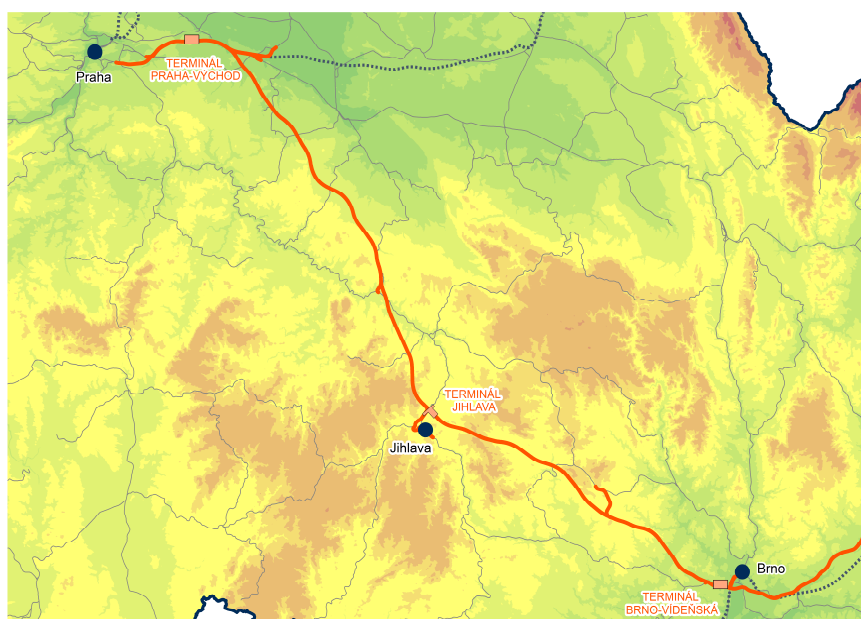
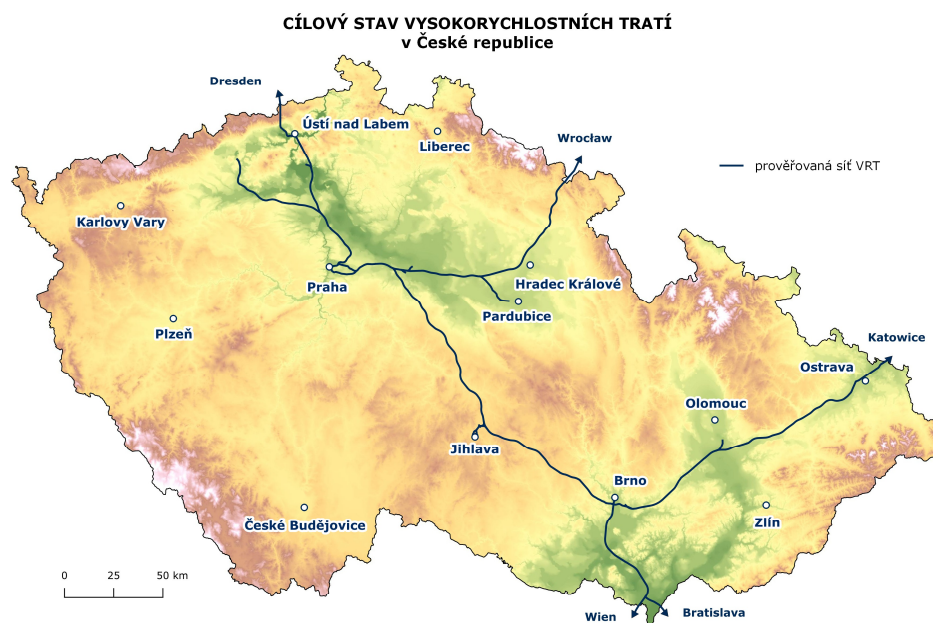


P01 SOUTĚŽNÍ ZADÁNÍ

Předmětem Soutěže je zpracování architektonicko - urbanistického návrhu nového železničního terminálu Praha - Východ, který bude součástí prvního pilotního vysokorychlostního úseku železnice v ČR.

