

TERMINÁL JAKO DĚJIŠTĚ PŘÍBĚHŮ

Premisy stavby 21. století

Hladce fungující toky lidí, aut, autobusů, cyklistů. Terminál, ať už hala samotná nebo okolní areál s parkovištěm, jsou tu, aby je umožnily.

Ohled ke krajině. Jak obecně ve smyslu uhlíkové stopy, minimalizovaného záboru půdy, ekonomické výstavby a provozu, tak konkrétní respekt k místu, sousedním sídlům, tradicím a vazbám, viz třeba kapitola B.6.4. zprávy.

Změny potřeb v čase, který je stavbě vyměřen. Nastanou. Využívání stavby se bude časem měnit. Způsobem, který dnes neznáme. Terminál musí být flexibilní, aby je umožnil.

Cestují i děti. Cestují také staří lidé, postižení, nervózní, tlustí... návrh musí zohlednit potřeby všech, jinak nebude vyzařovat jistotu, kterou potřebuje každý, kdo se vydává na cestu.

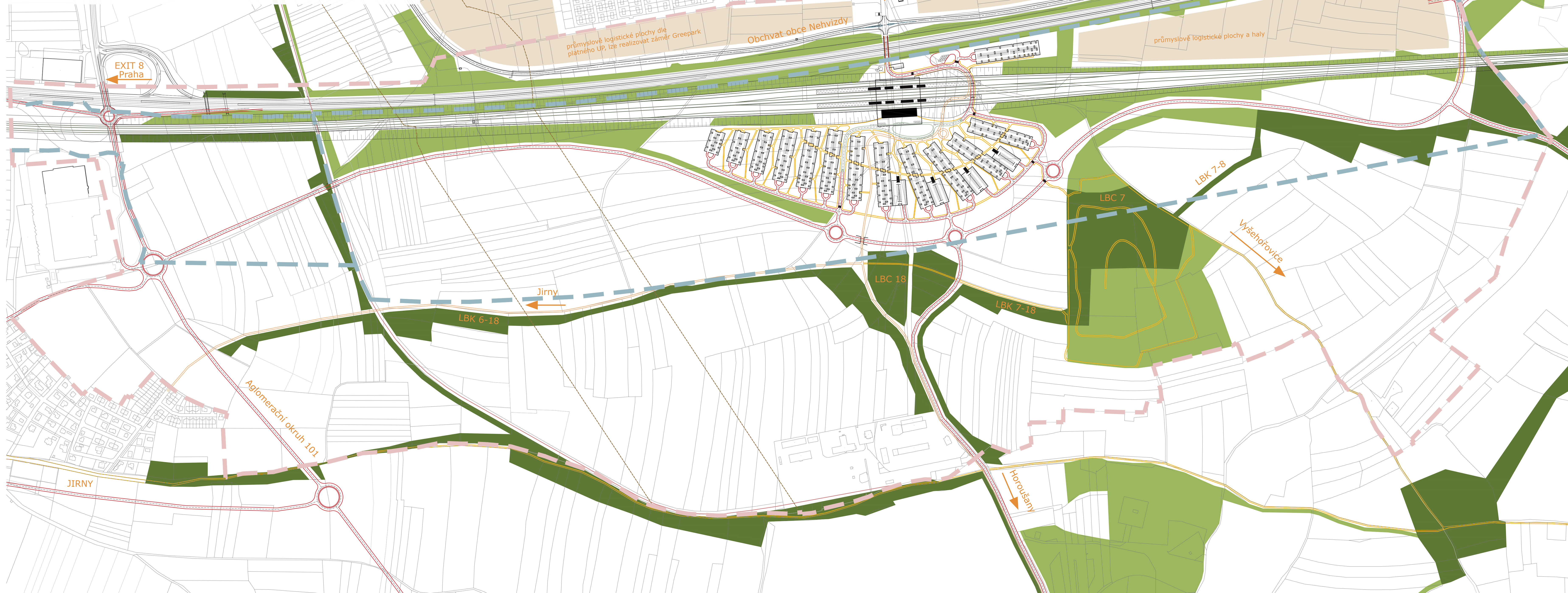
Provázanost s virtuálním světem. Listky se rezervují elektronicky a navigace už dovolují i projit nákupním centrem. Stavba musí digitalizovatelnost svého provozu umožnit, podporovat. Blíže viz kapitola B.4.2

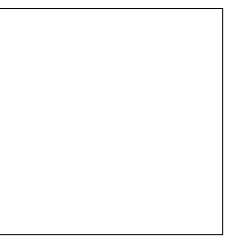
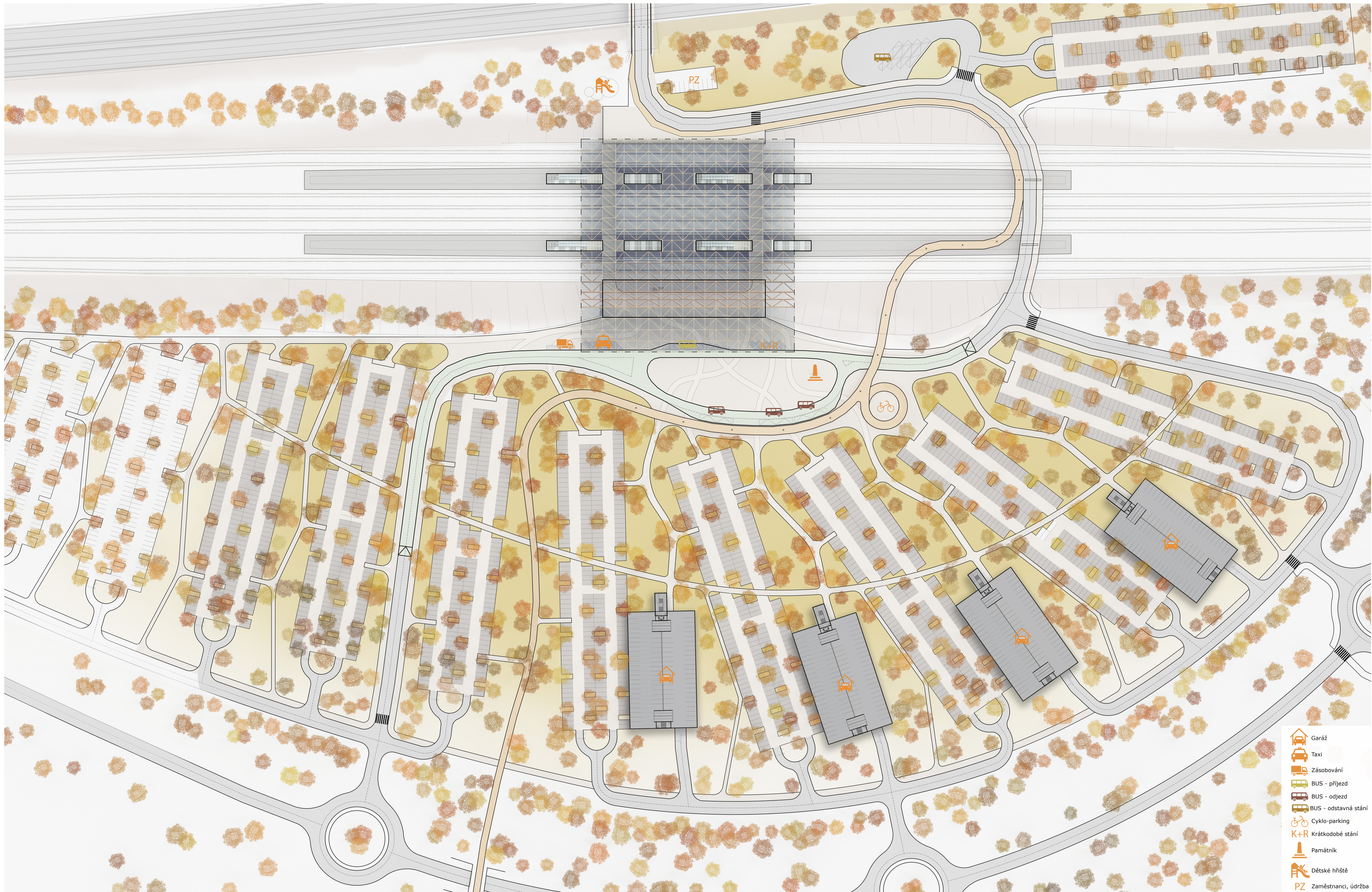
Řešení – uklidňující jednotnost

