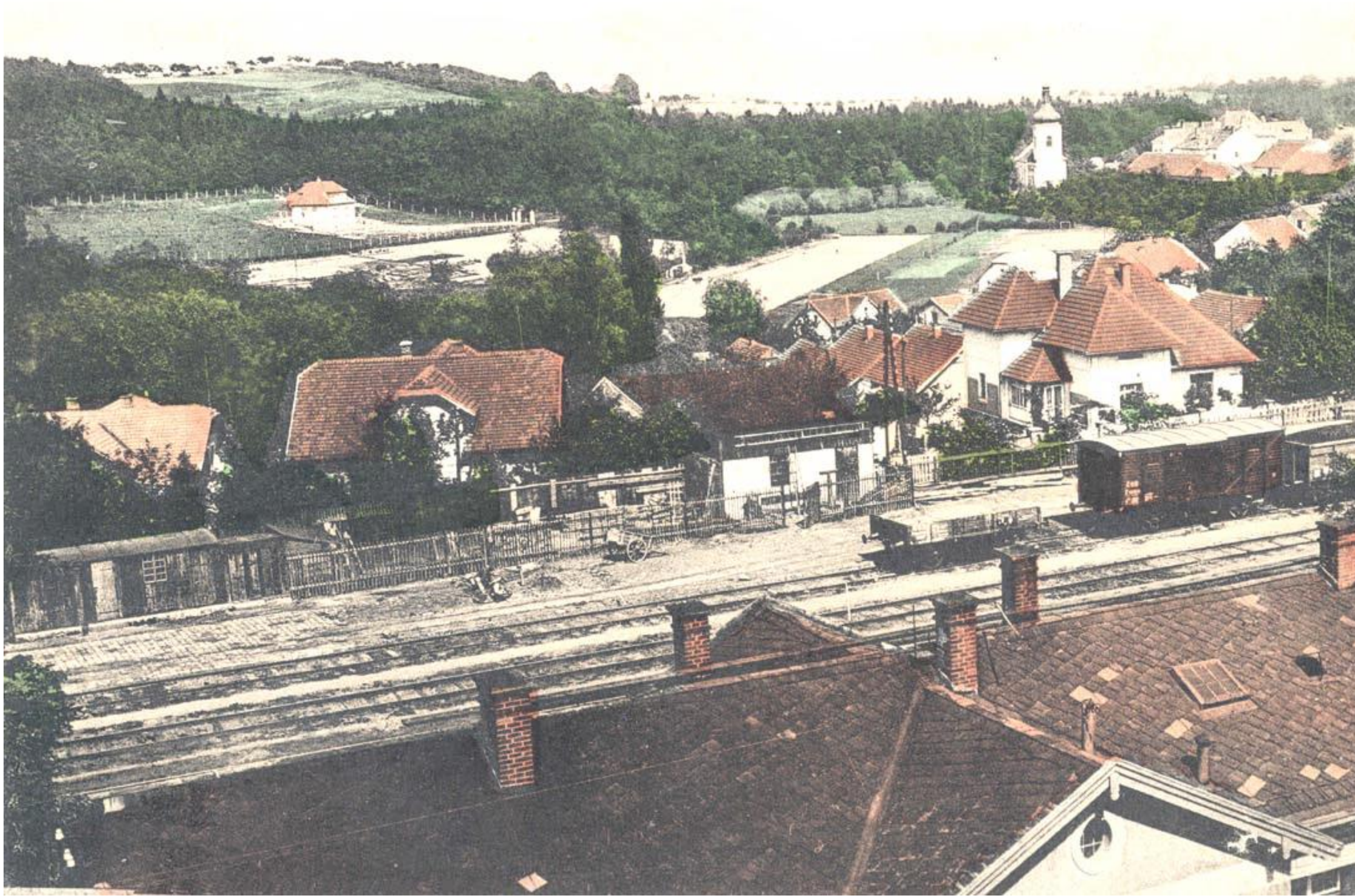




projekt
**KOMPLEXNÍ ŘEŠENÍ
DOPRAVNÍHO TERMINÁLU
ÚVALY**

projektant
Projekttil architekti s.r.o.
Malátova 13
150 00 Praha 5, Czech Republic

