

Terminál – ako teda ďalej? 4. časť.

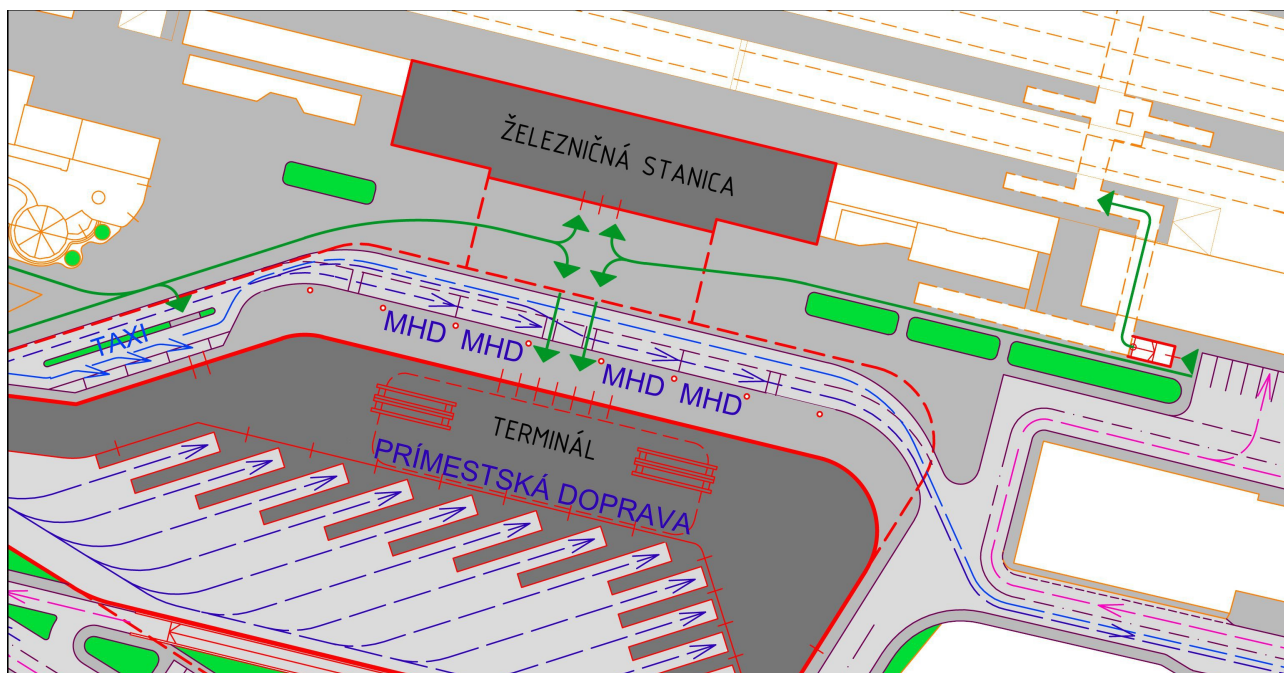
V tomto príspevku vysvetľujem dôvody, prečo nepovažujem návrh terminálu v podobe v akej som ho predstavil za integrovaný dopravný terminál a čo mu chýba do letiskového terminálu.

Integrovaný dopravný terminál už podľa svojho názvu integruje, teda spája všetky formy verejnej hromadnej dopravy. A centrom takéhoto terminálu je terminálová hala. Hala z ktorej sú prístupné všetky druhy integrovanej dopravy. V našom prípade ide o:

- železničnú dopravu
- mestskú hromadnú dopravu (MHD)
- prímestskú autobusovú dopravu
- medzimestskú a diaľkovú autobusovú dopravu
- zjazdové autobusy

A tu je problém. V našom prípade nemáme jednu halu ale dve. Železničnú a autobusovú, ktoré sú oddelené cestou. Nič na tom nemení ani skutočnosť, že v úrovni poschodia sú obe prevádzky prepojené. Na poschodí by v tomto koncepte mali byť len doplnkové služby. Všetko podstatné je na prízemí.

Navrhnuté riešenie je v detaily na nasledujúcom obrázku.



01 DVE HALY DOPRAVNÉHO TERMINÁLU

Väčšina cestujúcich sa pohybuje na prízemí. Tam by mali nájsť všetko, čo k cestovaniu potrebujú. Najviac cestujúcich je tu v ranej (a poobednej) špičke kedy prichádzajú do mesta ľudia z okolitých obcí. Väčšina prichádza prímestskými autobusmi, niektorý vlakom a takmer všetci prestupujú na MHD. Preto by mali byť prestupové trasy z týchto spojov čo najkratšie a bezkolízne. To predložený návrh v plnom rozsahu spĺňa len pri prestupoch z autobusov. Vzdialenosť je krátka a prestupujúci nekrižujú žiadnu cestu.

Iná je situácia pre cestujúcich prestupujúcich z vlaku. Tí po východe zo železničnej stanice musia prejsť na druhú stranu cesty. Treba však povedať, že križujúcou komunikáciou prechádzajú len autobusy MHD a taxíky, čo nie je neprijateľné zaťaženie. Za deň je to podľa cestovných poriadkov v čase od cca 4:30h do cca 23:30h, teda za cca 19 hodín 278 autobusov. Plus je tu jeden nočný spoj. Pri tomto dopravnom zaťažení a rýchlosti ktorou tadiaľto autobusy prechádzajú to nie je väčším problémom.

Nie každý si musí vedieť predstaviť, čo tieto čísla znamenajú. Tak na porovnanie. Dopravné zaťaženie na Štefánikovej ulici v úseku medzi hotelom Elizabeth a odbočkou na ul. Kragujevackých hrdinov je dnes cca 28 000 aut za 24 hodín.

Ako som napísal už v predchádzajúcom článku aj keď návrh nespĺňa všetky požiadavky na integrovaný dopravný terminál je jeho riešenie prijateľné.

To, čo návrhu chýba a čo nájdeme na každom letiskovom termináli je možnosť prísť autom až pred vstup do odbavovacej haly (príletovej alebo odletovej), ostať tam stáť na dobu potrebnú k výstupu alebo nástupu a následne odísť bez toho, aby bolo treba za túto službu platiť. Takto to môžete vidieť v Bratislave na letisku M.R.Štefánika alebo aj neďaleko za hranicami vo Swechate.

Aj keď sa určite dá bez takejto služby zaobísť bolo by dobré sa nad možnosťou úpravy návrhu v tomto smere zamyslieť. Je pohodlnejšie a rýchlejšie niekoho vyložiť z auta a pokračovať v jazde, ako vojsť do podzemnej garáže a tam cestujúceho vykladať. Pohodlnejšie pre šoféra, ale predovšetkým pohodlnejšie pre cestujúceho. Nemusí sa z podzemia presúvať na prízemie do odbavovacej haly. Presun po rovine je vždy pohodlnejší. A okrem toho sa cestujúci ktorý vystúpi pred vstupom do odbavovacej haly bez problémov orientuje kde je a kam má ísť. V podzemnej garáži to už také jasné nieje. V predloženom návrhu toto považujem za jeho najväčší nedostatok.

Preriešiť pohyb osobných aut a statickú dopravu v okolí terminálu tak, aby spĺňala aj požiadavky letiskového terminálu by si vyžiadalo zásadnejší zásah do danej koncepcie a to nebolo mojou úlohou a cieľom.

Autor: **Akad.arch.Ing Igor Mrva**
Pridané: 23.01.2017