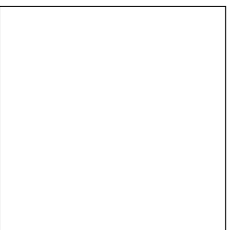
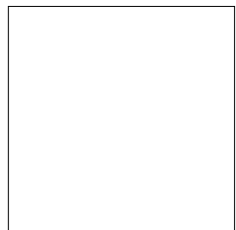
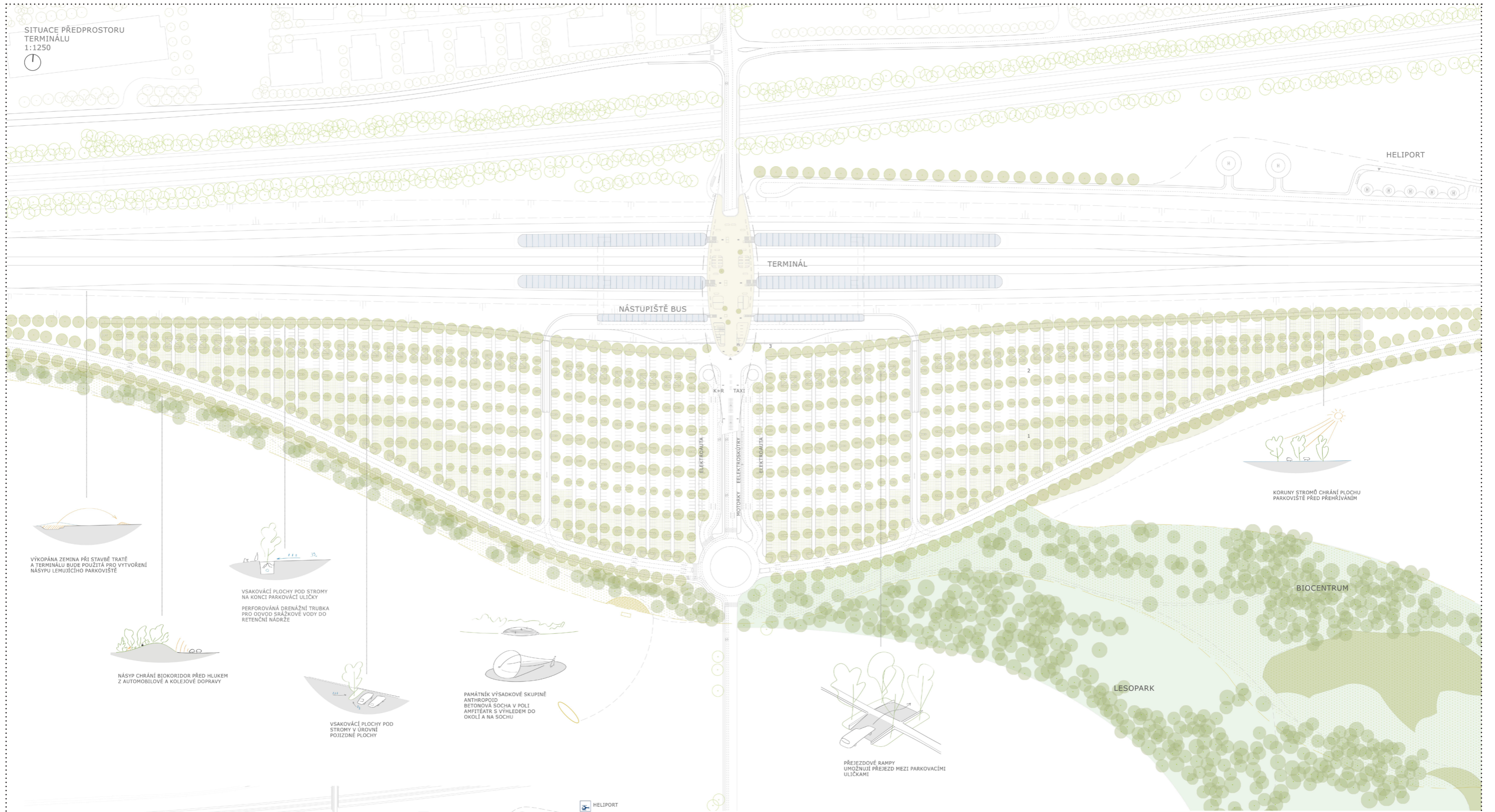


TEXTOVÁ ČÁST

TERMINÁL PRAHA VÝCHOD/ PRAGUE EAST TERMINAL



SITUACE PŘEDPROSTORU  
TERMINÁLU  
1:1250



VÝKOPANÁ ZEMINA PŘI STAVĚ TRATĚ  
A TERMINÁLU BUDE POUŽITA PRO VYTVOŘENÍ  
NÁSPYU LEMUJÍCÍHO PARKOVIŠTĚ

VSÁKOVACÍ PLOCHY POD STROMY  
NA KONCI PARKOVACÍ ULIČKY  
PERFOROVANÁ DRENÁŽNÍ TRUBKA  
PRO ODVOD SKAŽKOVÉ VODY DO  
RETEČNÍ NÁDRŽE

