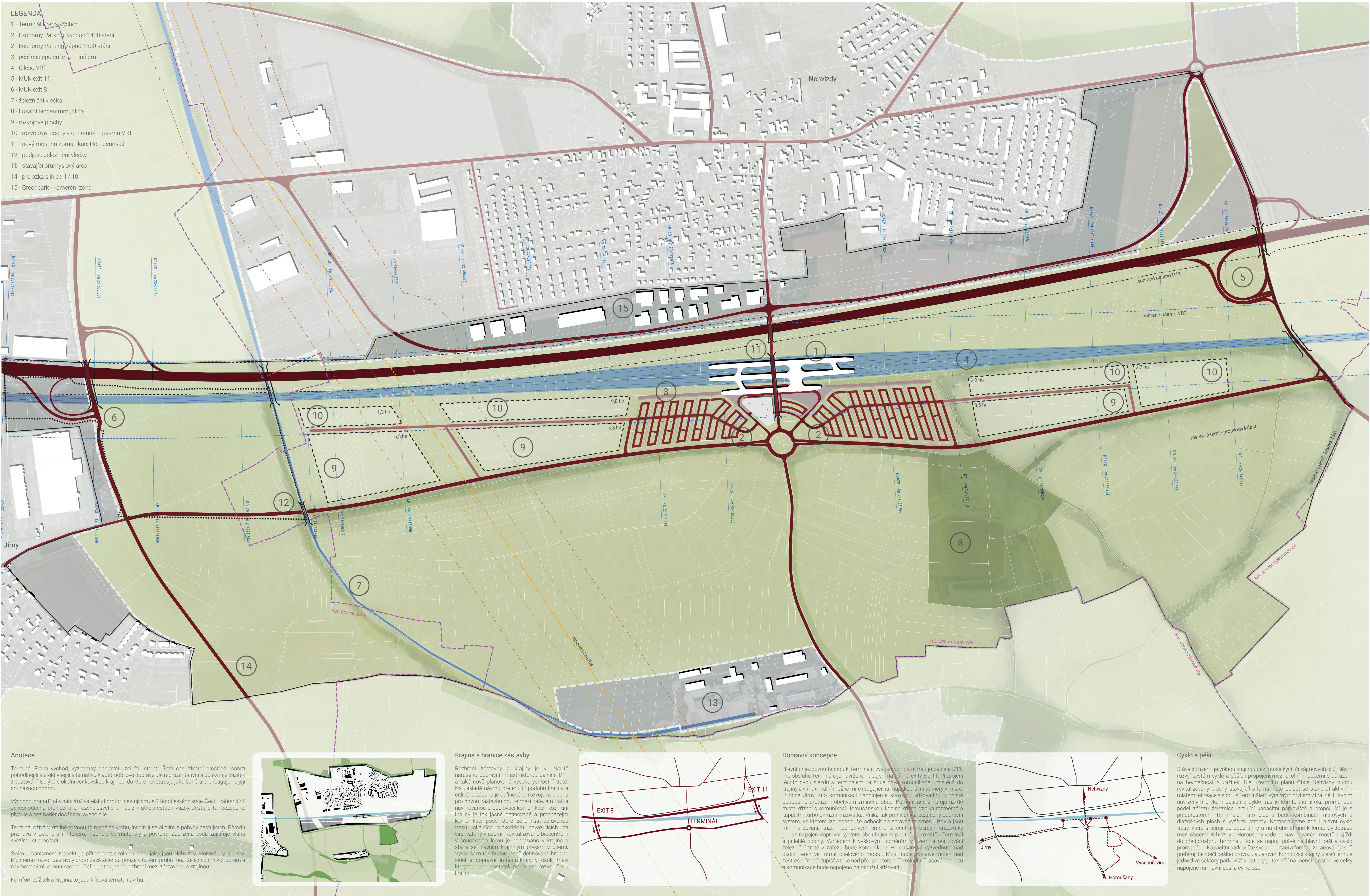


### LEGENDA

- 1 - Terminál Praha Východ
- 2 - Economy Parking východ 1400 stání
- 3 - Economy Parking západ 1300 stání
- 4 - pěší osa spojení s terminálem
- 5 - těleso VRT
- 6 - MUK exit 11
- 7 - MUK exit 8
- 8 - železniční vlečka
- 9 - Lokální biocentrum „hlína“
- 10 - rozvojové plochy
- 11 - rozvojové plochy v ochranném pásmu VRT
- 12 - nový most na komunikaci Horoušanská
- 13 - podjezd železniční vlečky
- 14 - stávající průmyslový areál
- 15 - přeložka silnice II / 101
- 15 - Greenpark - komerční zóna



### 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 pohybují cestujícími. Přírodu přiznává v exteriéru i interiéru, inspiruje se materiály a povrchy. Zadržovaná voda zajišťuje vláhu svěžímu stromodří.

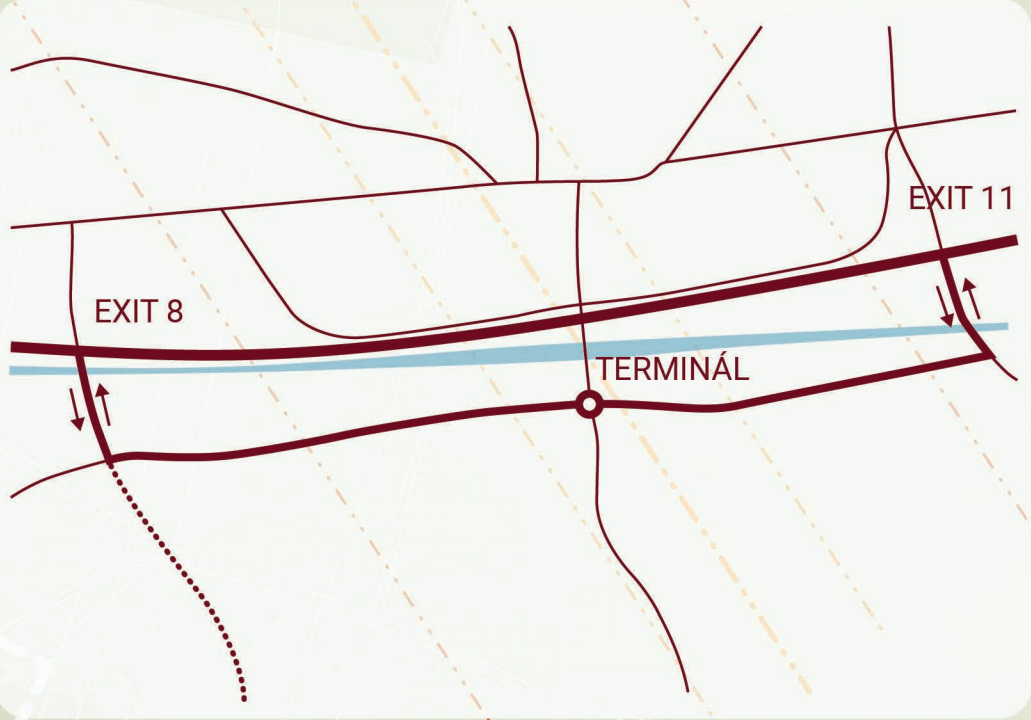
Svým urbanismem respektuje přítomnost okolních sídel jako jsou Nehvizdy, Horoušany a Jirny. Možnému rozvoji zástavby proto dává zelenou pouze v úzkém pruhu mezi železničním koridorem a navrhovanými komunikacemi. Definiuje tak jasné rozhraní mezi zástavbou a krajinou.

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



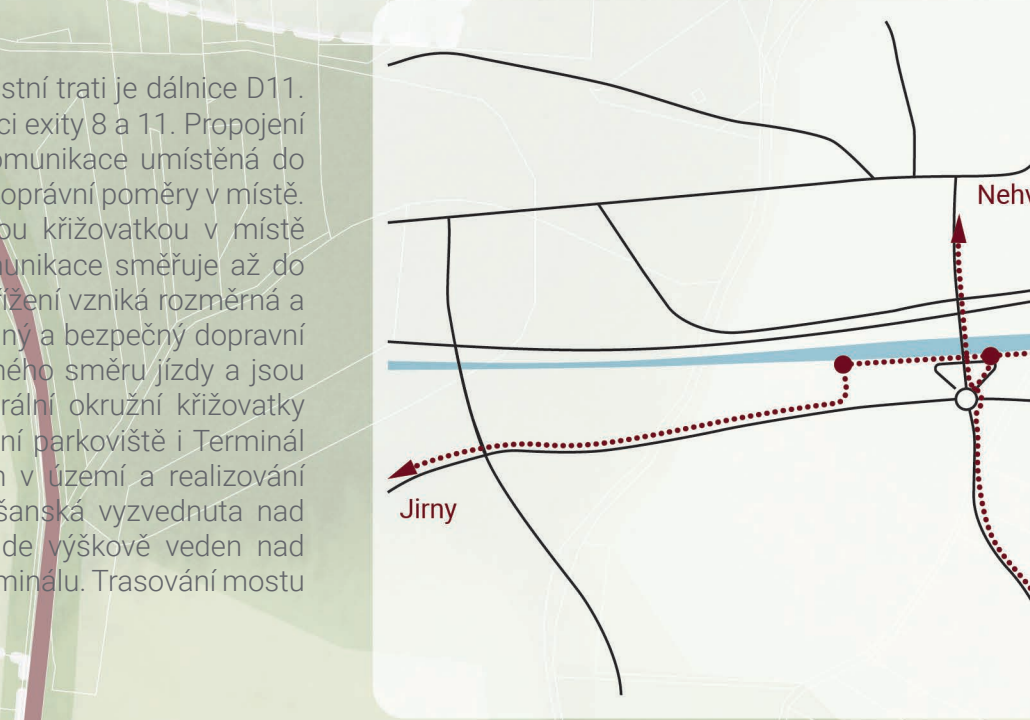
### Krajina a hranice zástavby

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 jasné definované hranice sídel a dopravní infrastruktury v okolí, mezi kterými bude dostatek ploch pro rozvolněnou krajinu.



