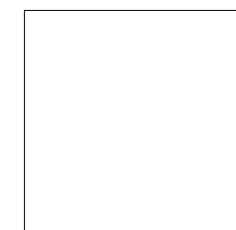
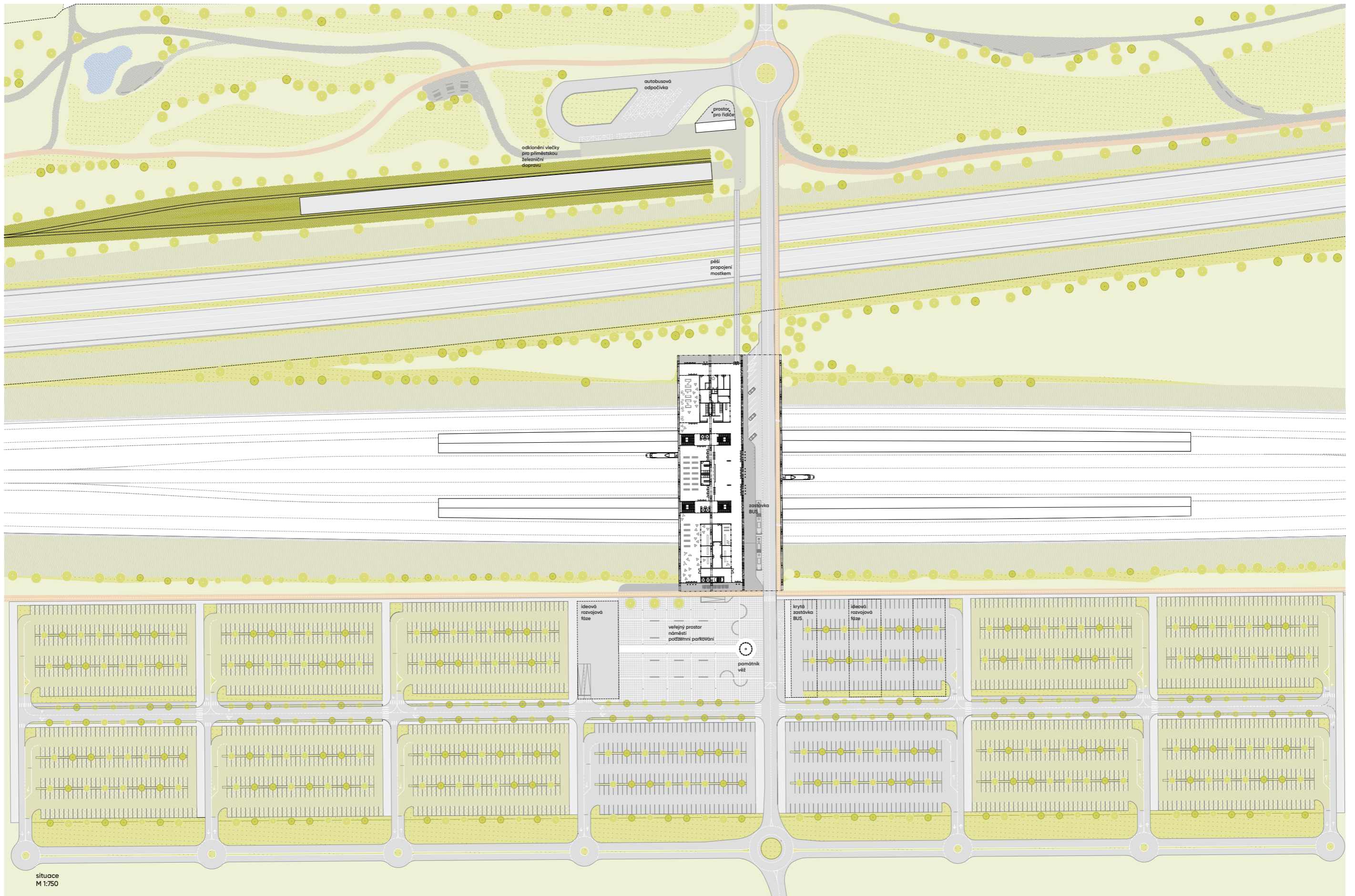