Snadný příjezd do přehledných malých parkovišť, bezkolizní cesta mírným svahem zelení k budově terminálu, kde vlna zastřešení přirozeně vede skrz halu na nástupiště. Prostor s jednotnou logikou a principy, které se uplatňují jak na 2D parkovištích, tak ve 3D vlastní haly. Oblouk silnice, kterým se stavba přimyká ke drážnímu tělesu, se opakuje ve tvarování dřevěné fotovoltické střechy haly, která kopíruje tvar zářezu trati. Uklidňující předvidatelnost celku. K jeho konkrétní formě nás vedla snaha o naplnění příběhů. Jeden uvádíme zde, další naleznete ve zprávě v kapitole Ideové řešení, kde popisujeme i cesty, které jsme vyzkoušeli a proč jsme se vydali tou, kterou prezentujeme.

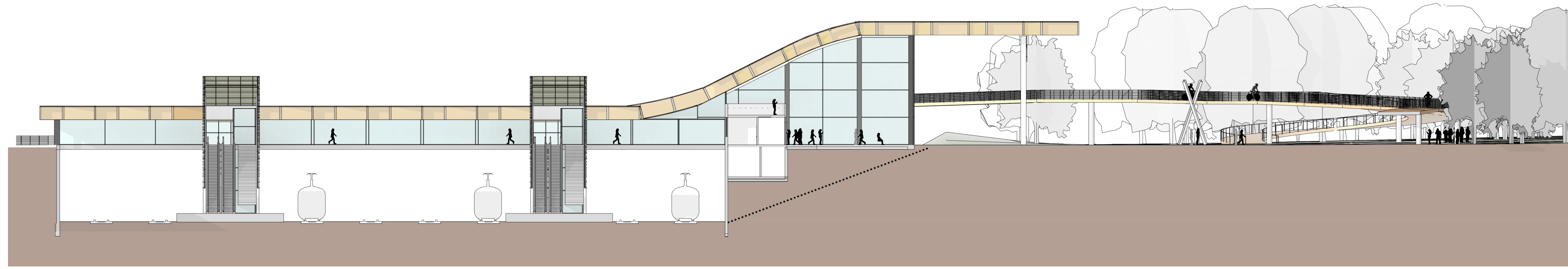
Příběh příjezdu K. (s dětmi), aneb Zámek obráceně

Kdo přijede autem (s dětmi), nejprve zaparkuje na jednom z malých, přehledných parkovišť, kam bude nasměrován informačním systémem, aby někam nejel zbytečně, netápal (a v autě nerostla nervozita, která by se na děti nakonec přenesla). Parkoviště jsou snadno identifikovatelná, takže K. nebude bloudit ani při návratu (eliminují se tak rizika, že se vztekou cestou tam i děti, cestou zpět to šetrí čas, kratší cesta znamená méně nuditel z zastavení). Po vyloučení věcí K. parkoviště snadno a rychle opouští (pro děti bezpečnější, rodič tedy v menším stresu). **K. Vstupuje do světa terminálu.** Od této chvíle už se s auty neseťká. Jeho cesta začíná na chodníčku v zeleni (děti budou běhat kolem po trávě, herní prvky záměrně nejsou osazeny, zvyšovaly by riziko, že se vlak nestihne, zábavné prvky by zdržovaly). Ke vstupní hale se mírně svažuje. Je vyasfaltovaný. Kufry se povezu samy a nebudou se převracet, protože kolečka nebudou drncat (dětem se taky půjde líp, takže je nebude třeba tolik přemlouvat, aby šly dál, natož nosit. Ač se to nezdá, **reálně je svažitost terénu zásadní prvek návrhu.** Snadnost cesty NA vlak je důležitá, na zdržení kvůli záseků? není čas). K hale K. přichází přes „náměstí“, kde je jako součást památníku Anthropoid vybudován vodně/herní prvek (je trochu stranou hlavního proudu cesty, takže se mu lze vyhnout, když není čas. Pokud je naopak chvíle na čekání, jít si tam hrát je přirozený způsob, jak ten čas v pohodě utratit. Ve vlacích je ve 21 století teplo, děti cestou uschnou). V čele náměstí se vypíná vlna haly. Od této chvíle K. vidí, že pletenec dřevěné konstrukce ho dovede až na vlak, že jsou koleje dole mu bylo jasné už předtím a vlna dřevěné střechy dolů míří. Do haly je vstupů víc, ale jen dva pod nápisem. Proto se vydáváte do haly středem, ostatní vstupy stejně blikují odcházející. Okamžitě nacházíte pokladnu a informační tabuli o odjezdech (Záchody jsou hned vedle, také je hned zaregistrujete, pokud při příchodu máte preferenci „láto, kakat“ spíš, než nákup lístků). Jakmile jsou zásadní témata vyřešena, je čas přiblížit se vlaku. Z informační tabule víte, jestli jít vpravo, nebo vlevo. Obchody s občerstvením budete míjet v každém směru, takže žádná panika. Pokud je nějaký čas, ale jen chvilka, dá se v pohodě přečkat na galerii. Už máte lístek, není důvod nechat se nervovat relativním ruchem haly, teď už jen v klidu čekáte, pozorujete vlaky. Čas plyne klidněji, jako když na letišti projedete check-inem (děti tu mají taky koně, ohrádky s hračkami... je tu vymezen jejich prostor). Pokud se ukáže, že je časová rezerva velká, lze pokračovat korydorem na druhou stranu, dál od haly, do klidné zóny, vzdálené ruchu před halou. Sem jde jen ten, kdo chce. Je tu vybudován dětské hřiště a pobytový prostor (dlouhočasové hřiště s pavoukem, časem asi někoho napadne prodávat k tomu zmrzlinu – architektce mu prostor připraven byl). Pokud časová rezerva nebyla, jde se rovnou na nástupiště. Na výběr jsou eskalátory, výtah a schody. Ocitáte se v prostoru, který ohraničuje dřevěná konstrukce střechy. Kvůli fotovoltice tam člověku není vedro, a navíc má pocit, že tím přispívá klimatu. Panely propouští světlo, prostor má příjemnou atmosféru. Velikost zastřešení uklidňuje a dává nadechnout víc, než kdyby se čekalo pod malou stříškou. Jak kolem jezdí rychlé vlaky a je to o strach, lze se schovat ve sloupoví vertikálních jader. Nebrání to provozu, ale skýtá to útočiště. **Pak přijíždí vlak, cesta pokračuje.**