### Dopravní koncepce

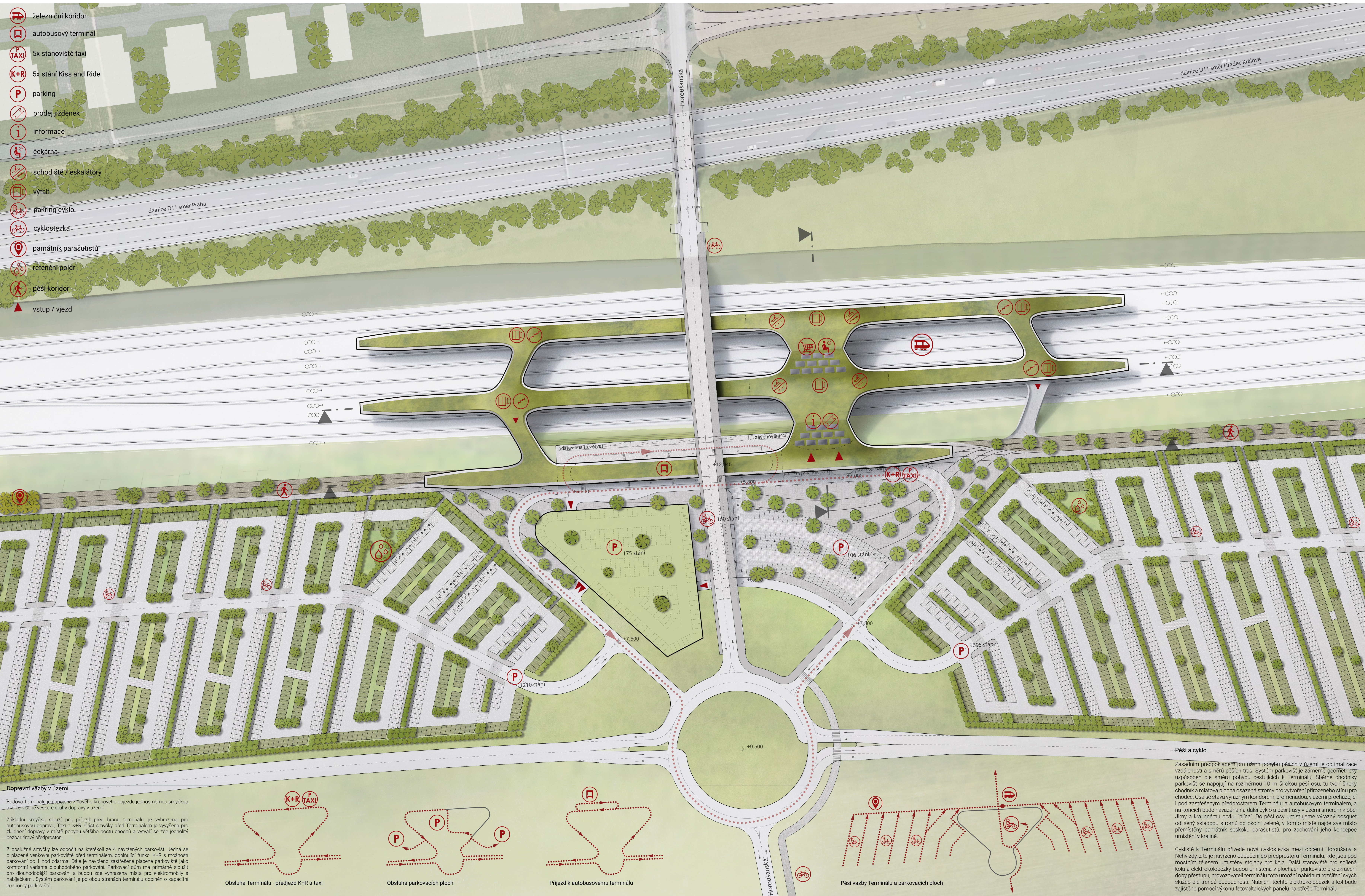
Hlavní příjezdovou tepnou k Terminálu vysokorychlostní trať je dálnice D11. Pro obsluhu Terminálu je navrženo napojení na dálnici exity 8 a 11. Propojení těchto dvou sjezdů s terminálem zajišťuje nová komunikace umístěná do krajiny a v maximální možné míře reagující na místní podmínky. U obce Jirny tuto komunikaci napojíme 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 přehledná a bezpečná 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 přílehlé 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. Trasování mostu a komunikace bude napojeno na okružní křižovatku.



### Cyklus 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 Úbce Nehvizdy budou revitalizovány plochy stávajícího lomu. Tato oblast se stane atraktivním místem rekreace a spolu s Terminálem výrazným prvkem v krajině. Hlavním navrženým prvkem pěších a cyklo tras je komfortně široká promenáda podél zářezu železnice lemující kapacitní parkoviště a propojující je s předprostorem Terminálu. Tato plocha bude kombinací mlátových a dlažebných ploch s vyššími stromy. Komponujeme zde i hlavní cyklo trasy, které směřují do obce Jirny a na druhé straně k lomu. Cyklotrasa mezi obcemi Nehvizdy a Horoušany vede po navrhovaném mostě a sjíždí do předprostoru Terminálu, kde se napojí právě na hlavní pěší a cyklo promenádu. Kapacitní parkoviště svou orientací a formou zpracování jasně preferují bezpečí pěšího provozu a zároveň kompozici krajiny. Zeleně lemují jednotlivé sektory parkoviště a opticky je tak dělí na menší prostorové celky napojené na hlavní pěší a cyklo osu.





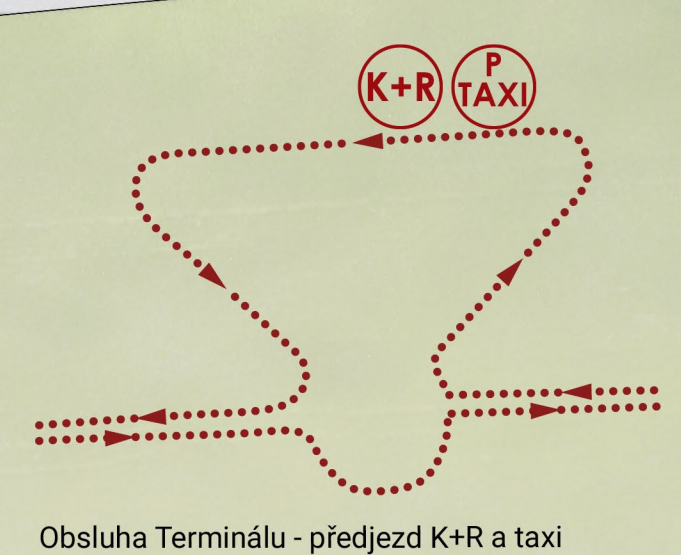
- železniční koridor
- autobusový terminál
- 5x stanoviště taxi
- 5x stání Kiss and Ride
- parking
- prodej jízdenek
- informace
- čekárna
- schodiště / eskalátory
- výtah
- parking cyklo
- cyklostezka
- památník parašutistů
- retenční poldr
- pěší koridor
- vstup / vjezd

**Dopravní vazby v území**

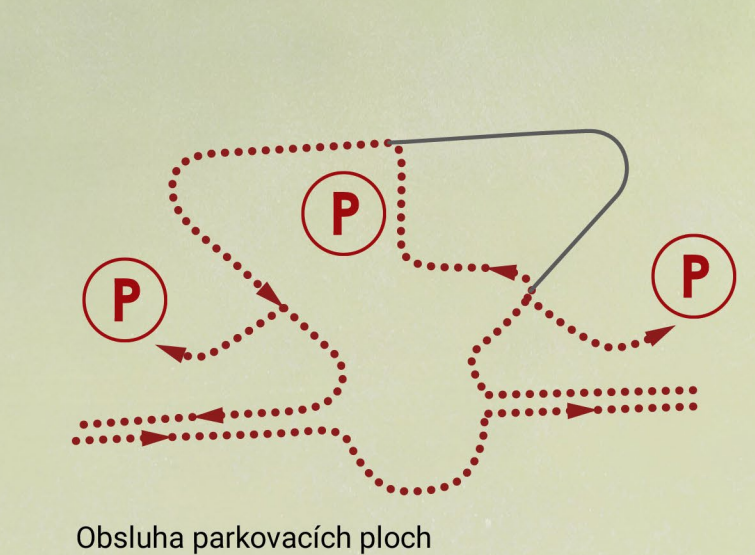
Budova Terminálu je napojena z nového kruhového objezdu jednosměrnou smyčkovou a váže k sobě veškeré druhy dopravy v území.

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 jednotný bezbariérový předprostor.

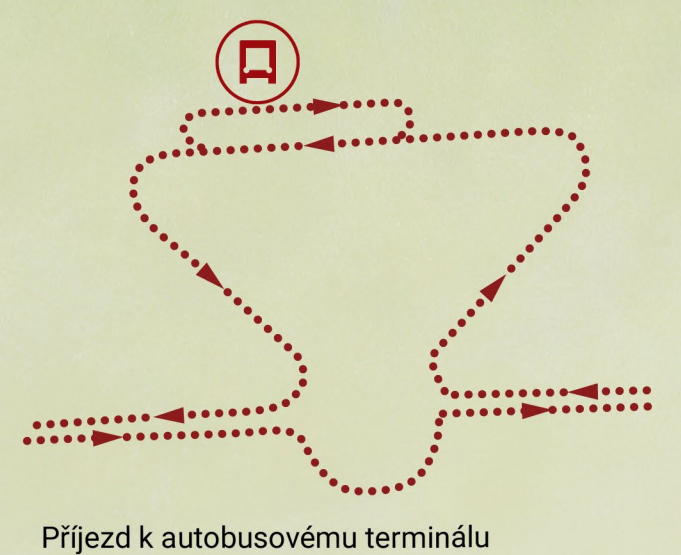
Z obslužné smyčky lze odbočit na kterékoli ze 4 navržených parkovišť. Jedná se o placené venkovní parkoviště před terminálem, doplňující funkci K+R s možností parkování do 1 hod zdarma. Dále je navrženo zastřešené placené parkoviště jako komfortní varianta dlouhodobého parkování. Parkovací dům má primárně sloužit pro dlouhodobější parkování a budou zde vyhrazena místa pro elektromobily s nabíječkami. Systém parkování je po obou stranách terminálu doplněn o kapacitní economy parkoviště.