Terminál bude sloužit jako přestupní uzel mezi VRT Praha - Brno a VRT Praha - Hradec Králové a zároveň jako P+R bod oblasti východní části Středočeského kraje pro dojíždění jak do Prahy, tak do Brna.

Terminál by měl svým architektonickým i technickým řešením symbolizovat novou éru železniční dopravy a infrastruktury v České republice, která se po dostavbě VRT napojí na evropskou železniční síť.



Soutěž o návrh bude řešené území a stavby řešit ve dvou částech (projektové a ideové).

PROJEKTOVÁ ČÁST SOUTĚŽNÍHO NÁVRHU

Koncepce urbanistického, architektonického, technického, dopravního a krajinářského řešení

- objektu terminálu;
- zastřešení a přístupu na nástupiště;
- parkovacího domu, parkoviště, stanoviště autobusů, taxi a odstavu kol, včetně všech souvisejících komunikací, zpevněných a nezpevněných ploch;
- silničního mostu přes koridor VRT a silnice číslo III/10163 do Horoušan (v části od stávajícího mostu přes dálnici D11, v prostoru železničního koridoru a terminálu, až po napojení na nové komunikace navazující na D11)
- veřejného prostranství a sadových úprav v okolí těchto staveb a jejich začlenění do krajiny;
- související technické infrastruktury.

IDEOVÁ ČÁST SOUTĚŽNÍHO NÁVRHU

Koncepce urbanistického, architektonického, technického, dopravního a krajinářského řešení:

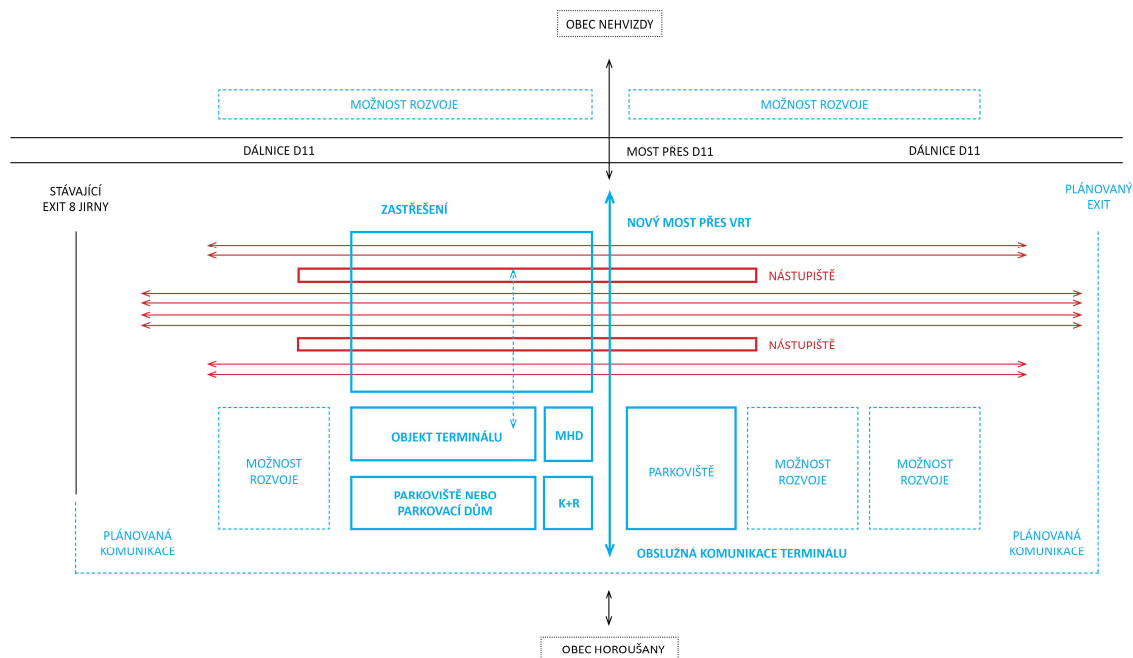
- silničního napojení terminálu komunikacemi vedoucími k dálnici D11 na Exit 8 a Exit 11 (plánovaný);
- možného funkčního a prostorového využití zastavitelného i nezastavitelného území v širším řešeném území (rozvinout potenciál projektové části);
- související technické infrastruktury.