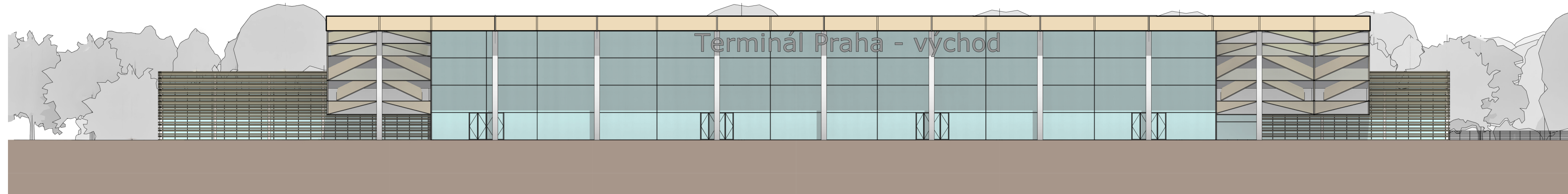




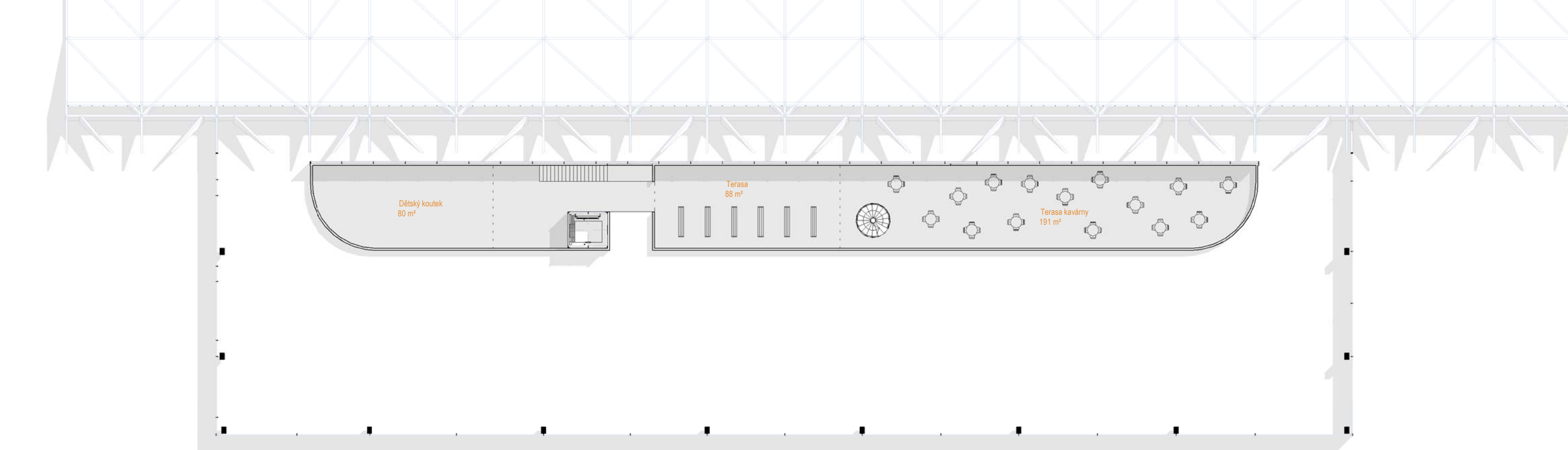
PŘÍČNÝ ŘEZ M 1:300



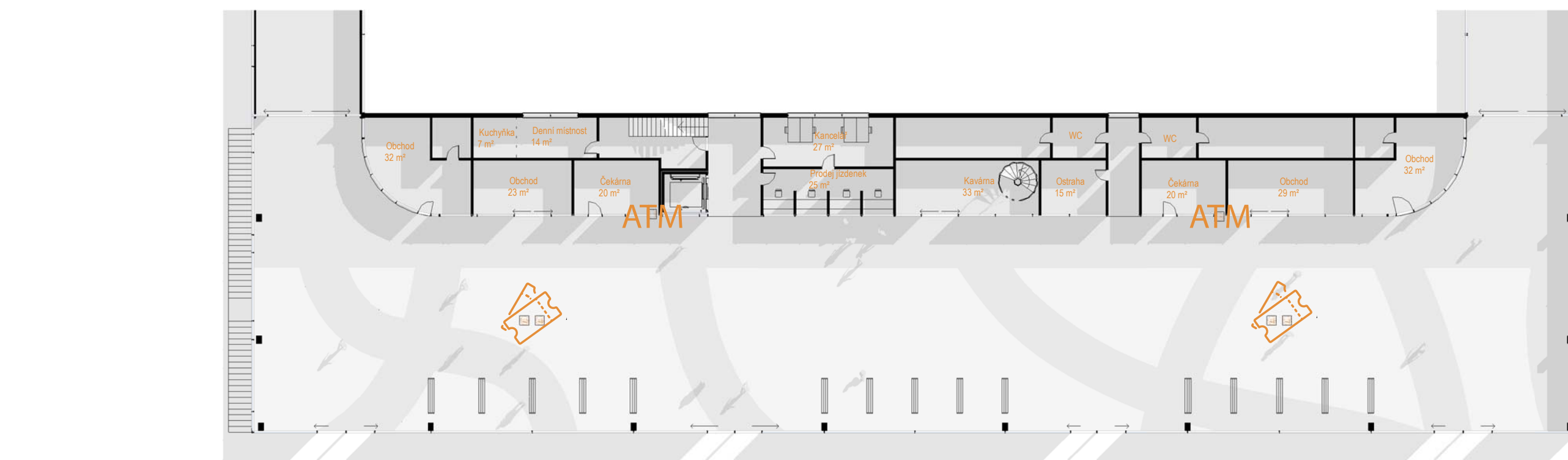
POHLED JIŽNÍ M 1:300



GALERIE M 1:300



PŘÍZEMÍ M 1:300



SUTERÉN M 1:300



Jak již bylo uvedeno v úvodní kapitole a je dále rozebíráno v kapitole B.7, Ideové řešení, provozní řešení je základem, okolo kterého je postavena dispozice, hmota stavby. Provozní toky jdou z exteriéru, procházejí interiérem a zase končí v exteriéru nástupiště. Proto nejde oddělit budovu a zbytek. Toky lidí a strojů, kterým terminál vytváří prostředí, se odehrávají stejně venku, jako uvnitř. Z hlediska interakce stavby s uživatelem/pasažérem se jedná o jednu nepřetržitou cestu, každá její část je stejně důležitá/nezbytná.

Parking je rozdělen na jednotlivá, přehledná a snadno užitelsky uchopitelná parkoviště. O počtu volných míst na každém z nich informuje už při příjezdu informační systém, podle toho řidiči volí, které parkoviště nebo parkovací dům využijí. Jakmile