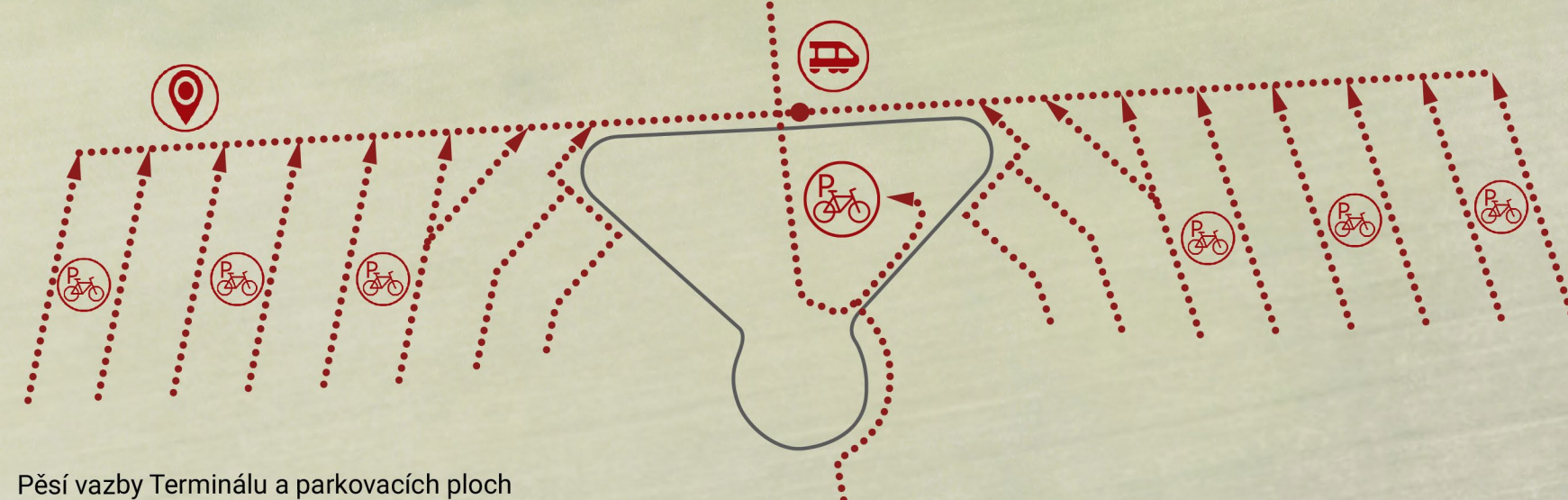
Obsluha Terminálu - předjezd K+R a taxi



Obsluha parkovacích ploch



Příjezd k autobusovému terminálu



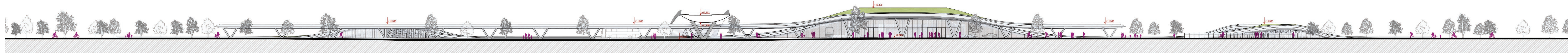
Pěší vazby Terminálu a parkovacích ploch

**Pěší a cyklo**

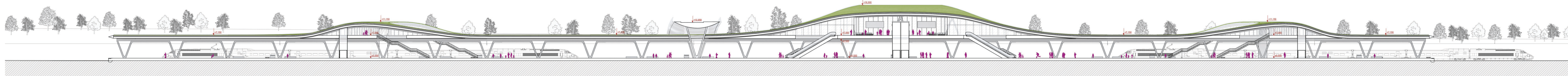
Zásadním předpokladem pro návrh pohybu pěších v území je optimalizace vzdálenosti a směru pěších tras. Systém parkovišť je záměrně geometricky uzpůsoben dle směru pohybu cestujících k Terminálu. Sběrné chodníky parkovišť se napojují na rozměrnou 10 m širokou pěší osu, tu tvoří široký chodník a mlátová plocha osázená stromy pro vytvoření přirozeného stínu pro chodce. Osa se stává výrazným koridorem, proměnou, 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 "hřbit". Do pěší osy umístíme výrazný bosquet odlišný skladbou stromů od okolní zeleně, v tomto místě najde své místo přemístěný památník seskoku parašutistů, pro zachování jeho koncepce umístění v krajině.

