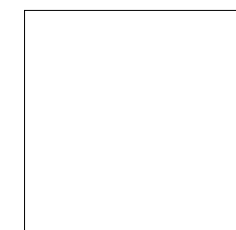
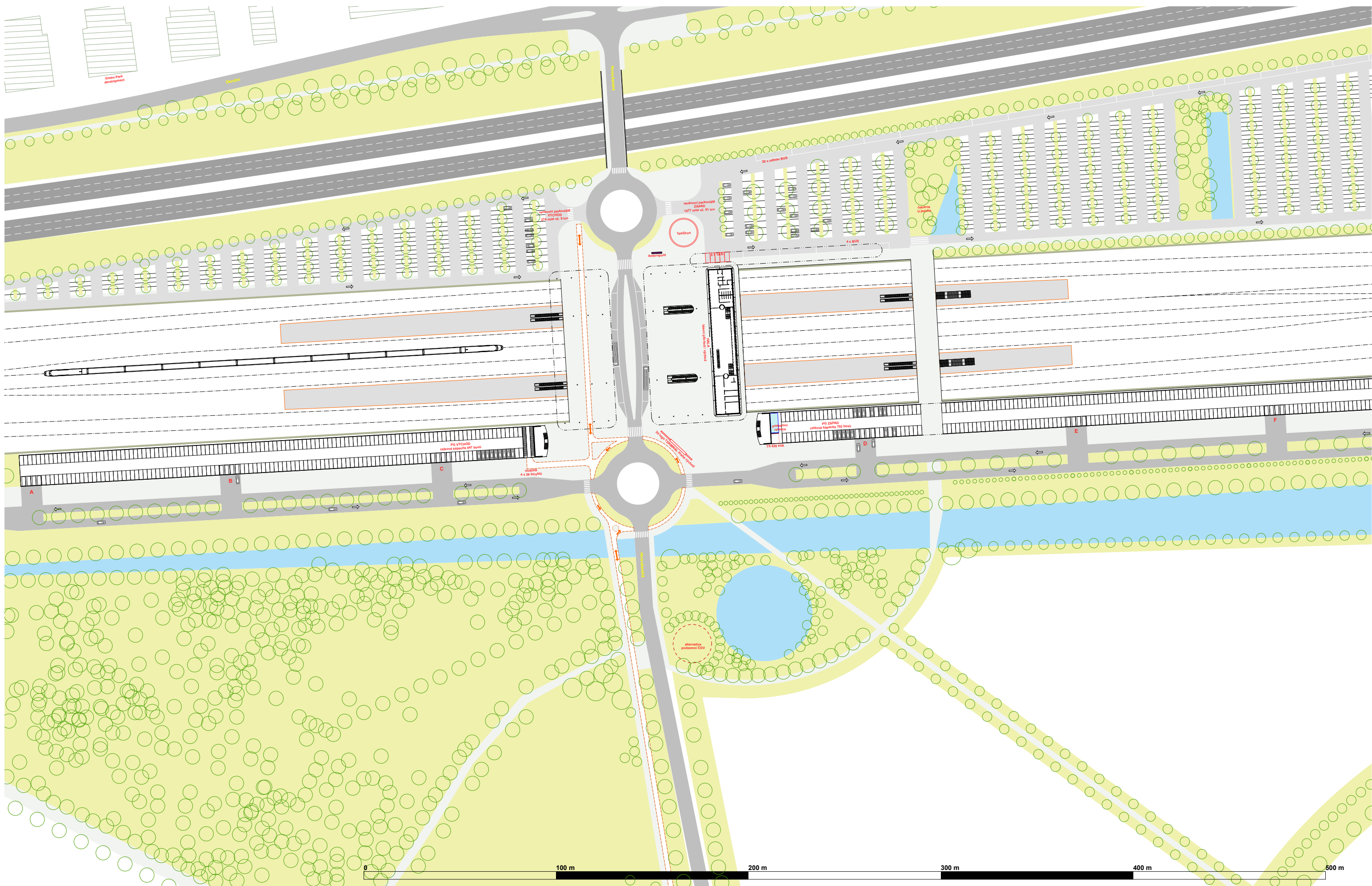


