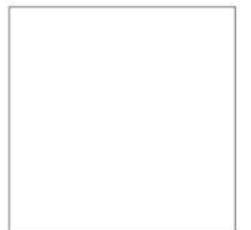


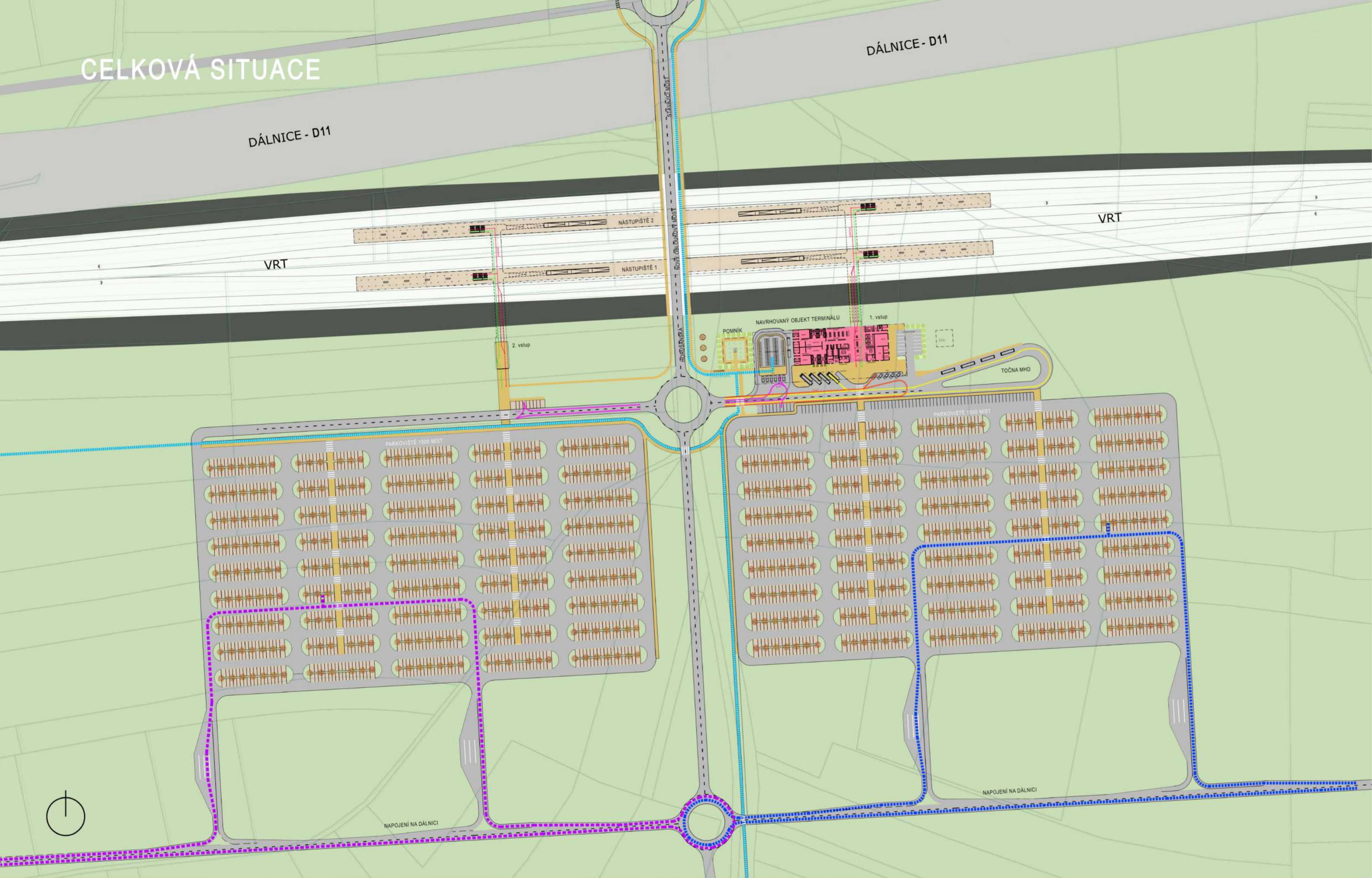
ŘEŠENÍ TERMINÁLU VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNIČNÍ TRATI PRAHA - VÝCHOD U OBCE NEHVIZDY



