

(12)

O súťaži
TRENČÍN – MESTO NA RIEKE
Jednoznačný úspech, alebo premrhaná príležitosť?
VÍTAZNÝ NÁVRH – ROZBOR – 8. časť

V dnešnom pokračovaní sa budem zaoberať výškovou úpravou terénu tak ako je vyznačená vo výkrese detailu. Na výkrese nižšie je detail navrhnutého riešenia s vloženým mapovým podkladom. Výškové kóty z návrhu sú zvýraznené červenou farbou.



DETAIL Z VÍTAZNÉHO NÁVRHU s vloženým mapovým podkladom a zvýraznenými výškovými kótami.

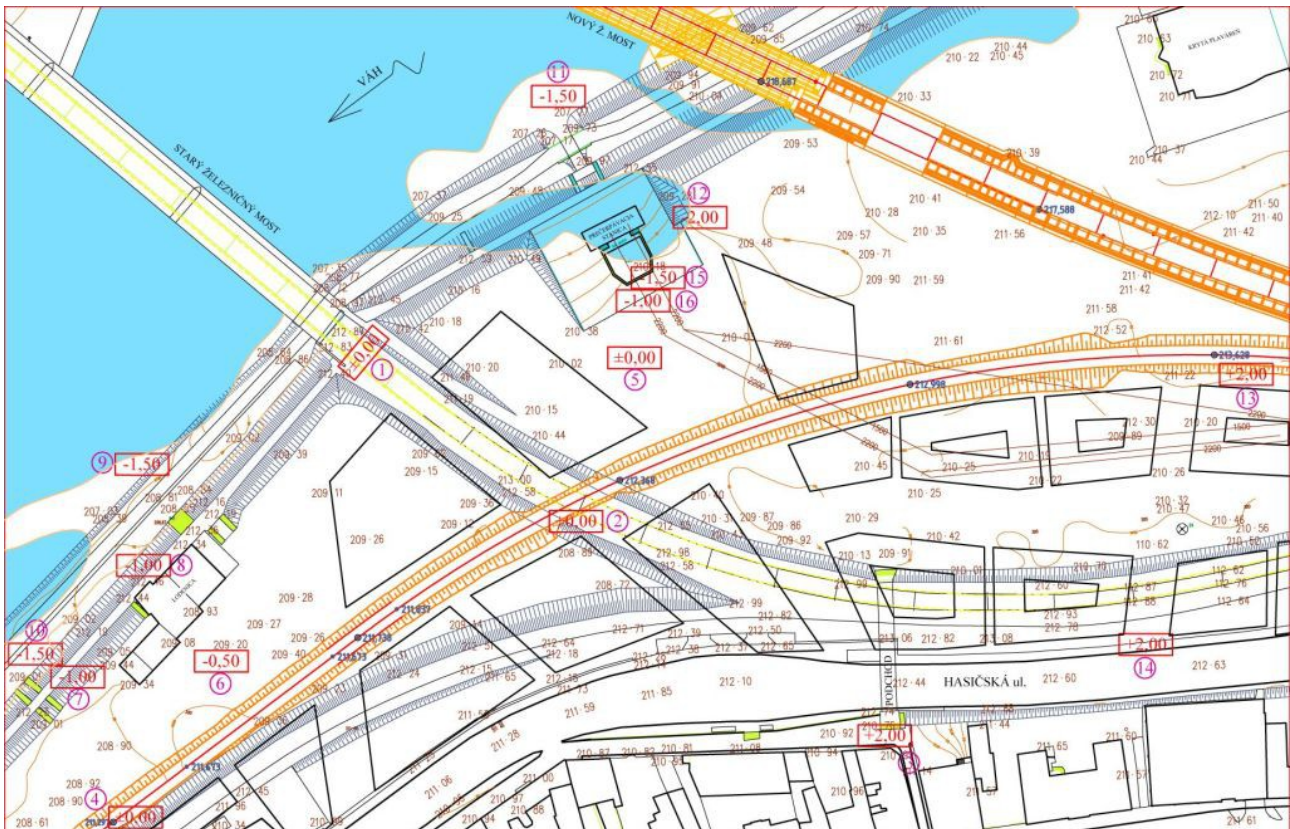
Výškové riešenie terénu je jedným z mnohých problémov tohto územia. Posun „Chynoranskej“ železnice do novej polohy vytvoril ďalšiu bariéru medzi centrom mesta a riekou Váh. Autori tento problém riešia zasypaním nerovností terénu a vytvorením novej úrovne na kóte 0,00. Po tejto novo vytvorenej rovine sú vedené aj tri hlavné pešie spojnice medzi historickým jadrom mesta a nábrežím. O týchto peších trasách som už písal v článku č. 04.