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

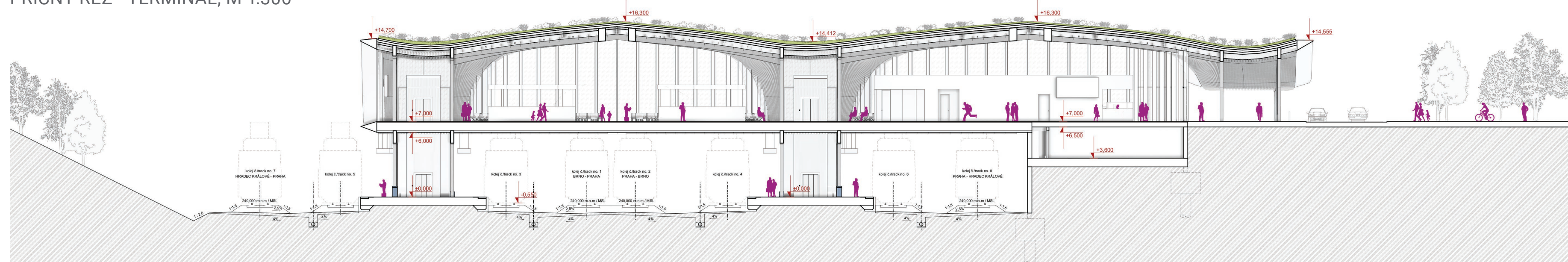




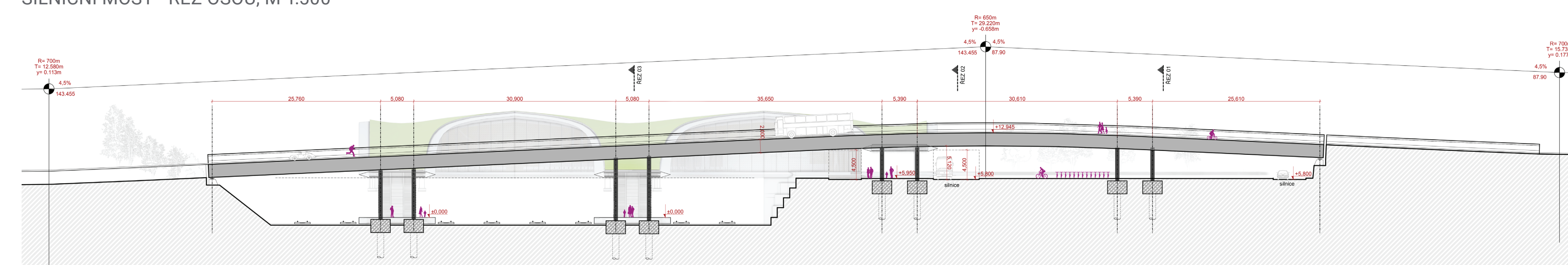
PODÉLNÝ ŘEZ - NÁSTUPIŠTĚ, M 1:500



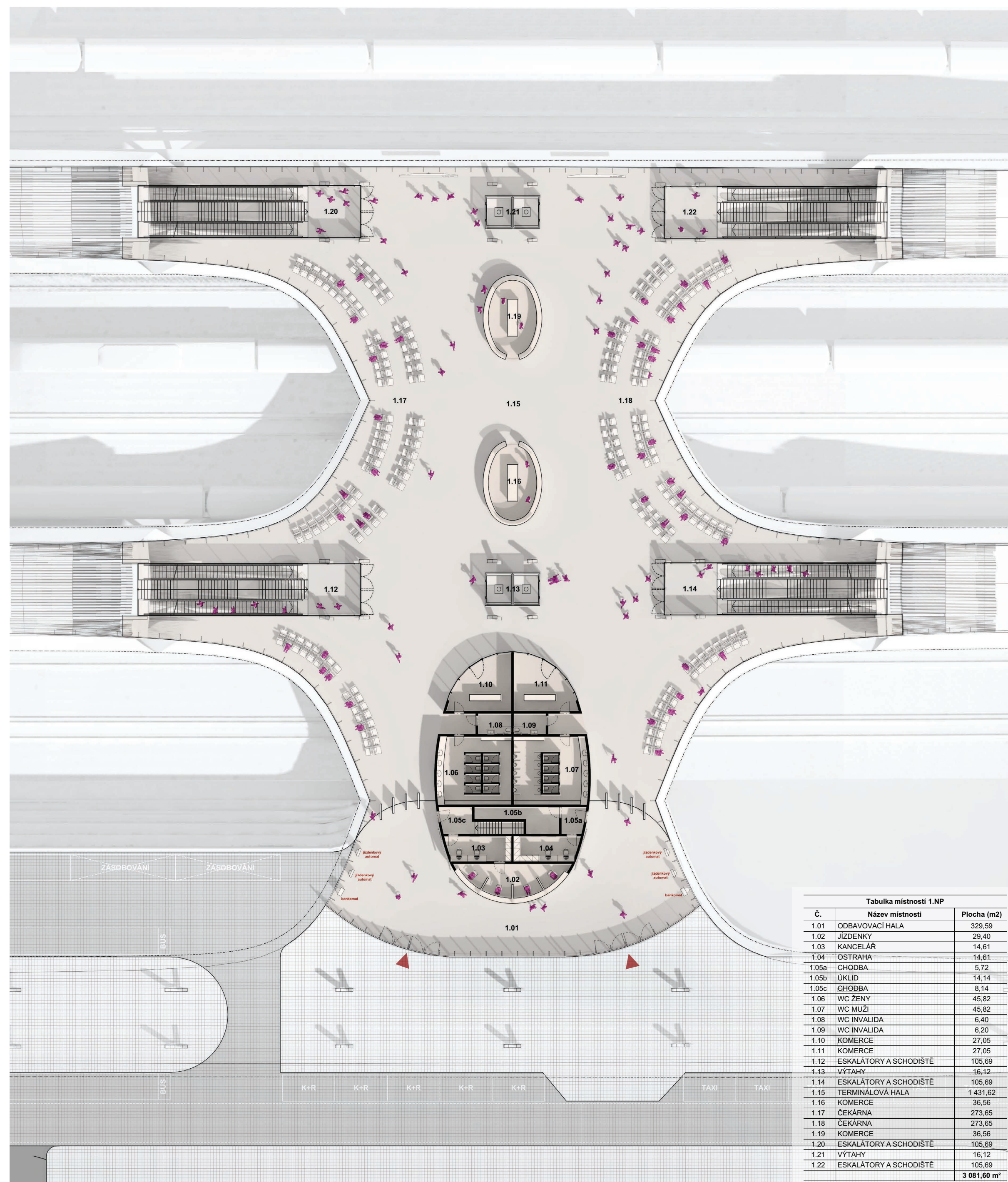
PŘÍČNÝ ŘEZ - TERMINÁL, M 1:300



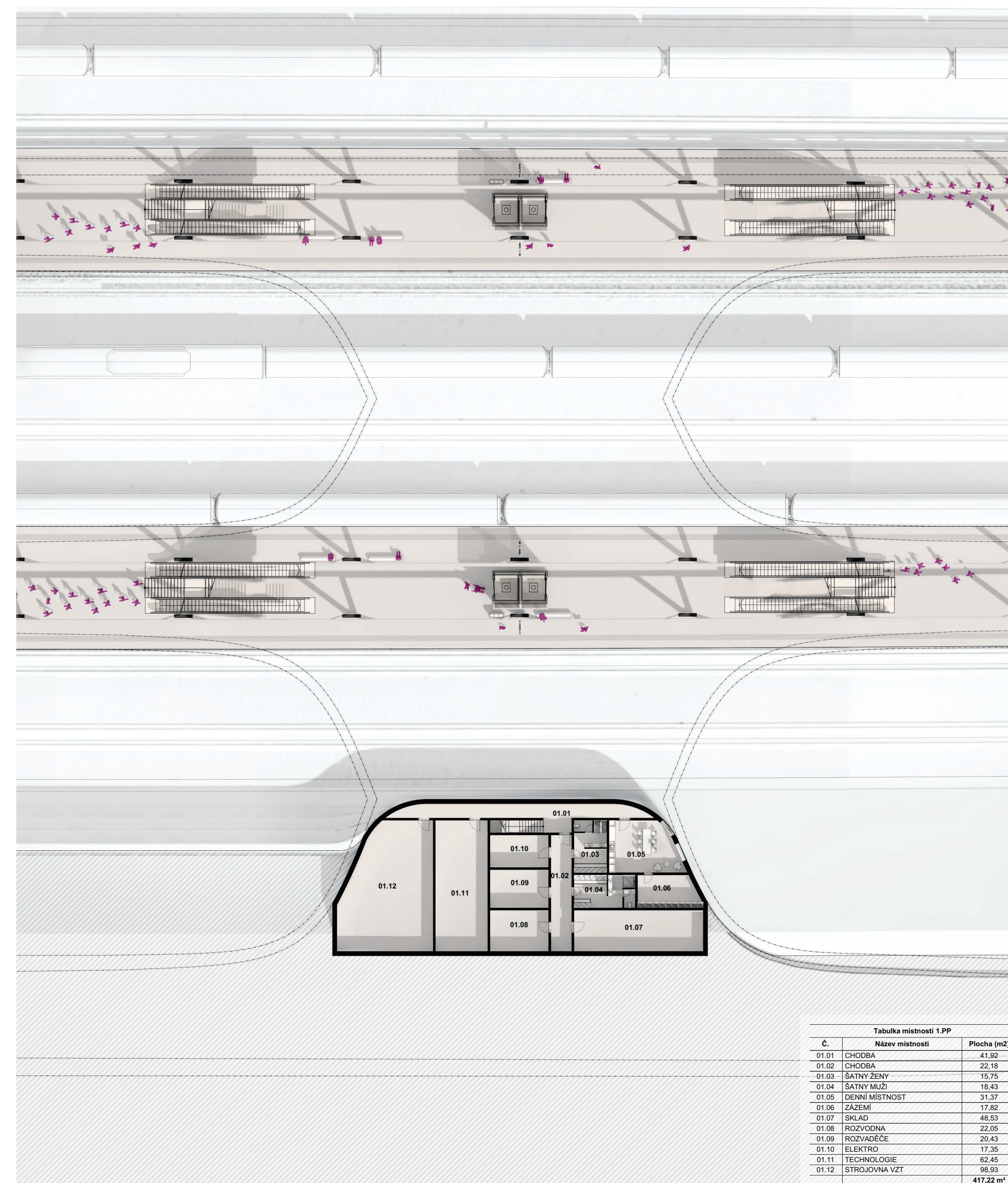
SILNIČNÍ MOST - ŘEZ OSOU, M 1:500



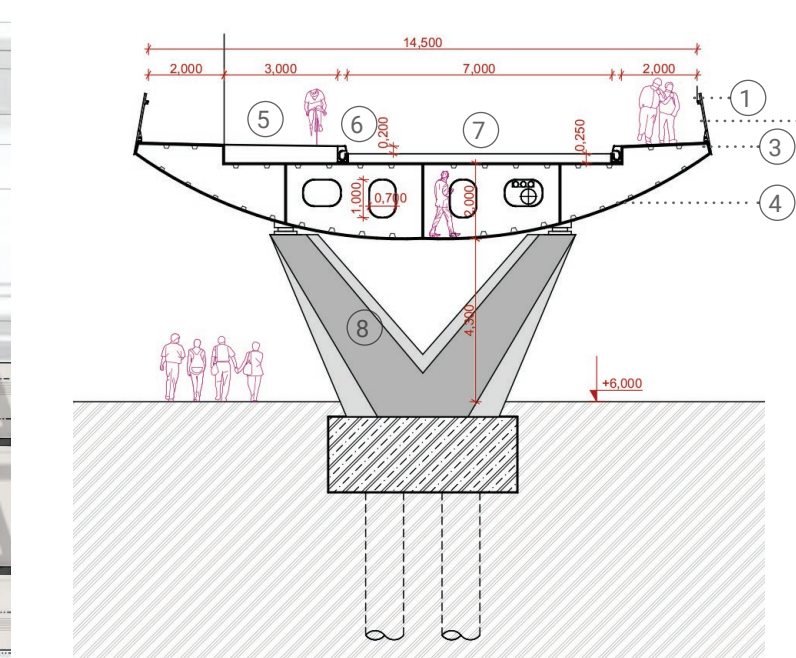
PŮDORYS 1.NP - TERMINÁL, M 1:300



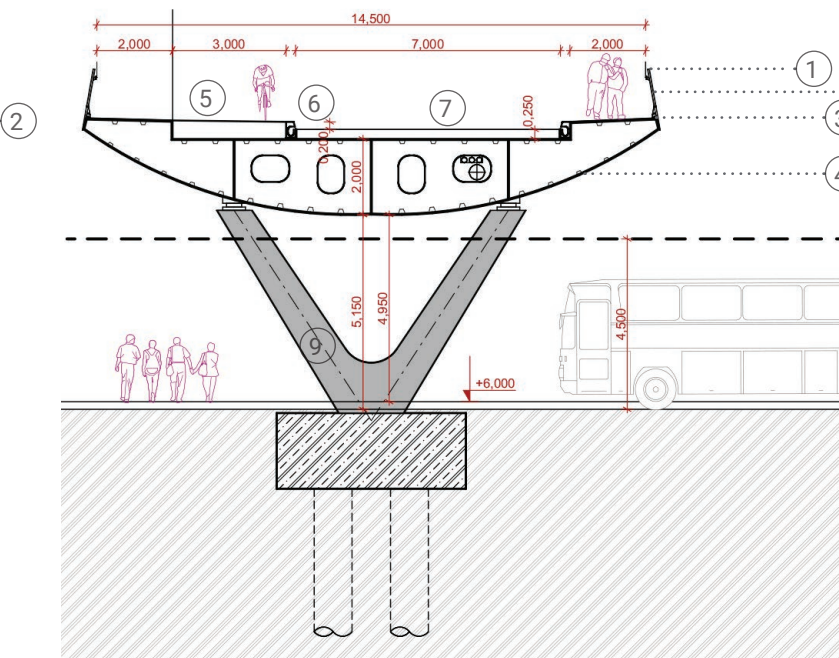
PŮDORYS 1.PP - NÁSTUPIŠTĚ, M 1:300



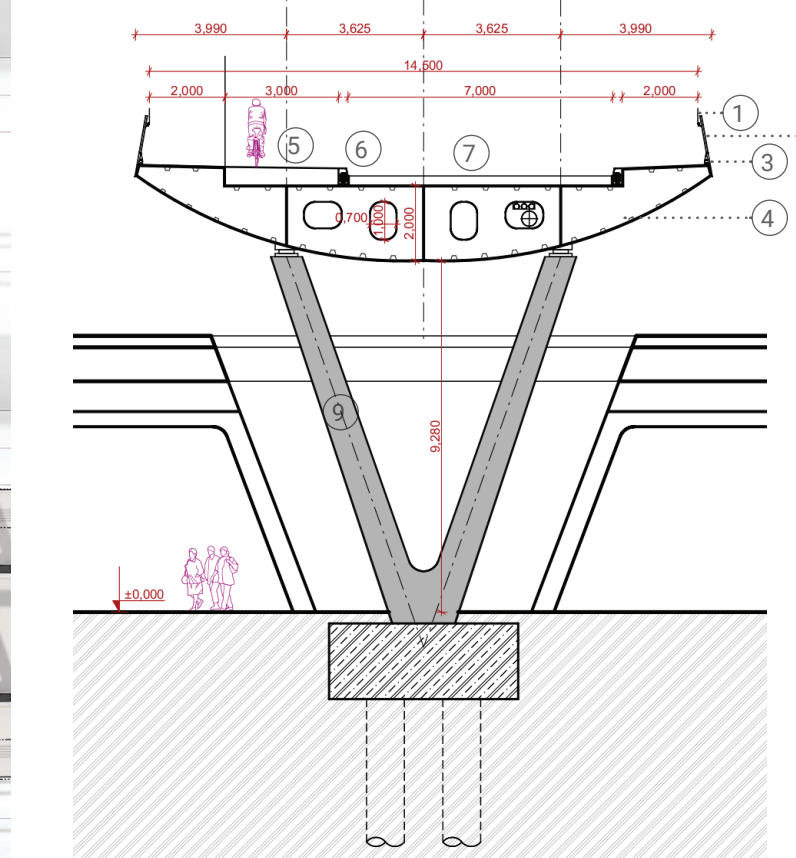
MOST - ŘEZ 01 NA TERÉNU, M 1:200



