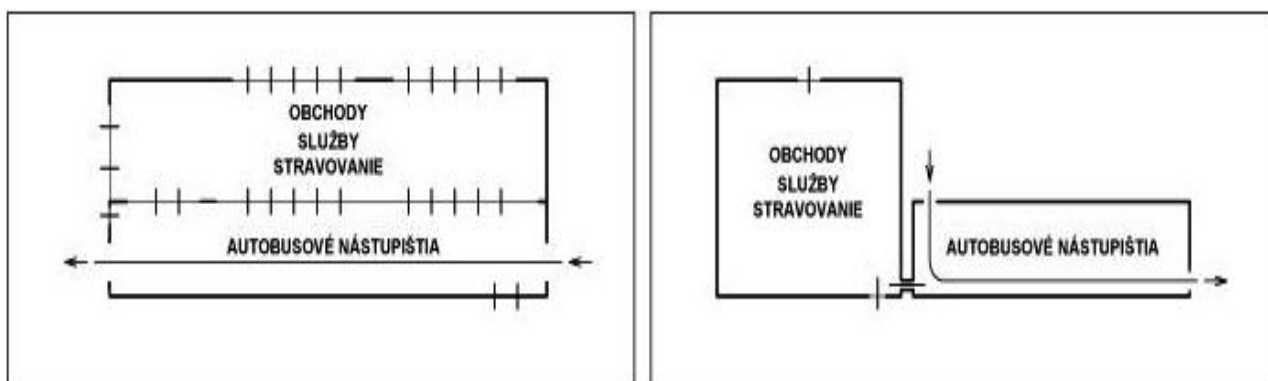


„Terminál“ pre Trenčín trochu podrobnejšie.

V predchádzajúcom článku som sa pozrel na jeden z autobusových terminálov v Južnej Amerike. Teraz sa trochu bližšie pozriem na ten navrhovaný v Trenčíne. Pripravil som výrez z materiálu ktorý investor pravdepodobne doloží k žiadosti o územné rozhodnutie. Pomôže mi pri popise navrhovaného „autobusového terminálu“ pre Trenčín.

Skôr než začnem popisovať predložené riešenie vrátim sa ešte k základnému princípu tvorby autobusových terminálov (a nie len v Južnej Amerike). Zároveň tento princíp porovnam s tým, čo nám ponúka investor pre Trenčín. Základy som zjednodušil do nasledovných schém.



TERMINÁL Z JUŽNEJ AMERIKY

PONÚKANÝ TERMINÁL PRE TRENČÍN

Na prvom obrázku je schéma autobusového terminálu z Južnej Ameriky. Tak, ako som to opísal v predchádzajúcom článku je tu úzka väzba medzi oboma funkčnými celkami. Medzi časťou určenou pre čakanie cestujúcich (obchody, služby, stravovanie) a časťou pre autobusy (autobusové nástupištia) Obi dve časti sú prepojené ako opticky, sklenenými plochami, a aj fyzicky – sériou dverí.

Na druhom obrázku je schéma „autobusového terminálu“ navrhnutého pre Trenčín. Názov terminál som dal zámerne do úvodzoviek, lebo zvolené riešenie nie je terminálom v „juhoamerickom“ slova zmysle. Tu nejde o tesnú, bezprostrednú väzbu medzi oboma funkčnými celkami. Investor nám predložil dve samostatné funkcie spojené uzučkou „chodbou“. Obe funkcie sú oddelené ako opticky, tak aj fyzicky. Chodbička kdesi „za rohom“ nie je riešením. Cestujúci je odkázaný na informačné tabule. Po vstupe do obchodno-obslužných priestorov od železničnej stanice sa bez nich neorientuje. Nie je tu vytvorený žiaden optický kontakt s priestormi nástupíšť.

