



PRŮVODNÍ ZPRÁVA

TERMINÁL PRAHA VÝCHOD/ PRAGUE EAST TERMINAL





## PRŮVODNÍ ZPRÁVA

### – URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Zadavatel architektům jasně definoval polohu a velikost nástupiště plánovaného železničního terminálu na VRT, který umístil centrálně pod požadovaný most. Z tohoto zadání je tedy zřejmý záměr zadavatele, aby nový most sloužil k přístupu na obě nástupiště. Zadavatel rovněž požaduje parkovací plochy pro 3000 aut, ale již nemá finanční prostředky na výstavbu a provoz parkovacího domu. Aby těchto 3000 aut nejezdilo přes nový most ze severu, chce zadavatel vybudovat nové dopravní připojení na dálnici tzv. Jižním bypassesem. Dále lze předpokládat, že pozemky v okruhu 3 km od terminálu se po jeho výstavbě stanou značně atraktivními kvůli ideálnímu dopravnímu napojení na dálnici a železnici, které umožní dopravu budoucích obyvatel rychle a s krátkými intervaly. Toto jsou jasná východiska pro koncept urbanismu i architektury.

Urbanistická vize zástavby je znázorněna na panelu č. 1. Po rekultivaci krajiny (odvoz obrovského množství deponované zeminy) by se terminál mohl stát novým centrem spojujícím Městys Nehvizdy s nově vzniklým pražským satelitem, kde kromě čerpací stanice, autoservisu, myčky, supermarketu, jeslí a základní školy, bude také bytová zástavba pro cca 4 tis. obyvatel za předpokladu vybudování ČOV a ostatních sítí technické infrastruktury. Proto je parking urbanisticky řešen jako francouzský park v jehož ose jsou umístěny pomníky hrdinů 2. světové války Gabčíka a Kubiše.

Z tohoto „francouzského parku“ budou dva přímé kryté, podzemní vstupy na nástupiště pro pravidelné cestující využívající pro odbavení internet.

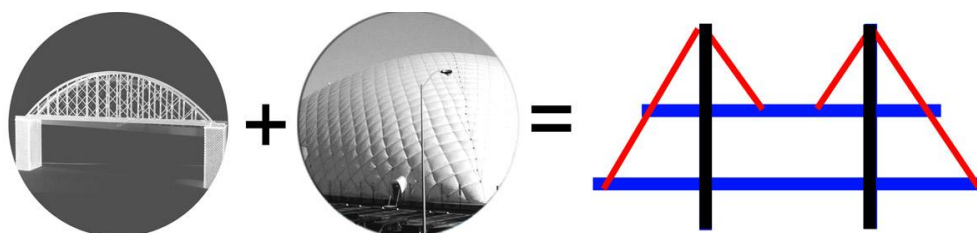
Pro ostatní cestující je vstup na nástupiště umožněn z mostu, kde jsou kryté 4 nástupní/výstupní a 4 čekací stání pro autobusy, dále 5x stanoviště taxi, čtyři místa pro zásobování a 8 míst K+R.

Před a za terminálem jsou přístřešky pro kola. Mezi tratí a „francouzským parkem“ jsou na obou stranách prolézačky pro děti a lavičky.

Samotný terminál je rozdělen na odjezdovou a příjezdovou halu. U odjezdové haly jsou výstupní autobusové zastávky a u příjezdové haly nástupní autobusová stání pro cestující přestupující z vlaku na autobusy. Tato hala slouží zároveň jako autobusový terminál se zázemím pro řidiče autobusů.

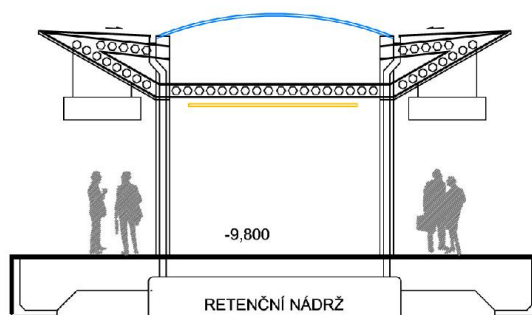
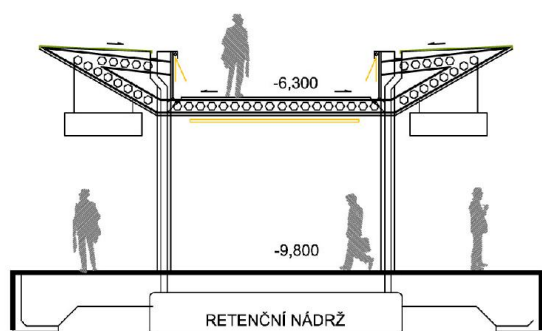
Obě haly spojuje nadchod v podobě canopy s letní restaurací, anebo podchod, což je vlastně samotné nástupiště. Toto provozní členění zefektivňuje pohyb hlavních proudů cestujících, na které pak průchod terminálem působí příznivěji.