TERMINÁL PRAHA VÝCHOD/ PRAGUE EAST TERMINAL





Situační výkres 1 : 750

# TERMINÁL PRAHA VÝCHOD/ PRAGUE EAST TERMINAL

**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	1 636	-	-	43 000 Kč	70 348 000 Kč	
<b>Celkem HPP [m2]</b>	<b>1 636</b>	-	-	-	<b>70 348 000 Kč</b>	
<b>OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST</b>						
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST	-	7157	-	20 698 Kč	148 135 586 Kč	
<b>Celkem OP [m3]</b>	<b>0</b>	<b>7157</b>	-	-	<b>148 135 586 Kč</b>	
<b>DALŠÍ KONSTRUKCE</b>						
zastřešení nástupiště	7650	-	-	5 710 Kč	43 681 500 Kč	
přístup na nástupiště	5505	-	-	33 620 Kč	185 078 100 Kč	
výtahy, eskalátory	-	-	10	2 150 000 Kč	21 500 000 Kč	
povrch nástupiště	8900	-	-	1 320 Kč	11 748 000 Kč	
<b>Celkem konstrukce</b>	<b>22055</b>	-	-	-	<b>262 007 600 Kč</b>	
<b>VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ</b>						
POVRCHY	zpevněné	3 850	-	-	1 185 Kč	4 562 250 Kč
	nezpevněné	0	-	-	0 Kč	0 Kč
PRVKY	stromy	-	-	730	1 190 Kč	868 700 Kč
	mobiliář	-	-	1	10 000 000 Kč	10 000 000 Kč
	osvětlení	-	-	107	49 000 Kč	5 243 000 Kč
<b>Celkem povrchy a prvky</b>	-	-	-	-	-	<b>20 673 950 Kč</b>
<b>POVRCHOVÉ PARKOVIŠTĚ A KOMUNIKACE (v areálu terminálu)</b>						
ZASTAVĚNÁ PLOCHA	kapacita	-	-	1 751	-	-
	zpevněné plochy	47 500	-	-	1 430 Kč	67 925 000 Kč
	nezpevněné plochy	8 120	-	-	980 Kč	7 957 600 Kč
<b>Celkem [m2]</b>	<b>55 620</b>	-	-	-	-	<b>75 882 600 Kč</b>
<b>PARKOVACÍ DŮM (mimo povrchová parkoviště)</b>						
	kapacita	-	-	1 249	-	-
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST	-	0	-	-	0 Kč	0 Kč
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST	-	58320	-	3 050 Kč	177 876 000 Kč	
<b>Celkem [m3]</b>	-	<b>58320</b>	-	-	-	<b>177 876 000 Kč</b>
<b>MOST PŘES KORIDOR A SILNICE DO HOROUŠAN (od dálničního mostu k napojení na sběrnou komunikaci)</b>						
KONSTRUKCE MOSTU	2 210	-	-	32 100 Kč	70 941 000 Kč	
KONSTRUKCE KOMUNIKACE	2 090	-	-	1 600 Kč	3 344 000 Kč	
<b>Celkem</b>	-	-	-	-	-	<b>74 285 000 Kč</b>
<b>TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA</b>						
INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	-	-	1	11 500 000 Kč	11 500 000 Kč	
OSTATNÍ POLOŽKY	-	-	-	-	0 Kč	
<b>Celkem</b>	-	-	-	-	-	<b>11 500 000 Kč</b>
<b>Celkem bez DPH</b>						<b>770 360 736 Kč</b>

Maximální výše ceny je 780.000.000 Kč bez DPH.

**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	<b>480.000 Kč</b>
Vypracování Architektonické studie ve smyslu článku 1.1 (b) Smlouvy	Po odevzdání Prvního návrhu Architektonické studie	<b>2.800.000 Kč</b> <b>Maximálně 50 % ceny za toto dílčí plnění</b>
	Po odevzdání Čistopisu Architektonické studie a odstranění všech jeho vad reklamovaných Objednatel	<b>3.100.000 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>3.800.000 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>4.550.000 Kč</b>
Konzultační činnost ve smyslu článku 1.1 (d) Smlouvy	Po uplynutí kalendářního měsíce, v němž byla daná činnost poskytnuta	<b>240.000 Kč za 400 hodin konzultační činnosti</b>  <b>Maximálně [BUDE DOPLNĚNO OBJEDNATELEM V RÁMCI JŘBU] 600 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>9.000 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>14.979.000 Kč</b>