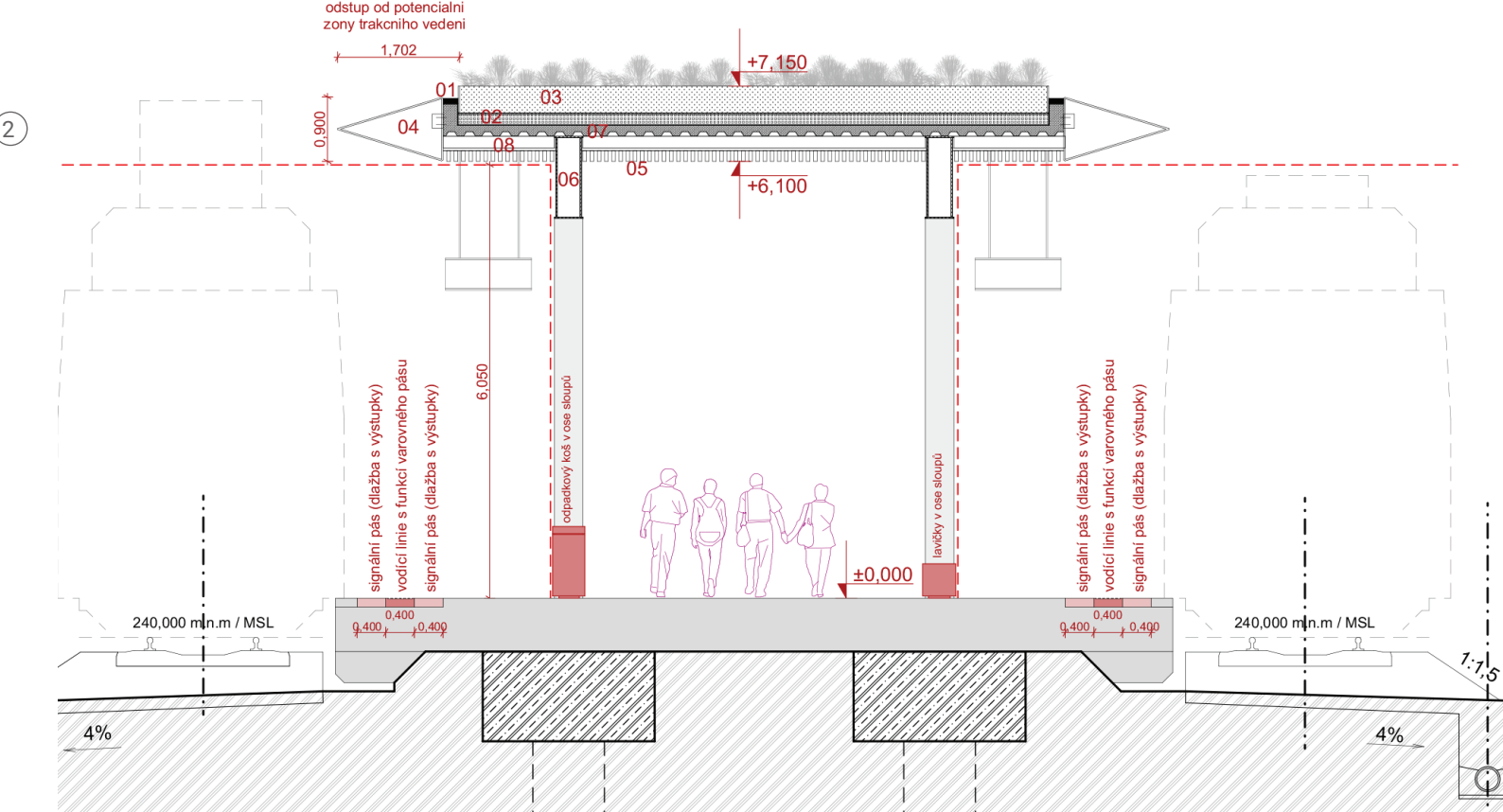
MOST - ŘEZ 02 PŘEDPROSTOR, M 1:200



MOST - ŘEZ 03 NÁSTUPIŠTĚ, M 1:200



NÁSTUPIŠTĚ - PŘÍČNÝ ŘEZ, M 1:100



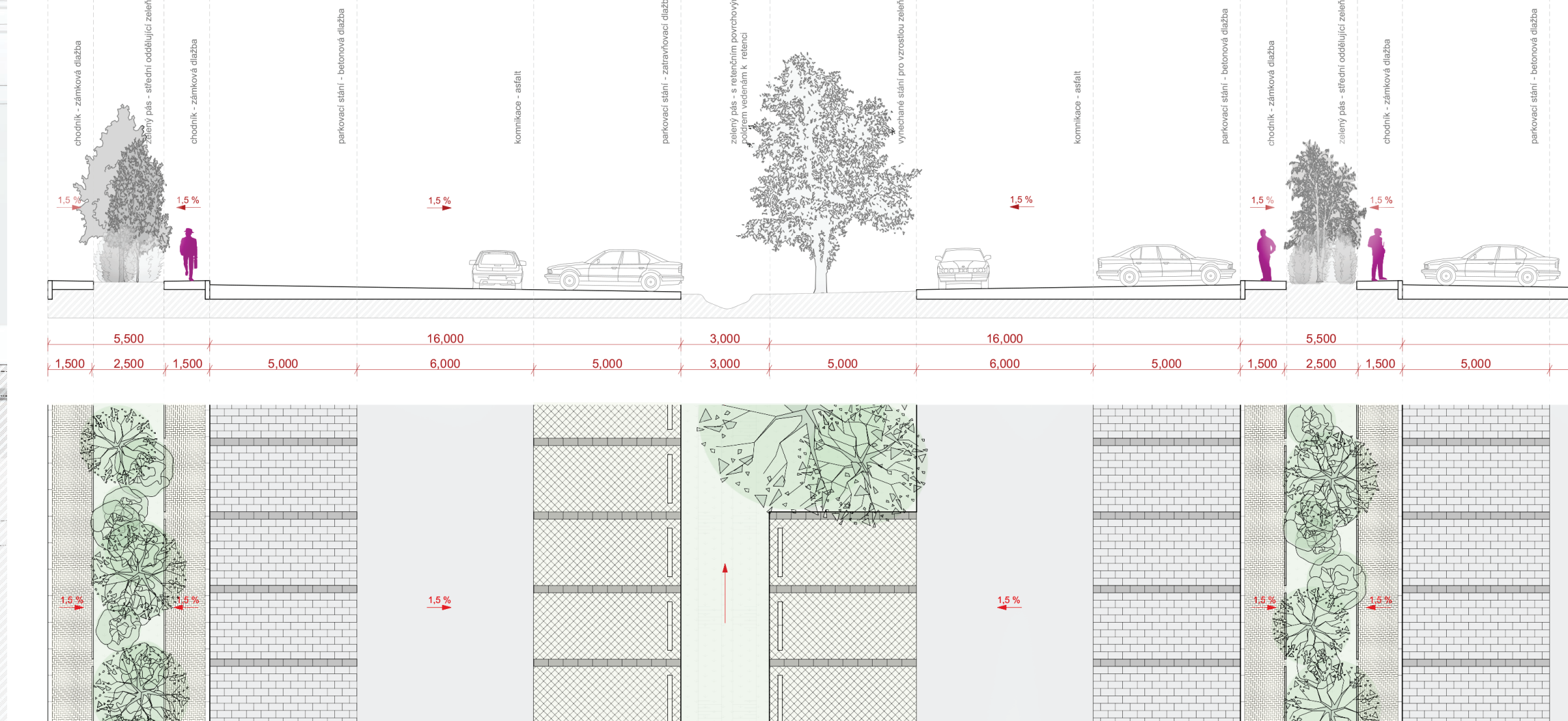
LEGENDA - MOST

1. Nerezové madlo s integrovaným osvětlením pro chodce
2. Nerezové zábradlí s vertikálními sloupky
3. Ohýbaný ocelový panel součástí zábradlí s integrovaným nasvícením
4. Svařovaný ocelový průřez - natěžený
5. Dřevěná lamelny
6. Zvýšená obruba 200 mm s integrovaným odvodněním
7. Mostovka
8. Železobetonová podpora mostu
9. Ocelová podpora mostu

