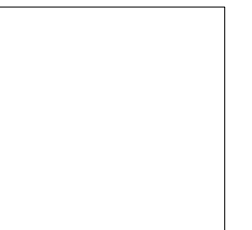


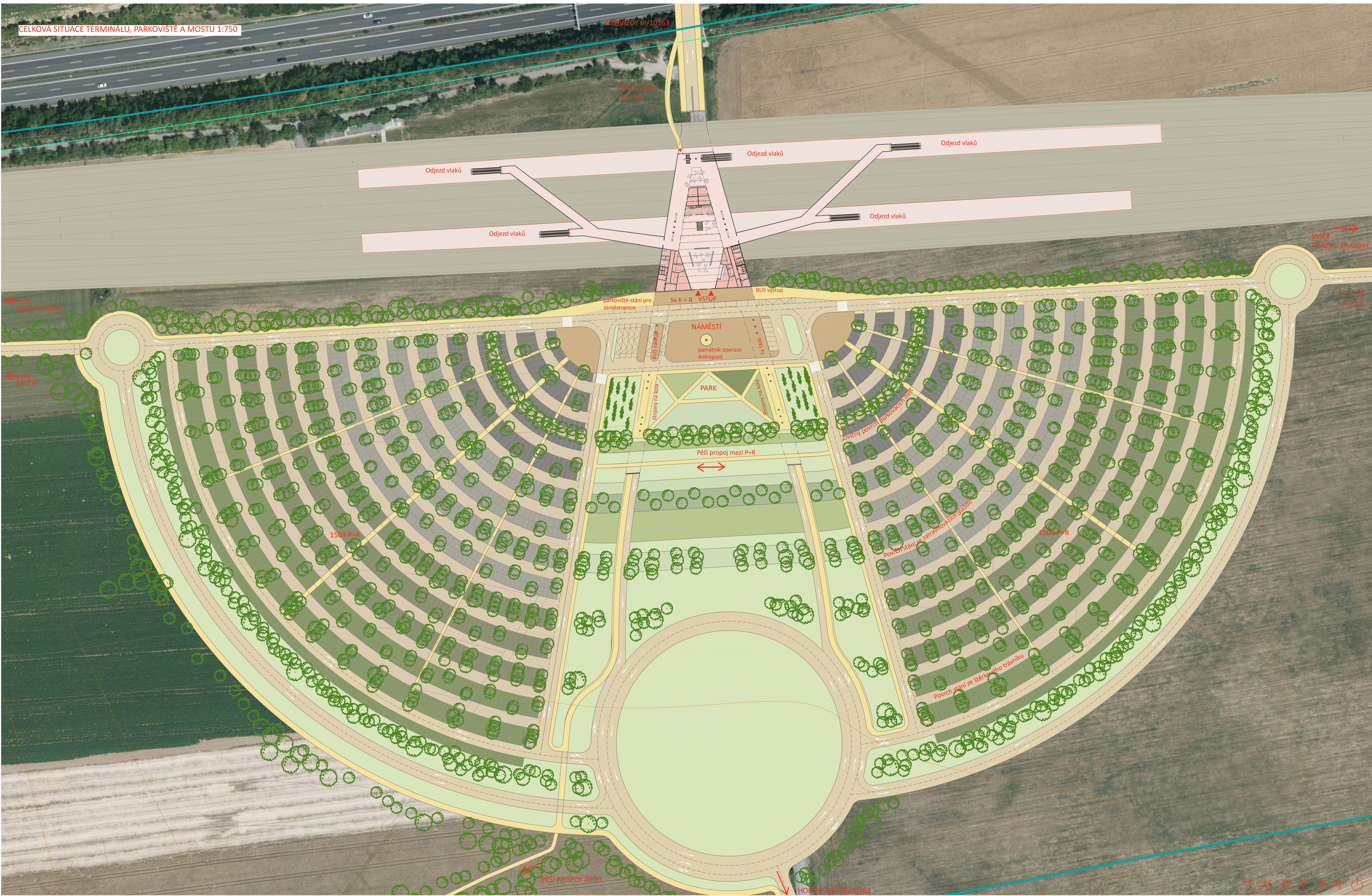
TERMINÁL PRAHA VÝCHOD / PRAGUE EAST TERMINAL



