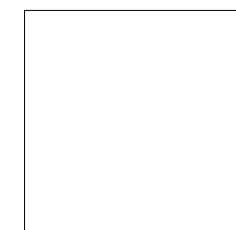


TERMINÁL PRAHA VÝCHOD/ PRAGUE EAST TERMINAL





TERMINÁL PRAHA VÝCHOD
TABULKA BILANCÍ A ODHADU NÁKLADŮ NA REALIZACI

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

TERMINÁL					
HRUBÁ PODLAŽNÍ PLOCHA	1 460	-	-	32 000 Kč	46 720 000 Kč
Celkem HPP [m2]	1 460	-	-	-	46 720 000 Kč

OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST	-	354	-	8 665 Kč	3 067 410 Kč
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST	-	10329	-	7 973 Kč	82 353 117 Kč
Celkem OP [m3]	0	10683	-	-	85 420 527 Kč

DALŠÍ KONSTRUKCE	zastřešení nástupiště	9465	-	-	4 620 Kč	43 728 300 Kč
	přístup na nástupiště	1080	-	-	4 620 Kč	4 989 600 Kč
	výtahy, eskalátory	-	-	2	1 200 000 Kč	2 400 000 Kč
	povrch nástupiště	9070	-	-	1 250 Kč	11 337 500 Kč
Celkem konstrukce		19615	-	-	-	62 455 400 Kč

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ						
POVRCHY	zpevněné	3 951	-	-	833 Kč	3 291 183 Kč
	nezpevněné	12 471	-	-	950 Kč	11 847 450 Kč
PRVKY	stromy	-	-	210	450 Kč	94 500 Kč
	mobiilář	-	-	56	26 000 Kč	1 456 000 Kč
	osvětlení	-	-	45	38 200 Kč	1 719 000 Kč
Celkem povrchy a prvky		-	-	-	-	18 408 133 Kč

POVRCHOVÉ PARKOVIŠTĚ A KOMUNIKACE (v areálu terminálu)						
ZASTAVĚNÁ PLOCHA	kapacita	-	-	1 610	-	-
	zpevněné plochy	19 143	-	-	833 Kč	15 946 119 Kč
	nezpevněné plochy	1 500	-	-	730 Kč	1 095 000 Kč
Celkem [m2]		20 643	-	-	-	17 041 119 Kč

PARKOVACÍ DŮM (mimo povrchová parkoviště)						
	kapacita	-	-	1 456	-	-
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST		-	39424	-	6 080 Kč	239 697 920 Kč
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST		-	9800	-	4 980 Kč	48 804 000 Kč
Celkem [m3]		-	49224	-	-	288 501 920 Kč

MOST PŘES KORIDOR A SILNICE DO HOROUŠAN (od dálničního mostu k napojení na sběrnou komunikaci)						
KONSTRUKCE MOSTU		9 465	-	-	31 600 Kč	299 094 000 Kč
KONSTRUKCE KOMUNIKACE		566	-	-	2 215 Kč	1 253 690 Kč
Celkem		-	-	-	-	300 347 690 Kč

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA						
INŽENÝRSKÉ SÍTĚ		-	-	4	1 200 000 Kč	4 800 000 Kč
OSTATNÍ POLOŽKY		-	-	-	-	0 Kč
Celkem		-	-	-	-	4 800 000 Kč

Celkem bez DPH						776 974 789 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	457 000Kč
Vypracování Architektonické studie ve smyslu článku 1.1 (b) Smlouvy	Po odevzdání Prvního návrhu Architektonické studie	3 438 950 Kč Maximálně 50 % ceny za toto dílčí plnění
	Po odevzdání Čistopisu Architektonické studie a odstranění všech jeho vad reklamovaných Objednatelem	1 719 475 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	3 937 500 Kč Maximálně 50 % ceny za toto dílčí plnění
	Po odevzdání Čistopisu Dokumentace pro územní rozhodnutí a odstranění všech jeho vad reklamovaných Objednatelem	3 937 500 Kč
Konzultační činnost ve smyslu článku 1.1 (d) Smlouvy	Po uplynutí kalendářního měsíce, v němž byla daná činnost poskytnuta	260 000 Kč za 400 hodin konzultační činnosti Maximálně [] 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	9 750 Kč za 15 hodin součinnosti při výběru dodavatele Maximálně [] 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	-	13 500 435 Kč

