

(11)

O súťaži  
**TRENČÍN – MESTO NA RIEKE**  
Jednoznačný úspech, alebo premrhaná príležitosť?  
**VÍŤAZNÝ NÁVRH – ROZBOR – 7. časť**

V predchádzajúcich častiach som sa, až na malé výnimky, venoval celkovej koncepcii víťazného návrhu. Teraz sa budem venovať detailom riešenia.  
Súčasťou víťazného návrhu je aj detail riešenia uvedený nižšie.



**DETAIL Z VÍŤAZNÉHO NÁVRHU.**

**Mandaworks AB + Hosper Sweden AB /Stokholm /Švédsko)**

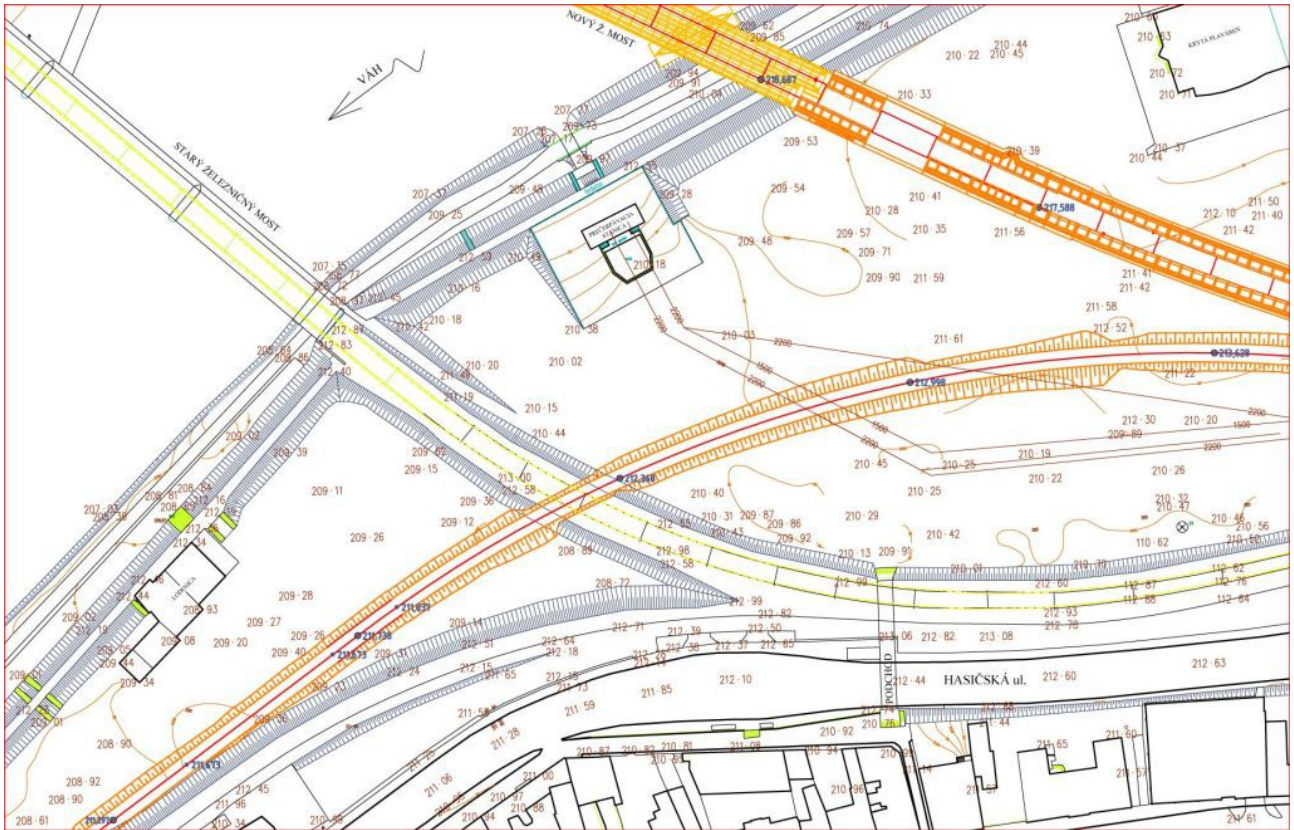
Ako vidno na výkrese vyššie autori si vybrali pre detailné riešenie časť priestoru medzi starou a novou „Chynoranskú železnicou a priestor medzi lodenicou a novým železničným mostom. Pekne tu vidieť navrhnuté pešie prepojenie historického centra s riekou Váh a starým železničným mostom prerobeným na promenádny most. Vidno tu aj „Chynoranskú“ železniciu prebudovanú na dvojkolajovú električkovú trať. Súbežne s ňou je navrhnutá cesta široká cca 4,2 m a chodník široký cca 1,5m.

Električková trať pokračuje vpravo nájazdom na železničné teleso na ktorom je dnes navrhnutá „Bratislavská“ a aj „Chynoranskú“ trať v súbehu pokračujúc smerom k železničnej stanici. Cesta s chodníkom sa v tomto priestore napája na komunikáciu prechádzajúcu z križovatky pred hotelom Elizabeth popod „Bratislavskú“ železniciu vyúsťiac na Mládežníckej ulici. (Tento detail je mimo záber výkresu vyššie ale je ho vidno na základnom výkrese.)