CELKOVÁ SITUACE TERMINALU, PARKOVIŠTĚ A MOSTU 1:750

NERVIZDY III/10163

P52 (propojení Nervizdy)



P2

TERMINÁL PRAHA VÝCHOD/ PRAGUE EAST TERMINAL

0 5 10 20 30 40 m

TERMINÁL PRAHA VÝCHOD
TABULKA BILANCÍ A ODHADU NÁKLADŮ NA REALIZACI

POLOŽKA	m2	m3	ks	cena za MJ	Kč bez DPH
---------	----	----	----	------------	------------

TERMINÁL					
HRUBÁ PODLAŽNÍ PLOCHA	2 550	-	-	0 Kč	0 Kč
Celkem HPP [m2]	2 550	-	-	-	0 Kč

OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST	-	0	-	10 500 Kč	0 Kč
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST	-	14025	-	14 000 Kč	196 350 000 Kč
Celkem OP [m3]	0	14025	-	-	196 350 000 Kč

DALŠÍ KONSTRUKCE	zastřešení nástupiště	4060	-	-	15 000 Kč	60 900 000 Kč
	přístup na nástupiště	1100	-	-	20 000 Kč	22 000 000 Kč
	výtahy, eskalátory	-	-	14	3 000 000 Kč	42 000 000 Kč
	povrch nástupiště	7680	-	-	950 Kč	7 296 000 Kč
Celkem konstrukce		12840	-	-	-	132 196 000 Kč

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ						
POVRCHY	zpevněné	9 440	-	-	3 000 Kč	28 320 000 Kč
	nezpevněné	1 540	-	-	2 000 Kč	3 080 000 Kč
PRVKY	stromy	-	-	550	15 000 Kč	8 250 000 Kč
	mobiliář	-	-	50	8 000 Kč	400 000 Kč
	osvětlení	-	-	44	25 000 Kč	1 100 000 Kč
Celkem povrchy a prvky		-	-	-	-	41 150 000 Kč

POVRCHOVÉ PARKOVIŠTĚ A KOMUNIKACE (v areálu terminálu)						
ZASTAVĚNÁ PLOCHA	kapacita	-	-	-	-	-
	zpevněné plochy	27 540	-	-	3 200 Kč	88 128 000 Kč
	nezpevněné plochy	41 840	-	-	400 Kč	16 736 000 Kč
Celkem [m2]		69 380	-	-	-	104 864 000 Kč

PARKOVACÍ DŮM (mimo povrchová parkoviště)						
	kapacita	-	-	-	-	-
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST		-	-	-	6 300 Kč	0 Kč
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST		-	-	-	7 900 Kč	0 Kč
Celkem [m3]		-	0	-	-	0 Kč

MOST PŘES KORIDOR A SILNICE DO HOROUŠAN (od dálničního mostu k napojení na sběrnou komunikaci)						
KONSTRUKCE MOSTU		3 380	-	-	55 650 Kč	188 097 000 Kč
KONSTRUKCE KOMUNIKACE		8 800	-	-	4 320 Kč	38 016 000 Kč
Celkem		-	-	-	-	226 113 000 Kč

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA						
INŽENÝRSKÉ SÍTĚ		-	-	6	8 000 000 Kč	48 000 000 Kč
OSTATNÍ POLOŽKY		-	-	1	30 000 000 Kč	30 000 000 Kč
Celkem		-	-	-	-	78 000 000 Kč

Celkem bez DPH						778 673 000 Kč
-----------------------	--	--	--	--	--	-----------------------

Maximální výše ceny je 780.000.000 Kč bez DPH.

