



## Využitie nábrežia a vzťah rieky a mestského prostredia z pohľadu pamiatkového potenciálu, histórie a panorámy mesta

Odborný seminár k problematike nového trenčianskeho nábrežia a jeho možného funkčného využitia s ohľadom na charakter pamiatkového potenciálu mesta, historického dedičstva, siluety mesta a jeho identity. Potenciály a limity využitia rieky a historických daností mesta pri riešení rozvoja centrálnej mestskej zóny.

### utorok, 10.7.2013 , Hotel Elizabeth Trenčín

Zoznam prítomných : **PhDr. Eva Gazdíková**, riaditeľka KPÚ Trenčín, **Ing. arch. Jozef Múdry**, hlavný radca KPÚ Trenčín, **Doc. Ing. arch. Jakub Cigler**, CMA – Cigler Marani Architects a.s. Praha, člen Amerického inštitútu architektov (AIA), **PhDr. Vlastimil Hábl**, historik, Trenčianske múzeum, **JUDr. Mgr. Tomáš Michalík, PhD.**, Cultural Heritage Consulting, s.r.o., špecializácia : právo v archeológii, právo kultúrneho dedičstva, **PhDr. Martina Veselá**, riaditeľka NPÚ ÚOP Telč (ČR), **Ing. Peter Gero** – odborný garant procesu Trenčín si Ty, Hamburg/Bratislava, **Ing. arch. Martin Beďatš** – hlavný architekt mesta, **Ing. arch. Dušan Šimun** – architekt mesta, **Mgr. Renata Kaščáková** – koordinácia projektu Trenčín si Ty a ďalší členovia tímu.

## ZHRNUTIE PRIEBEHU DISKUSIE A JEJ VÝSTUPOV

### 1. časť diskusie

#### Zápis námetov, postrehov

- v doterajších diskusiách sme riešili osobitne ekológiu, dopravu a ekonómiu, dnes máme na pláne pamiatkové aspekty riešenia nábrežia. Po dnešnom dni bude potrebná určite ešte jedna záverečná diskusia – prierezová.
- dá sa očakávať, že problémy nevzniknú medzi ekonómami, pamiatkármi a ekológmi, tým ide v zásade o to isté z pohľadu rozvoja mesta, ale že hlavným prierezovým problémom a bodom napätia bude DOPRAVA.
- filozoficky je doprava svojou podstatou presun z bodu A do bodu B, z jedného mesta do druhého mesta – to je jej zmysel. Ak však dopravou „zabijeme“ mestá v ich centre, strácame tým pekný cieľ a zmysel presunu - stráca sa tým aj zmysel a podstata samotnej dopravy.
- Platí to pre cesty, železnice i rieky. Dobré mestá sú riekou SPOJENÉ, nie rozdelené. Rovnako železnica stredom mesta nemusí byť strašiak, ak je vyriešená dobre (množstvo príkladov aktuálne napríklad z Japonska)
- Nový železničný most – resp. jeho pokračovanie vo forme múru cez priestor kúpaliska v Trenčíne je ale príšerný, lebo rozdeľuje, nespája. Ideálne by bolo, ak by sa dala **prehodnotiť** ak nie jeho samotná trasa, tak minimálne jeho **architektúra**.

