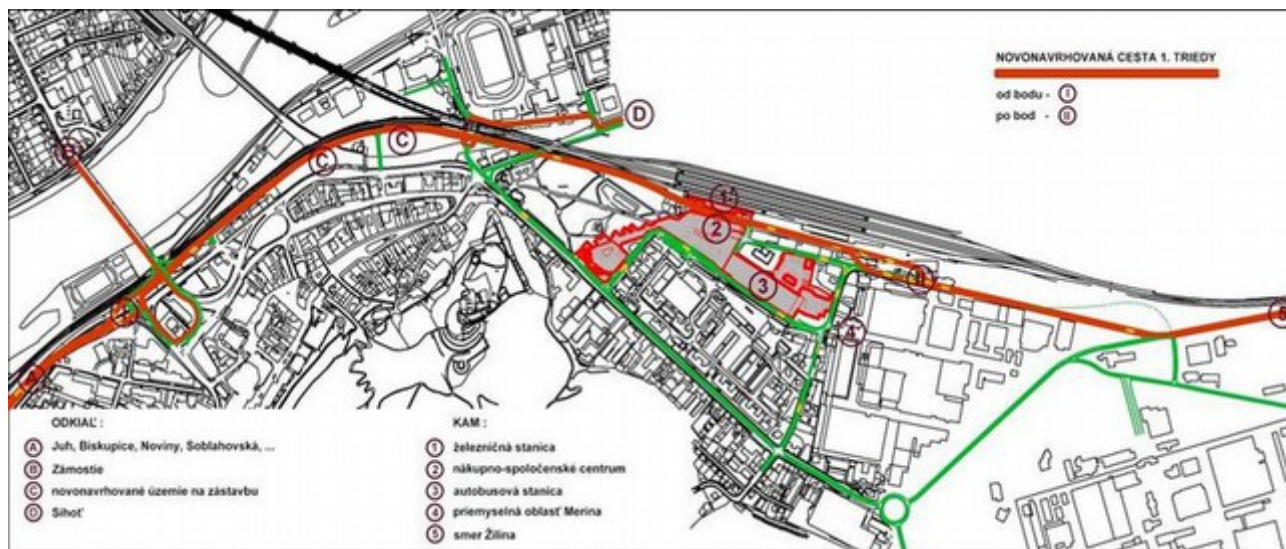


## Organizácia dopravy – Terminál a zmena územného plánu č.2

V náväznosti na výsledky medzinárodnej súťaže „Trenčín – mesto na rieke“ a v súvislosti s prípravou výstavby „autobusového terminálu“ mesto pripravuje novú koncepciu dopravného riešenia centra mesta. Pracovníci útvaru hlavného architekta prichádzajú s návrhom prekládky cesty prvej triedy z dnešnej trasy prechádzajúcej cez ulicu M. R. Štefánika do novej trasy vedúcej v súbehu s prekladanou bánoveckou železnicou. Navrhovaná cesta pokračuje cez mestský park a ďalej priestorom medzi železničnou stanicou a navrhovaným „autobusovým terminálom“. Nakoniec sa napája na Železničnú ulicu. Uvedená trasa je na výkrese č. 01.



v.č.

Cieľom tohto návrhu má byť:

- odľahčenie centra mesta od neprimeraného dopravného zaťaženia
- odľahčenie ul. M. R. Štefánika a jej prebudovanie na mestskú triedu
- vytvorenie nového prietahu mestom (odľahčenie Hasičskej ulice)
- dopravné obsluženie nových priestorov určených na výstavbu

Predpokladom dosiahnutia horeuvedených cieľov je previesť maximálne množstvo dopravného zaťaženia na novonavrhanú cestu. To znamená, čo najviac aut previesť na novonavrhanú cestu a dostať ich tak z historického jadra a Štefánikovej ulice. Tieto ciele je možné v takto zvolenej trase dosiahnuť. To ale neznamená, že ciele budú automaticky dosiahnuté. Je tu viacero problémov ktorým sa budem postupne venovať.

Navrhovaná cesta by mala byť zbernou komunikáciou, pokračovaním štvorprúdovej Električnej ulice. Tak ako dnes Električná ulica aj novonavrhaná cesta privedie do mesta autá a ľudí zo sídliska Juh, z Biskupíc, Novín ale aj z Trenčianskej Turnej, Belej, či Soblahova. Jej pokračovanie je navrhnuté v súbehu s preloženou bánoveckou železnicou do priestoru novoplánovanej výstavby (položky C na v.č. 1) kde naberie ďalšie autá. V navrhovanej kruhovej križovatke pod novou železničnou traťou na Mládežníckej ulici sa na ňu napoja aj motoristov zo Sihote. Ďalej má viesť cez park smerom na Železničnú ulicu v pokračovaní smerom na Žilinu.

