

# PATROVÝ TERMINÁL BUS U STANICE VEESLAVÍN ■ DOUBLE FLOOR BUS TERMINAL AT METRO STATION VEESLAVÍN



1

Dana Hrdinová

Výstavba autobusového terminálu v lokalitě Dlouhá míle byla odsunuta na pozdější dobu. Terminál BUS u stanice metra Veleslavín v Praze 6 bude uveden do provozu v rámci stavby metra V.A a bude sloužit jak pro autobusovou MHD, tak pro regionální autobusovou dopravu. Umožní ukončit příměstskou autobusovou dopravu ještě před jejím vstupem do prostoru Vítězného náměstí. Článek přináší ucelený přehled o objemovém a konstrukčním uspořádání budovy a jejím zakomponování do území. ■ Term of construction of bus terminal situated in Dlouhá míle locality was postponed to a later time. This predicament had to be solved and new bus terminal was located at metro station Veleslavín as a part of metro line A extension (section V.A) project. New solution will enable to mass public transport bus lines termination outside central part of Dejvice

sector. Article gives overall information about technical and architectural arrangement of this building and its incorporation into urban area.

V současné době byl dokončen projekt patrového terminálu BUS u nové budované stanice metra Veleslavín v Praze 6. Zpracování dokumentace v úrovni pro územní řízení předcházela Zastavovací studie Veleslavín vypracovaná na objednávku Dopravního podniku hlavního města Prahy a Útvaru rozvoje hlavního města Prahy v září roku 2010.

Studie řeší zástavbu ve všech kvadrantech křižovatky Evropská – Veleslavínská – Vokovická. Součástí jejího zadání bylo umístění kapacitního autobusového terminálu, který by umožnil ukončení příměstských linek ze směru Kladno, Slaný, Chomutov s přímou přístupnou vazbou na stanici metra, při-

padně vlaku v prostoru Veleslavína (obr. 1). Terminál by umožnil vymístění příměstské autobusové dopravy z prostoru Vítězného náměstí a v plné kapacitě by sloužil až do doby vybudování terminálu Dlouhá Míle.

## URBANISMUS A ARCHITEKTURA

Plocha pro umístění terminálu byla vybrána s přihlédnutím k závazné části územního plánu hl. m. Prahy, která určuje území pro umístění takového objektu. Dále se pak přihlíží k faktu, že již v rámci projektu pro územní řízení DUR trasy metra V.A byl na zmíněné ploše navržen povrchový terminál BUS s objektem zázemí.

Řešené území pro patrový terminál je limitováno ulicí Evropskou, ulicí Veleslavínskou, v současné době realizovanou trasou metra V.A, a to zejména

stanicí metra Veleslavín a traťovými tunely metra v úseku Veleslavín–Petřiny, dále stávající železniční tratí a železniční stanicí Veleslavín. Neopomenutelné jsou také inženýrské sítě nejrůznějších správců a organizací, kterých se v dané lokalitě sešla pěkná řada.

Autobusový terminál na Veleslavíně bude sloužit jak pro autobusy MHD, tak pro regionální autobusovou dopravu. Jeho umístění umožňuje velmi dobrou vazbu na budovanou stanici metra V.A Veleslavín, na tramvajovou trať vedenou ulicí Evropská a na stanici výhledově modernizované železniční trati Praha–Kladno.

Projektová příprava i výstavba budovy terminálu s administrativní nástavbou jsou rozděleny do dvou etap (obr. 2).

V současné době je řešená a projednávána **1. etapa** projektu, která zahrnuje řešení patrového Terminálu BUS pro funkci autobusového terminálu a hromadných garáží P&R. Dispozice budovy je členěna na dvě základní horizontální funkční vrstvy. Tři podzemní podlaží – 4. až 2. PP – jsou určena pro parkování P&R, další dvě podlaží – 1. PP a 1. NP – pro terminál autobusů. Po vybudování terminálu Dlouhá Míle v lokalitě Ruzyně bude přízemí přeměněno na obchodní plochy přístupné z parteru.

Nástavba administrativních podlaží nad terminálem v rozsahu čtyř nadzemních podlaží bude uskutečněna v následné **2. etapě**. V podzemních podlažích dojde ke zmenšení rozsahu parkovacích míst P&R o místa potřebná pro parkování administrativy. Budova pak bude mít podobu plochého pětipodlažního hranolu situovaného paralelně s Evropskou třídou. Kompaktní hmota bude směrem k drobné zástavbě Veleslavína rozrušena modelací do formy hřebenu. V současné době je na tuto část projektu vypracována technická studie.