- protiargument : stavba mosta už sa začala, proces je nezvratný, sú vydané povolenia na líniovú stavbu, je to už koniec dlhoročného procesu a citlivej témy v meste, ktorá sa týka rozhodnutí minulého vedenia mesta,
- z pamiatkového hľadiska je to naozaj **príšerný zásek do mesta** – a to aj pre veľmi „neortodoxného“ pamiatkára
- námet : pokúsiť sa vyrokovať s investorom zjemnenie dopadov megalomanskej stavby na mesto
- argument : nové vedenie mesta sa pokúšalo ešte vylobovať dodatočné zmeny (tzv. „balíček“ dodatočných požiadaviek, najmä prepichy pre peších v podpornom múre, ktoré chýbajú a robia zo stavby „veľký čínsky múr“ v strede mesta a niekoľko ďalších požiadaviek) – avšak nepodarilo sa. Realizáciu podmieňujú eurofondy, každá zmena oproti schválenému variantu znamená riziko prefinancovania projektu. Stavba sa preto začala podľa pôvodne schválených projektov.
- námet : skúsiť ešte vylobovať aspoň zmenu protihlukových bariér na moste. Navrhované riešenie formou obručí vytvára dojem obrovského tubusu, obruče umocňujú mohutnosť stavby. Z pohľadu mierky by bol lepší hranatý než okrúhly prierez. Dalo by sa to vyriešiť úpravou projektu, ktorá by mohla dokonca znamenať úsporu európskych financií, to by mohlo byť priechodné. Najmodernejšie trendy vo výskume ukazujú totiž na najväčšie šírenie hluku z prejazdu vlaku vo výške cca 38 cm, najúčinnšie protihlukové ochrany nového typu preto nemajú už viac ako 40 cm nad úroveň koľajníc. Zosubtilnilo by to konštrukciu mosta, vyhli by sme sa „šialeným“ obručiam a optickému dojmu ešte vyššej železničnej konštrukcie než je konštrukcia samotného mosta.
- Áno, treba si držať zásadu, že „kým nezatuhol betón“, zmeny sú možné. Netreba zavrhovat' ďalšie a ďalšie pokusy o rokovanie so štátom - nielen v protihlukovej ochrane. Pokúsiť sa rokovať ešte aj o samotnom moste, jeho ohľaduplnejšom vzhľade k prostrediu.
- Čo takto právny inštitút „**nových skutočností**“, ktoré neboli známe pri rozhodovaní ? Ak je projekt železničného mosta zjavne nevýhodný pre mesto, ak o ňom občania vopred nevedeli, nevideli ho, netušili ako veľmi zasiahne do siluety mesta, nie je práve toto *nová skutočnosť*, ktorú musí aj EU zohľadniť ?
- Trendom je aj tzv. **analýza sociálnych dopadov (SIEIA)**. Zatiaľ bola robená na Slovensku len asi 3x pri niektorých diaľničných uzloch. Ide o princíp, že ak sa formou analýz, petícií či iných prieskumných nástrojov potvrdia negatívne sociálne dopady projektu, investor je povinný ich zohľadniť a prepracovať projekt.
- Námetka k inštitútu „nových skutočností“ : právne to neobstojí. Modernizácia už má platné povolenia, rozhodnutia – ak sú raz vydané, v reči práva to znamená, že mesto si tieto otázky už dávno malo vyriešiť vtedy, keď súhlasilo. Zrušiť už vydané rozhodnutia znamená preto okrem iného aj riskovať prehratý súd. Právo je dnes bohužiaľ už na strane investora. Nové skutočnosti by museli byť celkom iného charakteru než povedzme petícia.
- Súhlas : navyše, neochota zohľadniť nové skutočnosti či požiadavky paradoxne netkvie ani tak v samotnej EU, ako skôr na našej strane (t.j. na strane našich ministerstiev a schvaľovacích orgánov), ktorým neplánované zmeny procesov a nové skutočnosti pri rozdeľovaní eurofondov nevyhovujú
- Potvrdenie : áno, táto skepsa pramení z mnohých skúseností. Aj keby sa našiel nález „dinosaur“ pri stavbe diaľnice, jej trasa sa nezmení, ak je „vecou verejného záujmu“. Je vždy otázkou, ktorý záujem je „verejnejší“.
- Konzekvencie prípadných snáh zvrátiť stav modernizácie železnice v Trenčíne by mal navyše obrovské finančné riziká pre samotné mesto. Už v prípravnej fáze sa prefinancovalo množstvo peňazí nielen zo štátneho, ale aj z mestského rozpočtu, ktoré by sa tým pádom mestu nikdy nevrátili. Len jeden príklad za všetky je nedokončená nová letná plaváreň. Zadĺženosť mesta je

obrovská, mesto nemá na základný chod a denne sa borí so základným cash-flow. Je iluzórne si myslieť, že by finančne utiahlo boj o zmenu projektov či prípadný súd so štátom. Mohol by nastať chaos financií, čo nijako neprispieva rozvoju. To je politická rovina problému.

