25 % . Objem navrhovaných štruktúr je potrebné riešiť v rámci maximálneho možného indexu podlažných plôch 1,1 (0,9). Je potrebné mať na zreteli, že podzemné podlažia sa nezarátavajú do indexu podlažných plôch. Z uvedeného objemu štruktúry požadujeme riešiť max. 25% vybavenosti z podlažnej plochy 1. NP (prízemia) v rámci objektu bytového domu. Zámerom mesta je získať rôznorodú škálu bytov.

Skladbu bytov požadujeme pre účely súťaže v týchto približných pomeroch:

- 4-izbové byty s plochou do 110 m² — 5% z celkového počtu bytov
- 3-izbové byty s plochou do 80 m² — 25% z celkového počtu bytov
- 2-izbové byty s plochou do 60 m² — 50% z celkového počtu bytov
- Atyp (live+work, openspace a pod.) — 5% z celkového počtu bytov

Skladba bytov je zostavená pre rozsah požiadaviek známych v dobe vyhlásenia.

Mesto Trnava si vyhradzuje právo pre neskoršie fázy projektovej dokumentácie štruktúru zmeniť na základe aktualizovaných požiadaviek v čase. Preto je dôležité, aby bol návrh flexibilný a schopný adaptácie na prípadné zmeny. Odchýlenie návrhu od požadovanej skladby sa odporúča do 10%.

V rámci navrhovaných objektov je žiadané prízemné bytové jednotky navrhnuť ako plnohodnotne bezbariérové. Aj byty na ostatných podlažiach je vhodné navrhovať s ohľadom na ľudí so zníženou mobilitou, resp. so zníženými zrakovými schopnosťami. V rámci obytnej zóny bytových domov bude zastúpenie bytov s bezbariérovým prístupom vo všetkých veľkostných kategóriách.

Verejný obstarávateľ predpokladá, že dvorová časť objektov bytových domov bude voľne prístupná pre verejnosť, bude sa v nej nachádzať zeleň a detské ihrisko. V prípade, ak by priamo na dvor nadväzovali byty, je vhodné, aby boli ich pred priestory priradené k nim, a určitým spôsobom odčlenené od verejne prístupných plôch.



3.2 Dispozičné riešenie

Rozmiestnenie bytových domov by malo zabezpečiť preslnenie a výhľady z riešeného územia a cez riešené územie, aby nedošlo k uzavretiu územia (či už fyzickému, alebo psychologickému). Dispozičné riešenie bytov by malo byť racionálne, byty by mali mať priestranné balkóny, alebo terasy. Ďalej by dispozičné riešenie bytov malo zohľadňovať orientáciu bytov k svetovým stranám, komunikáciám, parku. Vyššia svetlá výška je jedným z aspektov vyššieho štandardu bytov a je primerane vítaná. Vyhlasovateľ očakáva od návrhu typologicky zaujímavé riešenia.

V parteri budú navrhnuté priestory pre malé prevádzky obchodu a služieb. Bolo by pozitívne, ak budú riešené tak, že ich bude v prípade potreby možné spojiť do väčších jednotiek. Predstava aktívneho parteru je len v niektorých bytových domoch, no očakávame, že koncept rozmiestnenia bude v súťažnom návrhu čitateľne odkomunikovaný.

V rámci objektov bytových domov požadujeme navrhnuť skladové priestory pre byty (pivnice), priestory pre uskladnenie bicyklov a kočíkov, údržbu, komunitné miestnosti pre stretávanie obyvateľov. V rámci 1NP (prízemia) požadujeme navrhnuť priestory pre uloženie bicyklov tak, že budú vytvorené dva samostatné oddelené priestory s tým, že elektro-bicykle, elektro-kolobežky budú z dôvodu požiarnej bezpečnosti v samostatnom priestore. Miestnosť pre odkladanie bicyklov a kočíkov by mala byť pohodlne prístupná na prízemí tak, aby bolo ich každodenné používanie čo najkomfortnejšie. Vid. časť doprava

3.3 Energetická efektívnosť a materiálové riešenie

Projekt má zodpovedať požiadavkám energeticky pasívneho štandardu. Je to dôležité najmä z pohľadu budúcich nákladov na prevádzku objektov, ktoré by mali byť vďaka použitým materiálom a technológiám minimálne. Materiálové riešenie by malo v tejto súvislosti tak isto reflektovať na minimalizovanie energetickej náročnosti, vrátane zabudovanej energie vstupných materiálov, dopravy či technológie výstavby ako celku. Budovy budú využívať dostupné energetické zdroje v území a energie z obnoviteľných zdrojov. Na strešnej konštrukcii požadujeme riešiť vegetačnú strechu s možnosťou umiestnenia fotovoltiky.