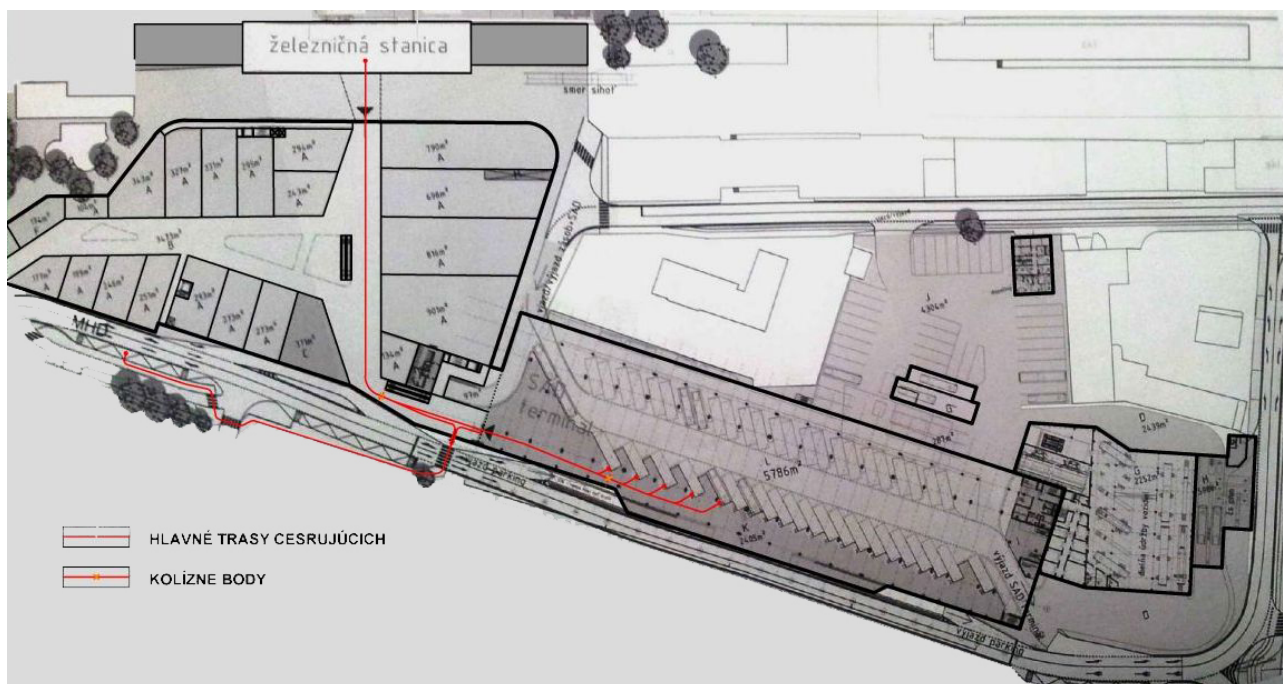
Nejde o autobusový terminál, ale o nákupné centrum typu MAX vedľa autobusovej haly. Dúfam, že každému je jasný ten rozdiel.

Investor sa zároveň rozhodol do širšieho centra mesta Trenčín presťahovať aj trenčiansku SAD-ku. Okrem toho, že to nie je stavba ktorá svojim funkčným zameraním patrí do tohto priestoru, nie je to ani stavba, ktorá by mala byť súčasťou autobusového terminálu.

Čo sem vlastne chce investor premiestniť? Okrem administratívnej časti s ktorou nie je problém ide o:

- parkovisko autobusov
- čerpaciu stanicu pohonných hmôt pre autobusy – nafta
- olejové hospodárstvo
- údržbársku dielňu
- umyvárku autobusov

Teraz sa pozrime na konkrétny návrh.



VÝREZ Z MATERIÁLU PRE ŽIADOSŤ O ÚZEMNÉ ROZHODNUTIE

Ako to vyzerá z pohľadu cestujúceho prichádzajúceho od železničnej stanice?

Cestujúci vstúpi do obchodného strediska. Podľa smeroviek prejde krížom cez celú budovu a zabočí smerom k autobusovej hale. Tu si vyberie, či pôjde na prestup do autobusovej haly, alebo von na MHD. (trasy sú vyznačené červenou linkou)

Na trase sú dva kolízne body (vyznačené oranžovým krížikom).