- Zhoda prítomných : z pamiatkového hľadiska je nový železničný most v každom prípade veľmi **BEZOHLADNÁ STAVBA** voči mestu. Otázkou je, kde vlastne boli občania, mesto, pamiatkári a ostatné dotknuté inštitúcie pri jej schvaľovaní.
- To je už vec minulosti. Železničný most je dnes fakt, s ktorým sa musíme teraz čo najlepšie a so ctou vysporiadať v kontexte rôznych aspektov mesta. Treba sa už pozerieť do budúcnosti.
- Názor : Železnicu v meste zase netreba chápať ako tragédiu. Je množstvo príkladov zo sveta, kde dokonca tvorí mestotvorný prvok. Japonci napríklad majú dnes už v porovnaní s Európou poloprázdne diaľnice, lebo trend je tam jazdiť vlakom. Vlaky v mestách sú samozrejmosťou – dokonca aj vysokorýchlostné Sinkanzeny. Je to len vec dobrej architektúry, ktorou sa dá železničná infraštruktúra (koľajnice, mosty, viadukty,..) vhodne a citlivo zakomponovať do organizmu mesta ako jeho prirodzená súčasť.
- Súhlas : vlaková doprava bude aj inde vo svete stále väčší trend. Zväčšovanie kapacity ciest nepovedie k zvýšeniu prepravnej schopnosti ľudí. Cesty pre autá sa tiež nemôžu rozširovať donekonečna.
- Je tu paradox – mesto má byť z princípu **KOMPAKTNÉ** (leží vždy na nejakej pôde tak, že ľudia tam majú všade blízko), t.j. musí sa ťahať skôr do výšky (rozdiel oproti vidieku). Avšak to zase prináša nároky na dopravnú obslužnosť a rozširovanie ciest. Rozširovaním ulíc medzi domami zase mesto už stráca kompaktnosť verejného priestoru – a vzniká paradoxne nekompaktné mesto. Pocitovo najlepšie mestá sú tie, ktoré dosahujú príjemnú kompaktnosť, no zároveň sú funkčné a dostupné. Je to vec **mierky a citu** dopravných inžinierov **v spolupráci s urbanistami**. Musí ísť o interdisciplinárne riešenia, ktoré zohľadňujú viaceré aspekty, nielen jeden (nemôžeme napasovávať mesto iba na dopravu alebo na hocičo iné vytrhnuté z kontextu celého organizmu mesta)
- Vo svete sa na to praktizujú **empirické pokusy** s dopravou, t.j. formou „pokiaľ to nevyskúšame, nebudeme to vedieť“. V New Yorku tak napríklad zatvorili na niekoľko dní najfrekventovanejšiu dopravnú tepnu – Broadway a čakali, čo to spraví. Prvé dva dni bol dopravný chaos, zápchy, ľudia nadávali, ale o pár dní si autá našli iné chodníčky a organizmus mesta sa s touto na prvý pohľad absurdnou situáciou bez problémov vysporiadal. Vo výsledku sa po kedysi autami preplnenom Broadwayi prechádzali ľudia iba pešo a ulica zmenila charakter.
- Potvrdenie z Helsínk : v tomto meste vznikol celý dopravný koncept práve takto. Vyskúšali zatvoriť ulice a pri tvorbe generelu dopravy postupovali vyslovene **EMPIRICKY** –t.j. systémom „pokús-omyl“ až kým sa im nejaké riešenie neosvedčilo.

Otázka na odborníkov na panorámu a siluetu Trenčína :

**Do akej miery je podľa prítomných odborníkov – pamiatkárov potrebné v súvislosti s prijatým regulatívom 2+strešné NP (nadzemné podlažia) hovoriť len o jednoliatej výškovej línii a do akej miery by mohlo ísť aj o členitú línii ?**

- Vyjadrenie : stanovila sa maximálna výška, ale nemyslelo sa tým, že musia byť všetky hmoty jednoliate, môžu byť aj rozčlenené. Stanovuje sa ale tiež nízka miera bývania a vyšší podiel zelene. Pre turistu nie je príjemné ísť k vode cez nejaké panelákové sídlisko. Tento postoj pamiatkárov je dlhodobý a je najmä reakciou na návrhy bývalého vedenia a neochotu diskutovať.