### – KONSTRUKČNÍ A MATERIÁLOVÉ ŘEŠENÍ



Z mostní konstrukce obalené ETFE membránovou fasádou vznikne multifunkční objekt

Dva 17m vysoké ocelové mostní oblouky unesou kromě silnice na každé straně ještě konzolové konstrukce, které lze využít k přístupu na nástupiště. Takto vzniklé objekty se opláští subtilní ocelovou rastrovou skořepinou z pozinkovaných trubek, vynášející dvoukomorovou průsvitnou membránu ETFE s metalickým efektem. Tvar, který investora může zprvu vyděsit organickými křivkami je však nejlevnější formou vycházející ze statiky, za použití běžně užívaných materiálů. Z ocele jsou také přístřešky na nástupištích. Ty jsou z poloviny řešeny jako klasické „vlastovky“ s centrální průsvitnou částí z klenutého makrolonu. Odvodněny jsou žlaby se skrytými svody ve sloupcích z 2x „U“ 30. Druhá polovina přístřešků je však řešena jako pochodí, takže kromě šesti eskalátorů a dvou výtahů lze pro příchod/odchod na každé nástupiště využít ještě příjemné 4,5 m široké schodiště na obou stranách terminálu. V konstrukci „vlastovek“ budou skryté květníky pro popínavé rostliny, zalévané z retenčních nádrží, což vytvoří příjemné prostředí „zelené střechy“.



## - DISPOZIČNÍ A PROVOZNÍ ŘEŠENÍ

Odjezdová hala „Kubiš“ i příjezdová hala „Gabčík“ jsou turnikety rozděleny na vstupní část a na část čekací. Ve vstupní zóně jsou informace, pokladny, automaty na jízdenky, bankomaty, krámk s tiskovinami a krámk s pekařstvím. Dále je zde vstup do zázemí personálu, kde je místnost pro ostrahu, služební místnost pro 2 pracovníky a pokladny. Personál má své zázemí s denní místností, WC a sprchou. Po projití turnikety může cestující buď přímo sjet eskalátory na nástupiště, nebo může počkat v hale, kde je čekárna s obrazovkami s odjezdy vlaků vybavená zásuvkami a USB porty pro napájení elektroniky, WC muži, WC ženy, WC invalidé, převlíkárna, úklidová místnost s výlevkou, TZB a vstup do skladů. Dále má cestující možnost občerstvení ve druhém patře, kde je kromě internetové kavárny a letní (venkovní) restaurace také fastfood a 2 dětské koutky. Prosklené čekárny jsou ale také na nástupištích. Budou chránit cestující před studeným větrem i krátkou dobu před odjezdem vlaku a je zde také infopanel s odjezdy, příjezdy a řazení vlaků, lavičky, odpadkové koše atd. Ve vstupní zóně bude nad pokladnami velkoplošná LED zakřivená obrazovka s informacemi o příjezdech a odjezdech autobusů a vlaků. Dále se budou informace o odjezdech a přístupu ke konkrétním vlakům promítat videomappingem na podlahu. Nebudou chybět nástěnné jízdní řídy, smluvní, přepravní a tarifní podmínky.

Zadání předpokládá, že většina cestujících bude v Nehvizdech pouze přestupovat. Pokud přestup na navazující spoj stylem hrana-hrana nebude na stejném nástupišti, je možnost využít k přestupu na druhé nástupiště podchod. Z obou těchto podchodů je také přímý východ až na parkoviště. Příjezdová hala GABČÍK je členěna obdobně, avšak bude primárně sloužit jako terminál pro odjezdy autobusů a jako zázemí pro řidiče autobusů. Z vlastní zkušenosti cestování vlakem v zahraničí víme, že po ujetí posledního spoje turisté řeší klasický problém: „Kde teď rychle seženu nějaké ubytování?“. Dovolujeme si tedy do projektu přinést ideu nad rámec zadání, avšak v Japonsku nebo Koreji celkem standardní – ubytování v Kapsle-hotelu. Cestující se sám obslouží přes informační kiosek, nebo mobilní aplikaci.