posádka opustí vůz, může opustit i parkoviště – mezi jednotlivými parkovišti jsou pěší komunikace, sbíhající se na ploše před halou. Provoz aut a pěších se tedy vůbec nekříží. To přispívá k bezpečnosti a celkové ke klidu. Pěší komunikace jsou vedeny v zeleni, takže cesta na terminál probíhá v pěkném prostředí, není nepřijemná.

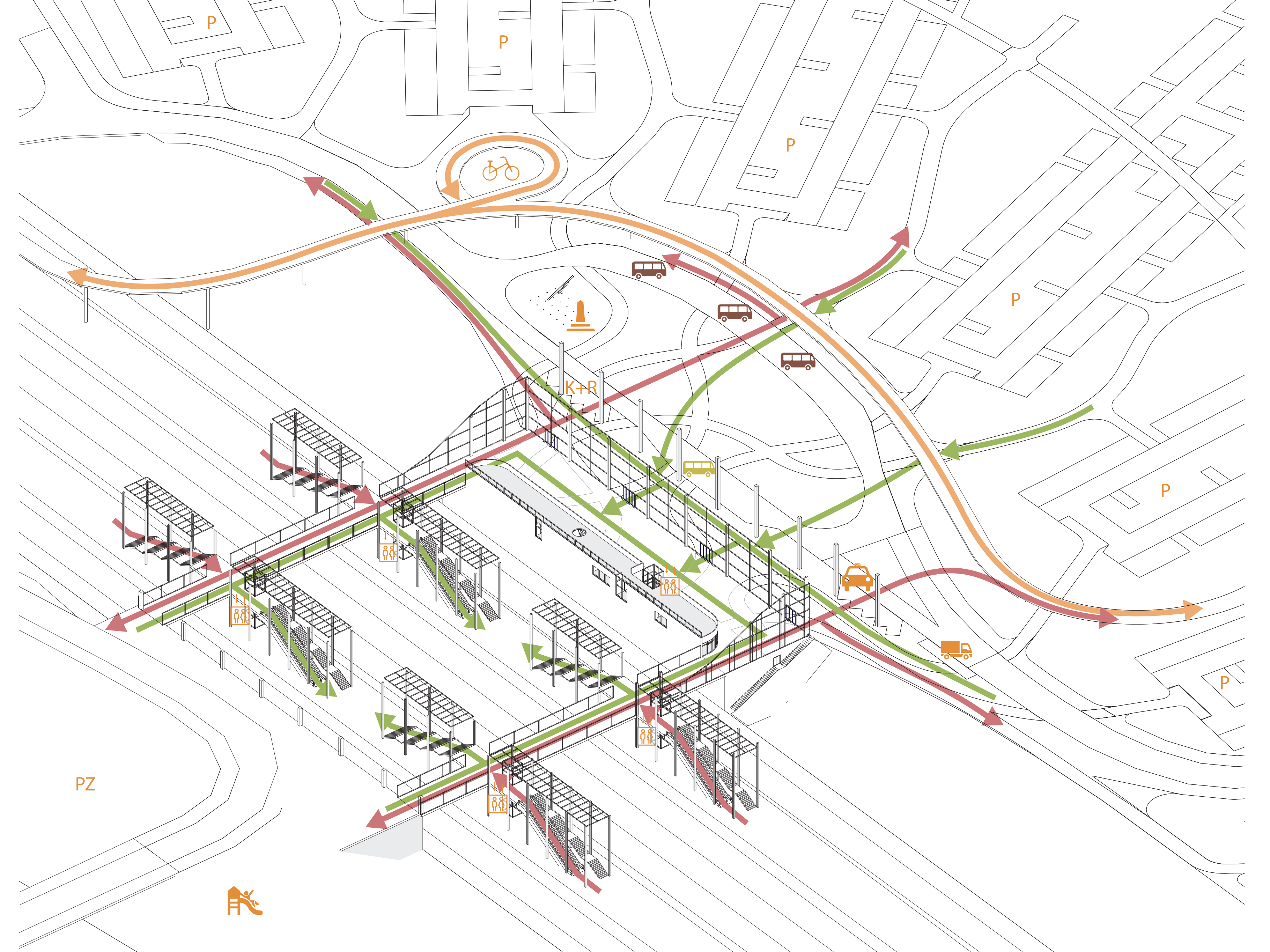
Na prostranství před halou jsou stanoviště taxi, parking K+R a zastávky autobusů. Příjezd pro tato vyhrazená stání je po silnici na zvýšené niveletě, bude se jednat v podstatě o pěší zónu. Zastávky autobusů jsou kryté estakádou cyklostezky, kterou přichází podcházají, vyletí na kolech jedou nahore. Cestující, kteří přijedou na kole, sjedou z cyklostezky po točité rampě a kolo zaparkují u stojanu pod ní, rampa je zároveň střechou. Všichni pěši tedy vstupují do haly z jedné strany. Vstupy jsou uprostřed. Proti vstupům je základní tabule informačního systému, pokladny. Po stranách, blíže ke přístupům na nástupiště, jsou umístěny obchody.