K predloženému riešeniu sa vyjadrili aj členovia voľného združenia architektov trenčianskeho regiónu Náš Trenčín. K zvolenej trase novonavrhovanej cesty nemáme výhrady. Vážne výhrady ale máme k nasledovným bodom:

- Od kruhovej križovatky na Mládežníckej ulici sa cesta mení zo štvorpruhovej na dvojpruhovú, aj keď jej zaťaženie sa v tomto bode nijako nezmenšuje. Nejaké autá odídu do centra a na Sihot', nejaké prídu zo smeru od Sihote. Preto je pre nás prechod na dvojpruh

nepochopiteľný.

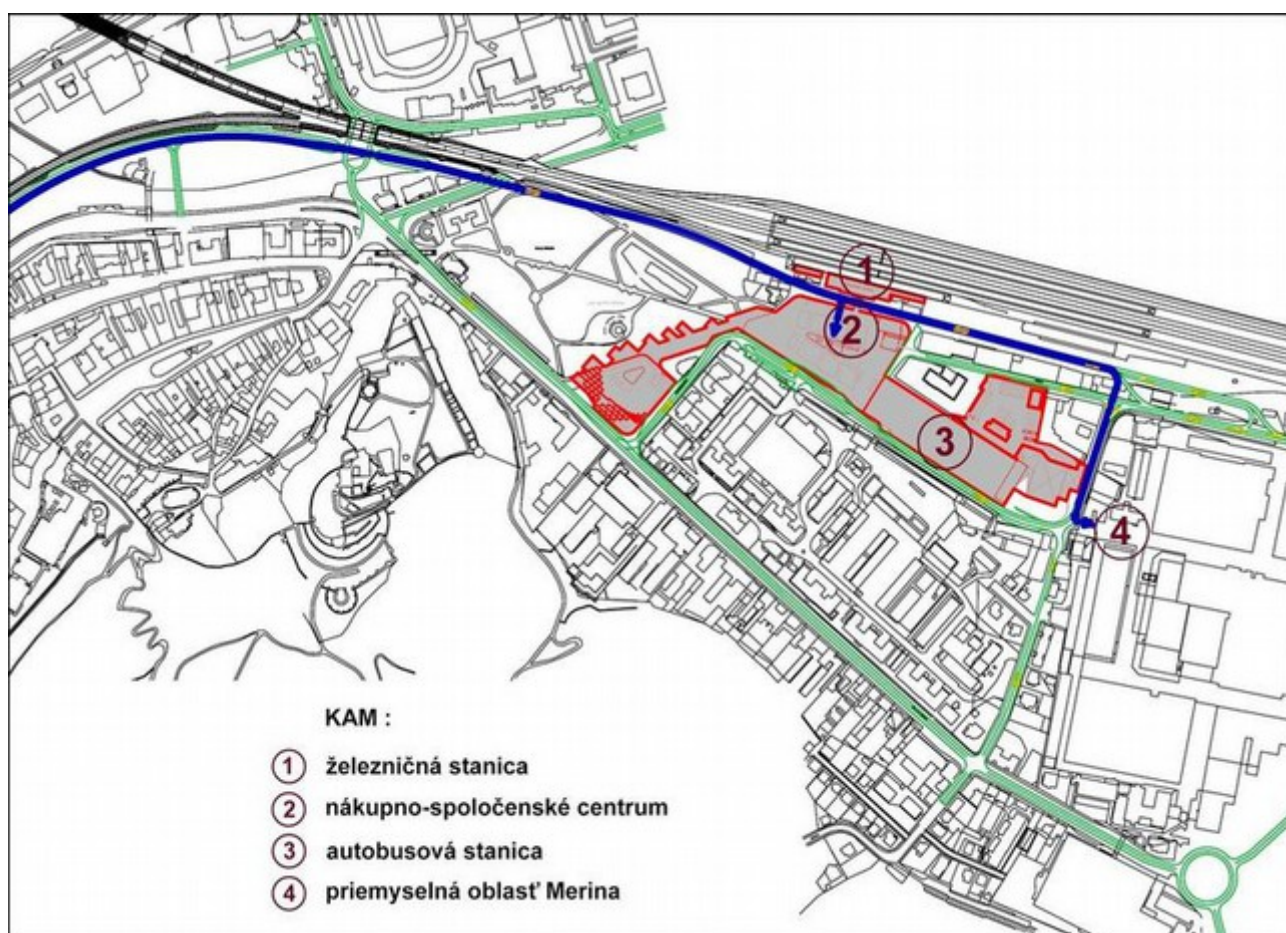
- Cesta pokračuje cez park a popred železničnú stanicu na teréne, aj keď jednoznačne výhodnejším variantom z viacerých hľadísk by bolo jej zapustenie do zeme.
- V priestore železničnej stanice nie sú na ceste navrhnuté odbočovacie pruhy, čo z nej znemožňuje priamy prístup do tohto priestoru. Bez odbočovacích pruhov nebude možné na tejto ceste ani stáť, keďže má ísť o cestu prvej triedy.

