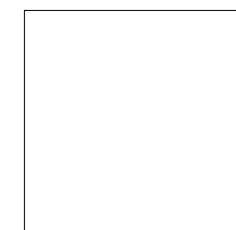
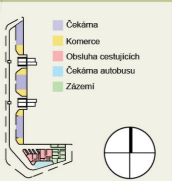


TERMINÁL PRAHA VÝCHOD/ PRAGUE EAST TERMINAL





- | | | |
|---|--|---------------------|
| 1. Hlavní terminál | 11. Parkovací místa pro rodiny s dětmi | Čekárna |
| 2. Nástupišťe | 12. Parkovací místa | Komernce |
| 3. Most | 13. Budování rozvoje | Obložka cestujících |
| 4. Nástupišťe autobusu | 14. Rozvodná a technická místnost | Čekárna autobusu |
| 5. Odstavné stání autobusů | 15. Požární úniková cesta | Záseň |
| 6. Stanoviště Taxi | 16. Možné budoucí parkovací kapacity | |
| 7. Výstupní stanice autobusu | | |
| 8. Stanoviště K+R | | |
| 9. Stojany na kola | | |
| 10. Parkovací místa pro osoby se sníženou mobilitou | | |



Plán 1:750

TABULKA BILANCÍ A ODHAL NÁKLADŮ NA REALIZACI

TERMINÁL PRAHA VÝCHOD						
TABULKA BILANCÍ A ODHADU NÁKLADŮ NA REALIZACI						
POLOŽKA	m2	m3	ks	cena za MJ	Kč bez DPH	
TERMINÁL						
HRUBÁ PODLAŽNÍ PLOCHA	2,121	-	-	54,896 Kč	116,435,200 Kč	
Celkem HPP [m2]	2,121	-	-	-	116,435,200 Kč	
OBESTAVĚNÝ PROSTOR PODZEMNÍ ČÁST						
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST	-	1311	-	8,960 Kč	11,746,560 Kč	
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST	-	11684	-	8,960 Kč	104,688,640 Kč	
Celkem OP [m3]	0	12995	-	-	116,435,200 Kč	
DALŠÍ KONSTRUKCE						
zastřešení nástupiště	6002	-	-	13,400 Kč	80,426,800 Kč	
přístup na nástupiště	99	-	-	2,150 Kč	212,850 Kč	
výtahy, eskalátory	-	-	6	3,700,000 Kč	22,200,000 Kč	
povrch nástupiště	9143	-	-	11,120 Kč	101,670,160 Kč	
Celkem konstrukce	15244	-	-	-	204,509,810 Kč	
VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ						
POVRCHY	zpevněné	3,781	-	-	2,000 Kč	7,562,000 Kč
	nezpevněné	5,222	-	-	350 Kč	1,827,700 Kč
PRVKY	stromy	-	-	638	2,210 Kč	1,409,980 Kč
	mobiliář	-	-	100	18,000 Kč	1,800,000 Kč
	osvětlení	-	-	1	55,000,000 Kč	55,000,000 Kč
Celkem povrchy a prvky	-	-	-	-	-	67,599,680 Kč
POVRCHOVÉ PARKOVIŠTĚ A KOMUNIKACE (v areálu terminálu)						
ZASTAVĚNÁ PLOCHA	kapacita	-	-	3,000	-	-
	zpevněné plochy	83,423	-	-	2,620 Kč	218,568,260 Kč
	nezpevněné plochy	18,861	-	-	350 Kč	6,601,350 Kč
Celkem [m2]	-	102,284	-	-	-	225,169,610 Kč
PARKOVACÍ DŮM (mimo povrchová parkoviště)						
	kapacita	-	-	0	-	-
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST	-	0	-	-	-	0 Kč
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST	-	0	-	-	-	0 Kč
Celkem [m3]	-	0	-	-	-	0 Kč
MOST PŘES KORIDOR A SILNICE DO HOROUŠAN (od dálničního mostu k napojení na sběrnou komunikaci)						
KONSTRUKCE MOSTU	1,511	-	-	36,000 Kč	54,396,000 Kč	
KONSTRUKCE KOMUNIKACE	3,053	-	-	3,390 Kč	10,349,670 Kč	
Celkem	-	-	-	-	-	64,745,670 Kč
TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA						
INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	-	-	1	35,000,000 Kč	35,000,000 Kč	
OSTATNÍ POLOŽKY	-	-	1	50,000,000 Kč	50,000,000 Kč	
Celkem	-	-	-	-	-	85,000,000 Kč
Celkem bez DPH	-	-	-	-	-	763,459,970 Kč

Maximální výše ceny je 780.000.000 Kč bez DPH.

ČASOVÝ HARMONOGRAM PLNĚNÍ NÁSLEDNÉ ZAKÁZKY

	1.T	2.T	3.T	4.T	5.T	6.T	7.T	8.T	9.T	10.T	11.T	12.T	13.T	14.T	15.T	16.T	17.T	18.T	19.T	20.T	21.T	22.T	23.T	24.T	25.T	26.T	27.T	28.T	29.T	30.T	31.T	32.T	33.T	34.T	35.T	36.T		
Architektonická studie																																						
první návrh studie																																						
připomínky klienta																																						
čistopis architektonické studie																																						
Dokumentace pro územní rozhodnutí																																						
první návrh dok. pro územní rozhodnutí																																						
připomínky klienta																																						
čistopis dok. pro územní rozhodnutí																																						

T - zahájení prací

NEZÁVAZNÁ NABÍDKOVÁ CENA ZA PLNĚNÍ NÁSLEDNÉ ZAKÁZKY

Rozdělení Ceny	Okamžik fakturace	Cena dílčího plnění bez DPH
Zajištění Přípravy Projektu ve smyslu článku 1.1 (a) Smlouvy	Po ukončení poskytování činnosti	[500000] Kč
Vypracování Architektonické studie ve smyslu článku 1.1 (b) Smlouvy	Po odevzdání Prvního návrhu Architektonické studie	[5609250] Kč Maximálně 50 % ceny za toto dílčí plnění
	Po odevzdání Čistopisu Architektonické studie a odstranění všech jeho vad reklamovaných Objednatel	[623250] Kč Maximálně 25 % z Ceny dle článku 10.1 Smlouvy
Vypracování Dokumentace pro územní rozhodnutí ve smyslu článku 1.1 (c) Smlouvy VČETNĚ CENY LICENCE!!!	Po odevzdání Prvního návrhu Dokumentace pro územní rozhodnutí	[6855750] Kč Maximálně 50 % ceny za toto dílčí plnění
	Po odevzdání Čistopisu Dokumentace pro územní rozhodnutí a odstranění všech jeho vad reklamovaných Objednatel	[761750] Kč
Konzultační činnost ve smyslu článku 1.1 (d) Smlouvy	Po uplynutí kalendářního měsíce, v němž byla daná činnost poskytnuta	[600000] Kč za 400 hodin konzultační činnosti Maximálně [BUDE DOPLNĚNO OBJEDNATELEM V RÁMCI JŘBU] Kč za jednu hodinu konzultační činnosti Tato cena se vztahuje na konzultační činnost v celkovém rozsahu nejvýše 400 hodin.
Součinnost při výběru dodavatele ve smyslu článku 1.1 (e) Smlouvy	Po uplynutí kalendářního měsíce, v němž byla daná činnost poskytnuta	[22500] Kč za 15 hodin součinnosti při výběru dodavatele Maximálně [BUDE DOPLNĚNO OBJEDNATELEM V RÁMCI JŘBU] Kč za jednu hodinu součinnosti při výběru dodavatele Tato cena se vztahuje na součinnost při výběru dodavatele v celkovém rozsahu nejvýše 15 hodin
CENA CELKEM	-	[14972500] Kč

