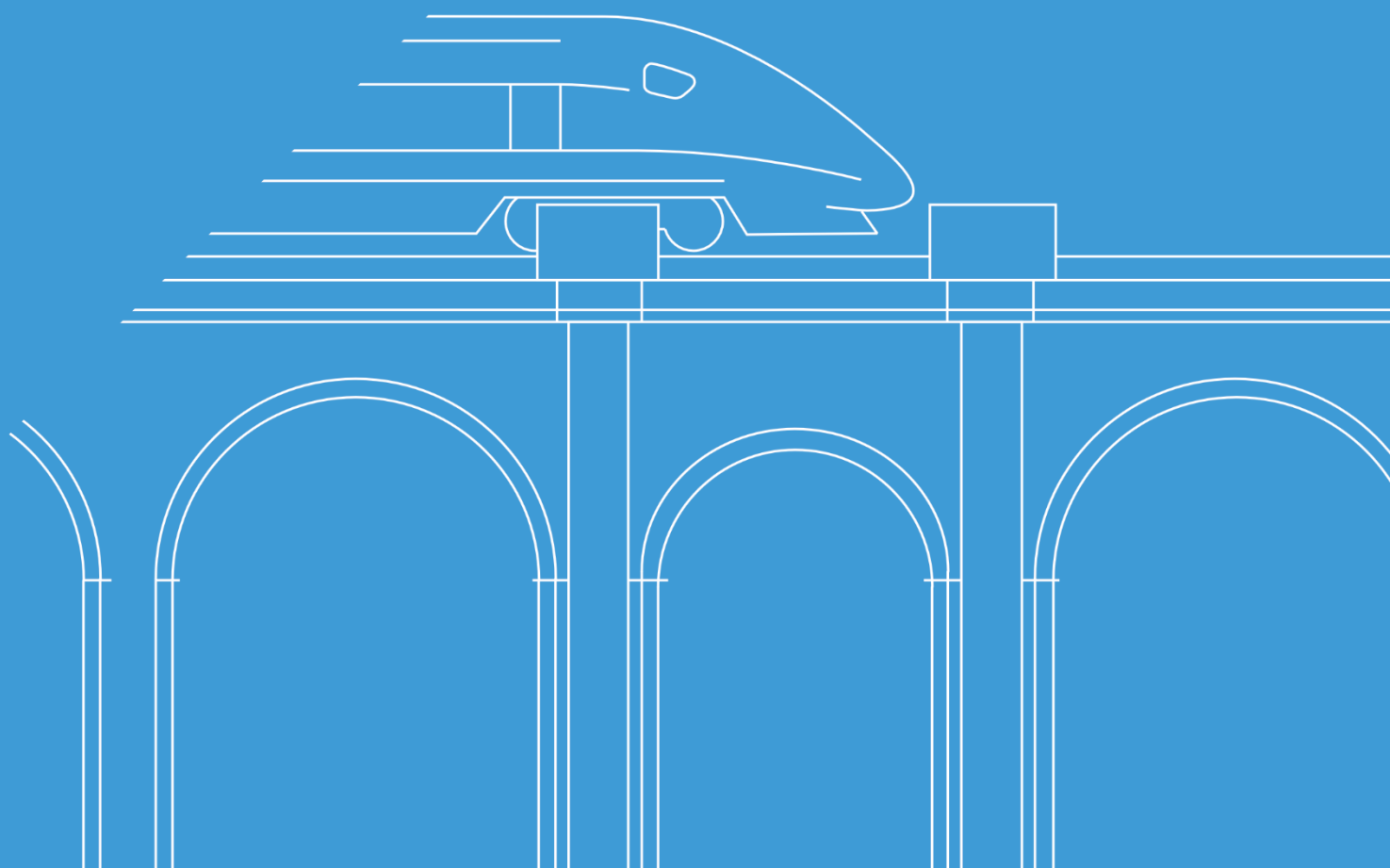

Terminál Hranice na Moravě

Architektonická soutěž o návrh

P01 Soutěžní zadání





P01 SOUTĚŽNÍ ZADÁNÍ

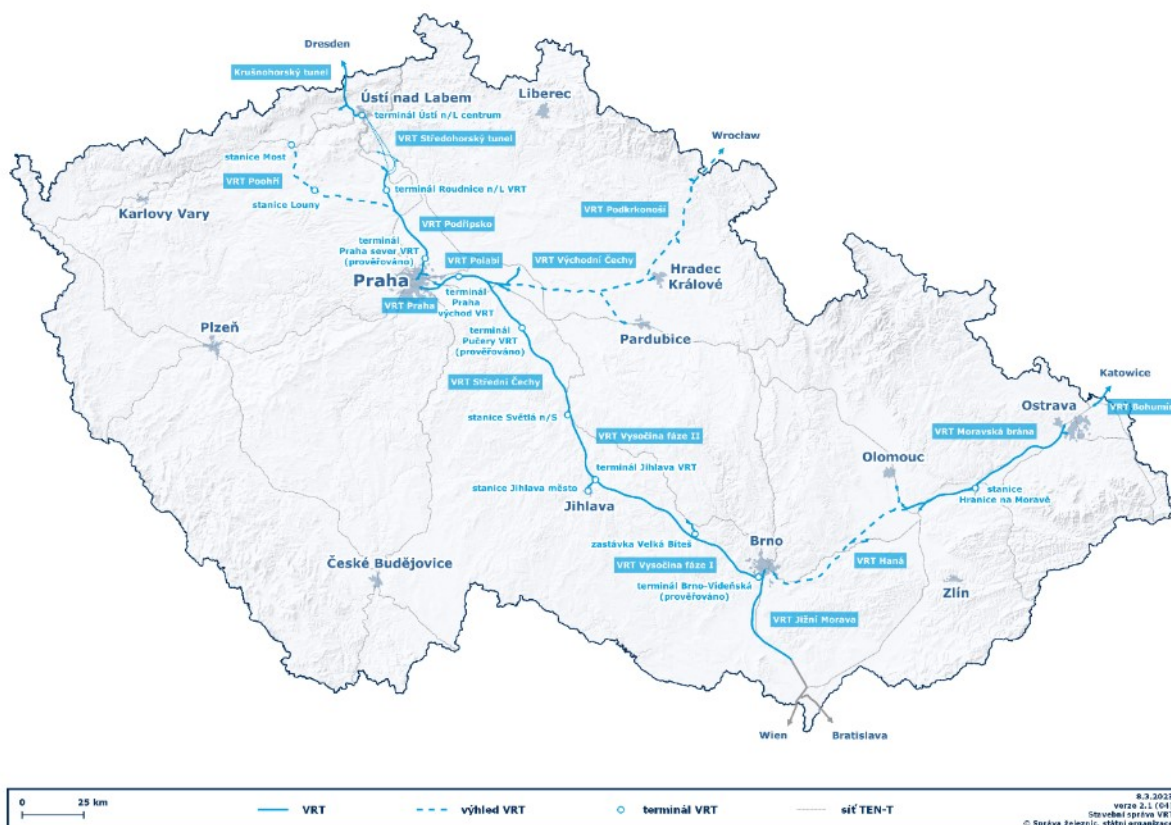
Všechny podmínky Zadavatele uvedené v Zadání jsou stanoveny jako doporučující a jejich nedodržení není důvodem k vyřazení soutěžního návrhu z posuzování a k vyloučení účastníka ze Soutěže. Kvalita a komplexnost zapracování těchto požadavků do soutěžního návrhu bude předmětem hodnocení soutěžního návrhu v rámci hodnotícího kritéria dle článku 8. Soutěžních podmínek. Řešení aspektů předmětu Soutěže neuvedených v Zadání je ponecháno na invenci účastníků.