Naše pripomienky neboli, žiaľ, zohľadnené.

Autá privedené touto cestou do stredu mesta majú samozrejme svoj cieľ. Cieľov tu môže byť viacero:

- železničná stanica (položka 1 na v.č. 02)
- „autobusový terminál“ (položka 3 na v.č. 02)
- obchodno-spoločenské centrum plánované ako súčasť autobusového terminálu (položka 2 na v.č. 02)
- parkovacie plochy (cca 1200 miest) navrhnuté ako súčasť autobusového terminálu a obchodno-spoločenského centra
- priemyselný areál Merina (položka 4 na v.č. 02)
- samozrejme nejaká (pravdepodobne minimálna) časť aut bude pokračovať smerom na Žilinu

Na výkrese č. 02 je graficky znázornená trasa týchto aut smerujúcich do jednotlivých záujmových bodov. Za „normálnych okolností“ a pri snahe dosiahnuť jeden z hlavných cieľov, odľahčenie Štefánikovej ulice v priestore pod hradnou skalou, by sa takéto smerovanie dopravy dalo predpokladať. Takéto smerovanie dopravy by bolo možné, ale len za predpokladu iného dopravného a stavebného riešenie pripravovaného „autobusového terminálu“



v.č. 02

Trasa znázornená na v.č. 02 je logická a nemala by byť pri navrhovaní novej cesty



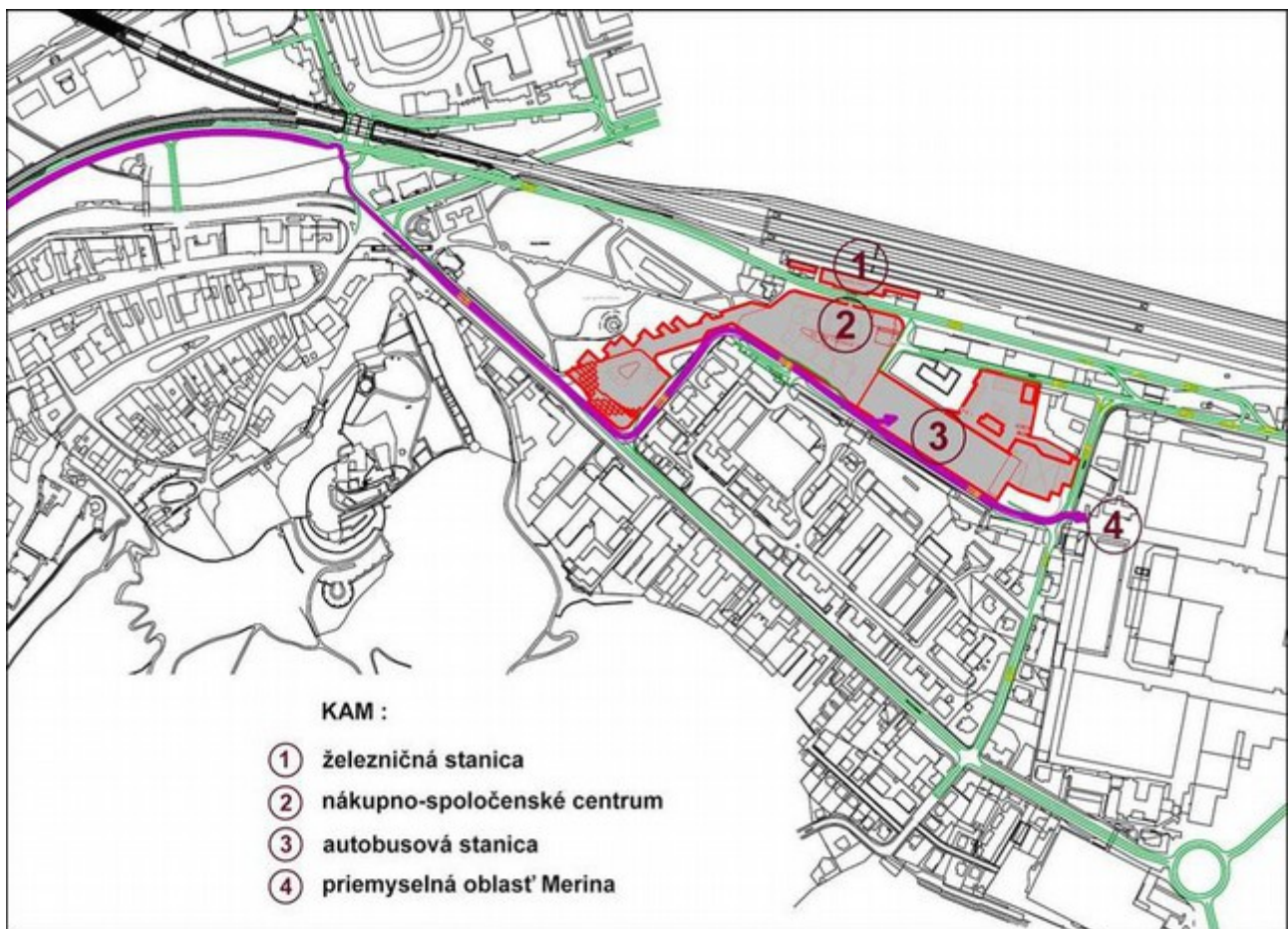
spochybňovaná. Napriek tomu nebude možná.

