

REKONSTRUKCE VÝPRAVNÍ BUDOVY MOST

P01_ZADÁNÍ SOUTĚŽE

Obsah

P01-Zadání soutěže

1.	Předmět Soutěže a soutěžní zadání	3
2.	Fotografie, schéma budovy	5
3.	Urbanisticko architektonický kontext a hodnota výpravní budovy	7
4.	Stavebně historický průzkum	8
5.	Stavebně technický průzkum	9
6.	Měření hluku a vibrací	10
7.	Představa zadavatele o využití objektu	11
8.	Směrnice, pokyny, typové listy a další materiály SŽ	15

1. Předmět Soutěže a soutěžní zadání

1.1. Předmět Soutěže

1.1.1. Předmětem Soutěže je zpracování architektonického návrhu pro účely rekonstrukce výpravní budovy železniční stanice Most.

1. celkové architektonické pojetí traktu B, tj. redesign odbavovací haly, včetně návrhu rozmístění komerčních prostor ve 2.NP s důrazem na komfortní a intuitivní pohyb cestujících nádražím;
2. architektonický návrh nové lávky a přístupu na nástupiště z odbavovací haly;
3. architektonický návrh nového obvodového pláště, fasád, celé budovy;
4. návrh rozmístění jednotlivých prostor, místností a funkcí v rozsahu Stavebního programu (Soutěžní podklad P02) dle potřeb Zadavatele (půdorysy 1.NP – 4.NP);
5. návrh traktu A a B (mimo odbytové plochy bývalé restaurace) s funkčním využitím pro zdravotnická zařízení (půdorysy 2.NP – 4.NP);
6. návrh traktu A v prostoru odbytových ploch bývalé restaurace s funkčním využitím – depozit (půdorysy 3.NP – 4.NP);
7. návrh traktu C s funkčním využitím ve variantách – kanceláře a byty (půdorysy 5.NP)

1.1.2. Zadavatel upozorňuje, že předmět návrhu Soutěže bude realizován v jednotlivých etapách v závislosti na zajištění investičních prostředků. Obsahová náplň jednotlivých etap může být dále ve fázích FS1 – FS2 změněna dle potřeb Zadavatele a v závislosti na výsledné podobě zpracovaného architektonického návrhu. Fáze služeb FS1 a FS2 také předpokládají důraz na zpracování harmonogramu výstavby při zachování provozuschopnosti budovy, služeb a umístění technologie pro zajištění provozuschopnosti dráhy.

1.2. Předpokládané investiční náklady

Předpokládané celkové investiční náklady na realizaci celého projektu jsou **847.974.000,- Kč bez DPH**. Redukované investiční náklady, které zohledňují rozsah požadovaných podkladů v architektonické soutěži a náročnost zpracování návrhu a výkonové fáze s ohledem na umístění typizovaných prvků, shodného řešení podlaží výškové části budovy a obvodového pláště je **482.657.000,- Kč bez DPH**. Účastník Soutěže by měl připravit

soutěžní návrh s ohledem na požadavek dodržení uvedené výše předpokládaných **celkových investičních nákladů**.

Položka	cena [mil. Kč]	cena redukována [mil. Kč]
Rekonstrukce budov 1. etapa	261,309	261,309
Rekonstrukce budov 2. etapa	193,887	48,472
Demolice budov a objektů technologických zařízení	11,893	1,189
Schodiště	10,606	2,121
Eskalátory	110,000	22,000
Výtahy	14,126	2,825
Parkoviště, zpevněné plochy	4,984	1,994
Lávka	94,524	94,524
Obvodový plášť LOP	109,384	43,754
Obvodový plášť kontaktní zateplení	2,478	0,991
Likvidace boletických panelů	34,783	3,478
CELKEM	847,974	482,657