Anotace návrhu

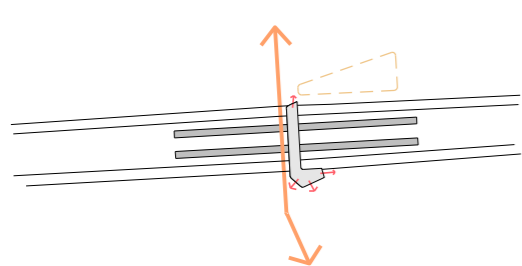
Urbánní forma komplexu terminálu vychází z požadavků obcí Nehvizdy a Jirny. Vytváří důmyslný systém, který integruje stávající krajinu, urbánní celky a vznikající dopravní uzel. Snaha terminál integrovat do existující dopravní sítě a krajiny je patrná z charakteru a upořádání ploch, které dostředně vedou k terminálu, čímž mu dávají adekvátní roli v urbánní morfologii území.

Jednou z klíčových složek urbánního návrhu a strategie vytvoření pohodlného a bezbariérového parkování je dostředně zalesněné parkoviště.

Umístění terminálu na východní straně přemostění koridoru je motivováno možností v budoucnu integrovat uvažované parkování na severní straně trati.

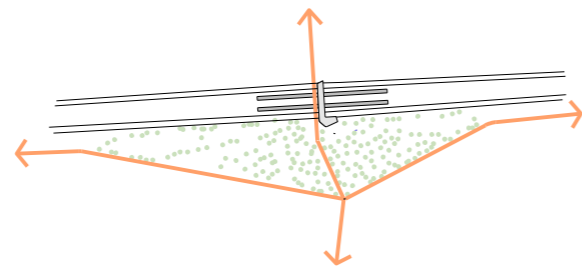
Koncepce terminálu s komerčními jednotkami a integrovanými čekárnami reflektuje potřebu komfortního pohybu velkého množství cestujících a současně vychází vstříc cirkulačním tokům.

Veškeré funkční celky jsou integrovány pod jednotnou střechou sebevědomého, ale minimálního a elegantního tvarování signalizující novou éru železniční dopravy.



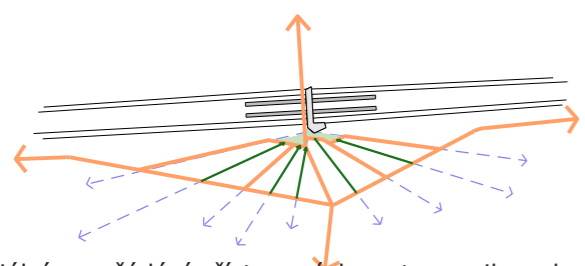
Existující silniční spojení a potencionální parkovací kapacity

Umístění budovy terminálu na východní straně bylo ovlivněno možností v budoucnu integrovat uvažované parkování na severu. Geometrie domu násobí plochu uživatelského rozhraní vstupu a v urbánní situaci. Prostorový souběh obou mostů dává terminálu důležitost v urbánní m uspořádání.



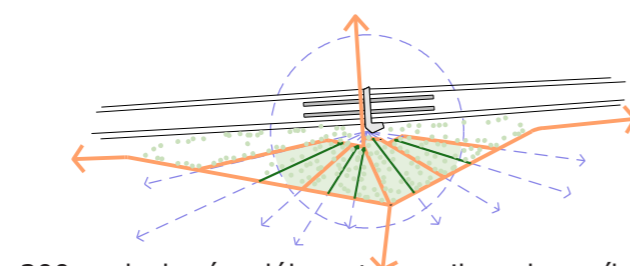
Geometrie přístupové cesty a prostor pro terminál ve tvaru diamantu.

Přístupová cesta k terminálu od sjezdu 8 a 11 je vedena paralelně podél vysokorychlostní trati, tak aby minimalizovala záběr krajiny a v místě terminálu se odklání od koridoru směrem na jih, čímž vytváří prostor pro parkovací kapacity pro 3000 aut.



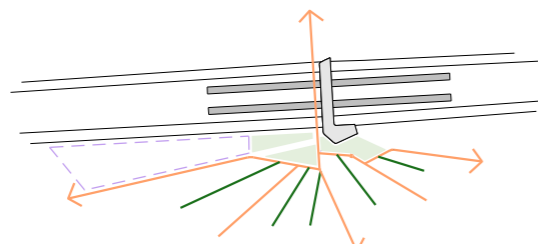
Radiální uspořádání přístupových cest a vznik parku před terminálem.

Radiálně uspořádané komunikace a pěší spojení se sbíhají před budovou terminálu, kde vytvářejí park a nádvoří v bezprostředním okolí terminálu.



300 m dochozí vzdálenost a vznik parkovacího háje:

3000 parkovacích míst v dochozí vzdálenosti 300 m je umístěných ve stínech stromů, což pozvedne dojem uživatele z prostředí. Parkování pod stromy je moderní model vysoce integrované modro-zelené infrastruktury.



Park před terminálem jako centrum modro-zelené infrastruktury: Geometrie parku je určena dopravními a přístupovými toky, zajišťující komfortní a efektivní přístup a provoz terminálu.

Textová zpráva

A) URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Nová éra dopravní infrastruktury

Nový vysokorychlostní terminál Praha Východ je moderním příspěvkem do české dopravní infrastruktury plně využívající příležitosti nových forem dopravy. Bude poskytovat rychlejší propojení v rámci sítě národní dopravy a také napojení na mezinárodní vysokorychlostní síť. Zároveň terminál reaguje na svůj bezprostřední kontext a stává se katalyzátorem územního rozvoje. Svoji integrací do krajiny a svým měřítkem tvoří adekvátní odpověď na svou lokaci a stane se stěžejním přínosem pro okolní obce plně zkvalitňující fyzickou a ekonomickou mobilitu.