Na výkrese č. 03 je graficky znázornená „vynútená“ trasa k jednotlivým záujmovým bodom. Dôvodom tohto „vynúteného“ trasovania je riešenie pripravovaného „autobusového terminálu“ a návrh budúcej cesty bez odbočovacích pruhov vedenej na teréne.

Pre absenciu odbočovacích pruhov sa nebude dať z navrhovanej cesty vojsť na parkoviská plánované v objekte „autobusového terminálu“. Z tohto dôvodu budú musieť autá opustiť novonavrhanú cestu už na kruhovej križovatke na Mládežníckej ulici a prejsť na Štefánikovu ulicu. Ďalej cez ulicu Kragujevackých hrdinov sa dostanú do parkovacích garáží. Z nich potom budú môcť ľudia prejsť na železničnú stanicu (položka č. 01 na v.č. 03), na autobusovú stanicu (položka č. 03 na v.č. 03) a do obchodno-spoločenského centra (položka č. 02 na v.č. 03)

Nemožnosť vytvoriť odbočovacie pruhy je spôsobená navrhovanou vzdialenosťou medzi budovou železničnej stanice a budovou novonavrhaného „autobusového terminálu“. Navrhovaná vzdialenosť je necelých 15 metrov, čo je žalostne málo na to, aby tadiaľ prechádzala cesta prvej triedy. Navyše, do tohto priestoru ústia vstupy do železničnej stanice a „autobusového terminálu“. Keďže sú to priestory kde sa zhromažďuje väčšie množstvo ľudí mal by tu byť pred vstupmi rezervovaný aj dostatočný rozptylný priestor v zmysle § 8 odst. (1) vyhlášky č. 532/2002 Z.z.

Túto istú trasu budú musieť absolvovať aj autá (nákladne, osobné, kamióny) smerujúce do areálu Meriny. (položka č. 4 na v.č. 03) Dôvodom je zjednosmernenie Kukučínovej ulice smerom od vrátnice Meriny k Železničnej ulici. Pri tom táto ulica v tomto úseku je dostatočne široká aby mohla byť obojsmerná.