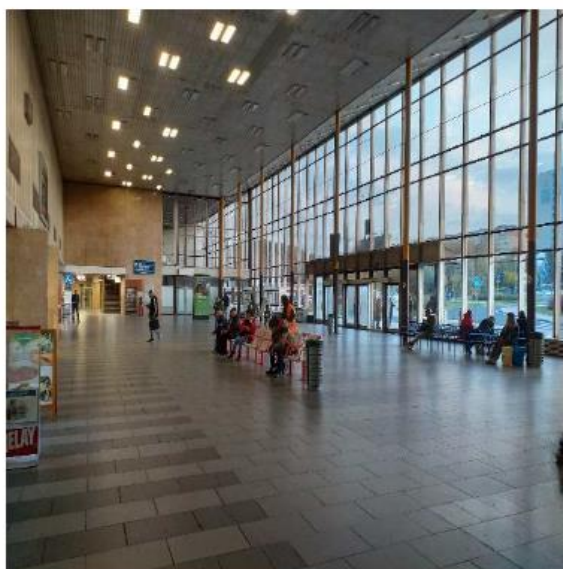
1.3. Soutěžní zadání

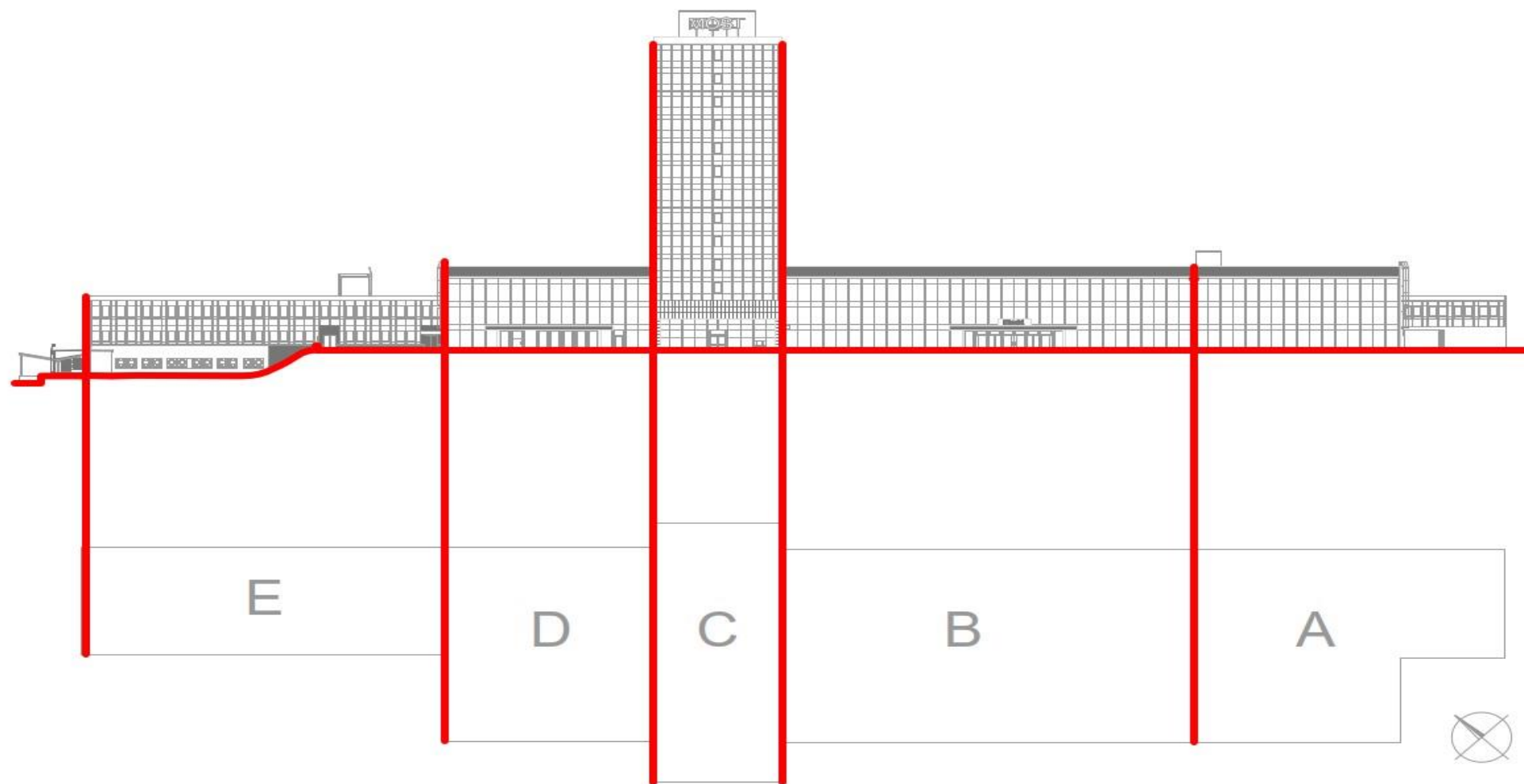
Detailní popis soutěžního zadání je uveden v tomto Zadání (**P01**), přičemž Zadavatel stanoví okruh doporučených požadavků pro potřeby hodnocení poroty.