- Námiетка : Centrum mesta ale musí byť živé, musí mať hlavne bývanie, monofunkcie nikdy dobre nefungujú (napríklad keby tam boli len čisto kancelárie). Dnes už bývanie nie je nevyhnutne späté s nárokmi na zvýšenie počtu áut, netreba sa toho báť, sú riešenia.
- Oponentúra : Pamiatkári tu 8 rokov bojovali proti obytným blokom a garážam, ktoré by v tomto území najradšej presadzovalo vtedajšie vedenie mesta, skúsenosti s mestom sú negatívne.
- Odpoveď : Dá sa pochopiť, že Trenčín je upätý len na tie projekty nábrežia, ktoré pozná z minulosti, ale možno je načas sa od nich už aj argumentačne odpútať.
- Súhlas 1 : Práve tie odpudzujúce projekty boli impulzom k vzniku celej iniciatívy Trenčín si Ty – aby sa na nábreží niečo také nikdy nepovolilo
- Súhlas 2 : Netrvajme na názve *sídlisko*, lebo to evokuje naozaj iba to, čo poznáme z minulosti. Dnes ide už o *zmiešané štruktúry*, vo svete je trend miešať funkciu bývania s funkciami ako sú služby, relax, ba dokonca aj drobná remeselná výroba či kancelárie
- Podporný argument : Ak sa ľuďom umožní pracovať, nakupovať, vodiť deti do školy a škôlky, navštevovať voľnočasové aktivity alebo relaxovať blízko miesta, kde bývajú, nekladie to potom také nároky na prepravu, miesta sú bezpečnejšie, lebo sú využívané 24hodín denne atď. Efektov je veľa a najmä ľudia sú spokojnejší, majú vyššiu kvalitu života. Bývať v jednom kúte mesta, pracovať v druhom a vodiť dieťa do školy do tretieho je frustrujúce. V meste s frustrovanými občanmi sa necíti dobre ani návštevník.
- Zhrnutie poznatkov získaných zo stretnutí s občanmi Trenčína počas prieskumov : súčasné centrum sa vyľudňuje, pocit zostať večer v meste sa stotožňuje s pocitom nebezpečia. Vo veľkej miere sa vyskytuje odmietanie sídliskových veľkoblókov, je tu požiadavka zachovať potenciál vody, hrádze a prírodných záplavových zón. Cítiť silnú obavu ľudí zo zastavania priestoru, ktoré vnímajú ako privatizáciu verejného priestoru. Do veľkej miery to reflektuje negatívnu skúsenosť s rozhodnutiami predošlých vedení mesta. Vedeli by si však predstaviť zástavbu s rozvoľnenou, pavilónovou štruktúrou, s voľným verejným priestranstvom s možnosťou využitia pre všetkých, nielen pre úzku skupinu „vyvolených“.
- Názor : z pamiatkového hľadiska sú výškové limity samozrejme dôležité kvôli siluete. Avšak aj DOMINANTY sú možné – samozrejme PO INDIVIDUÁLNOH POSÚDENÍ.
- Potvrdenie : V Trenčíne je presne takto nastavený regulatív – nie ako čiara, cez ktorú sa za žiadnych okolností nedá ísť. Iné výšky sú možné, avšak s podmienkou, že o každej jednej sa bude vždy individuálne diskutovať.
- Doplnenie : na čom sa ale trvá je vysoký podiel zelene a nízky podiel bývania. Bývanie prináša parkoviská.
- Námiетка : vždy treba diskutovať integrovane. U nás je chyba, že dopravák rieši územie zvlášť, pamiatkári ho riešia zvlášť, ekológovia zvlášť. To je zle. Pri bývaní v centre miest musí ísť vždy o proces dialógu – jeden pohľad nemôže zabrzdiť iný, rozvoj mesta je vždy komplexná téma.

Otázka : **Využitie nových priestorov na nábreží má viesť k rozšíreniu existujúceho centra, jeho funkcií, alebo skôr k vytvoreniu niečoho iného, nového centra s novými funkciami, ale s dobrým prepojením na existujúce centrum?**

- Historický pohľad : historicky boli územia, o ktorých sa bavíme v Trenčíne vždy okrajové, nikdy netvorili súčasť centra mesta. Asi by teda nebolo dobré uvažovať s pokračovaním, resp. kopírovaním funkcií centra až k rieke. Skôr vnímať priestor ako druhý, nadstavbový k centru – s celkom inými, osobitnými funkciami.

