

(13)

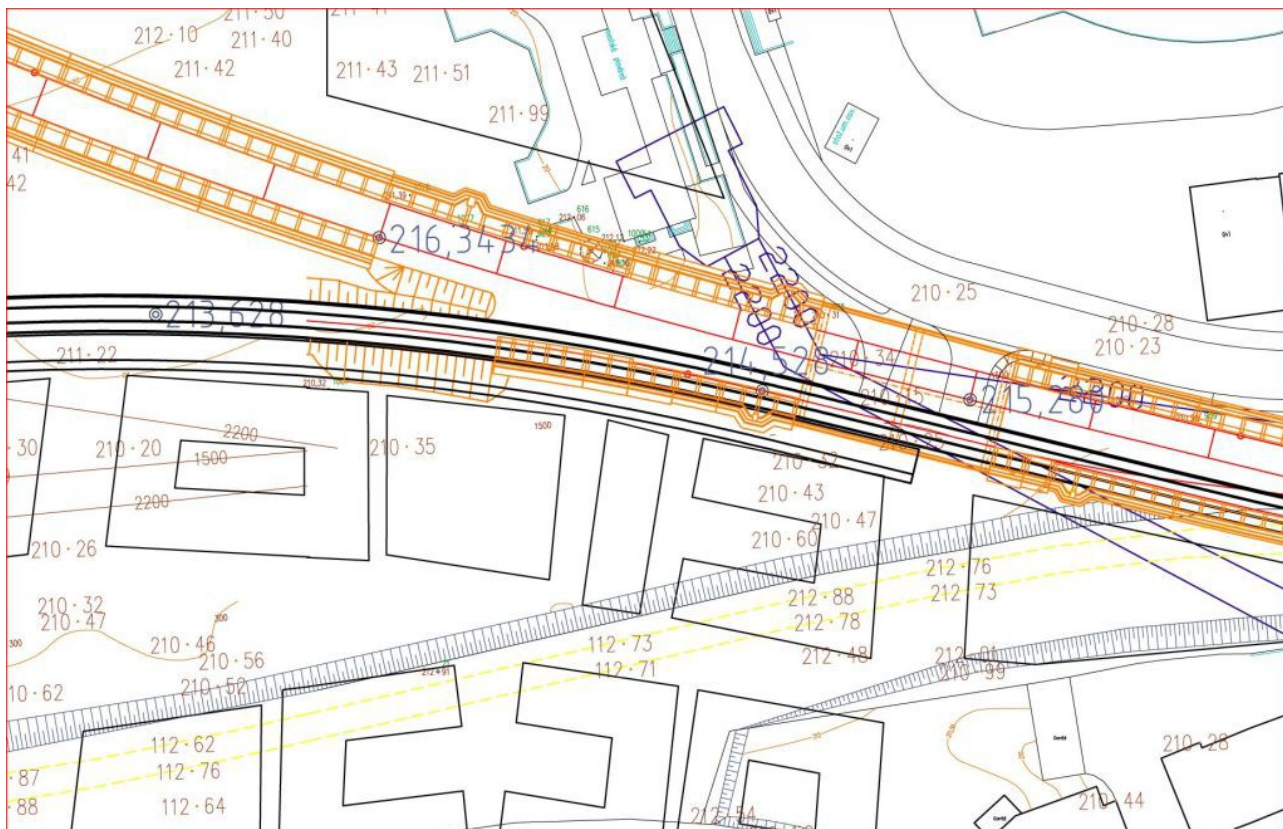
O súťaži  
**TRENČÍN – MESTO NA RIEKE**  
Jednoznačný úspech, alebo premrhaná príležitosť?  
**VÍTAZNÝ NÁVRH – ROZBOR – 9. časť**

V tomto pokračovaní článkov o víťaznom návrhu sa budem venovať navrhovanej električke a ceste navrhutej v jej súbehu.



**Električková trať s cestou a chodníkom.**

Na výkrese vyššie je do mapového podkladu zakreslená poloha električky, cesty a chodníka tak, ako je to v základnom výkrese. Na výkrese nižšie je detail.