TERMINÁL PRAHA VÝCHOD/ PRAGUE EAST TERMINAL



CELKOVÁ SITUACE



P2



TERMINÁL PRAHA VÝCHOD / PRAGUE EAST TERMINAL



NEZÁVAZNÁ NABÍDKOVÁ CENA ZA PLNĚNÍ NÁSLEDNÉ ZAKÁZKY

ODHADOVANÝ ROZPOČET

TERMINÁL PRAHA VÝCHOD						
TABULKA BILANCÍ A ODHADU NÁKLADŮ NA REALIZACI						
POLOŽKA	m2	m3	ks	cena za MJ	Kč bez DPH	
TERMINÁL						
HRUBÁ PODLAŽNÍ PLOCHA	1 700	-	-	60 000 Kč	102 000 000 Kč	
Celkem HPP [m2]	1 700	-	-	-	102 000 000 Kč	
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST						
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST	-	2000	-	12 000 Kč	24 000 000 Kč	
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST	-	10500	-	10 000 Kč	105 000 000 Kč	
Celkem OP [m3]	0	12500	-	-	129 000 000 Kč	
DALŠÍ KONSTRUKCE						
zastřešení nástupiště	3000	-	-	6 000 Kč	18 000 000 Kč	
přístup na nástupiště	500	-	-	11 000 Kč	5 500 000 Kč	
výtahy, eskalátory	-	-	7	1 100 000 Kč	7 700 000 Kč	
povrch nástupiště	3000	-	-	1 000 Kč	3 000 000 Kč	
Celkem konstrukce	6500	-	-	0 Kč	34 200 000 Kč	
VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ						
POVRCHY	zpevněné	3 000	-	2 000 Kč	6 000 000 Kč	
	nezpevněné	-	-	500 Kč	0 Kč	
PRVKY	stromy	-	-	200	10 000 Kč	2 000 000 Kč
	mobiiliář	-	-	150	9 000 Kč	1 350 000 Kč
	osvětlení	-	-	100	20 000 Kč	2 000 000 Kč
Celkem povrchy a prvky	-	-	-	-	11 350 000 Kč	
POVRCHOVÉ PARKOVIŠTĚ A KOMUNIKACE (v areálu terminálu)						
ZASTAVĚNÁ PLOCHA	kapacita	-	-	3 000	-	
	zpevněné plochy	70 000	-	-	2 000 Kč	140 000 000 Kč
	nezpevněné plochy	9 000	-	-	500 Kč	4 500 000 Kč
Celkem [m2]	79 000	-	-	-	144 500 000 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	3 500	-	-	50 000 Kč	175 000 000 Kč	
KONSTRUKCE KOMUNIKACE	7 000	-	-	10 000 Kč	70 000 000 Kč	
Celkem	-	-	-	-	245 000 000 Kč	
TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA						
INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	-	-	5	500 000 Kč	2 500 000 Kč	
OSTATNÍ POLOŽKY	-	-	-	-	0 Kč	
Celkem	-	-	-	-	2 500 000 Kč	
Celkem bez DPH					566 550 000 Kč	



