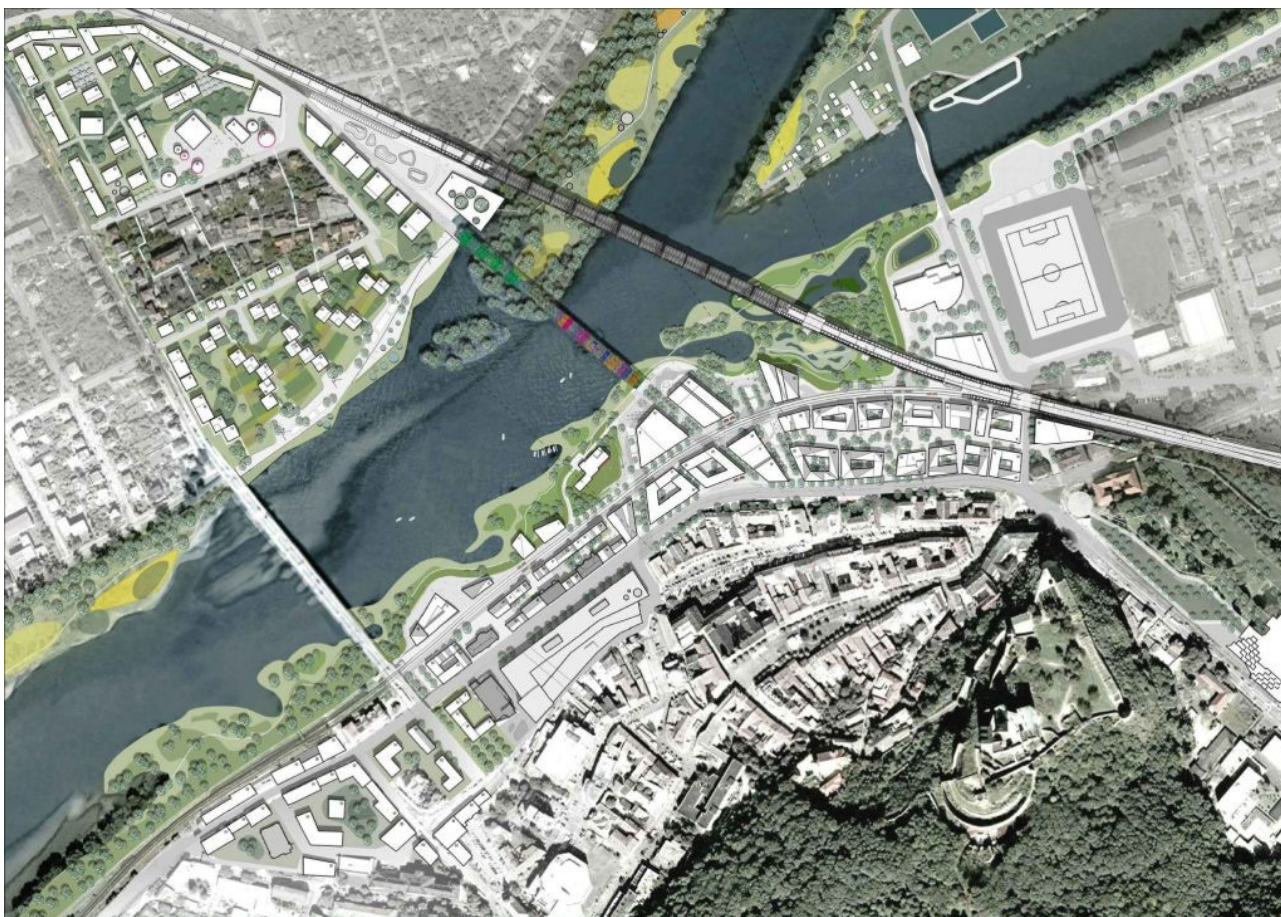


(05)

O súťaži
TRENČÍN – MESTO NA RIEKE
Jednoznačný úspech, alebo premrhaná príležitosť?
VÍTAZNÝ NÁVRH – ROZBOR – 1. časť

Predchádzajúci článok som skončil vetami:

„... celkový dojem z víťazného návrhu je veľmi pozitívny. Riešenie je nenásilné, ako by vyrastajúce z podhubia historickej zástavby. Na prvý pohľad veľmi vydarené.“



ZÁKLADNÝ VÝKRES VÍTAZNÉHO NÁVRHU.

