

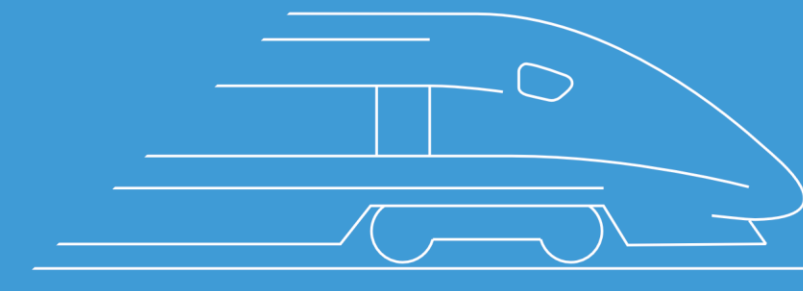
---

# Terminál Kořenice-Bečváry VRT

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.

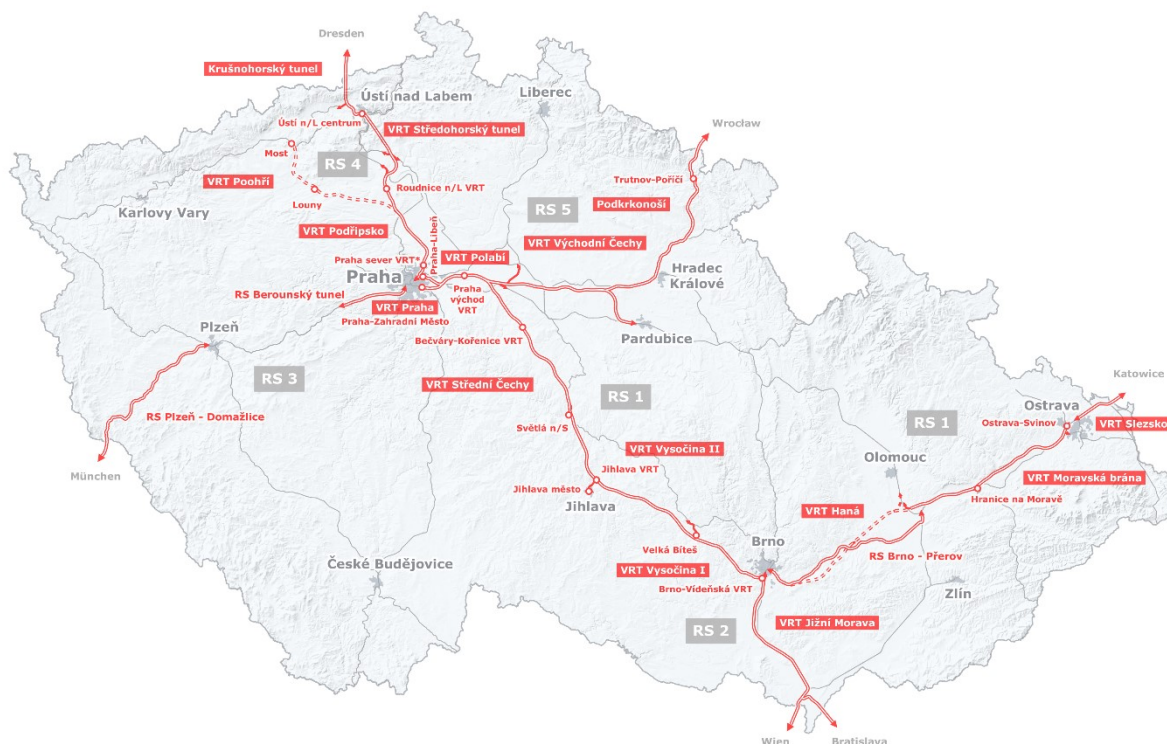
**Předmětem Soutěže je zpracování architektonicko-urbanistického návrhu nové železniční stanice Kořenice-Bečváry VRT a souvisejících objektů, které budou součástí úseku vysokorychlostní trati VRT Střední Čechy z Poříčan do Světlé nad Sázavou na trase z Prahy do Brna.**

**Terminál bude realizován jako novostavba.**

Terminál Kořenice-Bečváry VRT bude sloužit jako přestupní uzel mezi VRT a konvenční železnici a hromadnou dopravou, zároveň také jako P+R bod Středočeského kraje pro dojíždění do Prahy, Brna případně dalších destinací. Předpokládá se jeho využití jak pro dálkovou dopravu v rámci ČR a zahraničí, tak i pro denní dojíždění do velkých měst. Návrh Terminálu musí toto reflektovat.

Terminál by měl svým architektonickým i technickým řešením respektovat očekávané kapacity železniční dopravy a hledat střídme a efektivní řešení.

Terminál bude součástí páteřní infrastruktury v České republice, která se po dostavbě VRT napojí na evropskou železniční síť.



## ČÁSTI SOUTĚŽNÍHO NÁVRHU

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, který sestává z:

- Terminálu:
  - objektu terminálu;
  - přístupu na nástupiště a zastřešení nástupiště;
  - parkoviště, odstavu kol, včetně všech souvisejících komunikací;
  - stanoviště autobusů, taxi, zpevněných a nezpevněných ploch v areálu terminálu;
  - veřejná prostranství, krajinářské úpravy v okolí terminálu;
- Souvisejících objektů:
  - související technické infrastruktury v rozsahu řešeného území;
  - silničního napojení Terminálu v rozsahu řešeného území;
  - technologických objektů dráhy (VRT i konvenční).
- Navazující krajiny:
  - komplexní krajinářské řešení (terénní, vegetační a vodohospodářské úpravy);
  - začlenění dopravní infrastruktury do krajiny, souvislosti s prostupností a odhadem rekreační a pracovní mobility v místě;
  - organizace místní cestní sítě.