3.4 Bezbariérovosť

Objekty požadujeme riešiť ako bezbariérové, to mimo iného znamená umiestnenie výťahov veľkostne vhodných aj na plnohodnotný prevoz osôb na vozíčku, resp. osoby s kočíkom.

3.5 Ekonomika

Preferované sú riešenia a typológie kladúce dôraz na efektívnosť stavby, minimalizáciu prevádzkových nákladov, nákladov na údržbu a opotrebenie použitých materiálov. Dispozičné riešenie musí umožňovať dostatočnú rôznorodosť či adaptáciu tak, aby stavby a prostredie spĺňali uvedené požiadavky v priebehu celej svojej predpokladanej minimálnej životnosti (obvykle cca 100 rokov). Spracovateľ súťažného návrhu by mal svoje riešenie nastaviť s čo najpriaznivejším pomerom **PPP** a **HPP**. (**PPP** - predajná podlažná plocha, **HPP** - Hrubá podlažná plocha)

Verejný obstarávateľ má záujem, aby navrhované byty poskytovali vyššiu kvalitu bývania oproti bežnému komerčnému štandardu bytov v novostavbách dostupných bytoch na trhu s nehnuteľnosťami. Hlavným cieľom je kvalita priestoru a čo tento priestor môže ponúknuť v zmysle rôznych spôsobov využitia, pocitov a pohody.

4. Doprava

4.1 Doprava

Dopravné riešenie musí napĺňať princíp udržateľnosti s dôrazom na hierarchiu dôležitosti od najdôležitejšie: pešia doprava, cyklistická doprava, verejná hromadná doprava, dopravná obsluha a individuálna automobilová doprava. Projekt musí rešpektovať súčasne platnú legislatívu, no mal by tak isto preukázať možnosť adaptácie na prípadné zmeny legislatívy v oblasti dynamickej a statickej dopravy. Na príkladoch z iných krajín priestoru EU sa dá pozorovať, že trendom je postupné znižovanie kapacít statickej dopravy a posilňovanie vyvažujúcich riešení v prospech znižovania vlastníctva áut ako je napríklad podpora hromadnej dopravy, last mile riešenia, bike sharing, car sharing a podobne.



Keďže celá štvrt' je zamýšľaná iba s nutným minimom parkovacích miest na povrchu, je potrebné v suteréne myslieť aj na kapacity pre návštevy bytov či prevádzok.

4.2 Nároky na dopravnú a inú infraštruktúru

Dopravné napojenie bude nadväzovať na navrhnutú komunikačnú sieť v rámci urbanistickej štúdie zóny Medziháj.

4.3 Doprava a dopravné plochy

Statická doprava

Pri návrhu parkovacích miest je potrebné zvážiť spôsob, resp. výhody vs. nevýhody podzemnej parkovacej garáže a centrálného nadzemného parkovacieho domu, resp. kombinácie týchto riešení.

Parkovanie na povrchu (uličnom priestore) riešiť v minimálnej miere a to iba maximálne pre návštevy a zásobovanie.

Dlhodobé parkovanie musí byť situované najmä v bytových domoch alebo v centrálnom parkovacom dome. Prípadný parkovací dom by mal byť multifunkčný, ako napríklad s priestorom s inou funkciou (obchody, služby, športoviská).

Podľa vyhlášky 532/2002 - § 58 je potrebné zabezpečiť 4 % parkovacích miest pre vozidlá osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie a musia byť umiestnené najbližšie k vchodu do príslušnej stavby.

Doložiť výpočet statickej dopravy podľa STN 73 6110/Z2.

Parkovacie miesta musia mať predprípravu na elektronabíjacie stanice pre každé miesto. Minimálny počet funkčných miest pre nabíjanie elektromobilov bude 10% s celkového počtu parkovacích miest.

