

**POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA**



**URZĄD
PATENTOWY
PRL**

O P I S P A T E N T O W Y

P A T E N T U T Y M C Z A S O W E G O

79048

Patent tymczasowy dodatkowy
do patentu _____

Kl. 19c, 1/00

Zgłoszono: 18.12.1972 (P. 159606)

Pierwszeństwo: _____

MKP E01c 1/00

Zgłoszenie ogłoszono: 30.09.1973

Opis patentowy opublikowano: 10.06.1975

Twórcy wynalazku: Mieczysław Kubala, Edward Modrzejewski

**Uprawniony z patentu tymczasowego: Biuro Projektowo-Badawcze Budownictwa
Ogólnego „Miastoprojekt-Kielce”, Kielce (Polska)**

Układ komunikacyjny dworców autobusowych

Przedmiotem wynalazku jest układ komunikacyjny dworców autobusowych w miastach o dużym nasileniu ruchu pasażerskiego.

Znane układy komunikacyjne stosowane w kraju i znane z publikacji zagranicznych dla dworców autobusowych przy rozwiązywaniu zagadnień funkcjonalnych tego typu budynków doprowadzają do liniowego kształtu podjazdu autobusów na stanowiska postojowe przyjmujące pasażerów. Należy tu wziąć pod uwagę czynniki, mające wpływ na ogólną sprawność obsługi pasażerskiej, jak skrócenie czasu postoju, który ma wpływ na ilość i przelotowość stanowisk oraz bezpieczeństwo pasażerów przez ograniczenie ruchu na trasie od wyjścia z hali manipulacyjnej do autobusu, do niezbędnej, możliwie osłoniętej przestrzeni.

Znane układy nie zapewniają tych warunków, jak też nie biorą pod uwagę wygody pasażerów. Stanowiska linearne w różnych układach, prostokątnych lub schodkowych powodują kolizje w podstawianiu autobusów, częstokroć przez prowadzenie manewrów wozów odjeżdżających i podjeżdżających pod stanowiska. Powstają również kolizje w ruchu pasażerów, gromadzących się w oczekiwaniu na wejście do autobusu z wychodzącymi, w przypadku ruchu przelotowego, gromadzenie się i tłoczenie, co w rezultacie jest przyczyną wypadków.

Celem wynalazku jest uzyskanie bezkolizyjnego układu komunikacyjnego tak w zakresie pracy autobusów, jak również w zakresie bezpieczeństwa i wygody pasażerów.

Zagadnieniem technicznym jest rozwiązanie układu stanowisk w powiązaniu z kształtem hali manipulacyjnej, rzutujące na szczegółowe rozwiązania konstrukcyjne, będące konsekwencją przyjętego układu komunikacyjnego.

Rozwiązanie według wynalazku polega na przyjęciu układu okręжного — kołowego komunikacji zewnętrznej przy dośrodkowym wewnątrz — kołowym promienisto przebiegającym w stosunku do okręgu komunikacyjnego ruchu pasażerskim z hali manipulacyjnej z dojściem tunelowym pod pasem jezdny. Całość układu stanowia stanowiska postojowe, usytuowane na okręgu wokół hali manipulacyjnej w ilości zależnej od dokonanych obliczeń nasilenia ruchu pasażerskiego i wymaganej przelotowości z możliwie krótkim i osłoniętym dojściem z hali do autobusu, przy czym pas jezdny przy okręgu hali wiąże się ze stanowiskami postojowymi, a zewnętrzny

w stosunku do tego pasa, drugi pas jezdny obsługuje ruch dojazdowy do stanowisk i wyjazd. Układ zamykają dwie drogi, dojazdowa i wyjazdowa, łączące dworzec z komunikacją miejską.

Zaletą generalną tego rozwiązania jest uzyskanie bezkolizyjności ruchu autobusów i pasażerskiego, minimum zajmowanej przestrzeni, a ponadto rozwiązanie to ma bezpośredni wpływ na opracowania konstrukcyjne pozostałych części dworca autobusowego, optymalną powierzchnię zabudowy i korzystną przelotowość dworca.

Przykład zastosowania rozwiązania według wynalazku jest przedstawiony na rysunku, objaśniającym szkieletowo układ dworca o ośmiu stanowiskach postojowych, przy czym fig. 1 — przedstawia schemat układu, a fig. 2 — przekrój pionowy.

W układzie przedstawionym na rysunkach ruch autobusów odbywa się przez wjazd 1 następnie kierowany jest wewnętrznym pasem 2 na stanowiska 3 postojowe przy okręgu hali 4 manipulacyjnej, po czym po zapełnieniu pasażerami autobusu pasem 5 zewnętrznym kieruje się ku wyjazdowi 6. Ruch pasażerski kieruje się przez tunel 7 do hali 4 manipulacyjnej, a następnie promieniście wprost na stanowiska postojowe 3 do autobusu.

Zastrzeżenie patentowe

Układ komunikacyjny dworców autobusowych jako część rozwiązania dworca według znanych wymagań funkcjonalnych, **znamienny tym**, że stanowiska (3) postojowe rozmieszczone są na okręgu hali (4) manipulacyjnej wymuszając bezkolizyjny ruch autobusów po pasach wewnętrznym (2) i zewnętrznym (5) oraz ograniczenie ruchu pasażerskiego na trasie z hali (4) manipulacyjnej przez stanowiska (3) postojowe do autobusu.

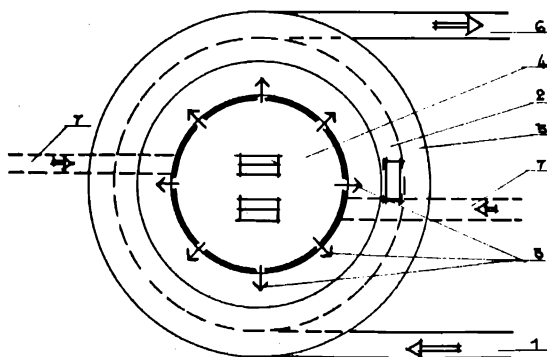


FIG. 1

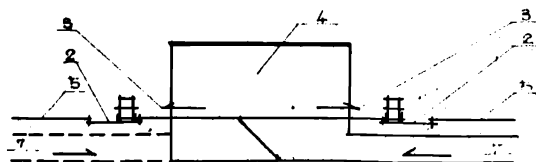


FIG. 2