geodetické údaje
JTSK, BpV

formát
A3

stupeň
STU

datum
31.8. 2021

OBSAH

GRAFICKÁ ČÁST

d.1	Situace širších vztahů	M 1:5000
e.1	Dopravní situace širších vztahů	M 1:5000
f.1	Situace území 1	M 1:750
f.2	Situace území 2	M 1:750
g.1	Půdorys a podrobná situace – městský dům	M 1:200
g.2	Půdorys a podrobná situace - terminál	M 1:200
h.1	Podélný řezopohled - E-E	M 1:200
h.2	Příčné řezopohledy - A-A a B-B	M 1:200
h.3	Příčné řezopohledy - C-C a D-D	M 1:200
i.1.	Detailní příčný profil komunikace a veřejného prostoru – F-F	M 1:150
j.1	Vizualizace – Pražská	
j.2	Vizualizace - Jiráskova	
j.3	Vizualizace – nástupiště terminálu	
j.4	Vizualizace – křižovatka Pražská – Jiráskova	
j.4	Vizualizace – nadhled	
k.1	Schéma konceptu	M 1:1500
k.2	Dopravní schéma	M 1:1500
k.3	Schéma udržitelnosti	M 1:1500

TEXTOVÁ ČÁST

a.	Technická zpráva
b.	Ekonomie návrhu
c.	Návrh ceny následných stupňů projektové dokumentace
d.	Kontaktní údaje
e.	Čestná prohlášení

a. Technická zpráva

Dříve byly promenády. Háj byl okrašlovacím spolkem upraven, zřízeny pěšinky, lavičky a denně se chodilo na Úvalák na vycházky, takže to bylo o nedělích jako na Václavském náměstí. Ale i v háji nad mlýnem a školou byly upravené cestičky, všude lavičky, takže o nedělích bylo půl Úval na procházce nebo na posezení v hájích, na co se dnes rádo vzpomíná. Deset párů milenců chodívalo každý den do háje poslouchat, jak ptáci pějí. To vše dnes odpadlo, není čas na lyriku, dnes je jen práce, práce a zase práce. Každý raději odpočívá doma nebo má zase práci doma. Já sám pamatuji, když jsem do Úval chodil, že každý den jsme byli venku v přírodě a když jsme šli do Klánovic, to jen pěšky a byl to hotový svátek.

Úvaly 1910 – 1967, Zápisky pana Zemana mistra pokrývačského

Při návrhu úprav přednádražního prostoru v Úvalech s novým autobusovým terminálem vycházíme z širší návaznosti na okolí, historie místa a současných nároků a usilujeme o účelný a pobytově příjemný prostor s velkou mírou flexibility umožňující etapizaci a změny rozsahu i funkce.

Zelená kostra města

Úvaly mají velkou přednost v okolním přírodním rámci. Zatímco na východě je horizont uzavřen vrchem Vinice, na západě pak Klánovickým lesem. Jejich propojení je jednak přirozeně podél toku Výmoly a Škvoreckého potoka, ale též alejí podél historické hlavní cesty ulice Pražské. Poslední propojením je zeleň podél tělesa železnice, která je ale přerušena právě u nádraží v Jiráskově ulici. Doplnění tohoto propojení a obnovení historicky alejové ulice je jedním z hlavních témat návrhu.



Městská třída

Zřízení železnice a nádraží vedlo ve většině českých měst k budování výstavních Nádražních ulic, které spojily historická centra s novým ohniskem veřejného života. V Úvalech je situace o to výraznější, že nádraží je ohniskem i pro okolní obce a je tak nejživějším místem města. Máme za to, že je důležité propojit nádraží s historickým centrem, nejen příjemností pohybu ale i funkcemi, prostorovým a materiálním řešením. Úvaly si tak konečně „připoutají svoje nádraží“. Navrhujeme proto dostatečně pohodlné plochy a chodníky pro pěší, použití dlažby obdobné centru i v přednádraží, propojení alejí a umístění „městského domu“ na klíčovou křižovatku Jiráskova – Pražská kde se městská třída lomí. Toto zalomení navrhujeme podpořit i velkorysejší úpravou schodiště nahoru do Havlíčkovy ulice ukončujícího pohled Jiráskovou ulicí a dominantou v pohledu z centra, v návrhu trojstromí.

