

Nová éra dopravní infrastruktury
 Nový vysokorychlostní terminál Praha Východ je moderním příspěvkem do české dopravní infrastruktury plně využívající příležitosti nových forem dopravy. Bude poskytovat rychlejší spojení v rámci sítě národní dopravy a také napojení na mezinárodní vysokorychlostní síť. Terminál zároveň reaguje na svůj bezprostřední kontext a stává se katalyzátorem územního rozvoje. Svoji integraci do krajiny a svým měřítkem tvoří adekvátní odpověď na svou lokaci a stane se stěžejním přínosem pro okolní obce plně zkvalitňující fyzickou a ekonomickou mobilitu.

Logická úrbánní forma
 Úrbánní forma komplexu terminálu a přidružených ploch vychází z požadavků obcí Nehvizdy a Jirny a vytváří důmyslný systém, který usiluje o integraci stávající krajiny, okolních úrbánních celků a nově vznikající dopravní infrastruktury. Princip okolní úrbánní aglomerace založený na logice osídlování okolí křižovatek hlavních cest je převeden do návrhu terminálu, který vytváří svůj vlastní

logický kontext uspořádání a dává terminálu charakter destinace. Snaha budovu terminálu integrovat do existující dopravní sítě a krajiny je patná z charakteru a upořádání okolních ploch, které dostředně vedou k terminálu, čímž mu dávají adekvátní postavení v úrbánní morfologii území. Věškeré úrbánní komponenty návrhu – budova terminálu, její nádvorek a rozsáhlý háj s parkovacími kapacitami se odklání od koridoru směrem na jih, čímž vytváří prostor pro parkovací kapacity pro 3000 aut a komplex terminálu. Toto řešení také minimalizuje množství dopravy v těsné blízkosti terminálu, jelikož parkovací kapacity jsou obslouženy z jihu. Radiálně uspořádané komunikace a pěší spojení se sbíhají před budovou terminálu, kde vytvářejí park a nádvorek v

Prístupová cesta k terminálu od sjezdu 8 a 11 je vedena paralelně podél vysokorychlostní trati, tak aby minimalizovala zábrěr krajiny a v místě terminálu se odklání od koridoru směrem na jih, čímž vytváří prostor pro parkovací kapacity pro 3000 aut a komplex terminálu. Toto řešení také minimalizuje množství dopravy v těsné blízkosti terminálu, jelikož parkovací kapacity jsou obslouženy z jihu. Radiálně uspořádané komunikace a pěší spojení se sbíhají před budovou terminálu, kde vytvářejí park a nádvorek v

bezprostředním okolí terminálu. Tyto úrbánní komponenty jsou klíčovými pro vytvoření dostatečného předprostoru terminálu pro integraci veřejné dopravy a důstojného vstupního náměstí.

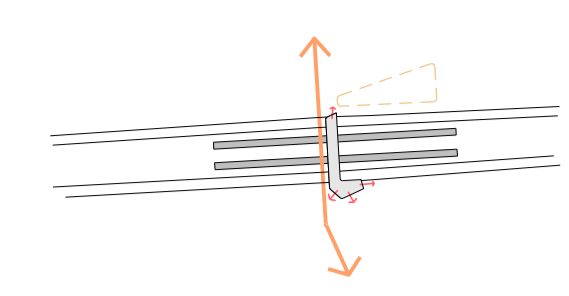
Háj s parkovacími kapacitami
 Jednou z klíčových složek úrbánního návrhu a strategie vytvoření pohodlného a bezbariérového parkování je zelené parkoviště. 3000 parkovacích míst je umístěných ve stínech stromů, což pozvedne dojem uživatele z prostředí. Parkování pod stromy je moderní model vysoce integrované modro-zelené infrastruktury. Rádus vzdálenosti parkovacích míst je navržen na maximální dochozí vzdálenost 300 metrů. Tento prostor je rozdělen pásními přístupovými cestami uspořádanými radiálně ve vztahu k budově terminálu. Všechny přístupové cesty se sbíhají a definují tvar parku před stanicí, který funguje jako urbanistická styčná plocha pro hlavní vchod terminálu.

Park u terminálu
 Park v bezprostřední návaznosti terminálu je jeden z

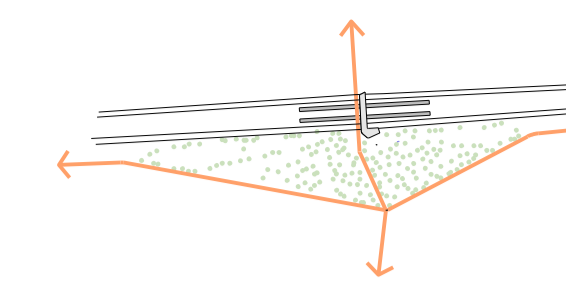
klíčových prvků modro-zelené infrastruktury, integruje všechny způsoby dopravy k terminálu, tvoří komfortní a příjemné prostředí vstupu a vytváří plynulý přechod do prostoru parkovacího háje. Geometrie parku je definována dopravními proudy a park úspěšně integruje dopravní prvky jako je autobusové nádraží s výstupní i nástupní zastávkou, stanoviště K+R, stanoviště taxi, navržené kapacity pro kola a motorky a bezbariérové a rodinné parkování. Park jako zelená infrastruktura je tak klíčovou ingrediencí která utváření dojem z místa pro příjezdy, odjezdy a taktéž pro procházející silniční dopravu. Pohledy přes atraktivní zelenou plochu tvoří atmosféru nevyklou pro parkovací plochy. Park se organicky včleňuje do celé urbanistické kompozice a pozvedá kvalitu prostředí terminálu. Dispoziční uspořádání zajišťuje maximální způsobilost k přecházení a minimalizuje konflikty se silniční dopravou také díky integraci vchodů silnice Nehvizdy - Horoušany.