- Pamiatkový pohľad : centrum Trenčína je Mestskou pamiatkovou rezerváciou (MPR). Ako taká by mala mať ochranné pásmo, ale tieto nariadenia sú neúčinné, čiže de facto ochranné pásmo MPR neexistuje. Máme však povinnosť chrániť priehľady na hrad a Marienburg.
- Historická pamäť hovorí o tom, ako kedysi centrum mesta žilo. Dnes sa tu nedá ani dobre najesť, centrum vymiera. Skôr ako o ďalšom rozširovaní centra ďalej treba uvažovať o oživení toho existujúceho, popremýšľať o funkciách, ktoré by tomu pomohli.
- Názor – súhlas : treba urobiť z nábrežia nie pokračovanie, ale PROTIPÓL historického centra, kľudne aj s architektúrou 21.storočia, ktorý by tvoril zároveň určitú formu ZÁZEMIA pre historické centrum v podobe drobných služieb. Mohol by tu kľudne vzniknúť ultramoderný segment, ktorý nebude konkurentom, ale PARTNEROM historického centra. Samozrejme, nesmie to byť žiadny „les dominánt“ , ale ak tam vznikne jedna moderná vec, tak prečo nie.
- Najväčšia výhoda Trenčína je jeho geomorfologická poloha, zasadenie do priestoru, PANORÁMA. Tá je absolútne nenahraditeľná. Sled hradov Čachtice, Beckov, Trenčín viditeľných cestou po diaľnici je unikátny. Zastavať siluetu Trenčína ako dominantného bodu na Považí znamená zobrať okolidúcemu turistovi zvedavosť navštíviť mesto. Preto nie je mysliteľné zastavať existujúcu dominanciu hradu a je potrebné trvať na súčasnej siluete a mierke mesta voči hradu na hradnej skale.
- Všeobecný trend : mestám chýba VÍZIA. Potom príde developer na mesto, že chce niečo postaviť a vznikne projekt bez súvislostí s kontextom mesta a jeho rozvoja. Je to vec IDENTITY miest.
- Súhlas, s dovetkom : vízia sa nemá týkať iba samotných miest. Musíme ísť ďalej, na nadregionálnu víziu. Konkrétne projekt Trenčína sa týka celého regiónu, môže naštartovať jeho rozvoj. Uvedomme si, že vývoj ide tam, že malé obce raz nebudú zvládať vlastný rozvoj ani samosprávu, finančne, kapacitne. Budú sa spájať a veľké mestá budú musieť poskytovať servis aj pre satelity. Význam takýchto projektov treba chápať ako NADREGIONÁLNY.
- Bezprostredný kontakt historického centra s niečím novým, čo ešte iba má vzniknúť, nie je otázka pamiatkových limitov, ale POCITOV. Je to aj citlivá sociologická otázka – pre aké cieľové skupiny nové územie vlastne tvoríme?
- Trend budovania shopping centers je absolútne zvrátený. Ľudia si vytvárajú na seba takéto „práčky“, v ktorých je síce bezpečne, teplo, pekne, luxusne, ale v konečnom dôsledku ich to na druhom konci „bubna“ vyplúje frustrovaných, s prázdnu peňaženkou. Sú to dinosauri, ľudia a mestá vo vyspelom svete už chápu a nákupy sa presúvajú späť na ulice – prirodzené nákupné a stretávacie ľudské centrá. Urbanizmus sa zároveň musí prispôbovať skutočnému potenciálu mesta, jeho ľudí.
- Súhlas : potenciál mesta je najdôležitejší, mesto tvoria vždy ľudia. Treba v prvom rade poznať komunitu, čo chce, čo si žiada a očakáva, aké je jej zloženie, aké sú jej motivácie, ale predovšetkým aký je jej potenciál – čo by sama dokázala vytvoriť, ak by mala k tomu všetky podmienky.

V tejto časti diskusie sme identifikovali body zhody a body napätia – možného názorového konfliktu :

### **BODY ZHODY**

1. Silueta mesta a jeho panoráma z diaľnice je NENAHRADITEĽNÁ a treba ju zachovať.
2. Nové územia nemajú byť pokračovaním, ale PROTIPÓLOM historického mesta, jeho PARTNEROM
3. Výškový regulatív na nábreží nie je dogma, odchýlky sú možné, ale vždy len po INDIVIDUÁLNOH prehodnotení

4. Prípadná zástavba nie je prípustná v monoblokoch, ale novostavby by mali mať skôr ROZVOĽNENÚ ŠTRUKTÚRU s vysokým podielom verejných priestorov využiteľným pre všetkých
5. MODERNÁ LÍNIA prípadných novostavieb ako kontrast k historickému centru je prípustná
6. VÍZIA MESTA má NADREGIONÁLNY význam
7. IDENTITA = duch miesta, mestu ho vdychujú ľudia, ktorí ho obývajú, treba poznať ich POTENCIÁL a zamerať sa na ich rozvoj a potreby

