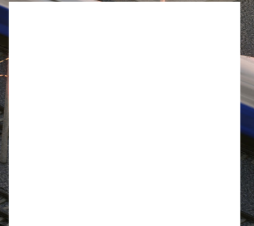
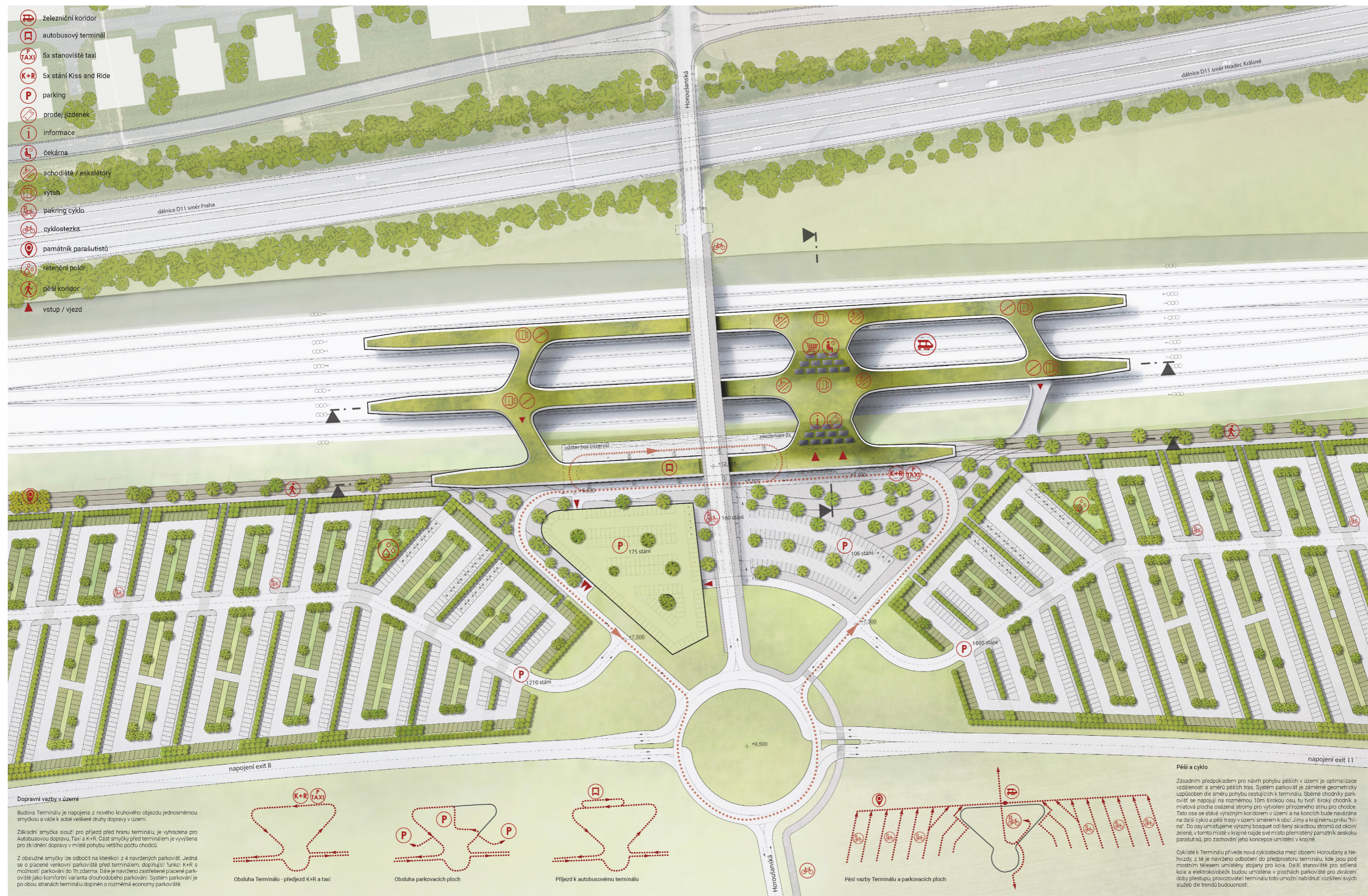




TERMINÁL PRAHA VÝCHOD/ PRAGUE EAST TERMINAL



- železniční koridor
- autobusový terminál
- 5x stanoviště taxi
- 5x stání Kiss and Ride
- parking
- prodej jízdenek
- informace
- čekárna
- schodiště / eskalátory
- výtah
- parkování cyklo
- cyklostezka
- památník parašutistů
- retenční poldr
- pěší koridor
- vstup / vjezd

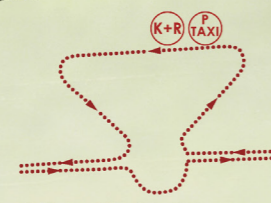


Dopravní vazby v území

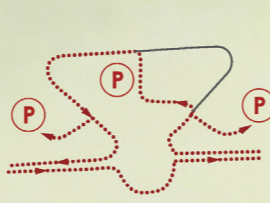
Budova Terminálu je napojena z nového kruhového objezdu jednosměrnou smyčkou a váže k sobě veškeré druhy dopravy v území.

Základní smyčka slouží pro příjezd před hranu terminálu, je vyhrazena pro Autobusovou dopravu, Taxi a K+R. Část smyčky před terminálem je vyvýšena pro zklidnění dopravy v místě pohybu většího počtu chodců.

Z obslužné smyčky lze odbočit na kterékoli z 4 navržených parkovišť. Jedná se o placené venkovní parkoviště před terminálem, doplňující funkci K+R s možností parkování do 1h zdarma. Dále je navrženo zastřešené placené parkoviště jako komfortní varianta dlouhodobého parkování. Systém parkování je po obou stranách terminálu doplněn o rozměrná economy parkoviště.



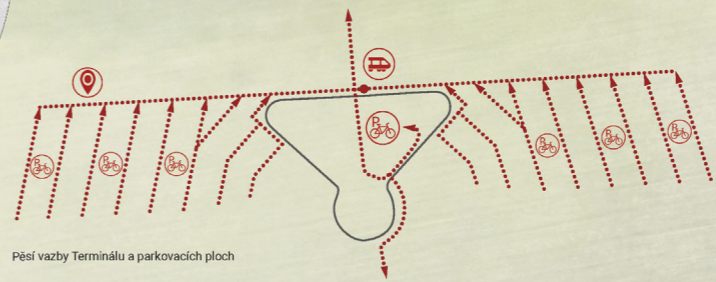
Obsluha Terminálu - předjezd K+R a taxi



Obsluha parkovacích ploch



Příjezd k autobusovému terminálu



Pěší vazby Terminálu a parkovacích ploch

Pěší a cyklo

Zásadním předpokladem pro návrh pohybu pěších v území je optimalizace vzdálenosti a směru pěších tras. Systém parkovišť je záměrně geometricky upraven dle směru pohybu cestujících k terminálu. Sběrné chodníky parkovišť se napojují na rozměrnou 10m širokou osu, tu tvoří široký chodník a mírně plochá osázená stromy pro vytvoření přirozeného stínu pro chodce. Tato osa se stává výrazným koridorem v území a na koncích bude navázána na další cyklo a pěší trasy v území směrem k obci Jirmy a krajinnému prvku "hlina". Do osy umísťujeme výrazný bosquet odlišný sádkou stromů od okolní zeleně, v tomto místě v krajně najde své místo přemístěný památník seskoku parašutistů, pro zachování jeho koncepce umístění v krajně.

Cyklisté k Terminálu přivede nová cyklostezka mezi obcemi Horoušany a Ne-hvizdy, z té je navrženo odbočení do předprostoru terminálu, kde jsou pod mostním tělesem umístěny stojany pro kola. Další stanoviště pro sdílená kola a elektrooběžky budou umístěna v plochách parkoviště pro zkrácení doby přestupu, provozovatel terminálu toto umožní nabídnout rozšíření svých služeb dle trendů budoucnosti.