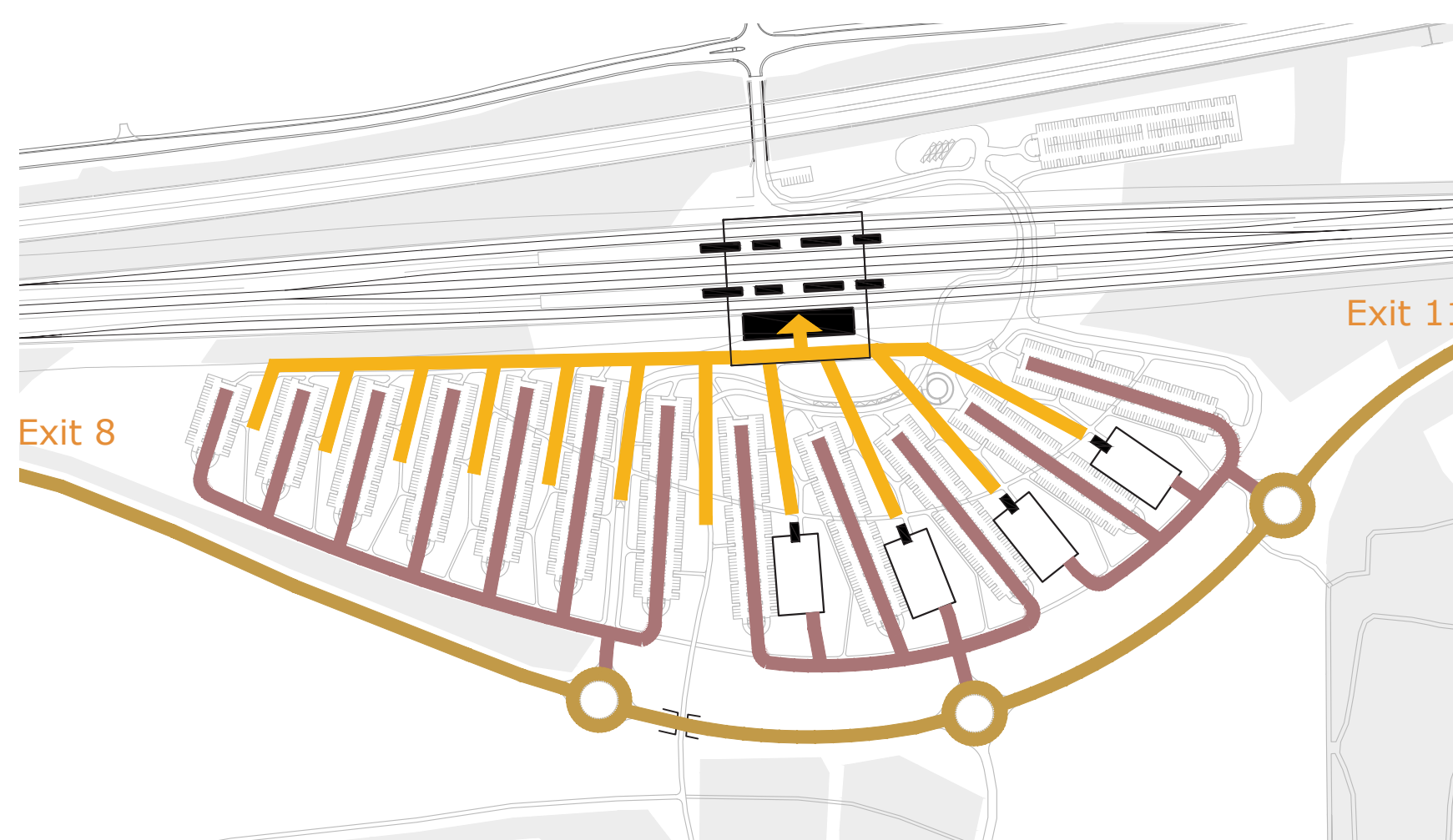
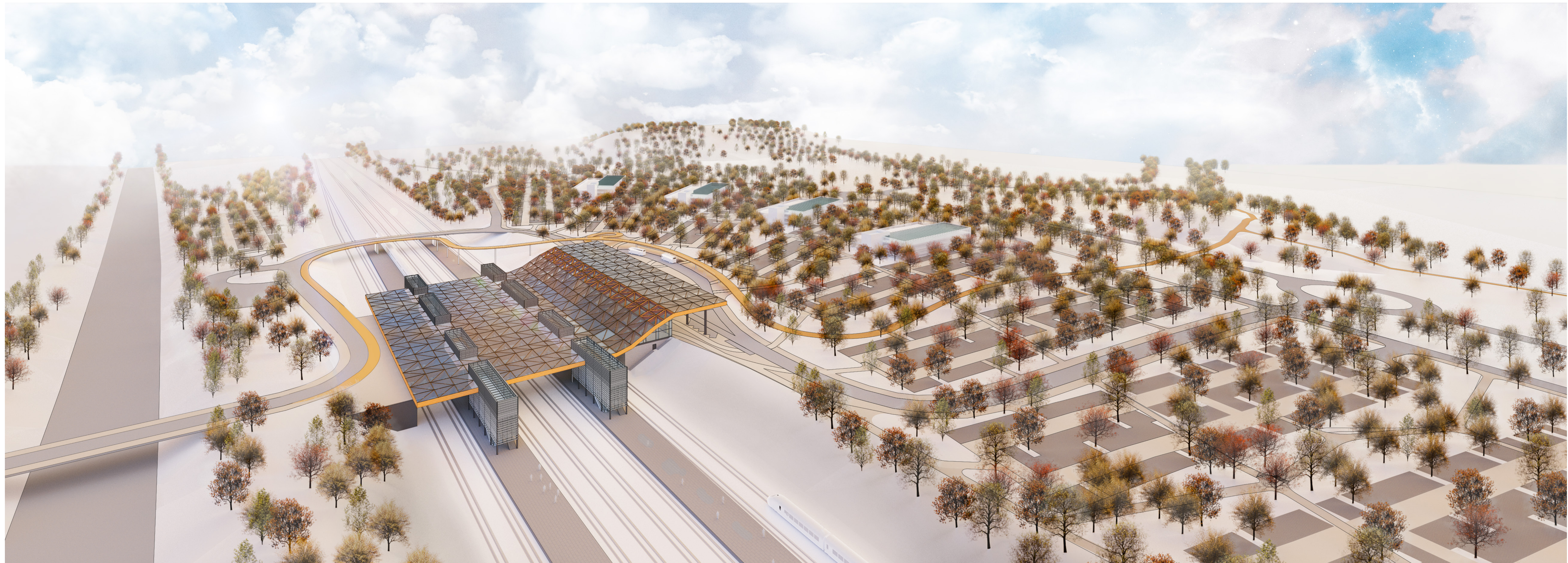
Osy pěších komunikací míří k hale. Cesta vede mírně ze svahu dolů. Tam přichozího „převzeme“ vlna společného přestřešení haly a nástupiště. Ta ho vede skrz halu přímo ke dvěma nástupním koridorům na kolejiště.

