



Komplexné využitie trenčianskeho nábrežia – záverečná prierezová diskusia

Diskusia k problematike nového trenčianskeho nábrežia a jeho možného funkčného využitia s ohľadom na všetky doteraz diskutované aspekty (ekológia, voda, ekonómia, doprava, pamiatky, verejné priestory...). Potenciály a limity využitia rieky a komplexných daností mesta pri riešení rozvoja centrálnej mestskej zóny. Tvorba záverečných odporúčaní.

streda, 23.10.2013 , Hotel Elizabeth Trenčín

Zoznam prítomných : **Ing. arch. Jozef Múdry**, hlavný radca KPÚ Trenčín, **Ing.arch.Drahan Petrovič**, Inštitút urbánneho rozvoja Vancouver/Bratislava, **Ing.Viktor Nižňanský, PhD.**, expert na komunálny rozvoj a verejnú správu, **Mgr.Branislav Machala**, doktorand - sociálna geografia, Karlova univerzita Praha, **Ing.Peter Rakšányi, PhD.**, Katedra dopravných stavieb STU Bratislava, **Ing.Adolf Jebavý**, Alternatívne dopravné štúdio-ADOS Brno, **PhDr.Mária Kociánová**, vedúca odd.dopravného inžinierstva a žp, Alfa04 Bratislava, **Ing.Peter Gero** – odborný garant procesu Trenčín si Ty, Hamburg/Bratislava, **Ing.arch.Katarína Jägrová** – utvar hlavného architekta mesta Bratislava, potenciálna kurátorka pripravovanej súťaže, **Ing.arch. Martin Bedáťš** – hlavný architekt mesta, **Mgr.Renata Kaščáková** – koordinácia projektu Trenčín si Ty a ďalší členovia tímu. Počas celého podujatia bol prítomný ako hosť aj **primátor mesta Mgr.Richard Rybníček**.

Moderátor diskusie : Ing.Peter Gero

Zápis diskusie : R.Kaščáková

ZHRNUTIE PRIEBEHU DISKUSIE A JEJ VÝSTUPOV

1.časť diskusie

Zápis námetov, postrehov

Úvod, Peter Gero

- V doterajších diskusiách sme riešili osobitne ekológiu, vodu, dopravu, ekonómiu, verejné priestory a pamiatkové aspekty riešenia nábrežia. Každá z diskusií priniesla množstvo otázok a kľúčovými momentmi v každej z diskusií boli body, na ktorých sa prítomní dokázali zhodnúť – tzv.**body zhody** a naopak body, ktoré ani po vydiskutovaní nepriniesli konsenzus a zostali na ne rozdielne názory – tzv.**body napätia**.
- V dnešnej záverečnej diskusii je potrebné pripomenúť najmä najvypuklejšie body napätia z jednotlivých doteraz absolvovaných diskusií, a v prítomnosti odborníkov z každej z dotknutých disciplín overiť, či potenciály jednej disciplíny nie sú limitmi pre inú a naopak.
- Očakávame tvorbu záverečných odporúčaní pre finálnu podobu pripravovaného zadania, ktorého pracovná verzia je zverejnená na <http://www.trencinsity.sk/data/media/presskit/trencin-mesto-na-riekenavrhzadaniapredfinalzverejneny.pdf>

- Diskusia počas celého priebehu prístupná verejnosti, v jej závere je priestor pre odpovede diskutujúcich na otázky prítomnému publiku

V nasledujúcej časti sa spätne obzrieme najmä za témami pamiatkovej ochrany a dopravy, nakoľko v týchto dvoch oblastiach vyvstali v predošlých diskusiách dva najkritickejšie body napätia a potenciálnych kontroverzií, s presahom do ostatných dvoch disciplín (ekológia, ekonómia). Ide najmä o : 1. mieru urbanizácie s ohľadom na pamiatkové výškové limity a panorámu mesta a 2. otázku dopravného riešenia vnútromestského prieťahu, cesty č.I./61. (Električná ul. a Hasičská ul.)