Logická urbánní forma

Urbánní forma komplexu terminálu a přidružených ploch vychází z požadavků obcí Nehvizdy a Jirny a vytváří důmyslný systém, který usiluje o integraci stávající krajiny, okolních urbánních celků a nově vznikající dopravní infrastruktury. Princip okolní urbánní aglomerace založený na logice osídlování okolí křižovek hlavních cest je převeden do návrhu terminálu, který vytváří svůj vlastní logický kontext uspořádání a dává terminálu charakter destinace. Snaha budovu terminálu integrovat do existující dopravní sítě a krajiny je patrná z charakteru a upořádání okolních ploch, které dostředně vedou k terminálu, čímž mu dávají adekvátní postavení v urbánní morfologii území. Veškeré urbánní komponenty návrhu – budova terminálu, její nádvoří a rozsáhlý háj s parkovacími kapacitami se odvíjí od jednotných geometrických principů, které dávají celku čitelnost, přehlednost, efektivnost a nezaměnitelný charakter.

Přístupová cesta k terminálu od sjezdu 8 a 11 je vedena paralelně podél vysokorychlostní trati, tak aby minimalizovala záběr krajiny a v místě terminálu se odklání od koridoru směrem na jih, čímž vytváří prostor pro parkovací kapacity pro 3000 aut a komplex terminálu. Toto řešení také minimalizuje množství dopravy v těsné blízkosti terminálu, jelikož parkovací kapacity jsou obslouženy z jihu. Radiálně uspořádané komunikace a pěší spojení se sbíhají před budovou terminálu, kde vytvářejí park a nádvoří v bezprostředním okolí terminálu. Tyto urbánní komponenty jsou klíčové pro vytvoření dostatečného předprostoru terminálu pro integraci veřejné dopravy a důstojného vstupního náměstí.

Háj s parkovacími kapacitami

Jednou z klíčových složek urbánního návrhu a strategie vytvoření pohodlného a bezbariérového parkování je zalesněné parkoviště. 3000 parkovacích míst je umístěných ve stínech stromů, což pozvedne dojem uživatele z prostředí. Parkování pod stromy je moderní model vysoce integrované modro-zelené infrastruktury. Rádus vzdálenosti parkovacích míst je navrženy na maximální dochozí vzdálenost 300 metrů. Tento prostor je rozčleněn pěšími přístupovými cestami uspořádanými radiálně ve vztahu k budově terminálu. Všechny přístupové cesty se sbíhají a definují tvar parku před stanicí, který funguje jako urbanistická styčná plocha pro hlavní vchod terminálu.

Park u terminálu

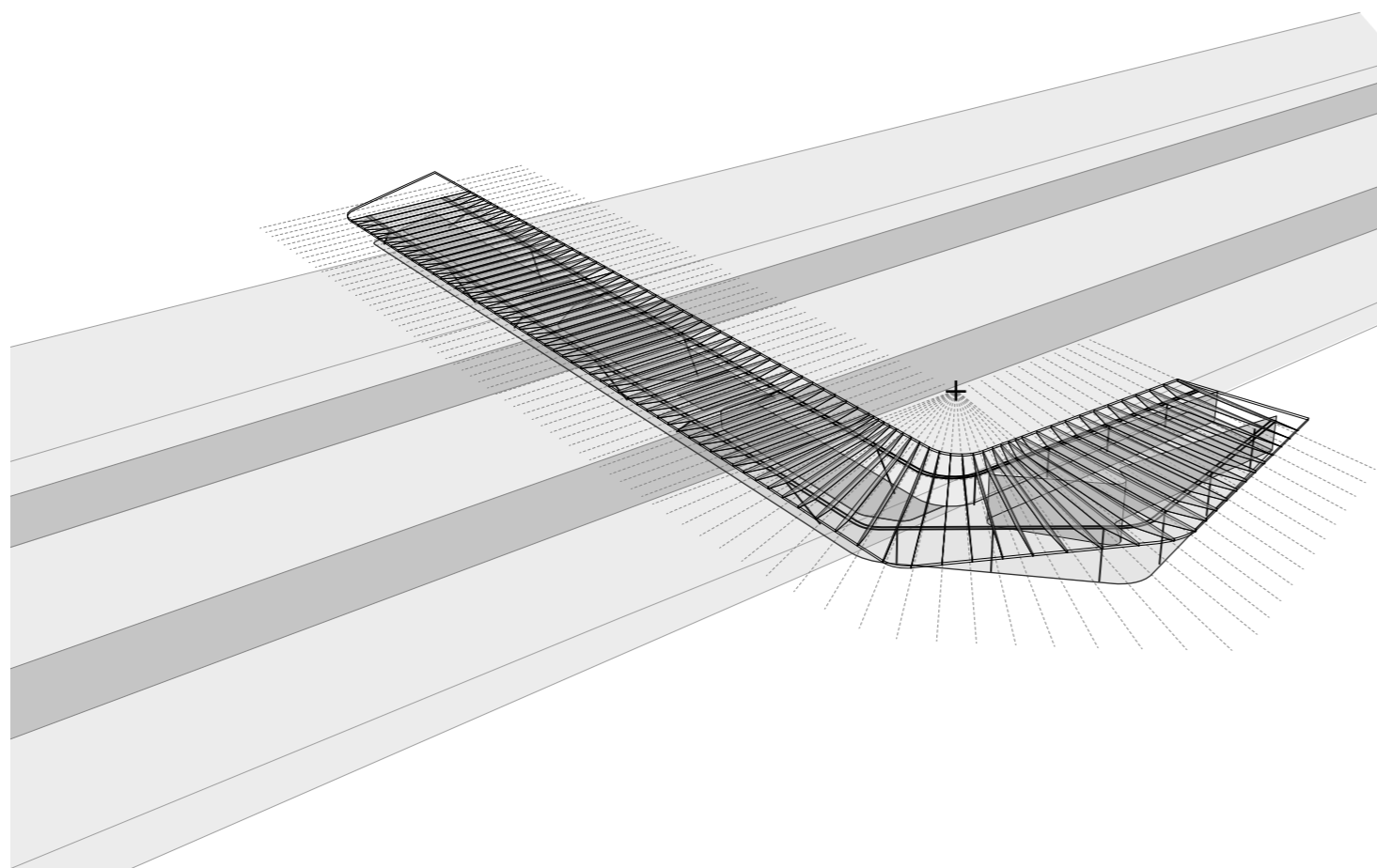
Park v bezprostřední návaznosti terminálu je jeden z klíčových prvků modrozelené infrastruktury, integruje všechny způsoby dopravy k terminálu, tvoří komfortní a příjemné prostředí vstupu a vytváří plynulý přechod do prostoru parkovacího háje. Geometrie parku je definována dopravními proudy a park úspěšně integruje dopravní prvky jako je autobusové nádraží s výstupní i nástupní zastávkou, stanoviště K+R, stanoviště taxi, navržené kapacity pro kola a motoroky a bezbariérové a rodinné parkování. Park jako zelená infrastruktura je tak klíčovou ingrediencí která utváření dojem z místa pro příjezdy, odjezdy a taktéž pro procházející silniční dopravu. Pohledy přes atraktivní zelenou plochu tvoří atmosféru nezvyklou pro parkovací plochy. Park se organicky včleňuje do celé urbanistické kompozice a pozvedá kvalitu prostředí terminálu. Dispoziční uspořádání zajišťuje maximální způsobilost k přecházení a minimalizuje konflikty se silniční dopravou také díky integraci podchodu silnice Nehvizdy - Horoušany.