Na nástupišti je jasně patná dominanta vertikálních komunikací. Jejich plášť vytváří další ochranu. Čekající se může rozhodnout, že chce být od projíždějících vlaků oddělen, chráněn. Vertikální dominanty jasně definují, kam jít. Východy z haly jsou po stranách, takže se proudy cestujících nemísí. Členění parkoviště na menší celky, dělené zelení, dovoluje vytvořit přehledný informační systém, který usnadní cestu k vozu.

- Směr odchod
- Směr příchod
- Cyklostezka
- Výtah
- Taxi
- Zásobování
- BUS - příjezd
- BUS - odjezd
- Cyklo-parking
- Krátkodobé stání
- Památník
- Dětské hřiště
- Venkovní parkování
- Zaměstnanci, údržba
- Automat na jízdenky
- Bankomat

SCHÉMA PROUDU CESTUJÍCÍCH M 1:500

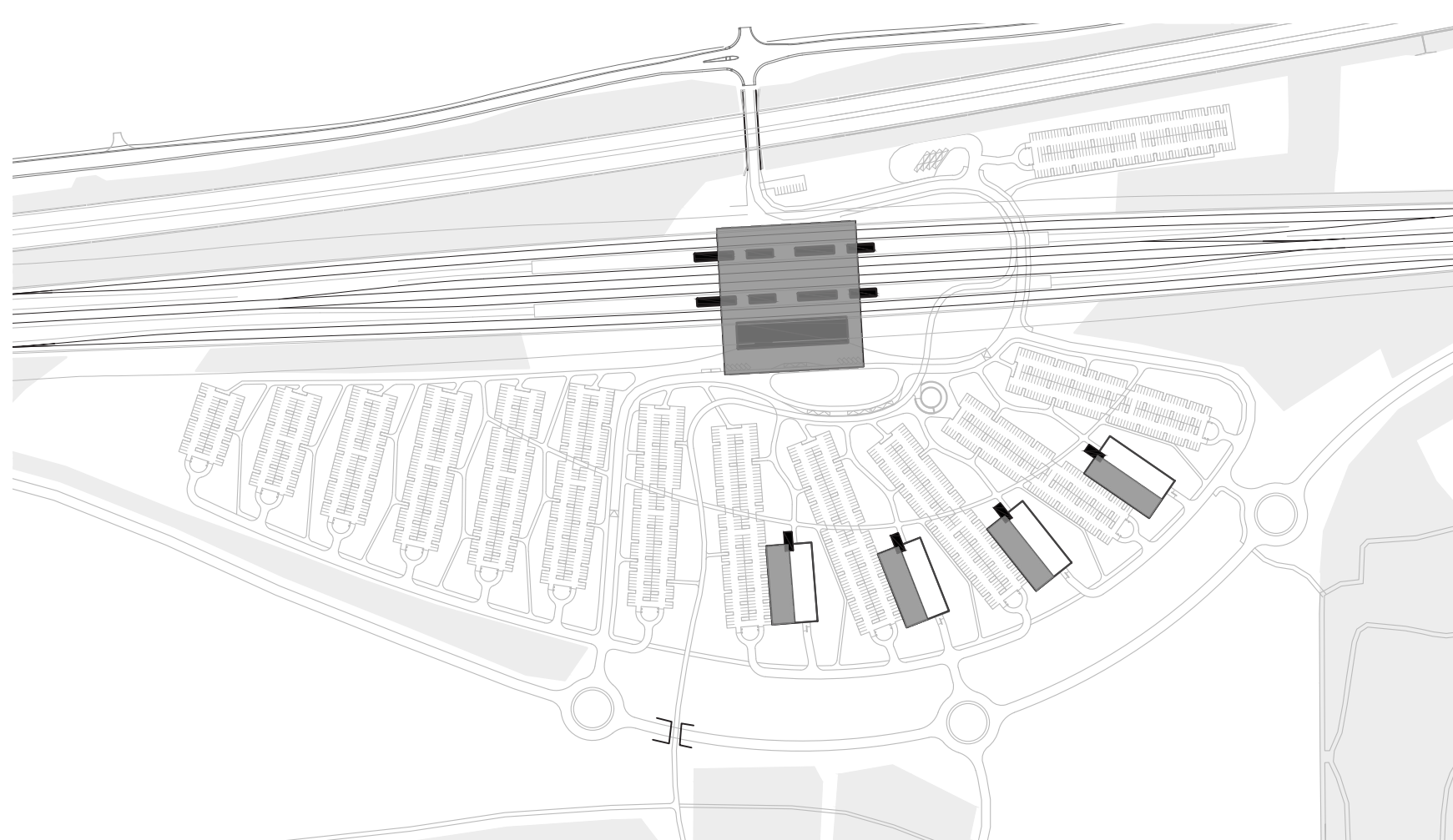




PŘÍJEZDOVÉ CESTY

- Hlavní příjezdová cesta
- Příjezdová cesta na parkoviště
- Pěší cesty na nádraží