P17_TABULKA BILANCÍ

TERMINÁL PRAHA VÝCHOD						
TABULKA BILANCÍ A ODHADU NÁKLADŮ NA REALIZACI						
POLOŽKA	m2	m3	ks	cena za MJ	Kč bez DPH	
TERMINÁL						
HRUBÁ PODLAŽNÍ PLOCHA NADZEMNÍ	3 256	-	-	40 960 Kč	133 365 760 Kč	
HRUBÁ PODLAŽNÍ PLOCHA PODZEMNÍ	478	-	-	17 340 Kč	8 288 520 Kč	
Celkem HPP [m2]	3 734	-	-	-	141 654 280 Kč	
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST						
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST	-	1625,2	-	5 100 Kč	8 288 520 Kč	
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST	-	20838,4	-	6 400 Kč	133 365 760 Kč	
Celkem OP [m3]	0	22463,6	-	-	141 654 280 Kč	
DALŠÍ KONSTRUKCE						
zastřešení nástupiště	6400	-	-	12 000 Kč	76 800 000 Kč	
přístup na nástupiště	1884	-	-	16 560 Kč	31 199 040 Kč	
výtahy	-	-	6	1 800 000 Kč	10 800 000 Kč	
eskalátory	-	-	8	1 200 000 Kč	9 600 000 Kč	
schodiště	-	-	8	788 040 Kč	6 304 320 Kč	
povrch nástupiště	4571,6	-	-	1 900 Kč	8 686 040 Kč	
zastřešení veřejného prostoru	3059	-	-	6 600 Kč	20 189 400 Kč	
Celkem konstrukce	12855,6	-	-	-	163 578 800 Kč	
VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ						
POVRCHY	zpevněné	18 710	-	-	1 650 Kč	30 871 500 Kč
	nezpevněné	7 703	-	-	391 Kč	3 008 022 Kč
PRVKY	stromy	-	-	1200	5 500 Kč	6 600 000 Kč
	mobiliář	-	-	83	8 000 Kč	664 000 Kč
	osvětlení	-	-	250	27 500 Kč	6 875 000 Kč
Celkem povrchy a prvky	-	-	-	-	-	48 018 522 Kč
POVRCHOVÉ PARKOVIŠTĚ A KOMUNIKACE (v areálu terminálu)						
ZASTAVĚNÁ PLOCHA	kapacita	-	-	-	-	-
	zpevněné plochy	76 482	-	-	2 650 Kč	202 677 300 Kč
	nezpevněné plochy	17 397	-	-	391 Kč	6 793 529 Kč
Celkem [m2]	93 879	-	-	-	-	209 470 829 Kč
PARKOVACÍ DŮM (mimo povrchová parkoviště)						
	kapacita	-	-	175	-	-
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST	-	-	-	-	-	0 Kč
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST	-	13925,63	-	2 250 Kč	31 332 672 Kč	
Celkem [m3]	-	13925,6	-	-	-	31 332 672 Kč
MOST PŘES KORIDOR A SILNICE DO HOROUŠAN (od dálničního mostu k napojení na sběrnou komunikaci)						
KONSTRUKCE MOSTU	3 576	-	-	40 500 Kč	144 836 100 Kč	
KONSTRUKCE KOMUNIKACE	-	-	-	3 427 Kč	0 Kč	
Celkem	-	-	-	-	-	144 836 100 Kč
TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA						
INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	-	-	5	4 800 000 Kč	24 000 000 Kč	
OSTATNÍ POLOŽKY	-	-	40	16 140 Kč	645 600 Kč	
Celkem	-	-	-	-	-	24 645 600 Kč
Celkem bez DPH						763 536 802 Kč

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	620 000,- Kč
Vypracování Architektonické studie ve smyslu článku 1.1 (b) Smlouvy	Po odevzdání Prvního návrhu Architektonické studie	2 990 000,- Kč Maximálně 50 % ceny za toto dílčí plnění
	Po odevzdání Čistopisu Architektonické studie a odstranění všech jeho vad reklamovaných Objednatelům	2 990 000,- Kč Maximálně 25 % z Ceny dle článku 10.1 Smlouvy
Vypracování Dokumentace pro územní rozhodnutí ve smyslu článku 1.1 (c) Smlouvy VČETNĚ CENY LICENCE!!!	Po odevzdání Prvního návrhu Dokumentace pro územní rozhodnutí	3 850 000,- Kč Maximálně 50 % ceny za toto dílčí plnění
	Po odevzdání Čistopisu Dokumentace pro územní rozhodnutí a odstranění všech jeho vad reklamovaných Objednatelům	3 990 000,- Kč
Konzultační činnost ve smyslu článku 1.1 (d) Smlouvy	Po uplynutí kalendářního měsíce, v němž byla daná činnost poskytnuta	300 000,- Kč za 400 hodin konzultační činnosti Maximálně [BUDE DOPLNĚNO OBJEDNATELEM V RÁMCI JŘBU] 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	11 250,- Kč za 15 hodin součinnosti při výběru dodavatele Maximálně [BUDE DOPLNĚNO OBJEDNATELEM V RÁMCI JŘBU] Kč za jednu hodinu součinnosti při výběru dodavatele Tato cena se vztahuje na součinnost při výběru dodavatele v celkovém rozsahu nejvýše 15 hodin
CENA CELKEM	-	14 751 500,- Kč

ANOTACE

Terminál Praha východ, významný dopravní uzel 21. století. Šetří čas, životní prostředí, nabízí pohodlnější a efektivnější alternativu k automobilové dopravě. Je reprezentativní a poskytuje zážitek z cestování. Splývá s okolní venkovskou krajinou, do které nevstupuje jako bariéra, ale reaguje na její současnou podobu.

Východní brána Prahy nabízí uživatelský komfort cestujícím ze Středočeského kraje, Čech i zahraniční. Je jednoduchá, přehledná, přirozeně osvětlená, nabízí krátké přestupní vazby. Cestující tak bezpečně, plynule a bez bariér dosáhnou svého cíle.

Terminál ožívá v krajině formou tří menších vrchů, inspirují se okolím a pohyby cestujících. Přírodu přiznává v exteriéru i interiéru, inspiruje se materiály a povrchy. Zadržovaná voda zajišťuje vláhu svěžímu stromořadí.

Svým urbanismem respektuje přítomnost okolních sídel jako jsou Nehvizdy, Horoušany a Jirny. Možnému rozvoji zástavby proto dává zelenou pouze v úzkém pruhu mezi železničním koridorem a navrhovanými komunikacemi. Definuje tak jasné rozhraní mezi zástavbou a krajinou.

Komfort, zážitek a krajina, to jsou klíčová témata návrhu.



TEXTOVÁ ZPRÁVA

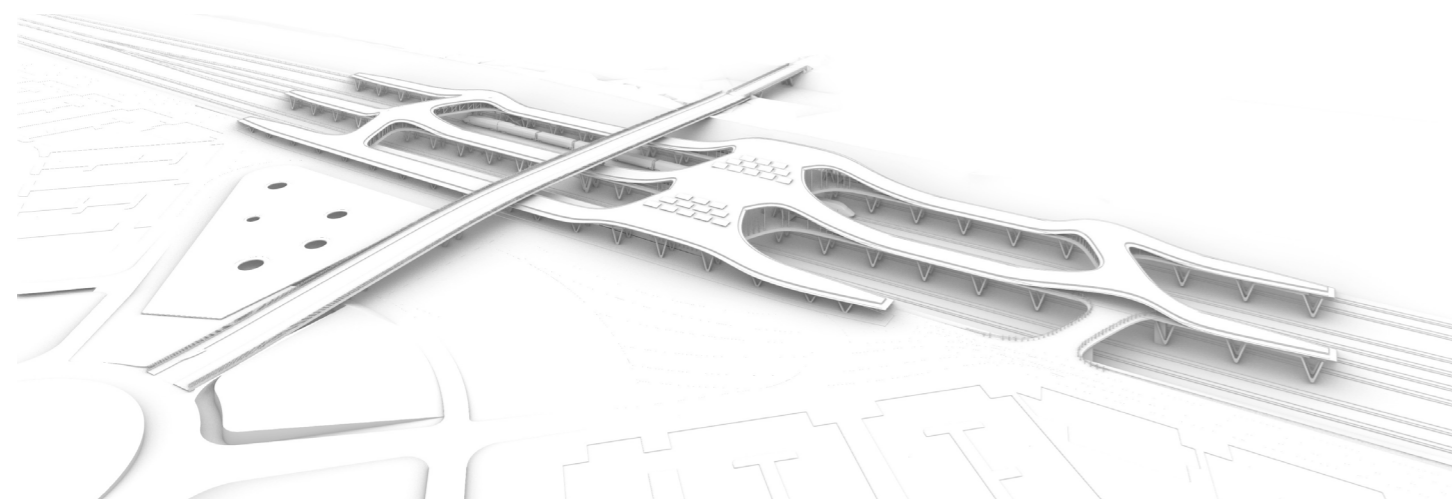
A1) IDEOVÉ ŘEŠENÍ

Rozhraní zástavby a krajiny je v lokalitě narušeno dopravní infrastrukturou dálnice D11 a také nově plánované vysokorychlostní tratě. Na základě návrhu preferující podobu krajiny a citlivého zásahu je definována rozvojová plocha pro novou zástavbu pouze mezi zářezem trati a navrhovanou propojovací komunikací. Rozhraní krajiny je tak jasně definované a procházející komunikací, podél které lze umístit upravenou trasu lokálních biokoridorů navazujících na širší vztahy v území. Revitalizované biocentrum v současném lomu je ponecháno v krajině a stane se hlavním krajinným prvkem v území. Výsledkem tak budou jasně definované hranice sídel a dopravní infrastruktury v okolí, mezi kterými bude dostatek ploch pro rozvolněnou krajinu.



