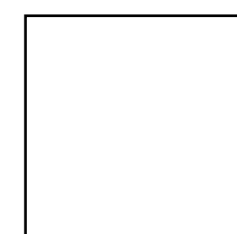
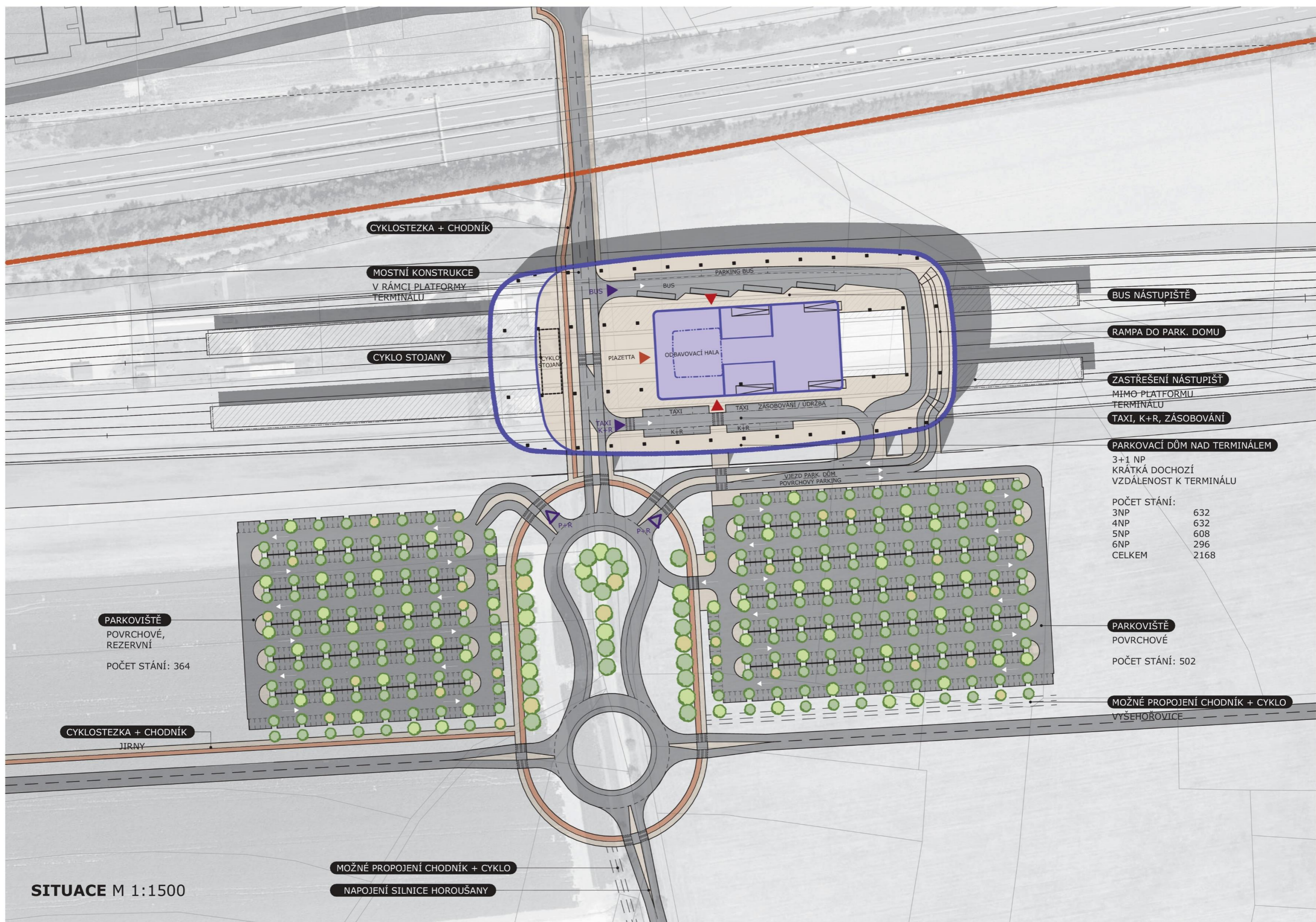