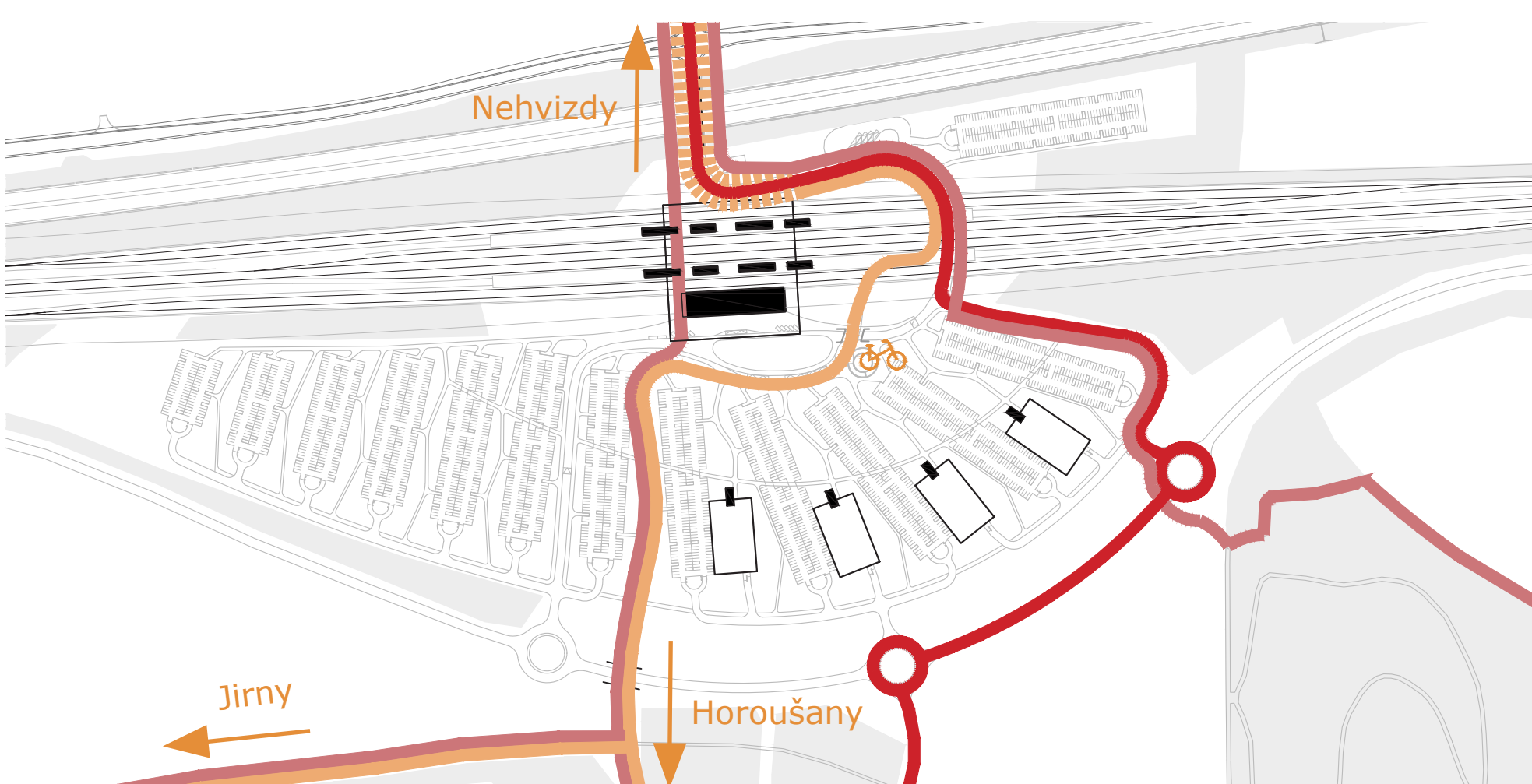
Systém silnic a parkovacích ploch je hierarchizovaný. Pěší trasy vedou v parkovacích plochách, pohyb pěších a aut se nekříží.



FOTOVOLTAIKA

Fotovoltaické panely

Na střeše haly a nástupišť i na parkovacích domech je osazena fotovoltaika. Střešní pokrývají skleněné panely s integrovanými fotovoltaickými články (např. ONYX), jsou zároveň fotovoltaické a průsvitné. Tím je zároveň řešena ochrana prostoru před přehříváním. Na parkovacích domech jsou fotovoltaické panely klasické neprůhledné.



PROSTUPNOST ÚZEMÍ
Nehvizdy - Horoušany

- Silnice
- Pěší cesty
- Cyklostezka
- Cyklo-pikto-koridor
- Cyklo-parking

Chodci mohou jít skrz nádraží nebo okolo po cyklostezce.