◀ SCHÉMA KRAJINY A HRANICE ZÁSTAVBY

▼ HMOTOVÝ DIAGRAM - NADHLED



A2) URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

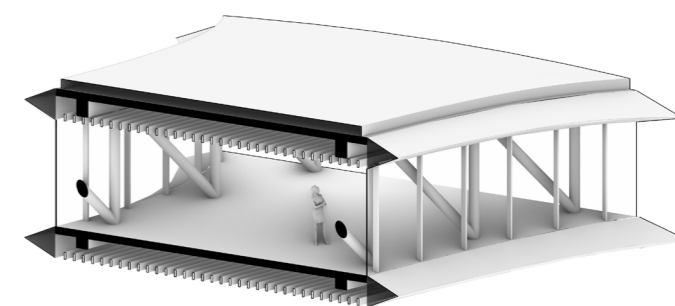
Objekt terminálu je svými velkými plochami zastřešení výrazným prvkem v krajině. Návrh se snaží dopady nádraží minimalizovat. Za prvé co nejefektivnějším objemem objektu umístěným nad kolejiště. Za druhé minimalizací zastavěných a zpevněných ploch, které by v místě vytvářeli nepotřebné zábory krajiny. Za třetí návrh zelených střech, které zajistí citlivé a příjemné vizuální začlenění stavby do krajiny, ale i praktické hospodaření s dešťovou vodou a energetickou efektivitu budovy. V rámci střešních konstrukcí je integrována vrstva pro retenci dešťové vody a jejímu regulovanému odtoku (tzv. modrá střecha). Začlenění do krajiny je podtrženo konceptem parkovacích ploch, které jsou rozčleněny na menší zelené segmenty se zeleným rozhraním divoké zeleně a dešťová voda je z nich odváděna do suchých políků.

A3) ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Střecha nástupiště se postupně zvedá, aby vytvořila objemy zastřešených lávek a terminálové haly. Geometrie střech svým tvarem však umožňuje přemostění kolejiště i navrženého předprostoru silničním mostem z obce Nehvizdy do obce Horoušany. Pro maximalizaci komfortu cestujících jsou propojovací lávky zastřešené i zasklené, nicméně prostory lávek nejsou klimatizovány ani vytápěny. Dimenze terminálové haly jsou odrazem stavebního programu a záměru vytvoření krásného vzdušného reprezentativního prostoru.

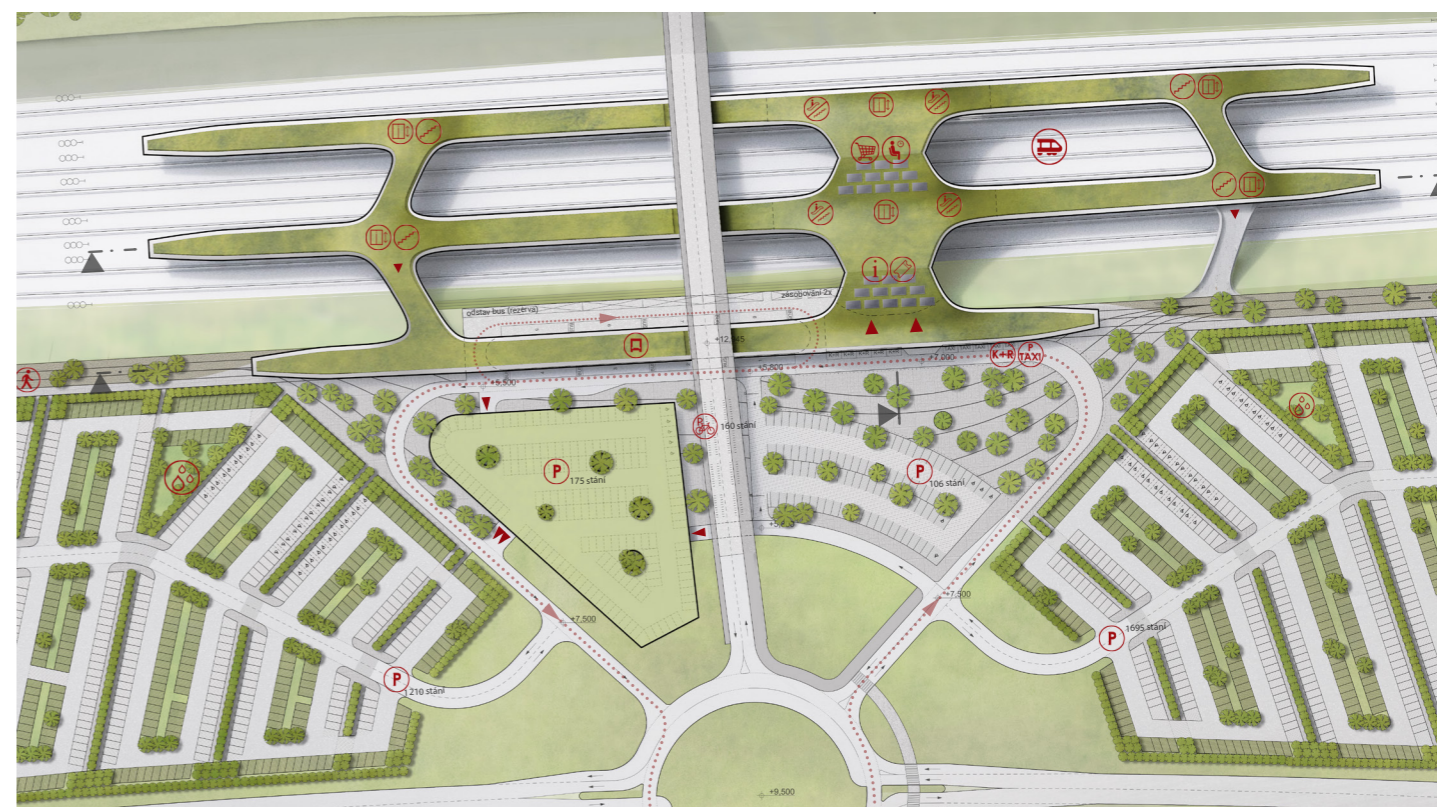
Geometrie střech a jejich vlnění vychází z pohybu cestujících a jejich kapacit. Střechy se plynule zvedají a vytváří potřebné objemy terminálové haly a pěších lávek. Vizuálně je tak navržena pouze jedna střecha, která plynule přechází nade všechny potřebné prostory. Nejvyššího vrcho-

lu střecha logicky dosahuje v místě terminálové haly, kde vytváří reprezentativní a příjemný prostor plný přirozeného světla. Šířka obou pěších lávek (na východ i západ od haly) je navržena na potřebné průchody dle zadaných kapacit cestujících. Rozměry pěších přemostění, jejich tvar ale i navržené vertikální komunikace, byly průběžně ověřovány pracovními mikro-simulacemi pohybu lidí.



▲ AXONOMETRIE - 3D ŘEZ PĚŠÍ LÁVKOU

▼ TERMINÁL - SITUACE

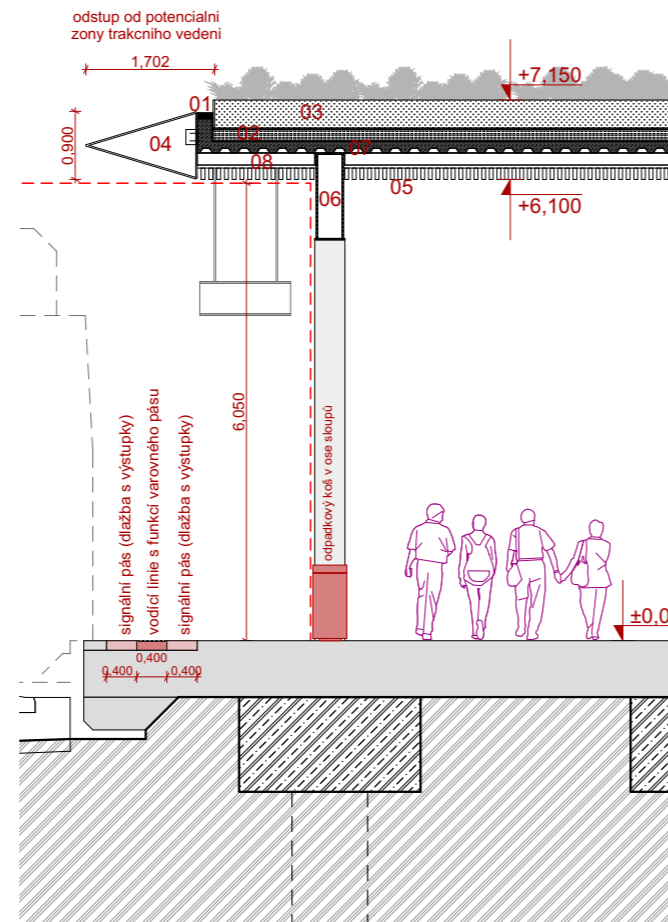


TEXTOVÁ ZPRÁVA

B1) KONSTRUKČNÍ A MATERIÁLOVÉ ŘEŠENÍ TERMINÁLU A ZASTŘEŠENÍ

Konstrukce zastřešení nástupiště se řídí potřebnými odstupy od hrany nástupiště a kopíruje tak profil ochranného pásma trati po obou stranách nástupiště. Konstrukce lávek je tvořena dvěma příhradovými nosníky na výšku lávky. Hlavní konstrukce terminálové haly je v úrovni střechy, konstrukce v úrovni podlahy je táhly zavěšená ze střešních průvlaků.