# Terminál Praha východ - textová část

## Anotace

Vstoupit do krajiny uvážlivě, zatížit ji co nejméně

Dopravní uzel pojmout jako krajinářsky orientovaný zásah

Dopravní uzel neustále vidět jako integrální součástí Nehvizd

Nehvizdy rozmanitými formami propojit s krajinou skrze součásti terminálu

Architektonickým konceptem přispět k vědomí sociální funkce architektury, zvláště ve smyslu propojování lidí a ne jejich separace

Terminál je otevřený, přátelský, komfortní

Terminál nabízí pocit pohody

## A

Urbanistické a architektonické řešení

Vstoupit do krajiny uvážlivě a zatížit ji co nejméně je naším prvopočátečním úmyslem. Vidíme i ve velkém zásahu do krajiny, jakým zde nepochybně vysokorychlostní trať je, šanci na povznesení nového celku. Koneckonců i velký zásah je nakonec nutné vidět jako jednu ze součástí většího celku.

Urbanistické řešení proto vychází z představy nově utvářené krajiny. Ta by ostatně měla být vědomě nově utvářená minimálně z hlediska evidentního stavebního růstu městyse Nehvizdy. Dopravní uzel tedy pojmáme jako krajinářsky orientovaný zásah.

Jsme přesvědčeni, že propojení Nehvizd s krajinou mnohotvárnými způsoby je velice dobře možné právě díky Terminálu.

Chceme dopravní uzel neustále vidět jako integrální součástí Nehvizd. Proto pro nás bylo důležité hledat správnou pozici terminálu a hledat proto jeho správný vztah k všemu, co je součástí zdejší identity. Volba přidržit se historické trasy do Horoušan je podle našeho názoru ta nejlepší. Na Horoušanské ulici zakládáme novodobý veřejný prostor s mnoha funkcemi, samozřejmě v prvé řadě s funkcí „přednádražního prostoru“. Zůstat jen u jediné funkce by nebylo dobré, a jistě by v průběhu času neobstálo. Prostranství se tak stává součástí místního života a jeho celkové řešení umožní různé formy. Významnou roli hrají dva velké baldachýny. Prostranství je dostatečně volné a otevřené, přitom představuje vysoký komfort uživatelský komfort při rozličných prostorových situacích.

Tím jsme již v koncepční urbanistické rovině chtěli docílit základu pro uplatnění sociální funkce architektury, totiž pro takové uspořádání, aby prostředí vnější i vnitřní napomáhalo propojovat lidí a nevedlo k odtažitosti a separaci.

Terminál jako celek je proto otevřený, přátelský, komfortní.

Vztah navrženého řešení k závazným požadavkům podle čl. 2.4.2. Soutěžních podmínek:

Jsou dodrženy všechny závazné požadavky -

- umístění je v souladu s požadavky ÚP

- rezerva pro rozšíření D11 je respektována

- poloha terminálu je mezi osou železniční vlečky na západě a silnicí č. III/2455 na východě

- umístění trati a polohy nástupišť je podle přílohy P03

- průjezdný průřez tratě a ochranné prostory jsou podle přílohy P04

Projektová část soutěžního návrhu

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 č. III/10163 do Horoušan (v části od stávajícího mostu přes 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



## Urbanistické řešení

Uvažovaným denním obratem 20 tisíc cestujících lze terminál považovat za jeden z našich významnějších hubů (např. Ostrava Svinov 30 tisíc, Beroun 6 tisíc).

## B

### Konstrukční a materiálové řešení

V řešení uplatňujeme ponejvíce Vierendeelovu konstrukci. Na jejím principu je založeno řešení dvou hlavních pochozích desek, budova vlastního Terminálu a východní pěší lávka mezi parkovištěm a parkovacím domem. Přemostění tratě je řešeno železobetonovým mostem se dvěma mezipodporami.

Nejvýraznějšími prvky Terminálu budou pravděpodobně dva vysoké baldachýny. Jedná se o ocelové konstrukce s využitím vysokopevnostních ocelí a karbonových prvků jako složky sendvičových panelů.