Účelem a posláním Soutěže je nalézt a ocenit nejvhodnější řešení předmětu Soutěže, které splní požadavky Zadavatele obsažené v Soutěžních podmínkách a v tomto Zadání (**P01**) a vybrat účastníky, s nimiž bude v zadávacím řízení navazujícím na Soutěž v souladu s § 143 odst. 2 a § 65 ZZVZ Zadavatel jednat o zadání sektorové veřejné zakázky.

2. Fotografie, schéma budovy

Stávající stav výpravní budovy železniční stanice v Mostě.





3. Urbanisticko architektonický kontext a hodnota výpravní budovy

Pozn.: z textu Stavebně historického průzkumu

Výpravní budova Most je výrazným solitérem, uplatňujícím se i v dálkových pohledech, s jasnou prostorovou kompozicí, založenou na vyvážené sestavě horizontálních a vertikálních hmot. Tvůrci objektu zvolili pro jeho kompozici horizontální hmotu odbavovací haly, z níž vyrůstá výrazná vertikála služebního objektu, tvořící nad dopravním koridorem výraznou pohledovou dominantu. Kompozice je charakteristická pro stavby projektované v období 70. let 20. století, pracující obecně s konceptem výškové budovy a její podnože. Nádraží bylo postaveno mezi lety 1969-1977 v duchu tzv. mezinárodním stylu. Zkolaudováno bylo v roce 1977.

Autorem projektu nádražního komplexu byl architekt Jan Reiterman, výpravní budovu navrhl architekt Václav Dědek. Návrhem interiéru a přednádraží byl pověřen architekt Josef Danda. Budova představuje formu typickou pro reprezentativní architekturu dané doby obecně. Patrná zde byla i snaha o estetizaci stavby a tedy tvorbu tzv. gesamtkunstwerku (tj. řešení stavby komplexně od celku k výtvarnému detailu se zakomponováním uměleckých děl).

Hlavním architektonickým motivem exteriéru i interiéru je prosklená stěna vstupního průčelí Odjezdová hala má impozantní půdorysné rozměry 15 m x 48 m, a výšku 9,25 m. Celé průčelí do přednádražního prostoru je na výšku přes 10 m prosklené a dodává tak hale pocit otevřenosti s dostatkem světla a možností nerušeného výhledu a kontaktu s exteriérem.

Kvůli terénní situaci je výškové uspořádání celého nádraží nestandardní. Vstupní podlaží výpravní budovy s navazujícím přednádražním prostorem je umístěn na horní úrovni (2.NP), vlastní kolejiště s nástupištěm pak o úroveň níže (1.NP). Z haly výpravní budovy se tak schází schodištěm na první nástupiště a odtud pak po schodišti do podchodu k dalším nástupištím.

4. Stavebně historický průzkum

4.1. Závěry stavebně historického průzkumu (SHP)

Pozn.: z textu Stavebně historického průzkumu (Stavebně historický průzkum (SHP) byl zpracován v roce 2023 autorským týmem doc. Ing. arch. K. Hájek, PhD., doc. Ing. arch. L. Popelová, PhD., prof. Ing. arch. T. Šenberger.)

Hodnocení objektu z památkového hlediska:

Budova není památkově chráněná. Nicméně její památkové hodnoty byly definovány v tzv. Soupise Památkového katalogu NPÚ.

SHP upozorňuje kvality typologické, originalitu půdorysně-prostorového řešení, zajímavost a dobovou typičnost formy mezinárodního stylu s detaily, které se dají interpretovat v intencích bruselského stylu, jež stavbu jinak působící dosti stroze velmi zjemňují a propůjčují ji jistou originalitu a napětí mezi těmito dvěma póly. Nejvýraznější prvek dvanáct metrů vysoká skleněná stěna odjezdové haly by měla být jakožto ústřední prvek kompozice zachována. Stavba nevykazuje žádné zásadní konstrukční vady. Je nutné řešit současnými technologiemi obnovu zasklení odjezdové haly, resp. náhradu technicky nevyhovujícího obvodového pláště stavby. SHP upozorňuje zejména na autenticitu a integritu interiérů, jejich barevnost a materiálové řešení dlažeb a obkladů.