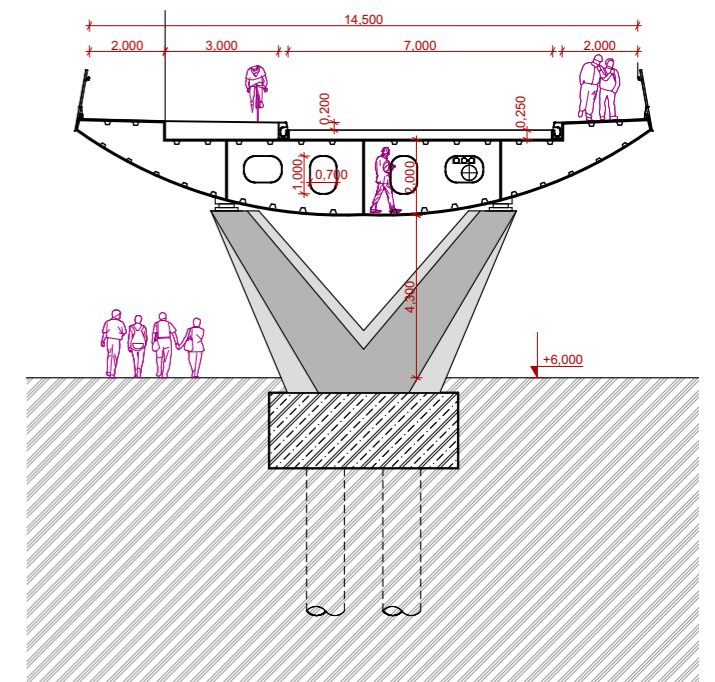
Ocelová konstrukce natřená tmavě šedým nátěrem je hlavním výrazovým prvkem a je přiznaná jak v terminálové hale, tak na nástupištích. V podhledech je konstrukce doplněna dřevěnými lamelami. Mezi a nad dřevěnými lamelami jsou integrovány osvětlení, zavěšení informačních prvků a další servisní elementy budovy.



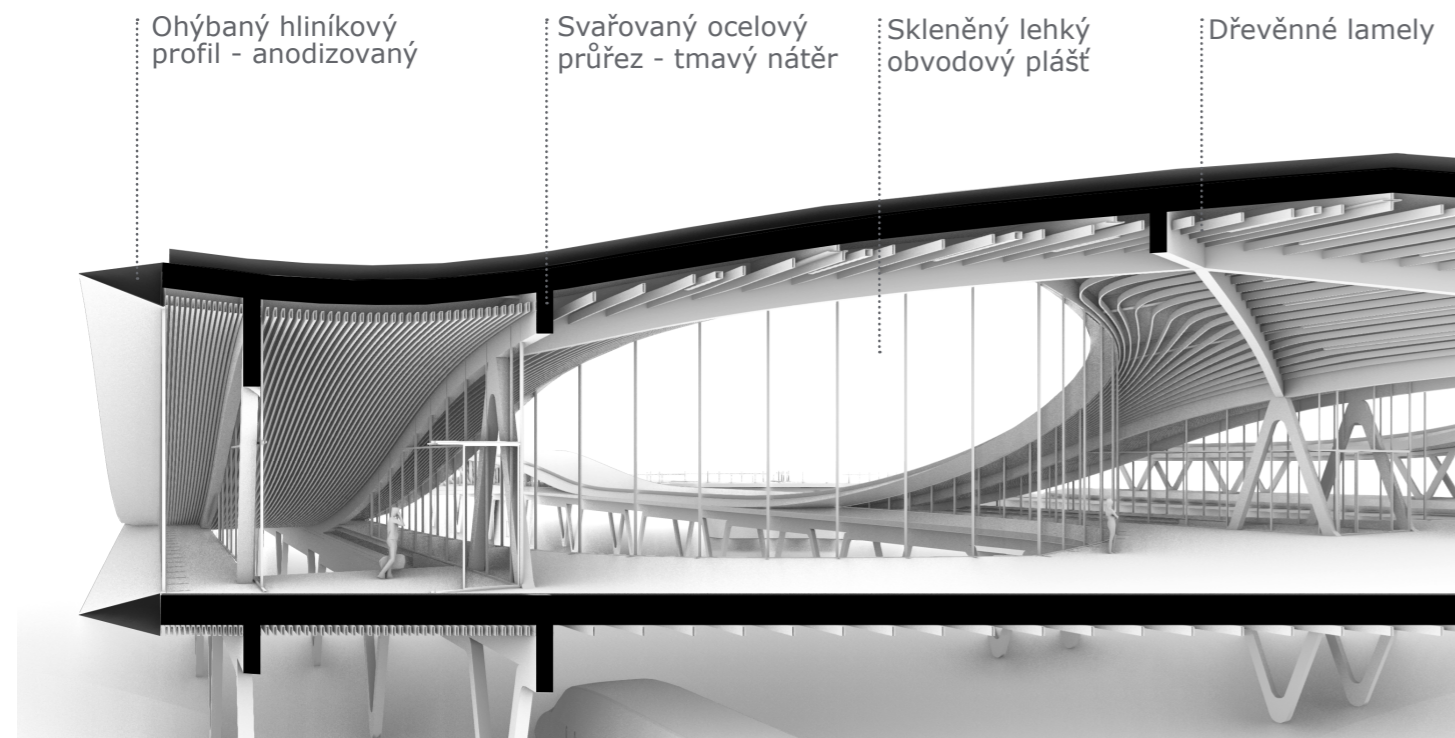
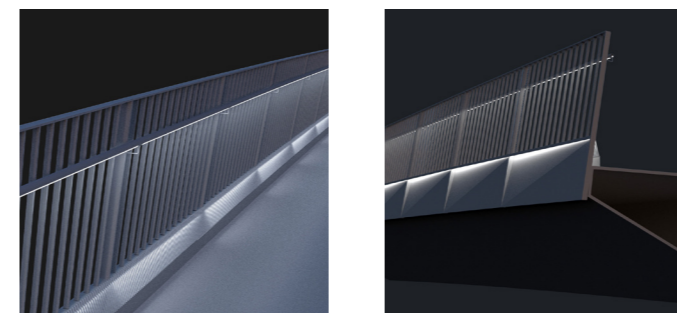
B2) KONSTRUKČNÍ A MATERIÁLOVÉ ŘEŠENÍ MOSTU

Most je navržen jako uzavřený ocelový průřez. Staticky most působí jako spojitý nosník. Navržené zábradlí s modulem 1,5 metru pomůže dát mostu lidské měřítko, nejen pro pohledy z venku, ale i pro perspektivu chodce nebo cyklisty na horní mostovce. Geometrie venkovního spodního panelu zábradlí dále člení a umožňuje využití jednoho průběžného lineárního LED svítidla pro nasvícení panelu směrem do exteriéru, ale i pro nasvícení skrze rošt na horní mostovku.

▼ PŘÍČNÝ ŘEZ MOSTEM - ŽB PODPORA NA TERÉNU



▼ DETAIL ZÁBRADLÍ - NASVÍCENÍ MOSTU



TEXTOVÁ ZPRÁVA

C) DISPOZIČNÍ A PROVOZNÍ ŘEŠENÍ

Hlavní hmota Terminálu je navržena příčně nad nástupišti a umožňuje tak přímý kontakt cestujících s vlaky, snadnou orientaci a přehled o příjezdících vlacích a rychlé a komfortní přestupy. Hlavní vstup do budovy je navržen z jižní strany z předprostoru Terminálu a z hlavní výrazné pěší osy, která propojuje kapacitní parkoviště s budovou terminálu. Vstup je v přímé návaznosti na autobusový terminál a s jasnou orientací ve směru pohybu cestujících směrem k vlakům.

Dispoziční kompozice terminálu je založena na co největším kontaktu s kolejíštěm a na otevřenosti celého prostoru haly. Do té jsou pak vloženy středové moduly, které přirozeně rozdělují toky cestujících a tvarově umožňují plynulý provoz. Osovost a středové moduly přispívají k maximální přehlednosti a efektivitě toků cestujících. Vstupním prostorem je Odbavovací hala s centrálním prodejem jízdenek a informacemi o příjezdech a odjezdech vlaků a autobusů. V této hale jsou také umístěny jízdenkové automaty, bankomaty. Odbavovací hala je pojata jako otevřený veřejný prostor navazující na Terminálovou halu. V případě potřeby umístění turniketů nebo bezpečnostních kontrol, lze jednoduše vytvořit filtr toků cestujících a rozdělit je to pravé vstupní části a levé východové části. Centrální modul se zázemím tak vytvoří přirozený filtr mezi příchodem a odchodem cestujících.