TERMINÁL PRAHA VÝCHOD





CYKLOSTEZKA + CHODNÍK

MOSTNÍ KONSTRUKCE  
V RÁMCI PLATFORMY  
TERMINÁLU

CYKLO STOJANY

BUS NÁSTUPIŠTĚ

RAMPA DO PARK. DOMU

ZASTŘEŠENÍ NÁSTUPIŠTĚ  
MIMO PLATFORMY  
TERMINÁLU

TAXI, K+R, ZÁSOBOVÁNÍ

PARKOVACÍ DŮM NAD TERMINÁLEM  
3+1 NP  
KRÁTKÁ DOCHOZÍ  
VZDÁLENOST K TERMINÁLU

POČET STÁNÍ:	
3NP	632
4NP	632
5NP	608
6NP	296
CELKEM	2168

PARKOVIŠTĚ  
POVRCHOVÉ  
POČET STÁNÍ: 502

MOŽNÉ PROPOJENÍ CHODNÍK + CYKLO  
VYŠEHOŘOVICE

PARKOVIŠTĚ  
POVRCHOVÉ,  
REZERVNÍ  
POČET STÁNÍ: 364

CYKLOSTEZKA + CHODNÍK  
JIRNY

MOŽNÉ PROPOJENÍ CHODNÍK + CYKLO

NAPOJENÍ SILNICE HOROUŠANY

SITUACE M 1:1500

TERMINÁL PRAHA VÝCHOD						
TABULKA BILANCÍ A ODHADU NÁKLADŮ NA REALIZACI						
POLOŽKA		m2	m3	ks	cena za MJ	Kč bez DPH
<b>TERMINÁL</b>						
HRUBÁ PODLAŽNÍ PLOCHA		4 064	-	-		0 Kč
<b>Celkem HPP [m2]</b>		<b>4 064</b>	-	-	-	<b>0 Kč</b>
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST		-	0	-		0 Kč
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST		-	24289,6	-	4 900 Kč	119 019 040 Kč
<b>Celkem OP [m3]</b>		<b>0</b>	<b>24289,6</b>	-	-	<b>119 019 040 Kč</b>
DALŠÍ KONSTRUKCE	zastřešení nástupiště	4906	-	-	7 650 Kč	37 530 900 Kč
<i>v rámci terminálu -&gt;</i>	přístup na nástupiště	0	-	-		0 Kč
	výtahy, eskalátory	-	-	17	250 000 Kč	4 250 000 Kč
	povrch nástupiště	9064	-	-	1 500 Kč	13 596 000 Kč
<b>Celkem konstrukce</b>		<b>13970</b>	-	-	-	<b>55 376 900 Kč</b>
<b>VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ</b>						
POVRCHY	zpevněné	1 251	-	-	1 600 Kč	2 001 600 Kč
<i>trávníky -&gt;</i>	nezpevněné	13 554	-	-	200 Kč	2 710 800 Kč
PRVKY	stromy	-	-	300	10 000 Kč	3 000 000 Kč
	mobiliiář	-	-	20	30 000 Kč	600 000 Kč
	osvětlení	-	-	90	42 000 Kč	3 780 000 Kč
<b>Celkem povrchy a prvky</b>		-	-	-	-	<b>12 092 400 Kč</b>
<b>POVRCHOVÉ PARKOVIŠTĚ A KOMUNIKACE (v areálu terminálu)</b>						
ZASTAVĚNÁ PLOCHA	kapacita	-	-	866	-	
	zpevněné plochy	26 473	-	-	1 600 Kč	42 356 800 Kč
<i>trávníky -&gt;</i>	nezpevněné plochy	2 841	-	-	200 Kč	568 200 Kč
<b>Celkem [m2]</b>		<b>29 314</b>	-	-	-	<b>42 925 000 Kč</b>
<b>PARKOVACÍ DŮM (mimo povrchová parkoviště)</b>						
	kapacita	-	-	2 168	-	
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST		-	0	-		0 Kč
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST		-	165462,1	-	2 750 Kč	455 020 775 Kč
<b>Celkem [m3]</b>		-	<b>165462</b>	-	-	<b>455 020 775 Kč</b>
<b>MOST PŘES KORIDOR A SILNICE DO HOROUŠAN (od dálničního mostu k napojení na sběrnou komunikaci)</b>						
KONSTRUKCE MOSTU	<i>tvoří platformu termin.</i>	3 500	-	-	24 500 Kč	85 750 000 Kč
KONSTRUKCE KOMUNIKACE		5 615	-	-	1 600 Kč	8 984 000 Kč
<b>Celkem</b>		-	-	-	-	<b>94 734 000 Kč</b>
<b>TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA</b>						
INŽENÝRSKÉ SÍTĚ		-	-	-		0 Kč
OSTATNÍ POLOŽKY		-	-	-		0 Kč
<b>Celkem</b>		-	-	-	-	<b>0 Kč</b>
<b>Celkem bez DPH</b>						<b>779 168 115 Kč</b>