Důležitou součástí návrhu obou etap jsou vegetační úpravy na střeše objektu. Rozsáhlá plocha zelené střechy a prostorový prvek popínavé zeleně na technologických nástavbách zapojí stavbu do prostředí Veleslavína hojně prostoupeného zelení.

V exteriéru i interiéru budovy se významně uplatní betonové konstrukce. Záměrem autorů je přiznání materiálu konstrukcí a pojetí povrchů v pohledové formě. Pohledový beton bude spolu se sklem a metalickými žaluziemi utvářet výraz stavby.

Obr. 1 Začlenění objektu BUS terminálu do prostředí pražského Veleslavína (vizualizace) ■  
Fig. 1 Incorporation of Bus Terminal Building into Veleslavín area (visualization)

Obr. 2 Pohled na BUS terminál z východu (vizualizace), a) 1. etapa, b) 2. etapa ■  
Fig. 2 Bus Terminal Building – east view (visualization), a) 1<sup>st</sup> phase, b) 2<sup>nd</sup> phase



Obě podlaží, která budou sloužit pro provoz autobusů, budou mít podobu skeletu, kde budou svislé podpory tvořit sloupy nebo tubusy komunikačních jader. Betonový povrch bude významně vyznívat jak uvnitř, tak vně budovy. Za opláštěním budovy navrženým z horizontálních metalických žaluzií, bude patrná skeletová železobetonová konstrukce, která bude součástí výrazu budovy.

Výrazným motivem modelovaným z betonu je také těleso sjízdné rampy vystupující z roviny severní fasády. Těleso rampy je v kontrastu k ostrým tvarům základní hmoty utvářeno měkce a to zaoblením v krajích a zastřešením kopírujícím spád rampy.

V místě vstupní haly je navržena fasáda celoprosklená, členěná výraznou grafikou názvu stanice VELESLAVÍN,

která signalizuje umístění vstupu do budovy.

Představa pojetí interiéru autobusového terminálu spočívá v plném uplatnění betonového skeletu s pohledovým povrchem. Do přiznané konstrukce budou vložena barevně odlišená hranolová tělesa čekáren a provozních místností. Významně se budou v interiéru uplatňovat také technické instalace. Při jejich trasování a profilaci bude kladen důraz i na jejich estetické působení.

## KONSTRUKCE

Založení a návrh konstrukcí Terminálu BUS jsou dimenzovány i pro budoucí administrativní nástavbu (obr. 3 a 4). Zajištění stavební jámy je s ohledem na složité základové poměry navrženo tak, aby bylo proveditelné při využití nutných záborů v koordinaci s okolními

objekty (metro, dráha, ulice Evropská, inženýrské sítě).

Stěny stavební jámy jsou uvažovány jako konstrukční podzemní stěny milánské, s kotvením v několika úrovních. Vzhledem ke složitým prostorovým a geologickým podmínkám bude kladen důraz na kvalitu vodonepropustnosti betonů.

Konstrukční systém budovy je navržen jako železobetonový skelet vestavěný do základové vany. Modulový systém sloupů vychází především z požadavků na prostory autobusového terminálu. Klasické pole má rozměry 10,8 x 15,5 m. V podzemních patrech sloužících k parkování osobních automobilů je základní modulární síť doplněna sloupy. V příčném směru je rozpon 15,5 m rozdělen na tři pole, v podélném směru zůstává zachován rozpon 10,8 m. Dilatační pole je v podélném směru navrženo po třech modulových polích, tj. po 32,4 m. Dilatace bude vytvořena zdvojením nosných svislých konstrukcí.