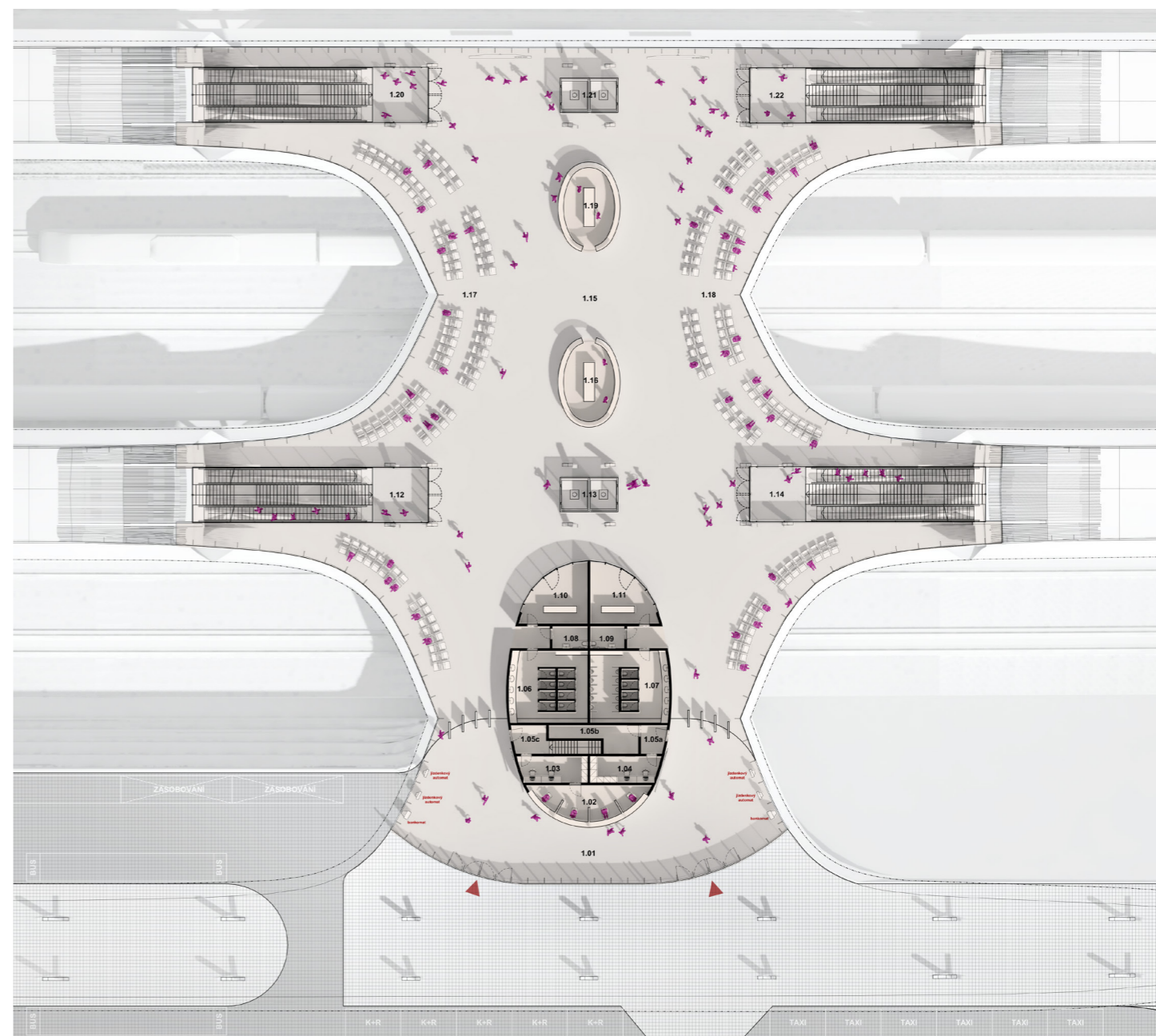
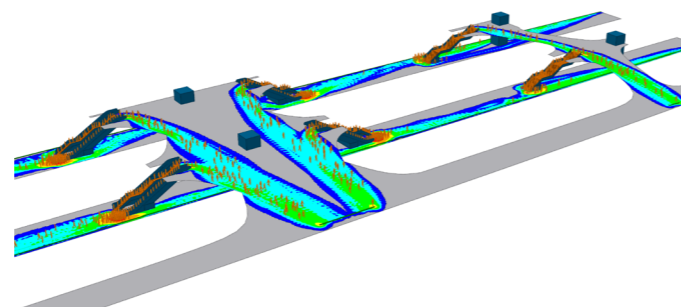
V centrálním modulu, hlavní dispoziční hmotě se v přední části nalézají provozní prostory jako přepážky prodeje jízdenek, prostory ostrahy, kanceláře a sklad úklidových strojů. Také je zde umístěno schodiště do 1.PP, kde je umístěno požadované technické a technologické vybavení a další prostory zaměstnanců, jako jsou šatny, denní místnost, sklady apod. Dále ve zbytku centrálního modulu jsou umístěny prostorné toalety a průčelí modulu tvoří komerce, která je orientací směřovaná do Terminálové haly a čekáren.

Terminálová hala, navržena nad kolejíštěm, nabízí maximální přehlednost a její výška poskytuje dostatek přirozeného světla a mění tak pouhý

přestup nebo čekání na zážitek. Cestující může sledovat projíždějící vlaky a zpříjemnit si čekání občerstvením. V hale jsou navrženy ve středové ose sestavy osobních výtahů na každé nástupiště, eskalátory se schodišti pak směřují do stran ve směru pohybu vlaků. Je navržena sestava vždy dvou eskalátorů a středového širokého schodiště navázaného na osu nástupiště. Terminálová hala v nejužším místě široká cca 27 metrů poskytuje dostatek prostoru pro toky koridorů toků cestujících, umístění otevřených čekáren vymezených pouze nábytkem a také umístění středových komercí, menších obchůdků – pultů, které mohou cestující obsloužit ze všech stran. Fasády Terminálu jsou tak volné s výhledem na trať, maximální možné propojení lidí s provozem vlaků.

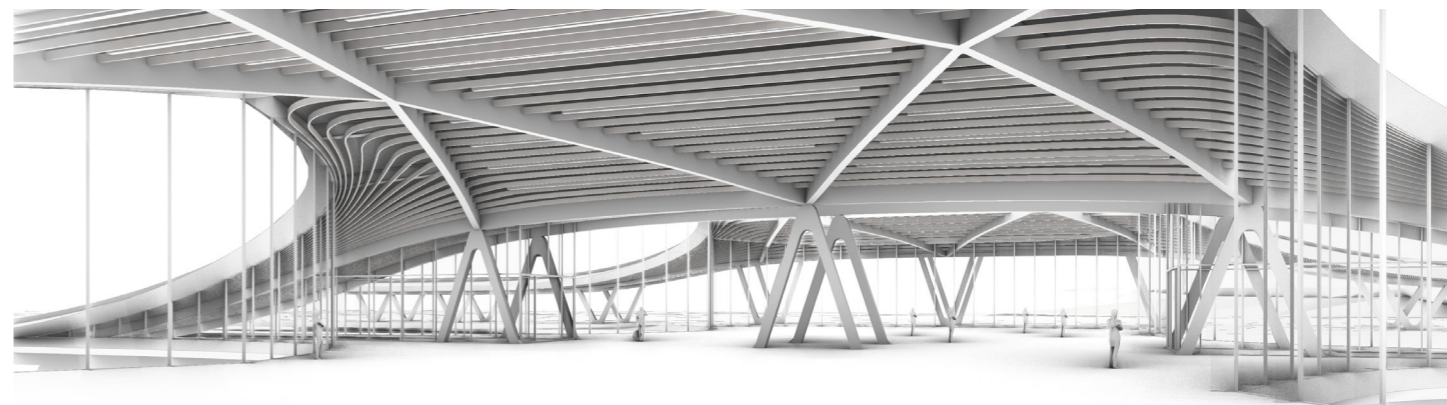
Jako doplňující propojení terénu s nástupišti jsou navrženy dva menší můstky se samostatným výtahem a schodištěm. Tyto můstky umožňují rychlejší přestupy mezi nástupišti, bezpečný a kapacitní úniky, ale především komfortní a rychlé propojení s autobusovým terminálem a kapacitními parkovišti. Tyto můstky navazují na hlavní pěší osu a šetří tak čas a energii cestujících. Rozměry pěších přemostění, jejich tvar ale i navržené vertikální komunikace, byly průběžně ověřovány pracovními mikro-simulacemi pohybu lidí. Navržená míra využití pěších komunikací (level of service) aspiruje zajistit odpovídající komfort cestování, aniž by terminál nebo lávky byly navrženy neekonomicky velké.

▼ UKÁZKA Z MIKROSIMULACE ZADANÉ NÁVRHOVÉ SITUACE 02 - MIMOŘÁDNÁ SITUACE



▲ TERMINÁL - PŮDORYS 1.NP

▼ HMOTOVÝ MODEL INTERIÉRU HALY - POHLED ZE SEVERU



TEXTOVÁ ZPRÁVA

D) TECHNOLOGICKÉ A ENERGETICKÉ ŘEŠENÍ

Považujeme za extrémně důležité, aby veřejné stavby šly příkladem pro soukromé investice a uváděli trend nejen co se architektury týče, ale také energetický koncept a zdroje pro provoz budovy by měli být maximálně udržitelné. Provoz budovy se předpokládá 24 hodin 7 dní v týdnu. Návrh tak musí být skromný co se týče nároků na vytápění či chlazení a obecně spotřeb energií a zároveň nutné energie čerpat z obnovitelných a udržitelných zdrojů.