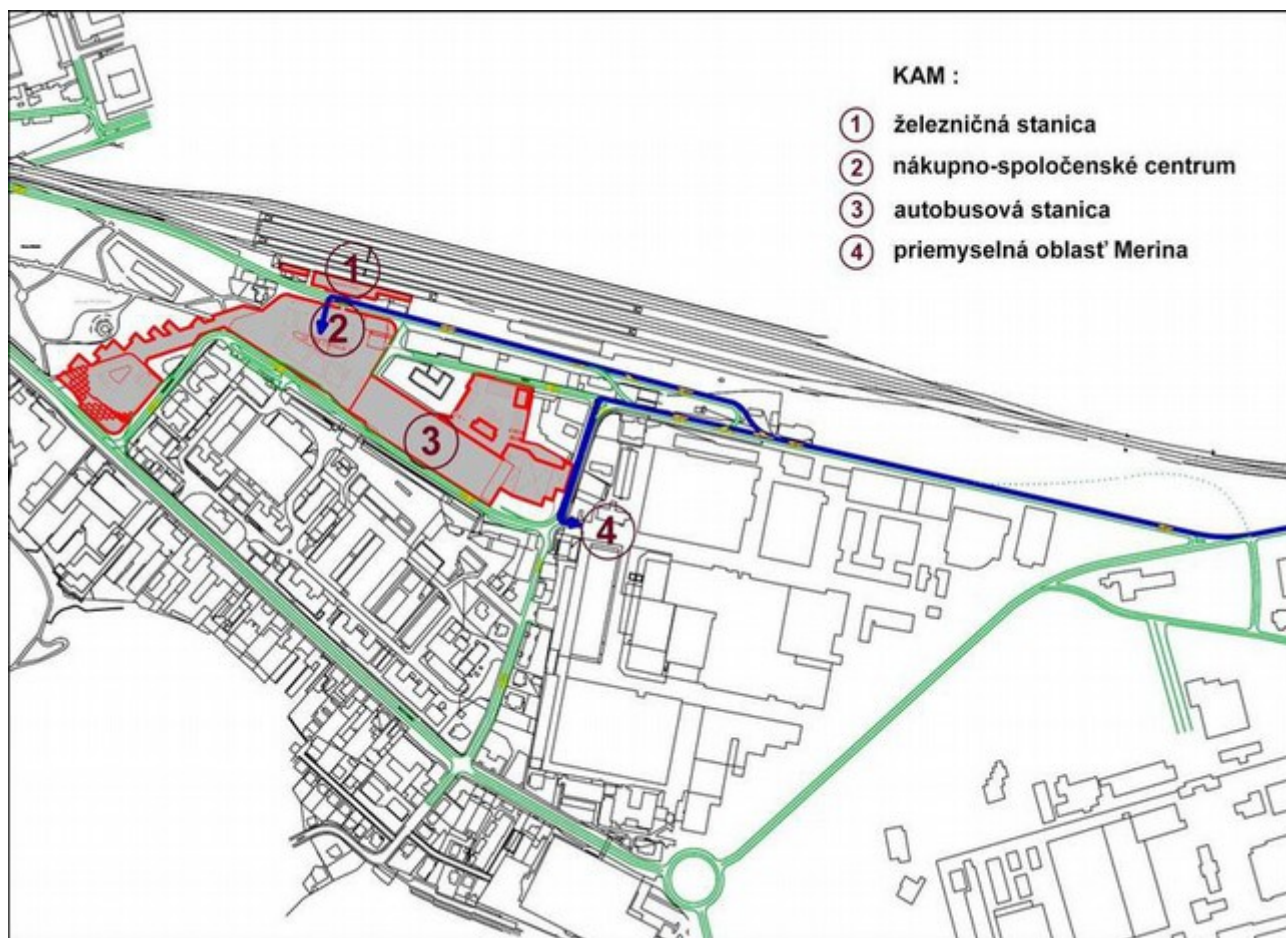
v.č. 03

Tu možno konštatovať, že za týchto podmienok nebude možné dosiahnuť jeden z hlavných cieľov prekládky cesty prvej triedy zo Štefánikovej ulice na novonavrhanú cestu. Teda zľudnenie Štefánikovej ulice a vytvorenie tak predpokladov na jej prebudovanie na mestský bulvár. Dopravné zaťaženie Štefánikovej ulice pod hradnou skalou sa nielenže nezmenší, ale

naopak. Dopravné zaťaženie oproti dnešnému stavu vzrastie o autá ktoré budú smerovať do navrhovaného obchodno-spoločenského centra a do parkovacích garáží. A to je presne opačný efekt, než sa od vybudovanie novej cesty očakáva.

Možno predpokladať, že väčšina aut smerujúcich po novonavrhovanej ceste smerom od Trenčianskej Turnej a zo Sihote do centra mesta skončí v niektorom zo záujmových bodov vyznačených na v.č. 03. Len malá časť z nich bude pokračovať ďalej smerom na Žilinu.

Podobná situácia je aj pri trase od Žiliny. Za normálnych okolností by sa dalo predpokladať, že autá smerujúce od Žiliny, do areálu Meriny, na železničnú stanicu, na autobusovú stanicu a do parkovacích garáží, odbočia do týchto priestorov priamo z novonavrhovanej cesty tak, ako je to znázornené na v.č. 04. a vyhnú sa tak Štefánikovej ulici.



v.č. 04

Aj trasa znázornená na v.č. 04 je logická a nemala by byť pri navrhovaní novej cesty spochybňovaná. Napriek tomu nebude možná.

Aj v tomto prípade znemožní priame odbočenie vybudovanie „autobusového terminálu“ v navrhovanej podobe.