Urbanisticko architektonické řešení

Volný prostor mezi obcemi, v tuto chvíli z větší části využívaný jako pole, přetíná liniová stavba dálnice D11 a budoucí navrhovaný železniční koridor.

Liniové stavby takového rozsahu tvoří v krajině většinou jen obtížně překročitelnou hranici a hlukovou zátěž, ale v kombinaci s nástupním místem mohou být i životadárnou tepnou pro okolní obce.

Každá bariéra generuje v prostupných místech život ve formě proudů lidí, zboží a energie. Proto dává smysl využít potenciál těchto míst.

Jedním z takových míst je i železniční stanice v místě přechodu dálnice. Generuje přestupy lidí z různých dopravních prostředků, ale i propojení a postupné oživení okolních obcí, které je povede k prosperitě.

Naším záměrem je tento proces co nejlépe zprůchodnit. Tvoříme prostor přehledný – nejen proto, že je zde kvalitní a srozumitelné značení, ale i proto, že nejde o žádný labyrint: na první pohled je každému zřejmé, kde se nachází a kam má jít. Cestování skrze tento přestupní bod bude snadné a příjemné.

Náš návrh netvoří most a stanici jako zhmotnění přechodu a přestupu, ale jednu platformu, která umožňuje snadnou komunikaci obou stran hranice. Terminál není zastávkou v polích, ale prodloužením a součástí obce Nehvizdy. Netvoříme zastávku, ale platformu a prostor, kde je železnice pouze jednou ze složek života.

Železniční zastávka je nejen místo výměny (většinou dopravního prostředku), ale i čekání. Máte-li štěstí, vystoupíte z autobusu a jdete rovnou na vlak.

Většinou však máte čas. Čas, který můžete promarnit, a nebo ho využít pro sebe. Dočíst knihu, nakoupit si, sednout si do kavárny nebo do parku, a nebo splnit to patnáctiminutové cvičení, které máte nastavené na mobilu a nějak jste na něj zatím nenašli čas.

Je možné, že jestliže tohle místo bude opravdu příjemné, přijedete o pár minut dřív, abyste si tenhle svůj čas o trochu prodloužili.

Terminál který navrhujeme obsahuje prostory pro všechny tyto aktivity, jak venkovní tak vnitřní.

Je zde park, kde se můžete projít, kavárna s terasou, kde si můžete vypít kávu. Nebo basketbalové a dětské hřiště, když máte více času a nebo cestujete s dětmi.

Vytvořením spíše městského prostředí a struktury jsme dosáhli toho, že všechny důležité prvky návrhu jsou v krátkých dochozích vzdálenostech.