NÁSPY CHRÁNÍ BIODORIDOR PŘED HLUKEM  
Z AUTOMOBILOVÉ A KOLEJOVÉ DOPRAVY

VSÁKOVACÍ PLOCHY POD  
STROMY V ÚROVNI  
POJIZDNÉ PLOCHY

PAMÁTNÍK VÝSADKOVÉ SKUPINĚ  
ANTHROPOID  
BETONOVÁ SOCHA V POLI  
AMFITEÁTR S VÝHELEM DO  
OKOLÍ A NA SOCHU

PŘEJEZDOVÉ RAMPY  
UMŮŽNĚJÍ PŘEJEZD MEZI PARKOVACÍMI  
ULIČKAMI

KORUNY STROMŮ CHRÁNÍ PLOCHU  
PARKOVIŠTĚ PŘED PŘEHŘÍVÁNÍM

#### DOPRAVNÍ SCHÉMA

Spojka z exitu E11 a E8 je vedena po jižní hraně předprostoru, tedy nejširší od vlastní terminálu. Na ní se hřebenově napojují řady parkovacích stání velkokapacitního parkoviště. Hřebenovitě pak vedou pěší cesty do terminálu ale zrcadlově převrácené. Uprostřed spojky v místě křížení se silnicí Nehvizdy - Horoušany je kruhová křižovatka ze které jsou dva sjezdy k parkovacím místům taxi a K+R. Tyto parkovací místa jsou v těsné blízkosti terminálu, jsou krytá a suchou nohou spojená s halou terminálu. V blízkosti vstupu jsou též vyhrazená stání pro elektroauta s nabíjecími stanicemi, elektroskútry a motocykly.

Terminál BUS - zastávky, odstav autobusů a zázemí bus jsou umístěny na nižší platformě pod halou terminálu rovnoběžně s nástupištěm. Přijezd a odjezd je zajištěn jednosměrnou komunikací napojenou na spojku E11 - E8. Přijezd a odjezd klesá od spojky směrem dolů k terminálu BUS a mimoúrovňově tak kříží hlavní pěší komunikaci od parkoviště k terminálu. Nástupiště terminálu BUS je zastřešené a suchou nohou spojené s halou terminálu. Součástí ideového návrhu je heliport, předpokládáme že bude v budoucnu velmi používané dronami, proto v našem návrhu jsou vymezené plochy pro umístění heliportu, zázemí pro dronport a přiléhavé komunikace od E11. Heliport je spojen s terminálem chodníkem, je také možnost zavedení minibusů.

#### ZÁKLADNÍ PLOCHY V PŘEDPROSTORU TERMINÁLU



#### LEGENDA

- KOMUNIKACE NÁVRH
- KOMUNIKACE STÁVÁJÍCÍ
- PĚŠÍ CESTY V KRAJINĚ
- HRANY SVĚHŮ
- OSA KOLEJE VRT
- ZATRAVŇOVACÍ DLAŽBA
- BIODORIDOR/ BIOCENTRUM NÁVRH
- STROM STÁVÁJÍCÍ
- STROM NÁVRH
- STROM V KRAJINĚ (IDEOVÝ NÁVRH)

## TERMINÁL PRAHA VÝCHOD/ PRAGUE EAST TERMINAL

## P17.TABULKA BILANCI

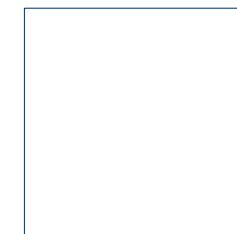
TERMINÁL PRAHA VÝCHOD TABULKA BILANCI A ODHADU NÁKLADŮ NA REALIZACI					
POLOŽKA	m2	m3	ks	cena za MJ	Kč bez DPH
<b>TERMINÁL</b>					
HRUBÁ PODLAŽNÍ PLOCHA	4 230	-	-	24 000 Kč	101 520 000 Kč
<b>Celkem HPP [m2]</b>	<b>4 230</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>101 520 000 Kč</b>
<b>OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST</b>					
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST	-	1386	-	4 800 Kč	6 652 800 Kč
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST	-	22425	-	5 800 Kč	130 065 000 Kč
<b>Celkem OP [m3]</b>	<b>0</b>	<b>23811</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>136 717 800 Kč</b>
<b>DALŠÍ KONSTRUKCE</b>					
zastřešení nástupiště	7188	-	-	11 300 Kč	81 224 400 Kč
přístup na nástupiště	660	-	-	22 000 Kč	14 520 000 Kč
výtahy, eskalátory	-	-	11	2 180 000 Kč	23 980 000 Kč
povrch nástupiště	9142	-	-	3 700 Kč	33 825 400 Kč
<b>Celkem konstrukce</b>	<b>16990</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>153 549 800 Kč</b>
<b>VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ</b>					
POVRCHY	zpevněné	820	-	2 400 Kč	1 968 000 Kč
	nezpevněné	1 440	-	480 Kč	691 200 Kč
PRVKY	stromy	-	-	670	4 489 000 Kč
	mobiliář	-	-	77	8 000 Kč
	osvětlení	-	-	330	11 200 Kč
<b>Celkem povrchy a prvky</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>11 460 200 Kč</b>
<b>POVRCHOVÉ PARKOVIŠTĚ A KOMUNIKACE (v areálu terminálu)</b>					
ZASTAVĚNÁ PLOCHA	kapacita	-	-	3 000	-
	zpevněné plochy	106 993	-	2 650 Kč	283 531 450 Kč
	nezpevněné plochy	29 145	-	480 Kč	13 989 600 Kč
<b>Celkem [m2]</b>	<b>136 138</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>297 521 050 Kč</b>
<b>PARKOVACÍ DŮM (mimo povrchová parkoviště)</b>					
	kapacita	-	-	-	-
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST	-	-	-	-	0 Kč
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST	-	-	-	-	0 Kč
<b>Celkem [m3]</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0 Kč</b>
<b>MOST PŘES KORIDOR A SILNICE DO HOROUŠAN (od dálničního mostu k napojení na sběrnou komunikaci)</b>					
KONSTRUKCE MOSTU	3 710	-	-	40 000 Kč	148 400 000 Kč
KONSTRUKCE KOMUNIKACE	2 160	-	-	4 000 Kč	8 640 000 Kč
<b>Celkem</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>157 040 000 Kč</b>
<b>TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA</b>					
INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	-	-	5	1 950 000 Kč	9 750 000 Kč
OSTATNÍ POLOŽKY	-	-	1	7 500 000 Kč	7 500 000 Kč
<b>Celkem</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>17 250 000 Kč</b>
<b>Celkem bez DPH</b>	<b>773 538 850 Kč</b>				