Předmětem Soutěže je zpracování architektonicko-urbanistického návrhu nového Terminálu Hranice na Moravě a souvisejících objektů, které budou doplňovat úsek vysokorychlostní trati VRT Moravská Brána z Brodku u Přerova do Ostravy.

Terminál v nové poloze nahradí dnešní nádražní budovu, která bude odstraněna.

Terminál Hranice na Moravě VRT bude sloužit jako přestupní uzel pro město Hranice a jeho okolí. Terminál bude integrovat funkce stávajícího nádraží, terminálu VRT a autobusového nádraží. Terminál bude tvořit nástupní bod vysokorychlostní železnice pro část Olomouckého a Moravskoslezského kraje. Předpokládá se jeho využití jak pro dálkovou dopravu v rámci ČR a zahraničí, tak i pro denní dojíždění do Olomouce, Ostravy, Brna a Prahy i jako P+R a terminál MHD samotných Hranic. Z toho důvodu musí být Terminál navržen pro dálkové cestující i pro denní dojíždění.

Terminál by měl svým architektonickým i technickým řešením symbolizovat novou éru železniční dopravy a infrastruktury v České republice, která se po dostavbě VRT napojí na evropskou vysokorychlostní železniční síť.



Soutěž o návrh bude řešené území a stavby řešit ve dvou částech (projektové a ideové).

PROJEKTOVÁ ČÁST SOUTĚŽNÍHO NÁVRHU

Návrh koncepce urbanistického, architektonického, technického, konstrukčního, dopravního a krajinářského řešení Terminálu a souvisejících staveb v řešeném území:

- Terminálu:
 - objektu výpravní budovy terminálu;
 - přístupu na nástupiště a zastřešení nástupišť;
 - parkovacího domu nebo parkoviště (P+R), odstavu kol, K+R, stanoviště taxi, včetně všech souvisejících komunikací;
 - autobusového nádraží včetně odstavů autobusů, nástupišť a zastřešení,
 - zpevněných a nezpevněných ploch v areálu autobusového nádraží;
 - veřejného prostranství a sadových úprav v areálu terminálu a jeho začlenění do krajiny.
- Souvisejících objektů:
 - související technické infrastruktury v rozsahu řešeného území;
 - silničního napojení Terminálu v rozsahu řešeného území;
 - technologických objektů dráhy (VRT i konvenční trati).

Zadavatel upozorňuje na přiměřenost navrženého řešení především z architektonického, konstrukčního a ekonomického hlediska. Základním vstupním parametrem je plánovaná kapacita Terminálu. Zadavatel v tomto kontextu upozorňuje na právě dokončenou výpravní budovu Praha-Radotín s investičními náklady cca 53 milionů Kč. Nádraží Praha-Radotín vykazuje přibližně 7000 cestujících denně a může sloužit jako referenční stavba.

Referenční objekty jsou uvedeny v příloze **P05_Dokumentace VRT**.

V sousedství terminálu se předpokládá potenciál rozvoje. Podoba projektové části soutěžního návrhu by měla být natolik flexibilní, aby umožnila různé scénáře vývoje v širším řešeném území (urbanisticky otevřený systém). Zadavatel má zájem na rychlé realizaci terminálu – cílový horizont cca 3 roky.

IDEOVÁ ČÁST SOUTĚŽNÍHO NÁVRHU

Návrh koncepce urbanistického, architektonického, technického, dopravního, krajinářského a environmentálního řešení v širším řešeném území:

- prostoru mezi stávající železniční tratí a připravovaným obchvatem města;
- prostoru mezi stávající železniční tratí a Tovární ulicí;
- prostoru mezi stávající železniční tratí a Nádražní a Alešovou ulicí
- možného funkčního a prostorového využití zastavitelného i nezastavitelného území v širším řešeném území se zohledněním související dopravní a technické infrastruktury.

Na základě zahraničních zkušeností a s ohledem na umístění záměru v exponované poloze lze předpokládat, že po dostavbě a napojení vysokorychlostní železnice pravděpodobně dojde k dalšímu rozvoji území, přímo navazujícího na nový terminál. V tuto chvíli nelze předjímat, jakým způsobem a v jakém rozsahu dojde k jeho zastavění a cílem ideové části by mělo být prověření možných



urbanistických a krajinných limitů v území, které mohou sloužit jako vstup do další diskuse o zpracování územní studie nebo změn územního plánu.