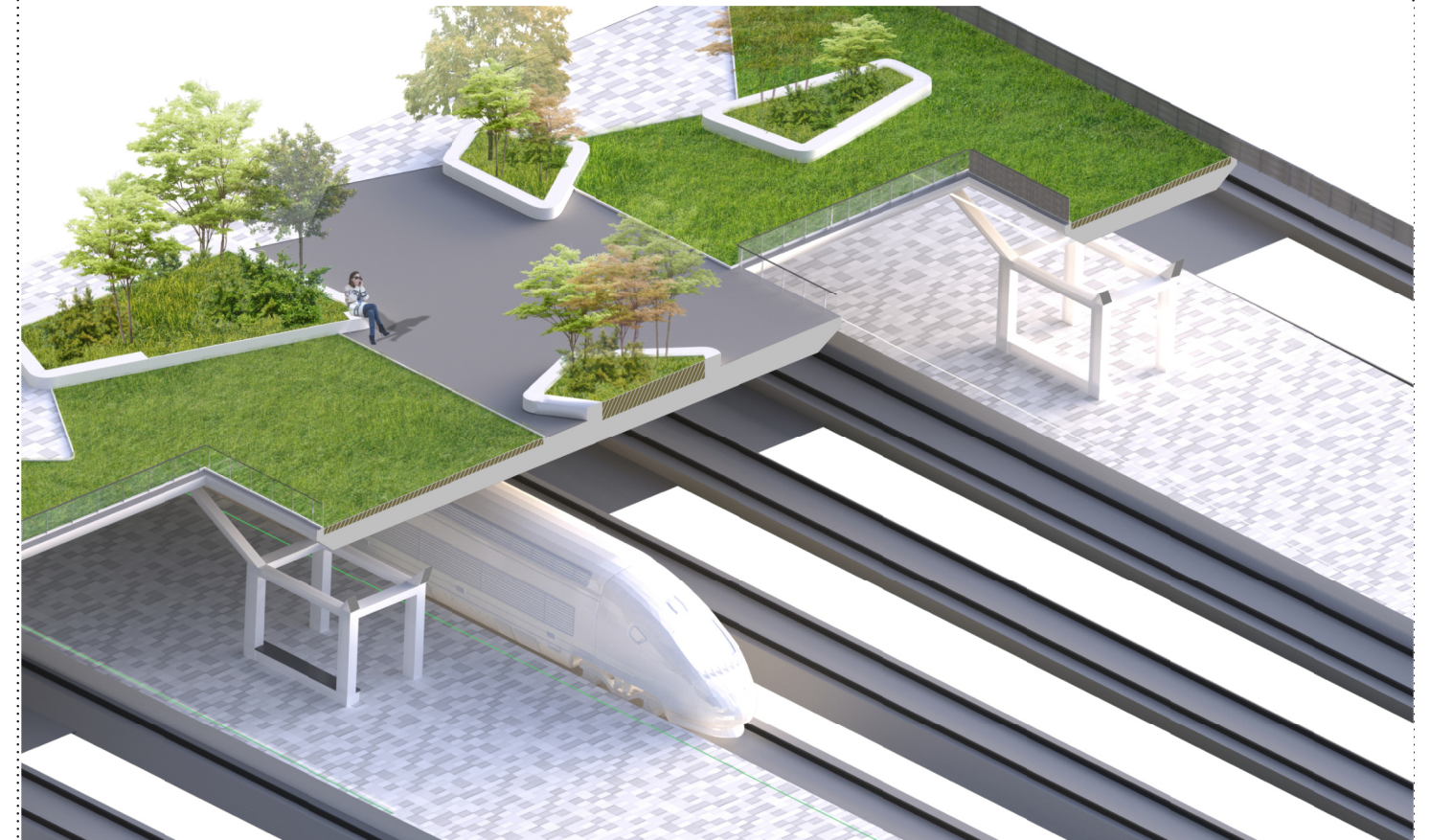
Hlavní budova terminálu je umístěna přímo nad nástupištěm s možností kontrolovaného vstupu na platformy.

Pro snížení plochy prarkovzích jsme navrhli část z nich přesunout do parkovacího domu se systémem parkovacích zakladačů, a tak zmenšit rozsáhlé betonové plochy zhruba na polovinu.

Konstrukční a materialové řešení

V místě platformy počítáme s vytvořením opěrných zdí pro zkrácení rozponu.

Samotná platforma je řešena jako železobetonová deska s podpěrami zakotvenými v místě nástupiště.