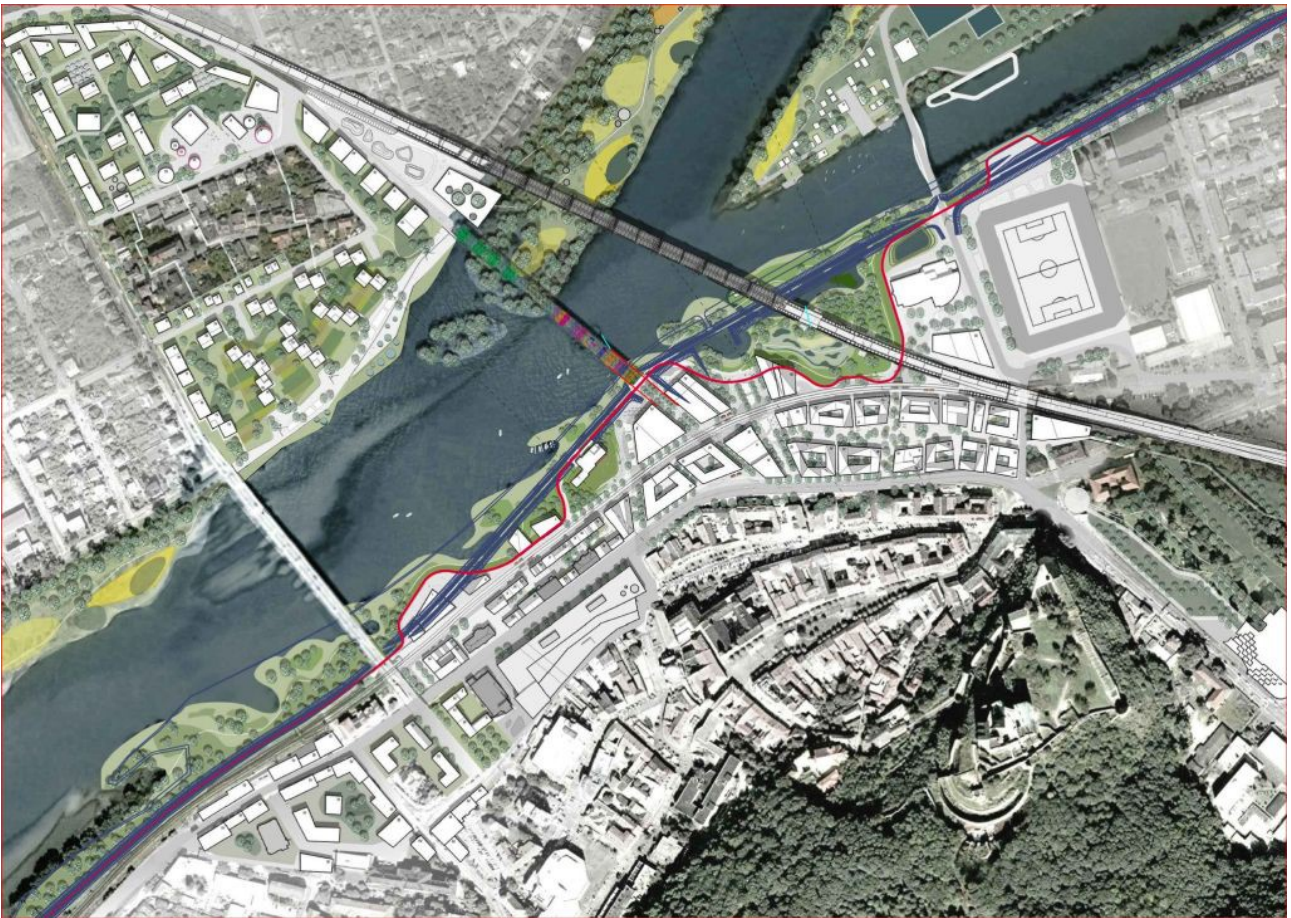
Mandaworks AB + Hosper Sweden AB /Stokholm /Švédsko)