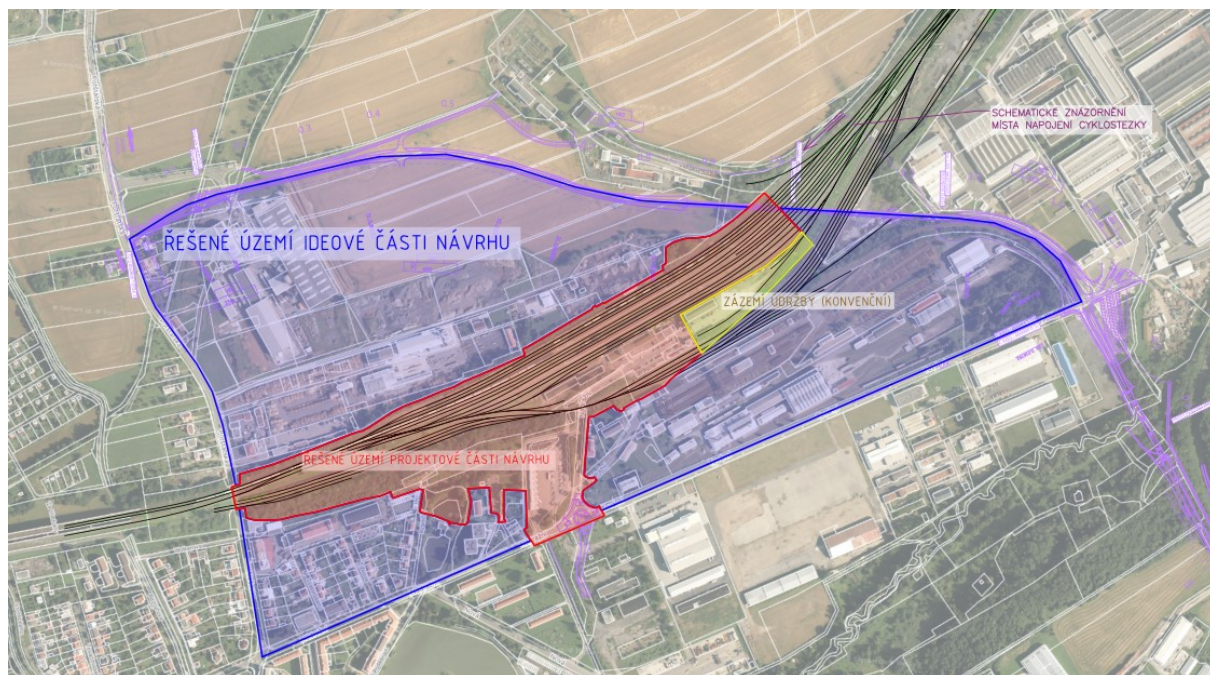
Město Hranice nicméně vnímá nový terminál jako příležitost vytvořit zapamatovatelnou stavbu se silnou vizuální identitou a architektonickou soutěže jako možnost prověřit limity a kapacity širšího řešeného území v celkovém kontextu města. Návrh měl umožnit budoucí rozvoj širšího řešeného území v kompaktním urbanistickém plánu, která se přirozeně propojí a začlení do stávající struktury. Město Hranice očekává pouze základní koncepci, která ukáže návaznosti na okolí a bude podkladem pro další rozhodování v širším řešeném území (ideální je otevřený urbanistický koncept umožňující další vývoj). Autor koncepce může být vyzván městem k jejímu dopracování v samostatné zakázce na podrobnější územně plánovací dokumentaci. **Tato koncepce nemusí respektovat platný územní plán, ani majetkové vztahy.**

Více informací a podkladů k ideové části je v odstavci Zadání **Další požadavky města Hranice.**

VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Řešené území se nachází v katastru města Hranice (17 978 obyvatel / 49,78 km² / 250 m n. m.) v okrese Přerov. Stavební pozemek pro umístění Terminálu má polohu definovanou umístěním železniční stanice v projektu novostavby ŽST Hranice na Moravě v rámci VRT Moravská Brána a nachází se na kraji města. Pozemek je mírně svažité a trať je zde vedena na náspe vysokém cca 8 m nad úrovní stávajícího autobusového nádraží. V místě stanice jsou na železniční trati navrženy celkem 3 ostrovní nástupiště. Dále zde jsou další koleje využívané pro průjezd a odstavení vlaků nákladní dopravy.

Zadavatel doporučuje umístění objektu Terminálu v řešeném území vyznačeném v příloze P02 Soutěžních podmínek. Související objekty komunikací a infrastruktury mohou být umístěny i mimo řešené území.



Širší řešené území je vymezeno plánovaným severním obchvatem města, ulicí Nádražní, Tovární, Alešova a Potštátská. V širším řešeném území lze v ideové části návrhu navrhnout začlenění stavby Terminálu do městské struktury a urbanistického rozvoje celé lokality, s přihlédnutím k územním

plánům Hranic i okolních obcí, a možnému očekávanému budoucímu rozvoji lokality. Tato koncepce bude zobrazena pouze schematicky v celkové situaci na panelu P1 v odpovídajícím měřítku.

Řešené území a širší řešené území je vyznačeno v podkladu **P02_Řešené území**.

NOVOSTAVBA TRATI VRT MORAVSKÁ BRÁNA (BRODEK U PŘEROVA – OSTRAVA-SVINOV)

Traťový úsek VRT je koncipovaný jako dvoukolejný v rozsahu a konfiguraci dle přiložené situace. Maximální provozní rychlost **se předpokládá 320 km/h (návrhová rychlost 350 km/h) a minimální rychlost 200 km/h. Trať bude dimenzována pro provoz vlakových jednotek i souprav složených z lokomotivy a vozů.**

VRT Moravská brána se skládá ze tří úseků VRT a dvou železničních stanic (MB0 Brodek u Přerova - Prosenice, MB1 Prosenice – Hranice se stanicí ŽST Hranice na Moravě a MB2 Hranice – Ostrava-Svinov se stanicí ŽST Ostrava-Svinov)

Náhled podoby traťového úseku VRT je k dispozici na GIS portálech:

VRT Moravská brána I: <https://geoportal.ekolagroup.cz/vrtmoravskabrana1/>

VRT Moravská brána II: <https://www.gobec.cz/vrt-hranice-ostrava/>

Železniční stanice Hranice na Moravě, která je předmětem soutěže bude z pohledu železnice plnit stávající roli standardní konvenční železniční stanice, ale zároveň díky sjezdům z VRT také nově roli terminálu vysokorychlostní železnice. V rozsahu terminálu Hranice, který je předmětem návrhu, je uvažována rychlost do 120 km/h.

Součástí terminálu Hranice na Moravě bude také autobusové nádraží, které se dnes nachází v sousedství železniční stanice. Autobusové nádraží bude investicí města Hranice.

Po dokončení sítě VRT v ČR se předpokládá provoz dálkových vlaků primárně ve směrech:

- Linka Ex2 Cheb – Plzeň – Praha hl.n. – Pardubice – Olomouc – Hranice na Moravě – Vsetín – Slovensko (vysokorychlostní vlaky pro rychlost 320 km/h);
- Linka R28 (Znojmo) - Brno – Přerov - Hranice na Moravě VRT – Ostrava – Opava (konvenční vlaky pro rychlost do 230 km/h);
- Linka R18 Praha hl. n. – Pardubice – Olomouc – Přerov – Ostrava (konvenční vlaky pro rychlost do 230 km/h);
- Linka Rex84 Ostrava – Hranice na Moravě – Vsetín (regionální expresy pro rychlost 200 až 230 km/h).

Mimo to bude stanice využívána i širokou škálou osobních vlaků a vlaky nákladními. Výhledové linkové vedení vlaků dálkové dopravy v roce 2050 je zobrazeno na schématu níže.

Poloha kolejiště, rozměry a poloha nástupních hran jsou v příloze **P02_Řešené území**.

Limity průjezdných průřezů tratě a požadovaných ochranných prostorů jsou v příloze **P03_Profilů a řezy**.

Mapové podklady k řešenému území jsou v příloze **P04_Mapové podklady**.

Další informace ke koncepci VRT jsou v příloze **P05_Dokumentace VRT**.