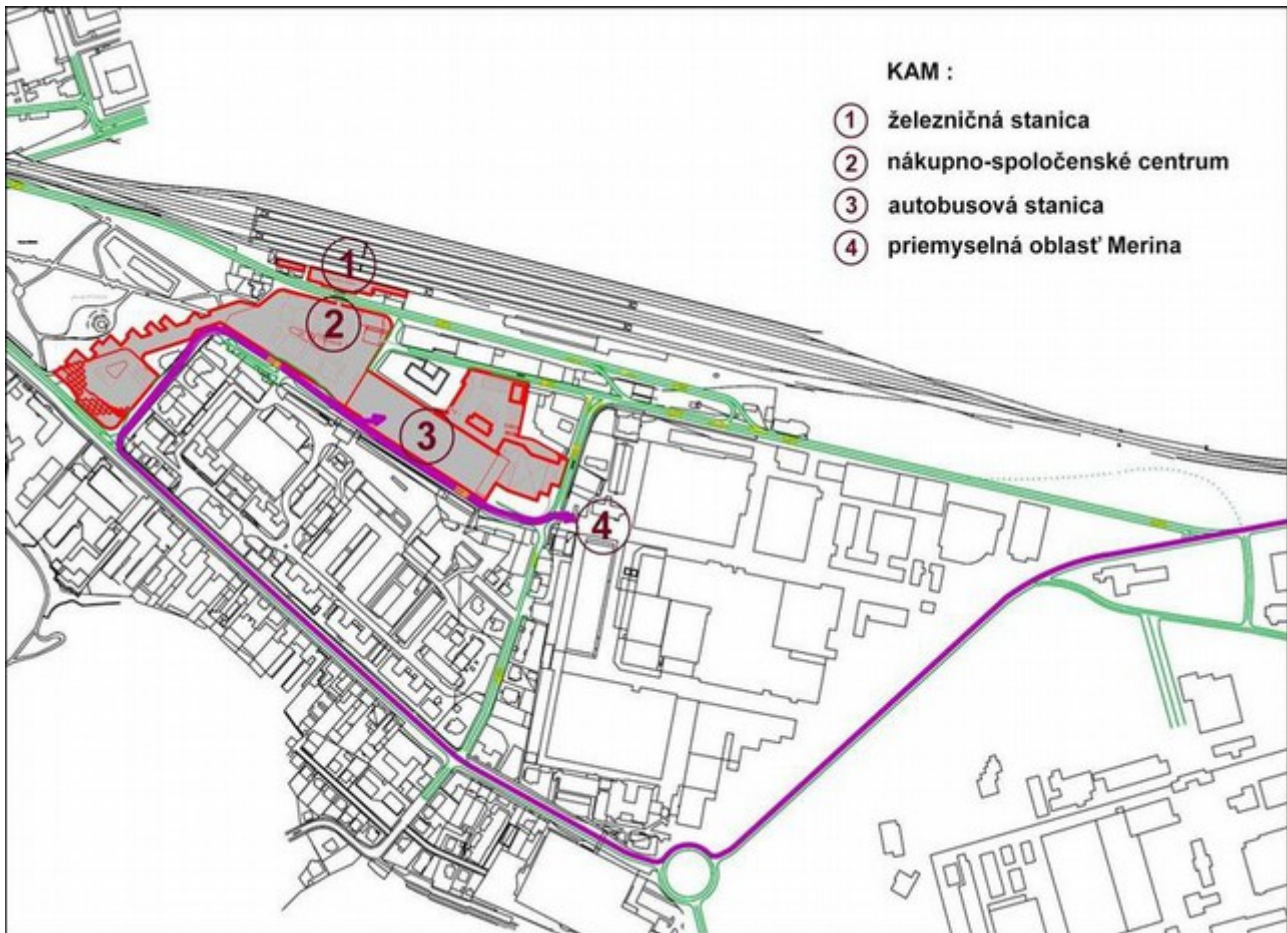
Pre zopakovanie.

K vrátnici a vjazdu do areálu Meriny nebude možné odbočiť, keďže Kukučínová ulica je v úseku od vstupu do Meriny (položka č. 4 na v.č. 04) smerom k Železničnej ulici navrhnutá ako jednosmerná a to aj napriek tomu, že je dostatočne široká na obojsmernú prevádzku.

Na železničnú stanicu, na autobusovú stanicu, do obchodno-spoločenského centra a do parkovacích garáží sa nebude dať odbočiť pre absenciu odbočovacích pruhov. O dôvodoch nemožnosti ich vybudovanie som písal vyššie.

„Vynútená“ trasa je znázornená na v.č. 05.





v.č. 05

Ako vidno na výkrese vyššie aj v tomto prípade budú musieť autá prechádzať cez Štefánikovu ulicu.

Ak dám dohromady obe “vynútené“ trasy tak to bude vyzerat' tak, ako je to znázornené na v.č. 06. Väčšina aut bude aj naďalej prechádzať po ulici M. R. Štefánika z dôvodov ktoré som už uviedol. Prebudovanie Štefánikovej ulica na mestskú triedu (predpokladom je ukludnenie dopravy na nej a vylúčenie nákladnej dopravy) tak nebude možné.



v.č. 06

Otázkou je, či má zmysel takto navrhovať mnohomiliónovú novú cestu ktorá nevyrieši ten

najväčší problém – odľahčenie dopravného zaťaženia Štefánikovej ulice.