Téma: PAMIATKY

Kľúčový potenciálny bod napätia - OCHRANA PANORÁMY

Diskusia k téme :

- Z pamiatkového aspektu je **ochrana panorámy** mesta prvoradá, sú pre ňu jednoznačne dominantné výškové pomery.
- Reakcia mesta : aj mestu je to zrejmé, avšak nechceme, aby súťažiaci brali **výšky ako dogmu**. Územný plán hovorí v stanovisku pamiatkárov o možnosti individuálneho posudzovania (citácia z územného plánu). Samotný nový železničný most musel byť podľa toho zrejme tiež individuálne posúdený, nakoľko jeho výška tiež presahuje pamiatkárске výškové limity a jeho realizácia napriek tomu už prebieha. Otázka **individuálneho posudzovania** výškových pomerov bude pri riešení nábrežia kľúčová.
- Na diskusii venovanej osobitne téme pamiatok sme sa zhodli, že v zadaní by mali byť výškové limity popísané skôr **textovo**. Jedna univerzálne a striktné zadaná výšková línia na celom nábreží by mohla byť brzdou kreatívnym návrhom a to nechceme, zadanie by malo byť **otvorené**. Chceme docieľiť rozvoľnenú a zaujímavú členenú štruktúru nábrežia, s možnými soliternými prvkami aj vyššími, samozrejme vždy po individuálnom pamiatkovom posúdení, ako ukladá územný plán.
- Súhlas : na tom sa dá zhodnúť.
- Poznámka : z diskusie k ekologickým témam a téme zelene vzišla pri téme panorámy mesta aj otázka **výškovej zelene** – t.j. do posudzovania výškových pomerov bude potrebné zahrnúť aj vysoké stromy a ich vplyv na panorámu mesta.
- Pripomenka : pri posudzovaní panorámy je takisto potrebné zdefinovať v zadaní požiadavku na ochranu panorámy centra mesta **z oboch brehov Váhu**.
- Stanovisko mesta – útvaru hlavného architekta : potvrdenie, že **ochrana panorámy mesta je jedným z najdôležitejších kritérií súťaže**. Je až tak dôležitá, že mesto dalo vypracovať virtuálny i fyzický 3D model riešeného územia, s už zakomponovaným novým železničným mostom. Predstava o panoráme bude tak pre súťažiacich dostatočná. Zároveň v podmienkach súťaže zadávame konkrétne kontrolné body, z ktorých musia súťažiaci namodelovať svoj návrh. Pre toto hodnotiace kritérium stanovujeme presnú výšku, do ktorej bude nutné umiestniť do modelu kameru. Je to pre **elimináciu výchyliiek**, aby sme si vedeli presne vyhodnotiť, či súťažiaci urobili presný pohľad. Eliminujeme potenciálne skreslenia, ktoré sú pri odovzdávaní architektonických návrhov dosť bežné.

Téma : DOPRAVA

Kľúčový potenciálny bod napätia : preferencia juhovýchodného obchvatu vs. skvalitnenie prieťahu I./61. mestom (aký bude postoj mesta vo vzťahu k Slovenskej správe ciest)

Diskusia k téme :