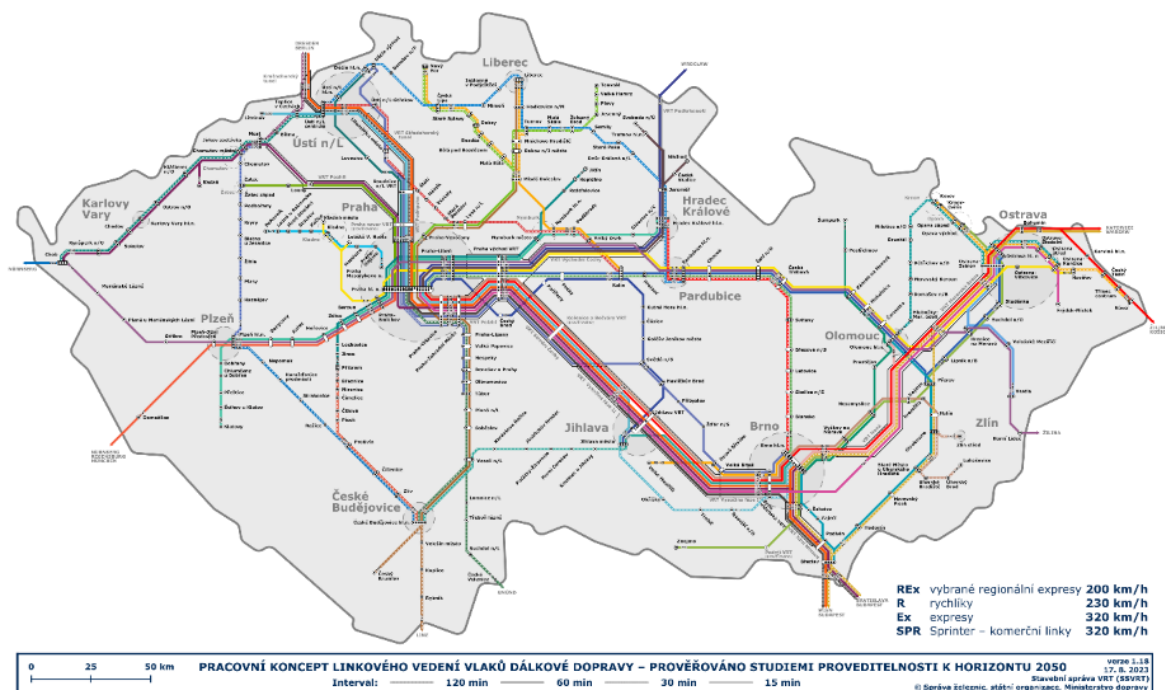
Vysokorychlostní trať Brno – Přerov – Ostrava byla prověřena studií proveditelnosti a byla ve variantě B-PrO-s_2 350, respektive Pr-O-s 350, schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy. Kompletní znění studie je k dispozici na webových stránkách Správy železnic:



<https://www.spravazeleznic.cz/vrt/studie-proveditelnosti>

V současné době se zpracovávají dokumentace pro územní řízení na celý úsek VRT Moravská brána.

Zadání se odlišuje od řešení zobrazeném ve studii proveditelnosti. Je doporučeno sledovat řešení poskytnuté v Zadání a studii proveditelnosti používat jen jako případný podklad pro širší kontext trasování VRT mezi Brnem a Ostravou.



OČEKÁVANÉ PŘEPRAVNÍ PROUDY

Přestože plánovaných hodnot bude dosaženo až po dostavbě navazujících tratí, předpokládá se, že projekt i výstavba terminálu proběhne v jedné ucelené stavební etapě.

- Stávající obrat cestujících v ŽST Hranice na Moravě je:
 - ve všední den 5900 osob/den;
 - o víkendu 4700 osob/den.
- Konečná předpokládaná kapacita terminálu k roku 2050 dle studie proveditelnosti je:
 - ve všední den 9800 osob/den;
 - o víkendu 7800 osob/den.
- Obrat cestujících na nástupištích je odhadován na 250 až 300 cestujících / nástupní hranu / hodinu v dopravní špičce.
- Předpokládané využití autobusového nádraží:
 - Celkový počet linek příměstských autobusů bude 20.
 - Počet spojů za den bude 203.

- Celkový počet linek autobusů MHD bude 10.
- Ve špičkovou hodinu půjde o odjezd až 13 spojů za hodinu.

TERMINÁL HRANICE NA MORAVĚ VRT

Objekt terminálu se bude sestávat z veřejné části (odbavovací haly s čekárnou a sociálním zařízením pro cestující, komerčních jednotek, prodejen dopravců a informací), neveřejné části (dopravní kancelář, ostraha a zázemí pro personál) a technologické části (technologie stavby).

Přístupy na nástupiště a samotná nástupiště budou bezbariérově přístupná a zastřešená. V okolí terminálu bude navrženo kapacitní parkoviště (povrchové nebo formou parkovacího domu) a dále autobusové nádraží včetně příslušenství, stanoviště taxi, odstav kol. Vzhledem k rozsahu zpevněných ploch se předpokládá řešení využívající prvky modro-zelené infrastruktury.

Prostory pro veřejnost by měly být navrženy s ohledem na maximální přehlednost a snadnou orientaci. Zohledněna by měla být efektivita proudění cestujících. Prostory by měly podporovat přirozenou orientaci, a to jak cestujících s omezenými možnostmi pohybu a orientace, tak i běžných cestujících.

Realizace Terminálu se předpokládá ve třech fázích. První bude zahrnovat rekonstrukci kolejí, nástupišť a výstavbu podchodu. Druhá fáze bude zahrnovat výstavbu nové budovy terminálu, parkoviště a nezbytná napojení a příslušenství, v poslední fázi bude výstavba autobusového nádraží s nástupišti, zastřešením a potřebným příslušenstvím.

Požadavky na jednotlivé části a stavební objekty terminálu

VEŘEJNÉ PROSTORY TERMINÁLU

Rozměry terminálu:	Na terminálu se očekává denní obrat cca 7800 až 9800 cestujících. Tomu by měly odpovídat také jeho dimenze a vybavení. Terminál je doporučeno dimenzovat s ohledem na blízkost města jako plošně efektivní řešení.
Umístění terminálu:	Objekt terminálu je doporučené umístit vedle tratě. Navržené řešení by mělo splňovat především požadavky na funkční a provozní vazby jak na železniční trať, tak i na autobusové nádraží. Veřejně přístupné prostory by měly být přehledné, umožňovat přirozenou orientaci a omezit příležitosti k trestné činnosti.
Odbavovací hala:	Veřejně přístupná v režimu 24/7. V objektu terminálu se nepředpokládá zvláštní prostor pro odbavení cestujících ve smyslu jejich kontroly před nástupem do vlaku, ale soutěžní návrh by měl tuto možnost umožňovat. Doporučuje se především oddělení vstupu na nástupiště, případně prostor samostatné čekárny, a to systémem turniketů s kamerovým dohledem.
Čekárna:	Čekárna, resp. místo vhodné pro čekání, je možné uvažovat jako samostatnou místnost nebo prostor v hale. Doporučený je vizuální kontakt s okolním prostředím. Menší samostatné čekárny je možné umístit i na nástupiště. Celková doporučená plocha by měla být větší než 160 m ² , počet čekajících cestujících by měl být nejméně 30.
WC:	Muži, ženy, kabinky a přebalovací pulty s dostatečnou kapacitou. Doporučená minimální kapacita je 3x WC muži + pisoár muži, 4x WC ženy, 2x bezbariérové WC, přebalovací pult.