Budova terminálu a její nádvoří

Umístění budovy terminálu na východní straně přemostění železničního koridoru bylo ovlivněno možnostmi v budoucnu integrovat uvažované parkování na severní straně železniční trati. Tento nově vyniklý vchod by měl kapacitu splnit požadavky odlišného odbavení např. v případě integrace mezinárodní dopravy. V tomto směru má návrh také kapacitu možné integrace např. VIP vchodu či salónku první třídy, právě při severní straně objektu.

Budova terminálu se svou lávkou přes kolejiště se nachází v bezprostřední blízkosti nově navrženého silničního přemostění, při jeho východním okraji. Obě přemostění jsou navrženy jako samostatné konstrukce, a to jak ve smyslu statickém, konstrukčním a prostorovém. Prostorovým souběhem obou mostů se eliminuje samostatné křížení infrastruktury přes železniční koridor a jeho dodatečné bezpečnostní opatření, která jsou nezbytná a architektonicky nežádoucí. Návrh tak pracuje s myšlenkou vizuální integrace obou mostů, které spojují Nehvizdy a Horoušany jako součást nové infrastruktury. Současně respektuje jejich fyzickou separaci, v důsledku vlastnictví a zodpovědnosti za správu a údržbu.

Orientace terminálu směrem k radiálně uspořádaným přístupovým cestám je umocněna geometrií zkoseného rohu v momentu styku samotné budovy terminálu a jejího přemostění přes kolejiště. Takto geometrie domu utváří vstupní prostory orientované všemi přístupovými směry, násobí tak plochu uživatelského rozhraní a vytváří přirozený orientační bod.



Racionální a efektivní střešní konstrukce
Rozložení nosníků vychází z geometrie návrhu. V prostoru terminálu vnitřní jádro pomáhá redukcí rozponů. Nakloněné sloupy zpevňují konstrukci v bočním směru.

Budova terminálu a její nádvoří

Umístění budovy terminálu na východní straně přemostění železničního koridoru bylo ovlivněno možnostmi v budoucnu integrovat uvažované parkování na severní straně železniční trati. Tento nově vyniklý vchod by měl kapacitu splnit požadavky odlišného odbavení např. v případě integrace mezinárodní dopravy. V tomto směru má návrh také kapacitu možné integrace např. VIP vchodu či salónku první třídy, právě při severní straně objektu.

Budova terminálu se svou lávkou přes kolejiště se nachází v bezprostřední blízkosti nově navrženého silničního přemostění, při jeho východním okraji. Obě přemostění jsou navrženy jako samostatné konstrukce, a to jak ve smyslu statickém, konstrukčním a prostorovém. Prostorovým souběhem obou mostů se eliminuje samostatné křížení infrastruktury přes železniční koridor a jeho dodatečné bezpečnostní opatření, která jsou nezbytná a architektonicky nežádoucí. Návrh tak pracuje s myšlenkou vizuální integrace obou mostů, které spojují Nehvizdy a Horoušany jako součást nové infrastruktury. Současně respektuje jejich fyzickou separaci, v důsledku vlastnictví a zodpovědnosti za správu a údržbu.

Orientace terminálu směrem k radiálně uspořádaným přístupovým cestám je umocněna geometrií zkoseného rohu v momentu styku samotné budovy terminálu a jejího přemostění přes kolejiště. Takto geometrie domu utváří vstupní prostory orientované všemi přístupovými směry, násobí tak plochu uživatelského rozhraní a vytváří přirozený orientační bod.

B) KONSTRUKČNÍ A MATERIÁLOVÉ ŘEŠENÍ

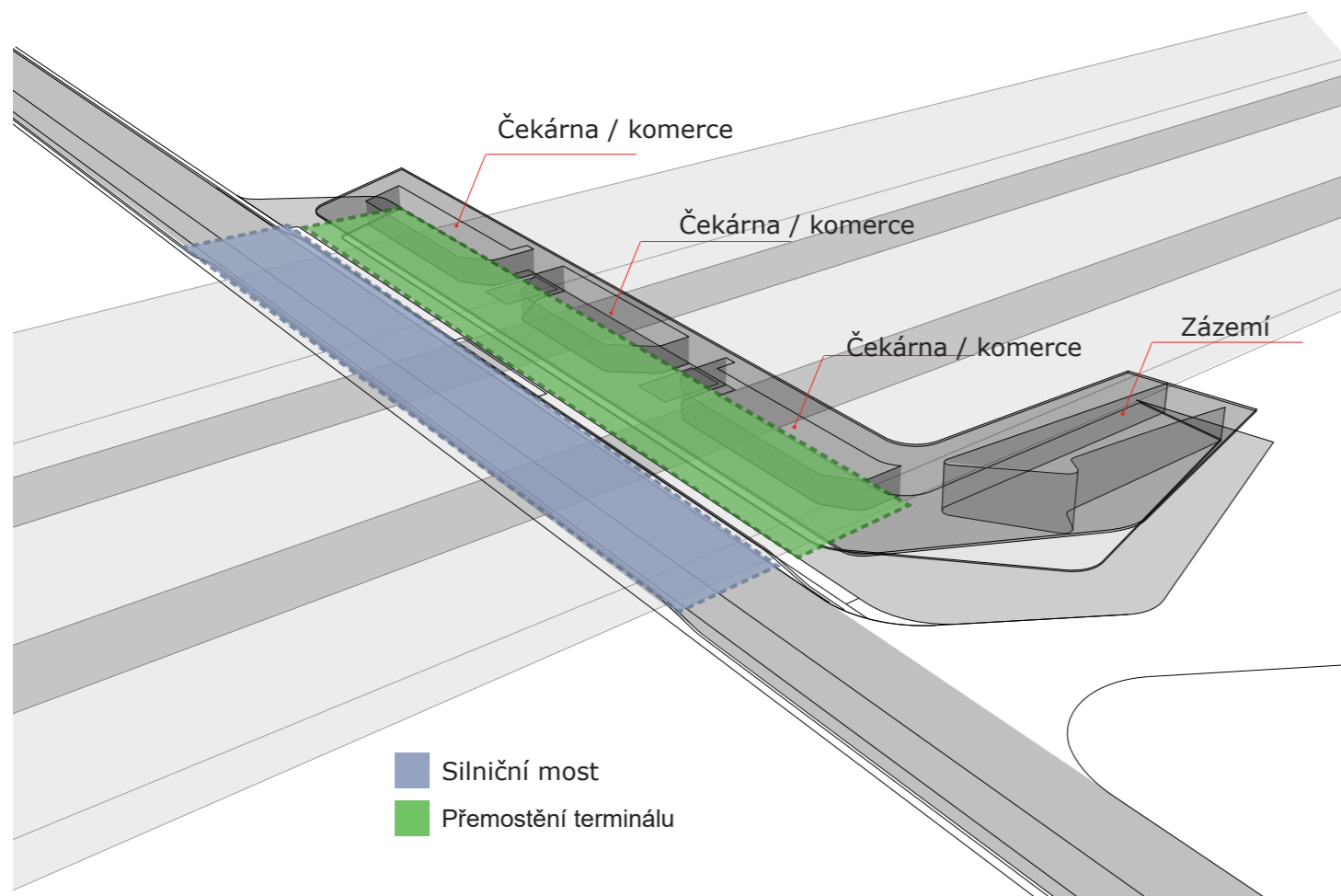
Lávka terminálu je navržena jako železobetonová konstrukce. Je řešena jako skupina navazujících betonových rámců. Prostor pro schodiště a výtah je řešen jako vložené pole s otvorem dle potřeby. Tento koncept rozdělení do více dilatačních celků by měl minimální podélné pohyby vůči střeše vč. zasklení.