Budova terminálu a její nádvorek
 Umístění budovy terminálu na východní straně přemostění

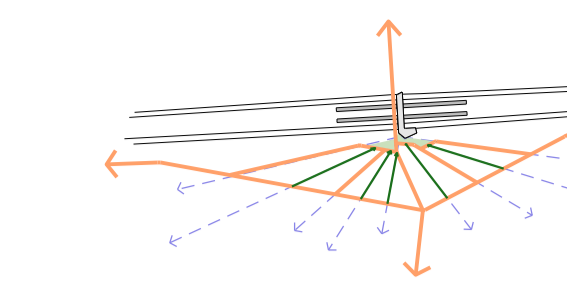
železničního koridoru bylo ovlivněno možností v budoucnu integrovat uvažované parkování na severní straně železniční trati. Tento nové vyniklý vchod by měl kapacitu splnit požadavky odlišného odbovení např. v případě integrace mezinárodní dopravy. V tomto směru má návrh také kapacitu možné integrace např. VIP vchodu či salónku první třídy, právě při severní straně objektu. Budova terminálu se svou lávkou přes kolejiště se nachází v bezprostřední blízkosti nové navržené silničního přemostění, při jeho východním okraji. Obě přemostění jsou navrženy jako samostatné konstrukce, a to jak ve smyslu statickém, konstrukčním a prostorovém. Prostorovým souběhem obou mostů se eliminuje samostatné křížení infrastruktury přes železniční koridor a jeho dodatečné bezpečnostní opatření, která jsou nezbytná a architektonicky nežádoucí. Návrh tak pracuje s myšlenkou prostorové integrace obou mostů, silničního a přemostění terminálu jako součást nové infrastruktury. Současné respektuje jejich fyzickou i konstrukční separaci, v důsledku vlastnictví a zodpovědnosti za správu a údržbu.



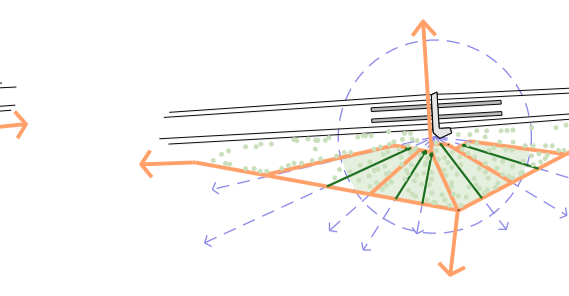
Existující silniční spojení a potenciální parkovací kapacity
 Umístění budovy terminálu na východní straně bylo ovlivněno možností v budoucnu integrovat uvažované parkování na severu. Geometrie domu násobí plochu uživatelského rozhraní vstupu a v úrbánní situaci. Prostorový souběh obou mostů dává terminálu důležitost v úrbánní m uspořádání.



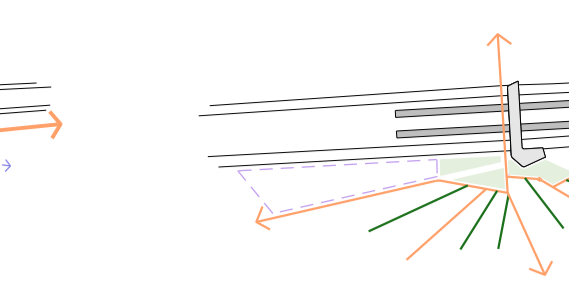
Geometrie přístupové cesty a prostor pro terminál ve tvaru diamantu.
 Přístupová cesta k terminálu od sjezdu 8 a 11 je vedena paralelně podél vysokorychlostní trati, tak aby minimalizovala zábrěr krajiny a v místě terminálu se odklání od koridoru směrem na jih, čímž vytváří prostor pro parkovací kapacity pro 3000 aut.



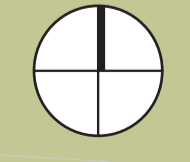
Radiální uspořádání přístupových cest a vznik parku před terminálem.
 Radiálně uspořádané komunikace a pěší spojení se sbíhají před budovou terminálu, kde vytvářejí park a nádvorek v bezprostředním okolí terminálu.



300 m dochozí vzdálenost a vznik parkovacího háje.
 3000 parkovacích míst v dochozí vzdálenosti 300 m je umístěných ve stínech stromů, což pozvedne dojem uživatele z prostředí. Parkování pod stromy je moderní model vysoce integrované modro-zelené infrastruktury.



Park před terminálem jako centrum modro-zelené infrastruktury.
 Geometrie parku je určena dopravními a přístupovými toky, zajišťující komfortní a efektivní přístup a provoz terminálu.