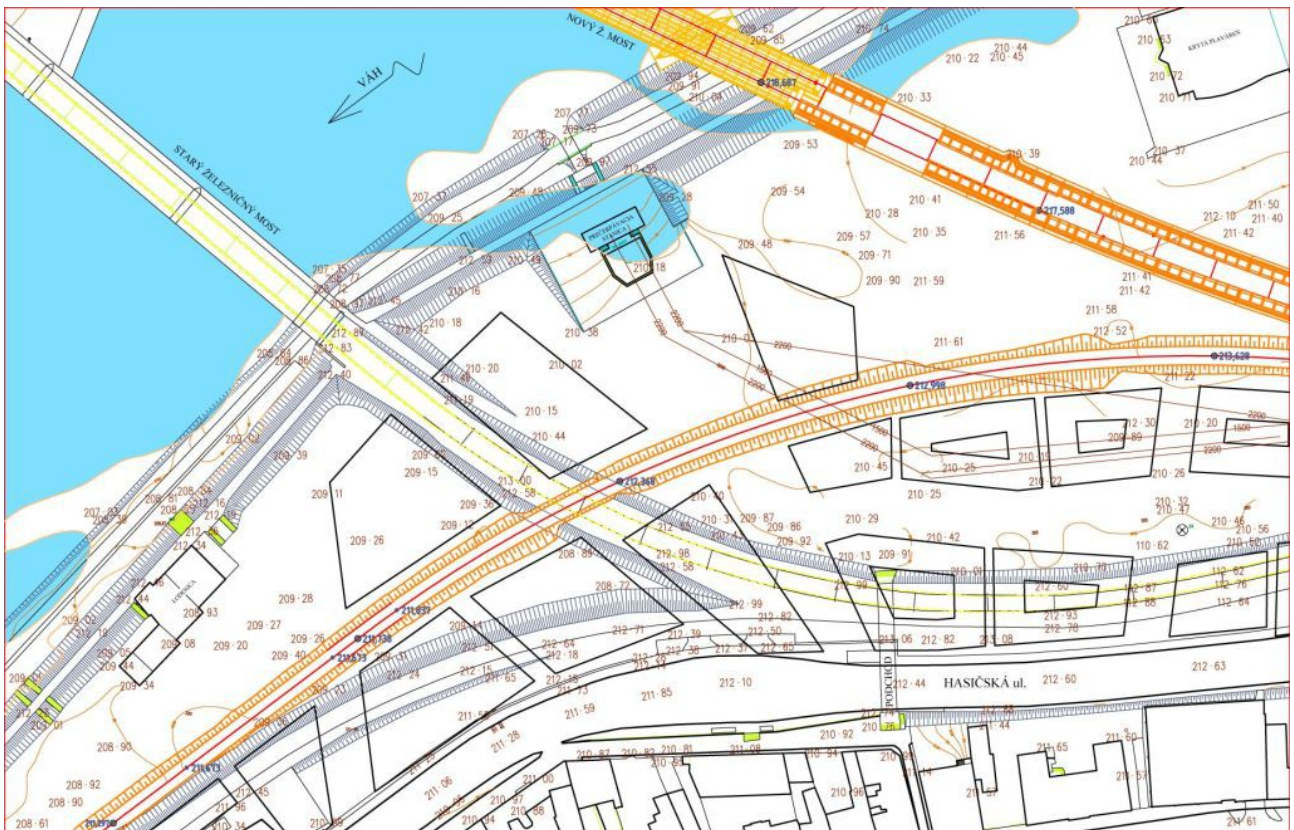
Výškovo je územie navrhnuté ako rovina vzniknutá zasypaním územia medzi novou a starou „Chynoranskou“ železnicou. Od električkovej trate navrhnuť na mieste „Chynoranskej“ železnice sa terén zvažuje k Váhu v časti pri lodenici a v priestore okolo „Bratislavskej“ trati. Klesanie terénu je modelované formou „amfiteátrov“. Priestor medzi klesajúcimi terénmi tvorí rovina okolo vyústenia starého železničného mosta. Pekne tu vidno tri hlavné pešie trasy o ktorých som už písal v článku číslo 04.

Rovina okolo peších ťahov a električkovej trati stúpa pri Hasičskej ulici o 2 metre.

Na výkrese nižšie je východisková situácia. Terén z ktorého treba pri návrhu zástavby vychádzať.



ÚZEMIE DETAILU PO DOKONČENÍ REKONSTRUKCIE ŽELEZNÍC. Terén s bariérami železničných tratí.



TO ISTÉ SO ZAKRESLENÍM OBJEKTOV VÍTAZNÉHO NÁVRHU.