## BODY NAPÄTIA

### Napätie bude treba očakávať :

1. v stanovení POMERU pre MIX FUNKCIÍ BÝVANIA A ZELENE v novom území
2. v názore na stanovenie VŠEOBECNÉHO výškového limitu novej zástavby vs. dôsledné INDIVIDUÁLNE posudzovanie
3. v konečnom pomere ZASTAVANÝCH a VOĽNÝCH verejných priestorov

## 2.časť diskusie

### Konkrétne otázky mesta na prítomných odborníkov :

Otázka : **Potenciál tohto územia je veľký. Je dôležitá otázka, ako nastaviť výškové limity, aby bolo atraktívne po všetkých stránkach – samozrejme aj po ekonomickej (otázka návratnosti investícií).**

Odpovede :

-výškovú hranicu treba v každom prípade určiť, avšak dať pozor, aby sa nastavená výšková „čiara“ nerovнала „stene“ .

-áno, tá obava, že ak sa raz nastaví nejaký limit, tak developeri sa budú snažiť plochu využiť do posledného milimetra štvorcového , je opodstatnená. Aby zase nevzniklo niečo, čo síce nie je vysoké, ale je jednoliate a opäť bariéra v podobe monotónnej hmoty (stavieb, striech, štruktúr)

-nová zástavba by mala mať skôr členitú a rozvoľnenú štruktúru, umožňujúcu atraktívne PRIEHLADY

-pohľad pamiatkárov z Trenčína je ovplyvnený zlou skúsenosťou z minulosti, kedy bývalé vedenie presadzovalo až 8 podlažné budovy . Samotný Aupark mal mať 21m. Ledva sa vybojoval súčasný nižší limit. Je preto pochopiteľné, že aktuálne je v Trenčíne zvýšená citlivosť na otváranie ďalších diskusií k výškovým limitom.

-súhlas a výhrada : áno, v území je dobré, ak je tam niečo limitujúce, ale malo by to byť v pozitívnom i negatívnom zmysle, pretože budovy nevzniknú všetky naraz, budú vznikať v čase

-názor : dobré by možno bolo stanoviť si % koeficient povolenej zastavanosti

-námiетка : koeficient zastavanosti nech vygeneruje až súťaž, prečo vopred limitovať tvorcov našimi obmedzeniami

-oponentúra : lenže súťažiaci potrebuje mať čo najviac informácií. Čo takto odcitovať stanovisko KPÚ, avšak nelimitovať ho ako podmienku. Ak riešiteľ príde s návrhom, ktorý v niektorom bode prevýši limit, môže sa posúdiť individuálne.

-potvrdenie : ale v stanovisku KPÚ už existuje tento prvok „zadných vrátok“. Možnosť individuálneho posúdenia je tam ponechaná už dnes, z tohto pohľadu je možný aj prípadný moderný projekt v tomto území.

-stanovisko / názor: Výrazne je tu treba limitovať bývanie a treba tu ponechať veľký podiel zelene. Žiadne paneláky ani sídlisko na nábreží.

- niekoľkonásobné námietky : bez bývania vzniká zlý sociálny priestor, nikto nemá rád blokovú zástavbu a nikto ju tu dnes ani nenavrhuje, bývanie v dnešnom ponímaní nemusí znamenať nutne iba blokovú zástavbu, štruktúry môžu byť členité, funkcie zmiešané, všetko je vecou primeranej miery. Ľudia nemajú radi presun za monofunkciami (bývam na jednom konci, pracujem na druhom a relaxujem na treťom konci mesta), kvalitu života ovplyvňuje dostupnosť funkcií, trendom je ich mix. Príklad Bruggy – veľmi kompaktná zástavba do výšky 2NP zahŕňa aj bývanie, je to moderný projekt. Odpútajme sa od monofunkčného ponímania bývania ako ho poznáme z minulých sídlisk.

-mesto tu práveže inklinuje skôr k solitérnej zástavbe, niečomu príjemnému, najmä v území približne v úrovni lodenice, nedá sa to vôbec porovnávať s plánmi minulého vedenia na jednoliatu blokovú zástavbu

-pripomienka : ale prečo zase ten a priori odpor voči blokovej zástavbe. Tá k mestám patrí. Časť územia môže byť kľudne aj taká a časť zase solitérna. Je ťažké zdefinovať rovnaké podmienky pre celé územie.