Střecha terminálu je navržena jako ocelová konstrukce. Rozložení střešních nosníků vychází z geometrie domu. Systém příčných a podélných nosníků je podepřen vertikálními sloupy podél fasády terminálu a nakloněnými sloupy v prostoru lávky terminálu. Tyto nakloněné sloupy stabilizují konstrukci v bočním směru. Vnitřní jádro v prostoru terminálu pomáhá redukcí délky rozponů střešní konstrukce.

Materiálová paleta je volena tak aby co nejvíce reagovala na potřeby cestujících a vytvořila příjemný a důstojný prostor. Obálka budovy působí velice transparentním dojmem tak aby umožňovala přehlednou orientaci v terminálu, nástupištím a také bezprostředním okolí. Střecha je tvořena kovovým opláštěním s ohledem na potřeby údržby a tvarosloví budovy. Hlavním navigačním prvkem se pak v interiéru stává pohled v materialitě teplých tónů, který doprovází cestující celým terminálem a usnadňuje navigaci v něm. Navržený obklad, který se nachází v podhledech je možno provést z kovových profilů s povrchovou úpravou nebo také ve dřevěném obložení, které bylo vyhodnoceno jako možné požárním specialistou. Tento pohled přechází do vertikální stěny v prostoru prodejního pultu, čímž udává prostoru jasnou hierarchii a orientaci.

Volba materiálů zajišťuje snadnou údržbu prostorů a dlouhodobou životnost použitých materiálů zároveň umožňuje maximální přehlednost a čitelnost prostorů.

Nově navržený silniční most je navržen jako železobetonová konstrukce staticky i fyzicky separovaná od lávky terminálu, včetně základových konstrukcí.



Dva oddělené mosty a budova terminálu

Návrh pracuje s myšlenkou prostorové integrace obou mostů, silničního a přemostění terminálu jako součást nové infrastruktury. Současně respektuje jejich fyzickou i konstrukční separaci, v důsledku vlastnictví a zodpovědnosti za správu a údržbu. Čekárna s komerčí jsou orientovány s výhledem na kolejiště.

C) DISPOZIČNÍ A PROVOZNÍHO ŘEŠENÍ

Budova terminálu se dělí na zázemí a hlavní vchod nacházející ne na jižní straně kolejiště a přemostění překračující železniční koridor. Koncepte rozložení jednotlivých funkcí vychází z náplně a charakteru terminálu který slouží zejména jako přestupní terminál (16 000 z celkového počtu 20 000 cestujících denně zde bude přestupovat). S ohledem na to jsou obchodní a čekací kapacity terminálu soustředěny na samotném přemostění kolejiště v těsné návaznosti na nejfrekventovanější cirkulační proudy. Tyto obchodní kapacity jsou soustředěny do třech kapes na východní hraně přemostění a obsahují každá komfortní čekací plochy. Zázemí cestujících je situováno v budově terminálu na jižním okraji železničního koridoru. V budově terminálu je v přímé návaznosti na vchod situována výdejna jízdenek a také integrovaná čekárna pro cestující autobusovou dopravou. Budova terminálu obsahuje ve svém východním cípu zázemí pro zaměstnance, skladové prostory a zásobování. V přímé návaznosti se nachází parkoviště pro zaměstnance a ostrahu objektu a také zásobování.

Terminálu VST - moderní a pohodlný artefakt nové infrastruktury

Logika vnitřního uspořádání terminálu je reakcí na předpoklad počtu přestupů v terminálu s modelovaným tokem až 16000 přestupů denně. Charakter návrhu tak rozvíjí koncepci s moderním a vysoce integrovaným provozem, který odpovídá současnému životnímu stylu cestujících, kteří dojíždějí denně za prací ale i dálkových cestujících.

Dispoziční koncept terminálu s komerčními jednotkami a integrovanými čekárnami reflektuje potřebu komfortního pohybu velkého množství cestujících a současně vychází vstříc cirkulačním tokům zejména přestupních pasažérů. Komerční jednotky s čekárnami se tak nacházejí na samotném přemostění kolejiště, kde se stávají snadněji přístupné, jak pro přestupní cestující, tak i pro cestující s výchozí i cílovou stanicí Praha Východ. Tyto jednotky s čekárnami tak nabízejí atraktivní výhled na prostor kolejiště s denně až 200 projíždějícími vlaky, zároveň nabízejí pro jejich provozovatele velmi atraktivní lokaci s množstvím kolemjdoucích a potencionálních zákazníků. Tyto komerční jednotky se tak stávají komfortním prostorem pro občerstvení a nákup tiskovin v ideálním umístění vzhledem ke koncepci celého terminálu a jeho cirkulačních toků.