**Zadavatel upozorňuje, že základním vstupním parametrem návrhu je plánovaná kapacita Terminálu. Důraz doporučuje klást zejména na přiměřenost navrženého řešení především z architektonického, konstrukčního a ekonomického hlediska.**

Zadavatel v tomto kontextu poukazuje na právě dokončenou výpravní budovu Praha-Radotín s investičními náklady cca 53 milionů Kč. Nádraží Praha-Radotín vykazuje přibližně 7000 cestujících denně. Tato stavba může sloužit jako referenční. Zadavatel pro inspiraci přikládá další referenční objekty, které jsou uvedeny v příloze **P05\_Dokumentace VRT**.

### IDEOVÁ ČÁST SOUTĚŽNÍHO NÁVRHU

**Koncepce urbanistického, architektonického, technického, dopravního, krajinářského a environmentálního řešení možného funkčního a prostorového využití zastavitelného i nezastavitelného území v širším řešeném území (rozvinutí potenciálu projektové části), včetně související technické infrastruktury.**

V současnosti neexistuje územně plánovací dokumentace nebo jiný strategický dokument, který by se rozvoji širšího území kolem terminálu Kořenice-Bečváry VRT věnoval. Na základě zahraničních zkušeností a s ohledem na umístění záměru lze předpokládat, že po jeho dostavbě pravděpodobně dojde k tlaku na další rozvoj území. Cílem ideové části by mělo být prověření možných urbanistických a krajinných limitů v území, které mohou sloužit jako vstup do další diskuse pro zpracování územní studie nebo změn územního plánu.

Okolní obce nicméně nevnímají nový terminál jako příležitost vytvořit zapamatovatelnou stavbu se silnou vizuální identitou v okolí. Důraz je kladen především na minimalistickou podobu terminálu a jeho velmi citlivé zakomponování do okolní krajiny, která by měla zůstat v maximální možné míře zemědělskou i v budoucím urbánním i krajinném rámci širšího okolí.

**Více informací a podkladů k ideové části je v odstavci Zadání Další požadavky obce Bečváry, Další požadavky obce Kořenice.**



## VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Řešené území se nachází v katastru obce Bečváry (1011 obyvatel / 16,28 km<sup>2</sup> / 320 m n. m.) a obce Kořenice (626 obyvatel / 10,29 km<sup>2</sup> / 323 m n. m.) v okrese Kolín. Stavební pozemek pro umístění Terminálu má polohu definovanou koridorem ZÚR, plochou mezi koridorem ZÚR a zastavěnou částí obce Pučery a plochou pro stavební dvůr vysokorychlostní trati. VRT Střední Čechy (tratě Poříčany – Světlá nad Sázavou). Pozemek je svažité a vysokorychlostní trať zde přechází mezi náspem překračujícím stávající trať a zářezem v místě křížení vysokorychlostní trati a silnice první třídy. V místě stanice jsou na VRT navrženy celkem 4 koleje, z toho dvojice krajních kolejí je vybavena bočními nástupišti. Na konvenční trati Kolín – Leděčko, která prochází přibližně kolmo pod plánovanou VRT, jsou navrženy dvě průjezdné koleje, obě s bočními nástupišti.

**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.**

Mimo řešené území lze v ideové části návrhu navrhnout začlenění Terminálu a tratí do krajiny, v širším kontextu pak koncepci urbanistického rozvoje celé lokality, s přihlédnutím k územním plánům okolních obcí, a možnému očekávanému budoucímu rozvoji lokality kolem nově vzniklého terminálu.

Řešené území a širší řešené území je vyznačeno v podkladu **P02\_Řešené území**.

## VYSOKORYCHLOSTNÍ TRAŤ VRT STŘEDNÍ ČECHY

**Železniční stanice Kořenice-Bečváry VRT, která je předmětem soutěže, bude z pohledu železnice plnit roli terminálu VRT na úseku VRT Střední Čechy.**

Trafový 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.**

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

- Praha hl. n. – Jihlava – Brno (vysokorychlostní vlaky pro rychlost 320 km/h) s přesahem do Německa, Slovenska, Rakouska a Maďarska;
- Praha hl. n. – Kořenice-Bečváry VRT – Jihlava VRT – Jihlava město (konvenční vlaky pro rychlost nad 200 km/h).

Mimo to bude konvenční nástupiště na terminálu umožňovat spojení ve směru:

- Kolín – Kořenice-Bečváry VRT – Uhlířské Janovice – Leděčko (lokální vlaky z konvenční části stanice);

Kolejová propojení umožní také zásobování údržbové základny z konvenční trati a průjezd pracovních mechanismů z údržbové základny na VRT.

Poloha kolejíště, rozměry a poloha nástupních hran jsou v příloze **P02\_Řešené území**.

Limity průjezdných průřezů tratě a požadovaných ochranných prostorů jsou v příloze **P03\_Profil a řezy**.

Mapové podklady k řešenému území jsou v příloze **P04\_Mapové podklady**.