P14. 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	[465,000,-] Kč
Vypracování Architektonické studie ve smyslu článku 1.1 (b) Smlouvy	Po odevzdání Prvního návrhu Architektonické studie	[3,250.000,-] Kč Maximálně 50 % ceny za toto dílčí plnění
	Po odevzdání Čistopisu Architektonické studie a odstranění všech jeho vad reklamovaných Objednatelem	[3,270.000,-] 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	[3,750.000,-] Kč Maximálně 50 % ceny za toto dílčí plnění
	Po odevzdání Čistopisu Dokumentace pro územní rozhodnutí a odstranění všech jeho vad reklamovaných Objednatelem	[3,770.000,-] Kč
Konzultační činnost ve smyslu článku 1.1 (d) Smlouvy	Po uplynutí kalendářního měsíce, v němž byla daná činnost poskytnuta	[420.000,-] Kč za 400 hodin konzultační činnosti Maximálně [BUDE DOPLNĚNO OBJEDNATELEM V RÁMCÍ JŘBU] Kč za jednu hodinu konzultační činnosti Tato cena se vztahuje na konzultační činnost v celkovém rozsahu nejvýše 400 hodin.



<p>Součinnost při výběru dodavatele ve smyslu článku 1.1 (e) Smlouvy</p>	<p>Po uplynutí kalendářního měsíce, v němž byla daná činnost poskytnuta</p>	<p>[15.750,-] Kč za 15 hodin součinnosti při výběru dodavatele</p> <p>Maximálně [BUDE DOPLNĚNO OBJEDNATELEM V RÁMCI JŘBU]</p> <p>Kč za jednu hodinu součinnosti při výběru dodavatele</p> <p>Tato cena se vztahuje na součinnost při výběru dodavatele v celkovém rozsahu nejvýše 15 hodin</p>
<p>CENA CELKEM</p>	<p>-</p>	<p>[14,940.750,-] Kč</p>

ANOTACE

Hlavní myšlenkou urbanistického umístění Terminálu Praha Východ je jeho situování do centrální části nad železničním koridorem mimo intravilán obce s hlavním příjezdem z jihu. Komunikace III/10163 do obce Horoušany tak probíhá po střeše terminálu v táhlém výškovém oblouku a dále jižním směrem se rozdvouje na jednosměrné komunikace, které se pak potkávají ve velkorysé kruhové křižovatce. Před hlavním vchodem do terminálu tyto komunikace vymezují hlavní veřejný přednádražní prostor se zastávkami autobusů a taxíků – náměstí s centrálně umístěným pomníkem operace Anthropoid. Vlastní nádražní hala je přístupná z úrovně terénu v jižní části a je vestavěna do nového mostu komunikace III/10163. Při průjezdu severním směrem vznikají nové průhledy na centrální historickou část Nehvizd s kostelem.

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Urbanistické architektonické řešení

Základní urbanistické řešení vychází ze stávající konfigurace obce a jejích historických příjezdových cest. Základní osou návrhu je trasa silnice vedoucí na Horoušany. Její křížení s novou polohou vysokorychlostní dráhy je umístěno v centrální poloze nástupiště. Proto byl navržen objekt budovy terminálu jako most klenoucí se přes kolejiště a kde na jeho střeše vede komunikace vedoucí z Nehvizd do Horoušan. Silnice na mostě se dělí na dva jednosměrné pruhy, které mírným mostním obloukem klesají na jih do velké kruhové křižovatky. Rozcházející se mostní oblouky tak mezi sebou tvoří prostor pro hlavní nástupní plochu do terminálu. Plocha je rozdělena na veřejný prostor a přestupní uzel s autobusy, taxíky, automobily a stojany na jízdní kola. Na centrálním náměstí bude umístěn monument na památku operace Anthropoid.

Terminál je napojen na dálnici ze dvou možných míst, z východu přes plánovaný exti 11 resp. křižovatkou se silnicí II/2455 vedoucí do obce Vyšehovořice a ze západu přes rekonstruovaný exit 8. Obě dvě příjezdové komunikace jsou navrženy paralelně podél koridoru železnice, tak aby byly minimalizovány nevyužitelné plochy zemědělské půdy.

Součástí návrhu jsou významné plochy parkovišť, které jsou uspořádány vějířovitě a rozděleny do dvou segmentů. Byl zvolen princip povrchových parkovišť z důvodu snadnější integrace do okolní krajiny a z důvodu finančních parametrů záměru.

Okolí terminálu bude kultivováno na zemědělskou krajinu s rekreačním využitím pro přilehlé obce. Krajina bude protkána nebezpečnými cestami pro cyklisty a pěší. Podél těchto cest vzniknou aleje a remízky.