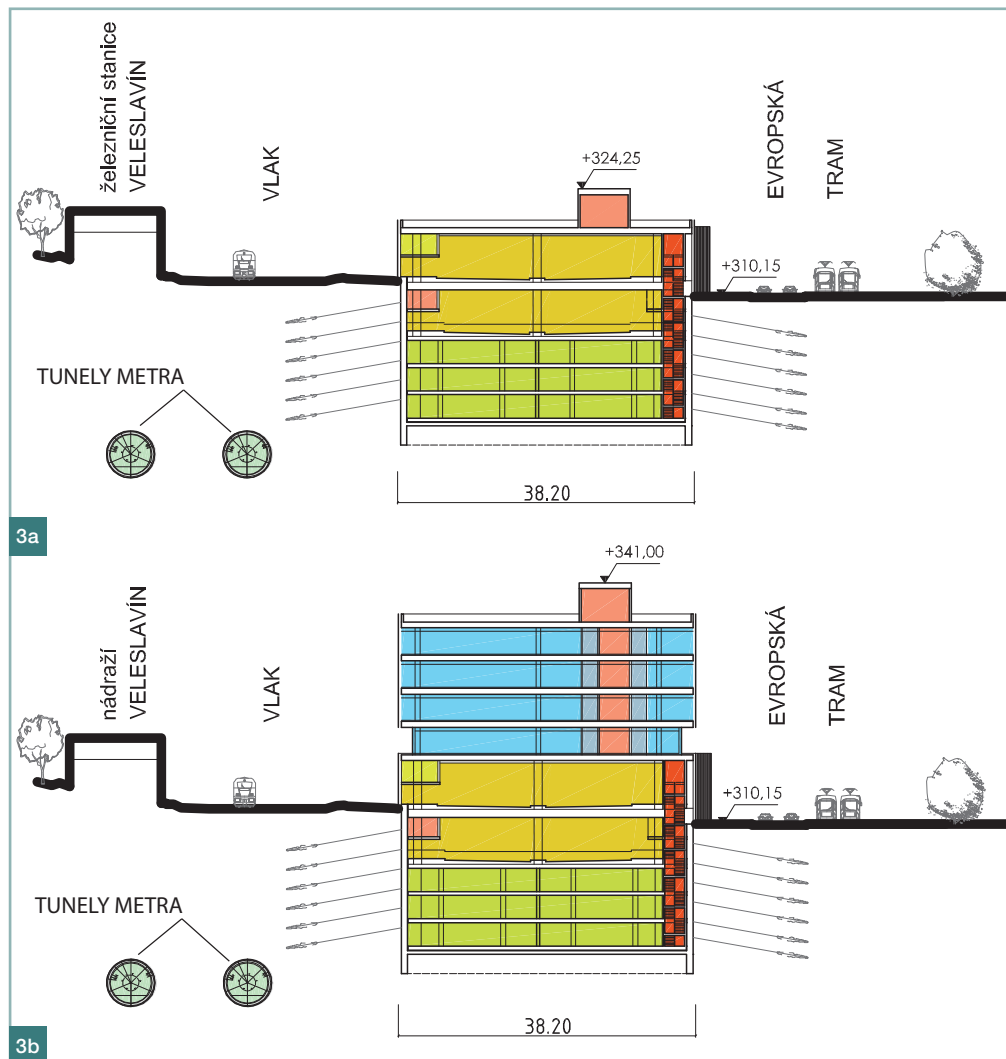
Na západní straně objektu je situován vjezd pro automobily, který vede z povrchu Evropské ulice do 2. PP objektu terminálu. Vjezd je uvažován jako železobetonový přesýpaný plošně založený rám. Rámová konstrukce bude odstupňovaná dle daných výškových a šířkových rozměrů.

Při východním a západním průčelí jsou v návaznosti na budovu navrženy opěrné stěny a terénní schodiště se zábradlím z monolitického pohledového betonu.

## DOPRAVA A PROVOZ

### Pěší a MHD doprava

Přístup cestujících je řešen v komunikačním jádru s pevnými schodišti, eskalátory a výtahy. Hlavním komunikačním vertikálním jádrem je vstupní hala na severovýchodním nároží, přístupná z úrovně terénu v těsné vazbě na veleslavínskou křižovatku. Hala propoju-



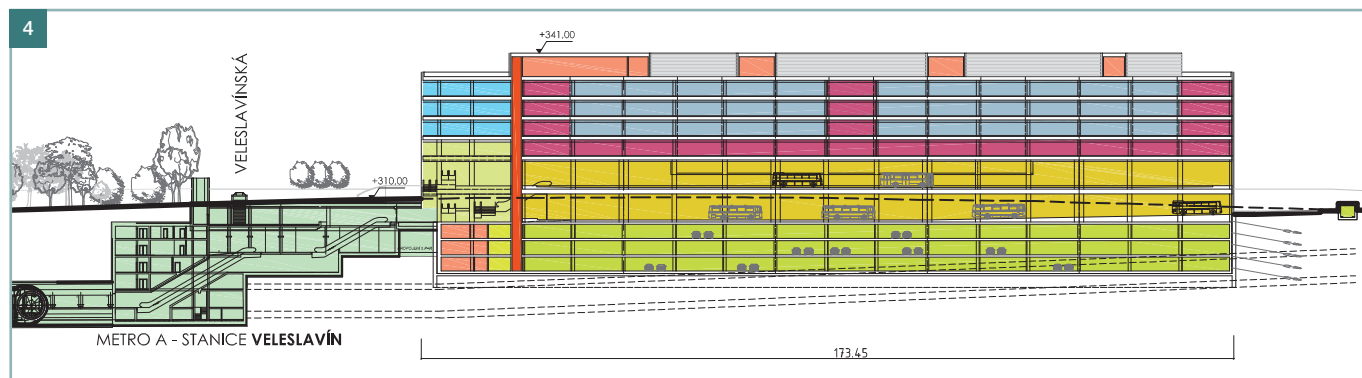
je všechny hlavní funkce budovy – hromadný parking, autobusové nádraží a v budoucnu nejnižší patro administrativy. Hala dále zpřístupňuje z úrovně terénu podchod metra a v budoucnu i nástupiště modernizované dráhy.