# Terminál Kořenice-Bečváry VRT

Další informace ke koncepci VRT jsou v příloze **P05\_Dokumentace VRT**.

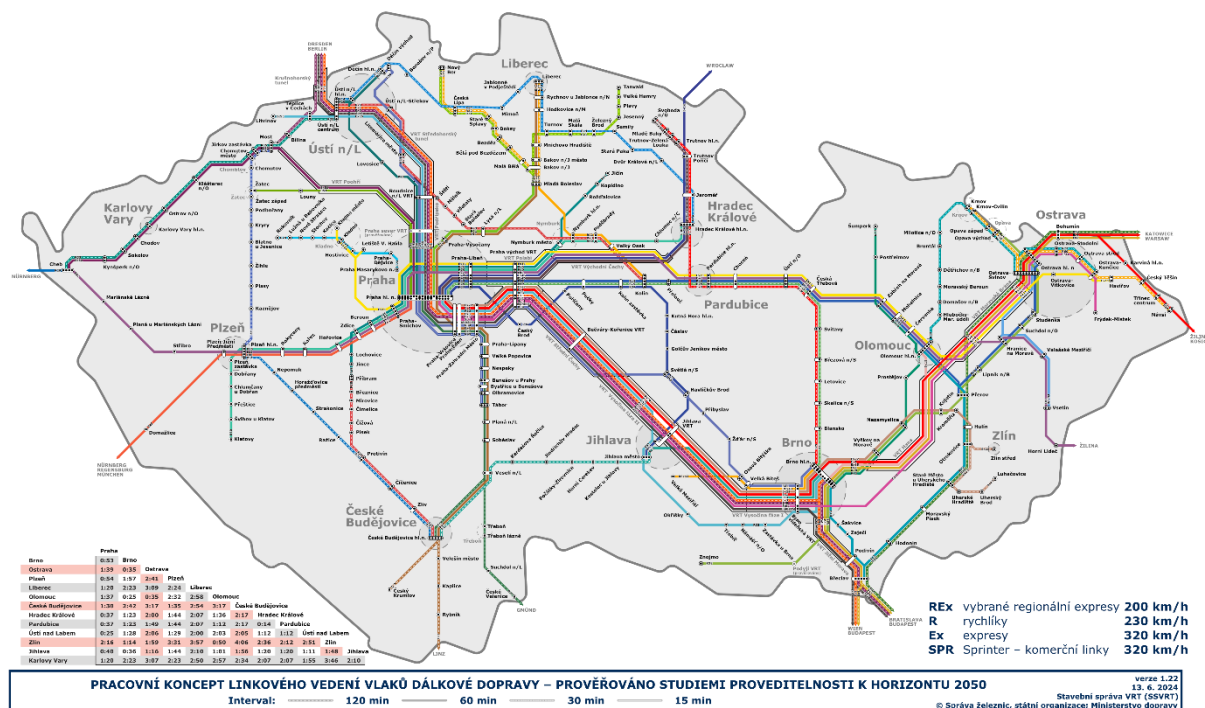
Vysokorychlostní trať Praha – Brno – Břeclav byla prověřena studií proveditelnosti a ve variantě SK4 schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy. Kompletní znění studie je k dispozici na webových stránkách Správy železnic: <https://vrtky.cz/ke-stazeni/studie-proveditelnosti>

V současné době se zpracovává dokumentace pro společné povolení na úsek VRT Střední Čechy.

**Zadání se v oblasti Terminálu a jeho okolí odlišuje od řešení zobrazeném ve studii proveditelnosti. Je doporučeno sledovat řešení poskytnuté v Zadání a studii proveditelnost používat jen jako případný podklad pro širší kontext trasování VRT mezi Prahou a Brnem.**

**Návrh je koncipován tak, aby splnil hlukové limity. Je možno ho případně modifikovat pod podmínkou, že dané modifikace budou nadále hlukové limity splňovat.**

Výhledové linkové vedení vlaků dálkové dopravy v roce 2050 je zobrazeno na následujícím schématu.





## TERMINÁL BEČVÁRY-KOŘENICE VRT

**Terminál Kořenice-Bečváry VRT bude sloužit k přístupu k vysokorychlostní železnici pro Středočeský kraj. Převážně bude sloužit pro denní dojíždění do Prahy, případně Jihlavy či Brna, v omezené míře bude využíván také pro dálkové cestování.** 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 a dále přestupní zastávka autobusu, stanoviště taxi, odstav kol. Vzhledem k rozsahu zpevněných ploch se předpokládá řešení využívající prvky modro-zelené infrastruktury jako nedílná součást profese krajinářská architektura (celostní krajinářské řešení).

Prostory pro veřejnost by měly být navrženy s ohledem na maximální přehlednost. Zohledněna by měla být efektivita proudění cestujících. Prostory by měly podporovat přirozenou orientaci všech cestujících (včetně cestujících s omezenými možnostmi pohybu a orientace).

V rozsahu terminálu je uvažována rychlost u nástupních hran VRT do 160 km/h, u předjízdňných kolejích 320 km/h, u nástupních hran konvenční trati do 120 km/h.

## DIMENZE TERMINÁLU

Zadavatel má v zájmu vybudovat Terminál kapacitně odpovídající svému účelu. Příklady stanic obdobné kapacity jsou v příloze **P05.1\_Referenční projekty**.