Maximální výše ceny je 780.000.000 Kč bez DPH.

## P14. NEZÁVAZNÁ NABÍDKOVÁ CENA ZA PLNĚNÍ NÁSLEDNÉ ZAKÁZKY

Rozdělení Ceny	Okamžik fakturace	Cena dílčího plnění bez DPH
Zajištění Přípravy Projektu ve smyslu článku 1.1 (a) Smlouvy	Po ukončení poskytování činnosti	<b>510 000,- Kč</b>
Vypracování Architektonické studie ve smyslu článku 1.1 (b) Smlouvy	Po odevzdání Prvního návrhu Architektonické studie	<b>3 317 000,- Kč</b> Maximálně 50 % ceny za toto dílčí plnění
	Po odevzdání Čistopisu Architektonické studie a odstranění všech jeho vad reklamovaných Objednatelem	<b>3 317 000,- Kč</b> Maximálně 25 % z Ceny dle článku 10.1 Smlouvy
Vypracování Dokumentace pro územní rozhodnutí ve smyslu článku 1.1 (c) Smlouvy <b>VČETNĚ CENY LICENCE!!!</b>	Po odevzdání Prvního návrhu Dokumentace pro územní rozhodnutí	<b>3 728 000,- Kč</b> Maximálně 50 % ceny za toto dílčí plnění
	Po odevzdání Čistopisu Dokumentace pro územní rozhodnutí a odstranění všech jeho vad reklamovaných Objednatelem	<b>3 828 000,- Kč</b>
Konzultační činnost ve smyslu článku 1.1 (d) Smlouvy	Po uplynutí kalendářního měsíce, v němž byla daná činnost poskytnuta	<b>240 000,- Kč za 400 hodin konzultační činnosti</b>  Maximálně <b>[BUDE DOPLNĚNO OBJEDNATELEM V RÁMCI JŘBU]</b> Kč za jednu hodinu konzultační činnosti  Tato cena se vztahuje na konzultační činnost v celkovém rozsahu nejvýše 400 hodin.
Součinnost při výběru dodavatele ve smyslu článku 1.1 (e) Smlouvy	Po uplynutí kalendářního měsíce, v němž byla daná činnost poskytnuta	<b>9 000,- Kč za 15 hodin součinnosti při výběru dodavatele</b>  Maximálně <b>[BUDE DOPLNĚNO OBJEDNATELEM V RÁMCI JŘBU]</b> Kč za jednu hodinu součinnosti při výběru dodavatele  Tato cena se vztahuje na součinnost při výběru dodavatele v celkovém rozsahu nejvýše 15 hodin.
<b>CENA CELKEM</b>	-	<b>14 949 000,- Kč</b>

TERMINÁL PRAHA VÝCHOD



## Obsah zprávy:

### - anotace návrhu

- a) urbanistické a architektonické řešení
- b) konstrukční a materiálové řešení
- c) dispoziční a provozní řešení
- d) technologické a energetické řešení
- e) řešení veřejného prostranství a krajiny
- f) dopravní řešení
- g) ideové řešení
- h) Antropoid

### - anotace návrhu

Návrh terminálu a jeho předprostoru vychází z nadřazeného krajinářského řešení úlohy. Krajina / landscape byla hlavní ideou a pracovním urbanisticko-architektonickým nástrojem. Podobným způsobem přistupujeme k vlastnímu terminálu s okolím, jako k enviromentálnímu projektu. Měl by se stát vzorovým příkladem pro podobné investice státní dopravní infrastruktury.

Začlenění terminálu a jeho okolí do krajiny vnímáme jako velkou výzvu, ve které chceme dokázat, že takový stavební zásah nemusí být nutně negativní, ale naopak pozitivní. Zásah by měl v našem myšlení urbanisty a architekta naopak vytvořit novou kvalitnější krajinu a podpořit jeho biodiverzitu. Měl by být pro krajinu prospěšný.

Stejně vstřícným způsobem jsme přistupovali i k okolním obcím. Snažili jsme se navrhnout hustou funkční síť biokoridorů, cest, cyklostezek a biocenter, která propojují všechny okolní obce mezi sebou, s okolní krajinou a terminálem.