Situace 1:4000

P1

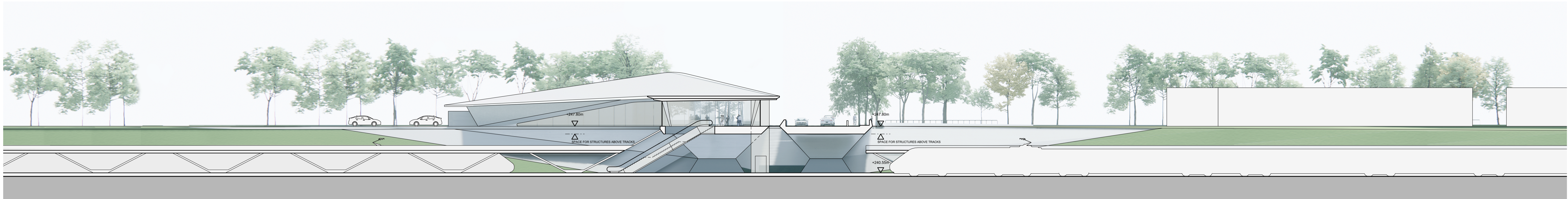
TERMINÁL PRAHA VÝCHOD



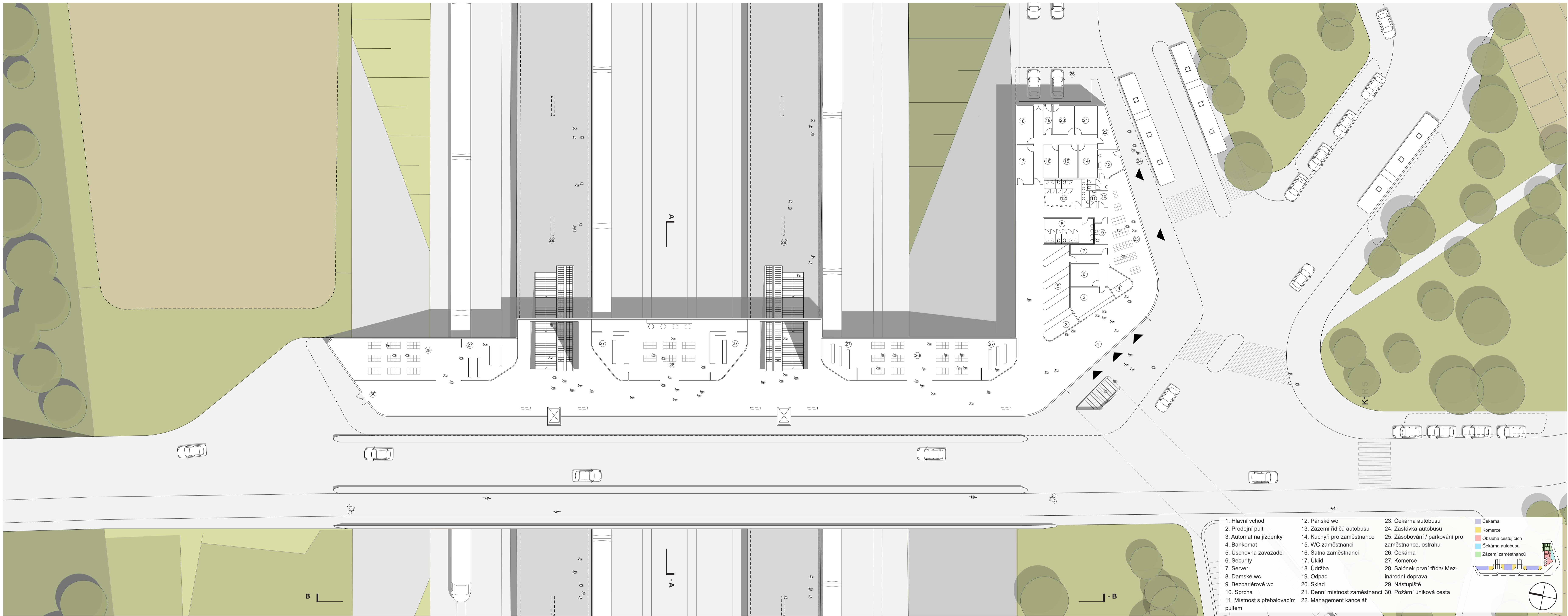
- | | | |
|---|--|--|
| 1. Hlavní terminál | 11. Parkovací místa pro rodiny s dětmi | |
| 2. Nástupiště | 12. Parkovací místa | |
| 3. Most | 13. Budování rozvoje | |
| 4. Nástupiště autobusu | 14. Rozvodna a technická místnost | |
| 5. Odstavné stání autobusů | 15. Požární úniková cesta | |
| 6. Stanoviště Taxi | 16. Možné budoucí parkovací kapacity | |
| 7. Výstupní stanice autobusu | | |
| 8. Stanoviště K+R | | |
| 9. Stojany na kola | | |
| 10. Parkovací místa pro osoby se sníženou mobilitou | | |