TERMINÁL PRAHA VÝCHOD/ PRAGUE EAST TERMINAL





situace
M 1:750



TERMINÁL PRAHA VÝCHOD						
TABULKA BILANCI A ODHADU NÁKLADŮ NA REALIZACI						
POLOŽKA	m2	m3	ks	cena za MJ	Kč bez DPH	
TERMINÁL						
HRUBÁ PODLAŽNÍ PLOCHA	4 636	-	-	21 825 Kč	101 180 700 Kč	
Celkem HPP [m2]	4 636	-	-	-	101 180 700 Kč	
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST						
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST	-	42136	-	6 975 Kč	293 898 600 Kč	
Celkem OP [m3]	0	42136	-	-	293 898 600 Kč	
DALŠÍ KONSTRUKCE						
zastřešení nástupiště	8240	-	-	5 630 Kč	46 391 200 Kč	
přístup na nástupiště	-	-	-	-	0 Kč	
výtahy, eskalátory	-	-	14	1 500 000 Kč	21 000 000 Kč	
povrch nástupiště	8240	-	-	2 000 Kč	16 480 000 Kč	
Celkem konstrukce	16480	-	-	-	83 871 200 Kč	
VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ						
POVRCHY	zpevněné	5 685	-	2 000 Kč	11 370 000 Kč	
	nezpevněné	-	-	-	0 Kč	
PRVKY	stromy	-	-	300	5 000 Kč	1 500 000 Kč
	mobiliář	-	-	80	15 000 Kč	1 200 000 Kč
	osvětlení	-	-	120	40 000 Kč	4 800 000 Kč
Celkem povrchy a prvky	-	-	-	-	18 870 000 Kč	
POVRCHOVÉ PARKOVIŠTĚ A KOMUNIKACE (v areálu terminálu)						
ZASTAVĚNÁ PLOCHA	kapacita	-	-	2 575	-	
	zpevněné plochy	81 364	-	-	2 000 Kč	162 728 000 Kč
	nezpevněné plochy	11 128	-	-	400 Kč	4 451 200 Kč
Celkem [m2]	92 492	-	-	-	167 179 200 Kč	
PARKOVACÍ DŮM (mimo povrchová parkoviště)						
	kapacita	-	-	432	-	
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST	-	12300	-	6 735 Kč	82 840 500 Kč	
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST	-	0	-	-	0 Kč	
Celkem [m3]	-	12300	-	-	82 840 500 Kč	
MOST PŘES KORIDOR A SILNICE DO HOROUŠAN (od dálničního mostu k napojení na sběrnou komunikaci)						
KONSTRUKCE MOSTU	5 826	-	-	20 000 Kč	116 520 000 Kč	
KONSTRUKCE KOMUNIKACE	1 033	-	-	2 275 Kč	2 350 075 Kč	
Celkem	-	-	-	-	118 870 075 Kč	
TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA						
INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	-	-	0	-	0 Kč	
OSTATNÍ POLOŽKY	-	-	-	-	0 Kč	
Celkem	-	-	-	-	0 Kč	
Celkem bez DPH					765 529 575 Kč	

Maximální výše ceny je 780.000.000 Kč bez DPH.

Rozdělení Ceny	Okamžik fakturace	Cena dílčího plnění bez DPH
Zajištění Přípravy Projektu ve smyslu článku 1.1 (a) Smlouvy	Po ukončení poskytování činnosti	588 000 Kč
Vypracování Architektonické studie ve smyslu článku 1.1 (b) Smlouvy	Po odevzdání Prvního návrhu Architektonické studie	1 820 750 Kč Maximálně 50 % ceny za toto dílčí plnění
	Po odevzdání Čistopisu Architektonické studie a odstranění všech jeho vad reklamovaných Objednatel	2 320 750 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	4 408 500 Kč Maximálně 50 % ceny za toto dílčí plnění
	Po odevzdání Čistopisu Dokumentace pro územní rozhodnutí a odstranění všech jeho vad reklamovaných Objednatel	4 408 500 Kč
Konzultační činnost ve smyslu článku 1.1 (d) Smlouvy	Po uplynutí kalendářního měsíce, v němž byla daná činnost poskytnuta	320 000 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.
Součinnost při výběru dodavatele ve smyslu článku 1.1 (e) Smlouvy	Po uplynutí kalendářního měsíce, v němž byla daná činnost poskytnuta	12 000 Kč za 15 hodin součinnosti při výběru dodavatele Maximálně [BUDE DOPLNĚNO OBJEDNATELEM V RÁMCÍ 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	-	13 878 500 Kč

Anotace

Kovová linie propojující území. Evropská, státní, regionální a obecní síť v těžišti křížení dopravních dějů společně s ději místního charakteru. Protiklady. Lokalita na východní straně Prahy jako dopravní uzel a vstupní brána do evropských metropolí a českých měst.