Prodejní místa:	1x společný prostor o velikosti cca 25 m ² přístupný z haly (případně může být i součástí haly) s informacemi a s prodejem jízdenek na vlak, autobus i MHD. Všechny zmíněné funkce budou zajištěny jedním pracovníkem.
Prodejní prostory:	<p>3-5x samostatné jednotky o velikosti od cca 30 m² do cca 100 až 150 m² s možností budoucího variabilního uspořádání (trafika, pekařství, apod.) se společným zázemím.</p> <p>Zásobování možno přes odbavovací halu nebo odděleně zvenku.</p> <p>Jako jednu z jednotek je možné umístit i samoobsluhu s plochou do 1000 m².</p> <p>K maximálnímu rozsahu komerčních ploch: je na soutěžících vyhodnotit přiměřenost rozsahu komercí vzhledem ke kontextu návrhu a očekávaným investičním nákladům.</p>
Ostatní:	<p>Jízdenkové automaty v odbavovací hale cca 3-5x, bankomat 1-2x.</p> <p>Panel informačního systému.</p> <p>Reklamní panely.</p> <p>Výdejní boxy zásilkových služeb.</p>

NEVEŘEJNÉ PROSTORY TERMINÁLU

Zázemí pro zaměstnance SŽ:	Dopravní kancelář o velikosti cca 15 m ² pro mimořádné události a řízení, která nebude obsazena trvale. Plánovaný počet zaměstnanců max. 2.
Zázemí pro řidiče autobusů:	Zázemí řidičů BUS (celkem cca 18 řidičů, pobytová místnost dálková doprava, pobytová místnost MHD, hygienické zázemí) ostatní prostory sdílené s vlakovým nádražím.
Zázemí pro zaměstnance:	Místnost ostrahy cca 15 m ² , – bude obsazeno trvale. Společná denní místnost, šatny, WC, kuchyňka pro zaměstnance.
Zázemí pro dopravce:	Pronajímatelné kanceláře se společným zázemím, které budou obsazeny trvale. Rozměr kanceláří cca 5 x 15 m ² . Společná denní místnost, šatny, WC, kuchyňka pro zaměstnance.
Úklid a sklady:	Místnost údržby, místnost pro čistící stroje, úklid, sklad materiálového a technického zabezpečení, sklad pro výměnu osvětlení a vysokozdviznou plošinu.
Odpadové hospodářství:	Místo pro skladování odpadu.

NÁSTUPIŠTĚ A PŘEDPROSTOR

Nástupiště:	<p>Rozměry a poloha nástupních hran jsou uvedené v příloze P02 Řešené území a je doporučeno je dodržet. Výška nástupiště je 550 mm nad temenem kolejnice.</p> <p>Konstrukce nástupiště a skladba podkladních vrstev není součástí soutěžního návrhu. Materiálové řešení povrchu nástupiště (dlažby) je součástí návrhu, včetně signálních, vodících a bezpečnostních pásů.</p> <p>Na nástupišti se předpokládá normové osvětlení a informační a orientační systém.</p>
--------------------	---

Přístup na nástupiště:	<p>Pro přístup na nástupiště se doporučuje podchod o světlé šířce přibližně 6 m. Doporučená osa podchodu je znázorněna v příloze P02 Řešené území.</p> <p>Pro přístup na nástupiště je možné použít schodiště, výtahy, přístupové chodníky (rampy), eskalátory nebo travelátory, které je doporučeno navrhnout tak, aby respektovaly průjezdné průřezy tratě a ochranné prostory specifikované v příloze P03 Profily a řezy.</p> <p>Proti terminálům přímo na vysokorychlostní železnici nejsou pro přístupy na nástupiště kladeny žádné nadstandardní požadavky.</p> <p><u>Bezbariérové požadavky:</u> Doporučuje se respektovat standardy TSI zejména odstavce 4.2.1 přílohy 1 NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1300/2014 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02014R1300-20230928</p>
Zastřešení nástupiště:	<p>Doporučuje se zastřešení celé šířky nástupiště (mezi nástupními hranami, respektive mezi nástupní hranou a okrajem nástupiště) a celé délky nástupiště (standardní délka jednoho vlaku).</p> <p>Doporučuje se použít standardní zastřešení nástupišť pro konvenční železnici ve standardu Správy železnic, které je v příloze P05 Dokumentace k VRT.</p> <p>Navržená konstrukce zastřešení by měla zohlednit možnost bezpečné údržby v blízkosti trakčního vedení. Použití zelených střech se pro zastřešení nástupiště nedoporučuje z důvodu problematické údržby v blízkosti trakčního vedení.</p> <p>Výška a umístění podpor doporučuje respektovat průjezdné průřezy tratě a ochranný prostor specifikovaný v příloze P03 Profily a řezy.</p>
Rozptylový prostor:	<p>Z důvodu ochrany měkkých cílů by měl být rozptylový prostor před hlavním vstupem pro cestující v prostoru před terminálem oddělen mechanickými zábranami bránícími nájezdu vozidla do evakuovaných osob.</p>
Operační prostor:	<p>K objektu terminálu by měla vést přístupová komunikace umožňující příjezd požárních vozidel alespoň do vzdálenosti 20 m od všech vchodů do objektu, kterými se předpokládá vedení protipožárního zásahu, pokud se u těchto objektů nevyžaduje nástupní plocha ani vnitřní zásahové cesty podle požadavků uvedených v normách požární bezpečnosti staveb.</p>
Mobiliář:	<p>Je možné použít typový nebo navrhnout atypický mobiliář s přiměřenými náklady na jeho výrobu a údržbu (v minimálním setu lavička s opěradlem, lavička bez opěradla, odpadkový koš, koš na tříděný odpad, informační panel).</p>
Osvětlení:	<p>Předpokládá se osvětlení celého areálu normovým osvětlením s ohledem na minimalizaci světelného smogu.</p>

STAVEBNÍ TECHNOLOGICKÉ ZAŘÍZENÍ TERMINÁLU

Strojovna VZT:	Větrání, chlazení, topení dimenzované dle objemu stavby.
Elektro, EPS, MaR:	Rozvaděče a body napojení dimenzované dle objemu stavby.
Voda, kanalizace:	Přípojky a body napojení dimenzované dle objemu stavby.