V nasledujúcich článkoch sa pokúsím podrobnejšie rozobrať víťazný návrh a pozrieť sa naň z tých iných pohľadov než je ten prvý. Len pre istotu opakujem, že všetko, čo píšem sú len moje osobné názory a nik sa s nimi nemusí stotožniť alebo ich prijať. Netvrdím, že je to tak. Sú to len a len moje názory vychádzajúce z mojich profesionálnych skúseností, znalostí a mnohoročnej práce v tomto obore. Napriek tomu je to stále len môj názor.

V nasledujúcich článkoch sa budem venovať realnosti jednotlivých dielčích riešení.

Prvé, čo padne do oka pri pohľade na víťazný návrh každému kto pozná Trenčín je úprava hrádze a navrhované zmeny v inundačnom území Váhu. Predložené riešenie je veľmi ľúbivé. Vytvárané zátoky pôsobia romanticky a posuny hrádze približujú oddychovú zónu plnú jazierok bližšie k zastavanej časti centra mesta. Túto myšlienku najlepšie vidno v priestore „Bratislavskej“ železničnej trate. Upravený priestor so zátokou voľne prechádzajúcou popod železničné teleso zároveň do značnej miery koriguje bariéru vytvorenú touto železničnou traťou.

Na nasledujúcom výkrese som pre lepšiu čitateľnosť zvýraznil novonavrhovanú polohu hrádze (červená) a vkreslil som súčasnú polohu hrádze (modrá).



ZÁKLADNÝ VÍKRES VÍŤAZNÉHO NÁVRHU. Vkreslená nová poloha hrádze (červená) a jestvujúca hrádza (modrá).

Ako je z výkresu vidno zmeny polohy hrádze nie sú zanedbateľné. A to aj napriek tomu, že ako je (žiaľ len v drobnej poznámke v zátvorke) uvedené vo „Východiskách a doporučeníach zadania súťaže“ poloha hrádze je nemenná. (str. 3 VaD) Konkrétne sa tam píše:

„V tomto kontexte sa odporúča zachovať plynulý prechod rieky k hrádzi (ktorej poloha je nemenná) cez prírodné formy – s dôrazom na využitie a zlepšenie mikroklímy rieky a rozvoj aktivít priamo na vode.“

Citovaný materiál tvoril prílohu súťažných podmienok preto sa natíska otázka, či súťažiaci týmto riešením neporušili súťažné podmienky! Otázkou môže byť aj to, či táto informácia nemala byť priamo v súťažných podmienkach v časti ktorá by sumarizovala limitujúce a obmedzujúce faktory nachádzajúce sa v riešenom území.

Inak povedané, je otázkou do diskusie, či „Východiská a odporúčenia zadania súťaže“ tvoriace prílohu súťažných podmienok sú pre súťažiacich záväzné, alebo je to len informatívny a nezáväzný materiál?