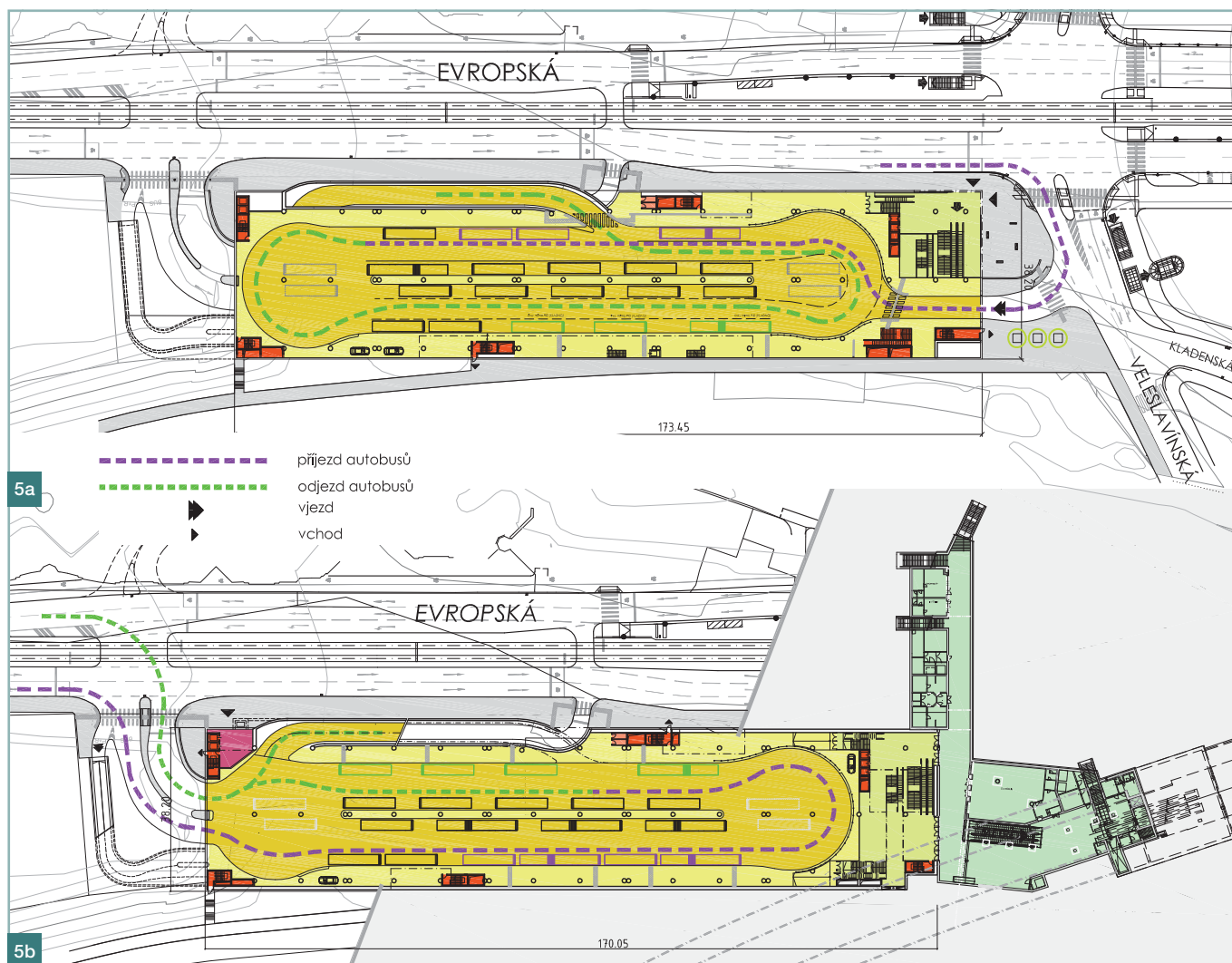
Uspořádání eskalátorů umožňuje oddělení příjezdějících a odjíždějících cestujících. Příjezdějící cestující z 1. podzemní a 1. nadzemní úrovně jsou směrováni do jižního propojení terminálu s podchodem navazujícím na eskalátory do vestibulu metra. Odjíždějící cestující přicházející od vestibulu metra jsou směrováni do severního propo-

jení terminálu s podchodem navazujícím na eskalátory.