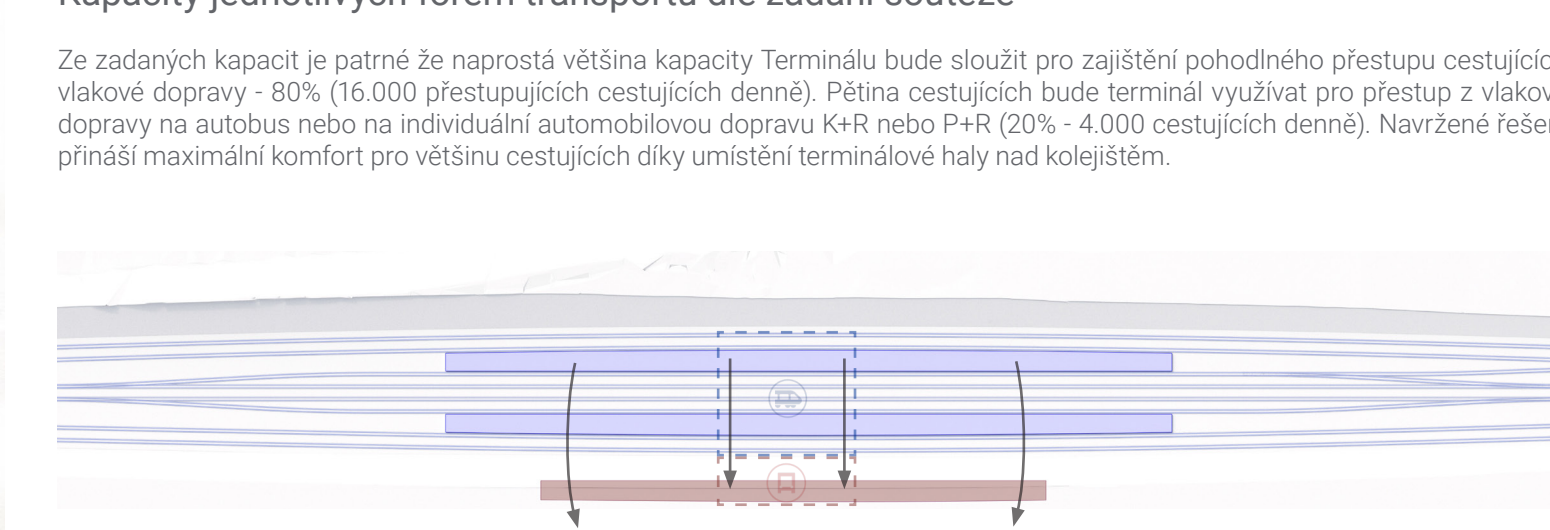
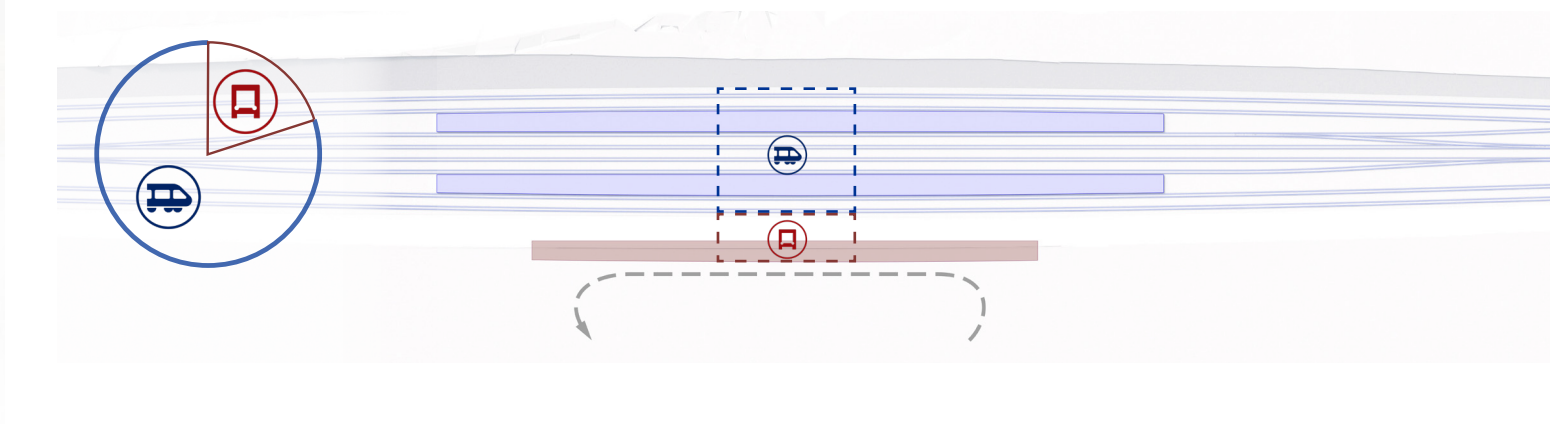
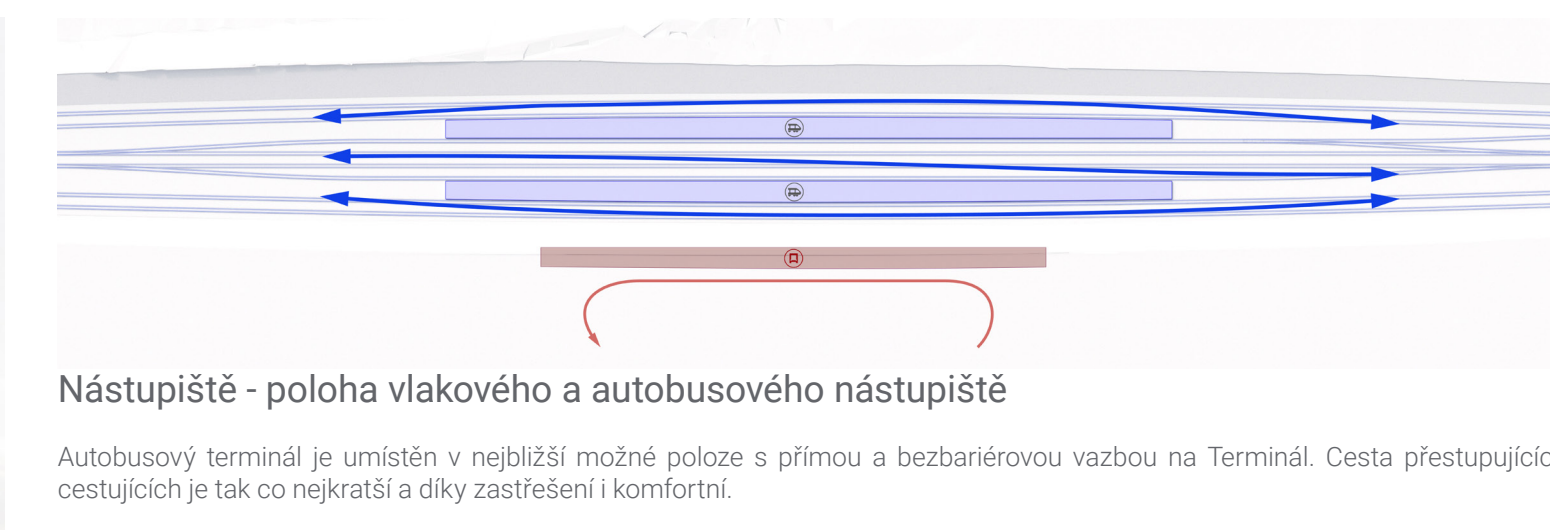
LEGENDA - NÁSTUPIŠTĚ

1. Káčírek
2. Hydroakumulační vrstva (modrá střeška)
3. Substrát
4. Ohýbaný hliníkový profil - hrana střešky
5. Dřevěná lamelny
6. Svařovaný ocelový průřez
7. ŽB deska na trapezovém plechu
8. Ocelový profil standardního průřezu

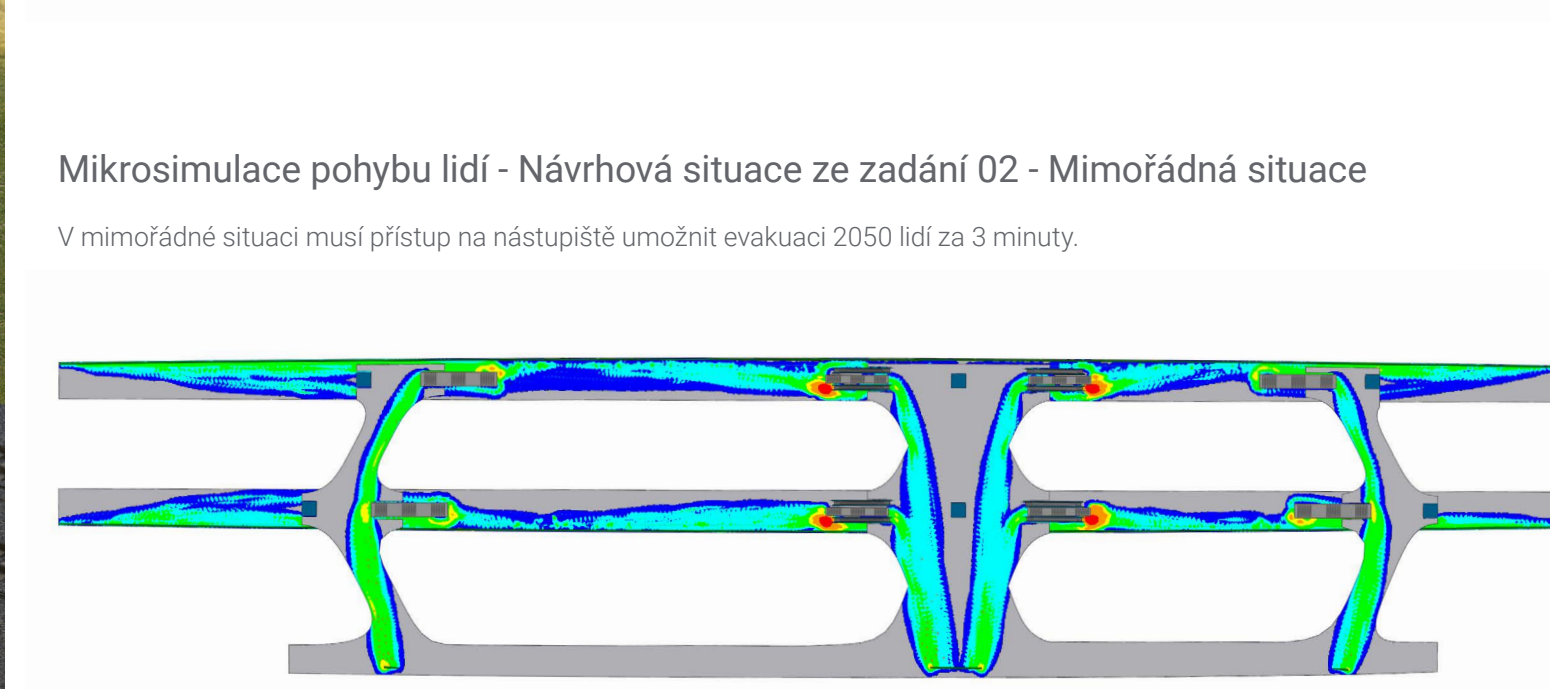
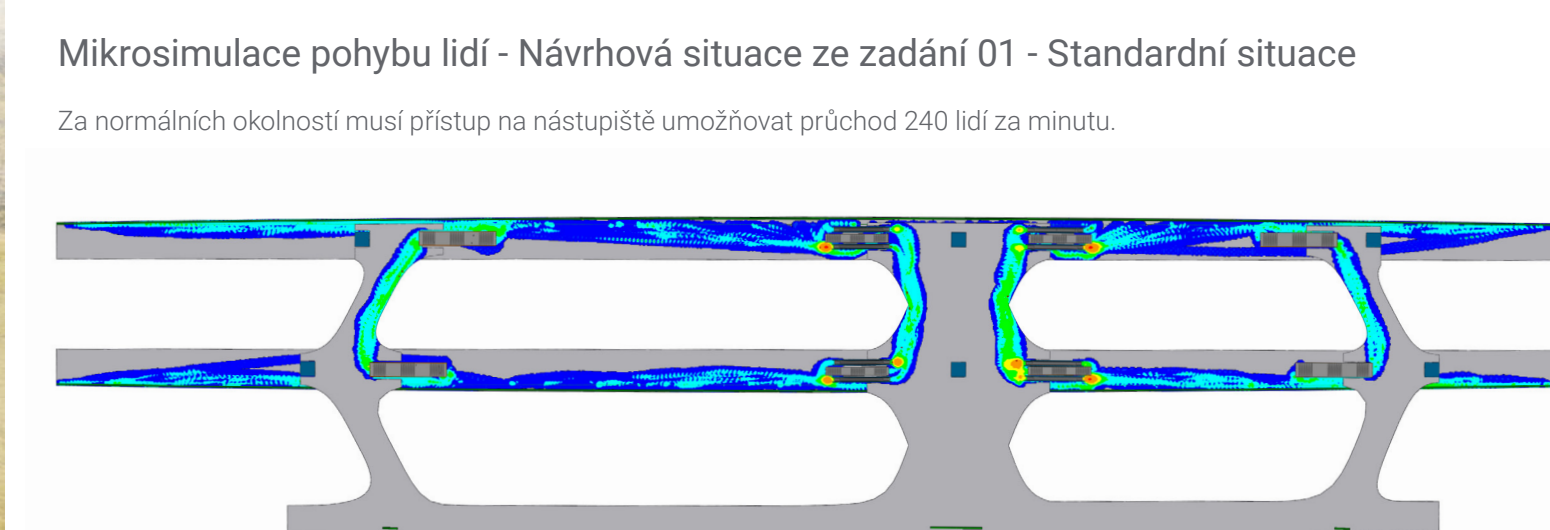
DETAIL ŘEŠENÍ PARKOVACÍCH PLOCH, M 1:200