Všetky hlavné pešie trasy križujú „Chynoranskú“ železnicu prerobenú na električkovú trať. Križovanie je úrovňové. Pri električke to nie je problém. Problémom to je pokiaľ po trati chodia vlaky. V takom prípade je toto riešenie neprijateľné. „Chynoranská“ trať má navyše svoj sklon. Nie je to rovina. Potrebuje vystúpať z úrovne pod cestným mostom na teleso „Bratislavskej“ železnice s ktorou pokračuje v súbahu smerom do železničnej stanice. Do doby zrušenia „Chynoranskej“ trate nie je, s najväčšou pravdepodobnosťou, možné sklon železnice meniť.

Ak aj pripustím možnosť, že po zrušení „Chynoranskej“ železnice sa v rámci jej prestavby na električkovú trať zmenia sklonové pomery ostáva stále nevyriešená otázka, čo dovedy?

Dovolím si v tejto súvislosti pripomenúť, že jedným z hlavných cieľov súťaže, ak nie vôbec tým najhlavnejším, bolo nájsť bezkolízne prepojenie centra mesta s riekou. A aj keď bola súťaž vyhlásená ako ideová nie je prijateľné tento cieľ posúvať do ďalekej a neurčitej budúcnosti.

Výkres na predchádzajúcej strane je pre čítanie výškových kót dosť neprehľadný. Preto som z neho pre zvýšenie čitateľnosti odstránil farebný podklad.



Ten istý výkres bez farebného podkladu.

Ako by mala podľa autorov víťazného návrhu vyzeráť výšková úprava terénu je z výkresu jasné. Čo nie je jasné je to, ako by to chceli zrealizovať. V návrhu som nenašiel stotožnenie nuly s konkrétnou výškou terénu. Môžem to len predpokladať.

Logické by bolo, ak by nula vychádzala z výšky starého železničného mosta prerobeného na promenádu. (bod 1 na mape) Pešia zóna by priamo vychádzala z úrovne mosta a plynulo pokračovala smerom k mestu. Úroveň mosta je na kóte 212,85 m.n.m. Ak je to ale tak, tak na túto kótu by mal byť upravený aj terén v križovaní s „Chynoranskou“ železnicou v bode „2“ a túto výšku má mať aj terén v bode „4“. To by ale znamenalo v bode „2“ prisypať „Chynoranskú trať“ o 61 cm a v bode „4“ až o 99 cm!

V bode „13“ má byť terén upravený na kótu +2,00 m. Teda na výšku 214,85 m.n.m. „Chynoranská“ trať tu má ale výšku 213,63 m.n.m. To znamená zdvihnúť terén o 1,22 m!

Upraviť terén na výšku +2,00 navrhujú autori aj v bode „3“. Vo vyústení uličky k Hasičskej ulici. V súčasnosti je tu výška terénu na kóte 210,95 m.n.m. Ak by sa mala úprava takto realizovať bolo by nutné navýšiť terén o 3,90 m! Čo ja vnímam ako nerealizovateľný nezmysel.

V bode „14“ na Hasičskej ulici by bolo treba pri tejto úprave terénu zvýšiť cestu o 2,25 m!

Zaujímavá je „vyriešená“ aj výšková úprava terénu okolo zachováanej lodenice. Vstup do lodenice z hrádze (bod 8 na mape) je v súčasnosti na výškovkej kóte 212,16 až 212,44 m.n.m. Podľa navrhovanej úpravy by sa mal terén v tomto bode upravovať minimálne. Inak to vyzerá za lodenicou. Tu je v súčasnosti terén na kóte 209,08 m.n.m. Podľa návrhu by sa mal terén upraviť (v bode 6 na výkrese) na kótu -0,50 m, teda na výšku 212,35 m.n.m. To by ale znamenalo navýšiť terén o 3,27 m a prisypať budovu lodenice!

Som si vedomí toho, že v ideovom návrhu sa neosadzuje každá budova s presnosťou na centimetre, ale to neznamená, že možno do návrhu napísať čokoľvek. Základná a realizovateľná filozofia musí byť jasná aj v prípade výškovvej úpravy terénu.