- Úvodná poznámka : pri riešení zadania stále ako keby chýbala **ekonomika projektu**. Aj vo vzťahu k dopravným návrhom sa javí ako dominantná. Bez trvaloudržateľného ekonomického modelu môže byť akýkoľvek návrh len projektom do šuflíka. Z ekonomického pohľadu je potom jednoduchšia argumentácia aj voči pamiatkárom v otázke počtu nadzemných podlaží, resp. využiteľných plôch, ktorá je pre ekonomiku kľúčová. Musí tu nastať vyváženosť, citlivý balans Komerčné – vs. - Verejné.
- Odpoveď : analýzu ekonomiky očakávame od súťažiacich. Naším cieľom nie je dostať pekné, no nerealizovateľné riešenia, ale aj ekonomicky zdôvodnené. Návrhy by mali byť **fundované**.
- Pripomienka : ok, avšak nezabudnúť potom pri realizačnej fáze aj na ďalšie **developer-friendly faktory**, a to sú okrem povedzme počtu nadzemných podlaží tiež najmä rýchlosť konania pri povoľovacích procesoch. Rýchlosť konania, vydania povolení atď. veľmi ovplyvňuje výslednú cenu a predajnosť pozemkov, obytných plôch atď. Keď má mesto jasnú víziu, vie presne akými funkciami a stavbami môže byť územie urbanizované a má k povoľovacím procesom predpripravený dostatočný názor o tom, čo v území môže a čo naopak nemôže povoliť, to sú faktory, ktoré developera aj investora motivujú.
- Úvodná poznámka číslo 2 : súhlas, ekonomický faktor a ekonomická analýza je dôležitý, no nemenej dôležitá je zároveň vstupná **analýza cieľovej skupiny užívateľov**. Z pohľadu kritickej urbánnej geografie sa pri urbanistických projektoch takéhoto typu často zanedbáva vec, ktorá by mala mať prvoradú dôležitosť – **sociálna inklúzia**. Developovanie územia na princípe tzv. **funkčnej dekoncentrácie**, t.j. rozptýlenia funkcií, flexibilita územia pre rôzne funkčné požiadavky v priestore a čase, oslovujúce rôznorodé cieľové skupiny. Príklad : tzv. **koncept BLUE FIELD**, teda zakomponovanie rieky do organizmu mesta a NADRADENOSŤ tejto funkcie ostatným funkciám (teda aj napr.funkcii bývania). Môže to tiež vytvoriť ekonomické efekty a nemusí ísť o klasický developerský projekt v pôvodnom ponímaní. Ide o **OCHRANU NA VODE REALIZOVANÝCH AKTIVÍT**. Opustiť tzv. One Flagship Project a prejsť skôr ku konceptu KOMPAKTNÉHO MESTA.
- Odpoveď : v zadaní už nastavujeme požiadavku ETAPIZÁCIE. Žiadame od návrhov jednak návrh funkcií flexibilne reagujúcich na požiadavky v danom priestore (MIX USE FUNCTIONS), jednak návrh funkcií v rôznych časových horizontoch : a) okamžite realizovateľné akcie, tzv. AKUPUNKTÚRNE BODY, b) návrh strednodobých akcií a c) návrh dlhodobých akcií v riešenom území. Až **priestorové a časové hľadisko dokopy** musí dať mozaiku celého výsledného navrhovaného územia.
- Námiетка : Je pekné, že sa v súťaži žiada takýto strategický pohľad, no z pohľadu existujúcej stratégie, ktorá je aktuálne platná pre mesto Trenčín (platný PHSR – Plán hospodárskeho a sociálneho rozvoja) sa nezdá, že by sa mesto chystalo návrhy aj zrealizovať. Súčasný PHSR totiž hovorí presný opak – kto ho pozorne číta v ňom nájde presne opačnú filozofiu, neoliberálny pohľad odstupovania mesta od vlastníctva pozemkov. Je to presne ten developerský princíp, ktorý sa uplatňuje aj v iných slovenských mestách : rozpredať pozemky pre okamžitý ekonomický efekt.
- Námiетка mesta – odpoveď : súčasne platný PHSR bol vypracovaný v minulosti a zrejme aj pod jeho vplyvom sa Trenčín dočkal práve tej štúdie nábrežia, ktorá vyvola takú nevôľu občanov. Budila dojem rozpredávania pozemkov na nábreží a ich následnú urbanizáciu s vysokou ekonomickou vyťažiteľnosťou. My dnes ideme presne opačným postupom a PHSR nie je ten dokument, ktorým by sme sa chceli dnes riadiť. Veríme, že to bude územný plán, ktorý bude najdôležitejším strategickým nástrojom mesta. Súťaž má priniesť námety na to, ako ho vypracovať s ohľadom už na túto inú, novú filozofiu nakladania s verejnými plochami.
- Potvrdenie : súťaž má vygenerovať nový územný plán centrálnej mestskej zóny. Cieľom snaženia mesta je 1. dosiahnuť **spoločenskú dohodu** ako využiť riešené priestory a 2. zanalyzovať územie v

prieniku medzi všetkými disciplínami. Pripravovanou urbanistickou súťažou má nastať ZBER NÁPADOV ako **podklad pre nový územný plán zóny**. Až pri ňom, NÁSLEDNE, nastane hľadanie ekonomických modelov, nastanú súťaže na developovanie územia – či už vcelku, alebo po častiach.