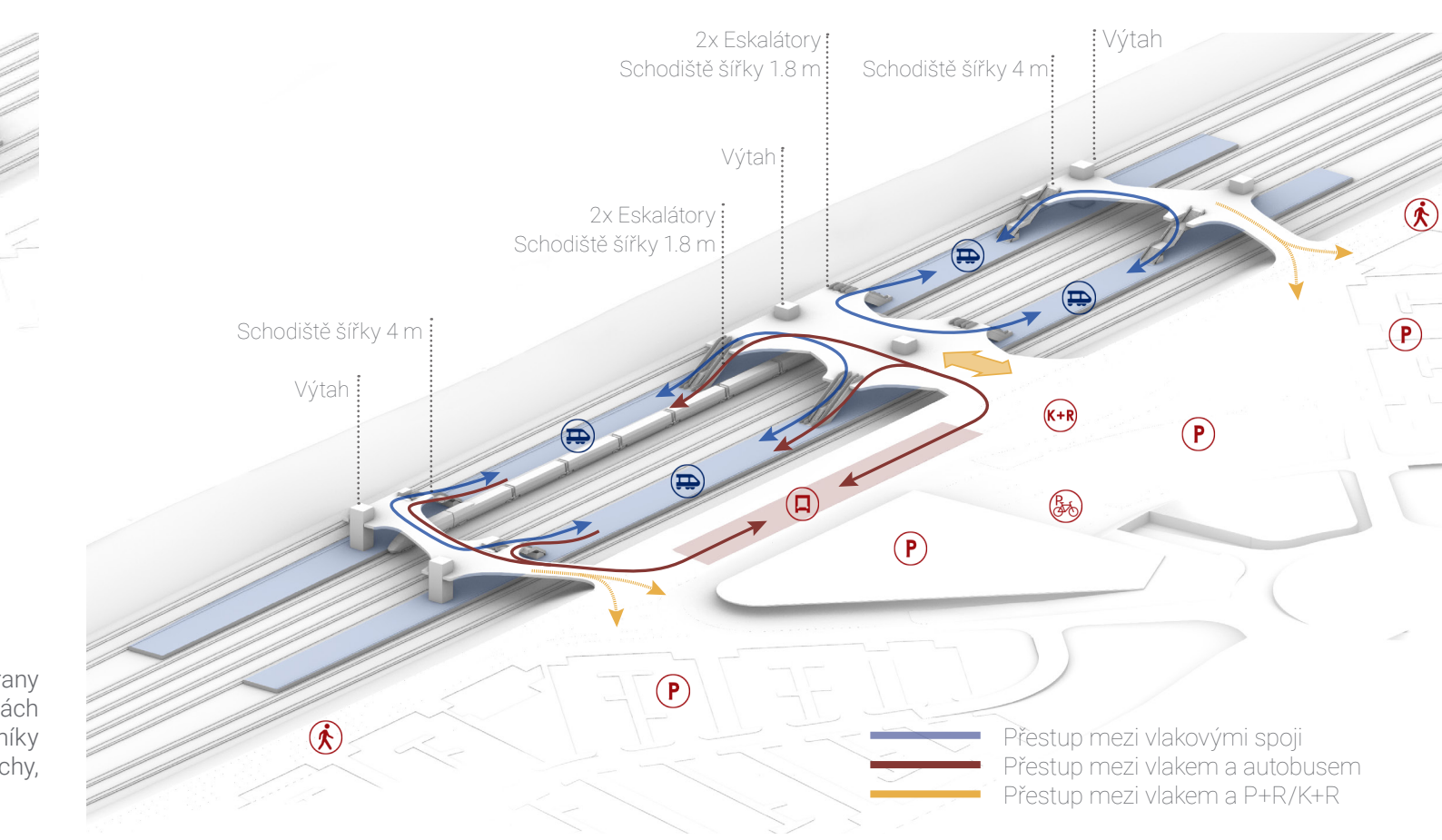
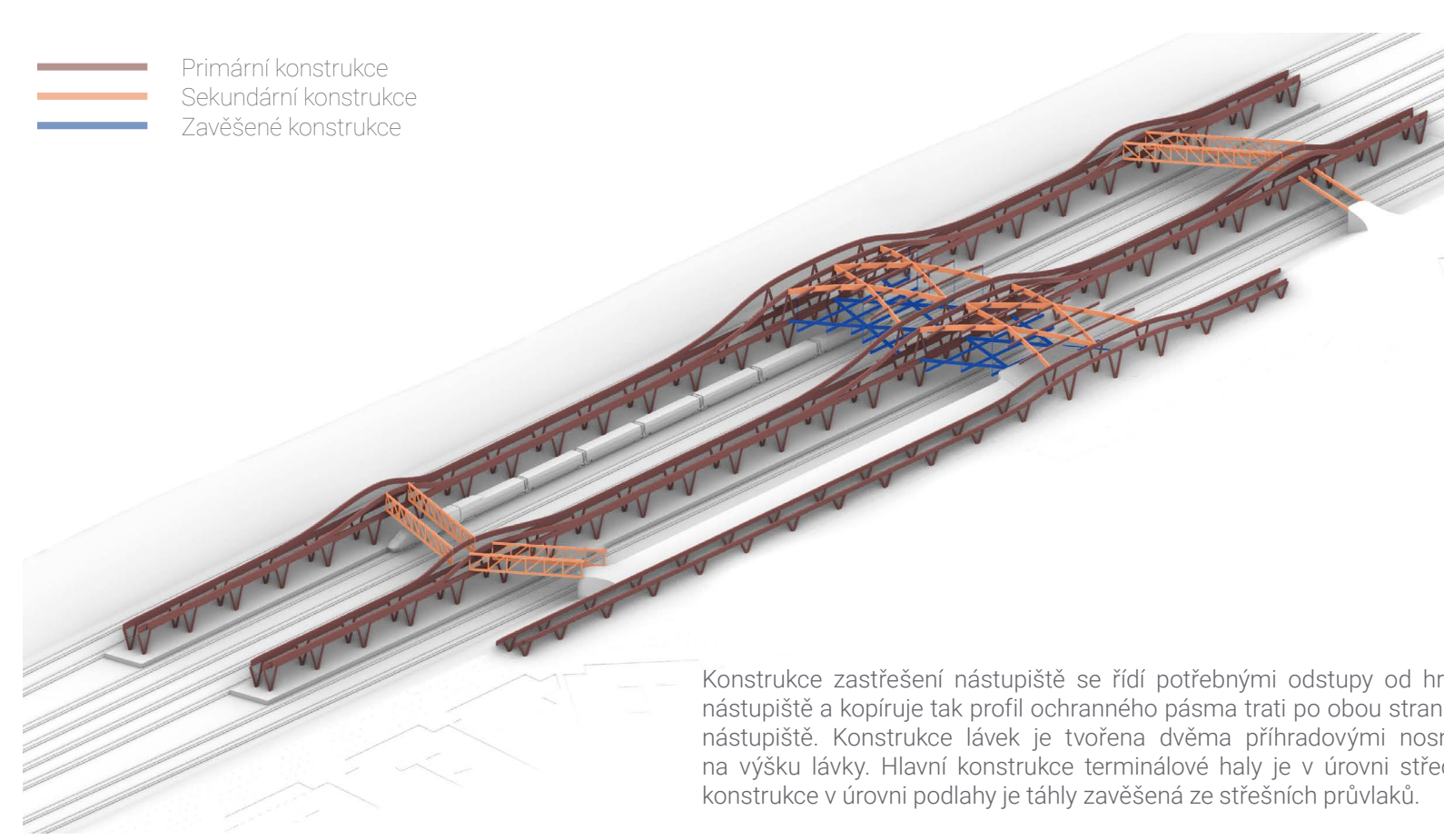
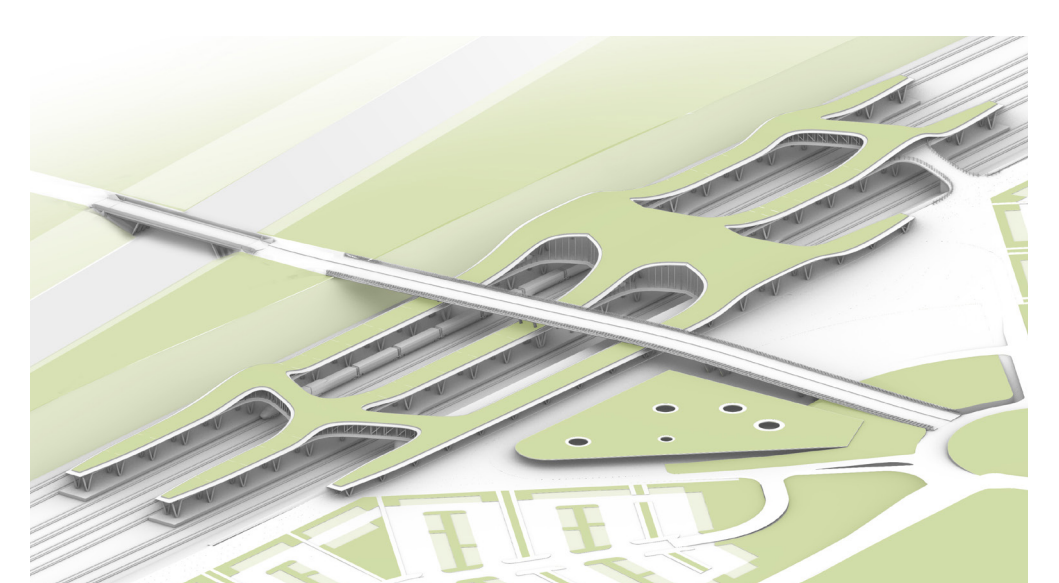
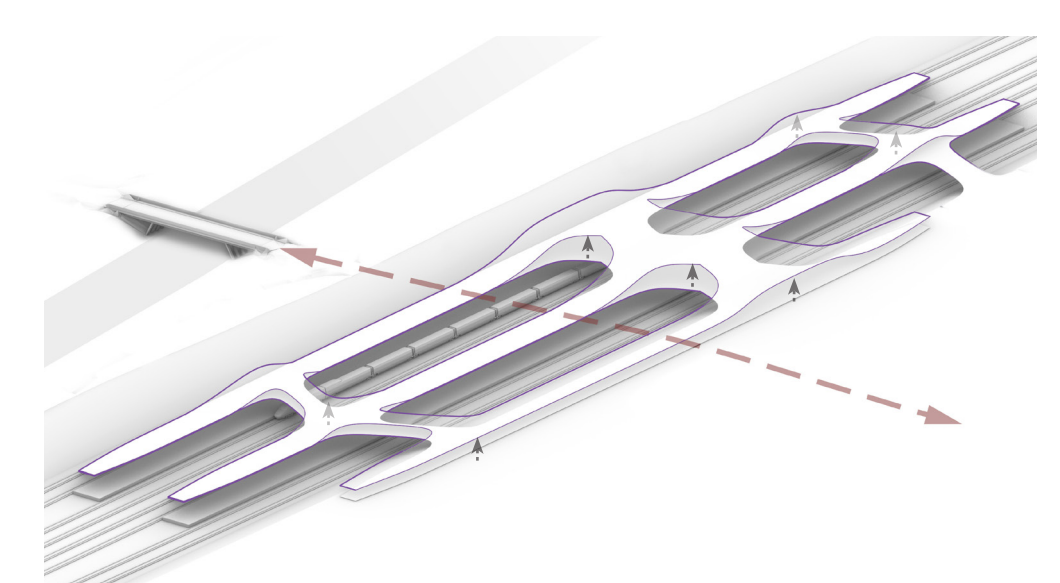
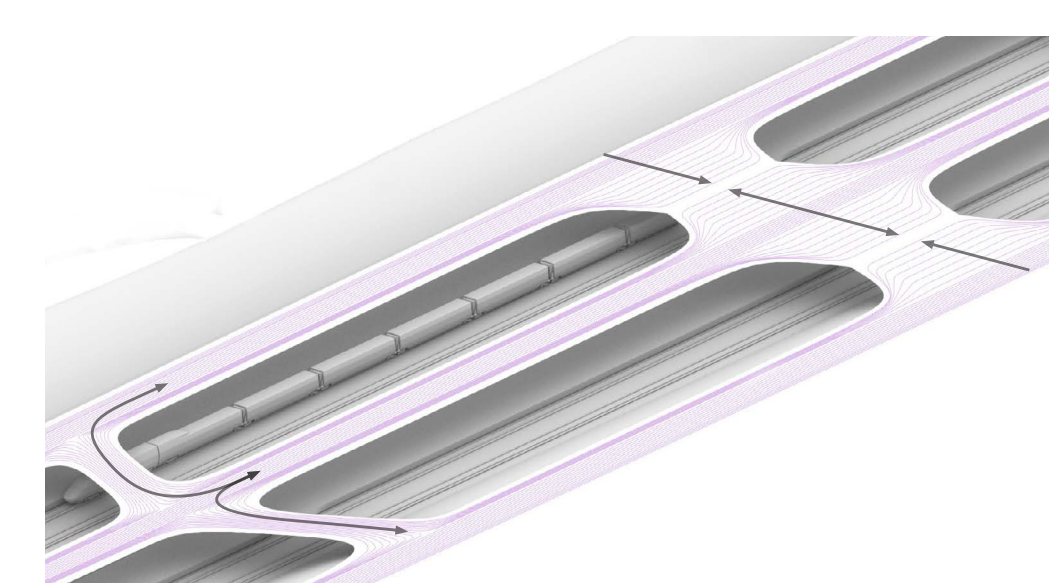
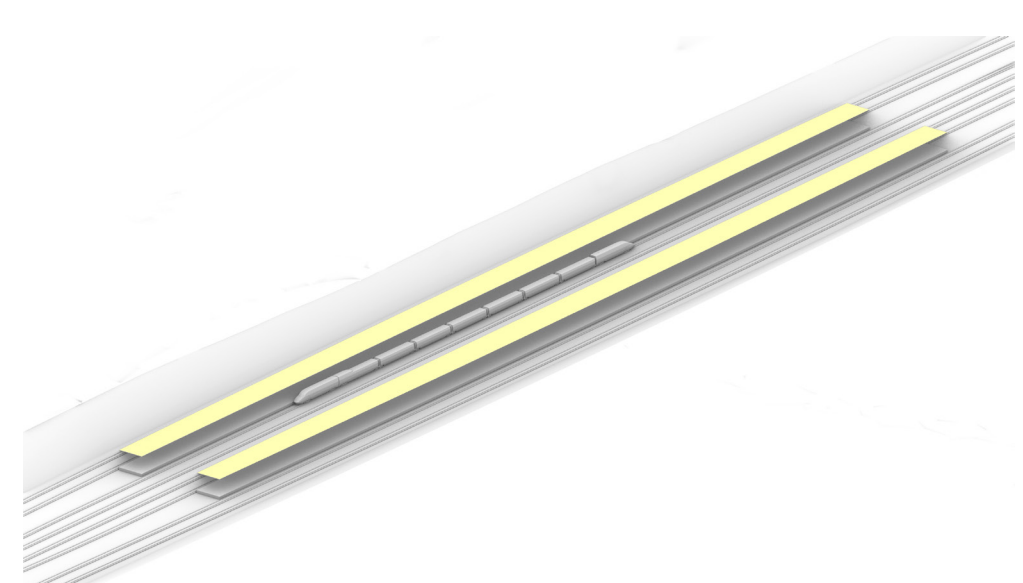