Alej

Profil Jiráskovy ulice je navržen s ohledem na míru veřejnosti a bezpečnost provozu. Vozovka je širší 6,5m a jsou v ní vyznačeny cyklopiktogramy po obou stranách. Chodník na straně vil je užší s možností odstínit jej od vozovky záhony s doplňkovou vsakovací funkcí. Záhony navrhujeme umístit po dohodě s obyvateli a dle jejich preferencí, například aby neblokovaly provozovnu. Osazení stromy zde komplikuje kanalizace a zároveň máme za to, že zahrady vil jsou dostatečným pozadím. Naopak druhá strana s veřejnými budovami je alejí podpořena. Nepravidelně umístěné samostatné budovy mezi ulicí a tratí tak dostanou pevnou oporu. Kromě městského domu na křižovatce a nového terminálu navrhujeme ještě druhý objekt jako ukončení městské třídy. Zároveň odcloní parkoviště P+R. Jiráskova ulice se pak rozšířením a zbytněním zelených ploch na křižovatce s ulicí Na Spojce změní v parkovou ulici vedoucí k mlýnu, nebo přes nový Rosenbaumův park ke sportovnímu areálu. Historicky jsou u českých nádraží obvyklé lípy, nicméně přesnější určení předpokládáme v koordinaci s celoměstským systémem zeleně.

Terminál a dopravní řešení

Autobusový terminál navrhujeme jako spojené zastřešení příjezdové hrany vlaku a autobusových stání. Přestup je tak ideálně komfortní. Jsme si vědomi možných problémů při jednání se Správou železnic, a proto zastřešení navrhujeme s možností etapizace. Příjezdová i odjezdová stání jsou situována k železniční trati. Vyčkávací stání jsou na druhé straně při ulici. Nájezdy a výjezdy na terminál jsou prověřené obalovými křivkami. Stání jsou uvažována bez nutnosti couvat, nicméně je možné zvolit i variantu s couváním a prostor terminálu zkrátit. Nebo naopak mít tuto možnost v záloze pro případné rozšíření počtu zastávek. Jsme si vědomi, že prodlužujeme vzdálenost cestujících při příjezdu autobusem na nádraží od vstupu do podchodu. Proto umožňujeme ponechání možnosti výstupních zastávek v jízdním pruhu přímo v ulici Jiráskově v současné těsné blízkosti ke vstupu do podchodu. Zároveň jsme též připravili možnost odstavného stání na konci ulice Jiráskovy, pokud by bylo potřeba.

Navrhovaná šířka vozovky 6,5m je pro autobusy komfortní a umožňuje též vedení přechodů bez středních ostrůvků a použití cyklopiktogramů pro bezpečný pohyb cyklistů v území. Samostatná oddělená cyklostezka je v daném umístění pro cyklisty a chodce méně bezpečná.

Vedení linek VHD je díky možnosti otáčení a vyčkávání na terminálu poměrně jednoduché a není potřeba používat objezd U Mlýna.

Stání pro kola soustředíme u vstupu do železničního podchodu. Část jich pak umísťujeme i na autobusovém terminálu a u nového městského domu.

P+R parkoviště omezujeme dle zadání, zjednodušujeme na optimální tvar a odstíňujeme novou budovou. Je u něj možné uvažovat i víceúrovňové řešení. Ponecháváme stání v ulici Na Spojce, nicméně zúžením dopravních ploch zde výrazně rozšiřujeme parkové využití. Před budovu železničního nádraží i u nového městského domu umísťujeme K+R stání, která může využít i městský dům.

Počet parkovacích stání (uvažujeme jednu z kapacitně náročných variant funkční naplně, podle níž se výpočet provádí)

Území 1 – městský dům

Kavárna, bistro	plocha pro hosty 80m ²	krátkodob. stání 1	dlouhodob. 3
Kanceláře	kanceláře 280m ²	krátkodob. stání 1	dlouhodob. 5

Krátkodobá stání jsou shodná s K+R před budovou. Dlouhodobá předpokládáme vymezit ve stávajících plochách v Pražské ulici. Docházková vzdálenost je minimální. Vzhledem k soustředění u nádraží pak předpokládáme reálné nižší využití stání.

Území 2 – komerční objekt

Obchod	prodejna 250m ²	krátkodob. stání 1	dlouhodob. 3
Kanceláře	kanceláře 500m ²	krátkodob. stání 2	dlouhodob. 9

Krátkodobá i dlouhodobá stání předpokládáme sdílená s P+R parkovištěm. U dlouhodobých je možné je též vymezit v přízemí objektu s příjezdem ze severu.