Přemostění železničního koridoru je tak zprostředkováno z pohodlného prostoru obchodní pasáže. Umístění komerčních jednotek ožíví průchod terminálem k nástupištím a rozptýlí objem cestujících.

Centrálním objektem vstupních prostor terminálu je prvek prodejního pultu navržen v materiálovém řešení v teplých odstínech tvořící dojem centrálního sloupu. Tento prvek do sebe integruje jak prodejní pult, bankomaty, tak i jízdenkové automaty a pomáhá intuitivní navigaci prostorem. Navržený obklad, který se zároveň nachází v podhledech je možno provést z kovových profilů s povrchovou úpravou nebo také ve dřevěném obložení, které bylo vyhodnoceno jako možné požárním specialistou. Zázemí zaměstnanců a přístup pro zásobování je navržen na východní straně budovy.

Veškeré tyto funkční celky jsou integrovány pod jednotnou střechou sebevědomého, ale minimálního a elegantního tvarování. Střecha se otevírá směrem ke vstupu a ke kolejišti, tím inscenuje zážitek z prostoru moderního terminálu. Z pohledu nástupiště se střecha pomalu otevírá a umocňuje zážitek z moderního terminálu značícího novou éru vysokorychlostní železniční dopravy v České republice.

D) TECHNOLOGICKÉ A ENERGETICKÉ ŘEŠENÍ

Navržené parkovací kapacity s integrovanou zelení jsou moderním modelem modro-zelené infrastruktury.

Požární bezpečnost

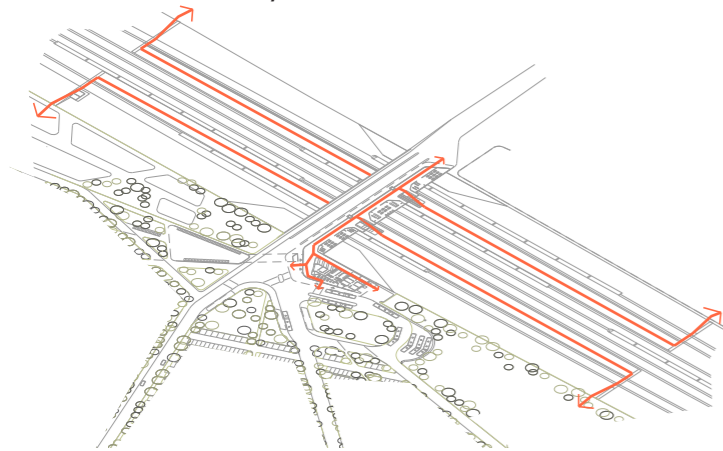
Objekt terminálu bude z hlediska požární bezpečnosti staveb posuzován dle kodexu norem požární bezpečnosti staveb řady ČSN 73 08xx, v platném znění, v návaznosti na vyhlášku 246/2001 Sb. o stavební prevenci.

Na ploše nástupiště, které je obklopeno kolejištěm s průjezdnými kolejemi pro rychlovlaky a terénním zářezem, je možné krizové situaci uvažovat výskyt přes 500 osob. Vzhledem k této skutečnosti je tento prostor koncipován jako vnější shromažďovací, kde jsou nutné alespoň 2 směry úniku na volné prostranství. Volným prostranstvím je uvažována plocha mezi kolejemi na koncích nástupišť a objekt lávky v polovině délky nástupišť. Samotná nástupiště jsou řešena jako prostory bez požárního rizika. Pro bezpečnou evakuaci osob z nástupiště budou navržena schodiště a eskalátory o celkové šíři cca 3,3 m (6 únikových pruhů). Prostor lávky nad nástupišti bude řešen jako vnitřní shromažďovací dle ČSN 73 0831 ve výškovém pásmu VP1 (odhad výskytu přes 500 osob), kde budou umožněny alespoň 3 směry úniku (do haly, na nástupiště, na konec lávky) na volné prostranství. Prostor lávky bude řešen bez požárního rizika a umístované obchodní jednotky a zázemí pro cestující v odbavovací hale bude požárně odděleno do samostatných požárních úseků.

Odbavovací hala bude řešena jako vnitřní shromažďovací prostor, kde je uvažováno s maximálně 1500 osob, kde je možné umístit obklady stěn z materiálů reakce na oheň maximálně D (např. dřevěné laťování o tloušťce do 25 mm)

Pro zajištění bezpečného požárního zásahu budou v zářezu navrženy terénní přístupová schodiště.