Samotný objekt je koncipován jako centrální prostor s vestavěnými objemy zázemí a obchodů. Jednoduchý tvar je doplněn přístupovými tubusy k jednotlivým vlakovým nástupišťům

Konstrukční a materiálové řešení

Objekt je navržen jako mostní konstrukce na podporách. Střecha je tvořena dvěma mostními oblouky, které vynášejí příčné nosníky střechy samotné haly. Oblouky jsou v místech nástupišť podepřeny sloupy ve tvaru trojzubce. Tyto sloupy vynášejí i podlahu terminálu. Konstrukce je převážně z monolitického betonu s dílčím řešením zastřešení pomocí ocel. nosníků. Fasáda je navržena jako lehký obvodový plášť. V prostorách haly terminálu je po celé své výšce prosklená. Z jižní části, kde je hlavní vstup, jsou skleněné plochy opatřeny potiskem rastru, tak aby byly umožněny průhledy do okolí a zároveň byly eliminovány nežádoucí účinky slunce.

Přístupové koridory k jednotlivým nástupištím jsou řešeny jako tubusy z prostorové ocelové konstrukce. Tubusy mají boční prosklení s potiskem rastru, tak aby přicházející viděl na nástupiště vlaků. Rastr bude stejný jako na vstupní fasádě.

Nástupiště je zastřešeno po celé své délce pomocí ocel. konstrukce se skly se samočisticím povrchem.

Dispoziční a provozní řešení

Objekt je navržen jako centrální prostor s třemi vestavěnými objemy. Při vstupu do terminálu jsou po obou stranách vestavěny bloky se zázemím. V pravé části jsou umístěny toalety pro veřejnost, úklid, sklady, dopravní kancelář a prodej vstupenek se zálivem orientovaným do hlavního vstupního prostoru. V levé části jsou prostory pro ostrahu, technické místnosti a denní místnosti pro zaměstnance SŽ i společné zázemí pro zaměstnance komerčních jednotek. V centrální poloze haly je umístěn blok se čtyřmi komerčními jednotkami a uzavřenou čekárnou s vyhlídkovým místem. Na střeše této vestavby je umístěno atrium se zelení přinášející osvěžující prvek světla a přírody do interiéru. Komerční jednotky jsou zásobovány přes halu terminálu. Prostor haly terminálu je spojitý, rozčleněn do jednotlivých funkčních zón na sebe navazujících. Komunikační koridory umožňují snadný přesun vysokého počtu cestujících na každé nástupiště. Čekací místa jsou rozmístěna volně v celém prostoru. Dvě hlavní čekací sestavy jsou v centrální hale a v prostoru nad kolejištěm s výhledem do obou směrů tratě. Z hlavního prostoru haly terminálu vede vždy na každou stranu tubus přivádějící cestující na nástupiště. Každé nástupiště má tři přístupové body, tak aby bylo možné dostatečně kapacitně posbírat cestující z celé jeho délky. Navrhujeme zvážení propojení jednotlivých nástupišť pomocí podchodu, pro rychlý přesun pasažérů při nutnosti rychlé změny vlaku bez nutnosti použití vnitřních prostorů terminálu.

Pro pěší napojení je navržena lávka vedoucí směrem do obce Nehvizdy přímo ze severního rohu prostoru terminálu.

V případě nutnosti uzavření přístupových míst na nástupiště budou v tubusech k nástupištím umístěny check-pointy s turnikety a event. bezpečnostními rámy. V severní části nástupiště bude zbudován pomocí skleněných příček prostor vymežující čekárnu a check-point pro severní nástupiště. Výtahy pro jižní nástupiště budou integrovány do čekárny s hlídaným přístupem.

Technologické a energetické řešení

Objekt bude napojen na následující inženýrské sítě:

- splašková kanalizace
- dešťová kanalizace

- elektřina
- datové rozvody
- vodovod

Vytápění

Pro objekt bude navržena samostatný systém vytápění. Kotel bude umístěn v tech. místnosti.

TUV

Příprava TUV bude centrálně pro celý objekt.

Vzduchotechnika

Bude navržen systém nucené výměny vzduchu s rekuperací pro celý objekt. V sociálním zázemí bude navržen podtlakový systém výměny vzduchu s děleným odtahem.

