



P4

TERMINÁL ROUDNICE NAD LABEM VRT



ANOTACE PŘÍSPĚVKU

Jakýkoli zásah do tradičního venkovského prostoru prostřednictvím umělých objemů je nevratný – prostorově i mentálně, a proto je citlivý přístup k soudobosti takového zásahu považován za logický a imperativní.

Architektonický koncept definuje Citlivost jako vyhýbání se viditelně masivním architektonickým mistrovským dílům a usiluje o zmenšení nově vytvořené železniční jizvy pečlivým scelováním oddělených zlomků do celku.

Návrh chápe vizuálně-prostorovou interakci Hory Říp a zemědělské oblasti kolem jako tradičně důležitou a snaží se co nejvíce zabránit narušení tohoto spojení masivními, homogenními budovami nebo skupinami budov.

Nabídka také odmítá definovat hlavní osu, hlavní pohledovou frontu nebo průvodovou frontu, přičemž předpokládá, že jakýkoli příležitostný přístup z jinak tradiční krajiny je stejně důležitý.

MĚSTSKÝ DESIGN A ARCHITEKTURA

Historicky a prostorově pestrý soubor měst a vesnic na jižním konci *litoměřického* okresu (*Roudnice nad Labem, Přestavky, Kleneč, ...*) se svým osobitým rázem se stal oblastí, pro kterou je obtížné aplikovat přesné toponymum; v důsledku toho se k označení tohoto místa stále používají různá toponyma – většinou spojená s chápáním nebo hierarchií výše uvedených míst, kde Hora Říp běžně dominuje označení jako regionálně rozpoznatelný orientační bod.

Nejpravděpodobněji je tato situace způsobena tím, že soutěžní oblast nikdy nebyla vyvíjena jako místo, ale zůstala jako určité místo nikoho nejlépe popsitelné označením „oblast dálnice D8“.

Místo nikoho – OBLAST dálnice.

Základem jakékoli prostorové intervence a smysluplné transformace je příležitost dát tomuto místu rozpoznatelnou a pozitivní identitu.

Při analýze prostorového vlivu železnice a terminálu na toto místo je třeba připustit, že rozvoj prostorově aktivních prvků výrazně zasahuje do této oblasti a zanechává nesmazatelné otisky i kulturně vytvořením nového místa, tedy nového toponyma.

Přímka železniční trati, dálniční oblouky, historické členění na města a vesnice, průhlednost „OD“ a „SMĚREM K“ a také předpoklad, že toto místo umožňuje odchylky od matematicky lineární konstrukce (v horizontální i vertikální perspektivě), která je typická pro městské zástavby – to vše je třeba považovat za významné hodnoty.

Architektonická představa manifestuje vrstvy nánosů zeminy překrývající se a shlukující se kolem tektonicky rozčleněné půdy – železniční trati.

Při tvorbě skladby staveb se za významné považuje aktuálně platné, historicky a prostorově náhodné členění lokalit, které nereflektuje žádnou vývojovou posloupnost ani zavedené městské linie. Důležité je vytvořit kompozici budov, která organicky doplňuje venkovský prostor, přináší rozpoznatelné ortogonální prvky a zachovává prostorové propojení celého území.

DISPOZICE A PROVOZNÍ ŘEŠENÍ

Terminál je umístěn nad železniční tratí sloužící jako prostředník mezi zavedenými trasami a pamětihodnostmi Kleneč-Přestavky.

Umístěné na samostatných rovinách, protkané existující krajinou, která, dokonce popisovaná jako „plochá“, se citlivě vlní od hory Říp směrem k západu představuje 2 až 3 m výškový rozdíl na pozemku terminálu, což umožňuje rozdělit funkci terminálu do tří úrovní, aniž by narůstal do výšky nebo se měnil v podzemní prostor:

PODLAŽÍ -2

Parkoviště přístupné prostřednictvím otevřených ramp a vystavené dennímu světlu v severní části;

PODLAŽÍ -1

Částečně otevřené parkoviště přístupné přímo zvenčí;

PODLAŽÍ 1/ÚROVEŇ PŘÍZEMÍ

Terminál s krátkodobým parkováním, autobusové nádraží, K + R a stanoviště taxi na východní straně.

Každá úroveň obsahuje vertikální komunikace směrem k podlaží terminálu + možný přístup přímo na nástupiště, pokud operační program takovou možnost v budoucnu předpokládá, a/nebo únikové cesty z prostoru vlaku přímo ven bez vstupu do budovy terminálu.

Samotný terminál obsahuje požadovaná zařízení a prostředky vertikálního doježdění s možností oddělit prostor nástupiště od areálu terminálu pomocí ovladatelného meziprostoru.

Jižně jsou situovány budovy železničního depa s možnou zástavbou průmyslového obchodního areálu pohodlně dostupného od železnice a dálnice D8 bez narušení dědičné rutiny.