Plán 1:750

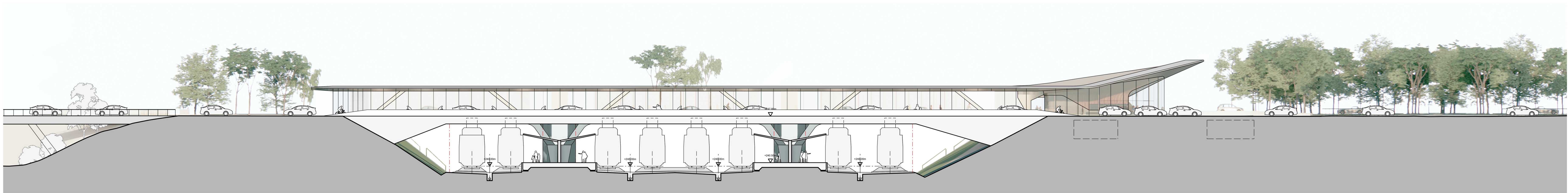




Řez A-A 1:250



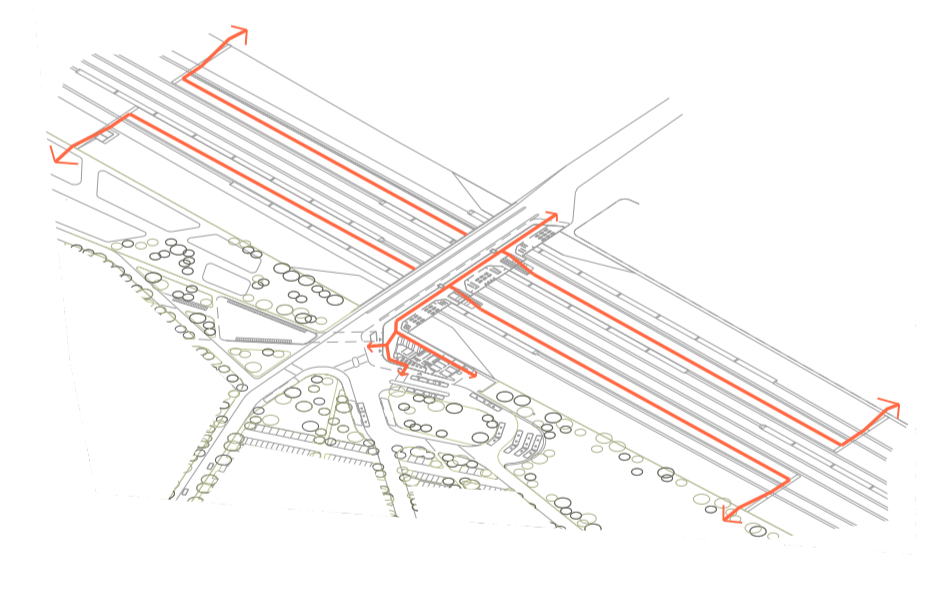
Plán 1:250



Řez B-B 1:250



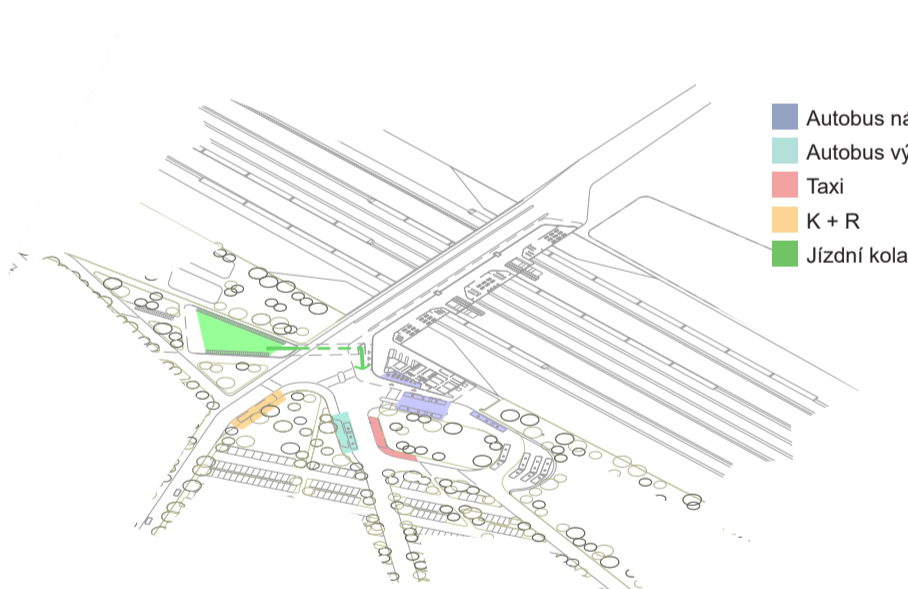
Nadhledová perspektiva



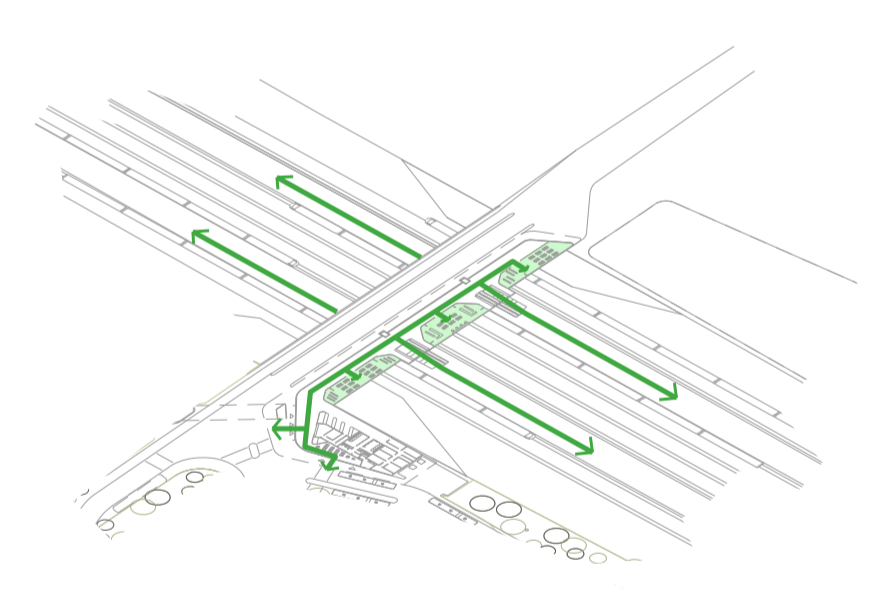
Požární únikové cesty



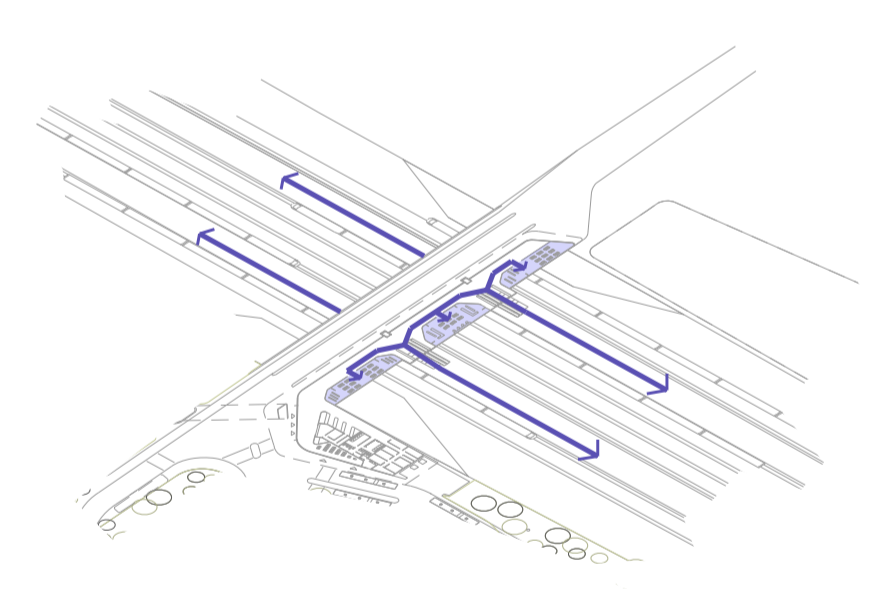
Bezbariérové parkování / Parkování pro rodiny s dětmi a příslušný cirkulační tok