Rozdělení Ceny	Okamžik fakturace	Cena dílčího plnění bez DPH
Zajištění Přípravy Projektu ve smyslu článku 1.1 (a) Smlouvy	Po ukončení poskytování činnosti	<b>[120 000] Kč</b>
Vypracování Architektonické studie ve smyslu článku 1.1 (b) Smlouvy	Po odevzdání Prvního návrhu Architektonické studie	<b>[6 000 000] Kč</b> <b>Maximálně 50 % ceny za toto dílčí plnění</b>
	Po odevzdání Čistopisu Architektonické studie a odstranění všech jeho vad reklamovaných Objednatel	<b>[600 000] Kč</b> <b>Maximálně 25 % z Ceny dle článku 10.1 Smlouvy</b>
Vypracování Dokumentace pro územní rozhodnutí ve smyslu článku 1.1 (c) Smlouvy <b>VČETNĚ CENY LICENCE!!!</b>	Po odevzdání Prvního návrhu Dokumentace pro územní rozhodnutí	<b>[7 300 000K] Kč</b> <b>Maximálně 50 % ceny za toto dílčí plnění</b>
	Po odevzdání Čistopisu Dokumentace pro územní rozhodnutí a odstranění všech jeho vad reklamovaných Objednatel	<b>[700 000] Kč</b>
Konzultační činnost ve smyslu článku 1.1 (d) Smlouvy	Po uplynutí kalendářního měsíce, v němž byla daná činnost poskytnuta	<b>[260 000] Kč za 400 hodin konzultační činnosti</b>  <b>Maximálně [BUDE DOPLNĚNO OBJEDNATELEM V RÁMCI JŘBU] Kč za jednu hodinu konzultační činnosti</b>  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	<b>[12 000] Kč za 15 hodin součinnosti při výběru dodavatele</b>  <b>Maximálně [BUDE DOPLNĚNO OBJEDNATELEM V RÁMCI JŘBU] Kč za jednu hodinu součinnosti při výběru dodavatele</b>  Tato cena se vztahuje na součinnost při výběru dodavatele v celkovém rozsahu nejvýše 15 hodin
<b>CENA CELKEM</b>	-	<b>[14 992 000] Kč</b>

## ANOTACE:

### Terminál Praha Východ

Navrhujeme výraznou stavbu, odpovídající svému významu kapacitního dopravního uzlu pro Prahu. Terminál je navržen tak, aby funkcí a estetikou doplňoval charakter železničního koridoru, tedy dynamické a kapacitní tepny s parametry celostátního významu.

Terminál je navržen jako výrazný (a významný) objekt na trati, který bude sloužit jako orientační bod nejen pro cestující vlakem, ale i jako orientační bod pro cestující auty ve smyslu P+R.

V návrhu slučujeme přemostění železnice, terminál s předprostorem, zastávky autobusu i parkovací dům do jednoho kompaktního celku (objektu), který umožní **jednoduchou orientaci cestujících, přirozené a rychlé přestupy** mezi různými druhy dopravy i minimální dochozí vzdálenosti z kapacitního parkingu (navrženého přímo nad terminálem), což bude motivovat k jeho využívání.