5. Stavebně technický průzkum

5.1. Závěry stavebně technického průzkumu (STP)

Stavebně technický průzkum (STP) byl proveden v roce 2019 Kanceláří stavebního inženýrství s.r.o., Dalovice a poté v roce 2022 jako doplňující STP fi. Artech spol. s.r.o.

Ze stavebně technického průzkumu lze odvodit tyto závěry:

- Nosné konstrukce nevykazují poruchy.
- Stropní a střešní konstrukce mají buď žádnou nebo pouze minimální rezervu únosnosti. Konstrukce nelze v žádném případě dále přitěžovat a lze je využívat pouze pro původně navržené potřeby.
- Obvodový plášť z boletických panelů je dožilý a je nutné ho vyměnit (mimo jiné obsahuje azbest!).
- Z provozních důvodů a využitelnosti budovy lze jednotlivé budovy přístavků odstranit. Použitá nosná železobetonová konstrukce montovaného skeletu umožňuje variabilní změny po jednotlivých modulech jak v půdorysném, tak výškovém uspořádání.

6. Měření hluku a vibrací

6.1. Závěry posouzení hluku a vibrací z dopravy

Posouzení hluku a vibrací z dopravy bylo provedeno v květnu a červnu roku 2024 firmou Libor Brož – Revita Engineering.

Hluk:

Měření hluku bylo vyhotoveno vzhledem k požadavku přestavby některých pater objektu v traktu C na bytové jednotky. Vzhledem k tomuto požadavku bude nezbytné provést stavební úpravy vedoucí k posílení vzduchové neprůzvučnosti fasády.

Vibrace:

Pro zamýšlené zřízení bytových jednotek není potřebné provádět speciální antivibrační úpravy, za předpokladu zachování stávající rychlosti a skladby železniční dopravy.

7. Představa zadavatele o využití objektu

7.1. Základní parametry zadání

7.1.1. Celkové architektonické pojetí traktu B, tj. redesign odbavovací haly, včetně návrhu rozmístění komerčních prostor s důrazem na komfortní a intuitivní pohyb cestujících nádražím

Při návrhu je nutné vycházet ze stavebního programu a z dalších koncepčních materiálů SŽ, technických listů, požadavků a směrnic. Nové řešení odjezdové haly musí být provedeno zejména s ohledem na nový předpokládaný tok cestujících, kdy přístup na nástupiště bude zajištěn lávkou (nadchodem). Stávající podchody včetně „rudolického“ tunelu budou v cílovém stavu zrušeny a rovněž se nadále nepředpokládá využití příjezdové haly jako veřejného prostoru.

Návrh bude proveden s ohledem na požadavek energetické úspory při provozu budovy s využitím alternativních zdrojů energie (FVE, atp.). Vstupní část odbavovací haly bude navržena se zádveřím. Návrh prostor pro pokladní službu bude proveden s ohledem na požadavek maximální flexibility a alternativního využití v případě ukončení pokladní služby.

Zadavatel obecně preferuje použití trvanlivých materiálů se zvýšenou odolností proti vandalismu, které budou vyžadovat pouze běžnou a nikoli nadstandardní údržbu.

Zadavatel upozorňuje, že v rámci zpracování navazujících stupňů projektové dokumentace bude požadovat zachování současných střešních pláštěů, které byly realizovány v rámci opravných prací v roce 2020 nad všemi trakty budovy.

7.1.2. Návrh lávky pro přístup na nástupiště

Lávka bude reflektovat přirozené toky cestujících mezi odbavovací halou a nástupištěm. Navržený nadchod/lávka bude umožňovat bezbariérové pěší spojení s městskou částí Rudolice za kolejištěm. Niveleta koleje v místě lávky je 227,070 m. n m. a požadovaná vzdálenost mezi temenem kolejnice a spodní hranou lávky je 6,95 m. Navržený nadchod bude umožňovat přímý přístup na 1. nástupiště z prostoru haly i z ostrovních nástupišť.