Připojovací body technické infrastruktury jsou pro účely soutěže předpokládány v ose ulice Nádražní.



DRÁŽNÍ TECHNOLOGICKÉ ZAŘÍZENÍ

Technologie pro zabezpečovací a sdělovací zařízení budou umístěny v samostatných objektech na zhlaví železniční stanice. (Související objekty) Součástí Terminálu budou technologie pro orientační a informační systém a další zařízení soužící přímo pro Terminál.

Transformátor	22kV/400V pro zásobování terminálu z magistrálního rozvodu elektrické energie. Může být umístěn v objektu terminálu nebo jeho blízkosti tak, aby byla umožněna jeho instalace a údržba (může být umístěn i mimo budovu terminálu).
Rozvodna:	20 m ²
Technologické místnosti:	3x40 m ²
Slaboproudá rozvodna:	Pro provoz informačního systému a dalších technologií terminálu cca 50 m ² .
Záložní zdroj energie:	Bateriový dle potřeby např. evakuace.
Kabelový kanál:	Je veden v prostoru kolejiště, bude napojen do Slaboproudé rozvodny.

DOPRAVA U TERMINÁLU

V areálu Terminálu se předpokládá takové řešení dopravy, které zahrne všechny druhy dopravy s ohledem na plynulost a bezpečnost provozu. Vedení pěších a cyklistických tras by mělo zohlednit návaznosti na předpokládané hlavní trasy do centra města Hranice a do Velké, Stříteže nad Ludinou a Bělotínu.

Dopravní napojení:

Návrh by měl umožňovat příjezd MHD z ulice Nádražní, Tovární a Nová, včetně nového napojení Nové ulice na křižovatku Nádražní a Tovární.

Návrh by měl zohledňovat cyklotrasu č. 5.

Návrh by měl zohledňovat budoucí obchvat města Hranice, který bude napojen na ulici Tovární.

Parkoviště P+R: Cílová kapacita v projektové části (první etapa rozvoje parkoviště) je cca 450 parkovacích míst v systému P+R i dlouhodobé parkování. V celkovém kontextu návrhu je možné navrhnout parkoviště povrchové, nadzemní, eventuálně i podzemní. Využití zakladačů nedoporučujeme.

Parkoviště doporučujeme navrhnout tak, aby byla vzdálenost na terminál co možná nejkratší.

Parkoviště by mělo umožňovat fázování výstavby v logických krocích.

V první etapě doporučujeme kapacitu minimálně 450 míst, z toho minimálně 300 míst doporučujeme umístit v parkovacím domě v prostoru mezi kolejišti (prostor před dnešní výpravní budovou).

Pro navazující (výhledové) etapy je možné využít i prostory mimo projektovou část, tedy i prostory za nádražím v prostoru ideové části soutěže. (podrobnosti jsou v kapitole: další požadavky a podklady města hranice k ideové části soutěže)

Stanoviště K+R: doporučené maximum 20 míst v blízkosti vstupu, zastřešené, osvětlené.

Je doporučeno navrhnout K+R tak, aby bylo možné jeho část dočasně využívat jako stanoviště náhradní autobusové dopravy za vlak. Je doporučeno takto zajisti stanoviště pro minimálně 2 autobusy délky 12 m.

Stanoviště TAXI:	8 míst v blízkosti vstupu, zastřešené, osvětlené.
Obsluha:	2x vyhrazené místo pro parkování pro zásobování, ostrahu a údržbu objektu.
Kola:	Kryté stání na jízdní kola s kapacitou 300 míst s možností dalšího rozšíření, část stánek se doporučuje navrhnout s vyšší úrovní zabezpečení, část míst by měla umožňovat nabíjení elektrokol. Stávající cyklověž bude přemístěna do centra města.

AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ

Je doporučeno uspořádat autobusové nádraží tak, aby bylo možné odložit jeho realizaci na později než zbytek stanice.

Autobusové nádraží Hranice na Moravě slouží jako centrální přestupní bod autobusové dopravy pro město i široké okolí.

Autobusové nádraží bude také příležitostně sloužit náhradní autobusové dopravě (viz stanoviště K+R).

Autobusové nádraží bude organizováno inteligentním systémem přidělování odjezdových stání.

Nástupní stanoviště BUS: Celkem 8 odjezdových stanovišť pro autobusy délky 12 m.

z toho je: 6 pro příměstskou a dálkovou dopravu
 2 pro městskou hromadnou dopravu

Je doporučeno navrhnout autobusové nádraží pro nezávislý odjezd autobusů z jednotlivých stanovišť.

Stání by měla být osvětlená a zastřešená.

Příchod BUS od budovy je doporučen pod zastřešením.

Výstupní stanoviště BUS: 2 výstupní stanoviště pro autobus délky 12 m. Osvětlené, zastřešené.

Je doporučeno umístit výstupní stanoviště s ohledem na délku přestupní vazby na vlak.

Odstavná místa pro BUS: 10 odstavných stání pro autobus. Minimálně 8 z nich musí umožňovat dobíjení elektrobuses během noční doby, z toho by minimálně 2 měly umožňovat také rychlé nabíjení v době přestávek řidičů v průběhu dne.

DALŠÍ POŽADAVKY

Opěrné zdi:	Svahovaný násep tratě může být v případě potřeby místně doplněn opěrnou zdí.
Začlenění do krajiny:	V širším řešeném území se předpokládá začlenění a propojení současných pěších a cyklistických tras.
Hosp. s dešťovou vodou:	Je doporučeno navrhnout systém využití dešťových vod z objektů a vsakování ze zpevněných ploch s ohledem na geologické podmínky. Možnost využít skladby zelené střechy.



SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY

Terminál bude na stávající silniční infrastrukturu napojen ve stávajících místech. Nové komunikace by měly zajistit stávající úroveň prostupnosti krajiny a zároveň by napojení nových objektů nemělo zatížit dopravou obytné části města Hranice. Pro účely soutěže se potřebná napojení technické infrastruktury předpokládají v ulici Tovární.

DALŠÍ TECHNOLOGICKÉ OBJEKTY

Technologický objekt: Na obou zhlavích stanice v blízkosti výhybek bude umístěn objekt Stavědlové ústředny. Objekt bude řízen dálkově.

(tyto objekty nebudou započteny do investičních nákladů)

Obsahuje: Stavědlovou ústřednu cca 100 m².