Dynamická doprava

Dynamická doprava musí byť v čo najväčšej miere ukludnená. Pri vjazde z hlavnej dopravnej osi, musia byť použité prvky upokojenia dopravy a to najmä vyvýšené priechody, križovatky a pod..

Sieť komunikácií by mala byť navrhnutá tak, aby minimalizovala kontakt dynamickej dopravy s križovaniami peších trás. Riešené územie by nemalo byť prejazdné naprieč, maximálne v rámci jedného bloku.

Celá lokalita bude zónou 30 s doplnením prvkov upokojenia dopravy (napr. vyvýšené asfaltové prahy pre spomalenie dopravy, vyvýšené križovatky a pod.). Šírka pruhu by nemala presiahnuť 3,25 metra..

V dráhach, ktoré nebudú pokryté segregovanými trasami, zakomponovať cyklistov do hlavného dopravného priestoru podľa charakteru komunikácie (napr. prvkami upokojovania dopravy, ochrannými pruhmi a podobne.)

Hromadná doprava

Návrh musí rešpektovať umiestnenie zastávok hromadnej dopravy v rámci štúdie Medziháj a musia k nim byť vytvorené pešie trasy, ktoré budú v čo najväčšej miere priame.

Nemotorová doprava

Chodníky a cyklistické komunikácie sa umiestňujú smerom od rýchlejších módov k pomalším od osi komunikácie po fasádu. (Motorová doprava, statická, cyklistická, pešia).

V prípade vedenia chodníka alebo cyklistickej komunikácie v rámci profilu nadradenej



komunikácie – sú tieto komunikácie v križovaniach vedené ako priebežné, t.j. v križovaní prechádza vozovka cez chodník (resp. cyklotrasu). Chodník a cyklotrasa sú nadradené, pričom toto križovanie nie je vyznačené priechodom pre chodcov ani priechodom pre cyklistov

Cyklistická doprava

Parkovanie bicyklov je možné v špecializovaných nebytových priestoroch priamo na prízemí prípadne v podzemí bytových domov, pričom prístup k týmto priestorom je bezbariérový s rampou v primeranom sklone. Priestory sú vybavené cyklistickými stojanmi a osvetlením. Priestor môže byť skombinovaný s odkladaním kočíkov. Umiestnenie takejto miestnosti musí byť čo najviac pohodlné na používanie a jednoducho prístupné ako z vnútorných komunikácií domov, tak smerom na vonkajšie chodníky.

Pešia doprava

Chodníky budú riešené ako bezkolízne, pre obyvateľov so zníženou mobilitou. Pešie trasy navrhované v rámci plôch parkovej zelene budú mať povrch riešený z prírodných materiálov vhodných pre prostredie parkových plôch. Pešou trasou prepojiť starý Ružindol s novou lokalitou Medziháj až po novovybudovaný park.

Povrchy

Chodníky budú riešené ako bezkolízne, pre obyvateľov so zníženou mobilitou. Pešie trasy navrhované v rámci plôch parkovej zelene budú mať povrch riešený z prírodných materiálov vhodných pre prostredie parkových plôch. Pešou trasou prepojiť starý Ružindol s novou lokalitou Medziháj až po novovybudovaný park.

5. Zeleň

5.1 Zeleň a zeleno-modrá infraštruktúra

Celkový stav životného prostredia mesta Trnava je narušený až silno narušený. Mesto leží uprostred intenzívne obhospodarovanej agrárnej krajiny, trpí absenciou prirodzených prvkov krajinej štruktúry a v intraviláne nedostatočným zastúpením ekologicky a environmentálne významnej sídelnej vegetácie a zlepšujúcich prvkov. Územie je aj v dôsledku suchej a teplej klímy, nízkej hladiny spodnej vody a výrazných veterných pomerov ekologicky nestabilné s nízkou biodiverzitou. Návrh zeleno-modrej infraštruktúry má reagovať na tieto podmienky.

Zeleno-modrá infraštruktúra - požiadavky pre návrh

Zelená a modrá infraštruktúra bude v území riešená ako sieť prírode blízkych prvkov a plôch zelene a vodných prvkov, ktoré podporujú biodiverzitu, ponúkajú prírode blízke riešenia problémov zastavaného územia, zabezpečujú prepojenie zastavaného územia s okolitou krajinou a poskytujú ekosystémové služby.