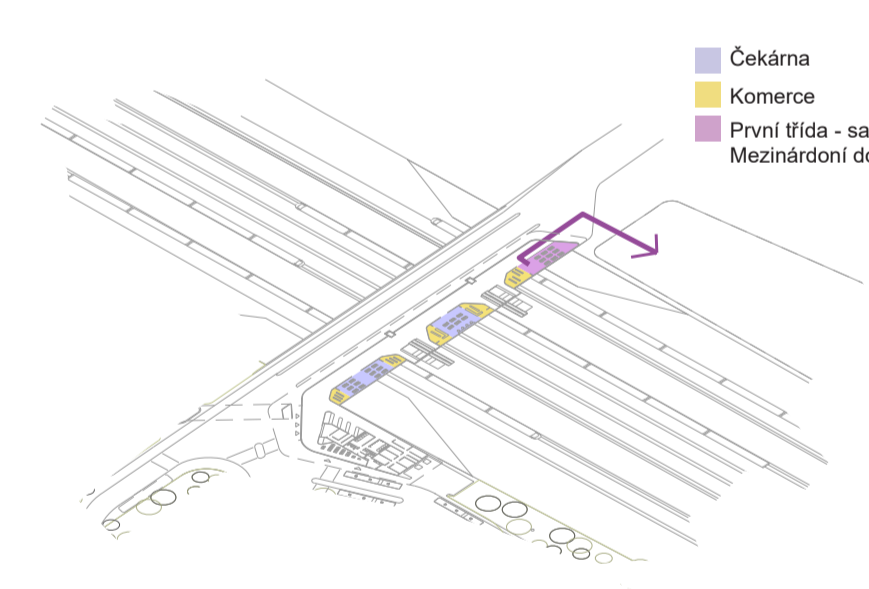
Veřejná doprava



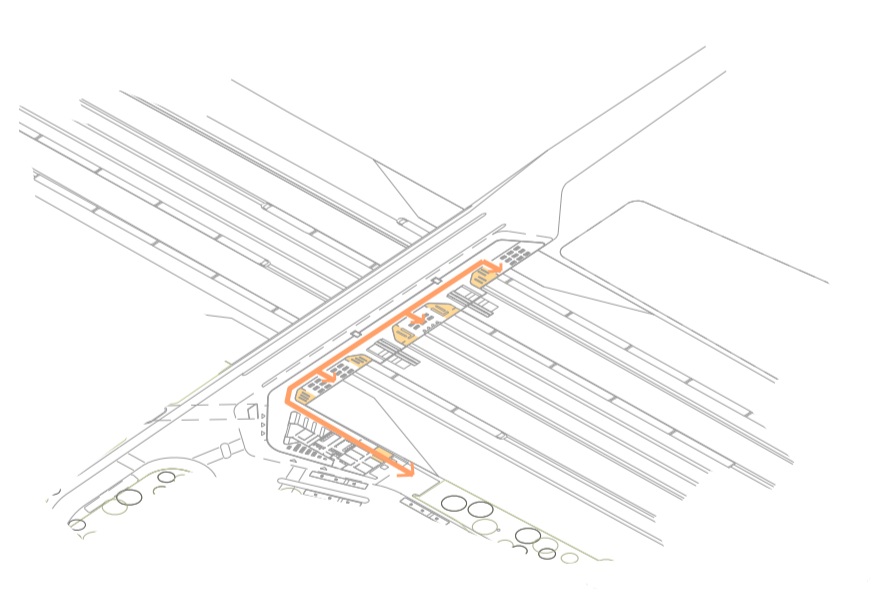
Výchozí / cílová stanice - cirkulace pasažérů