Rozdělení Ceny	Okamžik fakturace	Cena dílčího plnění bez DPH
Zajištění Přípravy Projektu ve smyslu článku 1.1 (a) Smlouvy	Po ukončení poskytování činnosti	[550 000] Kč
Architektonické studie ve smyslu článku 1.1 (b) Smlouvy	Po odevzdání Prvního návrhu Architektonické studie	[5 400 000] Kč Maximálně 50 % ceny za toto dílčí plnění
Architektonické studie ve smyslu článku 1.1 (b) Smlouvy	Po odevzdání Čistopisu Architektonické studie a odstranění všech jeho vad reklamovaných Objednatel	[1 100 000] Kč Maximálně 25 % z Ceny dle článku 10.1 Smlouvy
Architektonické studie ve smyslu článku 1.1 (c) Smlouvy	Po odevzdání Prvního návrhu Dokumentace pro územní rozhodnutí	[5 600 000] Kč Maximálně 50 % ceny za toto dílčí plnění
VČETNĚ CENY LICENCE!!!	Po odevzdání Čistopisu Dokumentace pro územní rozhodnutí a odstranění všech jeho vad reklamovaných Objednatel	[1 300 000] Kč
Konzultační činnost ve smyslu článku 1.1 (d) Smlouvy	Po uplynutí kalendářního měsíce, v němž byla daná činnost poskytnuta	[240 000] Kč za 400 hodin konzultační činnosti Maximálně [1 000] Kč za jednu hodinu konzultační činnosti
Součinnost při výběru dodavatele ve smyslu článku 1.1 (e) Smlouvy	Po uplynutí kalendářního měsíce, v němž byla daná činnost poskytnuta	Tato cena se vztahuje na konzultační činnost v celkovém rozsahu nejvýše 400 hodin. [10 000] Kč za 15 hodin součinnosti při výběru dodavatele Maximálně [1 000] 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	-	14 200 000,00 Kč

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Základní koncepce rozvoje území naplňuje tyto principy:

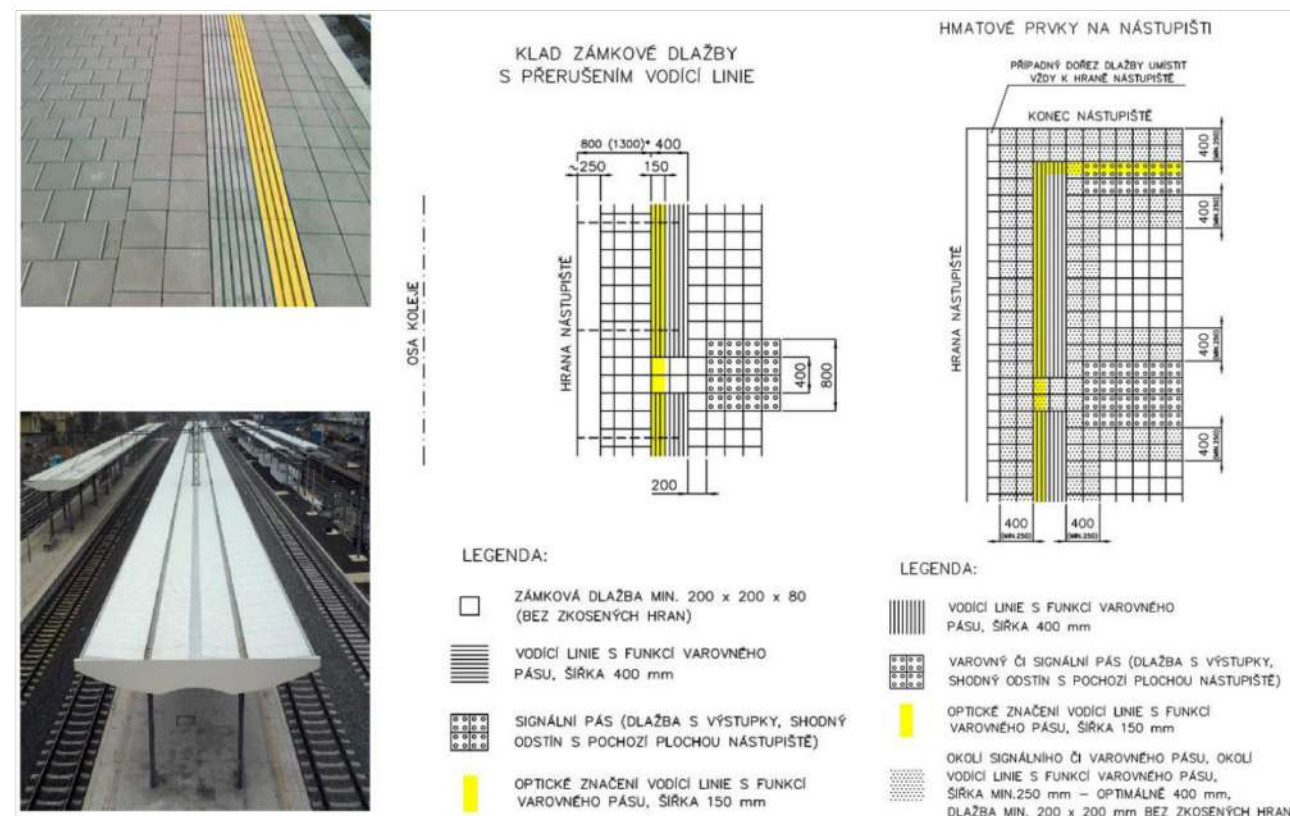
- Ochrana starých Nehvizd před automobilovou dopravou jižním obchvatem a vybudováním nového připojení na dálnici jižně od VRT.
- Rozvoj obce realizovat převážně v plochách bydlení v návaznosti na centra sídel, v plochách výroby mezi stávající silnicí č. II/611 a D11 a v plochách zeleně krajinné; funkce bydlení bude směřovaná do ploch smíšených obytných podél frekventovaných komunikací a do ploch bydlení venkovského v ostatních lokalitách, a to ve vztahu k již existujícím i plánovaným komunikacím a trasám inženýrských sítí.
- vymezení ploch veřejných prostranství a doplnění nových veřejných prostranství pro komunikace v kategoriích pro motorová vozidla a jiné (cyklistické a pěší), zahrnující i plochy pro parkování;
- Vymezení stabilizovaných ploch veřejných prostranství pro veřejnou zeleň v sídle (spolupůsobící plochy v systému sídelní zeleně), doplnění navrženými plochami veřejné zeleně v sídle, s návazností na navržené pásy zeleně izolační a krajinné mimo sídlo. vymezení ploch dopravní infrastruktury silniční, navržení změn v systému silniční dopravy – doplnění mimoúrovňové křižovatky na D11 směr Čelákovice, jižní obchvat Nehvizd, východní obchvat Nehvizdek;
- Vymezení koridorů dopravní infrastruktury silniční – pro obchvat Nehvizdek a územní rezervy pro rozšíření dálnice D11;
- Vymezení stabilizovaných ploch dopravní infrastruktury silniční – dopravní vybavenost (plocha ČSPHm);
- Vymezení ploch dopravní infrastruktury železniční, navržení změn v systému železniční dopravy – vymezení koridoru dopravní infrastruktury pro výstavbu vysokorychlostní železniční tratě, vymezení koridoru dopravní infrastruktury pro přestavbu železniční trati č. 231; - Vymezení ploch technické infrastruktury – plocha pro čistírnu odpadních vod, včetně jejího rozšíření. - Vymezení ploch pro výrobu a skladování v kategoriích nerušící výroba a zemědělská výroba, návrh rozvoje ve výrobní zóně západně a jižně od Nehvizd, další plochy v Nehvizdkách a v jižní části katastru.
- V rámci ploch zemědělských vymezení plochy přípustné pro těžbu (v rozsahu dobývacího prostoru);
- Doplnění systému účelových komunikací v krajině;
- Návrh pěších a cyklistických tras s upřednostněním segregace pěších tahů od hlavních směrů automobilové dopravy;
- Vymezení koridorů technické infrastruktury – koridor vedení VVN, koridor přípožky ropovodu Družba;
- Doplnění místních tras inženýrských sítí v návaznosti na stávající koncepci veřejné infrastruktury pro obsluhu návrhových ploch;
- Vymezení ploch pro ÚSES;
- Posilování vyváženého charakteru krajiny (ZPF – mimolesní zeleň – urbánní funkce), zvyšování rozsahu ploch zeleně krajinné v návaznosti na vymezení tras a ploch pro ÚSES.
- Kolem sídla Nehvizdy vedeny navržené komunikace pro pěší a cyklisty, doprovázené pásy izolační zeleně (jih) a pásy krajinné zeleně (sever);