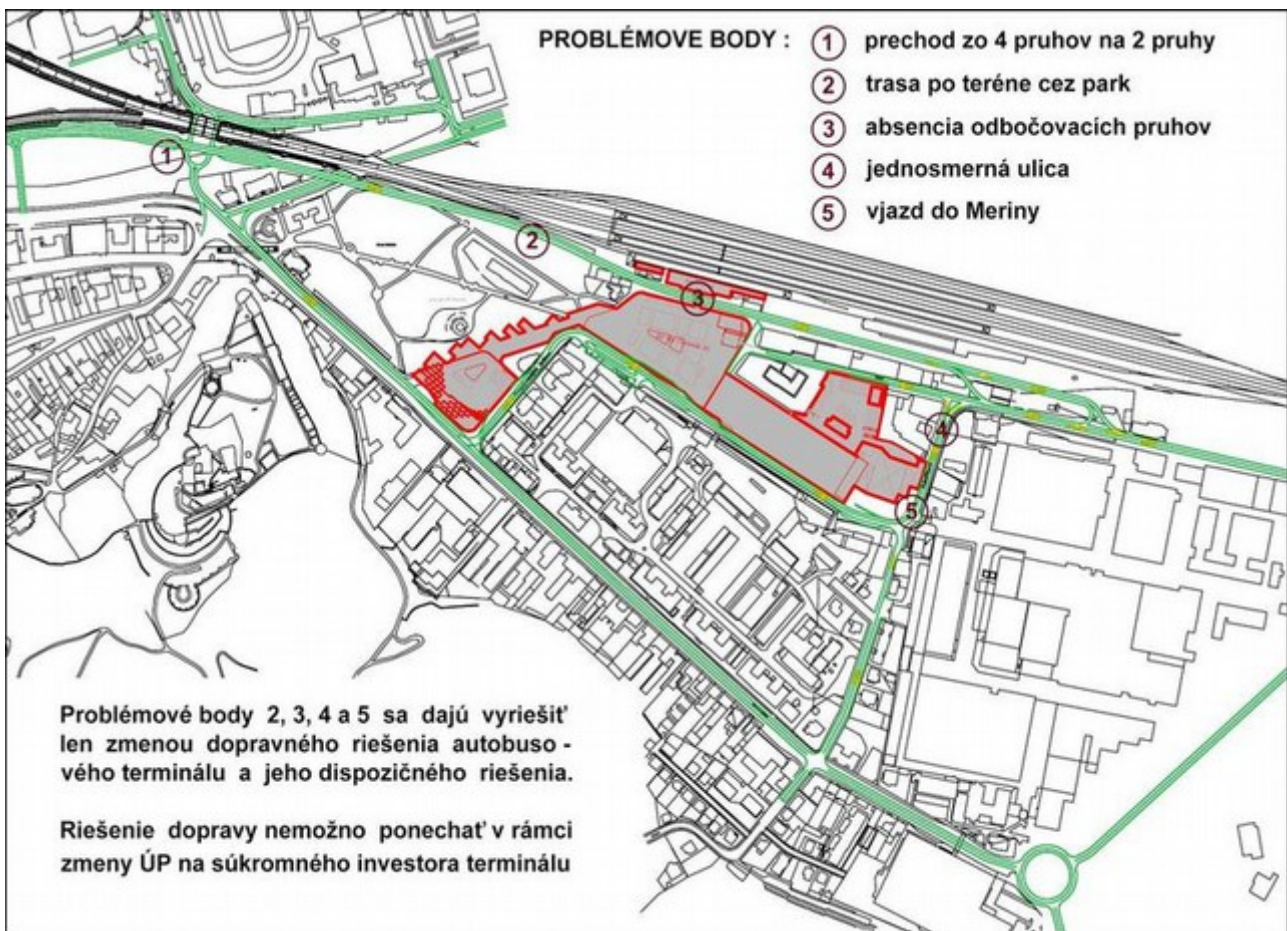
Pri navrhovanom riešení „autobusového terminálu“ nebude možné prebudovať Štefánikovu ulicu na mestskú triedu ani po vybudovaní juhovýchodného obchvatu mesta Trenčín. Aj keby všetky autá využili obchvat aj tak sa budú musieť vrátiť na Štefánikovu ulicu aby sa dostali na železničnú stanicu, autobusovú stanicu, do obchodno-spoločenského centra, parkovacích garáží a do areálu Meriny.

V prípade Meriny je síce možné hľadať iné vstupy, ale úspech závisí od ústretových krokov majiteľov pozemkov v tomto areáli. Ostatné problémové body nie je možné odstrániť bez zmeny dopravného riešenia „autobusového terminálu“ a jeho stavebného riešenia.