Objekty a funkce

Objekty v území navrhujeme účelně, s důrazem na flexibilitu i etapizaci a zároveň jako přirozené dominanty. Zastřešení terminálu tak může být budováno po etapách dle možné dohody se Správou železnic a sloužit i železnici. Úpravou stání je možné zvýšit jeho kapacitu. Městský dům v čele přednádraží uvažujeme pro umístění zázemí terminálu (wc, denní místnost řidičů, čekárna) i pro poskytování služeb případně i nájem (kavárna, bistro nebo obchod v přízemí; pronajímatelné kanceláře, úřad, komunitní centrum nebo knihovna v patře). Jeho velikost předpokládáme optimalizovat. Důležité je, že umožňuje zahrnout i schodiště do současného podchodu a tím zlepšit příjemnost a užitnost „náměstíčka“ u přejezdu. Samozřejmě předpokládáme debatu na rozdělení servisních funkcí mezi železniční budovu a městský dům. Navrhovaný nový objekt na druhém konci nádraží může obsahovat, díky návaznosti na P+R parkoviště, aktivní parter třeba s obchodem. Jeho funkci předpokládáme upřesnit dle jeho zadavatele. Dle konzultací se Správou železnic je možná též debata nad částečným využitím existujícího objektu trafostanice.

Konstrukční a materiálové řešení

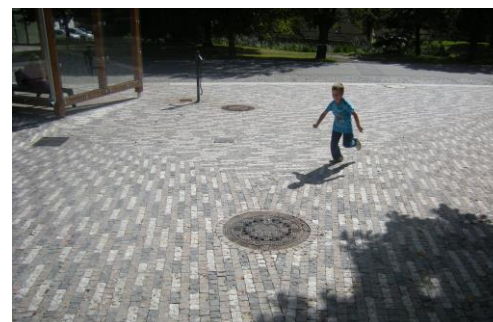
U zastřešení terminálu předpokládáme obvyklou koordinaci se sloupy železniční trakce. Základem by tak měla být ocelová konstrukce, kterou uvažujeme buď využít pro lehké zastřešení s fotovoltaickými panely, nebo oplástit dřevěným podhledem. Městský dům navrhujeme také jako rámovou konstrukci pro větší flexibilitu jeho dispozic. Ve výplních a interiérech bychom rádi upřednostnili dřevo. U městského domu i nového objektu u parkoviště pak uvažujeme zelené střechy.

Pro povrchy uvažujeme kamennou dlažbu v návaznosti, na již realizované centrum města. Důležité je přitom zachování barevnosti a formátu, skladba může být volena odlišná.

Výtvarné intervence a grafika

V našich projektech usilujeme o spolupráci s výtvarnými umělci a grafiky. I v případě přednádražního prostoru nabízíme v dalších fázích zapojení grafiků k vytvoření vizuálního stylu terminálu včetně jeho zázemí „městského domu“. Určitě dáme

přednost navázání na nedávno přijaté nové městské logo. Při zapojení výtvarníků do navrhování veřejných budov a veřejného prostoru hovoříme raději o výtvarné intervenci než o výtvarném dílu. Hlavní naší motivací je vnést do návrhu další vrstvu a učinit prostředí živější a příjemnější k pobytu. Může to být návrh skladby dlažby, jako jsme zpracovali s Janem Šerýchem do Slivence, nebo Lenkou Vítkovou do Českého Krumlova, stejně jako grafické intervence nebo herní prvky obdobné naší spolupráci v Chrudimi s Lenkou Klodovou.



Centrum Praha–Slivenec, návrh vzoru dlažby Jan Šerách

Udržitelnost

Vnímáme riziko velkých zpevněných ploch u dopravních terminálů pro heat island i zadržování dešťové vody. V reakci na něj nám pomáhá koncept výrazné zelené linie – aleje s rozšířením parkových ploch u ulice Ve Spojce. Tam navrhujeme i možnost vsakovacího průlehu pro sousední P+R parkoviště a vozovku ulice. Účinek stromů a parku je doplněn o záhony v ulici, které slouží i vsakování, a o zelené střechy obou nově navrhovaných objektů. U P+R parkoviště je možné zvážit realizovat část plochy se vsakovacím povrchem.