KONSTRUKČNÍ A MATERIÁLOVÉ ŘEŠENÍ

Konstrukce železobetonového mostu je zavěšena na mostních obloucích ocelovými lany, takže nepotřebuje mezpodpory. Mezi oblouky jsou 2 jízdní pruhy o celkové šířce 7m a po vnějších stranách mostních oblouků chodníky. Na východní části také cyklostezka.

Objekt je navržen „na zelené louce“ jako ocelová montovaná konstrukce s plochou střechou s extenzivní zelení. Terminál, který je situován 35 m od hrany svahování zahloubené VRT, je propojen s nástupištěm třemi eskalátory a šimým lanovým výtahem umístěnými těsně pod povrchem svahu tak, aby byl z exteriéru viditelný pouze světlík. Touto prosvětlenou komunikací se bezbariérově dostanou cestující 4m pod úroveň kolejiště, kde je podchod spojující obě nástupiště. Konstrukce je z vodostavebního betonu. Přístřešky na nástupištích jsou standardní „W“ se svody dešťové vody v konstrukci sloupů. Pohled je plechový, nečleněný, se zapuštěnými světly. Kromě infotabule o odjezdech vlaků zde není nic, na co by si mohli sedat holuby. Povrch nástupiště je ve standardu členění pro nevidomé osoby.



DISPOZIČNÍ A PROVOZNÍ ŘEŠENÍ

Jižně před terminálem jsou čtyři kryté stanoviště pro BUS, jedno místo pro zásobování trafiky a pekárny, dále pět krytých šikmých stání TAXI, odkud je čitelný a jasně rozpoznatelný vstup do hlavní odbavovací haly terminálu. Kromě dvou komerčních obchodů (trafika a pekárna) jsou po pravé straně pokladny a informace. V centrální části haly je minimálně 6 automatů na jízdenky a 6 automatů na nápoje, nebo jiné potraviny. Přímo naproti, nad vchodem k nástupišti bude velká informační tabule o příjezdech a odjezdech vlaků. Dále se v pravé (východní) části objektu počítá s kanceláří pro 2 osoby, denní místnost, WC a šatnou pro personál a místností ostrahy. Jsou zde i sklady a TZB.

Levá část haly je dispozičně uspořádána pro již odbavené cestující. Je zde pasáž k fastfoodu a kavárně, jsou zde WC, místnost pro přebalení miminek, WC pro invalidy, velká uklízecká místnost s výlevkou a prostorem pro parkování stroje na mytí podlahy. Z pasáže je také vstup do čekárny s USB porty a zásuvkami.

Zásobování občerstvení probíhá ze západní části u krytých stojanů na kola (100 ks)

Odvoz odpadků tamtéž a ještě z východní strany terminálu u služebního parkoviště, kde jsou kontejnery na odpady z haly a nástupišť.

Počítáme také se zásobováním jídelních vozů. To bude řešeno transportními elektrovozíky, které se na obě nástupiště dostanou rampami. Elektrický vozík se dostane ke služebnímu parkovišti šikmým lanovým výtahem, kam se také vejdou až 4 invalidní vozíky, kočárek nebo 7 bicyklů. Elektrické vozíky mohou být zaparkovány ve skladech – technických místnostech s nabíjením – umístěných na koncích nástupišť, nebo v horním skladu.