Odhladnuc od súťažných podmienok som si možnosť posunu hrádze overoval u Slovenského vodohospodárskeho podniku. Z ich odpovede vyberám:

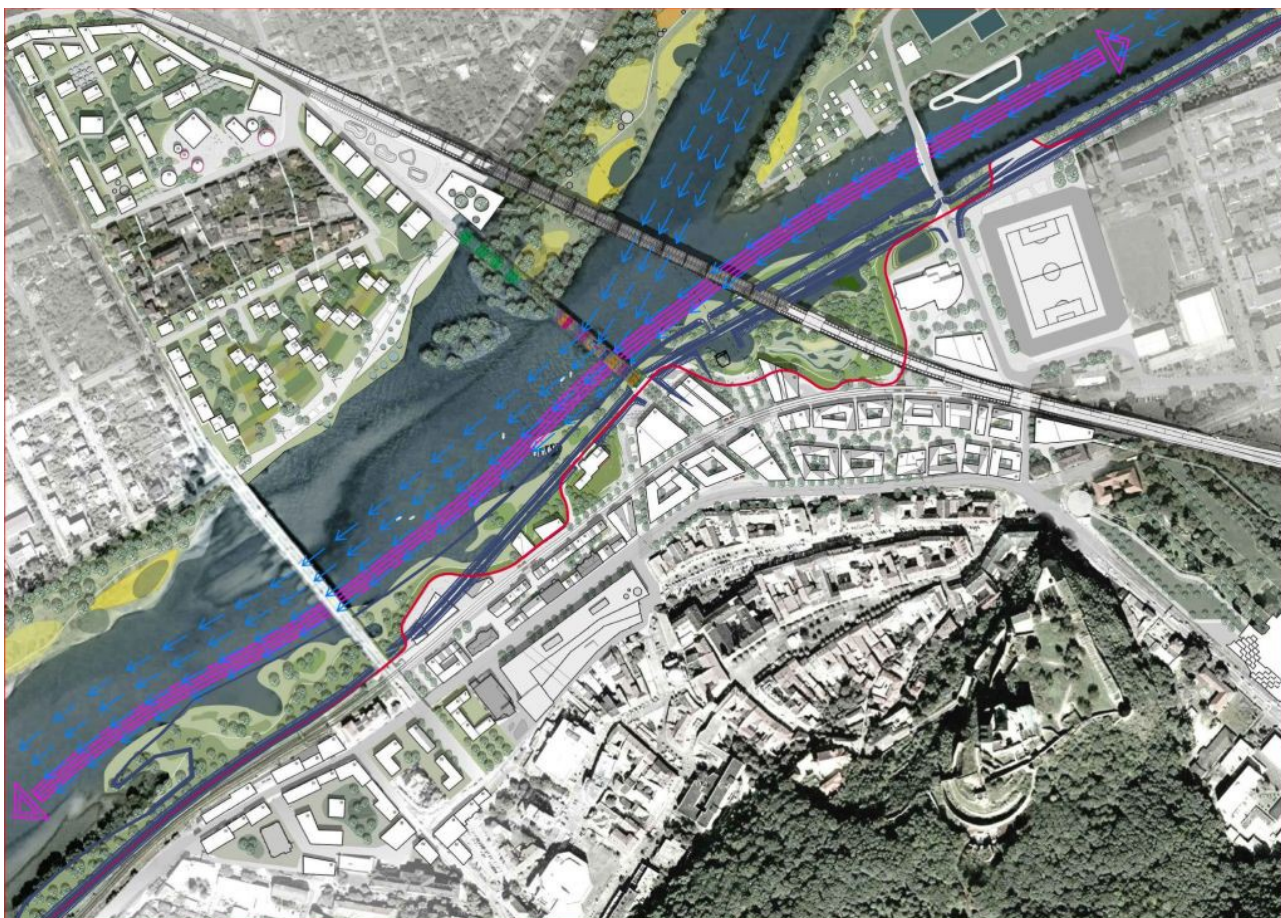
„1. Možnosť posúvania a premiestňovania hrádzí je teoreticky možná aj v okolí vodného toku Váh v centre mesta Trenčín.“