### a) urbanistické a architektonické řešení

Dopravní infrastruktura ne jako hrozba pro krajinu a jako její nepřítel, ale jako přínosný krajinotvorný počin přinášející do produkční zemědělské krajiny vyšší krajinářskou a urbanistickou kvalitu. Takto chceme, aby pošta i veřejnost vnímali tento projekt. V našem pojetí je úloha umístění terminálu do krajiny čistě krajinářské téma a takto jako s krajinářským tématem jsme s ním pracovali. Povinností takového projektu je nejenom ekologický pohled na věc, ale i maximální vstřícnost = ohleduplnost vůči sousedním obcím a jejich potřebám.

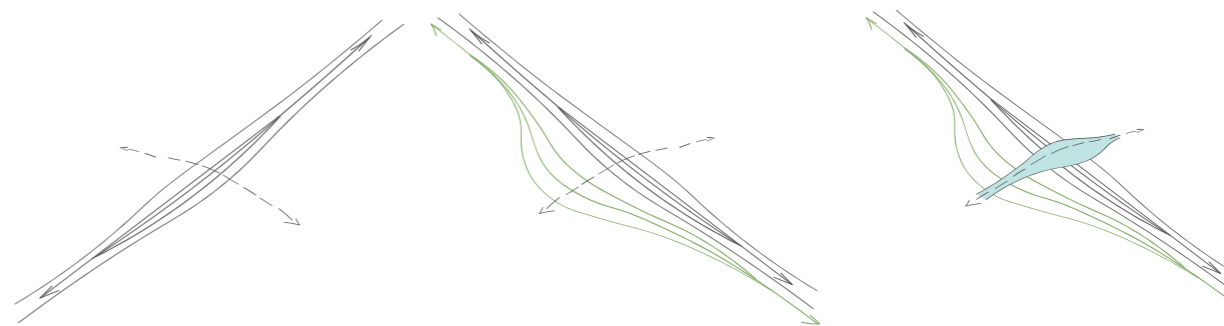
#### Urbanistické řešení:

Terminál a jeho okolí ve formě hybridního biocentra vnímáme jako výrazný krajinotvorný prvek v území, jako zelený ostrov v zemědělsky využívané krajině. Spolu s navazujícími plánovanými biocentry a biokoridory vytváří pak funkční eko-síť. Předprostor terminálu navržený jako hybridní park/zahrada je směrem ven od trati obehnan zemním valem. Zemní val vytváří jednak akustickou a vizuální bariéru v území, zároveň tvaruje i morfologii rovinaté krajiny a přináší sem potřebnou dramatickosti. Zároveň jasně vymezuje prostor terminálu od okolní krajiny.

V části obce Nehvizdy doplňujeme komerční zástavbu podél jejího jižního obchvatu. Tím by se dotvořil a jasně uzavřel jižní okraj obce. Zároveň by tento druh zástavby fungoval jako akustická bariéra obchvatu, dálnice a koridoru VRT.

Ve vzniklé proluce mezi dálnicí a koridorem VRT navrhujeme heliport. Heliport by sloužil pro dopravu osob pomocí autonomních elektromotorických vznášedel – dronů. Tato doba již není daleko a je potřeba plánovat prostor v blízkosti důležitých dopravních uzlů. V tomto území by kromě funkce dopravní (aerotaxi) mohla být i funkce servisní a logistická, vše pro potřeby heliportu.

Pro přemostění silnice Nehvizdy – Horušany nad koridorem VRT jsme použili střechu haly terminálu.



Architektonické řešení:

Koncept terminálu je postaven na dvou myšlenkách. Hala terminálu slouží zároveň jako nadchod k nástupišťům a střecha haly terminálu tvoří zároveň přemostění silnice Nehvizdy – Horušany nad koridorem VRT. Provoz terminálu je koncipován do dvou výškových platform. Na hlavní platformě v úrovni terénu a parkoviště je hala terminálu. Hmota haly je položena příčně nad koridorem a je omezena mostovkou silnice Nehvizdy – Horušany, pod kterou se nachází. Boční stěny haly jsou prosklené a umožňují výhled na přijíždějící a odjíždějící vlaky na kolejišti. Hala má působit lehce, vzdušně a průhledně. Hala je vnímána jako živé rušné náměstí s obchody, stromy, sezením a čekárnami. Na spodní platformě jsou 3 paralelní nástupiště, 2 pro trať VRT a 1 pro terminál BUS. Všechna nástupiště jsou krytá a propojena suchou vertikální cestou s halou. Zastřešení nástupišť je navrženo ze subtilní ocelové konstrukce se skleněnou průsvitnou fotovoltaickou střechou. Stejná průsvitná fotovoltaická skleněná střecha je použita i na střeše haly.

Materiály:

Důležitým, silně se uplatňujícím prvkem v interiéru haly a nástupiště je podhled. Povrch podhledu je navržen z mléčného průsvitného skla. Slouží nejen jako difúzní vrstva rozptylující denní světlo, ale i jako v nočních hodinách svítící podhled. Podlaha terminálu je ve dvou povrchích. V provozně náročných plochách je tvrdá žulová dlažba, naopak v místě odpočinku a čekáren je vinilová tvrdá podlaha s imitací dřeva.