Pro výstup mohou cestující využít přímý východ na druhé straně silnice, aby již nemuseli procházet halou. Tímto východem lze na nástupiště ale také vstoupit, pokud nevyžadují zázemí odjezdové haly a stačí jim koupit si jízdenku v automatu v přístřešku u vstupu, nebo ji mají již koupenou přes internet.

Systém podchodu je pohodlnější, než v případě nadchodu, kde cestující překonává dvojnásobnou výšku a proto také nelze použít rampy pro vozíky a bezbariérový přístup.



TECHNOLOGICKÉ A ENERGETICKÉ ŘEŠENÍ

Jediným atypickým technologickým prvkem je lanový šikmý výtah, který například vyrábí Transporta Chrudim. Objekt je napojen na elektrickou distribuční síť a vodovod. COV bude umístěna dle geologického průzkumu. Parkovací plocha je z poloviny odvodněna vsakem pomocí zelených ostrůvků s vysokou zelení a zatravnovací dlažbou na šterkovém podkladě. Ostatní asfaltové komunikace jsou odvodněny do retenčních nádrží, ze kterých se následně zalívá zeleň a lze tuto vodu použít i pro splachování WC. Střecha terminálu je zelená – extenzivní, sloužící jako přirozené chlazení objektu v letních měsících a přírodní akumulace tepla v zimních. Vnitřnímu klimatu napomáhá představená konstrukce, která svým stíněním zabraňuje přehřívání terminálu. V objektu je elektrorozvodna a další je v objektu na konci nástupišť. Jsou zde prostory pro TZB, VZT, MaR a sklady. V mostu vede síť STL plynu a vodovod.

ŘEŠENÍ VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ A KRAJINY

Parkoviště bude ve stínu korun stromů. Vedle přístřešku pro kola z tahokovu bude malý pietní parčík s lavičkami, záhonem, a přesunutým pomníkem Kubiše a Gabčíka, jako pocta našim hrdinným parašutistům nasazeným k likvidaci říšského protektora Reinharda Heydricha, jejichž seskok byl uskutečněn v této lokalitě.

Lze předpokládat postupnou urbanizaci okolí parkoviště. Zejména občanskou vybaveností (retail). Dá se předpokládat i zájem o bydlení v této lokalitě, neboť zde bude vynikající dopravní dostupnost do Prahy.

DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Parkoviště pro 3000 míst, sloužící jako záchytné, je dopravně napojeno nově vybudovaným nájezdem na dálnici se dvěma připojovacími body. U výjezdu z parkoviště je možnost dle potřeby navýšit kapacity závor. Terminál je napojen na Horušanskou ulici kruhovým objezdem. BUS se dostane až ke koncové točně, kde jsou 4 odstavná stání. Personál se s auty dostane pouze ke služebnímu parkovišti. TAXI se otočí již o 10 metrů dříve do protisměru a začouvají na své stanoviště tak, aby kufr TAXI a zadní dveře byly chráněny před deštěm přístřeškem. Krytý přístup je zajištěn také k autobusům. Hned u svého autobusu mají řidiči své zázemí s denní místností, WC a šatnou. Zásobování bufetu je hned zkraje, stejně tak i K+R parking.

Na každé nástupiště vedou 2 eskalátory směrem nahoru a dvě 3m široké schodiště dolů. A dvě rampy pro bezbariérový přístup v požadovaných limitech průchodnosti.

IDEOVÉ ŘEŠENÍ

Domníváme se, že jsme přišli na nejjednodušší způsob řešení.

- Využíváme standardní přístřešky, nic atypického
- Cestující nemusí chodit nadchody 9m nahoru a 9m zase dolů, ale jen 4 metry do podchodu.
- Místo výtahů máme rampy, které mohou využít i elektrovozíky zásobování.
- Přístupové eskalátory a výtah do podchodu je schovaný ve svahu, takže všechno působí čistě a přehledně.