SCHÉMA PROJEKTOVÉ A IDEOVÉ ČÁSTI NÁVRHU

Schéma vymezuje projektovou a ideovou část návrhu a naznačuje základní urbanistické a dopravní vztahy, které ale pro soutěžní návrh nejsou závazné. Objekt terminálu může být umístěn vedle tratě nebo přímo nad tratí. Navržené řešení má splňovat především požadavky na funkční a provozní vazby a stavební náklady mají být ekonomicky přiměřené.

LEGENDA

- PROJEKTOVÁ ČÁST NÁVRHU
- IDEOVÁ ČÁST NÁVRHU
- TRATĚ VRT A NÁSTUPIŠTĚ
- SOUČASNÝ STAV



VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Řešené území se nachází v katastru obce Nehvizdy (3675 obyvatel / 9,83 km² / 240m. n. m.) a Jirny v severo-východní části okresu Praha-východ. Stavební pozemek pro umístění terminálu má polohu definovanou umístěním stanice v projektu novostavby VRT tratě Praha Běchovice – Poříčany a nachází se v těsné blízkosti dálnice D11. Pozemek je rovinatý a trať je zde vedena v zářezu hlubokém zhruba 8 metrů. V místě stanice je navrženo celkem 8 kolejí a dvojice ostrovních nástupišť. Rozměry a poloha nástupních hran jsou závazně uvedené v příloze **P03 Řešené území** a je nutné je dodržet.

NOVOSTAVBA TRATI PRAHA-BĚCHOVICE – POŘÍČANY

Traťový úsek je koncipovaný jako čtyřkolejný v rozsahu a konfiguraci dle přiložené situace. Maximální provozní rychlost se předpokládá 320 km/h (návrhová rychlost 350 km/h) a minimální rychlost 200 km/h. Trať musí být dimenzována pro provoz vlakových jednotek i souprav složených z lokomotivy a vozů.

Po dokončení sítě VRT v ČR se předpokládá provoz vlaků primárně ve směrech:

- Praha hl. n. – Praha-Zahradní Město – Praha-východ – směr Brno (vysokorychlostní vlaky);
- Praha hl. n. – Praha-Libeň – Praha-východ – směr Hradec Králové (vysokorychlostní vlaky);
- Praha hl. n. – Praha-Libeň – Praha-východ – směr Pardubice (vysokorychlostní vlaky);
- Praha hl. n. – Praha-Libeň – Praha-východ – směr Nymburk (konvenční vlaky).

Kolejová propojení umožní i kombinaci směřování vlaků s ohledem na kapacitu železničního uzlu Praha a směr pokračování vlaků za uzlem Praha.

Další informace ke koncepci VRT jsou uvedeny v **příloze P06_Dokumentace VRT**.

TERMINÁL PRAHA-VÝCHOD

Terminál Praha-východ bude sloužit k přístupu k vysokorychlostní železnici pro východní část Středočeského kraje. Předpokládá se využití jak pro cesty v rámci ČR a do zahraničí, tak pro cesty do hlavního města. Z toho důvodu musí být terminál navržen pro dálkové cestující i pro denní dojíždění. Dopravní model také předpokládá využití terminálu pro přestup mezi vlakovými linkami, zejména mezi směrem Nymburk a VRT směr Brno a mezi VRT směr Hradec Králové a VRT směr Brno.

Objekt terminálu bude sestávat z veřejné části (odbavovací haly s čekárnou a sociálním zařízením pro cestující, komerčních jednotek, prodejen dopravců a informací), neveřejné části (dopravní kancelář, ostraha a zázemí pro personál) a technologické části (technologie stavby a technologie dráhy).