Vazby na metro a dráhu jsou řešeny u hromadných garáží P&R propojením v úrovni 3. PP přímo do úrovně vestibulu metra.

1. PP Terminálu BUS je situováno na úrovni podchodu metra a na této úrovni jsou řešena kapacitní propojení mezi metrem a terminálem. V budoucnu je z této úrovně uvažován i kapacitní průchod na severní nástupiště modernizované stanice dráhy Veleslavín. Ta bude realizovaná v rámci projektu Modernizace trati Praha–Kladno.





## Automobilová a autobusová doprava

Pro automobilovou a autobusovou dopravu je využívána stávající křižovatka Evropská – Veleslavínská – Vokovická. Nově je navržena „západní“ křižovatka na Evropské třídě u západního okraje budovy a také přejezd přes tramvajové těleso mezi oběma křižovatkami.

Vjezdová jednopruhová sjezdová rampa do hromadných garáží P&R pro osobní automobily je navržena na úroveň 2. PP z nově navržené „západní“ křižovatky, a to pro vozidla z obou směrů ulice Evropské. Tato řízená křižovatka je využita také pro vjezd a výjezd autobusů.

Výjezd z garáží P&R umístěný ve 2. PP je řešen jednopruhovou rampou do ulice Evropské, přibližně ve středu severní fasády.

Signalizovaný výjezd je koordinován v rámci provozu signalizovaných křižovatek. Tím je umožněn odjezd osobních aut do obou směrů ulice Evropská s tím, že pro směr z Prahy je křižovatka řešena přejezdem přes tramvajové těleso.

V hromadné garáži je navrženo 508 parkovacích stání a z toho je 24 stání určeno pro osoby se sníženou pohyblivostí.

Autobusy parkují a pojiždějí ve dvou podlažích (obr. 5). Obě podlaží autobusového terminálu propojuje rampa ve směru 1. NP – 1. PP.

Vjezd do horního 1. NP je veden z Veleslavínské ulice. Odjezd autobusů je navržen přes propojovací rampu do 1. PP a dále společnou výjezdovou rampou pro autobusy v rámci signalizované západní křižovatky do ulice Evropské.

Vjezd pro autobusy MHD na úroveň 1. PP je rovněž řešen pomocí rampy

napojené na západní signalizovanou křižovatku.

## ZÁVĚR

Po dokončení výstavby objektu budou moci Pražané i návštěvníci města užívat moderní a pohodlný podzemní BUS terminál, s jakým se dosud mohli setkat pouze v zahraničí.

## Základní údaje o budově patrového Terminálu BUS – 1. etapa

Zastavovací studie	projekční kancelář Bomart, s. r. o., září 2010
Architekt	Ing. arch Jan Oppelt
Projekt	Metroprojekt Praha, a. s., 2011
Zastavěná plocha	6 718 m <sup>2</sup>
Hrubá podlažní plocha NP	6 718 m <sup>2</sup>
Hrubá podlažní plocha PP	19 308 m <sup>2</sup>
Obestavěný prostor NP	54 744 m <sup>3</sup>
Obestavěný prostor PP	75 124 m <sup>3</sup>

Obr. 3 Příčný řez objektem, a) 1. etapa, b) 2. etapa ■ Fig. 3 Bus Terminal Building cross section, a) 1<sup>st</sup> phase, b) 2<sup>nd</sup> phase

Obr. 4 Podélný řez objektem ■ Fig. 4 Bus Terminal Building longitudinal section (after completion of 2<sup>nd</sup> phase)

Obr. 5 Provoz autobusů, situace, a) 1. NP, b) 1. PP ■ Fig. 5 Bus terminal operation arrangement, a) ground storey level, b) 1<sup>st</sup> sublevel

Ing. Dana Hrdinová  
Metroprojekt Praha, a. s.  
e-mail: hrdinova@metroprojekt.cz  
www.metroprojekt.cz