Parkoviště je silnicí rozděleno na dvě části, které jsou bezbariérově propojené pěším tunelem (červí dírou) pod silničním valem. Směrem od terminálu totiž silnice (se svodidly) stoupá a chodníky s cyklostezkami naopak klesají až do požadovaného převýšení 4m.

Zásobování je řešeno přes zásobovací mezisklady na koncích terminálu. Jedná se o 8 místností 3x2m, kde se bude odehrávat příjem surovin a odvoz odpadu. Z těchto meziskladů si každý provozovatel transportuje (výtahy) zboží v boxech do své provozovny mimo přepravní špičku.

## - TECHNOLOGICKÉ A ENERGETICKÉ ŘEŠENÍ

Terminál je napojen na síť vodovodního řádu a elektřinu. Kanalizace je tlaková s vlastní ČOV v ose komunikace. Přístupná bude v místě průchodu pd komunikací.

Vytápění a chlazení objektů je zajištěno VZT jednotkami v přízemí, kde nasávají čerstvý vzduch podlahou a pak ho buď ohřátý, nebo ochlazený pod tlakem vypouští do prostor místností personálu, WC a obchodů, ale také stropem o patro výš do podlahy restaurace. Další jednotky VZT umístěné ve 3.NP budou podtlakově odsávat přehřátý vzduch z haly a občerstvení a vyfukovat ho přes lamely v kolmé prosklené fasádě nad terasou venkovní restaurace. Rozvodna a technologická místnost jsou situované na východních koncích nástupiště. EPS, MaR a VZT jsou umístěny v mezipatře nad prostorem WC a přístup k nim je z

mezipodesty schodiště do 2. N.P. Dešťová voda je nadokapními žlaby svedena do 4 retenčních nádrží umístěných u "špiček" terminálu a bude využívána k zálivce parku, nebo ke splachování WC.

#### – **ŘEŠENÍ VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ A KRAJINY**

Povrch nástupišť bude z panelů dle normativních požadavků na povrchové členění pro nevidomé. Krytý předprostor terminálu bude mít povrch ze žulové velkoformátové dlažby s vodíci pruhy pro nevidomé. Ze žulové dlažby bude také chodník v centrálním zeleném ostrůvku parkovišť s okrasnými keři a květinami na jehož koncích budou památníky Gabčíka a Kubiše.

Ostatní komunikace budou asfaltové. Cyklostezka bude odlišena barevnou živicí. Parkovací stání budou ze zatravnovací dlažby s možností vsaku dešťové vody. Vysoká zeleň svými kořeny čerpá zemní vlhkost, vypařuje jí listy a tím ochlazuje plochu parkoviště. Dětská hřiště a lavičky u „rychlých vchodů“ již byla zmíněna. Zatím je terminál uvažován uprostřed polí. Po realizaci terminálu lze očekávat velký zájem developerů o výstavbu v této atraktivní lokalitě.

#### – **DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ**

Doprava je navržena formou kruhových objezdů, které umožňují plynulý provoz I při vysokých intenzitách. Na povrchové parkoviště budou 4 vjezdy, které mají před parkovacími závorami min. 70m délku pro akumulaci automobilů a to v každém směru.

Provoz autobusů a taxi bude v režimu příjezdu k terminálu z jihu, přestup cestujících do nástupní haly, následné otočení vozidla na severní okružní křižovatce za dálnicí a příjezd zpět k terminálu, kde proběhne nástup cestujících, kteří přijeli vlakem. Průjezdné bus linky ve směru sever-jih zastaví v terminálu pochopitelně jen jednou. Odstavná plocha pro autobusy bude u jižní okružní křižovatky o kapacitě 20 stání. Koncept jižního napojení umožňuje výstavbu čerpací stanice pohonných hmot s prodejnou a WC cca 50 m od odstavné plochy.

#### – **IDEOVÉ ŘEŠENÍ**

Symetrie bývá často u veřejných budov používána proto, že pomáhá lidem při orientaci v neznámém prostředí. Proto je terminál symetrický.

Most, který nelze stavět jinde, než uprostřed nástupišť je predisponován pro funkci přístupu na nástupiště. Proto je terminál na mostě.

Dopravní průmysl je svou podstatou velmi dynamický a to se týká nejenom vývoje technologií, ale i designu. Proto je terminál futuristický.

Statické momenty u namáhaných konstrukcí mají průběh křivky. Proto je design terminálu parametrický.