V místě koncentrace vrstvené infrastruktury navrhujeme železniční terminál Praha východ. Konceptem se pro nás stává návaznost a ukotvení lokality jako takové ve vztahu k celostátním a lokálním hodnotám. Návrh je veden ve dvou hlavních rovinách věnujících se charakteru dopravního terminálu sloužícího pro vysokorychlostní trať a podpoře místní identity v rámci spojitosti, prostupnosti a vzniku potenciálních rozvojových ploch pro přilehlé obce.

Překročení. Terminál vyrůstá ze svahu a je nositelem maxima funkcí. Jako linie, jako most kráčí přes zářezy nové železniční tratě a dálnice. Poskytuje zázemí potřebné pro dopravní obslužnost, spojuje místní lokality, uchycuje a interpretuje energii. Samotný objekt je mostem, je terminálem, je koridorem, prostředkem a identitou.

- a)** urbanistické a architektonické řešení
- b)** konstrukční a materiálové řešení
- c)** dispoziční a provozní řešení
- d)** technologické a energetické řešení
- e)** řešení veřejného prostranství a krajiny
- f)** dopravního řešení
- g)** ideového řešení

a) urbanistické a architektonické řešení

Objekt dopravního terminálu je umístěn přímo nad tratí pilotního vysokorychlostního úseku železnice, v přímé návaznosti na stávající přemostění dálnice D11. Topografické umístění terminálu navazuje na liniovou infrastrukturu propojující obce Nehvizdy a Horoušany.

Na jižní straně zářezu vysokorychlostní tratě je povrchově a podpovrchově situováno parkování a vybavenost obsluhující terminál a prostory pro potenciální plochy rozvoje přilehlých obcí.

Pomyslná osa mezi obcemi začínající ulicí Horoušanskou ústí po jižní straně nového terminálu do nově navrženého prostoru, náměstí (s podzemním parkovištěm), které spolu s památkem výsadkářů doplňují chybějící infrastrukturu veřejného prostranství obce Nehvizdy.

Hmota objektu morfologicky navazuje svoji horizontalitou na stávající přemostění a směrovou orientaci stávajících cest tak, aby nijak nenarušovala horizont převážně rovinatého území. Památník naopak svoji vertikálností uzavírá v rámci osy od kostela sv. Václava siluetu obou břehů. Forma, padák, naděje.

Racionální podoba objektu odrážející se v její konstrukci odkazuje na osovost komunikací a funkčnost jednotlivých provozů. Terminál, který je zároveň mostem tak svým situováním obsluží nejen železniční dopravu, ale také autobusovou a osobní. V návrhu tak rozměrově počítáme s budoucím potenciálem tohoto rozvojového území.

Prostupnost a propojení mezi obcemi je zajištěna pomocí nových komunikací napojených na stávající infrastruktury. V rámci návrhu nové urbanistické struktury a zajištění její dopravní obslužnosti se na základě územního plánu obce Nehvizd vyjadřujeme vlastním návrhem pro území na jihozápadním okraji obce u dálnice D11. V tomto místě v rámci ideové části navrhujeme zelený pás, park, společně s prostorem pro volnočasové aktivity napojené na cyklistické trasy směřující do Nehvizd, Horoušan a Jiren. Zároveň přesouváme plánovaný obchvat obce pod jižní stranu dálnice a železnice čímž zajišťujeme dopravní obslužnost novému urbanistickému celku a na místě původním uvolňujeme prostor pro zmíněný park sloužící také jako zelená bariéra pro ochranu proti hluku. Po jižní straně parku pak v rámci existence jednokolejové železniční vlečky obsluhující cihelnu na jižní hranici katastrálního území obce Nehvizd navrhujeme nové propojení terminálu VRT na příměstskou a regionální železniční síť (viz **e,f**).

b) konstrukční a materiálové řešení

Konstrukční systém objektu terminálu tvoří dvojice železobetonových komorových nosníků na železobetonových pilířích. Jeden pro terminál a druhý pro přiléhající vozovku. Oba nosníky jsou od sebe vzájemně dilatovány. Prostorové rozměry a umístění konstrukcí (viz řez) respektuje průjezdné průřezy tratě i specifikované ochranné prostory. V rámci mostové konstrukce dochází k přeložení existujícího vedení středotlakého plynovodu a telekomunikační sítě.