### DOPRAVNÍ PROGNÓZA

**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.

Kompletní prověření přepravního potenciálu je v příloze **P05.2\_Terminál Pučery\_prověření přepravního potenciálu**

Konečné očekávané obraty dle dopravního modelu jsou cca 3900 cestujících denně (nástup/výstup) na VRT, přičemž 3400 z nich směřuje na Prahu a 500 směřuje na Vysočinu a dále do Brna.

Na konvenční trati 014 se předpokládá cca 1500 cestujících denně (nástup/výstup), přičemž cca 1060 směřuje na Uhlířské Janovice a cca 440 směrem na Kolín.

Počet zastavujících vlaků VRT je odhadován na 1 vlak za hodinu v každém směru a dalších 16 projíždějících vlaků (předpokládaný cílový stav roku 2050).

Obrat z autobusových linek u terminálu dosahuje cca 2150 cest./den. Nejdůležitějšími destinacemi těchto cestujících jsou Kutná Hora (cca 700 cest./den), Zásmyky (cca 500 cest./den) a Koupčovy (cca 400 cest./den).

Ne všichni tito cestující z autobusů přestupují na linku R34, např. 200 cest./den pokračuje do Kolína vlakem po trati 014.

Obrat individuální automobilové dopravy na parkovišti P+R je až 280 aut / den.

**Rozměry terminálu:**

Stanice bude kompaktní a prostorově úsporná. Kapacita stanice bude navržena tak, aby pohodlně obsloužila předpokládaný počet uživatelů bez přetížení. Tomu by měly odpovídat také její dimenze a vybavení.

Stanice bude obsahovat všechny potřebné funkce a zařízení, které jsou nezbytné pro její provoz. Každá funkční část stanice bude snadno dostupná a uživatelsky přívětivá.

Terminál je doporučeno dimenzovat i s ohledem na blízkost rurální krajiny jako plošně efektivní řešení.

**Umístění terminálu:**

Objekt terminálu je doporučeno umístit vedle trati tak, aby byla zohledněna ekonomičnost projektu.

Projekt by měl být finančně nenáročný, s důrazem na efektivní využití prostředků. Je nutné počítat i s prostředky na budoucí údržbu terminálu (upozorňujeme na finanční nákladnost při údržbě fasády a střechy zejména v případě využití prosklených částí).

Navržené řešení by mělo splňovat především požadavky na funkční a provozní vazby s přihlédnutím k předpokládaným stavebním a provozním nákladům.

Veřejně přístupné prostory by měly být přehledné, umožňovat přirozenou orientaci a omezit příležitosti k trestné činnosti.

## POŽADAVKY NA JEDNOTLIVÉ ČÁSTI A STAVEBNÍ OBJEKTY TERMINÁLU

### VEŘEJNÉ PROSTORY BUDOVY TERMINÁLU

**Odbavovací hala:**

Veřejně přístupná, v době noční přestávky (cca 23–04) uzavíraná. V objektu terminálu se nepředpokládá zvláštní prostor pro odbavení cestujících ve smyslu jejich kontroly před nástupem do vlaku. Doporučuje se však umožnit tuto možnost dočasně zavést po dobu výjimečné situace i za cenu zhoršeného komfortu. Doporučuje se především oddělení vstupu na nástupiště, případně prostor samostatné čekárny, a to systémem turniketů s kamerovým dohledem.

**Čekárna:**

Čekárnu, resp. místo vhodné pro čekání, je možné uvažovat jako samostatnou místnost nebo prostor v hale. Doporučený je vizuální kontakt s nástupištěm / s okolním prostředím. Menší samostatné čekárny je možné umístit i na nástupiště.

**WC:**

Muži, ženy, kabinky a přebalovací pulty s dostatečnou kapacitou. Doporučená minimální kapacita je 3x WC + pisoár muži, 4x WC ženy, 2x bezbariérové WC, přebalovací pult

**Prodejní místa:**

1x společný prostor o velikosti cca 25 m<sup>2</sup> přístupný z haly (případně může být i součástí haly) s informacemi a s přepážkovým prodejem jízdenek na vlak, autobus i MHD.  
Všechny zmíněné funkce budou zajištěny jedním pracovníkem.





<b>Prodejní prostory:</b>	Je na soutěžících vyhodnotit přiměřenost rozsahu komercí vzhledem ke kontextu návrhu a očekávaným investičním nákladům. Velký rozsah komercí se ze strany zadavatele neočekává.
<b>Ostatní:</b>	Jízdenkové automaty v odbavovací hale cca 1-3x, bankomat 1x; Panel informačního systému; Reklamní panely; Výdejní boxy zásilkových služeb.

---

## NEVEŘEJNÉ PROSTORY BUDOVY TERMINÁLU

<b>Zázemí pro zaměstnance SŽ:</b>	Dopravní kancelář o velikosti cca 15 m <sup>2</sup> pro mimořádné události a řízení, která nebude obsazena trvale. Plánovaný počet zaměstnanců max. 2.
<b>Zázemí pro řidiče autobusů:</b>	Základní hygienické zázemí, ostatní prostory sdílené s vlakovým nádražím
<b>Zázemí pro zaměstnance:</b>	Místnost ostrahy cca 15 m <sup>2</sup> – bude obsazeno trvale. Společná denní místnost, šatny, WC, kuchyňka pro zaměstnance.
<b>Úklid a sklady:</b>	Místnost údržby, místnost pro čistící stroje, úklid, sklad materiálového a technického zabezpečení, sklad pro výměnu osvětlení a vysokozdviznou plošinu.
<b>Odpadové hospodářství:</b>	Místo pro skladování odpadu.