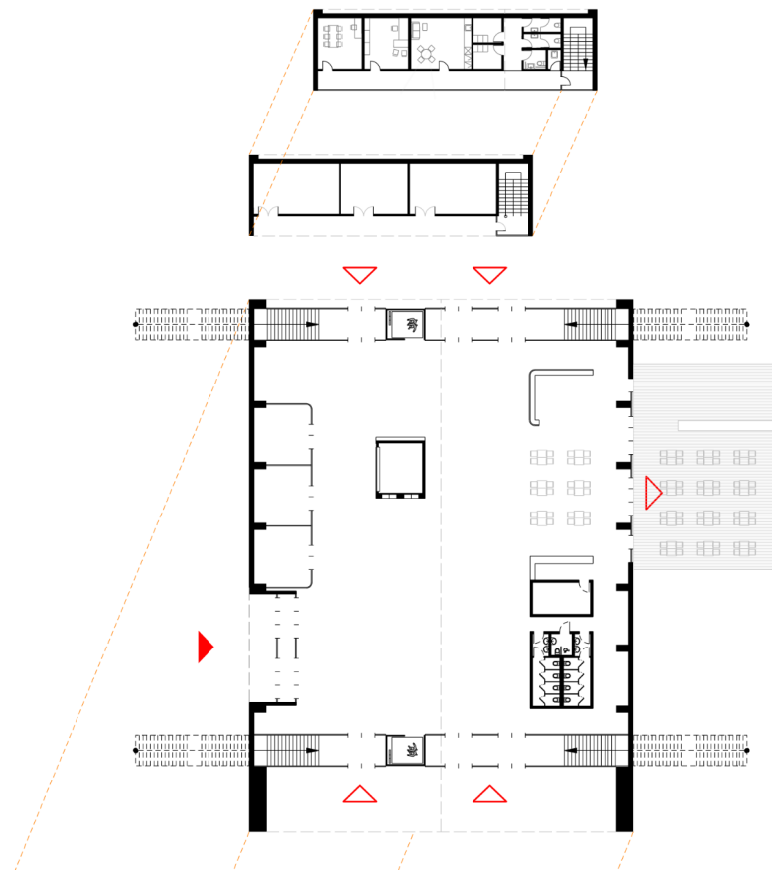
Většina platformy a zastřešení nástupiště jsou zatravněny vegetační vrstvou s ostrůvky s vyšší mocností zeminy pro výsadbu stromů.

Samotná budova terminálu je navržena jako konstrukce z dřevěných lepených nosníků s lehkým sendvičovým obalem s vnější vrstvou tvořenou kovovými lamelami.

Parkovací dům je z větší části zapuštěn do země s železobetonovou spodní stavbou a ocelovými nosníky se sendvičovým zatepleným pláštěm s vnější vrstvou tvořenou kovovými lamelami.

dispoziční a provozní řešení

Budova terminálu je umístěna přímo nad kolejištěm a z větší části je tvořena volným prostorem haly, ve které se nacházejí jednotlivé funkční prostory.



Samotná nástupiště jsou s halou propojena čtveřicí schodišť a výtahy v rozšířených dvojitéch stěnách s možností přístupu jak z haly, tak přímo zvenku - s možností uzavření nebo řízeného přístupu.

Prostory technického zázemí a zázemí obsluhy jsou odděleny v samostatném objektu na severní straně terminálu.

technologie a energetické řešení a nakladání s vodou

Intenzivní zeleň na platformě zpomalují odtok srážkových vod v případě přívalových dešťů a významně snižují celkové množství odváděné vody ze střech. Dále zamezují výkyvy teplot v konstrukcích, čímž výrazně prodlužují jejich životnost, a ovšem příznivě regulují teplotu v interiéru.

Dešťová voda ze střech a zpevněných ploch je odváděna do systému propojených podzemních nádrží, odkud je dále použita na závlahu zeleně, nebo po přečištění pískovými filtry vedena do splachování toalet, eventuálně přepadem do pojistné drenáže.

