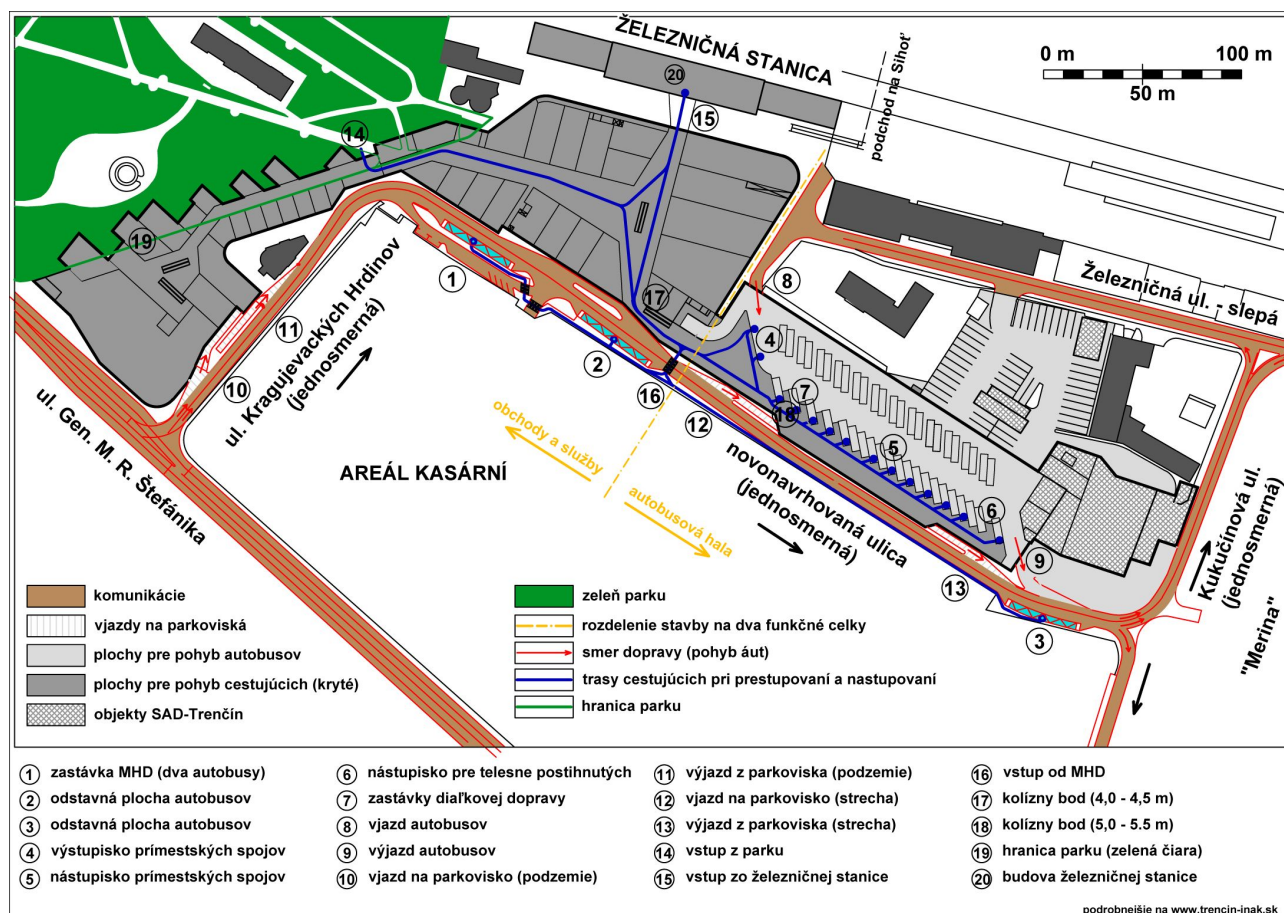


Terminál – trochu podrobnejšie.

V tomto článku sa trochu bližšie pozriem na predložený návrh „autobusového terminálu“. Pre lepšiu názornosť som výkres prekreslil a označil som v ňom body o ktorých budem písať.