Na nasledujúcom výkrese (v.č. 07) sú zosumarizované problémové body

- Pol. č. 1 – prechod navrhovanej cesta zo štvorpruhovej na dvojpruhovú
- Pol. č. 2 – trasa na teréne cez park (nie je ju možné zapustiť pre plánované podzemné prepojenie terminálu a železnice, predĺžením podchodu k vlakovým nástupišťam)
- Pol. č. 3 – absencia odbočovacích pruhov a nemožnosť z cesty odbočiť do príľahlých záujmových bodov (železničná stanica, autobusová stanica, obchodno-spoločenské centrum a parkovacie garáže)
- Pol. č. 4 – jednosmerná Kukučínova ulica.
- Pol. č. 5 – vjazd do areálu Meriny (nedostatok voľného priestoru na odbočenie; prekáža navrhovaná budova SAD)

Problémové body 2, 3, 4 a 5 je možné vyriešiť len zmenou dopravného a stavebného riešenia autobusového terminálu.



v.č. 07

Na najbližšom mestskom zastupiteľstve majú poslanci schvaľovať zmenu územného plánu, - Zmeny a doplnky č. 2 – Terminál. Zvláštnosťou tohto návrhu je to, že riešenie dopravy sa



ponecháva na investora „autobusového terminálu“. Na strane 1 textovej časti sa píše:

„- dopravné riešenie (riešenie komunikačnej siete) (je) prevzaté z dokumentácie Tranzitný terminál SAD Trenčín, DORA architects, 6/2013 ...“

Na strane 9 sa píše:

„V rámci ZaD č.2 je navrhnutá zmena funkčnej triedy ulice Kragujevackých hrdinov, Železničnej a Kukučínovej ulice zo súčasnej funkčnej triedy C1 na funkčnú triedu C3. Trasu Železničnej ulice prechádzajúcu cez plochu určenú pre rozvoj zariadení mestskej a prímestskej hromadnej dopravy (UD 01 A) je navrhnuté z ÚPN mesta vypustiť a jej trasovanie ponechať na spresnenie v ďalších stupňoch územnoplánovacej, príp. projektovej dokumentácie.“

Inak povedané. Riešenie dopravy v predstaničnom priestore sa preberá z návrhu „autobusového terminálu“ a aj jeho spresnenie sa tiež ponecháva v plnom rozsahu na jeho investora. Investor však presadzuje svoje záujmy a nie potreby mesta, čo je celkom pochopiteľné. Výsledky tohto prístupu som popísal vyššie.

Záujmy mesta má hájiť a presadzovať mesto samo. Za plnohodnotné presadzovanie týchto záujmov nemožno považovať nasledovný text zo strany 10 zmien a doplnkov:

„- výhľadové predĺženie Železničnej ulice a jej prepojenie s novou komunikáciou vedenou v súbehu so železničnou traťou č. 143 Trenčín - Chynorany. Pre tento zámer je potrebné rezervovať koridor pri riešení tranzitného terminálu verejnej dopravy spájajúceho autobusovú a železničnú stanicu a riešenie preveriť na základe podrobnejšej projektovej dokumentácie. Právnym nástrojom na toto riešenie bude vecné bremeno v procesoch súvisiacich s povoleniami v zmysle zákona č. 50/1976 Zb., v znení neskorších predpisov.“

Okrem toho, že uvedené formulácie toho veľa neriešia text nie je súčasťou záväznej časti zmien a doplnkov a tým je jeho obsah nezáväzný a právne nevyžiteľný.

Na záver ešte dva výkresy - obrázky.

Účastníci prezentácie „autobusového terminálu“ pred Vianocami v roku 2013 si iste spomínajú na nižšie uvedený obrázok – v.č. 08.



v.č. 08

Tento obrázok zaujal asi najviac. Znázorňuje priestor medzi železničnou stanicou a „autobusovým terminálom“. Je to pekná pešia zóna.

Dnes to vyzerá tak, že to bude vyzerat' inak. Do tohto priestoru navrhuje mesto osadiť plánovanú cestu prvej triedy. A to bude úplne iná situácia. Plocha ktorú zaberie plánovaná cesta je na v.č. 09 vyšrafovaná. Samozrejme ľudí nahradia autá a prechod z jednej strany na druhú bude s najväčšou pravdepodobnosťou možný len cez prechod pre chodcov riadený semaforom.



v.č. 09

V pôvodne, predstavenom riešení do tohto priestoru ústil pomerne silný peší ťah vedúci z mesta cez park na stanicu. V tejto podobe to už nebude možné. Bude tu cesta.

Okrem problémov s dopravou návrh „autobusového terminálu“ prináša aj ďalšie problémy; záber parku, premiestnenie areálu SAD Trenčín, vzťah k obytnému domu nachádzajúcemu sa v tomto priestore a v neposlednom rade aj problémy dispozičného riešenia samotnej stavby tak, ako som o nich už písal v predchádzajúcich článkoch.

Spracoval: **Akad.arch.Ing. Igor Mrva**  
Pridané: 29.11.2015