

Terminály veřejné dopravy pohledem architekta

Přednášející: Karel Hájek

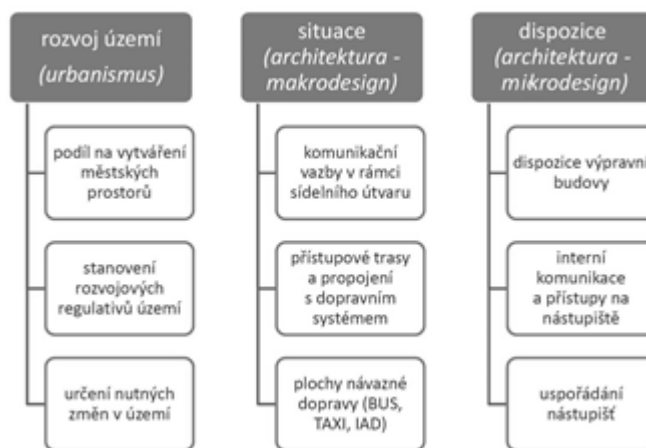
Dosavadní snahy v rozvoji systému veřejné dopravy směřovaly především k technickému zdokonalování, charakterizovanému zejména zvyšováním rychlosti. Dnes je prioritou růst celkového cestovního komfortu. Tento trend vychází zejména ze dvou důvodů. Veřejný dopravní systém je výrazně ovlivňován rozhodováním komunální politiky. Přitom je jeho infrastruktura monofunkční složkou urbanizovaného prostoru a výrazným krajinným prvkem. Výslednicí těchto faktů je snaha o maximální kvalitu dopravní infrastruktury, financované z veřejných zdrojů. Dosavadní snahy o zvyšování rychlosti mnohdy nevedly k dostatečnému oživení zájmu uživatelů a k odklonu od individuální dopravy (IAD). Snahou je proto nalézt další možnosti, jak zvýšit atraktivitu veřejné dopravy. Proto oproti dřívějším pokusům o konkurenci ostatním druhům dopravy přichází snahy o spolupráci a koordinaci veškeré dopravy jako celku.

Moderní systém veřejné dopravy musí být koncipován jako vhodná alternativa vůči IAD. Samozřejmostí je dnes koncepční linkové vedení, jednotný jízdní řád a tarifní systém v zájmovém území. Snahou je docílení uživatelsky příjemného způsobu přepravy „z domu do domu“, bez nutnosti složitého a časově náročného hledání spojení a vzájemných vazeb. To je podmíněno bezvadným informačním systémem a koordinací jednotlivých složek integrovaného dopravního systému, především jejich časovou a prostorovou návazností. Moderně vytvořený dopravní systém musí zároveň podvědomě evokovat uživatelsky příjemné prostředí. Nezanedbatelnou a často rozhodující složkou moderního systému kolejové dopravy je jeho vizuální řešení. Lze ho rozdělit na architektonicko-výtvarné řešení, tedy vlastní návrh a realizaci a pozdější provoz a údržbu. Cestující jen obtížně hledá cestu k používání hromadné dopravy, která neposkytuje dostatečně kvalitní prostředí pro trávení času na cestě. Proto je třeba věnovat mimořádnou pozornost architektonicko-stavební části dopravního systému, pozemním a inženýrským stavbám a jejich začlenění do okolí.



Obr. 1 – Základní funkce moderního terminálu v území

Technické řešení moderních systémů dopravy vychází z dlouhodobého historického vývoje dopravní techniky. Tato řešení jsou obohacována poznatky z nejrůznějších vědeckých oborů za účelem vytvoření optimálního technického díla. Velký důraz u všech moderních řešení je kladen na ekologickou stránku projektu. Používány jsou stavební a konstrukční materiály jak přírodní, tak kvalitní umělé a způsob jejich zpracování vychází z možností dalšího využití a následné recyklace. Rozvíjí se využívání solární energie pro ovlivňování celkové pohody interiéru budov k vytápění, větrání a cirkulaci vzduchu v halových prostorách. Veškeré snažení v oblasti technického řešení směřuje především k vytvoření dokonalejších dopravních prostředků a systémů, zajišťujících co možná největší bezpečnost cestujících a cestovní komfort při minimalizaci provozních nákladů a šetrném chování vůči životnímu prostředí. V oblasti konstrukčního řešení je možno vysledovat dostatek příležitostí pro uplatňování kvalitních soudobých architektonických řešení, od ekologicky příznivých urbanistických návrhů, přes technicky vyspělé projekty inženýrských staveb a nízkoenergetických pozemních staveb s možným využitím obnovitelných zdrojů energie, až po uplatnění moderních materiálů a ergonomických řešení v designu mobilizaře.



Obr. 2 – Plánovací proces návrhu terminálu

Přes veškeré snahy tvůrců moderních dopravních systémů o vytvoření úspěšné konkurence individuální automobilové dopravě se stále setkáváme se zřejmou neochotou celé řady uživatelů IAD upřednostňovat a začít používat jiné způsoby dopravy. Příčiny tkví v racionálních důvodech jenom částečně. Zdůrazňovaná je především časová a místní variabilita IAD, která umožňuje zvolit termín a trasu cesty nezávisle na jakýchkoli ovlivňujících faktorech. Je třeba vzít v úvahu stávající úroveň automobilizace, zejména ve velkoměstech, a s ní související úrovní komunikační sítě. Skutečný stav přispívá k celé řadě externalit, vážně narušujících výše uvedené přednosti. Finanční náročnost a možná bezpečnostní rizika jsou jen některé z nich. Zůstává nezanedbatelnou skutečností, že při současném rozsahu a technickém stavu má komunikační síť své limity v podstatě dosaženy. Pro provoz z toho plyne výrazné snížení cestovní rychlosti a časová nespolehlivost, bez možnosti předběžné rozvahy. Používání IAD tak zůstává především věcí prestiže a vlastní pohodlnosti, bez ohledu na uživatelské a technické kvality nabízených alternativ. Tyto nedostatky je proto třeba kompenzovat rozšířenou nabídkou cílených doplňkových služeb, které využívají na jednu stranu velké počty cestujících a na druhou stranu dostatečně atraktivní

používání veřejné dopravy. Zejména u železniční dopravy je možné stávající stanice a nádraží postupně upravovat do podoby multifunkčních objektů nabízejících široké spektrum funkcí obchodních, společenských, apod. Dalším doplněním o ubytování, administrativní a v neposlední řadě o kulturní využití, je možno výrazně ovlivnit vnímání těchto staveb a působit tak na jejich potenciální uživatele. Snahou by mělo být otevření stávajících segregovaných prostor vůči městům a sídlům a tím intenzivnější prorůstání vzájemných vazeb. To vše tím spíše, že v minulosti i dnes je přítomnost železnice rozhodujícím katalyzátorem rozvoje příslušných měst a obcí.