Na železobetonových nosnících je uložena dřevěná konstrukce terminálu rovněž dilatovaná v rovině zastřešení. Konstrukční systém dřevěné konstrukce je navržen jako příhrada z lepených vazníků. Lehký obvodový plášť je navržen z tenkých hliníkových profilů a zasklení. Nenosné vnitřní konstrukce jsou tvořeny pevnými, nebo mobilními příčkami (v případě potřeby variability prodejních prostor). Povrchovou úpravu podlah v interiéru tvoří betonový stěrka. Stropy jsou řešeny podhledy.

Konstrukce památníku je navržena jako betonová skořepina s vnitřním točitým schodištěm a výhledovou plošinou.

Podzemní parkování pod nově navrženým náměstím tvoří nosné obvodové stěny a sloupy z monolitického železobetonu. Nadzemní parkování je z části na zpevněné živičné ploše a z části jsou parkovací stání navržena na zatravněvací dlažbě (viz situace).

Zastřešení přístřešků je navrženo jako subtilní ocelové konstrukce.

c) dispoziční a provozní řešení

Terminál železniční dopravy má dvě nadzemní podlaží. Do přízemí terminálu se v úrovni terénu dostaneme přímo z mostové konstrukce a vnějšího rozptylového prostoru, na východní straně, kde je umístěno zastavení pro MHD, K+R a stanoviště taxi.

Uvnitř se přímo naproti hlavnímu vchodu nachází veřejně přístupná 24/7 vstupní hala a prodejními automaty a pultem s recepcí terminálu. Za recepcí s informacemi je navržena varianta odbavení cestujících pomocí turniketů s následným prostorem pro čekárnu a zázemím již odbavených cestujících s přímou návazností na nástupiště v úrovni 1.PP, pomocí schodišť, eskalátorů a výtahů. (Čekárna může fungovat i v případě, kdy turnikety nebudou instalovány). V severním traktu terminálu se nachází jeho technické zázemí a směrem ke kolejišti pak soukromá čekárna, lounge a toalety. V jižním traktu se nachází prodejní prostory a propojení do podzemních garáží situovaných pod navrženým náměstím. Druhé nadzemní podlaží se nachází pouze nad středním traktem terminálu a je zde situována restaurace a kavárna. V celé ploše terminálu jsou odpočinková místa k sezení s výhledem na kolejiště.

Do terminálu vede také přístup po nové lávce ze severní strany od nově navržené zastávky příměstské železniční dopravy a zeleného parku. A z jižní strany od náměstí, kde je umístěno několik venkovních stojanů pro kola pod přesahem střechy.

Na nástupiště sejdeme ze středního traktu 1.NP pomocí užití schodů, eskalátorů a výtahů. Nástupiště jsou po celé své délce kryty přístřešky.

Náměstí má svou dominantu ve vertikální věži, který slouží jako památník výsadkářů operace An-thropoid. Pomocí točitého schodiště se dá dojít až na její vrchol s výhledem na rozlehlé pláň. Z náměstí rovněž vede rampa do podzemního parkování o 3.PP., které slouží nejen pro automobily, ale také kola. Podzemní parkoviště je propojeno pomocí komunikačního jádra s objektem terminálu.

Parkovací plochy na povrchu jsou navrženy jako povrchy s možností potencionálního rozvoje. V případě stavebního záměru lze povrchové parkoviště nahradit podzemním a využít plochu parkování objektem zájmu. (viz situace - potenciály)

Parkovací plochy při okrajích řešeného území jsou materiálově odlišné (zatravněovací dlažba) z hlediska začlenění území do krajiny a hospodaření s dešťovou vodou.

d) technologické a energetické řešení

Technologická a technická řešení jsou navržena tak, aby odpovídala současným normám. Technické místnosti s potřebným zařízením jsou umístěny v přízemí terminálu a podzemních garážích.

e) řešení veřejného prostranství a krajiny

V rámci projektové části projektu je navrženo povrchové parkoviště zpevněné s odvodem vody do krajních žlabů ve kterých jsou situovány stromy a kde dojde ke vsaku. Dále je navrženo povrchové parkování propustné, pomocí zatravnovací dlažby je voda vsakována rovnou pod povrchem parkovací plochy. Díky zatravnovací dlažbě také nedochází k výraznému narušení pohledového horizontu znehodnoceného velkými zpevněnými plochami.