- Postreh : Vráťme sa k téme dopravy.
- Východisko mesta : Doprava je v zadaní súťaže najviac preriešená, pretože ju vnímame ako **najväčší problém v geomorfológii mesta**.
- Pohľad dopravného experta : oceňujem multidisciplinárny prístup a hľadanie najlepších dopravných riešení formou súťaže – to je ojedinelý počin na Slovensku. V kľúčovej otázke, ktorá bola nastolená, t.j. či „tlačiť“ na čo najskoršie dokončenie plánovaného juhovýchodného obchvatu (JVO) mesta alebo sa skôr sústrediť na preriešenie vnútromestského prieťahu I./61. mestom, zastávam jednoznačne JVO. Ak by sme sa ho „dočasne“ vzdali, hrozilo by riziko, že už nebude nikdy. Preto je lepšie žiadať JVO a vnútromestský prieťah plánovať ako budúci mestský bulvár. Je preto nevyhnutné urobiť Dopravný model so zohľadnením širších dopravných vzťahov.
- Námitka : **dopravný generel neponímame ako všeliek**. Mal by vyplynúť až z toho, čo doňho „vložíme“. Ak budeme klásť dôraz na MODAL SPLIT (rozdelenie dopravnej práce medzi osobnú, hromadnú, cyklo, pešiu dopravu,..) a pridáme k tomu VÍZIU mesta o ekológii, zeleni,..., **až z toho nám musí vziť Generel Dopravy**. Lebo ak by sme vychádzali iba z dopravy, tak by nám perfektne fungovala iba doprava, ale už nič iné v meste. To je dôvod, prečo sa dnes nevraciam k už urobenému generelu dopravy v Trenčíne.
- V tom, ČO chceme mať z Trenčína v budúcnosti, už máme po všetkých odborných i laických debatách, zdá sa, jasno. Otázka teraz je, AKO to dosiahneme. Z hľadiska dopravy je zásadná otázka, **Ako sa vyrieši cesta I./61. do doby, kým bude hotový JVO** (čo je dlhodobý horizont, rádovo desiatky rokov). Musíme si uvedomiť, čo súťažné návrhy vyvolajú v otázke **nárokov na existujúcu dopravnú záťaž**. T.j. čo vyvolajú prípadné nové investície vzhľadom na nové funkcie, ktoré súťažné návrhy do územia prinesú. Z tohto pohľadu je potrebné, aby sme do zadania dodali **súčasnú status quo dopravy**, model so súčasnou kapacitou križovatiek, z ktorej sa musí vychádzať. Výhodou Trenčína je, že ide o KOMPAKTNÉ MESTO, kde sa dá uvažovať s **alternatívnymi formami dopravy** vzhľadom na malé cieľové vzdialenosti.
- Reakcia : áno, súťaž má byť najmä o tom, že chceme mať **mesto pre ľudí**. V doprave je preto namiesto kľúčová otázka : MOBILITA vs. TRANZIT. Ako vyplýva aj z prieskumu verejnej mienky, z pocitov a očakávaní Trenčanov, v zadaní by sme mali **POVÝŠIŤ PEŠIAKA** na piedestál dopravy - WALKABLE CITY. V súťaži musí ísť preto o sieťovanie, **SPÁJANIE VEREJNÝCH PRIESTOROV CEZ PEŠÍ POHYB**.
- Pohľad dopravného projektanta : Návrh zadania súťaže, ktorý máme na stole, rieši všetky dopravné problémy pravdivo, čo treba kvitovať, rovnako ako hľadanie alternatívnych foriem dopravy. Odporúčanie - súhlas s predrečníkmi : **najskôr hľadať funkčné využitie územia** a až na základe neho - potom, **následne** - určovať formy dopravy. Musí ísť pritom určite o SYMBIÓZU rôznych foriem dopravy – už spomínaný MODAL SPLIT.
- Je na úvahu, či do zadania predsa len nezpracovať aj **ekonomickú predstavu mesta**, aspoň etapovite. Pretože **ekonomika často brzdí** – ba niekedy môže až celkom **otočiť** vybrané riešenie.
- Súhlas – pohľad urbánneho ekonóma : Mesto je v ťažkej pozícii. Ak v prijatých návrhoch nebude vychádzať ekonomika, časom sa pod jej vplyvom môže vybrané riešenie výrazne zmeniť. To je **nežiadúce**, pretože to vyvoláva dojem podľahnutiu tlaku developerov v čase.