Vytápění a chlazení

Energetickým zdrojem pro vytápění a chlazení bude tepelné čerpadlo se zemními vrty. Energie bude následně transponována k aktivaci nosných betonových konstrukcí terminálu. V letním období nám s extrémě pro ochlazení pomůže systém automatického stínění oken a přesahů zelených střech. Využívat se bude noční předchlazování budovy, kdy se nepředpokládá tak frekventovaný provoz. Tepelné čerpadlo bude také zásobovat energií vzduchotechnické zařízení, kdy teplotou přiváděného vzduchu budeme upravovat vnitřní klima Terminálu. Větrání v celém objektu bude nucený systém větrání s následnou rekuperací tepla. Systém nuceného větrání bude doplněn o možnost přirozeného větrání na základě automatického otevírání oken. Tvar střechy a navržené zeleně využíváme k usměrnění proudů vzduchu a pomocí komínového efektu tak bude zajištěno efektivní výměny vzduchu.

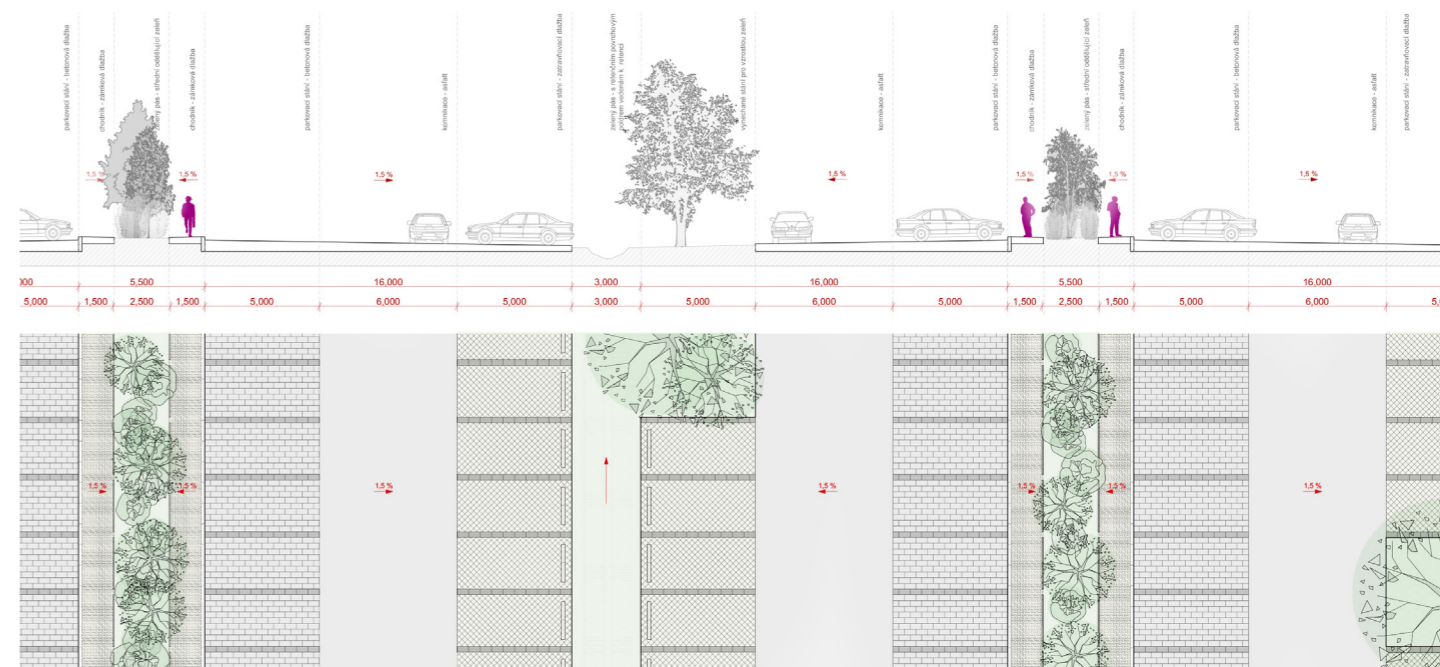
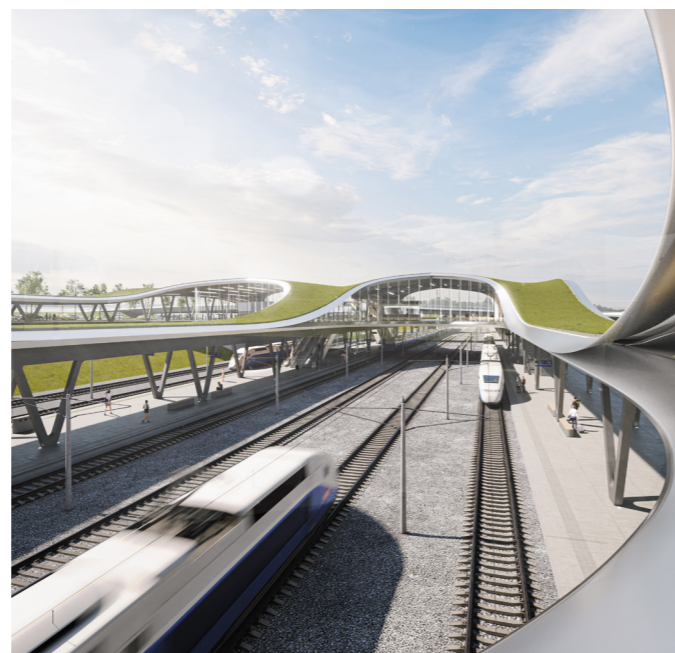
Energie

Jako zdroj ryze obnovitelné energie budou na střeše Terminálu instalovány fotovoltaické panely. Systém je designován tak, aby veškerá energie byla spotřebována přímo v budově a blízkém okolí. V této fázi je orientačně navrženo 320 m²

ploch fotovoltaických panelů, předpokládaný instalovaný výkon v českých podmínkách bude cca 50 kWp. Vyrobená energie bude zásobovat tepelné čerpadlo, vzduchotechnické jednotky, osvětlení budovy a její provoz. Také bude energie ze slunce distribuovaná do dobíjecích stanic pro elektromobily a elektrokoloběžky.

Hospodaření s vodou

Kolejiště, nástupiště, Terminál, předprostor a přilehlé plochy kapacitních parkovišť. To jsou vše velmi rozlehlé plochy, na které bude dopadat dešťová voda. V tomto objemu a provozu není ekonomické vodu recyklovat, a tedy filtrovat a znovu využívat jako šedou vodu. Ovšem zcela zásadní je udržet vodu v místě dopadu a zabránit jejímu odtoku či znehodnocení v kanalizaci. Proto klademe důraz na návrh zelených střech, které udrží vodu v sobě a zajistí tak vláhu okolí. Proto navrhujeme velké množství nezpevněných ploch a parkoviště částečně se zatravnovací dlažbou a proto navrhujeme systém vsakování a odvádění dešťových vod do centrálních retencí formou suchých pol-drů. Zadržaná voda bude poté využita na závlahu navržené zeleně.



▲ DETAIL PARKOVACÍCH PLOCH

Solární energie

Část střech je orientována pro efektivní využití energie ze slunce za pomoci fotovoltaických panelů (4).

Vnější stínění

Budova je navržena tak aby směrem na jih nebyly žádné rozměrné skleněné plochy vystaveny přímým slunečním paprskům. Horizontální fasádní prvky zároveň fungují jako venkovní stínidla (1) pro fasády orientované na východ a západ, ta budou redukovat přímé tepelné zisky v letních měsících ale budou také bránit nepříjemným odleskům a oslňením.

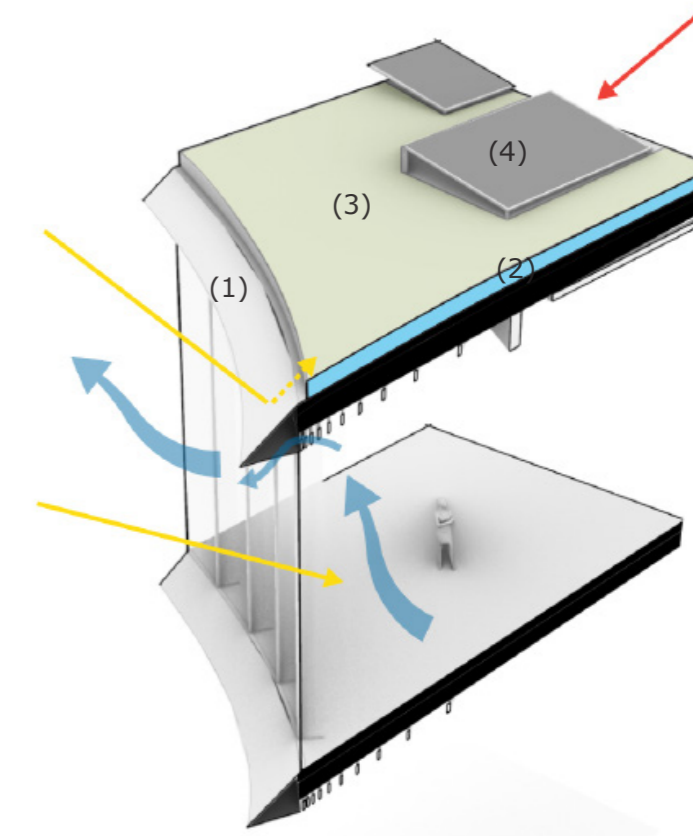
Přirozená ventilace

Horní horizontální fasádní prvek integruje možnost odvětrání budovy a tím i reguluje nutnost využívat nucené větrání v letních měsících

Hospodaření s dešťovou vodou

V rámci souvrství zelené střechy (3) je integrována vrstva pro retenci dešťové vody (2) a jejímu regulovanému odtoku (tzv. modrá střecha). Část dešťové vody je také akumulována a využívána, kde není potřeba pitná voda (užitková voda, toalety, závlaha).