Řešení veřejného prostranství a krajiny

Zásadním prvkem celého návrhu je zasazení objektu terminálu do okolí a vymezení veřejného prostoru přecházejícího pozvolna do okolní krajiny. Proto byl objekt tvarován do horizontálních harmonizujících křivek. Jižní nástupní prostor do terminálu je umístěn mezi dva mostní oblouky. Blízké prostranství před objektem je navrženo jako rušná pobytová plocha s možností parkování v jednosměrné ulici vozidel v principu K+R a výstupní zastávkou autobusů. Na tento prostor navazuje hlavní veřejný prostor – náměstíčka s umístěním monumentu na památku účastníků operace Anthropoid. Po stranách tohoto prostranství jsou umístěny parkovací místa pro taxíky a na druhé straně nástupní zastávka pro autobusy včetně odstavných míst. Přístupová cesta pro pěší je kryta konstrukcí přesahu střechy před terminálem a jako zastřešení nástupu do taxíků a do autobusů slouží i mostní konstrukce silnice. Celý tento prostor včetně vozovky je srovnán do jedné výšky a propojen dlažbou. V klínech vymezených mostní konstrukcí a koridorem železnice jsou umístěny parkoviště. Parkoviště jsou uspořádány do vějířovité sestavy oblouků stání a průjezdů s křížujícími radiálami pěších cest. Oba segmenty parkovišť jsou propojeny pomocí zelených pásů a pěších cestiček. Parkoviště je členěno na jednotlivé pásy tak, aby svým materiálovým řešením pozvolna se prolínal do okolní krajiny. Od pomyslného středu vějíře s více urbanizovanými stáními s živichým povrchem až po nejméně urbanizované stání na okraji ze zatravnovacích dlaždic ev. pojízdného šterkového trávníku včetně příjezdových ploch.

Areál je napojen na systém pěších a cyklistických tratí nabízející možnost rekreace okolním obcím. Trasy těchto cest byly odvozeny od původních historických cest spojující jednotlivé vesnice. Cesty jsou lemovány alejí a remízky a tak vznikají lokální propojení jednotlivých biocenter a přírodních krajinných prvků.

Dopravní řešení

Základním motivem našeho návrhu je snaha najít bezkolizní křížení všech dopravních toků ovlivňující dění a provoz terminálu. Proto byl zvolen návrh mimoúrovňového křížení automobilové dopravy a provozu před terminálem jako uzlového bodu pro přestup. Prostor před terminálem byl uspořádán do jednosměrného provozu. Byl zde vymezen záliv pro parkování v režimu K+R a výstupní zastávku autobusu. Přestupová místa na taxi resp. na autobusy příměstské integrované dopravy byly situovány po stranách s přístupem „suchou nohou“ a dostatečnými prostorovými dimenzemi.

Terminál je napojen na dálnici ze dvou možných míst, z východu přes plánovaný exti 11 resp. křižovatkou se silnicí II/2455 vedoucí do obce Vyšehovořice a ze západu přes rekonstruovaný exit 8. Obě dvě příjezdové komunikace jsou navrženy paralelně podél koridoru železnice. Obě tyto komunikace jsou ukončeny kruhovými objezdy ze kterých je napojena obslužná silnice pro parkoviště a odbočka propojující obě dvě části parkingu přes centrální velkou okružní křižovátku. Z tohoto centrálního okruhu je druhé napojení segmentu parkoviště a zároveň je hlavní příjezdovou plochou pro prostor před terminálem s uspořádáním autobusů, taxíků a zálivu K+R.

Stávající trasa cyklistické stezky je přemístěna do nové pozice podél koridoru železnice a je přivedena ke krytým stojanům u vstupu do terminálu a je napojena na stávající trasu směrem z Nehvizd na Horoušany a Vyšehovořice.

Ideové řešení

Základní myšlenkou návrhu je téma „propojení“.

Propojení nové moderní infrastruktury s krajinou.

Propojení lidí v jedné centrální budově.

Propojení stávající obce Nehvizdy a rušného světa rychlodráhy.

Propojení města a venkova.

Propojení odkazu historie a současnosti.