Přestupní stanice - cirkulace pasažérů



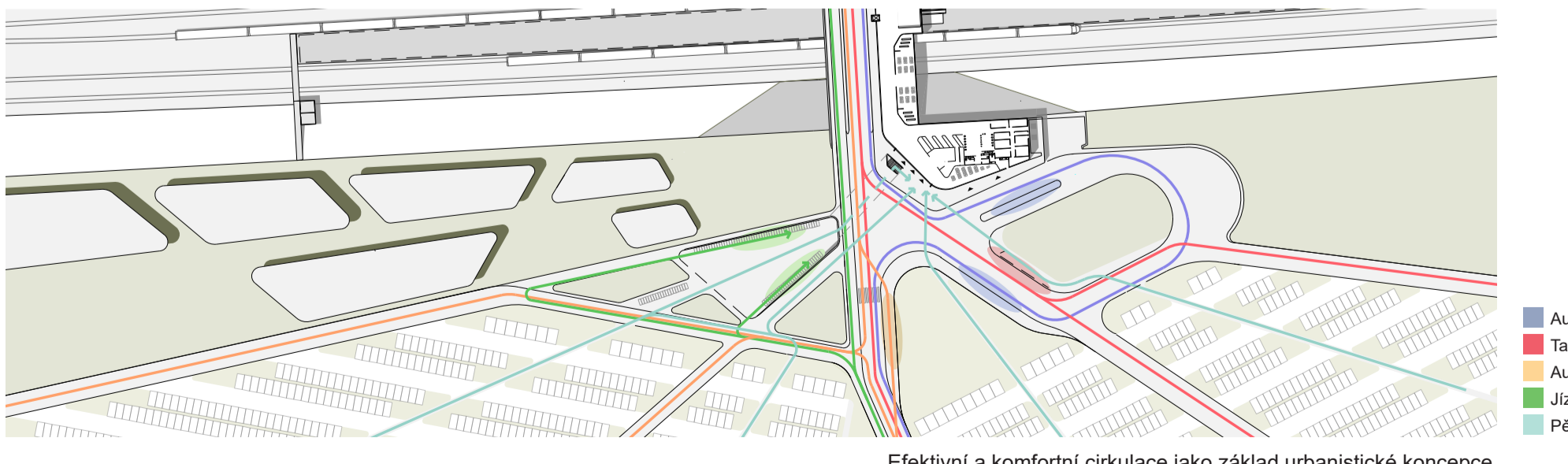
Čekárna / Komerční prostory



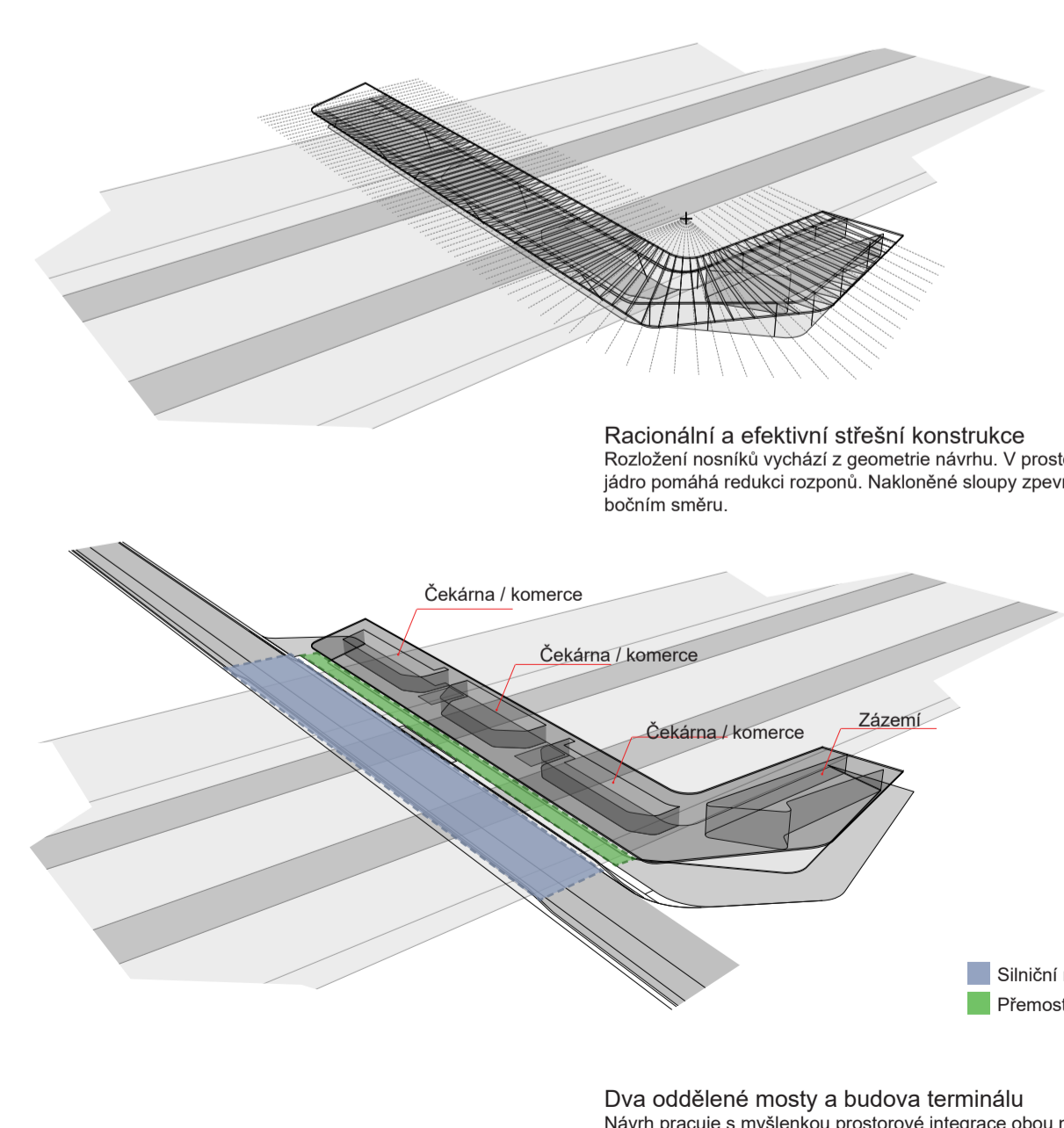
Zásobování komerčních prostor / odpad

Budova terminálu - moderní a pohodlný artefakt nové infrastruktury
 Logika vnitřního uspořádání terminálu je reakcí na předpoklad počtu přestupů v terminálu s modelovaným tokem až 16000 přestupů denně. Charakter návrhu tak rozvíjí koncepci s moderním a vysoce integrovaným provozem, který odpovídá současnému životnímu stylu cestujících, kteří dojíždějí denně za prací ale i dálkových cestujících. Dispozici konceptu terminálu s komerčními jednotkami a integrovanými čekárnami reflektuje potřebu komfortního pohybu velkého množství cestujících a současně vychází vstříc cirkulačním tokům zejména přestupních pasažérů. Komerční jednotky s čekárnami se tak nacházejí na samotném přemostění kolejí, kde se stávají snadněji přístupné, jak pro přestupní cestující, tak i pro cestující z výchozí i cílovou stanici Praha Východ. Tyto jednotky s čekárnami tak nabízejí atraktivní výhled na prostor kolejí s denně až 200 projíždějícími vlaky, zároveň nabízejí pro jejich provozovatele velmi atraktivní lokaci s množstvím kolemjdoucích a potenciálních zákazníků. Tyto komerční jednotky se tak stávají komfortním prostorem pro občerstvení a nákup tiskovin v ideálním umístění vzhledem ke koncepci celého terminálu a jeho cirkulačních toků.