## TEXTOVÁ ZPRÁVA

### Urbanismus, širší vztahy

Na jižní straně od drážního koridoru bude ve finálním stavu navrhována komunikace, vedoucí paralelně s drážním tělesem. Ta bude sloužit jako příjezd od dálničního exitu 8 i nového exitu na východní hraně území. Poloha silnice rovnoběžně s dráhou vnáší geometrický základ do jinak urbanisticky nedefinovaného území. Toto řešení zjednoduší budoucí rozvoj, pokud budou přilehlé obce chtít (v dlouhodobém horizontu) a dá budoucím urbanistům a architektům pevný základ, ke kterému se přimknout.

Přilehlé plochy u terminálu ctí platné územní plány obcí jako zemědělské plochy. Současné obří monokulturní polní plochy by se ovšem měly co nejdříve rozdělit na políčka daleko menšího měřítka, oddělená remízky či porosty podporujícími biodiverzitu a udržitelnost krajiny.

V rámci řešení okolí je koncepčně přemístěn památník operace Antropoid, který by byl odříznut dráhou. Je posunut na jižní okraj drážního tělesa co nejbližší původnímu místu, počítá se s přístupovou cestičkou a malou odstavnou plochou poblíž západo-východní silnice.

Hlavní cíl návrhu je vytvořit jakožto první vstup do této části krajiny jasně komponovanou a jednoduše čitelnou stavbu. Rozdělení stavby na samostatný most, terminál, oddělený parkovací dům či doplňkové provozy by celek dle našeho názoru znečitelnil.

Proto jsou v našem návrhu terminál, přemostění železnice, jakož i parkovací dům integrovány do jednoho architektonického celku na platformě nad kolejištěm tak, aby přestupy (vlak-bus) a dochozí vzdálenosti (parking – vlak), byly minimální (při požadovaném objemu aut, který by v případě plošného řešení generoval obrovské plochy a vzdálenosti (a tedy i neochotu lidí ho využít).

## Doprava

Dopravní situaci řešíme jako celek, tak, aby fungoval jak při úvodním stavu napojení na silnici Nehvizdy, tak při finálním stavu, ve kterém se terminál propojí s novou silnicí, vedoucí od dálničního exitu 8 k novému dálničnímu exitu na východu území. Dopravní řešení navrhujeme tak, aby se při výstavbě propoje nemuselo nic nákladně bourat.

Ve finálním stavu se tedy příjezd předpokládá z nového silničního propoje, vedoucího paralelně s drážním tělesem tak, aby doprava nevedla primárně v blízkosti Nehvizd.

Pro plynulost a bezpečnost provozu na křížení nového propoje se silnicí Nehvizdy – Horoušany bude navrhnut kruhový objezd atypického tvaru, jehož severní polovina rovněž sdružuje vjezdy a výjezdy z kapacitních povrchových P+R parkovišť i parkovacího domu. V dopravním řešení se počítá i s možnou rezervou dobudování pěších a cyklistických propojů s okolními vesnicemi. Do té doby bude hlavní roli hrát pouze propojení Nehvizdy – Jirny, tak, jak si to obce přejí.

Pro vyřešení vytvoření obří parkovací kapacity P+R parkoviště je zvoleno řešení kombinace povrchového stání a parkovacího domu.