---

## NÁSTUPIŠTĚ A PŘEDPROSTOR

<b>Nástupiště:</b>	<p>Součástí terminálu budou dvě nástupní hrany na vysokorychlostní železnici a dvě nástupní hrany na konvenční železnici.</p> <p>Rozměry a poloha nástupních hran jsou uvedené v příloze <b>P02 Řešené území</b> a je doporučeno je dodržet. Výška nástupiště je 550 mm nad temenem kolejnice.</p> <p>Nástupiště konvenční železnice se předpokládají o délce 70 m až 120 m v budoucnu však může dojít k jejich prodloužení v případě reaktivace trati mezi Bečváry a Zásmyky. Je proto doporučeno počítat s možným budoucím prodloužením nástupišť až na maximální délku 220 m.</p> <p>Nástupiště konvenční železnice je možné v rámci přímé části dvoukolejného úseku posunout.</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>
<b>Přístup na nástupiště:</b>	<p>Předpokládají se lávky, schodiště, výtahy, přístupové chodníky (rampy), eskalátory nebo travelátory, které je doporučeno navrhnout tak, aby respektovaly průjezdné průřezy tratě a ochranné prostory specifikované v příloze <b>P03 Profily a řezy</b>.</p> <p>Dále je doporučeno navrhnout tuto kapacitu: <b>Za běžného provozu</b> mají cestující opustit nástupiště VRT v čase výrazně nepřevyšujícím 30 s (bez započítání cesty po nástupišti). Za</p>



normálních okolností je nutné vybavit každé nástupiště přístupovým schodištěm o šířce umožňující průchod 240 osob za minutu nebo adekvátní kapacitou eskalátorů, výtahů a ramp.

V případě, že jediný únik z nástupiště je mimoúrovňový či jinak prostorově omezený a je vyloučen únik např. po svahu zářezu či náspu (např. ostrovní nástupiště), je doporučeno ověřit kapacitu komunikací pro mimořádnou událost:

**V mimořádné situaci** mají příchody na nástupiště zajistit dostatečnou kapacitu pro bezpečný odchod cestujících. Na bočním nástupišti VRT je vyžadován volný prostor o rozměru minimálně 2000 m<sup>2</sup>. Do této plochy se nezapočítává pás o šířce 0,9 m od nástupní hrany. Přístup má umožnit 2000 lidem opustit nástupiště do 3 minut.

Uvažovaná kapacita schodiště v obou směrech:  
40 osob/min/metr šířky

Uvažovaná kapacita eskalátoru:  
směr dolů: 60 osob/min/metr šířky  
směr nahoru: 50 osob/min/metr šířky

Uvažovaná kapacita chodeb a ramp:  
40 osob/min/metr šířky

Není doporučeno navrhovat jakoukoli formu úrovňového přechodu přes koleje.

Bezbariérové požadavky:  
Doporučuje se respektovat standardy TSI 2.2.1 přílohy NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1300/2014  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02014R1300-20230928>

## **Zastřešení nástupiště:**

Na VRT se doporučuje se zastřešení celé šířky nástupiště (mezi nástupními hranami, respektive mezi nástupní hranou a okrajem nástupiště) a minimálně poloviny délky nástupiště (standardní délka jedné jednotky).

Na konvenční železnici je možné umístit plošné zastřešení nástupiště, samostatné přístřešky, nebo využít jiné konstrukce. Míra zastřešení je ponechána na úvaze účastníků. Očekávaná délka vlaku je zde cca 45 až 60 m.

Navržená konstrukce zastřešení by měla zohlednit možnost bezpečné údržby v blízkosti trakčního vedení. Použití zelených střech se pro zastřešení nástupiště nedoporučuje.

Je možné navrhnout zastřešení spojené s terminálem nebo samostatné zastřešení pro každé nástupiště.

Výška a umístění podpor doporučuje respektovat průjezdné průřezy tratě a ochranný prostor specifikovaný v příloze **P03 Profily a řezy**.

## **Rozptylový prostor:**

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.

## **Operační prostor:**

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.

**Mobiliář:** 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).

**Osvětlení:** Předpokládá se osvětlení celého areálu normovým osvětlením s ohledem na minimalizaci světelného smogu.

---

## PŘÍSTUPY NA NÁSTUPIŠTĚ

**Most přes konvenční trať:** Pro přestup mezi nástupišti konvenční trati a VRT je doporučeno využít most přes konvenční trať.

Je doporučeno rozměrově vycházet z řešení poskytnuté v zadání v příloze **P03 Profily a řezy**. Most je možné upravit například přidáním lávek pro chodce.

**Podchod:** Podchod je možné využít pro zkrácení přestupní vazby, je však nutné zvážit jeho přínos v porovnání s investičními náklady.

---

## 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 místě přejezdu č. P5915.

**Železniční technologie:** Místnost cca 15 m<sup>2</sup> pro technologie související s železničním provozem.

---

## DOPRAVA U TERMINÁLU

V areálu terminálu se předpokládá takové řešení dopravy, které zahrne všechny druhy dopravy s ohledem na plynulost a bezpečnost provozu. Doporučuje se přestup na terminál tzv. suchou nohou. Vedení pěších a cyklistických tras by mělo zohlednit návaznosti na předpokládané hlavní trasy do okolních obcí.