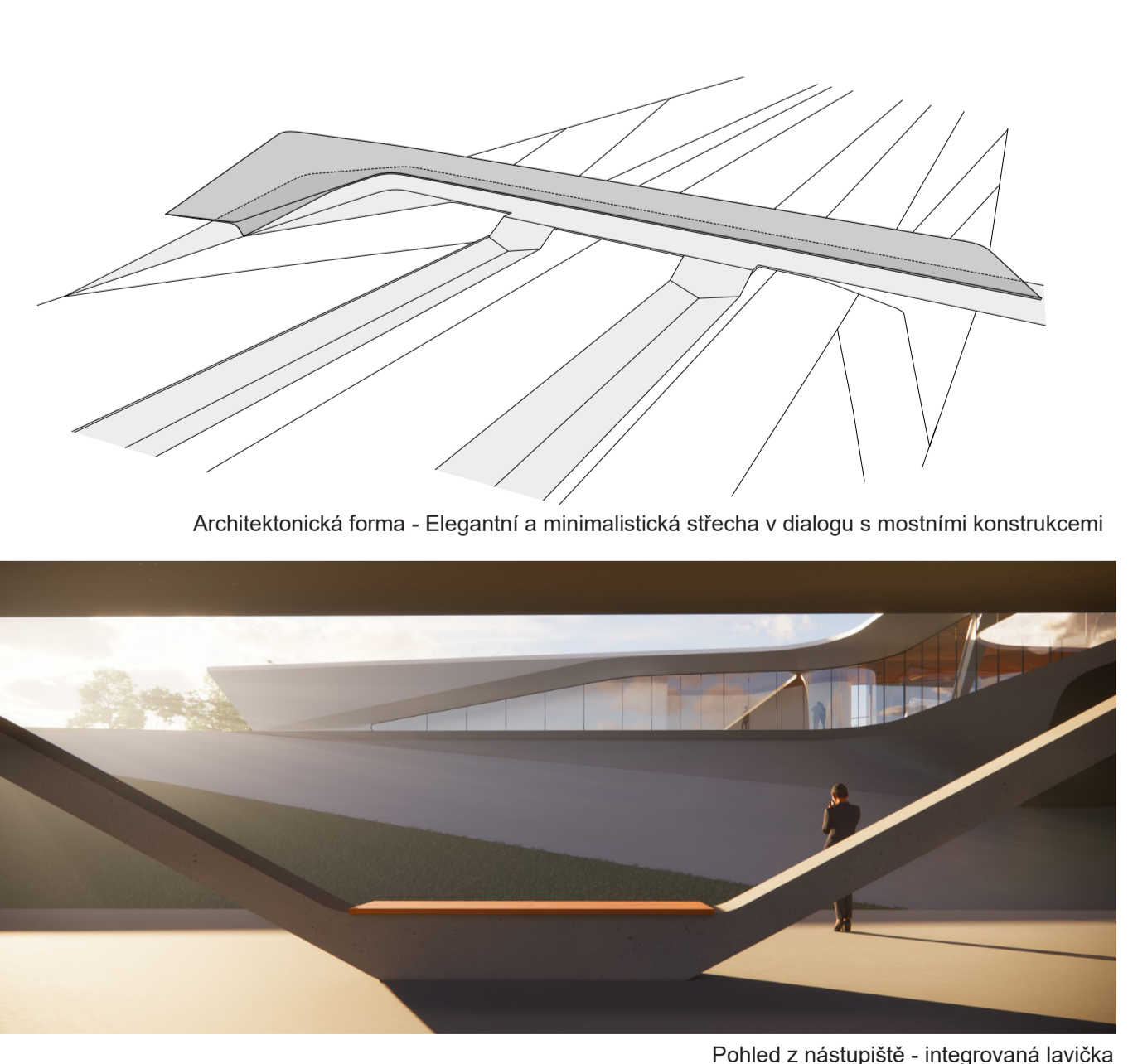
Přemostění železničního koridoru je tak zprostředkováno z pohledného prostoru obchodní pasáže. Umístění komerčních jednotek ožví průchod terminálem k nástupišťům a rozptýlí objem cestujících. Centrálním objektem vstupních prostor terminálu je prvek prodejního pultu navržen v materiálovém řešení v teplejších odstínech tvořící dojem centrálního sloupu. Tento prvek do sebe integruje jak prodejní pult, bankomaty, tak i jízdenkové automaty a pomáhá intuitivní navigaci prostorem. Navržený obklad, který se zároveň nachází i v podhledech je možno provést z kovových profilů s povrchovou úpravou nebo také ve dřevěném obložení, které bylo vyhodnoceno jako možné požární speciálitou. Zázemí zaměstnanců a přístup pro zásobování je navržen na východní straně budovy. Veškeré tyto funkční celky jsou integrovány pod jednotnou střešnou sebevědomého, ale minimálního a elegantního tvarování. Střeška se otevírá směrem ke vstupu a ke kolejí, tím inscenuje zážitek z prostoru moderního terminálu. Z pohledu nástupišť se střeška pomalu otevírá a umocňuje zážitek z moderního terminálu značící novou éru vysokorychlostní železniční dopravy v České republice.