Přístupy na nástupiště a samotná nástupiště budou bezbariérově přístupná a částečně zastřešená. V okolí terminálu bude navrženo kapacitní parkoviště (povrchové nebo patrové) a dále přestupní zastávka autobusu, stanoviště taxi a odstav kol. Vzhledem k rozsahu zpevněných ploch se předpokládá řešení s ohledem na modro-zelenou infrastrukturu.

Podrobnější požadavky na jednotlivé části a stavební objekty terminálu jsou uvedeny v příloze P02_Stavební program. Pokud není uvedeno jinak, stavební program je uveden jako doporučující. Míra jeho naplnění v soutěžním návrhu bude předmětem hodnocení soutěžní poroty.

Přesná pozice vedení trati a polohy nástupišť je daná výkresovou dokumentací v příloze P03 Řešené území a v soutěžním návrhu ji nelze změnit. Další limity vyplývající z průjezdných průřezů tratě a požadovaných ochranných prostorů jsou uvedeny v příloze P04_Profilů a řezy.

Mapové podklady k řešenému území jsou v příloze P05_Mapové podklady.

PLÁNOVANÉ KAPACITY

Přestože plánovaných hodnot bude dosaženo až po dostavbě navazujících tratí, předpokládá se, že projekt i výstavba terminálu proběhne v jedné ucelené stavební etapě.

- Konečná plánovaná kapacita terminálu předpokládá obrát 20 000 cestujících denně (nástup/výstup):

- z toho cca 16 000 na přestupu mezi vlaky a 4 000 na přestupu mezi vlakem, autobusem a P+R
- Celkový počet projíždějících vlaků celkem: 226 za den
- Počet zastavujících vlaků: ve špičce 10 za hodinu / dalších 8 projíždí (předpokládaný cílový stav 2050)
- Obrat cestujících na nástupišti ve špičce: za běžných okolností 800 cestujících/hod.

ÚZEMNÍ PLÁN OBCE NEHVIZDY

Vymezený koridor pro umístění tratě a navazujících staveb je definovaný v územním plánu jako:

- Plocha dopravní infrastruktury drážní DD - koridor DD1

Hlavní využití: Plochy pro železniční dopravu a související pozemky dráhy, včetně plochy pro odstavování vozidel železniční dopravy, železniční zařízení a stavby související se železniční dopravou, vlečky, plochy pro nakládku a vykládku a související manipulační plochy.

Nepřípustné využití území, činnosti a stavby: jiné než hlavní využití, činnosti a stavby

Pravidla uspořádání území:

Max. zastavěná plocha: nestanoveno

Min. plocha zeleně: nestanoveno

Požadavky na max. hladinu zástavby dle územního plánu (1 NP + podkroví) se ve smyslu § 54 odst. 5 a 6 stavebního zákona a s ohledem na to, že stavba terminálu je součástí vysokorychlostní tratě schválené v zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, neaplikují.

V soutěžním návrhu se doporučuje respektovat tyto plochy územního plánu:

- Dopravní infrastruktura – silniční (DS): koridor dálnice D11, včetně územní rezervy pro rozšíření
- Dopravní infrastruktura – silniční (DS): silnici spojující obce Nehvizdy a obec Horoušany
- Technická infrastruktura (TI): koridor a ochranné pásmo ropovodu Družba
- Lokální biocentrum (LBC) a lokální biokoridor (LBK): s ohledem na celkové řešení návrhu
- Zeleň krajinná (ZK): s ohledem na celkové řešení návrhu
- Zemědělské plochy s těžbou nerostných surovin (ZPt): postupně dochází k rekultivaci po těžbě

Platná územně plánovací dokumentace je uvedena v příloze **P08 Územní plán**.