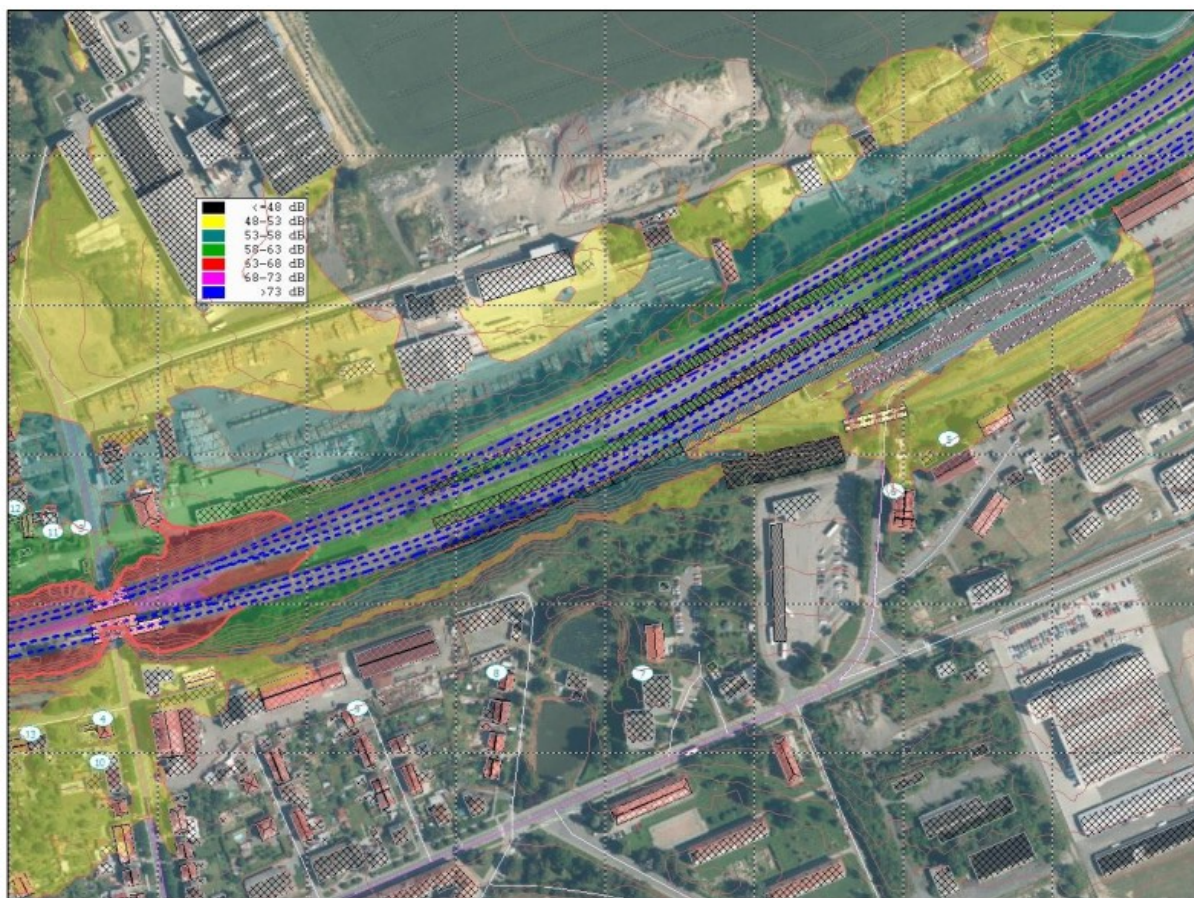
Transformátor 25kV/400V.

Rozvodnu 20m².

Další místnosti celkem 8x20 m².

PROTIHLUKOVÁ OPATŘENÍ

Návrh by mělo zohlednit ochranu okolí před hlukem ze železniční dopravy a prověřit možnosti protihlukových opatření v širším řešeném území. Kromě protihlukový stěn se může jednat i o budoucí výstavbu. Rámcovou představu o hlukovém zatížení dává zpracovaná hluková studie.



Hluková mapa – provoz dráhy výhled – NOC

Dle předběžné hlukové studie nejsou nutná protihluková opatření v případě zachování stávající konfigurace terénu.

PŘEDPOKLÁDANÉ INVESTIČNÍ NÁKLADY

Předpokládané investiční náklady na stavební realizaci všech objektů a úpravu řešeného území v rozsahu Soutěže jsou 683.500.000 Kč bez DPH (dle SPOŽES 2022).

Pro ocenění je možné použít SPOŽES 2022, který je v příloze **P11**. Je však doporučeno zvolit jednotkové ceny vlastní, které lépe odpovídají skutečnému návrhu.

OBJEKT TERMINÁLU	155.000.000 Kč bez DPH
NÁSTUPIŠTĚ A PŘÍSTUPY	179.000.000 Kč bez DPH
PARKOVIŠTĚ	250.000.000 Kč bez DPH
AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ	37.500.000 Kč bez DPH
VENKOVNÍ PLOCHY A KOMUNIKACE	62 000 000 Kč bez DPH

Součástí investičních nákladů jsou pouze části související s objekty uvedenými v zadání.



Železniční svršek a spodek a další části související s železniční infrastrukturou včetně technologií a budou součástí jiné stavby. (z částí popisovaných v zadání se jedná o kapitolu „Související objekty“).

Samotná nástupiště včetně povrchů budou součástí jiné stavby, do rozpočtu je nutné zahrnout přístupy na nástupiště (podchody, schodiště, rampy, nadchody), mobiliář a zastřešení.

Součástí investičních nákladů nebudou demolice.

ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE A POŽADAVKY OBCÍ

V soutěžním návrhu se obecně doporučuje respektovat všechny funkční plochy v širším řešeném území, především plochy dopravní infrastruktury, a navázat na ně dopravní obsluhu a napojení terminálu.

ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE OLOMOUCKÉHO KRAJE

Návrhový koridor vysokorychlostní železnice na území Olomouckého kraje byl součástí Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje.

ÚZEMNÍ PLÁN MĚSTA HRANICE

V Územním plánu města Hranic je definovaný koridor územní rezervy pro výstavbu VRT označený R_15. Územní rezerva byla však v Zásadách územního rozvoje Olomouckého kraje nahrazena návrhovým koridorem. **Územní plán Hranic v současné době nereflektuje poslední vývoj vzhledem k vysokorychlostní trati, a proto s ním soutěžní návrh nemusí být v souladu, je však doporučeno k němu přihlížet.**

Platná územně plánovací dokumentace je v příloze **P07 Územní plán**.