„2. ... Akýkoľvek zásah do trasy ochranných hrádzí by musel nadväzovať na celý rad kompenzačných opatrení smerujúcich k zachovaniu, alebo zlepšeniu jestvujúceho stavu ochrany pred povodňami, z čoho vyplýva nutnosť prieskumu plánovaného zásahu a nutnosť dôsledného

hydrotechnického prepočtu. Na základe daných dôvodov vyplýva, že predmetné zmeny sú ťažko uskutočniteľné.“

Práca s hrádzami nie je problematická len vo víťaznom návrhu. V návrhu odmenenom špeciálnou cenou od Marko&Placemakers / London (UK) + GutGut / Bratislava (SR) hrádza na pravej strane Váhu medzi starým železničným mostom a cestným mostom prakticky zmizla. Minimálne je jej poloha, aspoň pre mňa, ťažko čitateľná. Výkres nájdete v článku č. 03.

Okrem práce s hrádzou zaujme vo víťaznom návrhu aj práca s inundačným územím. Ide o zálivy a násypy smerujúce do toku Váhu. Vo výkrese nižšie je orientačne zakreslená aj plavebná dráha (fialová) a smer vodných prúdov (modrá).



ZÁKLADNÝ VÝKRES VÍŤAZNÉHO NÁVRHU. Zakreslený plavebný koridor (fialová) a vodné prúdy (modré šípky)

Niektoré navrhované násypy smerujúce do toku Váhu zasahujú do plavebnej dráhy pre ktorú je výhľadovo vyčlenený koridor pri ľavom brehu rieky. A to z dvoch dôvodov.

1. Plavebná dráha smeruje do kanála.
2. Vodné prúdy neustále vymieľajú dno Váhu pri ľavom brehu rieky. Pravý breh je neustále zanášaný. Plavebná dráha prechádza popod cestný most v jeho najvyššom bode ktorý sa nachádza práve v tejto polohe. (najvyšší bod cestného mosta je nad prvým pilierom v inundačnom území na ľavom brehu)

Vážska vodná cesta je súčasťou európskych dopravných koridorov a vzťahujú sa na ňu predpisy a nariadenia EÚ. Jedným z nich je aj

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ.

(Viac informácií nájdete na tejto stránke v často „Aktuality“ pod číslom 01, 05 a 09)

Vzhľadom na záväznosť nariadení Európskeho parlamentu a Rady Európy pre všetky členské štáty nemožno tieto skutočnosti ignorovať. V súťažných podmienkach nie je o tomto ani zmienka. Vo „Východiskách a odporúčaníach zadania súťaže“ je na strane 5 napísané len nasledovné:

„Nová železničná trať je kvôli plavebnému gabaritu 7m (Dunajská stratégia) a kvôli konštrukcii nového mosta a v priestore, kde opúšťa hrádzu, o cca 6,2 m vyššie ako súčasná trať.“

O starom železničnom moste sa z tohto pohľadu píše na strane 6 tohto materiálu nasledovné:

„Plavebný gabarit súčasného mosta sú 4 metre, Dunajská stratégia požaduje 7 metrov.“

To je všetko.

Z uvedeného pre mňa vyplýva, že navrhované násypy smerujúce do toku Váhu nie sú realizovateľné. Otázkou je, či by tieto násypy autori navrhli aj keby v súťažných podmienkach a podkladoch boli tieto skutočnosti uvedené a plavebný koridor bol vyznačený.

Kolízia s plavebnou dráhou tiež nie je výlučným problémom víťazného návrhu. Ešte výraznejšie ju vidno v návrhu ocenenom druhou cenou od kolektívu autorov z Bratislavy. Všetky nimi navrhované móla sú osadené presne do plavebnej dráhy. Výkres nájdete v článku č. 03. Aj tu je otázne, ako by vyzeral ich návrh ak by o polohe plavebného koridoru vedeli.

Pokračovanie už zajtra.

Autor: **Akad.arch.Ing. Igor Mrva**

Pridané: 06.09.2014