5.2 Zeleň a vybavenosť územia

V novej zóne bývania majú byť plochy zelene v maximálne možnej miere ucelené, medzi sebou navzájom prepojené.

Štruktúra zelene a vybavenosti má byť riešená minimálne v rozsahu:

Zeľň vo vnútroblokových priestoroch

Plochy zelene vo vnútroblokových priestoroch majú prioritne plniť funkciu mikroklimatickú a psychohygienickú a krátkodobú pobytovú a spoločenskú.

Majú byť vybavené prvkami drobnej architektúry pre všetky vekové kategórie rezidentov tak, aby sa zohľadnili potreby vekových skupín, ktoré sa nemôžu príliš vzdialiť od miesta bývania (rodičia s malými deťmi, starí ľudia, zdravotne znevýhodnení) a zároveň sa vytvorili podmienky



pre sociálne kontakty rezidentov blokov. Komunitné záhrady, dvory môžu čiastočne nahrádzať záhrady na vidieku a podporovať vytváranie miestnych komunit.

Priestranstvá tohto typu môžu byť čiastočne vyhradené ako poloverejné, prípadne polosúkromné, súkromné.

Verejné priestranstvá a zeleň

Mimo vnútroblokových priestorov majú byť definované líniové a uzlové verejné priestory upravené zeleňou s jasnou hierarchizáciou a určením funkcie.

Kvalitné verejné priestranstvá mimo vnútroblokov budú vytvárať kostru územia ako kontinuálnu oporu vysokej kvality života a pobytu rezidentov a návštevníkov aj v predpokladanom čase postupujúcej výstavby v rámci územia.

Verejné priestranstvá budú riešené komplexne spolu so systémom mobility, mestskej zelene, technickej infraštruktúry. Súčasťou má byť aj mobiliár a vybavenosť pre krátkodobý relax a spoločenské kontakty. V rámci relaxačnej vybavenosti sa počíta s rôznymi typmi spoločných komunitných priestorov, malých ihrísk pre neorganizovaný šport, rôzne hry... s vlastnou originálnou identitou.

Vytrvalá zeleň má byť neoddeliteľnou časťou verejných priestorov minimálne na 30% riešených plôch. Dôraz je kladený predovšetkým na stromy.

Miesta dočasne nezastavané, prípadne ponechané ako rezerva pre budúce zastavanie je potrebné dočasne zapojiť do štruktúry verejných priestorov, prípadne určiť ich iné dočasné využitie.

Pomer veľkosti verejných priestorov voči celku, ich štandard a s tým spojené náklady na výstavbu a prevádzkovanie je potrebné stanoviť na dlhodobu udržateľnej úrovni, aby nevyvolali predraženie výstavby zamedzujúce snahe o dostupnosť bývania a inkluzivitu územia.

Vývojom spoločnosti a technológií môže nastať zmena spôsobu budúceho využívania voľného času rezidentami, čo môže zvýšiť nároky na verejný priestor. Riešenie verejných priestorov by malo hľadať ďaleko dopredu a umožňovať neskoršie nové vstupy.

Športoviská

V rámci vybavenosti územia je potrebné vybudovať aj športoviská. Tieto je možné situovať do plôch zastúpených zeleňou v pomere cca 25% ihrisko a cca 75% zeleň.

Uličná zeleň

Uličná zeleň vzájomne prepojí plochy zelene komunikačnými „zelenými líniami“, (napr. stromoradiami, alejami, zelenými koridormi, uličnými traktami) medzi HBV a IBV, v rámci HBV a do krajinej vegetácie a širšej krajiny plánovanej na východnej strane novej zástavby Medziháj IBV a HBV.

Uličná vegetácia má v maximálnej miere zabezpečiť ozelenenie chodníkov a komunikácií, má byť prispôbena dopravnému urbanizmu ulice, bezpečnému pohybu peších a dopravy a hygieny prostredia.