RIEŠENIE „AUTOBUSOVÉHO TERMINÁLU“ S LEGENDOU

Na chvíľu sa ešte zastavím pri doprave. Ako som ukázal v predchádzajúcom článku v dopravnej špičke prejde okolo navrhovaného „terminálu“ cca 20 aut za minútu. Všetky osobné autá, všetky autobusy MHD, všetky autá a nákladné autá smerujúca do areálu „Meriny“ a takmer všetky prímestské a diaľkové autobusy musia k terminálu prísť zo Štefánikovej ul. Štefánikova ul. je v súčasnosti štvorprúdová. Návrh počíta s tým, že sa Štefánikova ul. upraví doplnením odbočovacieho pruhu pre ľavé odbočenie. Pri tom je navrhovaná stavba v priestore vyrúbaného ginka osadená až k chodníku. Územný plán mesta Trenčín ale uvažuje o preklasifikovaní Štefánikovej ul. na mestskú triedu s obojstranným parkovaním, pásom zelene a cyklistickým chodníkom. Pri navrhovanom dopravnom zaťažení nebude možné túto požiadavku územného plánu splniť ak sa pre uvedené funkcie nevytvorí potrebný priestor. Uvažovať pri tomto dopravnom zaťažení na Štefánikovej ul. s dvojpruhom je nereálne. Na Štefánikovej ul. sú už dnes v špičke zápchy vytvárané autami ktoré okolo odbočenia na ul. Kragujevackých Hrdinov len prechádzajú. A to je tu štvorpruh. (odmerané zaťaženie Štefánikovej ul. je dnes 22 000 aut za 24 h.)

Zaťaženie Štefánikovej ul. sa ešte zväčší, ak sa cca 1 km od „autobusového terminálu“ postaví plánovaný Aupark so 600 parkoviskami.

V rámci „autobusového terminálu“ bude dopravne najproblematickejším bod výjazd autobusov z autobusovej haly. (bod 9) Týmto profilom musia prejsť všetky autá (20 aut za minútu). Zároveň sem vychádzajú autobusy z autobusovej haly a do tohto miesta vychádzajú aj autobusy čakajúce na susediacej odstavnej ploche. (bod 3). Tesne pred týmto bodom schádzajú osobné autá z parkoviska na streche autobusovej haly. „Pár metrov“ za týmto bodom je výjazd na Kukučínovu ul. Keďže je to pravouhlé odbočenie na obe strany budú tu musieť ísť autá prakticky krokom. A aby toho nebolo dosť, tesne za ľavým odbočením je výjazd a výjazd z areáli „Meriny“. (cca 2500 aut denne)

Toľko na doplnenie k dopravnej situácii.

Teraz sa podrobnejšie pozriem na fungovanie „terminálu“ ako verejno-prospešnej stavby slúžiacej pre potreby cestujúcich. Prvoradým účelom každého dopravného terminálu je slúžiť cestujúcim prichádzajúcim alebo odchádzajúcim z mesta, alebo tým ktorý tu prestupujú z jedného dopravného prostriedku na druhý. Všetko ostatné je len doplnkovou službou.

V Nasledovných riadkoch popíšem ako by to malo fungovať podľa predloženého návrhu.

01

Cestujúci prichádza do Trenčína vlakom a prestupuje na MHD.

Cestujúci vychádza zo železničnej budovy a potrebuje sa zorientovať kde sú zastávky MHD. Bez informačného systému to nezistí. Prechádza cez navrhnutý obchodný dom, zabočí vľavo a prechodom širokým cca 4,0 metra (bod 17) prejde k východu. Vyjde z obchodného domu a prejde cez mimoriadne zaťažujúcu dokumentáciu na chodník na druhej strane cesty. Po chodníku sa cez ďalšie dva prechody dostane až k zastávkam MHD. (bod.1) Na autobus čaká vonku cca 250 metrov od východu zo železničnej stanice. Dnes je to cca 45 metrov.

Na tejto zastávke môžu naraz stáť maximálne 3 autobusy s dĺžkou do 12 metrov. Čo môže byť v dopravnej špičke problém. Pre ďalšie 3 autobusy idúce cieľovo opačným smerom budú stáť na vedľajšej odstavnej ploche. (bod 2) V prípade kĺbového autobusu sa na odstavnú plochu zmestia dva.

02

Cestujúci príde s MHD a prestupuje na prímestskú dopravu.

Klient vystúpi na zástavke MHD v bode alebo 2 . Prejde do autobusovej haly (modrá linka) k nástupištiam prímestskej dopravy. (bod 5) Priestor pre pohyb cestujúcich je od priestoru pre pohyb autobusov oddelený zalamovanou sklenenou stenou s dverami pre nastupovanie do autobusov. V prípade prímestskej dopravy sa dá nastupovať len prednými dverami. (vystupuje sa v bode 4)

Ak je cestujúcim vozíčkar alebo žena s kočíkom nemôže v tomto mieste nastúpiť, lebo sa dostane len k predným dverám. Takýto cestujúci musí prejsť k poslednému nástupisku kde mu bude umožnené nastúpiť. (bod 6) Dôvodom je zvolené konštrukčné riešenie autobusovej haly.