Dominantním materiálem Terminálu se stává bíle natřená ocel a velkoformátové sklo.

## C

### Dispoziční a provozní řešení

Základním provozním znakem Terminálu je flexibilita přístupu na nástupiště. Proto jsou přístupy rozprostřeny tak, aby neodůvodněně nedocházelo ke koncentracím cestujících. Potřeba odbavovací haly z hlediska jejího použití je pro cestovní účely minimalizována.

Přístupy na nástupiště a samotná nástupiště jsou plně bezbariérově přístupné.

V dispozičním uspořádání Terminálu jsou uplatněny veškeré požadavky a doporučení podle soutěžních podmínek.

Předpokládáme, že zanedlouho bude prodej jízdenek ryze virtuální otázkou. Proto je v otevřené hale situován pouze velký pult s elektronickými nástroji.

Objekt Terminálu se sestává 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, technologie dráhy).

V objektu terminálu se nepředpokládá zvláštní prostor pro odbavení cestujících ve smyslu jejich kontroly před nástupem do vlaku.

Na každém nástupišti jsou umístěny dvě uzavřené miničekárny.

### Terminál - hala

#### a) pro pasažery

500 m<sup>2</sup> univerzální halový volný prostor

25 m<sup>2</sup> jízdenky, info

100 m<sup>2</sup> obchody, fast food a podobně

75 m<sup>2</sup> WC, hygiena

to je celkem 700 m<sup>2</sup>

b) zaměstnanci

15 m<sup>2</sup> dopravní kancelář

15 m<sup>2</sup> ostraha

30 m<sup>2</sup> denní místnost všech zaměstnanců

50 m<sup>2</sup> šatny

50 m<sup>2</sup> WC, hygienická zařízení

to je celkem 160 m<sup>2</sup>

c) technické a technologické provozy

40 m<sup>2</sup> údržba

50 m<sup>2</sup> úklid komplet

40 m<sup>2</sup> strojovna VZT

40 m<sup>2</sup> technická místnost a energocentrála

20 m<sup>2</sup> rozvodna drážní technologie

20 m<sup>2</sup> drážní technologická místnost

to je celkem 120 m<sup>2</sup>

a + b + c celkem - 980 m<sup>2</sup>

### Nástupiště

2 x 410 x 11 m = 4.510 m<sup>2</sup> / celkem oba perony 9.000 m<sup>2</sup>

vertikální komunikace 1 peron = 3 páry eskalátorů, 1 výtah, 1 obyč. schodiště  
plné zastřešení

### Eskalátory

rychlost 0,5 m/s

např. Mitsubishi S1000 šířka 1200 mm = 9000 osob / hod = 150 osob / min

### Schodiště

výkonnost 1 pruhu š 600 mm = cca 1260 osob / hod = 21 osob / min

šířka schodiště 3500 mm, to jest 5 pruhů - 3000 mm = 105 osob / min

## D

### Technologické a energetické řešení

Terminál se napojí na vodovodní a kanalizační řad městyse Nehvizdy.

Spotřeby jsou následující:

Zaměstnanci - 20 osob

WC, umývadla a tekoucí teplá voda - 14 m<sup>3</sup>/rok x 20 osob = 28 m<sup>3</sup>/rok

Cestující

WC, umývadla a tekoucí teplá voda - cca 1000 osob / den x 20 litrů x 365 = 75 m<sup>3</sup>/rok

Stravování bez obsluhy (fastfood = bufet)

1 strážník 1 m<sup>3</sup> / rok, celkem 500 započitatelných strážníků denně = 500 m<sup>3</sup>/rok

Úklid veřejných prostorů

denní spotřeba 4 m<sup>3</sup>, za rok cca 1450 m<sup>3</sup>

Celkový součet činí přes 2000 m<sup>3</sup> vody ročně.

Dešťové vody budou sváděny decentralizovaně:

a) vody ze zastřešení baldachýnů celkem 15.900 m<sup>2</sup> do podzemní retenční nádrže pod východním parkovacím domem. Objem nádrže bude min. 1000 m<sup>3</sup>.

b) vody ze střech parkovacích domů celkem 12.320 m<sup>2</sup> do velkého vodního kanálu

c) venkovní parkoviště západ

vsak

c) venkovní parkoviště východ

odvedení liniovými žlábkami do velkých remízů s vodními plochami

Energetická koncepce

Terminál nemusí na základě rozměru své energeticky vztažené plochy splnit požadavek na budovu s téměř nulovou spotřebou energie (NZEB - nearly zero-energy building).