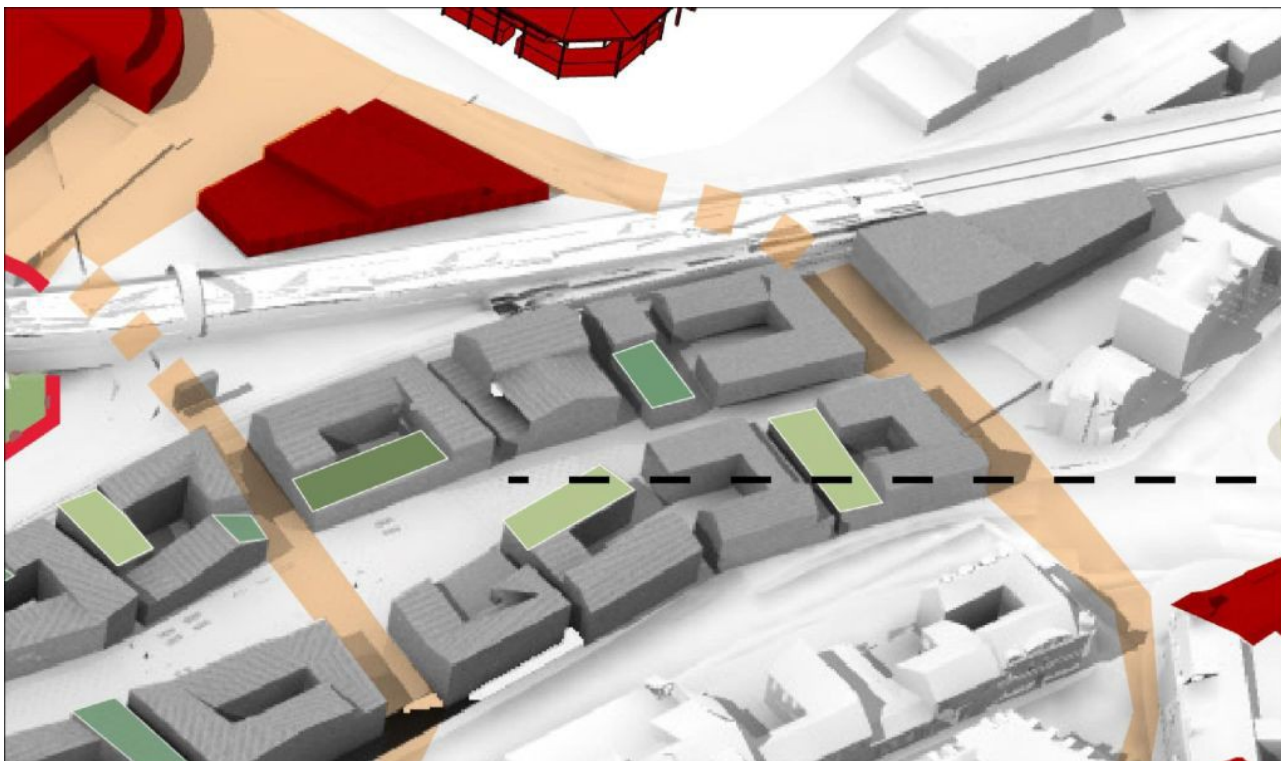
Na výkrese detailu je vidno ako električková trať pokračuje v súbahu s „Bratislavskou“ železničnou smerom k stanici a cesta vedie k prejazdu popod túto trať.

Na výkrese je jasne vidno kolíziu cesty s konštrukciou železničného telesa. Taktiež dvojkoľajka električky sa na železničné teleso asi nezmestí.

Samozrejme možno teoreticky uvažovať s rozšírením železničného telesa. Ale aj tak. Kam tá električka vedie? Ďalej vpravo je mestský park a potom železničná stanica s „Autobusovým terminálom“ ktorý bol pre súťažiacich v tomto mieste pevne ukotvený. Toto je bariéra, cez ktorú sa električka nedostane. Nemôže prejsť ani na druhú stranu, keďže úrovňové križovanie železnice električkou nie je možné.

Teraz k ceste.

Ako z výkresu vyššie vidno je navrhnutá cesta v kolízii s konštrukciou železničného telesa. Taktiež z výkresu nie je jasné výškové riešenie. Tu si ale pomôžem axonometriou z víťazného návrhu.



Výrez z axonometrie.

Ako vidno na obrázku vyššie autori počítajú s tým, že električka vystúpa na „Bratislavskú“ železničnú trať a cesta povedie podľa nej k prejazdu pod železnicou. Iné osadenie cesty ako mimo železničnú trať nie je možné.

Skôr než budem pokračovať v rozbere vplyvu polohy navrhovanej cesty na zvolenú koncepciu blokov budov vrátim sa ešte na chvíľu k výškovej úprave terénu.

Podľa axonometrie vyššie sú novonavrhované budovy osadené na úroveň Hasičskej ulice. Čo je v rozpore z osadením navrhnutým v detaile víťazného návrhu tak, ako som ho uviedol v predchádzajúcom článku. Vo výkrese detailu spracovanom autormi víťazného návrhu je na Hasičskej ulici kóta novej výšky terénu +2,00 m. Terén by teda mal byť zdvihnutý o 2,25 metra pri naviazaní výšok na starý cestný most.

Ak vyjdem z axonometrie a teda kótu +2,00 stotožním s výškou Hasičkej ul. bude výška označená ako  $\pm 0,00$  totožná s kótou terénu 210,63 m.n.m. V tom prípade by bol terén pred starým železničným mostom (bod 1 v čl. 12) o 2,22 m nižšie ako je úroveň mosta. Tento výškový rozdiel by bolo treba nejakým spôsobom prekonať. (schody?) V bode „2“ v križovaní pešej trasy s „Chynoranskou“