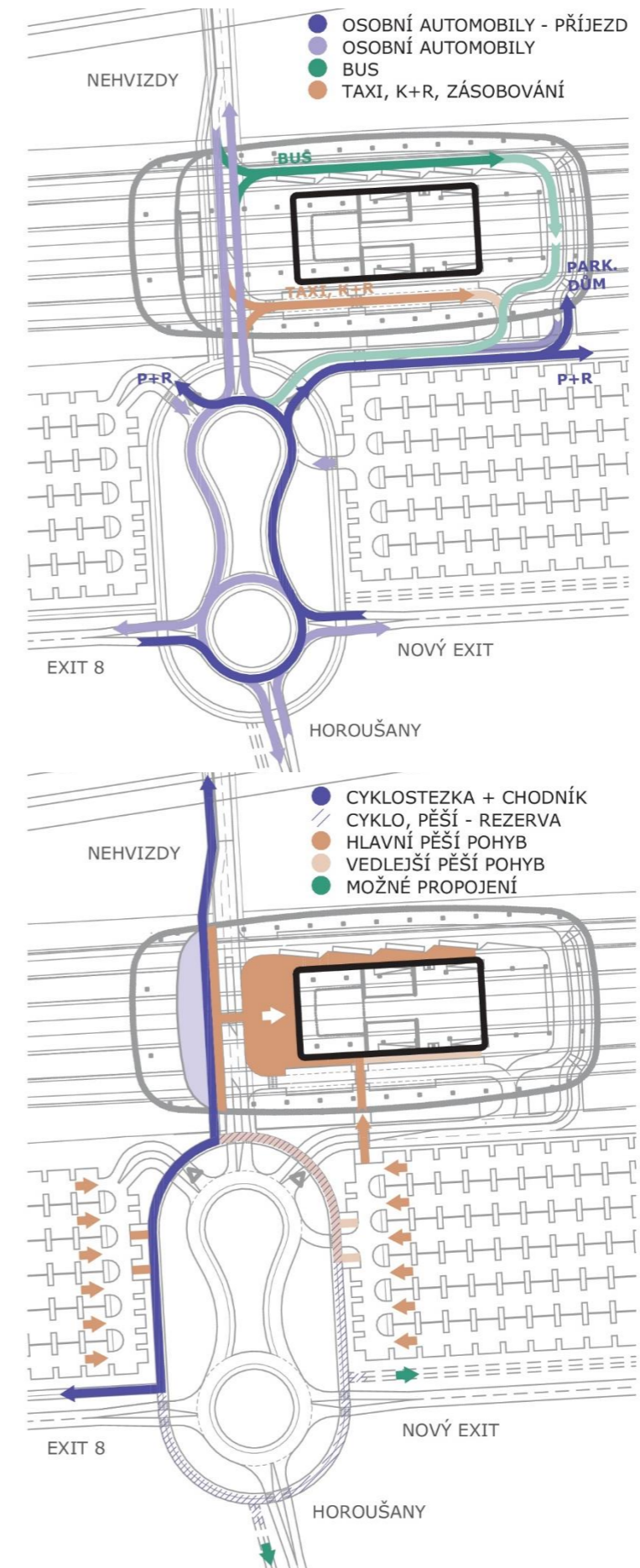
Hlavní parkovací dům je schválně navržen přímo nad železničním terminálem tak, aby dochozí vzdálenosti na přestupy byly co nejkratší a uživatelé tak nemuseli zdlouhavě docházet, což by řadu lidí mohlo jinak i odradit od využití P+R parkování. Parkovací dům pobírá cca 2/3 z požadovaných 3000 stání – 2168 (v předpokládaném návrhu).

Z parkovacího domu se lidé dostanou přímo na předprostor před hlavní vstup terminálu.

Doplnění parkovací kapacity se pak zhošťují 2 doplňková povrchová parkoviště z obou stran kruhového objezdu. Jejich kapacita je cca 1/3 z 3000 stání (866), jejich kapacitu je však možno rozšířit dostavbou v případě takové potřeby.

Samotný terminál je pak situován na platformě nad kolejištěm (přibližně ve výši okolního terénu, tak aby podjezdová výška vlaků byla zachována). Do této platformy je integrována silnice Nehvizdy – Horoušany i s oddělenou cyklostezkou a chodníkem.

Kolem terminálu se na této platformě nachází zastávky autobusů (s čekacími stánkami) ze severní strany, příjezd taxi, K+R či vozidel zásobování z jižní strany. Stojany pro cyklisty jsou zřízeny v čele hlavního vstupu u cyklostezky. Buses i taxi, se od terminálu okruhem jednoduše napojí zpátky na kruhový objezd, a tak nehrozí křížení dopravy.



## Dispoziční a provozní řešení terminálu

### Terminál

leží na platformě nad kolejištěm, na platformě jsou kolem terminálu přehledně sdruženy všechny dopravní provozy, jako zastávky busů, taxi, K+R, zásobování, či stojany kol. V západní části platformy probíhá silnice do Nehvizd.

Terminál je dispozičně navržen tak, aby umožňoval naprostou přehlednost a intuitivní navigaci cestujících a jejich rychlý a jednoduchý přestup mezi všemi obsaženými druhy dopravy.