5.3 Zmena klímy

1. Riešené plochy zelene budú navrhnuté do plôch verejných, poloverejných, súkromných s vymedzením dostupnosti a subjektov starostlivosti.
2. Výkopová zemina bude prioritne použitá v území v rámci riešenia vegetačných plôch, aby sa pri výstavbe maximalizoval ekonomický efekt.



3. Mali by byť uplatnené aktuálne moderné riešenia pre ich optimálny a dlhodobu udržateľný rozvoj.
4. Plochy a priestory zelenomodrej infraštruktúry s výnimkou vnútroblokových priestranstiev budú verejne dostupné nepretržite alebo vo vyhradenom čase, bezpečné, inkluzívne, hravé, flexibilné, pripravené na možnosť zmeny.
5. Všetky navrhované plochy, línie, prvky zelene majú byť podriadené súčasným požiadavkám na dlhodobú udržateľnosť, zmenu klímy, aktuálne požiadavky na manažment dažďovej vody, prírode blízku starostlivosť a vysokú ekonomickosť starostlivosti.
6. Zámerom investora je v rámci etapizácie investície umiestniť na východnom okraji riešeného územia komplexný krajinný útvar s pestrou sieťou ekosystémov (parkové a lesoparkové plochy, sad, lúky, mokrade, vodné plochy a toky, remízky, trvalé trávnaté porasty,...) a prvkov relaxačnej vybavenosti. Na jeho vonkajšom obvode je potrebné vyčleniť ochranné pásmo (OP) o šírke 10 m od nadväzujúcej zástavby budovami. Ochranné pásmo 10 m (OP= 10 m) je potrebné dodržať u všetkých ucelených plôch zelene s prevládajúcou stromovou etážou (parky, sady, lesoparky, hygienicko-izolačná zeleň,...) na vonkajšom obvode územnej hranice týchto plôch. V tomto OP nie je možné budovať objekty na bývanie, výrobu, služby z dôvodu ochrany vlastných objektov pred veternými polomami a tiež z dôvodu ochrany samotných porastov.

6. Infraštruktúra

6.1 Odpadové hospodárstvo

Do návrhu zapracovať vhodné umiestnenie polozapustených kontajnerov, tak aby bola zabezpečená bezpečná a efektívna obsluha vozidlami zberových spoločností.

6.2 Riešenie územnej technickej infraštruktúry

V rámci súťažnej úlohy musí byť pre záujmové územie spracovaný schematický návrh riešenia všetkej potrebnej technickej infraštruktúry.

Mesto chce získať návrh, ktorý popri dobre vyriešenej problematike urbanizmu a typológii bývania bude mať silný koncept udržateľnosti v súvislosti s klimatickou krízou. Neoddeliteľnou súčasťou je preto aj schematický, no zrozumiteľný návrh technickej infraštruktúry. Zásobovanie vodou, teplom, elektrickou energiou, odkanalizovanie, resp. nakladanie so splaškovou a dažďovou vodou, iné technológie (telekomunikácie, chladenie, odpady,...), verejné osvetlenie, zdroje nabíjania elektromobility.

Všetku technickú infraštruktúru v predmetnom území vyriešiť tak, aby bola možná etapizácia výstavby v území.
















M 1:25 000



-  Ekologické obhospodarovanie pôdy - regeneratívne agrolesníctvo
-  Nová plánovaná štruktúrovaná krajina
-  Nový krajinný celok

