

Identifikační údaje kapacity:

Autoři:	ov-a
Autorský tým:	Jiří Opočenský, Štěpán Valouch, Romana Bedrunková, Ondřej Králík, Jakub Masný, Viktor Žák
Dopravní řešení:	Tomáš Vejražka
Počet zastávek autobusu	4
Pozice odstavných stání busu	5
Parkovací stání pro osobní automobily	89
Odstavná stání pro bicykly	100

Abstrakt

- autobusový terminál jako městská stavba
- nápis Úvaly coby abstraktní sochy ve veřejném prostoru
- rytmus střídání plných a prázdných prostorů, plné jsou stavby prázdné zastavení se svým programem

Anotace

Pozemek podél trati dlouhý přes čtyři sta metrů rozděluje Úvaly na dvě nestejně části. Zlepšení cesty podél trati přispěje k lepšímu propojení obou částí. Atmosféra nových veřejných prostorů může přinést novou kvalitu s potenciálem pro sousedská setkání.

Prostorový koncept vychází z idey střídání plných a prázdných prostorů, prázdné pro zastavení, kavárny s občerstvením, dětské hřiště, lavičky jen tak a nově vysázené aleje stromů, plné pro stavby.

Navrhli jsme autobusový terminál, který je abstraktní sochou stojící vedle nádraží. Litery nápisu jsou zjednodušeny v maximální míře a nápis je čitelný až na druhý pohled. Organizace dopravy je založena na objízdě trase autobusů okolo terminálu. Čtyři zastávky aktivní blíže k nádraží, s flexibilní možností uspořádání výstup/ nástup a pět odstavných pro čekání.

Zpráva

Těleso železničního koridoru rozděluje Úvaly na dvě části, menší historické centrum s náměstím za tělesem trati, a rozlehlou rezidenční čtvrtí západní část města. Nově vyřešené prostory podél trati, které se změní z „místa nikoho“ na městské prostředí, mohou přispět k novému vnímání předělu a tím i ke zlepšení propojení obou částí města.

Nový autobusový terminál má potenciál přispět k rekultivaci lokálního dopravního uzlu a významně zlepšit jeden z důležitých veřejných prostorů města Úval. Spádová stanice linek veřejné hromadné

dopravy bude nejen místem přestupu na vlak, ale může se stát i prostorem k sousedskému setkání. Synergie přestupní stanice autobusového terminálu a železniční stanice generuje množství pohybu lidí, který vytváří příležitost pro uměřený obchodní parter.

Příjezdy automobilové a autobusové dopravy k terminálu jsou z jižní strany z ulice Pražská do ulice Jiráskovi a ze severní z Klánovické nebo podjezdem ulicí Na Spoje. Podélný pozemek určený pro terminál kopíruje železniční koridor a jeho hlavní nevýhodou je vzdálenost od jednoho konce na druhý se vzdáleností přes 400 metrů. Architektonické členění takto dlouhého pozemku vyžaduje vytvoření míst k zastavení, kroky pak směřují od místa k místu a pocitově zkracují vzdálenost.

Urbanistické umístění terminálu blíže k centru je podle nás ze strany zadavatele zvoleno dobře. Hlavní urbanistický koncept je založen na rytmu střídání „zastavěných“ a „prázdných“ míst podél Jiráskovi ulice. Prázdná mají různá určení podle polohy. Posezení u malé kavárny mezi nádražím a terminálem na rychlou kávu, posezení pod korunami stromů v bosketu mezi nádražní budovou a parkovištěm, nebo lavičky s pítkem u podchodu trati na jižním cípu

Autobusový terminál je navržen ostrovní, objízdny z část Jiráskovou ulicí, zčásti jednosměrnou komunikací s vjezdem jižně od nádražní budovy. Terminál obsahuje čtyři zastávky autobusu určené k nástupu/ výstupu pasažérů a pět odstavných autobusových stání. Každé ze stání autobusu umožňuje vjezd výjezd nezávisle na ostatních zaparkovaných vozech. Organizaci dopravy lze flexibilně měnit dle potřeb výstupní a nástupní pozice. Krátká pěší vazba mezi nádražím a terminálem je doplněna drobnou architekturou kavárny- občerstvení.

Zastřešení terminálu je navrženo jako jednoduchá konstrukce železobetonové střechy umístěné na stěnových pilířích. Ty v symbolické rovině obsahují abstrahovaný název města a přidáný význam prozrazují až na druhý pohled. Jednotlivá písmena jsou maximálně zjednodušena do základních kubických objemů, které nebudou bránit realizaci. Oblé zakončení na obou stranách terminálu dodává stavbě ucelený, dokončený výraz a aspiruje tak na to stát se jednou z městských staveb. Tvar křivky je odvozen z pohybu vlečné křivky autobusů.

Zvolili jsme bytelnou formu i materiál, který je svou podstatou těžký oproti subtilním ocelovým konstrukcím. Namísto ocelových přístřešků a hal postavených na mnoha místech podél železnice jsme navrhli pro Úvaly jedinečné zastřešení. Pod střešní konstrukcí je vedle čekacích stání umístěna také drobná stavba se zázemím pro řidiče a s toaletami a čekárnou pro cestující. Staticky se jedná o monolitickou železobetonovou desku příčně vyztuženou, zavětrování tvoří v podélném směru konstrukce písmen v příčném potom stěnová konstrukce servisního zázemí. Stávající budovy na pozemku investora budou odstraněny.

Na severní straně je v řešeném území navrženo odstavné parkoviště o kapacitě cca 89 stání P+R včetně imobilních stáních, míst pro rodiny s dětmi a stání pro nabíjení elektromobilů. Při ulici Jiráskova jsou navrženy dva zálivy pro parkování K+R, přístřešek pro parkování kol.

Územím prochází cyklotrasa č. 8211 (Klánovický les – Úvaly – Tuklaty – Tismice). Trasa v ul. Jiráskova je trasa vyhrazeným jízdním pruhem pro cyklisty podél nádražní budovy - v území 03. Podél autobusového terminálu a plochy parkoviště vyznačeným cyklokoridorem. V opačném směru je cyklodoprava sdílena s auty v jízdním pruhu. Trasa zahýbá ul. Kožíškova směrem k náměstí Svobody.

V rámci návrhu zeleně doplňujeme stromořadí podél ul. Jiráskova v severní části u parkoviště P+R. Plocha pro stání na parkovišti je navržena z vegetační dlažby, která umožňuje lepší vsak dešťových vod. Mezi parkovacími stáními jsou navrženy stromy, které poskytují stín a zlepšují přehřívání ploch.

Bosket mezi nádražní budovou a objektem rozvodny nabízí stinné místo k čekání a odpočinku. Mezi stromy jsou navrženy lavičky, židle se stoly a hrací prvky pro děti. V jižní části území je navržen park se zpevněnou a vegetační dlažbou doplněný lavicemi se stoly a pítkem.

V řešeném území je možné nově hospodařit s dešťovou vodou ze zpevněných ploch. Pro každou etapu by bylo vhodné vybudovat akumulační nádrže s retenční funkcí, do kterých poteče srážková voda přes odlučovač ropných látek. Střecha terminálu může být doplněna o extenzivní skladbu a bránit tak vzniku přehřátí zpevněných ploch v parných dnech. Tyto investice jsou navýšením oproti plánovanému rozpočtu.