Prvým kolíznym bodom je úzke miesto medzi stenou a pohyblivými schodmi. Tu je priestor pre prechod široký len cca 4,5 m. Cez toto miesto musia prejsť všetci cestujúci. Je pri tom jedno, či chcú prestúpiť na prímestský autobus alebo na MHD.

Druhým kolíznym bodom je úzke miesto medzi stenou autobusovej haly a na nástupišti stojacim autobusom. Aj tento prechod je široký cca 4,5 m.

Takéto riešenie je neprijateľné a je pri tom úplne jedno ako stavby nazveme.

Veľmi zaujímavý je aj počet plnohodnotných nástupíšť. O tom, čo to plnohodnotné nástupište je som písal v predchádzajúcom článku. Ilustroval som to fotografiou z juhoamerického autobusového terminálu. Pre zopakovanie: Plnohodnotným nástupišťom je nástupište pri ktorom môžu cestujúci nastupovať a vystupovať z autobusu všetkými dverami. Zároveň je plocha pre nastupovanie a vystupovanie zvýšená oproti vozovke na ktorej stojí autobus.

Aj napriek pomerne veľkému rozmerom autobusovej haly je v nej takýchto nástupíšť nakreslených len 8!

Dôvodom môže byť presťahovanie celej SAD Trenčín k autobusovej hale. SAD Trenčín má 150 až 160 autobusov. V noci cez školské prázdniny a sviatky je treba v SAD-ke zaparkovať 60 - 70 autobusov ktoré nie sú na trase. Ak odpočítam tých 8 plnohodnotných nástupíšť ostáva v návrhu ešte 37 voľných stání v autobusovej hale a 29 stání na voľnom parkovisku. To je spolu 66 voľných stání. Z tohto pohľadu sa autobusové nádražie mení na garáž autobusov. To už ale s autobusovým terminálom nemá naozaj veľa spoločného.

Je samozrejme možné, že projektant nevyznačil všetky nástupišťia. Ak by som túto argumentáciu prijal je možné v autobusovej hale vytvoriť ešte ďalších 7 plnohodnotných nástupíšť. Tým by sa celkový počet nástupíšť zvýšil na 15. Počet odstavných plôch pre autobusy mimo

prevádzky by sa tým celkovo znížil na 52.

Dnes môžu v priestoroch pred autobusovou stanicou „plnohodnotne“ nastupovať a vystupovať na medzimestské autobusy cestujúci na piatich nástupištiach. Aj keď len pod holým nebom a bez vyvýšeného nástupišťa. V priestore pre prímestské autobusy je takýchto nástupíšť pod holým nebom štrnásť. Tu je už nástupište vyvýšené.

Sú tu aj ďalšie priestory pre parkovanie odstavených autobusov.

Pri pohľade z okna obytného domu za navrhovanou autobusovou halou nevidím autobusový terminál, ale len priestory plné autobusov ktoré v zime o piatej ráno túrujú zmrznuté motory. Cítim ten smrad spálenej nafty a nepomáha mi ani vedomie, že som v širšom centre mesta Trenčín, takmer presne 700 metrov od morového stĺpa na Mierovom námestí.

Aj keď predložený stavebný zámer prezentuje investor ako výstavbu „autobusového terminálu“ ide predovšetkým a hlavne o iné investorove záujmy. Na tejto vete mi vadia dve slová, „predovšetkým“ a „iné“. Ako som už raz napísal. Nevadia mi investorove podnikateľské zámery, vadí mi ak to preháňa a bezohľadne presadzuje.

Poznámka na záver tohto článku:

Aby neprišlo k omylu. Nie som proti výstavbe autobusového terminálu. Ten by si krajské mesto iste zaslúžilo. Problém vidím v tom, čo všetko investor na projekt terminálu nabaľuje, v tom ako tieto „naviac“ funkcie okliešťujú a deformujú funkcie terminálu. Problém vidím aj v nevhodnom návrhu samotnej stavby (ako som to popísal vyššie). A v neposlednom rade vidím problém aj v nerešpektovaní požiadaviek územného plánu mesta, zákonov vo výstavbe a zdravého rozumu.

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

Pridané: 31.12.2013