Vsaku částečně pomáhá i kamenná dlažba, která je ale zejména trvanlivým materiálem, který se při opravách snadno recykluje.

Předpokládáme u nových konstrukcí prověření možností použití dřeva (konstrukce, výplně, obklady), vždy ale účelně a smysluplně.

Zastřešení autobusového terminálu považujeme za plochu vhodnou k umístění městské fotovoltaiky a podobně dáváme ke zvážení částečné zastřešení fotovoltaikou parkoviště P+R.

Zvažujeme i možnost využití recyklovaného materiálu z demolovaných objektů pro nově navrhované objekty. Velmi záleží na ochotě zadavatele pustit se do takového na české poměry neobvyklého postupu.

Etapizace a flexibilita

Možnost postupné výstavby a úprav v návaznosti na finanční možnosti, dohodu se Správou železnic a vývoj společnosti během zpracování projektu i během užívání se nám jeví pro úspěch výsledku zcela zásadní. Náš návrh umožňuje postupnou proměnu prostředí nejen podle označených území, ale i v jejich rámci. Zjišťovali jsme u Správy železnic jejich ochotu provádět v území úpravy. Úpravy jsou možné jakkoliv nejsou na seznamu priorit. Umožňujeme tedy samostatný návrh jen zastřešení autobusového terminálu s ponecháním oddělovací zdi a až následné propojení s vlakovou zastávkou. Obdobně je možné ponechání současného vstupu do

podchodu a až následná integrace do nového městského domu. I v případě objektu trafostanice je na straně SŽ možnost jej upravit či zčásti pronajímat. Návrh také umožňuje zvážit možnost vícepodlažního parkoviště P+R.

Samotný autobusový terminál pak poskytuje minimálně tři varianty uspořádání. Dle návrhu bez nutnosti couvání při výjezdu ze stání. Dle návrhu s větším počtem stání při případném rozvoji a využitím couvání. A nakonec umístění požadované kapacit na menší plochu s využitím couvání. Jsme si vědomi, z vlastní zkušenosti z návrhu autobusového terminálu ve Vodňanech, že důležitá je shoda mezi očekáváním a možnostmi zadavatele, provozovatele a povolovacího orgánu. Ke shodě je možné dojít až během projednávání a více možností uspořádání dohodu snáze umožňuje. Více možných variant dále umožňuje možné budoucí úpravy.

b. Ekonomie návrhu

Propočet nákladů omezujeme a dělíme po předepsaných územích. Předpokládáme doplnění dalších celků a jejich nákladů v dopracování studie v návaznosti na reakci zadavatele. V nákladech za zastřešení terminálu je zahrnuta maximální výsledná varianta, která slouží i pro železnici.

Území 1

Demolice	2524m2	500.000,-
Komunikace a zpev.plochy – dlažba	2224m2	6.000.000,-
Nový objekt „městský dům“	1680m3	17.000.000,-
Objekt zastřešení terminálu (celek)		13.500.000,-
Přípojky		250.000,-
Mobiliář		500.000,-
Celkem		<u>37.750.000,-</u>

Území 2

Demolice ploch		1.500.000,-
Nový objekt „komerční“	4270m3	34.000.000,-
Přípojky		150.000,-
Zpevněné povrchy – živičné	573m2	1.000.000,-
Komunikace a zpev.plochy – dlažba	853m2	2.250.000,-
Plocha parkoviště - štěrkový trávník	965m2	750.000,-
Sadové úpravy		500.000,-
Mobiliář		750.000,-
Veřejné osvětlení		250.000,-
Celkem		<u>41.150.000,-</u>

c. Návrh ceny následných stupňů projektové dokumentace

Dle požadavku v soutěžních podmínkách uvádíme rozepsání ceny na jednotlivé stupně projektu včetně rozdělení na územní řízení a stavební povolení. Je nicméně možné, že postup projektu bude jiný se sloučenými některými fázemi nebo územími. Což souvisí i s novým stavebním zákonem. Doporučujeme zpracovat projekt pro územní rozhodnutí pro obě území a následně dělit další projekční fáze podle etapizace. Zpracování celkového projektu pro územní rozhodnutí je podle nás možné v režimu zakázky malého rozsahu. Spojováním území dojde k úspoře času i financí za projednávání.

