

Terminál – o doprave

V tomto pokračovaní článkov o pripravovanom „autobusovom termináli“ v Trenčíne sa budem zaoberať vplyvom tejto stavby na dopravu v jej okolí.

Aby neprišlo k nedorozumeniu. Všetky číselné údaje s ktorými budem v tomto článku pracovať som prevzal z textovej časti projektovej dokumentácie priloženej k návrhu na vydanie územného rozhodnutia. Výnimkou je môj záverečný výpočet hodinového dopravného zaťaženie.



VÝREZ Z MAPY MESTA S VYZNAČENÍM CYKLOTRASY (červená čiara)

Na hore uvedenom výkrese je výsek z mapy mesta so zvýraznenými ulicami v okolí navrhovanej stavby. Pri Železničnej ulici počíta územný plán mesta (ÚPN) Trenčín s posilnením jej významu. Aj z tohto dôvodu sa v súčasnosti rekonštruuje jej napojenie na Štefánikovú ulicu pri BILLE. Územný plán zachováva aj prepojenie ul. Kragujevackých Hrdinov so Železničnou ul. Ulica Kukučínová má slúžiť okrem prepojenie Železničnej ul. s ul. Štefánikovou aj pre rekreačnú cyklotrasu spájajúcu, navrhovaným podchodom popod železnici, Sihoť s lesoparkom Brezina. Z Kukučínovej ulice je aj vjazd do areálu bývalej „Meriny“ cez takzvanú „nákladnú vrátnicu“.

Pre tých, ktorí nevedia presne o čom hovorím.

„Nákladná vrátnica“ do bývalého areálu „Meriny“ je hlavným vstupom pre nákladné, ale aj väčšinu osobných aut do areálu výrobných a obchodných prevádzok ktoré sa postupne sťahujú do uvoľnených priestorov bývalej textilnej fabriky.

Podľa nového ÚPN sa počíta v tejto polyfunkčnej zóne s výrobo-obslužnými funkciami. Územný plán tu umiestňuje „plochy menších zariadení výroby, skladov, výrobných služieb, veľkoobchodu a logistiky“. Všetky tam navrhované prevádzky kladú značné nároky na dopravu. A ich hlavné napojenie na cestnú sieť mesta Trenčín je cez Kukučínovú ulicu.

Nasledujúci výkres zobrazuje ten istý výrez z mapy mesta, ale so zakreslenou navrhovanou stavbou „autobusového terminálu“. Kto si doposiaľ celkom nevedel predstaviť aké rozmery má navrhovaná stavba, tak v tomto výkrese to dobre vidieť.



VÝREZ Z MAPY SO ZAKTESLENOU BUDOVOU „AUTOBUSOVÉHO TERMINÁLU“ (žltou čiarou sú vyznačené novo presmerované a navrhované jednosmerné ulice)

Ako vidno v hore uvedenom výkrese navrhovaná stavba výrazným spôsobom zasahuje do všetkých troch už spomínaných ulíc.

Ul. Kragujevackých Hrdinov je odrezaná od stanice. Je navrhnutá ako jednosmerná od Štefánikovej ulici smerom k železničnej stanici.

Medzi areálom kasární a novonavrhovaným „autobusovým terminálom“ trasa pokračuje novou jednosmernou ulicou až ku Kukučínovej ulici.

Kukučínová ulica je od bodu kde sa na ňu napája novonavrhovaná ulica navrhnutá ako jednosmerná. Jeden úsek je navrhnutý ako jednosmerný smerujúci k Železničnej ul. Druhá časť je navrhnutá tiež ako jednosmerná, ale k Štefánikovej ul. Do Kukučínovej ul. sa tak nebude dať vojsť ani zo Štefánikovej ul. a ani zo Železničnej ul. Jediným možným príjazdom k „nákladnej vrátnici Meriny“ je príjazd z novej jednosmernej ulici medzi „terminálom“ a areálom Kasární.

Železničná ul. sa stáva v tomto riešení slepou.

Podľa predloženého návrhu projektant počítá s nasledovným dopravným zaťažením:

- Autobusy SAD Trenčín a iných prepravcov:
 - 973 autobusov mestskej a prímestskej dopravy v čase od 4:40 do 24:40 (20h.)
 - 70 autobusov diaľkovej a medzimestskej dopravy v čase od 4:40 do 24:40 (20h.)
- Osobné autá využívajúce navrhované parkoviská:
 - 8 035 osobných aut v predvianočnom čase pri 12 hodinovej prevádzke
 - 7 390 osobných aut v pracovné dni rozdelené na časové úseky:
 - 5 830 os. aut v čase od 06:00 do 18:00 (6 h.)

- 1 400 os. aut v čase od 18:00 do 22:00 (4 h.)
 - 160 os. aut v čase od 22:00 do 06:00 (8 h.)
 - Zásobovanie obchodov a služieb navrhnutých v „termináli“ - neudané
 - Doprava zabezpečujúca areál „Meriny“ a v ňom pôsobiace firmy – 2 500 (12h.)
- Pri tom sa počíta s tým, že dopravné zaťaženie bude v dopravnej špičke vyššie ako je vypočítané priemerné zaťaženie.

Teraz si dovalím jeden teoretický výpočet hodinového dopravného zaťaženia počas rannej dopravnej špičky. Teoreticky počítam s nárastom dopravného zaťaženia v špičke o 30%. (okrem osobných aut idúcich na parkoviská)

Autobusy: $(/973 + 70/ \times 1,3) : 20 = 67,8 =$	68 autobusov
Osobné autá v pracovný deň: $5\ 830 : 6 = 971,7 =$	972 osobných aut
Zásobovanie „terminálu“ (odhad):	25 nákladných aut
Nákl. a os. autá do areáli „Meriny“: $(2\ 500 : 20) \times 1,3 =$	163 nákladných aut

Hodinové zaťaženie v špičke v pracovný deň spolu:	1 228 áut za hodinu
Minútové zaťaženie v špičke v pracovný deň spolu:	20 áut za minútu

Aj keď môj výpočet nemusí byť úplne presný 20 aut za minútu v špičke znamená permanentnú zápchu na Štefánikovej ul., ul. Kragujevackých Hrdinov a aj na Kukučínovej ul. A to aj vzhľadom na to, že pri vjazde do ul. Kragujevackých Hrdinov, ako aj pri výjazde na Kukučínovú ul. z novonavrhnutej ulice ide o 90° odbočenie. Nemožno teda predpokladať, že by sa autá pri tejto hustote pohybovali väčšou rýchlosťou ako 15 - 20 km/h.

V nasledujúcom článku sa budem podrobnejšie venovať prevádzke a fungovaniu navrhnutého „terminálu“. Pri tom sa vrátim aj k dopravnému riešeniu.

Autor: **Akad.arch.Ing. Igor Mrva**
 Pridané: 05.02.2014