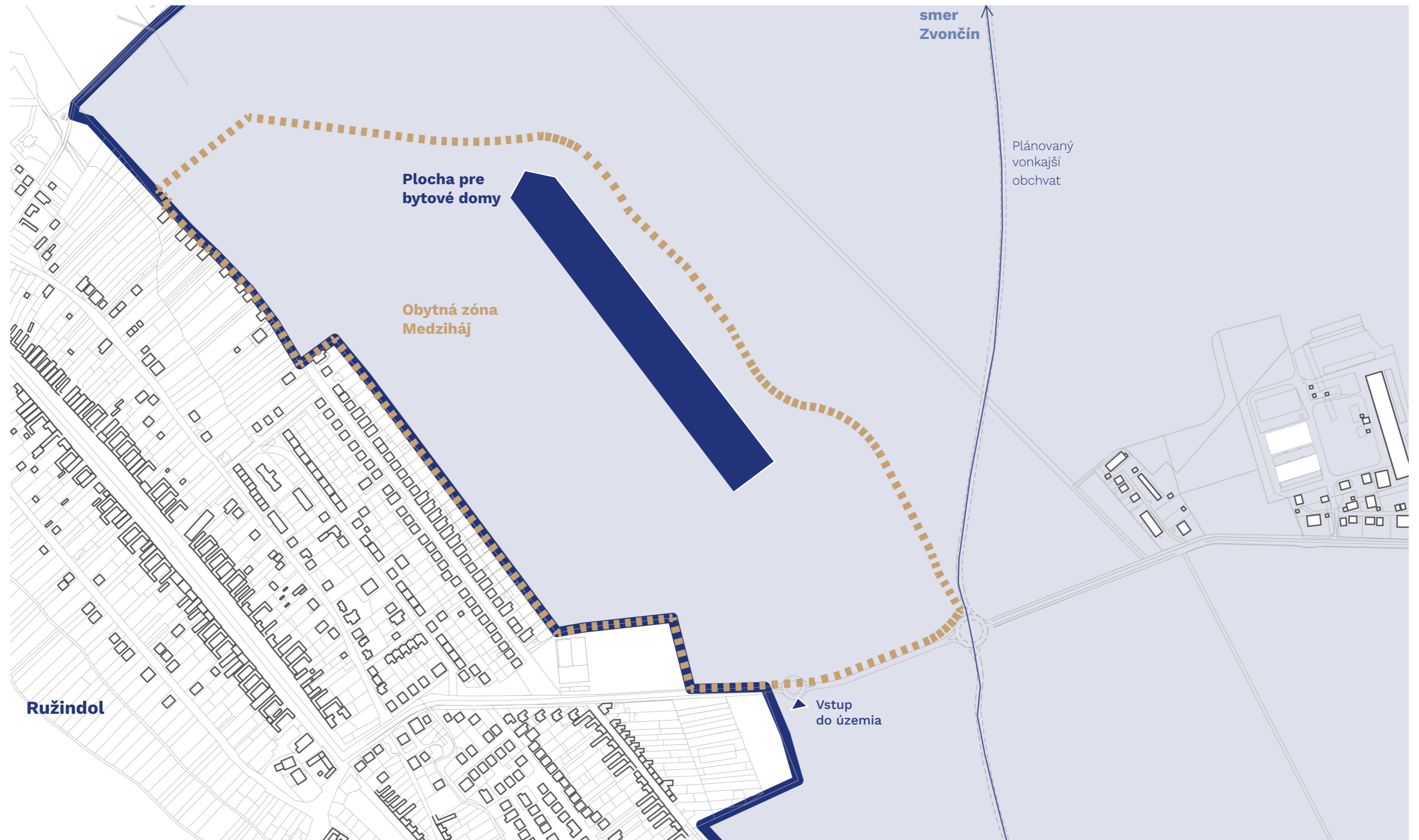
-  Obytná zóna Medziháj
-  Hranica katastrálneho územia Trnava
-  Vodné plochy