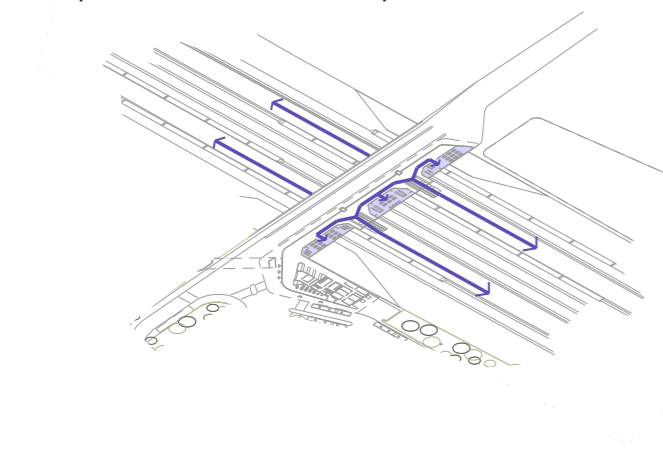
Požární únikové cesty



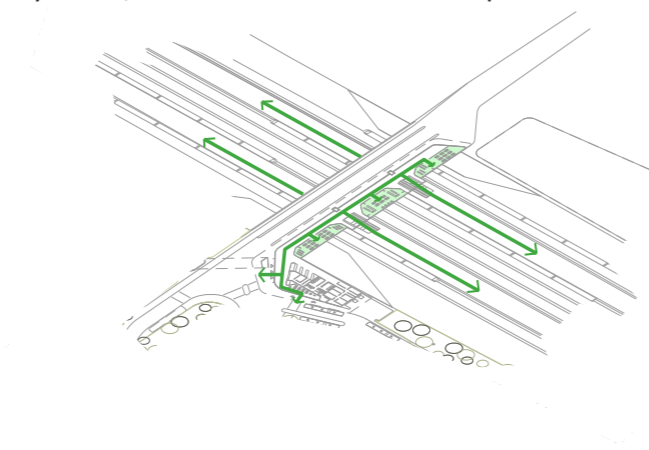
Čekárna / Komerční prostory



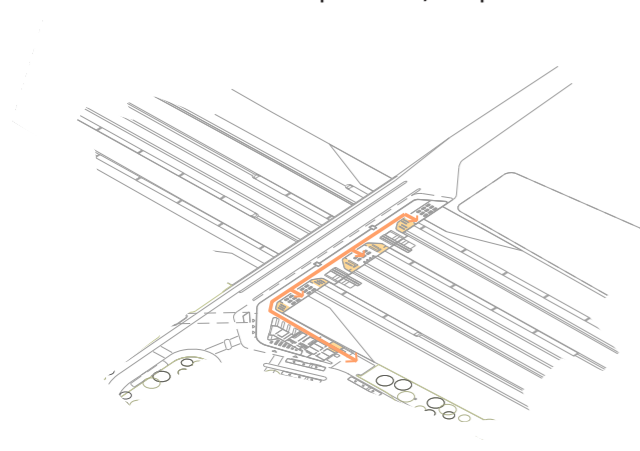
Přestupní stanice - cirkulace pasažérů



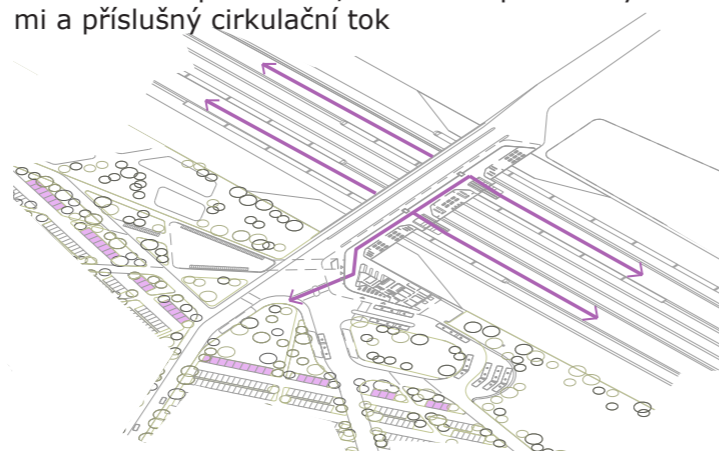
Výchozí / cílová stanice - cirkulace pasažérů



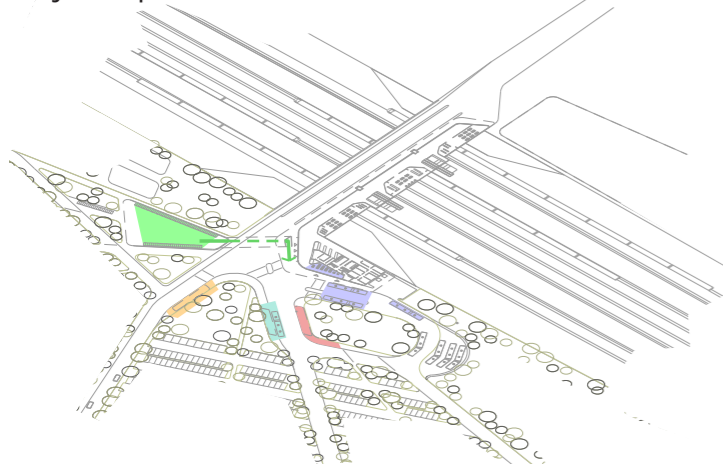
Zásobování komerčních prostor / odpad



Bezbariérové parkování / Parkování pro rodiny s dětmi a příslušný cirkulační tok



Veřejná doprava



E) ŘEŠENÍ VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ A KRAJINY

Integrace nově vznikající dopravní infrastruktury do krajiny je jedním z hlavních principů urbanistické koncepce.

Krajinné prvky se organicky včleňují do celé urbanistické kompozice a propojují veškeré prvky návrhu. Celková koncepce je postavena na principu modro-zelené infrastruktury.

Háj s parkovacími kapacitami

Jednou z klíčových složek urbánního návrhu a strategie vytvoření pohodlného a bezbariérového parkování je zalesněné parkoviště. 3000 parkovacích míst je umístěných ve stínech stromů, což pozvedne dojem uživatele z prostředí. Parkování pod stromy je moderní model vysoce integrované modro-zelené infrastruktury. Rádus vzdálenosti parkovacích míst je navržen na maximální dochozí vzdálenost 300 metrů. Tento prostor je rozčleněn pěšími přístupovými cestami uspořádanými radiálně ve vztahu k budově terminálu. Všechny přístupové cesty se sbíhají a definují tvar parku před stanicí, který funguje jako urbanistická styčná plocha pro hlavní vchod terminálu.

Park u terminálu

Park v bezprostřední návaznosti terminálu je jeden z klíčových prvků modrozelené infrastruktury, integruje všechny způsoby dopravy k terminálu, tvoří komfortní a příjemné prostředí vstupu a vytváří plynulý přechod do prostoru parkovacího háje. Geometrie parku je definována dopravními proudy a park úspěšně integruje dopravní prvky jako je autobusové nádraží s výstupní i nástupní zastávkou, stanoviště K+R, stanoviště taxi, navržené kapacity pro kola a motorky a bezbariérové a rodinné parkování. Park jako zelená infrastruktura je tak klíčovou ingrediencí která utváří dojem z místa pro příjezdy, odjezdy a taktéž pro procházející silniční dopravu. Pohledy přes atraktivní zelenou plochu tvoří atmosféru nezvyklou pro parkovací plochy. Park se organicky včleňuje do celé urbanistické kompozice a pozvedá kvalitu prostředí terminálu. Dispoziční uspořádání zajišťuje maximální způsobilost k přecházení a minimalizuje konflikty se silniční dopravou také díky integraci podchodu silnice Nehvizdy - Horoušany.

F) DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Řešení dopravy je integrální celé urbanistické koncepci. Budova terminálu je obsloužena z nové komunikace na jižní straně kolejí. Tato přístupová cesta k terminálu od sjezdu 8 a 11 je vedena paralelně podél vysokorychlostní trati, tak aby minimalizovala záběr krajiny a v místě terminálu se odklání od koridoru směrem na jih, čímž vytváří prostor pro parkovací kapacity pro 3000 aut a komplex terminálu. Toto řešení také minimalizuje množství dopravy v těsné blízkosti terminálu, jelikož parkovací kapacity jsou obslouženy z jihu. Radiálně uspořádané komunikace a pěší spojení se sbíhají před budovou terminálu, kde vytvářejí park a nádvoří v bezprostředním okolí terminálu. Tyto urbánní komponenty jsou klíčové pro vytvoření dostatečného předprostoru terminálu pro integraci veřejné dopravy a důstojného vstupního náměstí.