NZEB je budova, která

1) má kvalitativně přísnější požadavky na obálku budovy,

2) má dobře regulovatelné vytápění, větrání i osvětlení,

3) má systémy pokrývající potřebu energie s vysokou účinností,

4) bude zásobována částečně z obnovitelných zdrojů energie,

5) popřípadě energii sama produkuje.

Budova je nezávisle na legislativních požadavcích koncipována jako mimořádně úsporná a měla by snadno splnit tato základní kritéria:

1) měrná potřeba tepla na vytápění bude 15 kWh / m<sup>2</sup>.rok (obecný požadavek je max. 15),

2) měrná potřeba energie na chlazení bude 12 kWh / m<sup>2</sup>.rok (obecný požadavek je max. 15),

3) měrná neobnovitelná primární energie bude cca 80 kWh / m<sup>2</sup>.rok (obecný požadavek je max. 120),

4) průměrný součinitel prostupu tepla obálky budovy bude 0,25 W / m<sup>2</sup>.K (normový požadavek je max. 0,35).

E

Veřejné prostranství a krajina

Základním veřejným prostranstvím je předprostor terminálu na Horoušanské ulici.

F

Dopravní řešení

Areál Terminálu je dopravně koncipován jako otevřený, plně integrovaný do sítě silnic a místních komunikací. Zvláště patrné je to v případě pěších propojení a napojení, obdobně pak i u cyklistické dopravy.

Hlavní příjezdy pro automobilovou dopravu budou představovat nové propojovací silnice mezi Exitem 8 a Exitem 11. Vyloučit užívání ostatních možností nelze, lze však předpokládat jejich minoritní význam.

Parkování

Návazností na ostatní dopravu se rozumí zejména:

1) místa pro zastavení a vyčkávání regionálních autobusů (2 x 3 odjezdová stání)

2) místa pro zastavení a vyčkávání dálkových autobusů (4 odjezdová stání).

Celkový skutečně možný počet míst pro osobní automobily je 3.251, z toho 70 míst je invalidních. Počet míst lze díky technologii parkování (zakladače) redukovat na požadovaných 3000.

PP1 - povrchové parkoviště východ

274 míst celkem, z toho 8 míst je invalidních

PP2 - povrchové parkoviště západ

1.477 míst celkem, z toho 31 míst je invalidních

20 míst pro odstavení autobusů

Celkem kapacita povrchových parkovišť

1751 míst

PG1 - parkovací garáž západ

551 míst celkem

místa pro uschování 104 jízdních kol (9 modulů - na místo 27 OA)

PG2 - parkovací garáž východ

949 míst celkem

G

Ideová část řešení

Ideová část zahrnuje:

a) silniční napojení Terminálu komunikacemi vedoucími k D11 na Exit 8 a Exit 11

b) možné využití a prostorového uspořádání zastavitelného a nezastavitelného území v širším řešeném území (rozvinout potenciál projektové části)

Multifunkční centrum

v ploše parkoviště s povinností podzemní náhrady ztracených parkovacích míst

ZP 3.770 m<sup>2</sup>

průměrně 3 podlaží

HPP 11.000 m<sup>2</sup>

OP cca 40.000 m<sup>3</sup> (předpokl IN cca 500 mil Kč)

čup nadzemní části 9.500 m<sup>2</sup>

funkce a jejich podíly na čup

obchody a služby 600 m<sup>2</sup> (8 x 75 m<sup>2</sup>) - z toho cca 300 m<sup>2</sup> prodejní plocha

restaurace 810 m<sup>2</sup> (3 x 270 m<sup>2</sup>) - z toho cca 400 m<sup>2</sup> odbytová plocha, to je cca 290 hostů

volný čas 1.200 m<sup>2</sup>

ubytování 3.260 m<sup>2</sup> (cca 80 osob)

kanceláře 2.500 m<sup>2</sup>, to je celkem max 100 pracovníků

mall, piazzetta a zahrada 2.330 m<sup>2</sup>

c) související technickou infrastrukturu