### Požadavky pro regionální autobusovou dopravu:

**Odjezdová stání:** Odjezdová stání by měla být schopna odbavit v krátkém čase až 10 autobusů, což odpovídá maximálnímu uvažovanému počtu navazujících autobusových spojů ve špičkách pracovního dne.

V zastávce se nepředpokládá delší pobyt vozidel, proběhne pouze výstup a nástup cestujících.

Uspořádání odjezdových stání by mělo respektovat jednotlivé směry, kterými autobusy pojedou (je možné sdružit jednotlivé směry vždy k jedné nástupní hraně).

Vyhrazená odjezdová stání pro náhradní autobusovou dopravu není nutné navrhovat.

Vzhledem k výše zmíněným předpokladům je doporučeno zřídit 4 odjezdová stání.

Stání by měla být osvětlená a zastřešená, příchod ke stanovišti BUS od budovy je doporučen pod zastřešením.

## **Předpokládané autobusové linky:**

381 (Praha – Kutná Hora – Čáslav) – KB

706 (Kolín – Uhlířské Janovice) – KB

487 (Kolín – Vlašim) – SD

460 (Terminál Kořenice-Bečváry VRT - Vrbčany) – SD

424 (Kouřim – Kolín) – SD

(KB = kloubový bus max. 19 m, SD = standardní bus max. 13 m)

## **Trasování BUS:**

Je doporučeno navrhnout co nejkratší průjezd linek, které jsou vedeny skrz terminál, a to jak kilometricky, tak i časově (cena za 1 km linkové autobusové dopravy PID je přes 51 Kč v cenách roku 2024).

Terminál VRT by měly být v optimálním případě napojen tak, aby byl minimalizován vliv IAD na spolehlivost MHD.

V systému Pražské integrované dopravy není dovoleno jakékoli couvání autobusů. Je proto doporučeno řešení vyžadující couvání nenavrhovat.

## **Výstupní stanoviště:**

1 výstupní stanoviště pro autobus délky 19 m.

## **Odstavná místa pro BUS:**

4x stání pro kloubový, 19 m dlouhý autobus s jednoduchým hygienickým zázemím pro řidiče

## **Požadavky pro individuální automobilovou dopravu:**

### **Parkoviště P+R:**

Cílová kapacita je cca 600 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 350 míst.

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:**

5 míst v blízkosti vstupu, zastřešené, osvětlené.

### **Stanoviště TAXI:**

5 míst v blízkosti vstupu, zastřešené, osvětlené.

### **Obsluha:**

2x vyhrazené místo pro parkování pro zásobování, ostrahu a údržbu objektu.

## **Požadavky na trasy pro pěší a cyklisty**



<b>Kola:</b>	Kryté stání na jízdní kola s kapacitou 300 míst s možností dalšího rozšíření, část stojanů se doporučuje navrhnout s vyšší úrovní zabezpečení, část míst by měla umožňovat nabíjení elektrokol.
<b>Pěší a cyklotrasy:</b>	<p>Je doporučeno respektovat a do návrhu zahrnout cyklostezky propojující terminál s nejbližšími obcemi a to zejména:</p> <p>Terminál – Bečváry z jihovýchodní strany železniční trati</p> <p>Terminál – Pučery – Kořenice z jihovýchodní strany železniční trati</p> <p>Terminál – Podousy využívající trasu stávající silnice II/125</p>

---

## DALŠÍ POŽADAVKY

<b>Opěrné zdi:</b>	Svahovaný násep tratě může být v případě potřeby místně doplněn opěrnou zdí. Vzhledem k vysokým investičním nákladům a problematické údržbě je doporučeno redukovat opěrné stěny.
--------------------	---

---

## KRAJINÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

<b>Lokalita:</b>	<p>Terminál se nachází v místě vysoké bonity zemědělské půdy a je proto doporučeno efektivně hospodařit s využitím těchto ploch.</p> <p>Mapa se znázorněním bonity půd v okolí terminálu je v příloze <b>P05.3 Mapa bonity půd</b></p>
<b>Začlenění do krajiny:</b>	<p>Krajinný kontext: Území se nachází v přechodové zóně mezi pahorkatinou a rovinou. Návrh by měl respektovat výškový profil a zachovat přirozený charakter krajiny, včetně mírně členitých terénních tvarů. Doporučujeme propojení nového terminálu s okolní krajinou, a to nejen fyzicky, ale také vizuálně, tedy navrhnout koncepci a uspořádání krajinných prvků tak, aby byla respektována krajinná mozaika a krajinná scéna.</p> <p>Propojení tras: Je doporučeno integrovat pěší a cyklistické trasy existující v daném území, zachovat jejich kontinuitu a při jejich navrhování respektovat přírodní bariéry a existující vegetační prvky. Některé potenciální cyklistické trasy identifikované během přípravy zadání jsou zobrazeny v příloze <b>P02_Řešené území</b>.</p> <p>Zmírnění dopadů na měřítko krajiny: Návrh by měl citlivě pracovat s měřítkem terminálu vůči přilehlé krajině, použitím terénních modelací, výsadby zeleně nebo jiných architektonických a krajinných prvků, aby budova terminálu přirozeně zapadala do kontextu okolního prostředí.</p>
<b>Přebytečná zemina:</b>	<p><b>V rámci výstavby VRT střední Čechy je indikován přebytek zeminy přibližně 800 000 m<sup>3</sup> které je doporučeno uložit i mimo projektové části soutěže. Jedná se typicky o zeminy, které nelze využít do náspu železniční trati.</b></p> <p><b>Přesun zemin nebude započítán do investičních nákladů soutěžního návrhu.</b></p> <p>Přebytečnou část zeminy je možné umístit do ideově řešené části území.</p>
<b>Hosp. s dešťovou vodou:</b>	Je doporučeno navrhnout systém využití dešťových vod z objektů a vsakování ze zpevněných ploch s ohledem na geologické podmínky. Je