Interiér

Je velmi důležitou součástí návrhu. Hala má působit jako otevřený, přehledný a světlý prostor, ale zároveň i příjemně a útulně. Do interiéru haly vplouvají zelené ostrůvky stromů navazující na park/zahradu před vstupem a tím dochází k mentálnímu propojení ext./int. Celý náš projekt je zaměřen na práci se stromy a krajinou a tento princip chceme v maximální míře ukázat i v interiéru haly. Zelené ostrovy zároveň vytvářejí potřebnou klidnou atmosféru v interiéru a pohlcují hluk. Strop haly je prosvětlený a má působit vzdušně a lehce. Na podlaze jsou vymezeny různé funkce terminálu dezény dlažba/dřevo. Teplý dezén dřeva, který je pod sezením, čekárnami a klidovými místy dává interiéru haly potřebný teplý pocit.

## b) konstrukční a materiálové řešení

Nosnou konstrukci terminálu tvoří v podstatě dvouúrovňový mostní objekt. V obou úrovních je navržena spřažená ocelobetonová konstrukce podporovaná železobetonovými sloupy s odstupňovaným průřezem v jednotlivých úrovních. Zakládání se předpokládá hlubinné.

Horní úroveň terminálu slouží pro převedení silnice II. třídy, pěších a cyklistů a současně na bocích tvoří zastřešení proskleným ocelohliníkovým systémem uloženým na konzolách.

Ve spodní úrovni je situována vlastní funkce přepravního terminálu s obsluhou pro pohyb a přístup cestujících k nástupišťům. Je zde také umístěno zázemí pro cestující včetně bezbariérové vybavení – výtahů, schodišťových komunikací a eskalátorů.

Konstrukce horní úrovně:

Je navržena spojitá mostní konstrukce o 6 polích s rozpětím cca 30 až 36 m, kterou tvoří v příčném řezu 6 ocelových nosníků výšky cca 1500 mm spřažených se železobetonovou deskou tloušťky 220 mm z betonu C 30/37. Předpokládá se montáž hlavních podélných nosníků po dvojicích spojených diafragmaty. Po montáži dvojic se tyto dílčí celky propojí. Nad podpěrami (sloupy) jsou umístěny robustní příčníky, které umožňují uložení podélných trámů a zajišťují přenos sil do hrncových ložisek. Mostní závěry jsou lamelové. Detaily říms, svodidel a zábradlí musí být navrženy dle Vzorových listů pro pozemní komunikace.

Vozovku se střešovitým spádem bude tvořit asfaltový koberec mastixový tl. 70 mm, ochrana hydroizolace z natavovaných asfaltových pásů se uvažuje z litého asfaltu tl. 30 mm. Odvodnění vozovky bude provedeno přes vpusti s napojením na ležaté potrubí pod mostovkou.

Boční prosklené konstrukce horní úrovně-střechy terminálu budou napojeny konzolovými nosníky v ose vzdálenosti po 5 m na krajní podélné nosníky silničního mostu. Na horní příruby konzol bude uložen ocelový rošt společně s hliníkovou prosklenou konstrukcí zastřešení.

Konstrukce spodní úrovně:

Obdobně jako v horní úrovni je navržena spojitá mostní konstrukce, avšak o 4 polích, s podélnými nosníky výšky cca 1000 mm a s železobetonovou spřaženou deskou cca 150 mm. Podélné nosníky podporuje v této úrovni dvojice ocelových příčníků obepínající šikmé sloupy a obcházející půdorysně schodiště s eskalátory ve tvaru písmene „V“. Konzolové části příčníků jsou podporovány šikmými ocelovými stojkami. Rozmístění diafragmat bude podobné jako u konstrukce v horní úrovni. Skladba podlahy je předmětem návrhu architektonické části, stejně jako boční prosklená fasáda na této úrovni.

Všechny ocelové konstrukce budou opatřeny protikorozními nátěry podle TKP 19B.

Předpokládané použití materiálů:

Sloupy (mostní pilíře) C 35/45

Spřažená železobetonová deska C 30/37 – XF2

Konstrukční ocel S 355

Betonářská ocel 10505 (R)

Zastřešení – ocelohliníkový prosklený systém

## c) dispoziční a provozní řešení

Provoz terminálu je rozdělen na dvě úrovně.

Na terénu v úrovni parkoviště nad prostorem nástupiště je hlavní hala terminálu se službami pro cestující. Ve spodní úrovni na úrovni nástupišť v polozapuštěném podlaží je zázemí a servis terminálu a strojovny technologií. Tyto dvě úrovně jsou spojeny služebním výtahem a schody.

Hala terminálu je umístěna nad nástupišti, a kromě funkce zajišťující služby pro cestující funguje i jako nadchod nad železničním koridorem a hlavní pátevní trasou pro příchod k nástupišťům. Z haly vedou schody, eskalátory a výtahy na jednotlivá nástupiště k vlakům ale i k zastávkám terminálu BUS. Vstup do haly je na terénu ze dvou stran. Hlavní vstup je ze strany příjezdu k terminálu a z parkoviště, slouží pro cestující, kteří přijeli autem, nebo taxi. Druhý vstup vedlejší je orientovaný obráceně k Nehvizdům a slouží pro příchod obyvatel Nehvizd. Za hlavním vstupem z parkoviště je v nádražní hale vpravo box pokladen a úložných skříněk, vlevo box s automaty, toaletami a dopravní kanceláří. Pak následuje hlavní centrální prostor, který obsahuje buňky pro obchody a buňky pro čekárny. Z tohoto prostoru vedou vertikální komunikace na nástupiště o patro níž. Prostor má funkci komunikační, čekací a obchodní. Jde o mix, který se snaží být přehledný a živý. Ale zároveň zajistit klidné čekání pro cestující.