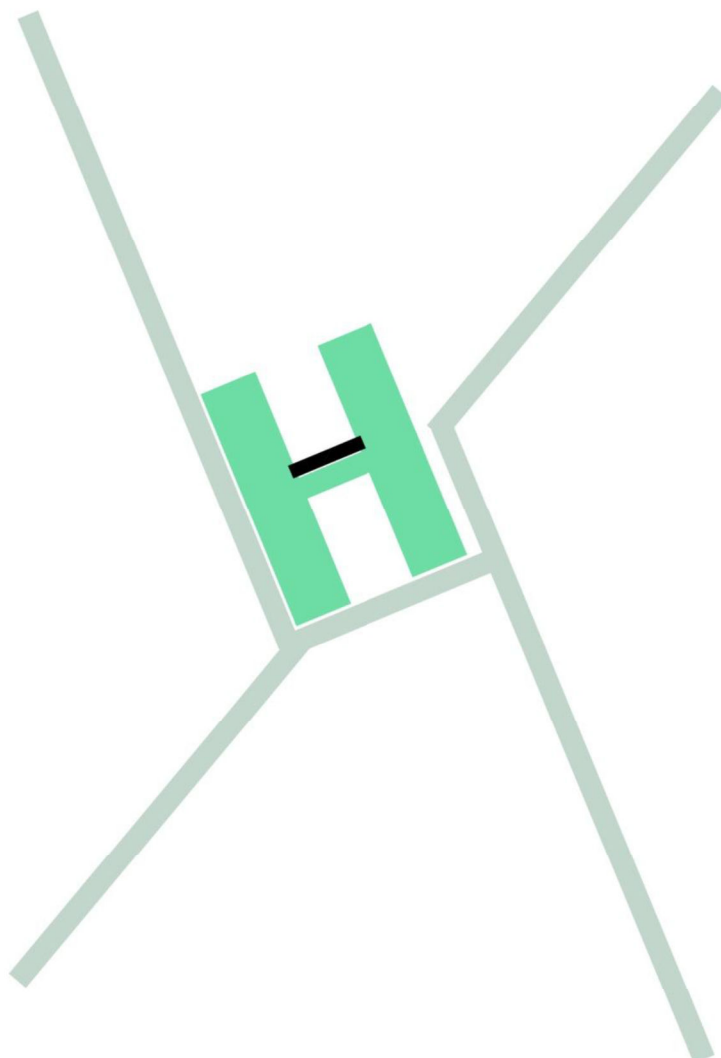
VEŘEJNÝ PROSTOR A KRAJINA

Očekává se, že zástavba přirozeně poroste od venkovské krajiny směrem k budovám terminálu a rovnoměrně se rozplyne na opačné straně ve stejné scénérii, kde hlavní a protilehlý směr závisí na volbě pozorovatele, nikoli na skutečných objemech.

Stejný přístup platí i pro veřejný prostor – neexistuje žádné specifické rozdělení „uprostřed“ nebo „mezi“ určeními – jakákoli trasa umožňuje volný pohyb návštěvníků nevyžadujících specifické znalosti nebo vnitřní prostorovou navigaci.

Terminál slouží jako doplněk jinak spontánního veřejného prostoru, nikoli jako centrální památka území.

Krajinářské řešení se řídí stejným principem – postupný vývoj od obyvatel divoké flóry ke kultivovanějšímu přístupu kolem samotného terminálu a opět zpět k přírodě.



Tok chodců

DOPRAVA

Pohyb směrem k terminálu je jasně rozdělen do základních funkčních toků, aby se předešlo zbytečným křižovatkám a situacím stísněnosti: Vozidla, chodci/návštěvníci a jízdní kola. Důležitou podmínkou bylo zachování vizuálního propojení ve směru Kleneč-Přestavky, vytvoření bezprovozní, dobře udržované pěší a cyklistické promenády přiléhající k podlaží terminálu.

CHODCI

Očekává se, že pro příležitostné návštěvníky vstupující do budovy pěšky bude zajištěn volný přístup ze všech stran a úrovní, se souvisejícími vchody vedoucími přímo do prostor terminálu prostřednictvím svahů, ramp, schodišť nebo výtahů:

JÍZDNÍ KOLA

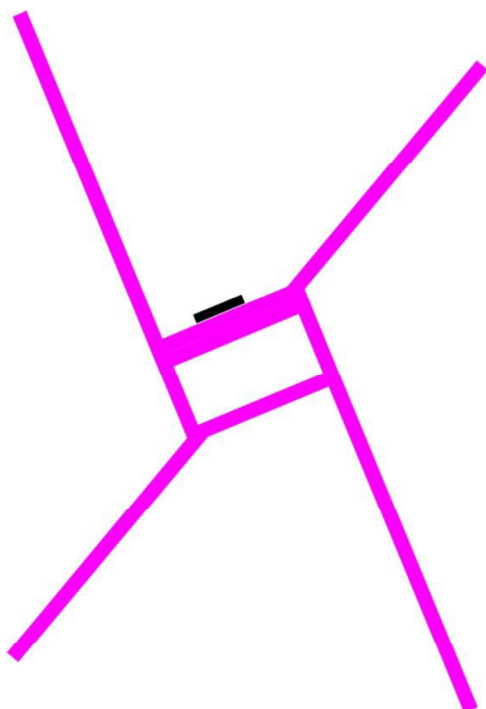
Návrh počítá s propojením stávajících a budoucích cyklostezek nepřerušovanou jízdou po železniční trati s využitím horního nebo konečného úseku s parkovacími stáními v suterénu a -1. podlaží;