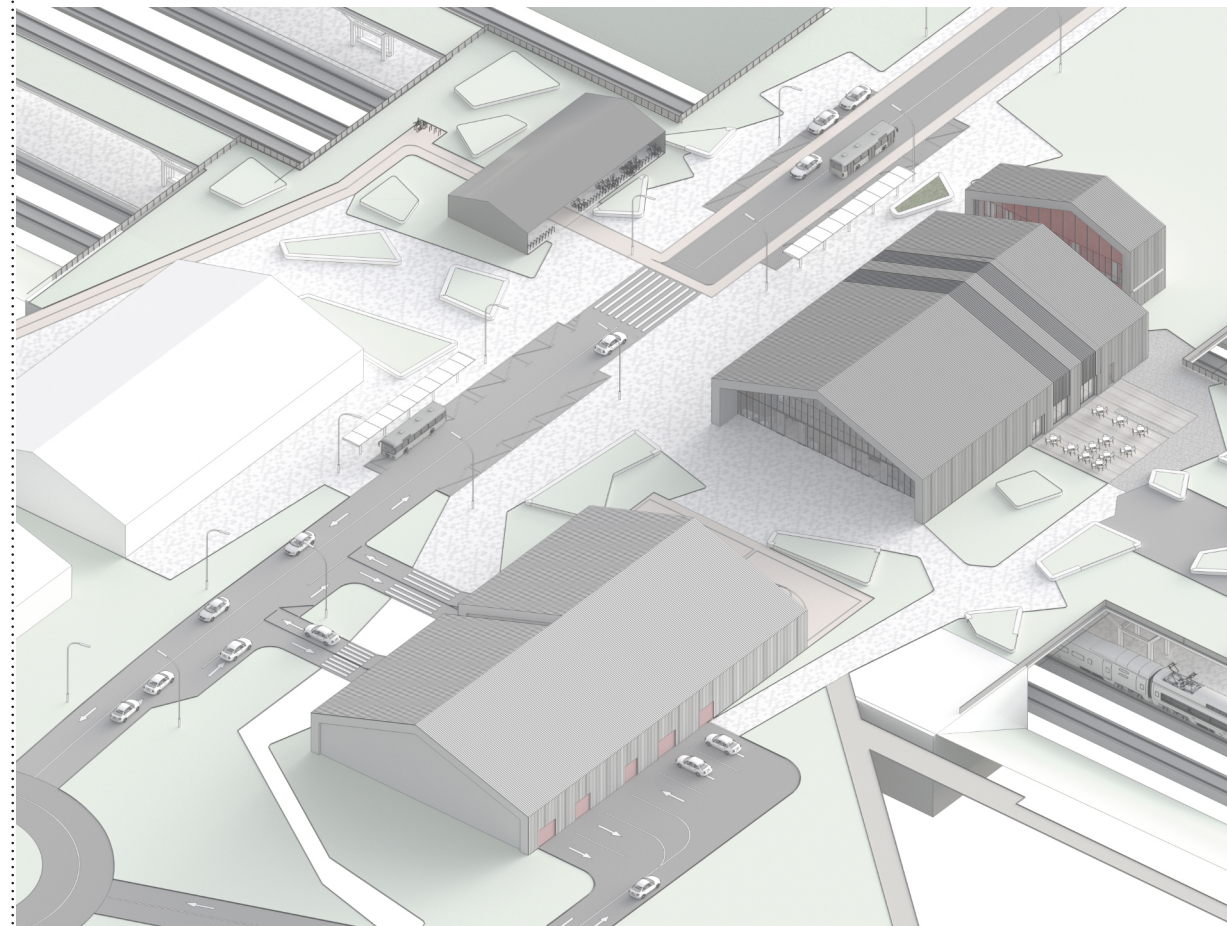
Návrh počítá s využitím tepelných čerpadel a přirozeného provětrávání budovy tak, aby nutnost chlazení vnitřních prostor, byla nutná pouze v nejteplejších dnech.

Z většiny prostor by mělo být docíleno přirozené cirkulace vzduchu.

V zimních měsících se předpokládá výměna vzduchu přes rekuperační jednotky.