Ale ani k tomuto nástupišti nemožno pristaviť autobusom dlhším ako 12 metrov. Nedovoľuje to priestorové riešenie autobusovej haly. (textová časť projektu, časť 15,0 Doprava)

Cestujúci príde vlakom a chce pokračovať medzimestským autobusom.

Nástupištia pre medzimestskú a diaľkovú dopravu sú navrhnuté ako plnohodnotné. To znamená, že je tu možno vystupovať a nastupovať všetkými dverami. V tomto prípade sa návrh javí byť v poriadku. Ale len pri autobusoch s dĺžkou do 12 metrov. Pokiaľ príde autobus dlhší ako 12 metrov nemôže už do autobusovej haly vojsť. Bude musieť zastaviť na odstavnej ploche pri autobusovej hale. (bod 3) To už ale nie je v poriadku.

Toľko k príkladom prevádzky na novonavrhovanom „autobusovom Termináli“.

Poznámka: Skutočnosť, že do navrhovaného „autobusového terminálu“ nemôže vojsť autobus dlhší ako 12 metrov som si nevymyslel ja. Túto skutočnosť som prebral z textovej časti projektovej dokumentácie priloženej k žiadosti o územné rozhodnutie. To isté platí o klbových autobusoch.

Pri pohybe vo vnútri „terminálu“ narazia cestujúci na dva kolízne body.

Jedným je zúžené miesto (bod 17) medzi pohyblivými schodmi a obvodovou stenou. Priechod je tu široký cca 4 metre. Čo považujem naozaj za neuveriteľné.

Druhým kolíznym bodom je priestor medzi obvodovou stenou a presklenou stenou oddeľujúcou priestor cestujúcich a autobusov. (bod 18, vedľa bodu 7) Tento prechod je široký cca 5 metrov. Okrem rozmerov prechodu je problém aj s cestujúcimi práve nastupujúcimi do tu pristaveného autobusu. Títo cestujúci prechod v podstate zablokujú.

Problémom môže byť aj zablokovanie vjazdu do autobusovej haly (bod 8) Hneď za vjazdom sú dve stojiská pre vystupovanie cestujúcich z prímestských autobusov. (bod 4) Skúsenosti hovoria o tom, že v rannej dopravnej špičke prídu naraz na autobusové nástupištia aj 3 – 4 prímestské autobusy. Dnes to nie je problém. V navrhovanom riešení to problémom bude.

Z hľadiska prevádzky „autobusového terminálu“ je pre mňa nepochopiteľné, že návrh ktorý je ešte len v štádiu územného konania už teraz nevyhovuje potrebám autobusov ktoré má vo vozovom parku sám investor. Pri tom „autobusový terminál“ by mal vyhovovať rozmerom všetkých autobusov. Aj tých, ktoré patria iným dopravcom. Pri tom treba počítať s tým, že vybudovaný „terminál“ tu bude stáť možno 100 rokov a autobusovej doprave by mal slúžiť bez problémov po celú dobu svojej životnosti. Teda nie len pre tie autobusy ktorá má dnes SAD Trenčín vo vozovom parku.

Samostatným problémom je príchod k „terminálu“ taxislužbou alebo osobným autom. Ak cestujúci chce cestovať vlakom a na stanicu sa nechá odvieť napríklad taxíkom alebo súkromným osobným autom má len dve možnosti. Buď zaparkovať v podzemí pri parku alebo na streche autobusovej haly. Odtiaľ už len peší. Výťahom alebo po schodoch A vždy je to viac ako 150 metrov.

V každom klasickom termináli je možné prísť taxíkom alebo osobným autom až priamo pred vstup. A tu bez platenia stáť po dobu vystupovania alebo nastupovania. V predloženom návrhu to možné nie je.

V celej sérii článkov vkladám názov autobusový terminál do úvodzoviek. Dôvodom je to, že v predloženom návrhu nejde o skutočný terminál ale o dve stavby postavené vedľa seba. Vo výkrese je deliaca čiara vyznačená žltou. O tom, ako má autobusový terminál vyzerat' som už písal.

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

Pridané: 06.02.2014

Upravené: 09.02.2014

POZNÁMKA: Po získaní nových informácií a číselných údajov som článok upravil aby podľa možnosti čo najviac (v rámci mne dostupných údajov) popisoval skutočnosť.