Z navrženého předprostoru terminálu, v němž jsou zaintegrovány hlavní jádra do P+R parkovacího domu, se vstupuje do hlavní prosklené odbavovací haly. Hala je prosklená do třech hlavních stran, tak, aby příchozí z ní viděli na nástupiště autobusu (severní strana terminálu), prostory taxi + K+R (jižní strana), tak i na silnici, ze které vozidla přijíždí. Cestující se tak budou intuitivně a snadno orientovat mezi přestupy.

Halou prochází veliké vzdušné atrium až na střechu, evokující důležitost prostoru, ve kterém se cestující nachází.

U krajů haly jsou navrženy čekací prostory, kde si cestující mohou sednout a zároveň uvidí např. na přestup, či přijíždějící auto, které je jede vyzvednout.

V hlavní stěně haly je pak přímo viditelná prodejna jízdenek, dopravní kancelář i univerzální rozdělitelné prostory obchodů. Prodejna jízdenek je doplněna i automaty v blízkosti hlavního vchodu.

V prostřední části terminálu se nachází průchod k nástupištím, jímž cestující prochází po koupení jízdenek k nástupištím. Je zde možnost instalování turniketů pro kontrolu, či jiných opatření.

V zadní části terminálu je u sestupů na nástupiště vytvořena druhá čekací zóna, ze které je průhledem vidět přímo na vlaky a nástupiště. Místnost ostrahy je navržena přímo u místa kontroly jízdenek. Sestupy na nástupiště jsou řešeny kombinací eskalátorů, schodů, jakož i kapacitních výtahů, tak, aby byl objem cestujících rychle přesunut mezi úrovněmi nástupiště a terminálu nad.

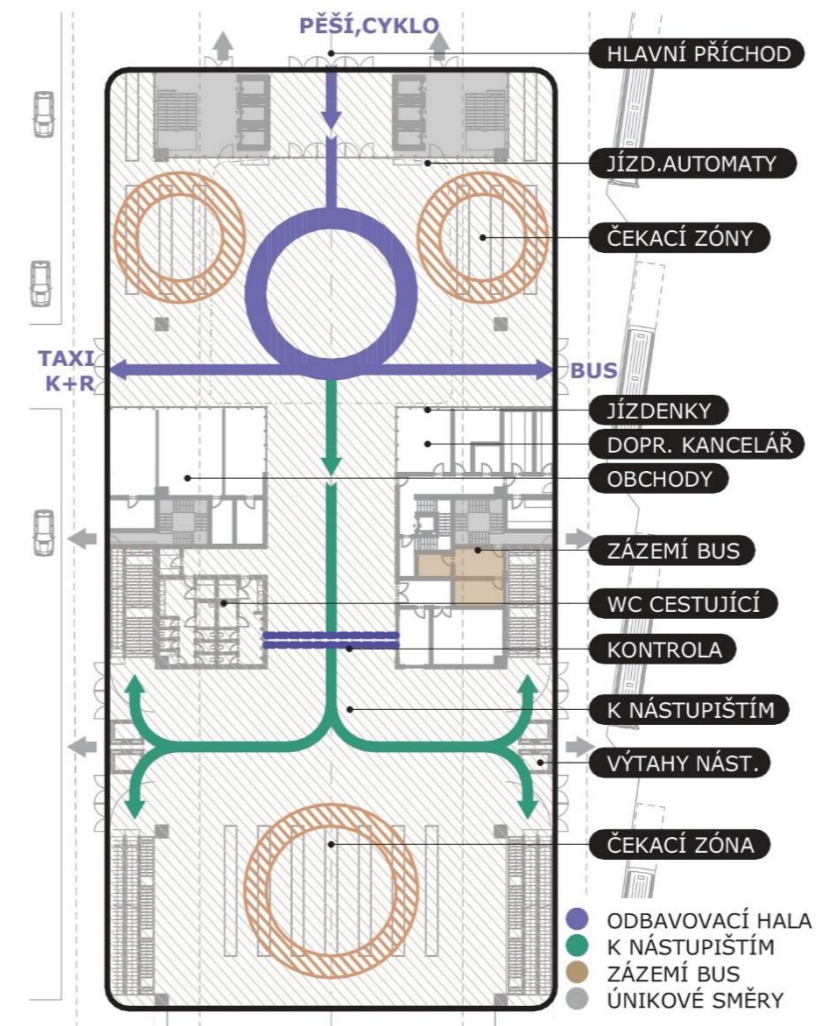
Z obou stran průchodu v prostřední části terminálu se nachází jádra se zázemím pro cestující (wc), provozními a technickými místnostmi (sklady, úklidy, místnostmi rozvaděčů apod.) Jádro, přiléhající k zastávkám autobusů rovněž integruje zázemí pro jejich řidiče.