Východiskový terén je veľmi členitý s výškovými rozdielmi až 3 metre. Jeho vyrovnanie zásypom bolo súťažiacim ponúknuté v materiály „Východiská a doporučenia zadania súťaže“ na strane 9. Citujem:

*„Znížený terén (kotol - ako súčasť bývalého letného kúpaliska a priestor za lodenicou) – pod úrovňou hrádze – medzi hrádzou, novou železnicou a starou železnicou – doporučujeme terén zdvihnúť na úroveň hrádze (resp. aj vyššie) a kotol využiť pre podzemné parkovanie – pre funkcie na teréne.“*

Taktiež využitie „Chynoranskej“ trate po jej zrušení pre električkovú trať bolo súťažiacim ponúknuté v už citovanom materiáli na strane 5. Citujem:

*„Po trati č. 143 dlhodobo premáva približne 10 – 15 vlakov za deň, mesto plánuje v budúcnosti využívať túto trať aj ako súčasť mestskej koľajovej dopravy.“*

Autori víťazného návrhu prevzali obe doporučenie do svojho návrhu príliš mechanicky. Ako by sa nezamýšľali nad tým, že výškové osadenie musí byť naviazané na jestvujúci terén, že električka musí viesť odniekiaľ niekam, že upraviť „Chynoranskú“ trať na električkovú bude možné až po jej zrušení, že dovedy nemožno „Chynoranskú“ trať zasypať a ani inak výškovu upravovať a že aj do tej doby sa treba nejako bez kolízií dostať z centra na starý železničný most upravený ako promenádny.

Snáď základnou otázkou v tejto súvislosti je, kedy bude „Chynoranská“ trať zrušená. To dnes nik nevie. V súčasnosti prebieha rekonštrukcia tejto trate a nemožno počítať s tým, že železnice túto trať za niekoľko miliónov zrekonštruujú a následne zrušia. To by nemalo logiku. Ale ako bude toto územie fungovať dovedy?

V platnom Územnom pláne mesta Trenčín schválenom 28.12.2012 sa o „Chynoranskej“ železnici v textovej časti na strane 348 píše:

*„Železničná trať č.143“*

*„Železničná trať č. 143 (Trenčín - Chynorany) spolu so železničnou traťou č. 123 (Horné Slnie - Nemšová) umožňujú železničné spojenie územia Českej republiky cez územie regiónu Trenčín – Topoľčany na stredné Slovensko. Vytvárajú tak železničnú trasu medzištátneho a regionálneho významu s očakávaným zvýšením dopravných nárokov, ktoré nebude možné traťami v jestvujúcom technickom stave uskutočniť. Z tohto dôvodu je navrhnutá modernizácia tejto dôležitej železničnej trasy na traťovú rýchlosť  $V = 100-120$  km/hod., podľa rozvojových zámerov ŽSR aj s výhľadovou elektrifikáciou.“*

S otázkou ohľadne zámerov železníc s „Chynoranskou“ traťou som sa obrátil aj na Ž SR. Z ich odpovede vyberám:

*„Vzhľadom na súčasné dopravné výkony v osobnej a nákladnej doprave na úseku trate .....Trenčín – Chynorany (4/4 osobných vlakov za deň, 1/1 manipulačných vlakov za deň) .....*

*Ž SR v rámci krátkodobej a strednodobej stratégie nepredpokladajú potrebu zvyšovania rýchlostí ...*

*Nevylučujeme však potrebu zvyšovania najväčšej traťovej rýchlosti v rámci dlhodobej stratégie, čo je potrebné rešpektovať v príslušných územných plánoch.“*

*„Železnice do roku 2020 nepredpokladajú zmenu rozsahu osobnej a nákladnej dopravy ...“*

*„Obe trate (pozn. Trať Trenčín - Chynorany a trať Tr. Teplá Horné Slnie) doposiaľ neboli zaradené do žiadneho materiálu, týkajúceho sa rušenia tratí, resp. zavedenia útlmového režimu na tratiach.“*

(Kompletné vyjadrenie Ž SR nájdete na tejto webovej stránke v časti „DOKUMENTY“ pod číslom 08)

V tejto súvislosti by ma zaujímalo z akých materiálov vychádzali spracovatelia podkladov pre súťaž pri úvahách o prestavbe „Chynoranskej“ železnice na električkovú trať. Myšlienka je to síce dobrá, ale akosi vytrhnutá z kontextu a podľa mňa (súdiac na základe stanoviska Ž SR) v návrhovom období Územného plánu centrálnej mestskej zóny nerealizovateľná. A pri tom, ako sa píše v súťažných podmienkach, majú byť výsledky súťaže podkladom pre jeho spracovanie.

Poznámka:

**Otázku kedy bude „Chynoranská“ železnica zrušená a ako bude územie fungovať dovtedy považujem za mimoriadne dôležitú. Dokonca by som si ju dovolil označiť za rozhodujúcu pre bezkolízny kontakt centra mesta s riekou.** Preto stojím za úvahou, či v súťažných podmienkach nemala byť požiadavka na spracovanie návrhu prepojenia centra mesta s riekou Váh v dvoch etapách. Do zrušenia „Chynoranskej“ železnice a po jej zrušení.

Pokračovanie už zajtra.

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

Pridané: 12.09.2014