Obě zadané situace byly pečlivě posuzovány a forma, velikost i rozvržení terminálové haly a pěších lávek byly nadimenzovány s ohledem na úroveň pěší kvality (použitá metodika dle Johna J. Fruina). Navržená míra využití pěších komunikací (level of service) aspiruje zajistit odpovídající komfort cestování, aniž by terminál byl navržen neekonomicky velký.

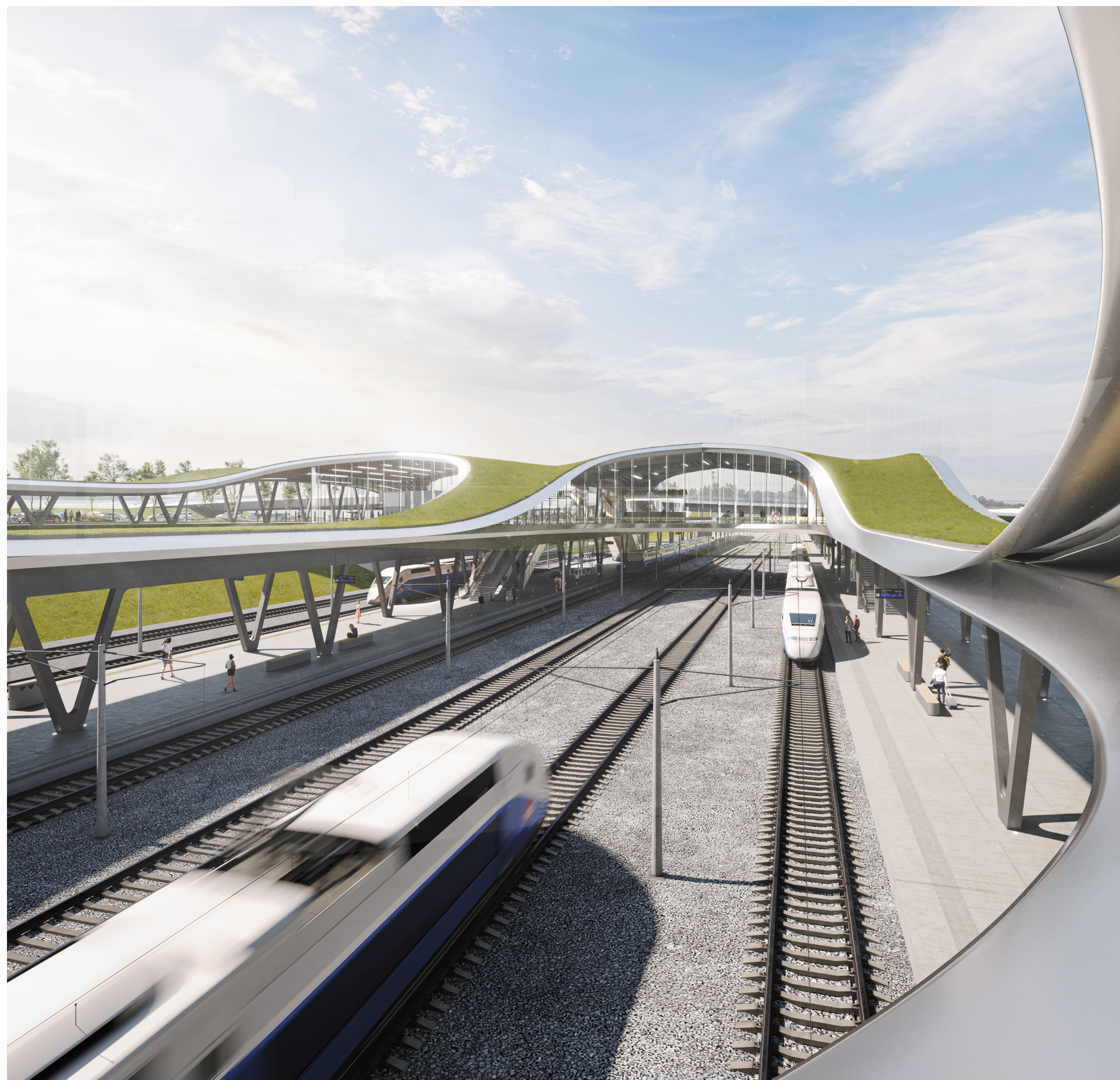


**Legenda - Hodnocení úrovně pěší kvality podle metodika Fruina.**

- A | Chodec se volně pohybuje všemi směry, nedochází k interakci s ostatními chodci.
- B | Chodec se volně pohybuje všemi směry, sporadicky dochází k interakci s ostatními chodci a změně směru.
- C | K interakci či snížení rychlosti dochází často, chůze v protisměru je obtížná.
- D | Většina chodců je interakcí negativně ovlivněna, dochází ke snížení rychlosti, změně dráhy, prolínání chodců mezi sebou.
- E | Většina chodců přizpůsobují rychlost svému okolí, proud se pohybuje jako celek s občasnými zastavením.
- F | Kritická hustota pěšího proudu, pohybuje se pomalu jako celek s častým zastavením, nepřetržitá interakce a přeskupování chodců.







Pohled z boční lávky přes koleje



Vstupní prostor terminálu



Hlavní Nádražní Hala - Interiér



Zobrazení nástupiště