DALŠÍ POŽADAVKY A PODKLADY MĚSTA HRANICE K IDEOVÉ ČÁSTI SOUTĚŽE

Územní plán města

Kompletní územní plán na webu města:

<https://www.mesto-hranice.cz/uzemni-plan-hranic>

Strategické dokumenty města

Zpracované strategické dokumenty na webu města:

<https://www.mesto-hranice.cz/strategicke-dokumenty-mesta>

Generel dopravy

Město Hranice má zpracovaný Plán udržitelné městské mobility:

<http://mobilita-hranice.cz/dokumenty/>

Severovýchodní obchvat města

Pro obchvat je zpracována studie – dostupná na

<https://www.mesto-hranice.cz/clanky/uzemni-studie-severovychodni-obchvat>

Předpokládá se, že výstavba obchvatu (či jeho části) by měla být časována do realizace VRT, a to vzhledem k plánované výluce na trati. Nicméně je i možné, že Terminál Hranice na Moravě již bude

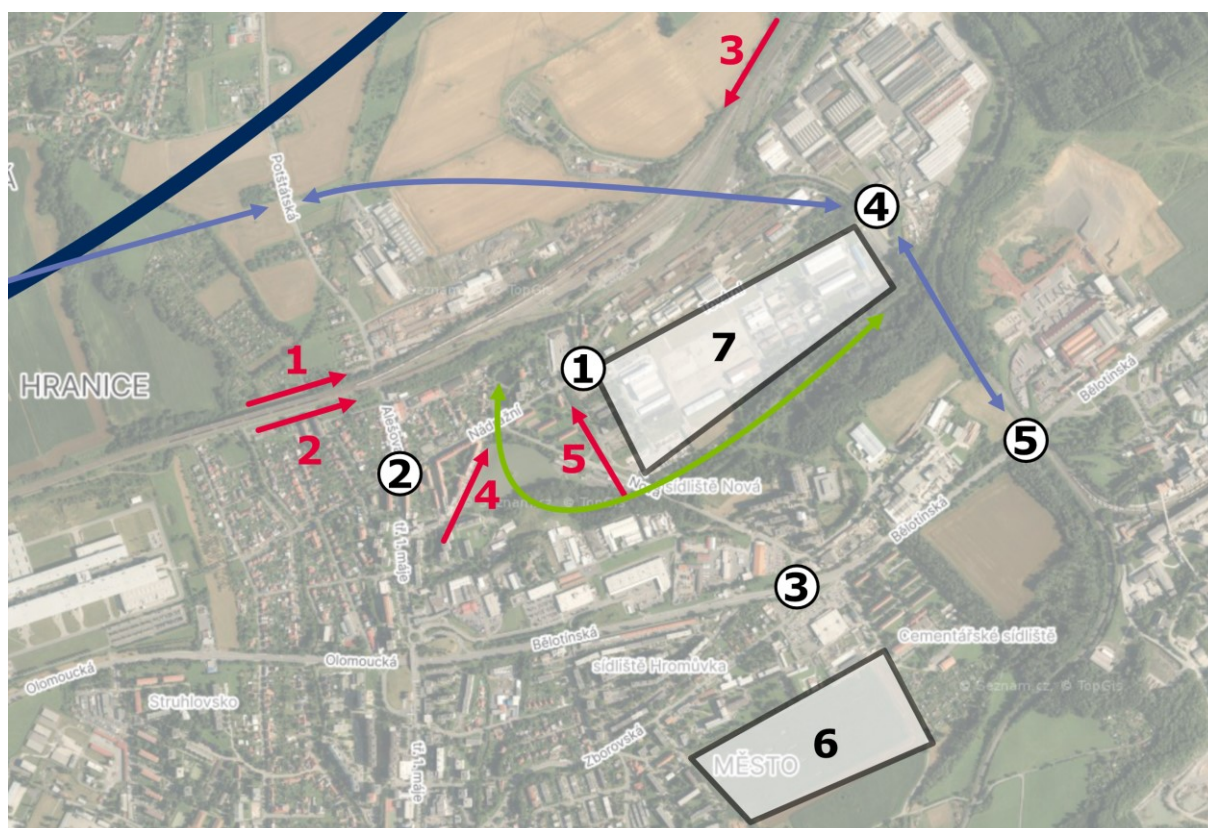
realizovaný a obchvat ještě nebude zahájen. I s touto variantou je nutné počítat ve výsledném řešení vzhledem k průchodnosti dopravní infrastruktury – viz také Celková prostupnost území.

Požadavky na parkování

S postupnou dostavbou celé sítě VRT a navýšením počtu spojů dojde k dalším požadavkům na kapacitu parkování typu park and ride. Nad rámec požadovaných kapacit projektové části v řešeném území se doporučuje navrhnout v širším řešeném území ideové části Soutěže parkování s kapacitou dalších 500 míst. Předpokládá se vhodné umístění s příjezdem ze severozápadního obchvatu města a přiměřenou docházkovou vzdáleností k terminálu nebo k nástupištím.

Celková prostupnost území

Železniční trať představuje ve struktuře města poměrně výraznou liniovou bariéru. Kromě plánovaného podchodu nebo jiné formy přístupu na nástupiště, která zároveň propojí severní a jižní část území se doporučuje prověřit další možnosti návazností na stávající i plánovanou uliční síť a to především pro pěší a cyklistickou dopravu.



Křižovatky:

- 1 – křižovatka – ulice Tovární a Nádražní – předpoklad realizace nové okružní křižovatky s napojením na ulici Nová; řešení křižovatky je předmětem projektové části
- 2 – křižovatka – ulic Alešova, tř. 1. máje, Nádražní a Máchova – stávající průsečná křižovatka, přes kterou nyní realizován a do budoucna očekáván výrazný tok automobilové dopravy
- 3 – křižovatka – ulic Bělotínská, Nová a Zborovská – stávající okružní křižovatka, přes kterou nyní realizován a do budoucna očekáván výrazný tok automobilové dopravy – již nyní nevyhovující řešení pěší dopravy pro překonání I/47



4 - křižovatka – ulic Tovární a Severovýchodní obchvat – navržená křižovatka, přes kterou je do budoucna očekáván výrazný tok automobilové dopravy

5 - křižovatka – ulic Bělotínská a Severovýchodní obchvat – navržená křižovatka, přes kterou je do budoucna očekáván výrazný tok automobilové dopravy

Rozvojová plocha bydlení:

6 – předpoklad výstavby obytných budov s kapacitou cca 3 000 lidí

Rozvojová plocha průmyslu:

7 – předpoklad rozvoje průmyslové zóny

Směry cyklistické dopravy:

Do projektové i ideové části prověřit a zakomponovat propojení ze směrů:

1 – s vazbou na část města Velká

2 – s vazbou na část města Velká (Cyklotrasa č. 5)

3 – s vazbou na stávající cyklostezku z obce Střítež nad Ludinou, Bělotín (Cyklotrasa č. 5)

4 – s vazbou na centrum města

5 – s vazbou na ulice Nová, Zborovský, Bělotínská – s vazbou na rozvojovou plochu bydlení ad 6

Zeleň:

Zelený pás oddělující průmyslovou zónu zároveň sloužící jako pěší trasa