Koncept haly terminálu dbá na hladké provozní proudy cestujících tak, aby se minimálně křížily jejich trasy příjezdů, odjezdů a transferů. Vpravo od hlavního vstupu je trasa pro odjezdy, vlevo pak pro příjezdy, tato

trasa prochází celou podélnou osou haly a odbočuje ke komunikacím k nástupišti, nebo k čekárnám.

Vertikální komunikace spojující nástupiště s nádražní halou jsou na každém nástupišti navrženy v této sestavě: 2 invalidní výtahy, 2 eskalátory šířky 1,2 m a 2 schodiště šířky 3 m. Schodiště slouží primárně pro sestup cestujících k odjezdům, eskalátory pak příjezdovým cestujícím pro výstup do haly.

Výpočet kapacit pro bezpečný odchod cestujících z nástupiště:

hlavní schodiště 2 x 3 m = 240 osob,

eskalátor 2 x 1,5 m = 150 osob,

únikové schody 2 x 4,5 m = 450 osob

Celkem = 840 osob/min

Celkem za 3 min unikne z jednoho nástupiště 2 520 osob (požadavek na 2050 osob je překročen)

Výpočet kapacit pro běžný provoz opuštění nástupiště:

Hlavní schodiště 2 x 3 m = 240 osob / min

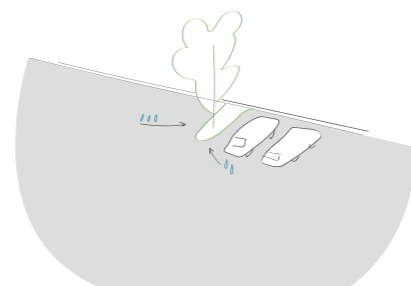
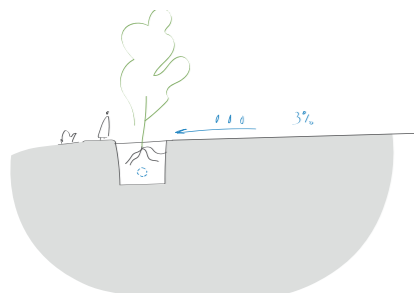
Požárně-bezpečnostní řešení si vyžádalo kromě hlavních vertikálních komunikací z nástupišť do haly terminálu i požární únikovou cestu, a to vždy na obou koncích každého nástupiště. Úniková trasa v šířce 4,5 m vede dvojmo v podchodu pod kolejištěm k výstupu v místě terminálu BUS. V tomto místě jsou 2 stání pro vozidla požárního zásahu.

## d) technologické a energetické řešení

Technologické zázemí terminálu je umístěné do spodního podlaží. Zde je i příjezd pro údržbu.

Celá budova je pojata jako udržitelná soběstačná. Na střeše terminálu vedle silnice jsou skleněné fotovoltaické tabule sloužící jako střecha a propouštějící světlo do haly a zároveň produkující elektrickou energii pro potřeby nádraží. Energie se ukládá v baterkárně v technologické části terminálu. Pro vytápění a ohřev TUV jsou navržena tepelná čerpadla – vrty. Odpadové hospodářství zpracovává odpadní vody a vrací je buď zpět do systému splachování (šedé vody), nebo ji používá pro zálivku vegetace (hnědé vody), dešťová voda z mostu, střechy terminálu a parkoviště je využívána pro zálivku vegetace. Je navržen promyšlený systém retence, závlahy, rozvodu, drenáže a vsaku, který dotuje vodou celé velké Hybridní biocentrum (stromy v parkovišti). Pitná voda je z místního vrtu.

Enviromentální filozofie se promítá de celého projektu. Terminál se svým okolím si vyrábí veškerou potřebnou energii sám a neprodukuje žádné odpady. Naším cílem je, aby budova nádraží byla bezemisní.



## e) řešení veřejného prostranství a krajiny

Kvalitní řešení veřejného prostranství a krajiny je důležitou ideovou součástí návrhu a spoluvytváří jeho koncept.

Veřejné prostranství :

Není jenom parter před vstupem do terminálu, či přístupová komunikace pro pěší z parkoviště, ale i celé parkoviště pro 3 000 aut. Toto celé rozsáhlé území je pojato jako zahrada – park

V parkovišti mezi stánými jsou hustě vymezena místa pro vzrostlé vysokokmenné stromy tak, aby vznikla souvislá masa korunového patra. Tím je zajištěn v letních měsících příjemný stín celé parkovací plochy. Stromy, respektive jejich kořenový systém a podloží zároveň hrají důležitou roli jako zadržovací a vsakovací poldry využívající dešťovou vodu stékající z parkoviště. Největší funkcí takového parkoviště je ale vytvoření hybridního biocentra, v mrtvé zemědělské krajině, sloužící pro ptactvo a hmyz. Parkoviště má zpevněné plochy dvojí charakteristiky a vsakovací kapacity. V nejbližší docházkové vzdálenosti do terminálu cca 250 m, tedy v 1. zóně, kde budou nejčastěji a nejvíce parkovat auta je zpevněná plocha s menší vsakovací kapacitou. Naopak ve vzdálenější 2. zóně, kde se uvažuje menší využití parkování jsou zatravněvací dlaždice/rošt porostlý trávou s vysokou vsakovací kapacitou.