Objekt garážového domu bude mít pouze záložní technologii vzduchotechniky bez nutnosti výměny vzduchu v běžném provozu a celý objekt bude pouze temperován.

Řešení veřejného prostranství a krajiny

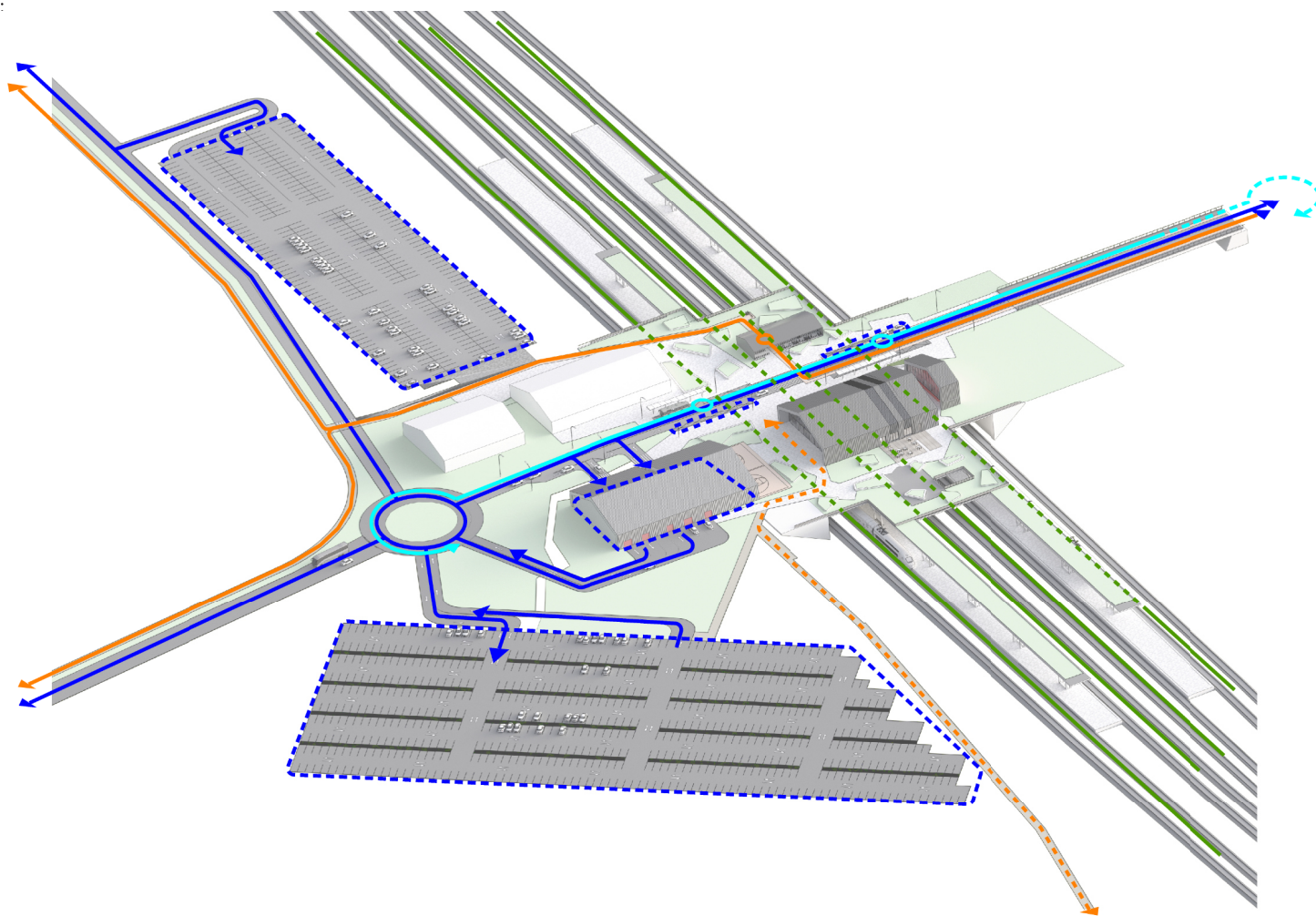


Naším záměrem je vytvoření plynulého přechodu krajiny a veřejného prostoru přes kolejiště a pokračováním spíše městského charakteru co do hustoty aktivit, ale i přírodního charakteru, co se týče péče o životní prostředí a udržitelnost. Tato kombinace je náročná na správné uchopení i technické provedení, ale žijeme v době, kdy je potřeba ji uvést do života a přijmout tak zodpovědnost, kterou jako tvůrci prostředí máme.

Ulice, která je hlavní osou návrhu, má defakto profil městské ulice s širokým chodníkem a domy po stranách, to vše v propojení se zelení ve funkci okrasné, rekreační, propojovací, retenční a termoregulační. Zeleň zde vystupuje z plochy zemědělských lánů jako oáza s vysokými stromy, které už z dálky upozorňují – zde je život.

Druhové zastoupení v ozeleněných plochách a výsadbách respektuje přirozené biotopy Polabí a specifika místního klimatu, což přispěje k rychlému růstu a dlouhodobé prosperitě zeleně.

Dopravní řešení



automobilová doprava

Nově navrhovaná komunikace propojuje přímo dálniční exit 8 dálnice D11 a železniční terminál umožňuje snadné spojení na ose Nehvizdy – terminál – Jiřiny.

Z našeho pohledu druhé, přímé propojení s dálnicí D11 přes Exit 11 by bylo spíše kontraproduktivní a k jeho dosažení je možné použít stávající silniční síť.

Propojení obcí Nehvizd a Horušan je akcentováno v podobě hlavní dopravní osy návrhu a jeho prostupnost je zachována.

Autobusová doprava

Autobusové zastávky jsou umístěny co nejbližší budovy terminálu v hlavní dopravní ose Nehvizdy – Horušany v obou směrech.