-  Hlavné dopravné ťahy
-  Železnica
-  Návrh cesty I. triedy - vonkajší obchvat

A. Širšie vzťahy - návrh podľa ÚP

Legenda





M 1:5 000

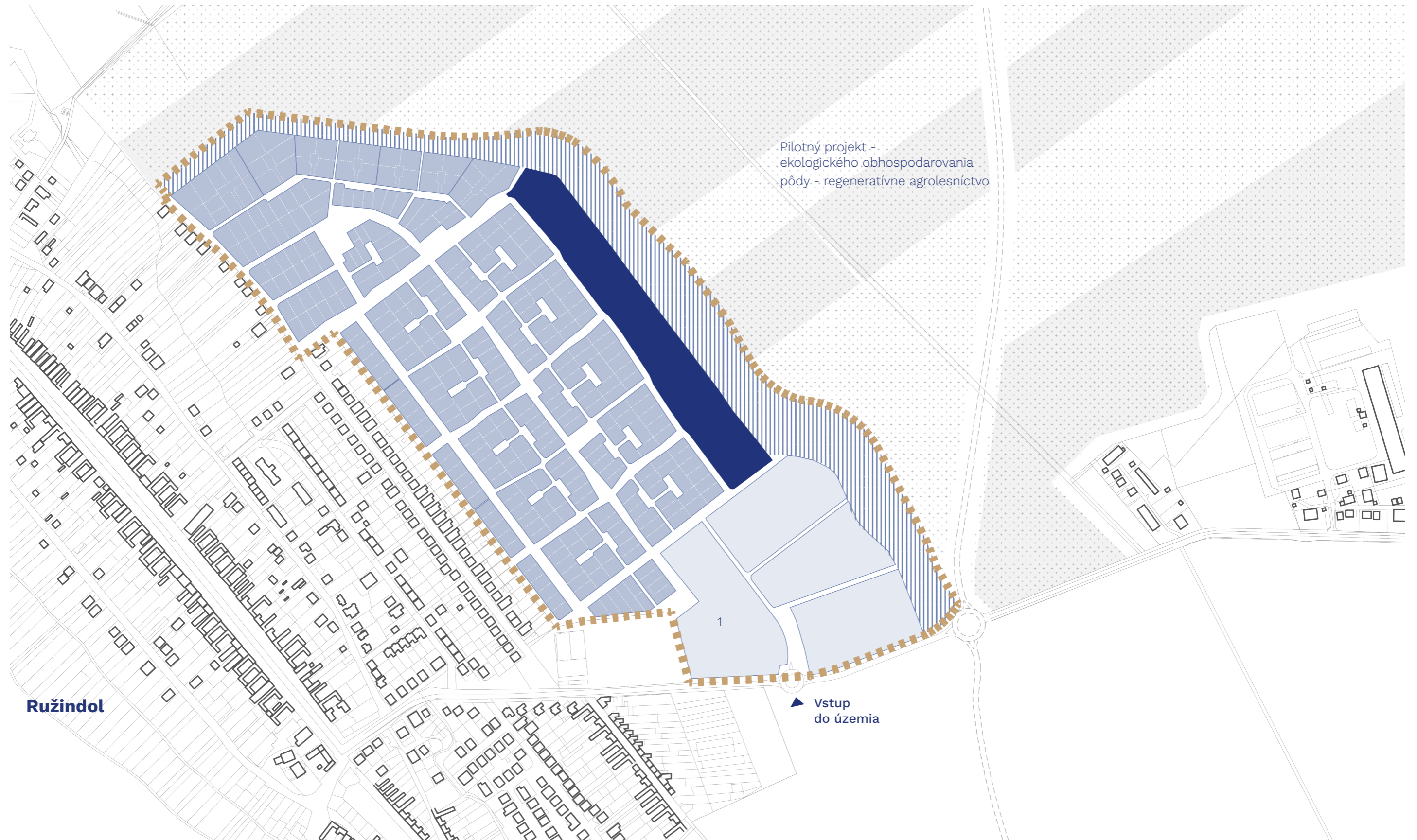


- Katastrálne územie Trnava
- Hranica obytnej zóny Medziháj
- Plocha pre bytové domy