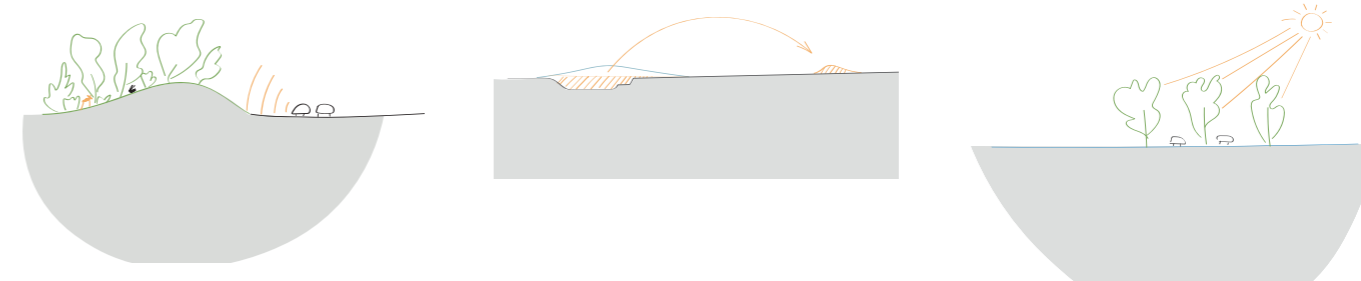
Hlavní pěší komunikací při severním okraji parkoviště směřující ke vstupu do terminálu, která tvoří hlavní páteř prostranství, budou chodit všichni cestující z parkoviště. Tuto asi 1 km dlouhou komunikaci obklopuje pestrá a zážitková zahrada. Cestu lemují keře, traviny a květiny s lokálními poldrovými jezírky.

Celý velký předprostor terminálu má zastřešení tvořené mostním tělesem ležícím nad ním. Tím je zajištěno, že všechny důležité funkce předprostoru jsou prováděny tzv. suchou nohou. Zastřešení je nad vstupem do terminálu a nad plochou pro stání kol. Zastřešení je i nad parkovacím stáním pro službu Taxi a pro parkování K+R.

Krajina:

Terminál Praha východ se nachází v monokulturní zemědělské krajině. Autoři vnímají stavbu terminálu a jeho veřejného prostranství jako velkou výzvu v zásadním zlepšení udržitelnosti krajiny. Terminál s jeho okolím by neměl zhoršovat stávající neutěšený stav, ale naopak by ho měl kvalitativně zlepšit. Terminál s okolím je pojat jako hybridní biocentrum, které se snaží najít synergii mezi technickou funkcí dopravní stavby a přírodou/krajinou. Tyto dvě funkce by neměli být v protikladu, ale měli by žít pospolu a navzájem si pomáhat. Naše přesvědčení je v tom, že jenom takovým přístupem může být život na této planetě pro člověka udržitelný a stavba takového terminálu by měla být příkladem. Hybridní park je od okolí směrem k jihu izolován zemním valem až 6 m vysokým, vytvořen z výkopu terminálu. Val porostlý stromy a keři má akusticky a vizuálně oddělovat rušný provoz terminálu, parkoviště a jeho komunikaci od okolní krajiny a památníku Antropoid.

Hybridní biocentrum je napojeno buď kontaktně, nebo distančně pomocí biokoridorů s dalšími biocentry v okolí. Největší biocentrum v okolí, které přímo navazuje na hybridní biocentrum by mělo být LBC 7 nacházející se na místě současné těžby, které navrhujeme ve formě lesoparku. Návrh v celé okolní krajině vytváří novou a hustší síť biokoridorů, které doporučujeme zanést do územně plánovací dokumentace.



## f) dopravní řešení

Koncept dopravy je navržen tak, aby byl co nejvíce jednoduchý, bez křižovatek, segregovaný a hlavně plynulý. Největší prioritou pak bylo navržení takového stavu, že nikde nedochází ke křížení silniční dopravy a pěších tras.

Širší řešení dopravy:

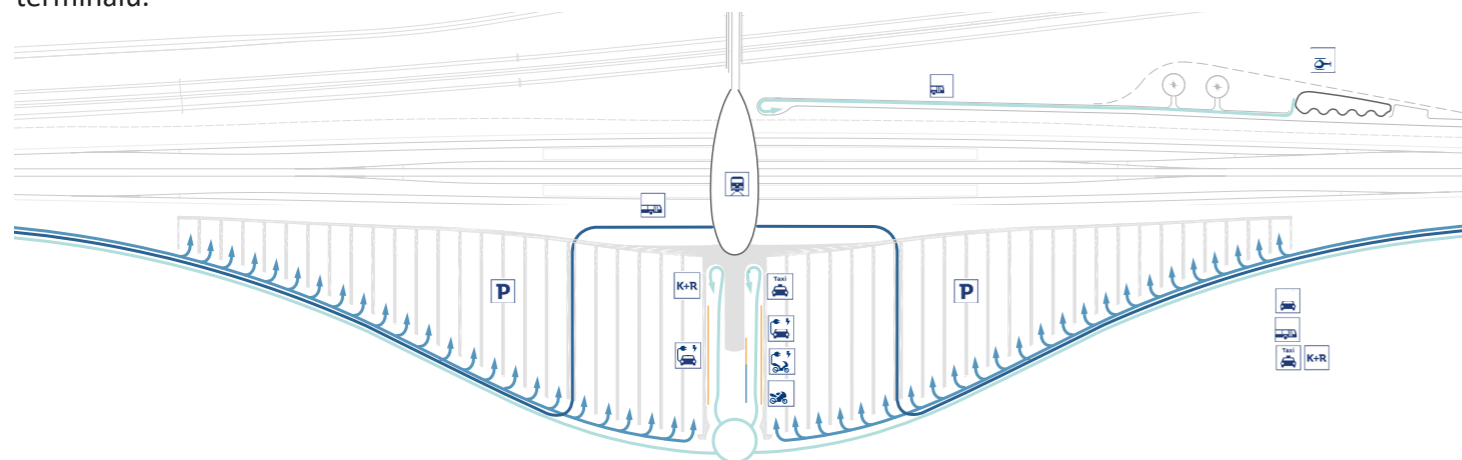
Plánovaný exit E11 a rozšířený exit E8 na dálnici D11 navrhujeme propojit spojkou podél jižního okraje dálnice. Napojení kvůli plynulosti nárazové dopravy v ranních hodinách navrhujeme primárně pomocí kapacitních kruhových křižovatek. Na tuto spojku jejíž jediný smysl je dopravní napojení terminálu na dálnici navazuje velkokapacitní parkoviště pro 3 000 aut a příjezd k terminálu. Silnice Nehvizdy – Horoušany kříží tuto spojku kruhovou křižovatkou. Po této silnici budou jezdit k terminálu pouze obyvatelé Nehvizd a Horoušan. Nebude tedy sloužit jako hlavní dopravní přivaděč k terminálu a tím zatěžovat jižní obchvat Nehvizd.

Nové dvoupruhové cyklotrasy primárně spojují obce Nehvizdy, Horoušany a Jirny s terminálem. Zároveň ale propojují tyto 3 obce navzájem mezi sebou, kdy terminál slouží jako jejich cyklo-křižovatka.

Pěší trasy spojující Nehvizdy, Horoušany, Jirny a Vyšehořovice s terminálem jsou vedeny buď paralelně s cyklotrasami nebo vedeny samostatně v biokoridoru, nebo lemovány alejí. Do území je vložena hustší síť pěších tras, než bylo požadováno. Návrh propojuje všechny 4 obce jak mezi sebou, tak i s biocentrem LBC 7, ale hledá i napojení na další okolní trasy.

Dopravní řešení předprostoru terminálu:

Zcela vylučuje křížení pěších tras a silniční dopravy. Spojka z exitu E11 a E8 je vedena po jižní hraně předprostoru, tedy nejdále od vlastního terminálu. Na ní se hřebenovitě napojují řady parkovacích stání velkokapacitního parkoviště. Hřebenovitě pak vedou pěší cesty do terminálu, ale zrcadlově převrácené. Uprostřed spojky v místě křížení se silnicí Nehvizdy – Horoušany je kruhová křižovatka, ze které jsou dva sjezdy k parkovacím místům taxi a K+R. Tyto parkovací místa jsou v těsné blízkosti terminálu, jsou krytá a suchou nohou spojená s halou terminálu.



Terminál BUS-zastávky (1 výstupní a 3 nástupní), odstav autobusů a zázemí bus jsou umístěny na nižší platformě pod halou terminálu rovnoběžně s nástupištěm. Příjezd a odjezd je zajištěn jednosměrnou komunikací napojenou na spojku E11 – E8. Příjezd a odjezd klesá od spojky směrem dolů k terminálu BUS a mimoúrovňově tak kříží hlavní pěší komunikaci od parkoviště k terminálu. Nástupiště terminálu BUS je zastřešené a suchou nohou spojené s halou terminálu.

Zásobování terminálu je zajištěno z prostoru terminálu BUS, kde jsou rezervována dvě parkovací stání pro nákladní dopravu.

Velkokapacitní parkoviště je rozděleno do několika zón. Nejbližší u vstupní haly terminálu jsou vymezená stání pro Taxi, K+R a cyklo. V další zóně jsou přednostně vyhrazená stání pro elektroauta s nabíjecími stanicemi. Další zóna parkování aut je rozdělena na dvě části, v docházkové vzdálenosti do 250 m je nejfrekventovanější část parkoviště s hladkým zpevněným povrchem pro stání, ve vzdálenější části je méně frekventovaná část se zatravněvacími dlaždicemi/roštem.

## g) ideové řešení

**Idea návrhu je založena na práci s krajinou a v hledání oboustranně prospěšné synergie dopravní infrastruktury s přírodou. Dominantním cílem návrhu je nová krajina a její důležité prvky, ve které se jako loďka v potoce ztrácí hala terminálu. Projekt navrhujeme jako silně enviromentální s výraznou symbolikou ekologického myšlení, které je vtisknuto do architektury návrhu.**

## h) Antropoid

Zemní val akusticky a vizuálně oddělující terminál a jeho předprostor od okolní krajiny vytváří klidné a důstojné místo pro umístění památníku operace Antropoid. Val zároveň slouží jako hlediště. Na svahu valu směrem k památníku je terasovitě sezení – amfiteátr. Před amfiteátrém je plocha pro ceremonie a stožáry pro vlajky. Vlastní pomník je umístěn v poli, má simulovat tehdejší výsadek, který byl proveden za stejných podmínek. Pomník je postava parašutisty bojujícím s rozevřeným padákem těsně po seskoku. Postava s padákem je umístěna na rovné desce v úrovni okolního pole.