Pro obslužnost v jakémkoli směru jsou v návrhu umístěny dva kruhové objezdy umožňující otočení autobusů v případě, že bude zastávka konečná.

Cyklo doprava

Propojení terminálu a obcí Horušany a Jiřiny je navrženo pomocí samostatné cyklostezky podél silnice, která vede paralelně s cestou pro pěší.

Propojení s obcí Nehvizdy je navrženo formou cyklopruhů po stranách ulice s přihlédnutím k více městskému charakteru ulice.

Propojení Vyšehořovic by mohlo být realizováno v místě stávající cesty směrem k povrchovému dolu.

Ideové řešení

Budoucí rozvoj místa.

Místo má potenciál pro rozvoj mnoha aktivit. Zvláště pak těch, kvůli kterým byste tak jako tak museli zastavit na vaší cestě domů.

Je zde možné nakoupit potraviny včetně specifík místních produktů a věci běžné spotřeby – v návrhu jsou naznačeny objekty (bílé budovy) pro obchod – a využít k tomu kapacitní parkoviště. Prodej lokálních produktů a služeb v sezóně a mimo ni je možné formulovat v prostoru kultivovaně, nejde o klasické tržiště.

V tomto prostoru s významným dopravním uzlem a ideálním parkováním, by se mohly uplatnit i další aktivity místního i nadmístního významu. Například sportovní hala nebo sportovní středisko by zde mohly výborně fungovat, jak pro okolní obce, tak třeba pro okrajové sporty z metropole.

Biokoridor

Dvě liniové stavby umožňující pouze omezený počet přechodů vybízí k připojení širšího biokoridoru, který současně s biosystémovou funkcí i odstíní některé zmiňované negativní aspekty dopravních staveb. Pokud máme této křižovatce dát přívlástek „oživující“, je potřeba alespoň takto kompenzovat další přetnutí krajiny při každé jednotlivé příležitosti.

V případě koncepčního osazení stromy bude tento prvek hrát podstatnou vizuální roli v krajině.