doporučeno navrhnout systém, který bude podporovat retenci a akumulaci dešťových vod z terminálu a zpevněných ploch, a umožní jejich přirozenou infiltraci, dále také prvky, které přispějí k podpoře biodiverzity a ekologické stability v území. V případě návrhu zelené střechy je nutné zohlednit pohyb údržby a náročnost údržby zejména v blízkosti trakčního vedení 25kV.

#### **Vegetační úpravy:**

Je doporučeno navrhnout koncepci typů vegetačních prvků jak v kompozičním prostorovém uspořádání, tak také v základní taxonomické struktuře a realizovatelnosti v prokořenitelném prostoru.

---

## **SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY**

Terminál bude na stávající silniční infrastrukturu napojen novými komunikacemi. Ty by měly zajistit stávající úroveň prostupnosti krajiny a zároveň by napojení nových objektů nemělo zatížit dopravou obytné části obcí. Pro účely soutěže se potřebná napojení technické infrastruktury předpokládají na hranici řešeného území projektové části ve směru od Pučery.

---

### **SILNIČNÍ MOST S OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKOU SILNIC I/12 A II/125**

#### **Konstrukce:**

Vzhledem k tomu, že vytížení obou silnic je zhruba srovnatelné a je nutné v oblasti terminálu připojit komunikaci napojující parkoviště a autobusové stanoviště u Terminálu bylo zvoleno řešení okružní křižovatky umístěné na přesypané mostní konstrukci nad VRT. Je doporučeno využít řešení poskytnuté v zadání v příloze **P03 Profily a řezy**.

---

### **NAVAZUJÍCÍ KOMUNIKACE**

#### **Přeložky I/12:**

Na okružní křižovatku navazují přeložky silnice I/12. Je doporučeno pro přeložky využít v co největší míře stávající pozemky a minimalizovat tak zábory zemědělské půdy.

#### **Přeložky II/125:**

Na straně Pučery je silnice II/125 přeložena mimo Pučery vzniká tak obchvat Pučery. Na straně Bečvář je na okružní křižovatce založen sjezd na plánovaný obchvat Podous a Červeného Hrádku. Do doby vybudování obchvatu bude tento sjezd využíván pro přístup na stávající obslužné komunikace.

#### **Obchvat Pučery:**

Je doporučeno navrhnout novou silnici která bude z okružní křižovatky procházet mezi Pučery a tratí VRT a napojovat se na stávající přejezd P5915. Vznikne tak západní obchvat Pučery, na kterém je doporučeno vybudovat autobusové zastávky k terminálu VRT. Tento obchvat bude odvádět případnou nákladní dopravu z kamenolomu Libodřice.

**Je doporučeno oddělit obec Pučery od terminálu a s ním spojeného provozu protihlukovým valem.**

---

### **ÚDRŽBOVÁ ZÁKLADNA A STAVEBNÍ DVŮR**

#### **Údržbová základna:**

Je doporučeno respektovat areál údržbové základny. Je však možné změnit jeho napojení, zejména trasování obslužné komunikace v prostoru projektové části. Údržbová základna bude soužit pro údržbu vysokorychlostní trati.