▼ DIAGRAM KONCEPTU UDRŽITELNOSTI BUDOVY



TEXTOVÁ ZPRÁVA

E) ŘEŠENÍ VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ A KRAJINY

Výstavba Terminálu Praha Východ ve vybrané lokalitě ve volné krajině je zásadním vstupem do jinak neobydleného území. Návrh tuto skutečnost respektuje a hledá optimální tvarosloví architektury i urbanismu, to je patrné již na návrhu mostního tělesa, terminálu a dále i parkovacího domu a veřejných prostranství s rozsáhlými parkovišti.

Rozhraní krajiny

Rozhraní zástavby a krajiny je v lokalitě narušeno dopravní infrastrukturou dálnice D11 a také nově plánované vysokorychlostní tratě. Na základě návrhu preferující podobu krajiny a citlivého zásahu je definována rozvojová plocha pro novou zástavbu pouze mezi zářezem trati a navrhovanou propojovací komunikací. Rozhraní krajiny je tak jasně definované a procházející komunikací, podél které lze umístit upravenou trasu lokálních biokoridorů navazujících na širší vztahy v území. Revitalizované biocentrum v současném lomu je ponecháno v krajině a stane se hlavním krajinným prvkem v území. Výsledkem tak budou jasně definované hranice sídel a dopravní infrastruktury v okolí, mezi kterými bude dostatek ploch pro rozvolněnou krajinu.

Parkovací plochy

Návrh parkovacích ploch respektuje začlenění do krajiny pomocí rozdělení na menší úseky parkovišť, ta jsou od sebe i od okolní krajiny dělená "náletovou" zelení tvořící Meze a Remízky, tak jako se přirozeně oddělují jednotlivá zemědělská pole ve volné krajině. Osázení těchto Mezí se předpokládá z nízkých stromů, vícekmennů a nižších keřů běžně se vyskytujících v území. Meze tak vytvářejí nový ekosystém v území a obohací parkovací plochy o další vrstvu. Vnitřní část jednotlivých parkovacích ploch je ponechána travnatým prohloubeným pásům jež pobírají dešťové srážky z pojižených zpevněných ploch a umožňují jejich postupné zavsakování zpět do krajiny, Po stranách těchto

ploch jsou umístěny vzrostlé stromy jenž budou v bezprostřední blízkosti této přirozené závlahy. Přepadem z těchto poldrů je pojištěné odvedení přebytečných srážek do velkého retenčního poldru mezi parkovišti.

Parkovací dům

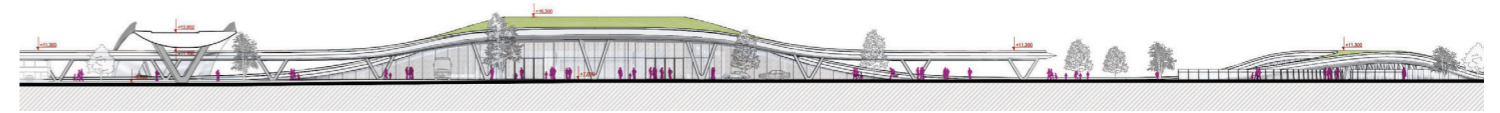
Tato jednoduchá a triviální stavba je neviditelným, ale naprosto funkčním prvkem v území. Více než o parkovací dům se jedná o zastřešená a ochráněná parkovací stání o jednom podlaží. Nad zpevněnými plochami je umístěna ekonomická ocelobetonová střecha s vegetačním souvrtvím osázeným rozchodníkem. Cestující se mohou těšit výhodám zabezpečeného stání v bezprostřední blízkosti terminálu a krajina netrpí přebytečnými plochami bez zavsaku.

Veřejná prostranství

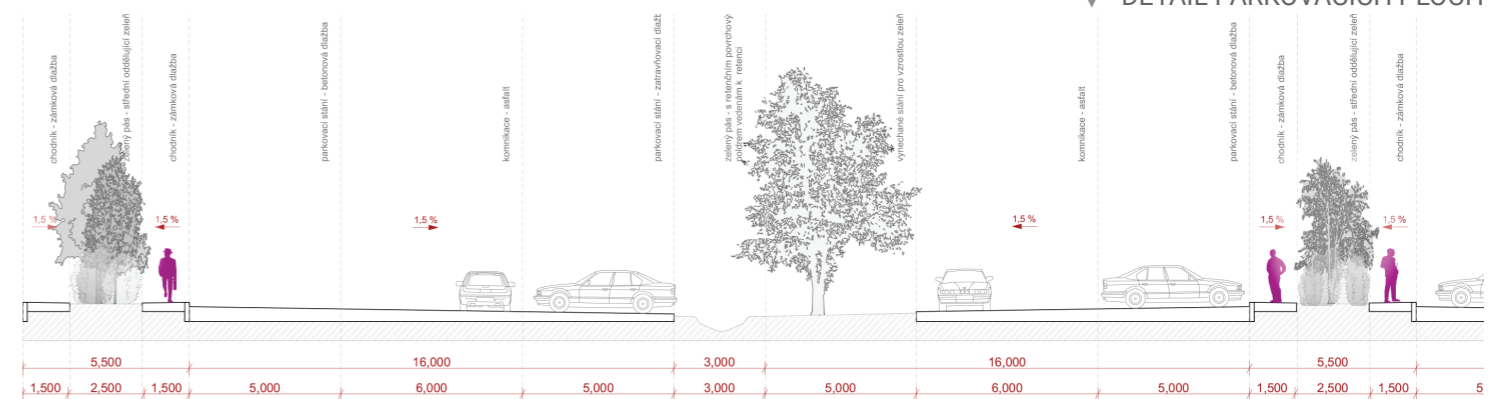
Plochy veřejných prostranství volně navazují na hmotu budovy terminálu. Tou prochází dlouhá a čitelná osa v území propojující veškeré nově budované plochy a budovy. Ve středu se tento komunikační koridor přirozeně rozšiřuje a vytváří dostatečně dimenzovaný předprostor pro cestující. Téma předprostoru je jasné a čitelné, vytváří klidnou zónu odpočinku avšak neodporuje maximální průchodnosti. Veškeré plochy jsou osázeny stromy pro vytvoření přirozeného zasaťnění v letních měsících a podporu lepšího klimatu v území.



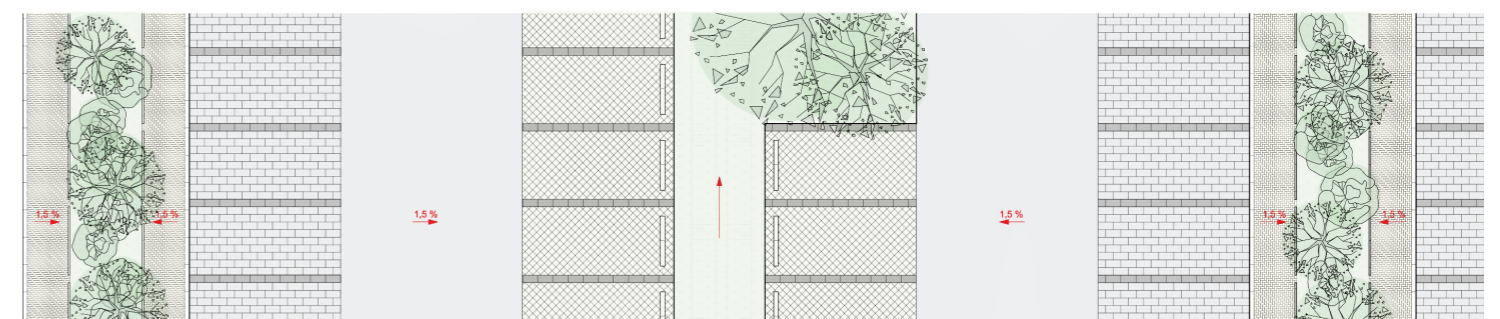
▼ TERMINÁL - JIŽNÍ POHLED



▲ PŘEDPROSTOR TERMINÁLU - SITUACE



▼ DETAIL PARKOVACÍCH PLOCH



TEXTOVÁ ZPRÁVA

F) DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Dopravní koncepce

Hlavní příjezdovou tepnou k Terminálu vysokorychlostní trati je dálnice D11. Pro obsluhu Terminálu je navrženo napojení na dálnici exity 8 a 11. Propojení těchto dvou sjezdů s terminálem zajišťuje nová komunikace umístěná do krajiny a v maximální možné míře reagující na majetkové poměry v místě. U obce Jirny tuto komunikaci napojujeme stykovou křižovatkou v místě budoucího protažení obchvatu zmíněné obce. Komunikace směřuje až do místa křížení s komunikací Horoušanskou, kde na křížení vzniká rozměrná a kapacitní turbo-okružní křižovatka. Vniká tak přehledný a bezpečný dopravní systém, ve kterém lze jednoduše odbočit do správného směru jízdy a jsou minimalizována křížení jednotlivých směrů. Z centrální okružní křižovatky je pak napojen dopravní systém obsluhující kapacitní parkoviště i Terminál a přilehlé plochy. Vzhledem k výškovým poměrům v území a realizování železniční tratě v zářezu bude komunikace Horoušanská vyzvednuta nad okolní terén ve formě ocelového mostu. Most bude výškově veden nad zastřešením nástupišť a také nad předprostorem Terminálu.

