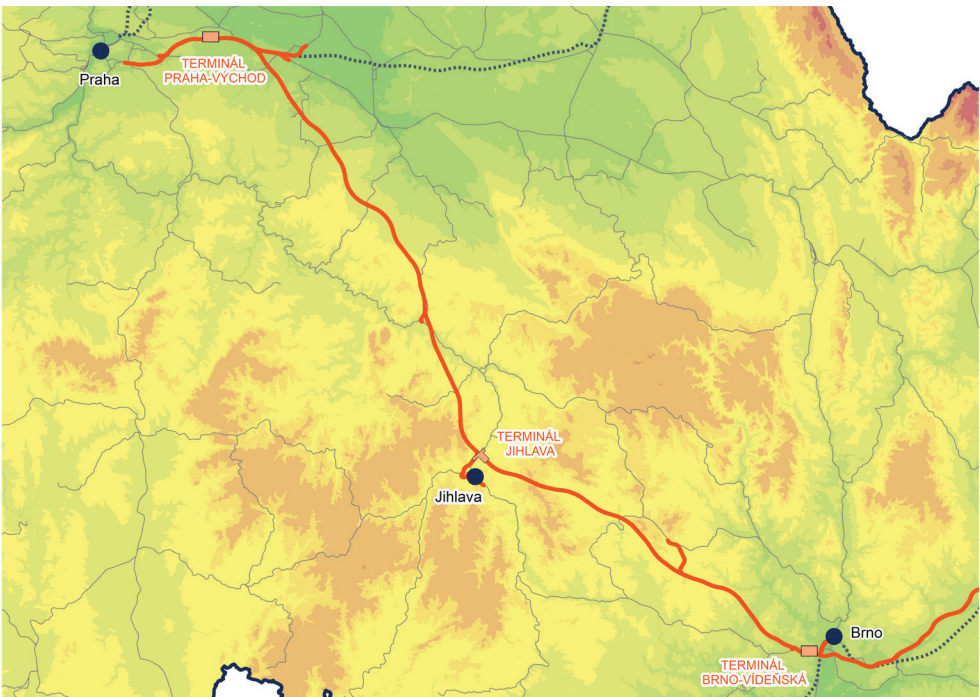
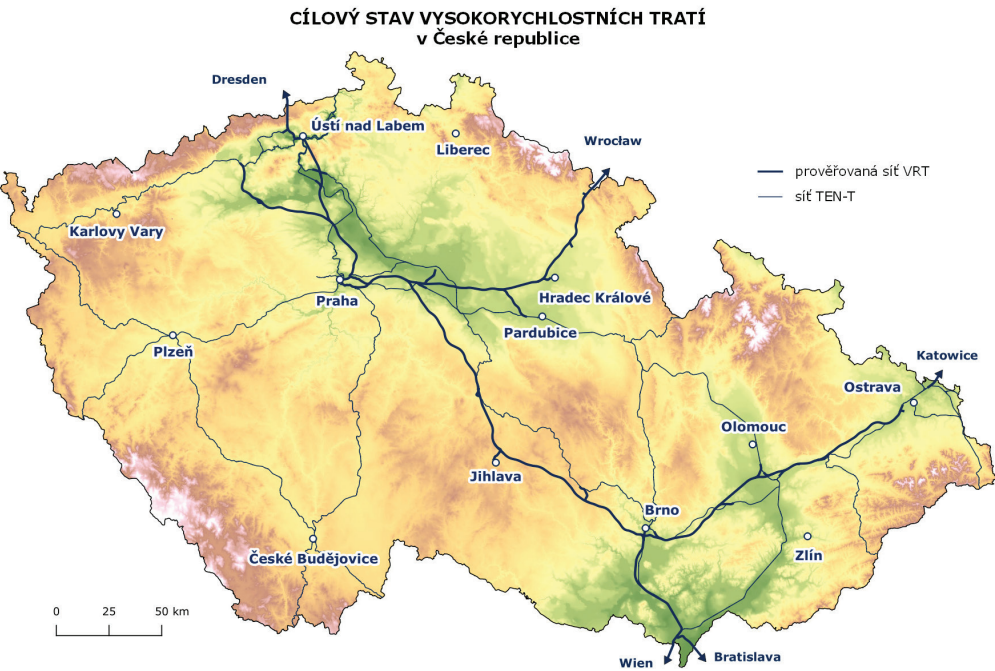


## P01. SOUTĚŽNÍ ZADÁNÍ

PŘEDMĚT SOUTĚŽE

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 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:

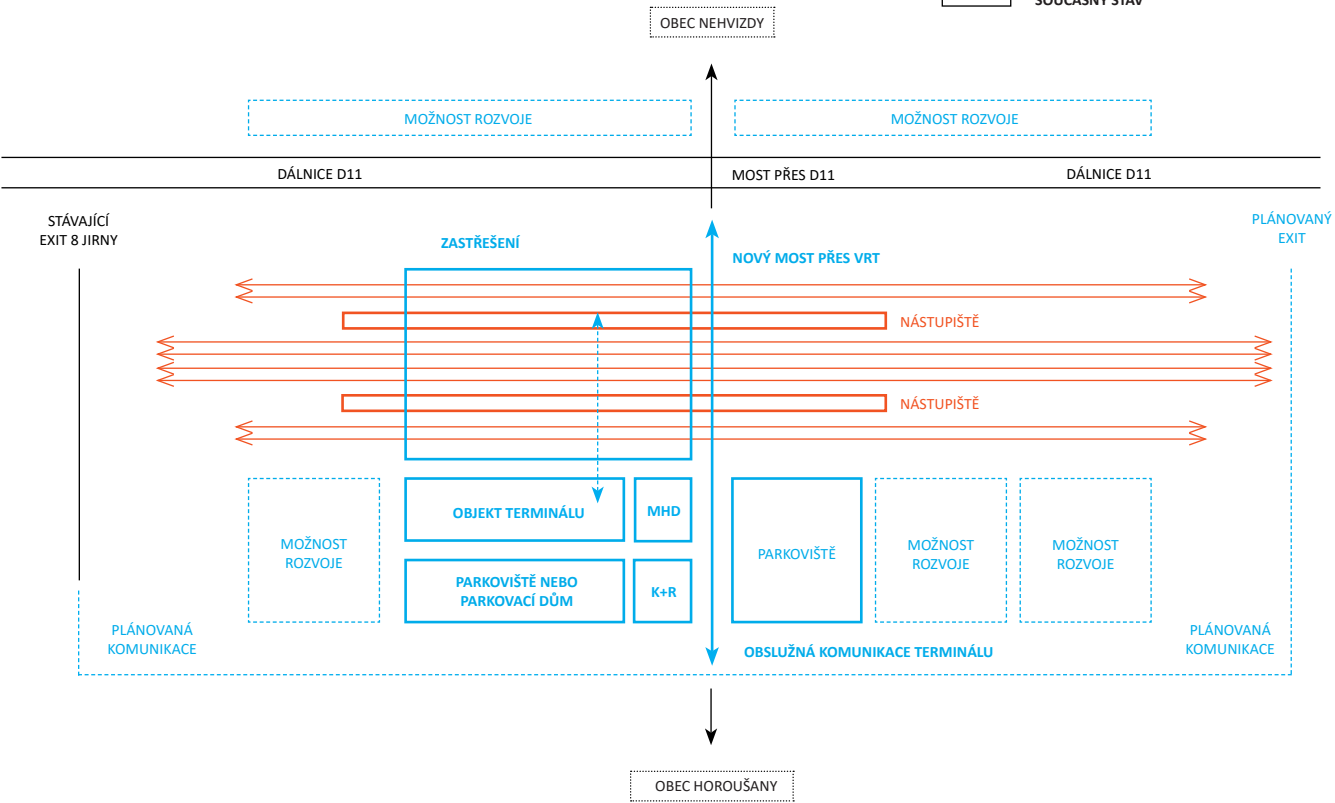
- silničního napojení Terminálu komunikacemi vedoucími k dálnici D11 na Exit 8 a Exit 11 (plánovaný);
- možného funkčního využití a prostorového uspořádání zastavitelného i nezastavěného území v širším řešeném území (rozvinout potenciál projektové části);
- související technické infrastruktury.

SCHÉMA PROJEKTOVÉ A IDEOVÉ ČÁSTI SOUTĚŽNÍHO 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 km<sup>2</sup> / 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.

**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 se 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, např. vhodné řešení nakládání s dešťovými vodami.

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\_Profil 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 obrat 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 celý areál Terminálu na samostatnou komunikaci na jižní straně dálnice D11;
- zpracovat komplexní studii veřejného prostranství v okolí Terminálu, včetně krajinářského řešení;
- zapracovat 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 transnitní dopravy silnice II/611 z centra obce. Neměl by tedy sloužit 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% (P08.4\_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 celý areál Terminálu na samostatnou komunikaci na jižní straně dálnice D11 včetně okružní křižovatky v jižní části mimoúrovňové křižovatky Exit 8;
- zapracovat pěší a cyklistické propojení od Terminálu do obce Jirny;
- v ideové části soutěžního 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 VÝSADKOVÉ 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](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.