

Využitie dopravného uzla - revitalizácia staníc na multifunkčné centrá

Author: Ing. arch. Miro Minca | Published: 03.03.2008

Dnešná autobusová stanica bola postavená v roku 1983. Je zrejmé, že po 25 - tich rokoch prevádzky, je naozaj nutné túto primerane revitalizovať resp. modernizovať vzhľadom na dnešné podmienky prepravy cestujúcich autobusovou dopravou. Toto súvisí nielen s modernizáciou technológie prepravy a obsluhy cestujúcich, ale aj s poskytovaním služieb pri vytváraní multifunkčných centier v rámci efektívneho využitia dopravných uzlov nielen na funkciu dopravy. O význame samotnom hovorí aj počet cestujúcich za jeden deň - ten dosahuje až 30 000. Nová autobusová stanica bude mať 2 podzemné podlažia, kde budú umiestnené servisy, umývárky a parkovanie pre autobusy. Na teréne potom vyrastie 9 podlaží - prízemné na obsluhu cestujúcich - navrhnutých je 29 nástupísk a 8 výstupísk. Ostatné podlažia sú vyhradené na polyfunkciu a administratívu samotnej autobusovej stanice. Projekt sa začne realizovať na jeseň tohto roku a doba výstavby bude cca 18 mesiacov. O náročnosti projektu hovorí aj to, že sa bude realizovať za prevádzky, pričom najprv sa vybuduje dočasná stanica, pozdĺž komunikácie Mlynské Nivy. Náklady na stavbu odhaduje investor na 900 miliónov SK. Nakoľko je táto, severná časť, ako ju nazval investor, súčasťou projektu Twin City, bola prezentovaná v krátkosti aj jej južná časť, v areáli bývalej Kablovky. Tu sú navrhované v nástupovej časti - hotel (na začiatku terajšej Továrenskej ulice), 4 výškové obytné objekty (16 - 18 podlaží) pozdĺž ulice Mlynské Nivy, obchodné mosty spájajúce severnú a južnú časť, ako aj objekty na spoločenské a relaxačné využitie. V zadnej časti (pri Košickej ulici) bude výškovo dominovať administratíva s 35 podlažiami. Na zabezpečenie plynulej dopravy v tejto časti bude slúžiť aj navrhovaný kruhový objazd v 2 podzemných úrovniach - v pozícii oproti VÚB. Celkové náklady dosiahnu 17 miliárd SK.

Ďalší prezentujúci bol pán Maruniak z odboru rozvoja GR ŽSR. V krátkosti spomenul hlavné tézy rozvoja a modernizácie železničnej štruktúry na obdobie do roku 2013. Bolo načrtnuté aj momentálne riešenie predstaničného priestoru a samotnej Hlavnej stanice Bratislavy - ako hlavného uzla v rámci železničnej dopravy v SR. O aktuálnosti tohto projektu hádam netreba veľa hovoriť, nakoľko poznáme súčasný, dosť nereprezentatívny stav.

Na tému nadviazal pán Homola - predstaviteľ ŽSR zo Strediska hospodárenia s majetkom. Zdôraznil hlavne dôležitosť revitalizácie objektov železníc na multifunkčné centrá. Z dočasne a hlavne trvale prebytočných majetkov chcú železnice potom ponúkať tieto priestory na investovanie pre potenciálnych záujemcov. To sa bude riešiť formou dlhodobých prenájmov pozemkov resp. objektov v majetku železníc. Aj keď je badateľný pokles cestujúcich, ŽSR vynakladajú nemalé financie na zlepšenie technického stavu budov a obnovu železničných staníc, ako aj do samotnej infraštruktúry. Ako príklady úspešnej revitalizácie potom spomenul aj už realizované projekty v ČR, Rakúsku a Taliansku, kde je hlavne veľmi zaujímavý projekt - hlavná stanica Roma Termini.

O trasovaní železničnej dopravy mestského významu hovoril architekt Chudík z firmy AUREX. Popri dvoch základných variantoch trás A a B vysvetlil aj možnosti už spomínaných revitalizácií jestvujúcich železničných staníc - jedná sa o stanice Filiálka a Predmestie. Prezentovaná štúdia rieši aj jednotlivé zastávky jednak z hľadiska ich samotného situovania ako aj technické detaily prevádzky a väzby na okolie. Boli tak prezentované trasy z Petržalky (južno - severné) cez Dunaj (v tuneli) až na stanicu Filiálka, budúceho multifunkčného centra. Zaujímavé a naozaj dôležité bolo aj prezentovanie železničného spojenia s bratislavským letiskom. Tu sa samozrejme uvažuje aj o vzájomnom priamom prepojení letísk v Bratislave a Viedni.

Na záver stretnutia vystúpil pán Bujalka z firmy ASP. Z pohľadu facility manažmentu potom vysvetlil

súčasnú potrebu riadenia energií napr. ich firmou vyvinutým systémom WIZCON. Ten umožňuje priestorový monitoring energií a zabezpečí optimalizáciu finančných nákladov na energie v rámci správy objektov a areálov. O tom, že je to veľmi potrebné, hovorí aj samotný fakt, že správa vynakladá až 60% financií na energie prevádzky budov, čo je naozaj nemalá čiastka.

03.03.2008 13:00, Ing. arch. Miro Minca