Dopravní obsluha Terminálu

Budova Terminálu je napojena z nového kruhového objezdu jednosměrnou smyčkou a váže k sobě veškeré druhy dopravy v území.

Základní smyčka slouží pro příjezd před hranu terminálu, je vyhrazena pro autobusovou dopravu, Taxi a K+R. Část smyčky před Terminálem je vyvýšena pro zklidnění dopravy v místě pohybu většího počtu chodců a vytváří se zde jednoduší bezbariérový předprostor.

Z obslužné smyčky lze odbočit na kterékoli ze 4 navržených parkovišť. Jedná se o 1/placené venkovní parkoviště před terminálem, doplňující funkci K+R s možností parkování do 1 hod zdarma. Dále je navrženo 2/zastřešené placené parkoviště jako komfortní varianta dlouhodobého parkování. Par-

kovací dům má primárně sloužit pro dlouhodobější parkování a budou zde vyhrazena místa pro elektromobily s nabíječkami. Tento dopravní systém je po obou stranách terminálu doplněn o dvě kapacitní economy parkoviště.

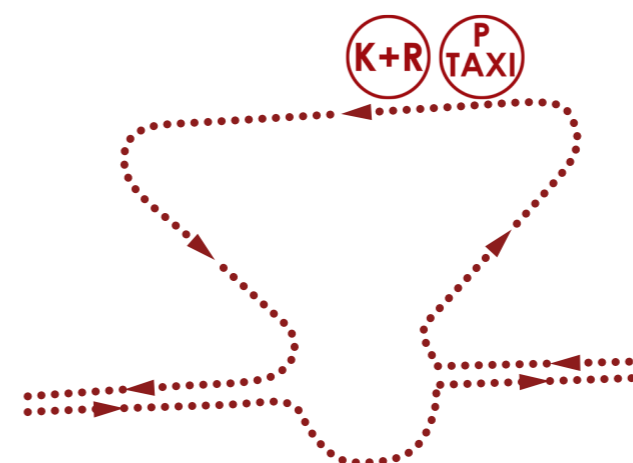
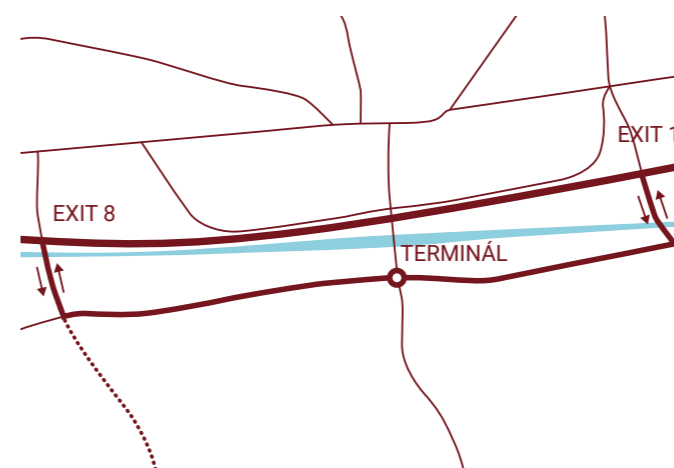
Cyklo a pěší

Stávající území je volnou krajinou bez turistických či zájmových cílů. Návrh rozvíjí systém cyklo a pěších propojení mezi okolními obcemi s důrazem na bezpečnost a zážitek. Dle územního plánu Obce Nehvizdy budou revitalizovány plochy stávajícího lomu. Tato oblast se stane atraktivním místem rekreace a spolu s Terminálem výrazným prvkem v krajině.

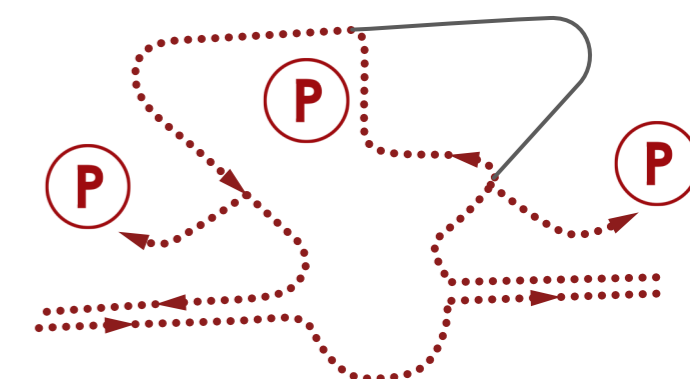
Předpokladem pro návrh bezpečného a komfortního pohybu pěších v území je optimalizace vzdáleností a směrů pěších tras.

Systém parkovišť je záměrně geometricky uzpůsoben dle směru pohybu cestujících k Terminálu. Sběrné chodníky parkovišť se napojují na rozměrnou 10 m širokou pěší osu, tu tvoří široký chodník a mlatová plocha osázená stromy pro vytvoření přirozeného stínu pro chodce. Osa se stává výrazným koridorem, promenádou, v území procházející i pod zastřešeným předprostorem Terminálu a autobusovým terminálem, a na koncích bude navázána na další cyklo a pěší trasy v území směrem k obci Jirny a krajinnému prvku "hlína".

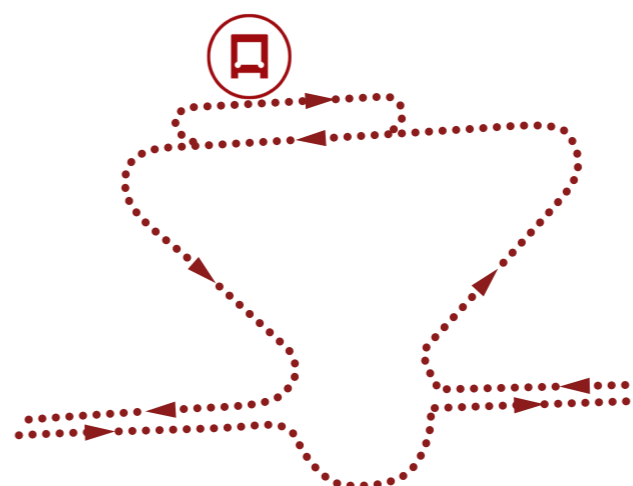
Cyklisty k Terminálu přivede nová cyklostezka mezi obcemi Horoušany a Nehvizdy, z té je navrženo odbočení do předprostoru Terminálu, kde jsou pod mostním tělesem umístěny stojany pro kola. Další stanoviště pro sdílená kola a elektrokolo-běžky budou umístěna v plochách parkoviště pro zkrácení doby přestupu, provozovateli terminálu toto umožní nabídnutí rozšíření svých služeb dle trendů budoucnosti. Nabíjení těchto elektrokolo-běžek a kol bude zajištěno pomocí výkonu fotovoltaických panelů na střeše Terminálu.



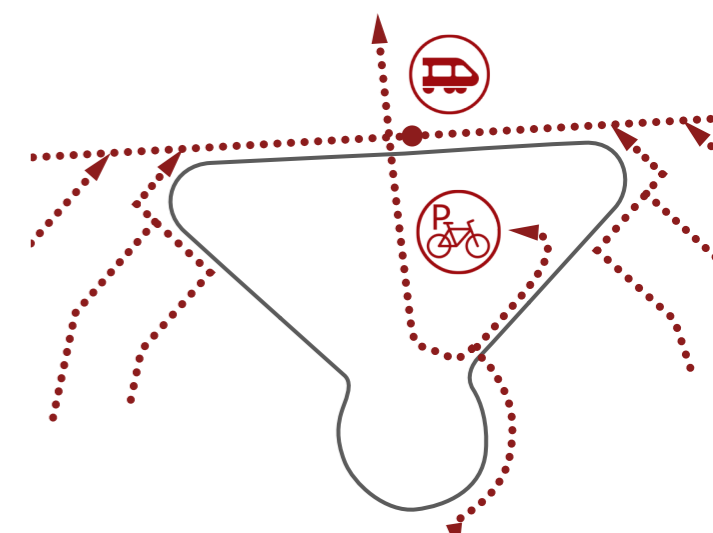
Obsluha Terminálu - předjezd K+R a taxi



Obsluha parkovacích ploch



Příjezd k autobusovému terminálu



Pěší a cyklo vazby Terminálu a parkovacích ploch