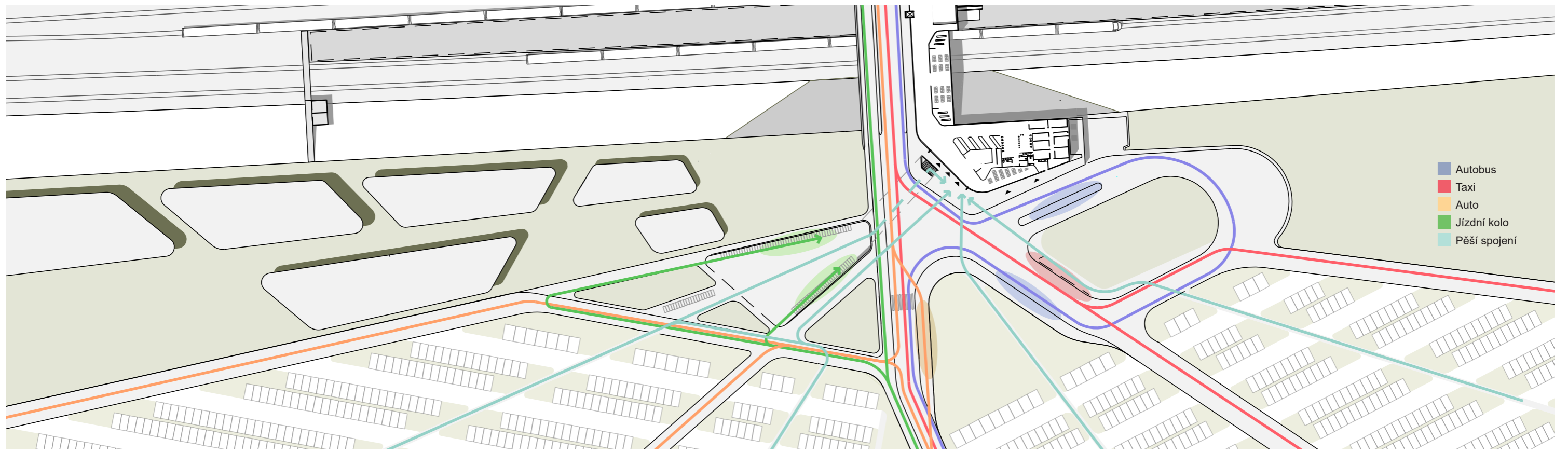
Veřejná autobusová doprava je alokována v předprostoru terminálu s jednou výstupní a třemi nástupními stanicemi. Autobusy mají před terminálem smyčku s integrovanými 4 odstavnými stání. Nástupní stání mají v budově terminálu přidruženou čekárnu s výhledem na všechny tři nástupní stání.

K+R stání a Taxi jsou alokovány před budovou terminálu, jsou zastřešeny a integrovány s nádvořím terminálu sadovými úpravami.

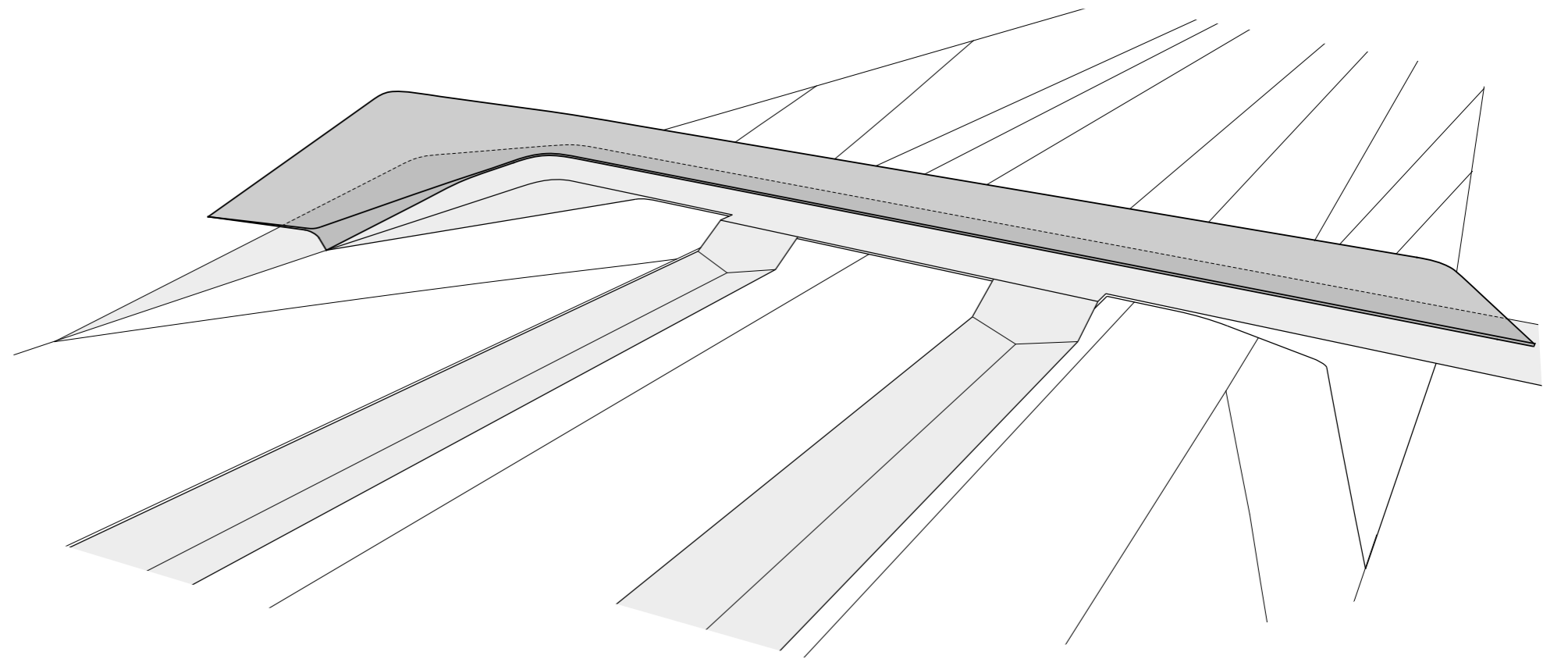
Cyklostezka je navržena při západní hranici komunikace Nehvizdy - Horoušany. Parkování pro jízdní kola je v přímé návaznosti na cyklostezku a mimo stání pro kola obsahuje také uzamykací boxy.

G) IDEOVÉ ŘEŠENÍ

Návrh terminálu a okolních ploch ideově staví na principech integrace jednotlivých prvků v čitelný a organizačně propracovaný celek s jasně definovanými vztahy. Celý komplex je připraven se vyvíjet v čase a reagovat na další urbanizaci či narůstající požadavky na železniční dopravu.



Efektivní a komfortní dopravní cirkulace jako základ urbanistické koncepce



Architektonická forma - Elegantní a minimalistická střecha v dialogu s mostními konstrukcemi