Efektivní a komfortní cirkulace jako základ urbanistické koncepce

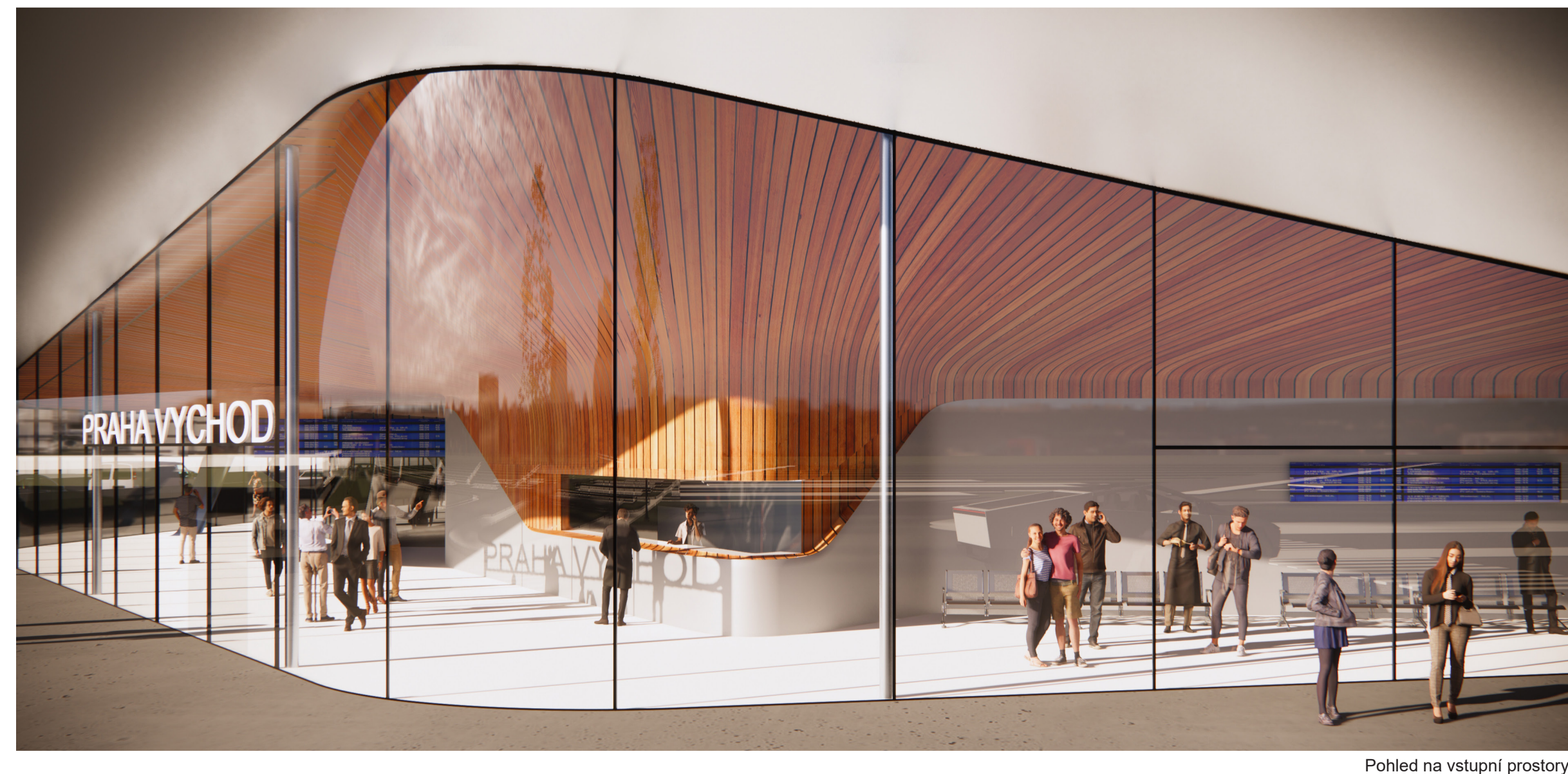


Racionální a efektivní střešní konstrukce
 Rozložení nosníků vychází z geometrie návrhu. V prostoru terminálu vnitřní jádro pomáhá redukcí rozponů. Nakloněné sloupy zpevňují konstrukci v bočním směru.



Architektonická forma - Eleganti a minimalistická střeška v dialogu s mostními konstrukcemi

Dva oddělené mosty a budova terminálu
 Návrh pracuje s myšlenkou prostorové integrace obou mostů, silničního a přemostění terminálu jako součást nové infrastruktury. Současně respektuje jejich fyzickou i konstrukční separaci, v důsledku vlastností a zodpovědnosti za správu a údržbu. Čekárna s komerční jsou orientovány s výhledem na kolejí.



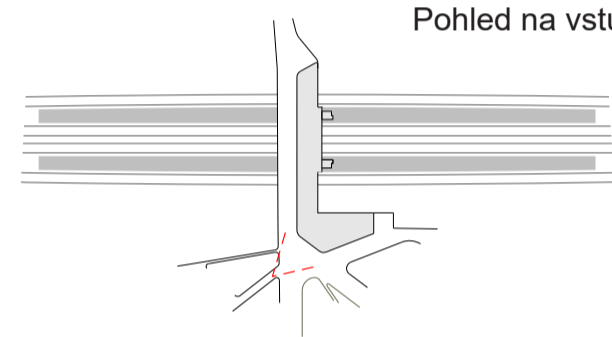
Pohled na vstupní prostory

P4

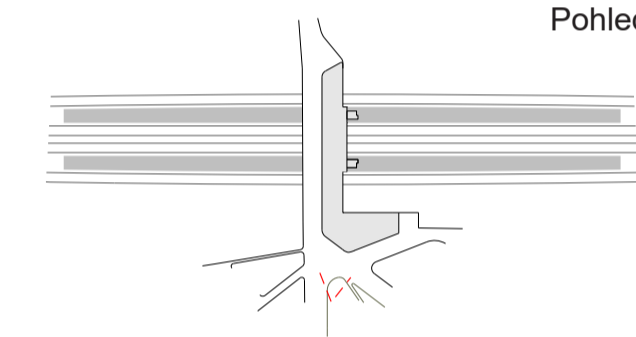
TERMINÁL PRAHA VÝCHOD



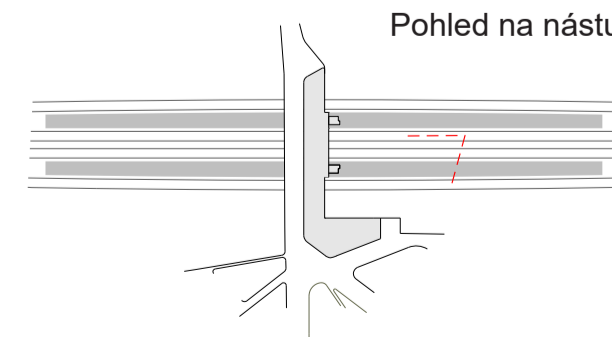
Pohled na vstupní prostory



Pohled na nástupiště autobusů



Pohled na nástupiště



Interiérová perspektiva z pátevní cirkulace na komerční prostory s integrovanou čekárnou