VOZIDLA

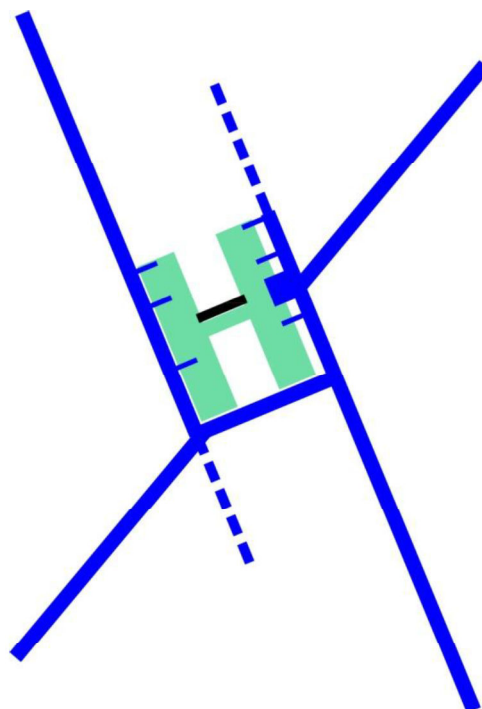
Volný přístup na parkoviště z obou stran s využitím nového uzlu křižovatky napříč železnicí;

MHD

Přístup do přízemí na straně Kleneče s dostatkem místa pro autobusové nádraží, K + R a stanoviště taxi; nebo -1. podlaží na straně Přestavky (kvůli topografickému sklonu je zde aktuálně přízemí).



Tok jízdních kol



Dopravní toky

KONSTRUKČNÍ PROVEDENÍ A MATERIÁLOVÉ ŘEŠENÍ

Následující technologie konstrukčních prvků byly určeny pro použití během přípravné fáze, proto je třeba poznamenat, že během fáze návrhu může dojít ke změnám, budou-li nalezeny proveditelnější nebo technologicky vhodnější technologie, které vyhovují návrhu:

ZÁKLAD - piloty s in-situ betonovou deskou. Typ a délka pilotů musí být stanovena na základě geotechnických údajů a následujících výpočtů. V nejpříznivější situaci mohou zastřešení parkovacích ploch z důvodu relativně nízké celkové úrovně zatížení využívat pouze deskový základ s příslušnými dilatačními spárami;

STĚNY – betonové stěny in-situ nebo prefabrikované betonové tvárnice;

DESKY – beton in-situ;

VERTIKÁLNÍ JÁDRA – beton in-situ s prefabrikovanými schody;

STŘEŠNÍ KONSTRUKCE

Terminál – kovová rámová konstrukce se zavěšenými betonovými stropními základovými deskami a sendvičovou střešní konstrukcí poskytující potřebný meziprostor;
Zastřešení parkovacích ploch – systém zelených střech;

POVRCH BUDOV

Neprůhledné – Světle šedé hrubě řezané žulové desky různé velikosti na zavěšené větrané spodní konstrukci;

Transparentní – Masivní konstrukce s nýty z nerezové oceli vyplněná trojitým sklem Clear Vision;

INTERIÉR - Lehká, leštěná omítka + žulové obložení;

Oddělení základů, stěn a ocelových konstrukcí kvůli odstranění vibrací z vlaků dosažené dvojitými stěnami, pěnovou výplní, vlnitou lepenkou a vzduchovými mezerami.

SYSTÉMY, ZAŘÍZENÍ A ENERGIE

ENERGETIKA

Efektivní spotřeba energie se stává „logickým“ požadavkem ve většině každodenních případů, kdy představují stále poměrně komplikované požadavky principy Reuse & Recycle spolu s využitím alternativních zdrojů. Přístup tohoto místa: součástí řešení jsou samostatná skupina zařízení – samostatná skupina systémů, rekuperace tepla, opětovné použití cirkulačního vzduchu pro parkovací vytápění, ohřátá voda z chladičů pro ohřev vody, sběr dešťové vody a její využití pro technické účely, adiabatický chladičový systém, tepelná čerpadla a využití podzemní vody pro chlazení.

VODA

Chytré využití vody se vzduchem ve veřejných zařízeních, sběrem a opětovným použitím dešťové vody pro technické účely, opětovným použitím vody pro chladiče pro účely vytápění;

MATERIÁLY

Maximální využití prefabrikovaných prvků eliminující „výrobu na místě“ s pečlivým přístupem k nebezpečným nebo škodlivým chemickým prvkům;

ODPAD - Předvídatelné nakládání s odpady s racionálním sběrem a/nebo obnovou na místě;

RECIPROČNÍ VYUŽÍVÁNÍ ZDROJŮ

Musí být prozkoumána možná reciproční vzájemná závislost a využití zdrojů mezi železničními a terminálovými zařízeními a vyvinuty související algoritmy.