Dispozice jader je koncipována tak, aby zaměstnanci pracující v terminálu nemuseli přecházet přes prostory cestujících např. do šaten apod, ale vše měli při ruce ve svých prostorech... Šatny a veškeré zázemí pro zaměstnance se tak nachází ve 2NP jádra, kde bude více soukromí. Ve 2NP se rovněž nachází další sklady a technické místnosti.

### Parkovací dům

je navržen přímo nad terminálem, tak, aby se z něj uživatelé co nejrychleji a nejkratší vzdáleností dostali na přestup v terminálu. Toto řešení by mělo podpořit ochotu lidí parking využívat.

Hlavními vertikálními jádry v parkovacím domu se cestující dostanou přímo na platformu před hlavní vchod do terminálu. Počítá se rovněž s únikovými schodišti, rozmístěnými v půdorysu garáží, ústícími na platformu terminálu v úrovni terénu.



## Architektonické řešení

Komplex samotné budovy terminálu, parkovacího domu nad ním a přemostění kolejiště tvoří jeden architektonický (a funkční) celek.

Hlavním prvkem je platforma nad nástupištěm, sdružující provozy kolem terminálu, která zároveň slouží jako přemostění. Byl pro ní zvolen oblý elipsoidní tvar, který ji opticky zjemňuje. Výpravní budova terminálu uvnitř platformy pak má pravidelný obdélníkový tvar, navržený pro maximální přehlednost a efektivitu uspořádání provozů vevnitř.

Platforma není dotažena až k vrchním hranám vysvahování, aby denní světlo pronikalo dolů na úroveň nástupišť.

Garáže nad hlavní platformou kopírují půdorys hlavní platformy, ustoupeno je jejich poslední podlaží. Objem garáží pak zároveň tvoří zastřešení celé platformy – tj nástupiště autobusu, stání taxi, K+R, či odkladních stojanů byciclů a celého předprostoru výpravní haly.

Prostor v povrchové úrovni samotné výpravní budovy terminálu je ponechán jako transparentní tak, aby byly zachovány průhledy skrz na jednotlivé dopravní provozy, ale i ven z terminálu do krajiny. Garáže nad jsou obaleny světlým opakním fasádním pláštěm, tvarově připomínajícím obložek, který levituje nad železniční tratí. Fasádní plášť půjde scénicky nasvítit.

Architektonické řešení zastřešení nástupišť je pojato minimalistickými tvary tak, aby hlavním architektonickým prvkem byl stále vlastní terminál. Nástupiště bude ozvláštňovat osvětlení, zabudované v konstrukci jeho zastřešení.

## Konstrukční řešení

Platforma je vertikálně opřena sloupy, ležícími příčně na čtyřech osách – na krajích vysvahování drážního tělesa a na nástupištích, dle zadaných prostorových limitů. Podélně je vytvořen pravidelný rastr sloupů. Roznesení platformy v úrovni terénu, jakož i garáží nad je předpokládáno za pomoci nosníků a průvlaků s velkým rozponem. Samotná patra garáží jsou pak koncipována jako klasický sloupový systém se standardním rozponem, který bude roznesen pod garážemi – tj nad budovou terminálu na velkorozponový rastr.

## Materiálové řešení

Konstrukce desek a sloupů jsou předpokládány jako pohledové.

Na budově bude dominantní opakní fasádní plášť, zakrývající nadzemní garážovou část, který bude evokovat levitující obložek. Plášť bude mít možnost být decentně scénicky nasvícen.

V hlavní výpravní hale bude dominantní atrium, stoupající přes 5 pater až na střechu. To bude obaleno opakním materiálem, nasvíceným zezadu, tvořícím jakousi oponu mezi prostory pro cestující a parkingem nad.