Stromy jsou umístěny souběžně s parkovacími plochami pro zajištění zastínění, světelné a klimatické pohody. Svým situováním v zářezích mezi komunikacemi umožňují vsak odváděné vody z cest.

Prostupnost území a napojení cyklostezek a pěších cest je jedním z hlavních témat, který je řešen v ideové části (g). Na severní straně dálnice D11 je místo studie na komerční zónu Greenpark navržen reálný park s květnatými loukami a zpevněným pobytovým hřištěm napojeným na cyklostezku a rozprostírá se po celé spodní hraně zástavby rodinných domů na jihu Nehvizd. Park s výsadbou, hřištěm, pobytovými prostory, štěrkovými cestami květnatými loukami a suchým polderem (pro odvod a koncentraci nežádoucích vod). Na východ od ulice Horoušanská se park napojuje přes hlavní komunikaci a pokračuje k stávajícímu skateparku.

Dalším propojením řešeným v ideové části je využití stávajícího posttěžebního areálu vedeného v územním plánu jako lesopark. V návaznosti na existující cyklotrasy jsou vymezeny jejich nové osy, spolu s pěší dostupností lesoparku od těžiště terminálu.

f) dopravní řešení

Jedním z hlavních bodů konceptu je přesunutí plánovaného obchvatu obce Nehvizdy pod jižní hranu dálnice D11 a pod nový zářez a terminál vysokorychlostní trati. Důvodem přesunutí je ochrana zástavby rodinných domů po jižní hraně obce Nehvizd před hlukem a znečištěním. Na jejím původním místě tak navrhujeme parkovou úpravu (viz e). Dalším důvodem přesunu obchvatu je vyhnout se zdvojování stavebních záměrů. Dle podkladů je třeba zřízení paralelní komunikace, která by obsloužila nově navržený terminál aniž by mohlo být využito původně navrženého obchvatu obce.

Samotný nový obchvat je veden v jižní části pozemků v ideové části návrhu a napojuje se na upravený exit E8 a nově navržený exit E11. (V rámci projektu počítáme již s rozšířeným profilem dálnice D11 na příčný rozměr 33,5 m a novými sjezdy a nájezdy). Obchvat je zamýšlen jako hlavní obslužná komunikace terminálu a odvod těžké dopravy zatěžující centrum Nehvizd. Stávající transitní doprava může vzhledem k potenciálním rozvojovým plochám území využít plochy jižně od nového terminálu s již navrženou dopravní infrastrukturou obsluhovanou přímo z obchvatu napojeného na dálnici.

Cyklostezky jsou doplněny a orientovány tak, aby bylo území co nejlépe prostupné. V ideové části návrhu je doplněna okružní trasa kolem Nehvizd s novým úsekem v zeleném parku přes nový terminál s výhledem na kolejiště podél profilu železnice směrem k Jirnámu. Následně je navržena dostupnost k plánovanému lesoparku od kterého pak trasa pokračuje směrem na Horoušany.

V rámci návrhu dopravního řešení využíváme železniční vlečky, táhnoucí se od severu na jih ke stávající keramické továrně. Na severní straně dálnice provádíme napojení a vytváříme novou zastávku pro příměstské vlakové linky v přímé návaznosti na přestup na vysokorychlostní trať. Tato traťová linka bude sloužit především jako obsluha pro místní obce s Prahou a zároveň jako možný regionální přestupní bod. Drobná zastávka je situována pod nově navržený park v ideové části projektu. Nástupiště je propojeno s odpočinkovým stáním a otočným parkovištěm pro autobusy MHD. Vzhledem k tomu, že návrh ponechává stávající silniční most vedoucí přes dálnici z Nehvizd do Horoušan, je navržena pěší lávka vedoucí od zastávky až k terminálu.

g) ideového řešení

Ideové řešení projektu se zabývá přesunem obchvatu obce Nehvizdy, nahrazení komerčního prostoru vymezeného pro takzvaný Greenpark reálným zeleným parkem sloužícím obyvatelům. Vytvořením příměstské železniční zastávky. Propojení území pomocí biocenter a biokoridorů a cyklostezek. Podrobněji viz předešlé body.