ÚZEMNÍ PLÁN OBCE JIRNY, HOROUŠANY A VYŠEHOŘOVICE

V soutěžním návrhu se obecně doporučuje respektovat všechny funkční plochy, především plochy dopravní infrastruktury a navázat na ně dopravní obsluhu a napojení terminálu.

DALŠÍ POŽADAVKY OBCE NEHVIZDY

V soutěžním návrhu se doporučuje respektovat tyto požadavky obce Nehvizdy:

- Maximálně zachovat prostupnost území pro pěší a cyklisty, především s ohledem na stávající i plánované cesty, krajinné prvky (ZK19, ZK20), lokální biokoridory (LBK7-18), lokální biocentra (LBC7) v jihovýchodní části katastru obce.
- Napojit dopravní obslužnost terminálu na samostatnou komunikaci na jižní straně dálnice D11.
- Zpracovat komplexní studii veřejného prostranství v okolí terminálu, včetně krajinářského řešení.
- Zpracovat pěší a cyklistickou stezku podél západní strany silnice do Horoušan až k hranici katastru a pěší trasu k lesoparku.
- Vzájemně koordinovat projekty VRT a ŘSD, především s ohledem na řešení dopravy a protihlukových opatření a kontinuálně o nich informovat vedení obce.

Jižní obchvat obce Nehvizdy má v současnosti zpracovanou dokumentaci ve stupni DÚR. Jeho realizace se předpokládá před stavbou terminálu a má sloužit k odvedení transitní dopravy silnice II/611 z centra obce. Neměl by tedy loužit jako hlavní příjezd k terminálu.

Na jihozápadním okraji obce u dálnice D11 se v ploše Výroba a skladování plánuje komerční zóna Greenpark s maximální zastavěností 60% (P08_Greenpark). Tento záměr je možné do ideové části soutěžního návrhu

převzít nebo navrhnout jiné řešení. V území na jih od dálnice obec nepreferuje další podobnou výstavbu nebo zastavěné plochy.

DALŠÍ POŽADAVKY OBCE JIRNY

V soutěžním návrhu se doporučuje respektovat tyto požadavky obce Jirny:

- Napojit dopravní obslužnost terminálu na samostatnou komunikaci na jižní straně dálnice D11 včetně okružní křižovatky v jižní části mimoúrovňové křižovatky Exit 8.
- Zpracovat pěší a cyklistické propojení od terminálu do obce Jirny.
- V ideovém návrhu zohlednit plán na přeložku silnice II/101 zanesený v UP obce.

SILNICE DO HOROUŠAN (III/10163)

Místem budoucí stavby terminálu prochází silnice Nehvizdy-Horoušany. Tuto silnici je nutné zachovat a předpokládá se tak přemostění nástupiště a kolejiště novým mostem. Návrh tohoto mostu je součástí projektové části soutěže.

DÁLNIČE D11

V řešeném území se připravuje projekt na rozšíření dálnice na profil D33,5. V této souvislosti dojde k úpravě sjezdu a mostu na Exitu 8 a výstavbě nového Exitu 11. Napojení terminálu na dálnici se předpokládá nově navrženou komunikací na jižní straně dálnice.

ROPOVOD DRUŽBA

Ochranné pásmo je 300m od osy trasy ropovodu. Do 50m od této osy nelze umístit budovu, pouze veřejné prostranství, zeleň, komunikace, parkovací plochy. 50-100m od osy lze umístit budovy pouze se souhlasem správce MERO ČR, a.s. (viz ČSN 650204).

POMNÍK VÝSADEKOVÉ SKUPINY ANTHROPOID

V místě budoucí stavby se nachází pomník, který připomíná místo seskoku Josefa Gabčíka a Jana Kubiše na území tehdejšího protektorátu Čechy a Morava (více na https://cs.wikipedia.org/wiki/Operace_Anthropoid) Protože místo seskoku nejde lokalizovat přesně, je možné přesunutí stávajícího pomníku na jiné místo v blízkém okolí nebo navrhnout místo pro pomník nový, jehož návrh by byl předmětem samostatné soutěže.