Projekt je uvažován v obou územích včetně budov a úprav povrchů. Podle rozvahy zadavatele a případného dělení celkových úprav (například přenecháním investice na komerční objekt soukromému subjektu) se navrhovaný rozsah i cena upraví. V ceně nejsou zahrnuty průzkumy a podklady (například zaměření).

Cena je uvedena bez DPH.

Území 1

Projekt pro odstranění stavby	80.000,-
Projekt pro umístění stavby	525.000,-
Projednání projektu a obstarání územního rozhodnutí	65.000,-
Projekt pro povolení stavby	750.000,-
Projednání projektu a obstarání stavebního povolení	65.000,-
Projekt pro provedení stavby a pro výběr zhotovitele	1.300.000,-
Autorský dozor	400.000,-
Celkem	3.180.000,-

Území 2

Projekt pro umístění stavby	575.000,-
Projednání projektu a obstarání územního rozhodnutí	75.000,-
Projekt pro povolení stavby	825.000,-
Projednání projektu a obstarání stavebního povolení	75.000,-
Projekt pro provedení stavby a pro výběr zhotovitele	1.400.000,-
Autorský dozor	450.000,-
Celkem	3.400.000,-

- d. Kontaktní údaje
- e. Čestná prohlášení

d. KONTAKTNÍ ÚDAJE

Architektonická soutěž
„KOMPLEXNÍ ŘEŠENÍ DOPRAVNÍHO TERMINÁLU ÚVALY“

Název účastníka	PROJEKTIL ARCHITEKTI s.r.o.	
Sídlo	Malátova 13, Praha 5 – 150 00	
IČ/DIČ	27118436	CZ27118436
Bankovní spojení:	MONETA Money Bank, a.s.	
Číslo účtu:	166631793 / 0600	
Osoba oprávněná zastupovat uchazeče	Ing.arch. Petr Lešek	
Telefon	+420 222 365 004	
Web	www.projektil.cz	
Kontaktní osoba, telefon	Ing. arch. Petr Lešek, +420 608 977 385	
Kontaktní e-mail	petr.lesek@projektil.cz	

Spolupracující osoby:

Ing. Miroslav Vondřich, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby ČKAIT 0101481
Lidická 16, 150 00 Praha 5, email: vondrich@seznam.cz

V Praze 27.8.2021


projektil architekti s.r.o.
malátova 13, praha 5 / 150 00
ičo: 27118436

Ing.arch. Petr Lešek,
Jednatel PROJEKTIL ARCHITEKTI s.r.o.

e. ČESTNÁ PROHLÁŠENÍ

Architektonická soutěž
„KOMPLEXNÍ ŘEŠENÍ DOPRAVNÍHO TERMINÁLU ÚVALY“

Já, Ing.arch. Petr Lešek, níže podepsaný jako osoba oprávněná jednat jménem účastníka PROJEKTIL ARCHITEKTI s.r.o. prohlašuji, že pokud náš návrh zvítězí, máme k návrhu zajištěn dostatek oprávnění a kapacit k tomu, abychom mohli následně uzavřít smlouvu o dílo na dopracování návrhu do úrovně projektové dokumentace pro provedení stavby a výběr zhotovitele.

Zároveň potvrzuji, že v případě, že navržená cena zpracování všech výkonových fází cenové nabídky dle 6.2.c po připočtení odměny za návrh a předem stanovené odměny za dopracování projektové dokumentace dle čl. 12 přesáhne hranici zakázky malého rozsahu nebo bude vůči ostatním nabídkám nepřiměřená, souhlasí účastník řízení s tím, že jeho projekt může být dále zpracován jiným zhotovitelem. Účastník architektonické soutěže se zavazuje k uzavření licenční smlouvy na předmět předloženého návrhu, která bude chránit jeho autorská práva při případném zpracování dalších stupňů projektové dokumentace jiným autorem. Zároveň se v tomto případě účastník také zavazuje, že s vítěznou firmou uzavře smlouvu na autorský dohled až po vyhotovení DPS.

V Praze 27.8.2021


.....
projektil architekti s.r.o.
malátova 13, Praha 5 / 150 00
ičo: 27118436

Ing.arch. Petr Lešek,
Jednatel PROJEKTIL ARCHITEKTI s.r.o.