- Vyjadrenie nádeje za mesto : od návrhov očakávame FLEXIBILITU, tá je **očakávaná**. Nechceme fixné riešenia, pretože život sa **mení v čase**. Preto dúfame, že návrhy prinesú aj riešenia pre EKONOMICKÝ MODEL V ČASE.
- Pripomienka k téme dopravy : nezaznela tu zatiaľ otázka **integrovanej dopravy**, s využitím napríklad bánoveckej železničnej trate na mestskú dopravu.
- Reakcia mesta : v zadaní to zaznieva, veríme, že súťažiaci prídu s návrhmi premeniť túto trať na „S-bahn“ . Opäť bude dôležité aj ekonomické hľadisko.

Z tejto časti diskusie identifikujeme nasledovné odporúčania pre tvorbu zadania :

ODPORÚČANIA

1. Ochrana panorámy mesta je prvoradá. K jej naplneniu neprístupovať dogmatickým stanovením výškových limitov, ale prísť k textovým formuláciám zadania. Vychádzať z toho, že pri interpretácii územia z pamiatkového pohľadu je aj v územnom pláne akceptovaná možnosť individuálneho posudzovania výškových parametrov. Kľúčovým kritériom pri hodnotení ochrany panorámy v jednotlivých návrhoch, bude hodnotenie priehľadov z povinných kontrolných bodov v presne nastavenej výške kamery v 3D modeli, ktorý je najdôležitejšou súčasťou súťažných podkladov k dispozícii súťažiacim.
2. Dopravné riešenie musí vyplývať až z návrhu funkčného využitia územia, pričom musí ísť o symbiózu rôznych druhov dopravy, tzv. Modal Split. Jeho návrh žiadať od súťažných návrhov, vychádzať treba zo súčasnej dopravnej záťaže a z porovnania toho, čo navrhované funkcie prinesú v otázke rozloženia dopravnej práce oproti súčasnému stavu. Žiadať variantné riešenia s ohľadom na problematiku výstavby pripravovaného JVO
3. Pri dopravných riešeniach – rovnako ako pri návrhoch iných urbanistických celkov v území, žiadať od súťažných návrhov aj preriešenie predpokladaného ekonomického modelu v čase, návrh etapizácie novej realizácie + iné developer-friendly motívy možného ekonomického rozvoja územia. Je na zváženie, či uprednostniť koncept dopravného riešenia prietahom cez mesto, alebo či sa ponechá súťažiacim voľnosť aj v hľadaní riešenia vnútromestským prietahom alebo obchvatom.
4. Žiadať od návrhov konkrétnu jednotiacu víziu. Na zváženie, či v zadaní priamo uprednostniť jeden mestský koncept, ktorý sa nadradí nad ostatné (napríklad koncept Blue Field = povýšiť ochranu na vode konaných aktivít nad všetky ostatné, koncept tzv. Walkable City = povýšiť pešiaka nad ostatné druhy dopravy a pod.) alebo či sa ponechá súťažiacim voľnosť aj v tomto hľadaní.

2.časť diskusie

Zachytené otázky z publika na diskusii budú doplnené o nové otázky, ktoré prídu dodatočne a všetky spoločne budú zodpovedané formou FAQ / Často kladené otázky na webovej stránke www.trencinsity.sk. Otázky je možné klásť elektronickou formou do 6.11.2013 prostredníctvom spomínanej stránky, alebo emailom na trencinsity@trecin.sk