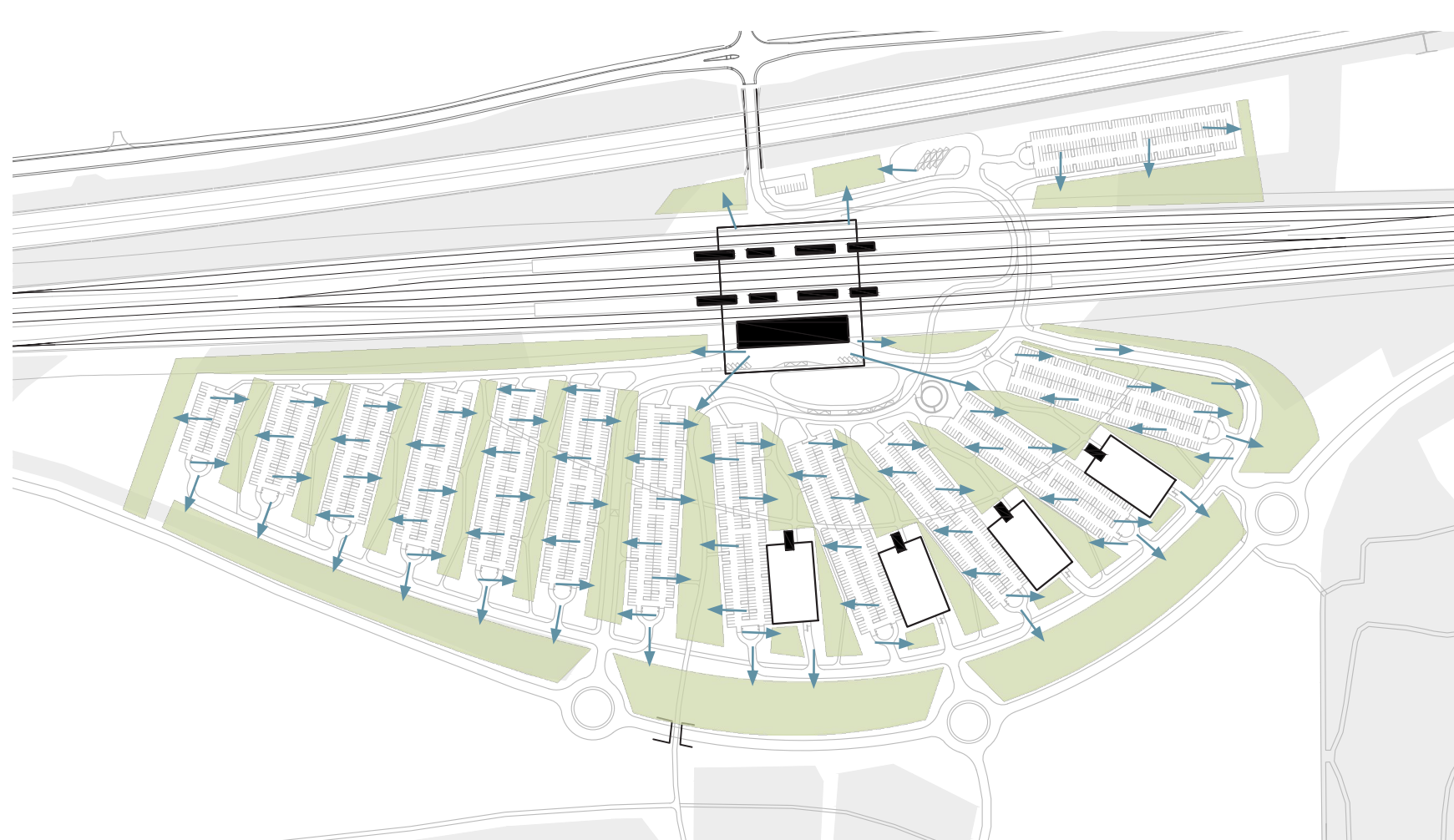


VYHRAZENÁ STÁNÍ

- Příjezdová cesta
- Vyhrazená příjezdová cesta
- BUS - příjezd
- BUS - odjezd
- BUS - 4 odstavná stání
- Zásobování
- Taxi
- K+R Krátkodobá stání
- PZ Zaměstnanci, údržba

Provoz před nádražní budovou je jednosměrný, vpadáte se jedná o zplstělý kruhový objezd.

Kdo čeká na autobus, může se před nepřízní počasí schovat pod cyklostezku.



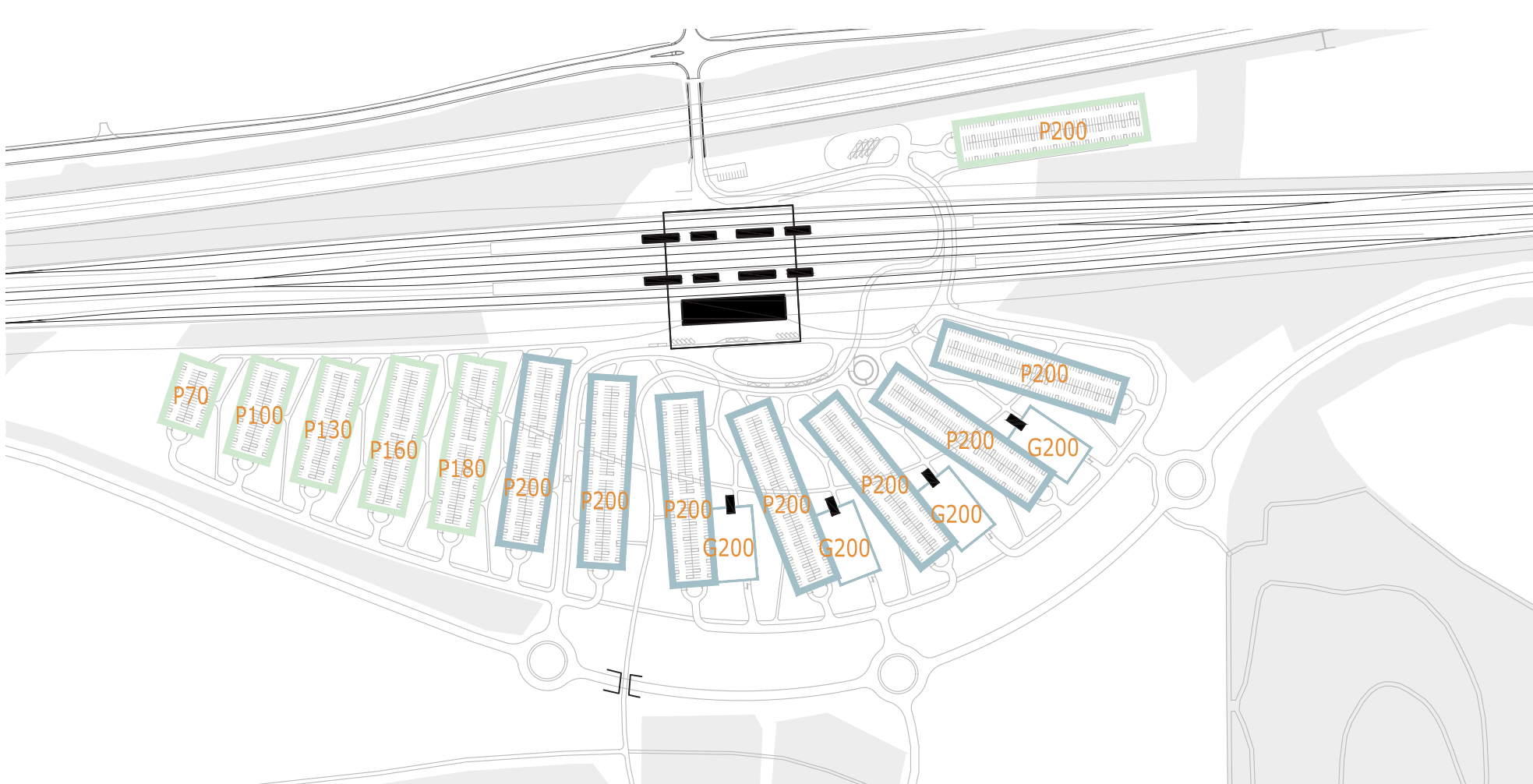
VSAKOVÁNÍ DEŠŤOVÉ VODY

Vsakování dešťové vody ze zpevněných ploch bude odváděno povrchově do mezilehlých ploch nezpevněných (kde mohou být i vsakovací průřehy nebo poldry)

Směr vsakování

Dešťová voda ze střešů nádraží a garáží bude svedena do akumulčních nádrží a využita jako závlivka zeleně.

Plochy zeleně zároveň parkoviště člení a činí přívětivým. Jsou v nich umístěny pěší komunikace, takže toky aut a lidí se nekříží



ETAPIZACE PARKOVACÍCH STÁNÍ

- Etapa I. - 2200 park. stání
- Etapa II. - 800 park. stání
- P Venkovní parkování
- G Garážové parkování

Koncept dovoluje stavět parkování postupně. Etapa 1 (základní část) zahrnuje cca 2/3 požadované kapacity - tyto stání mají nejlepší, přímou vázbu na halu. Dále tím způsobem lze etapizovat i garáže. Etapu 2 (doplňkovou část) lze realizovat následně až po zprovoznění areálu, když se zjistí, že budou stání potřeba, případně ji nerealizovat, pokud se za dobu do zahájení provozu výrazně promění potřeby mobility (carsharing, samostatně řízená auta).

Místní (Nehvizdy...) nebo znaní mohou využít samostatné parkoviště mezi tratí a dálnicí, kde bude menší provoz.