-súhlas : netreba riešiteľov limitovať nejakou paušálnou podmienkou. Pamiatkové limity by sa mohli popísať skôr textovo. Čím viac limitov, tým viac zviažeme riešiteľov. Možno niekto príde s geniálnym riešením, ktoré prekvapí aj pamiatkárov.

**Otázka : Aký je názor prítomných pamiatkárov na objekt Old Herold. Podľa informácií je vo Slovensku vyše 600 objektov zapísaných ako národná kultúrna pamiatka (NKP), ale ďalších vyše 2000 je nezapísaných. Sú to aj rôzne industriálne stavby, ktoré sú často už v rukách súkromných investorov. Ak mesto nemá predstavu o potenciálnom využití fabriky, s ktorou by napríklad mohlo vstúpiť s majiteľom do rokovania, môže sa stať, že sa takéto objekty nenávratne stratia (prípád Cvernovky v Bratislave)**

Odpovede:

- takéto objekty potenciál rozhodne majú a ich revitalizácia je dnes trend. Krásny príklad nadčasovej revitalizácie je z Ostravy-Vítkovice

-sú aj negatíva vyhlásenia takýchto objektov za NKP. Na jednej strane to môže zachrániť objekt pred zbúraním, no na druhej strane sa potom ťažko hľadá zachránenému objektu nové funkčné využitie. Príklad Žiškovského nádraží.

**Otázka : Aký je názor prítomných pamiatkárov na stožiare osvetlenia futbalového štadióna v Trenčíne na Sihoti. Trenčania ich nadnesene nazývajú „lízatká“. Všeobecne zaužívaný názor, že pôsobia otrasne a špatia siluetu mesta už prekryl zvyk a Trenčania objekty tolerujú ako novú siluetu. Treba sa usilovať o jej zachovanie ?**

Odpovede:

-nová silueta má vždy aj odporcov aj zástancov - vid' eifellovka v Paríži

-je aj novodobý príklad – pútnické miesto Zelená Hora pri Žďare nad Sázavou. Pri výrube stromov, ktoré rástli okolo a zatieňovali výhľady na pamiatku dochádzalo k emotívnym situáciám, kedy sa ochranári priväzovali o stromy. Oproti stavu, kedy bola pamiatka úspešne ukrytá pred zrakmi turistov v hustej zeleni mala nastať naozaj veľká zmena v siluete. Dnes je miesto po výrube stromov a vyčistení priestoru otvorené, dýcha, pamiatka je viditeľná, je zapísaná v zozname UNESCO a teší sa vysokej obľube návštevníkov. Verejná mienka sa otočila.

-čo sa týka „lízatiek“ v Trenčíne, pamiatkárom by v siluete nechýbali, ak by sa odstránili – a podľa všetkého ani Trenčanom

**Otázka : Aký je názor prítomných na zapojenie valu, ktorý zostane po odstránení starých koľajníc vedúci na súčasný železničný most do verejného priestoru v zmysle „pamäťovej stopy“ mesta.**

Odpovede:

-železničný most ako taký, pokiaľ bude zachovaný ako promenádny, bude atrakciou sám osebe, nie je nutné zachovávať reminiscenciu ešte aj na prístupovú cestu k nemu – opäť len zbytočné obmedzenie riešiteľov  
-skôr zadať riešenie mosta ako samostatný objekt záujmu, má potenciál novej atrakcie až modernej dominanty mesta a SYMBOLU revitalizácie mesta (spájanie starého s novým, brehov Váhu, ľudí,..)

**Záverečné zhrnutie – identifikácie bodov zhody a napätia pre tvorbu zadania :**

**BODY ZHODY**

- 1.pamiatkové limity naformulovať do zadania TEXTOVO
- 2.žiadať zachovanie súčasného železničného MOSTA a jeho zakomponovanie do územia v novej, pre investorov i mesto atraktívnej funkcii
- 3.NEOBMEDZOVAŤ zastavanosť či bývanie pevnými koeficientami

**BODY NAPÄTIA**

- 1.rozdielne vnímanie potreby stanovenia **jedného výškového limitu** pre celé nábregie