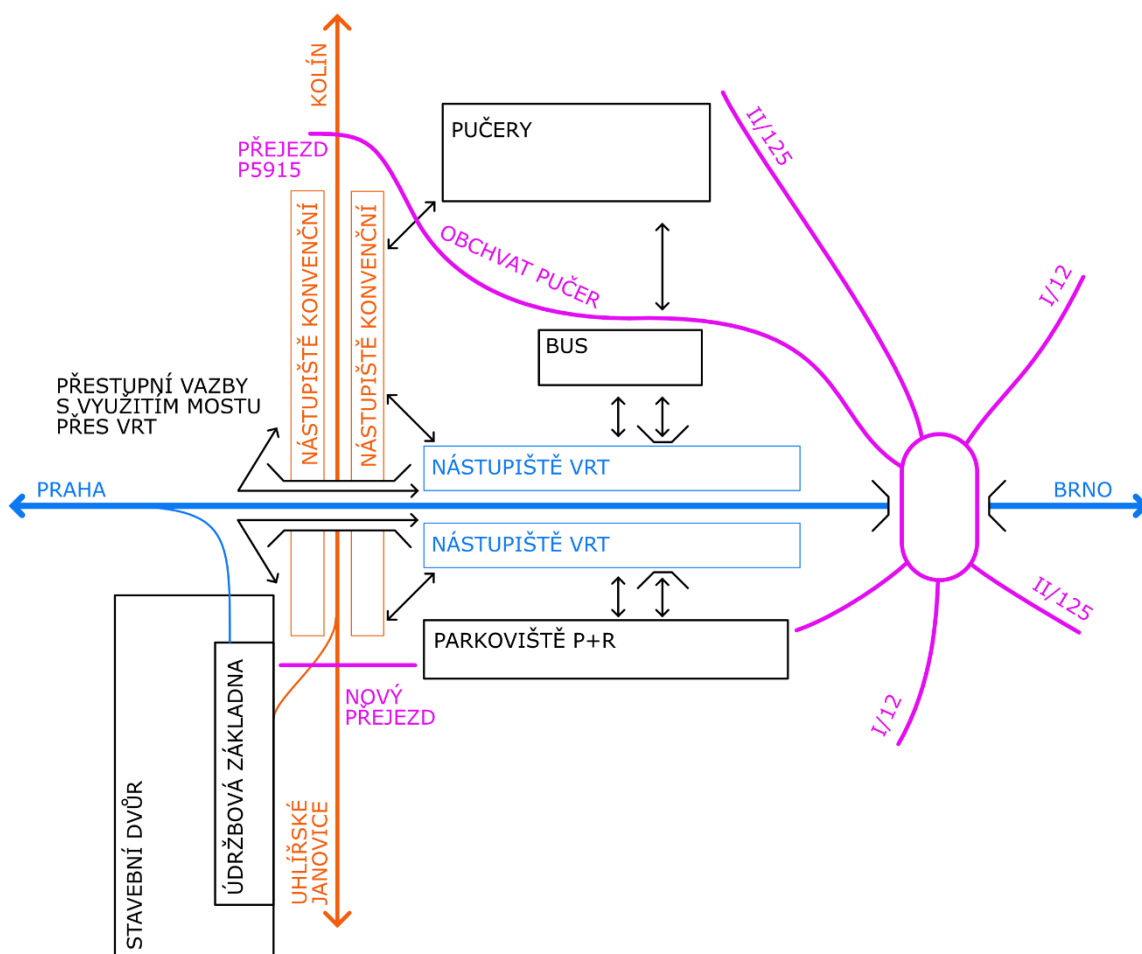


### Areál údržbové základny není součástí návrhu

#### Stavební dvůr:

Pro účely výstavby vysokorychlostní trati bude v oblasti údržbové základny zřízen stavební dvůr, který bude zabírat prostor mezi železniční tratí a potokem ústícím do Mlýnského rybníka. Součástí stavebního dvora bude dočasné kolejiště napojené do údržbové základny. Po dokončení stavby bude prostor stavebního dvora mimo údržbovou základnu rekultivován.

**Je doporučeno zahrnout návrh rekultivace do soutěžního návrhu.**



## 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 STŘEDOČESKÉHO KRAJE

Úprava trasování vysokorychlostní železnice na území Středočeského kraje byla součástí 9. aktualizace.

Platné ZUR Středočeského kraje jsou k dispozici webu Středočeského kraje:

<https://stredoceskykraj.cz/web/uzemni-planovani/uplne-zneni-zasad-uzemniho-rozvoje-stredoceskeho-kraje>

---

## ÚZEMNÍ PLÁNY OBCE BEČVÁRY

Koridor pro umístění vysokorychlostní tratě a navazujících staveb je definovaný v územním plánu jako návrhové plochy dopravní infrastruktury – drážní doprava.

Územní plán obce Bečváry je doporučeno respektovat s výjimkou koridoru pro umístění vysokorychlostní tratě západně od obce Podousy.

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

Kompletní územní plán je k dispozici na webu obce Bečváry:

[https://www.becvary.cz/obecni-urad/uredni-deska#uzemni\\_plan\\_obce\\_becvary-6](https://www.becvary.cz/obecni-urad/uredni-deska#uzemni_plan_obce_becvary-6)

---

## ÚZEMNÍ PLÁNY OBCE KOŘENICE

Koridor pro umístění vysokorychlostní tratě a navazujících staveb je definovaný v územním plánu jako územní rezerva pro umístění dopravní stavby KZ1.

Územní plán obce Kořenice je doporučeno respektovat s výjimkou vyznačeného koridoru pro umístění vysokorychlostní tratě a územím východně od tohoto koridoru a hranicemi zastavěného území a zastavitelných ploch obce Pučery.

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

Kompletní územní plán je k dispozici na webu obce Kořenice:

<https://www.korenice.cz/obec/uzemni-plan-obce-korenice/>

---

## DALŠÍ POŽADAVKY OBCÍ KOŘENICE A BEČVÁRY

V soutěžním návrhu se doporučuje respektovat tyto požadavky obcí Kořenice a Bečváry:

Vybudování cyklo a pěších stezek na propojení Kořenice – Pučery – Chotouchov včetně veřejného osvětlení a osázení zeleně (stromořadí).

Vybudování cyklo a pěších stezek na propojení Pučery – Bečváry, Pučery – Podousy včetně veřejného osvětlení a osázení zeleně (stromořadí).

V místech, kde se kříží komunikace výstavba zabezpečených nadchodů (nikoliv podchodů, z důvodu bezpečného pohybu obyvatel).

Zajištění bezpečnosti v místech terminálu (kamerový systém, ochranka – z důvodu setkávání nepřizpůsobivých osob v místech okolí terminálu).

Ve vnitřních prostorách terminálu zajistit obchod s potravinami (káva, pitný režim, rychlé občerstvení, základní obslužnost a komfort pro cestující).