B. Riešené územie

Legenda





M 1:5 000



■ Plocha pre bytové domy
▨ Nový krajinný celok

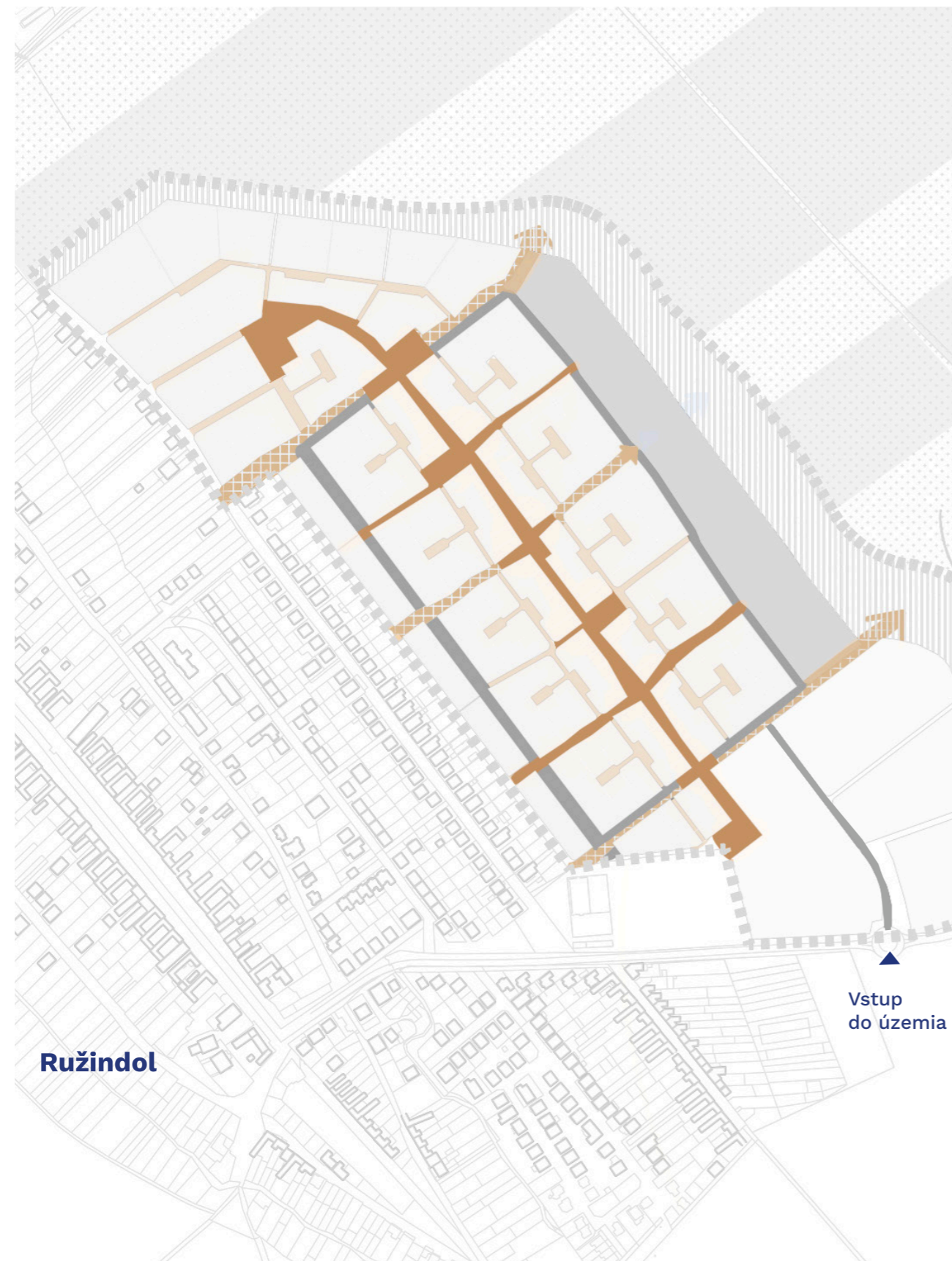
■ Stavebné bloky IBV
■ Plochy pre občiansku vybavenosť
1 Uzemná rezerva

▨ Regeneratívne agrolesníctvo
▨ Hranica obytnej zóny Medziháj
▨ Plánovaný vonkajší obchvat

C. Riešené územie - kontext




Legenda





M 1:5 000



-  Hlavné verejné priestory
-  Hlavné prepojenia s parkom
-  Zjazdne chodníky

D. Charaktery uličných profilov

Charaktery uličných profilov

Hlavné verejné priestory

Centrálny verejný priestor s radovou zástavbou a s nadväzujúcimi mikropriestormi budú tvoriť kostru celého územia.

Hlavné obslužné komunikácie



Hlavné obslužné komunikácie budú tvoriť okružné obojsmerné cesty s prístupom pre hromadnú autobusovú dopravu. Súčasťou obslužných ciest budú chodníky pre peších s obojstrannou alejou.

Hlavné prepojenia s parkom

Pre celé územie obytnej štvrte sú dôležité pešie prepojenia do lesoparku. Nový lesopark vznikne v kontaktnej polohe územia určenej pre bytové domy.

Zjazdne chodníky

Ostatné plochy pre obsluhu uprednostňujú peší bezpečný pohyb.

-  Hlavné obslužné komunikácie
-  Plochy pre bytové domy

Legenda



 **TRNAVA**

2024