S ohledem na zajištění požadavku na bezbariérový přístup na nástupiště a kapacitní a uživatelsky komfortní technické řešení, je požadavek na vybavenost vertikálními komunikacemi následující:

- 1. nástupiště a ostatní ostrovní nástupiště: schodiště, dvojice eskalátorů dopravní šířky 1000 mm, výtah s vnitřním rozměrem kabiny 1200/2100 mm, š. dveří 1000 mm (typ C dle předpisu SŽ S10),
- území za kolejištěm: schodiště a chodník umožňující bezbariérový přístup.

7.1.3. Návrh rozmístění jednotlivých prostor, místností a funkcí v rozsahu Stavebního programu dle potřeb Zadavatele.

Návrh bude proveden v souladu se stavebním programem. Pro návrh prostor dopravní kanceláře a regionálního dispečerského pracoviště je nutné vycházet z koncepčních materiálů a zejména pak pokynu SŽ PO-01/2021-GR - Pokyn generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení“, který je přílohou Zadání.

Návrh objektu spisovny musí odpovídat ustanovením §68 zákona 499/2004 Sb., Zákon o archivnictví a spisové službě. Je nutné uvažovat s únosností podlahy 750 kg/m². Řešení musí být dále navrženo s ohledem na zachování optimálních klimatických podmínek pro uchovávání spisů, zejména pak teploty a vlhkosti vzduchu. Je tedy doporučené v návrhu řešení zpracovat vhodný typ stínění nebo zvolit odpovídající řešení obvodového pláště.

7.1.4. Návrh traktu A a B s funkčním využitím – zdravotnická zařízení

Součástí návrhu bude koncepce využití části traktu „A“ a „B“ s umístěním konsolidovaných lékařských provozů. Minimální prostor nutný pro umístění ordinací odpovídá stávajícímu rozsahu lékařských provozů ve výškové části. Základním požadavkem je provozní oddělení pro zdravé a nemocné pacienty a dále celkový rozsah uvažované plochy, která by neměla přesáhnout 800 m² v úrovni 2.NP a 3.NP. Je tedy nutné uvažovat s dílčí optimalizací stávajících prostor při zachování všech stávajících lékařských provozů. Pro návrh nebude využita obytná plocha bývalé restaurace. Zpřesnění návrhu ze strany Zadavatele se předpokládá v rámci navazující zakázky.

7.1.5. Návrh traktu A a B s funkčním využitím – depozit

Součástí návrhu bude depozitář uměleckých děl Správy železnic, s. o., který bude umístěn v původní obytné ploše bývalé restaurace s galerií pro potřeby expozice uměleckých děl, která jsou v rámci celkové modernizace železniční sítě odstraňována ze staveb na dráze. U depozitáře se nepředpokládají zvláštní požadavky na mikroklima, navýšení únosnosti podlah apod. V rámci depozitáře bude navrženo minimalistické hygienické zázemí pro příležitostné návštěvníky či správce. Zadavatelem je však požadováno zachování stávajícího vizuálního propojení převýšeného prostoru s odbavovací halou a dále zachování základního členění prostoru tj. galerie a točitého schodiště. Celková plocha pro umístění depozitu by měla být navržena na obytných plochách bývalé restaurace v rozsahu 260 m² ve 3.NP, resp. 150 m² ve 4.NP.

7.1.6. Návrh traktu C s funkčním využitím – kanceláře a byty

Součástí návrhu bude koncept využití celé výškové části budovy. Přípustné využití jsou kanceláře pro komerční pronájem a bytové jednotky. Z provozních důvodů je doporučeno umístit kanceláře v patrech nižších a bytové jednotky ve vyšších patrech. Návrh může být proveden bez ohledu na umístění a dispozice stávajících bytových jednotek a kanceláří. Přípustné je provést návrh kancelářských jednotek jako „open space office“. Zpřesnění návrhu ze strany Zadavatele se předpokládá v rámci navazující zakázky.

Součástí návrhu bude dispoziční řešení dvou typických podlaží výškové části budovy ve variantách:

- a) Bytové jednotky o velikosti 1+kk až 3+kk
- b) Velkoprostorové kanceláře s centrálními toaletami a možností následného dělení

Návrh by měl respektovat stávající statické řešení objektu, a to zejména ztužující stěny. Cílem návrhu je zejména prokázat možnost flexibilního rozmístění podlaží s uvedeným využitím nad sebou, tj. návrh by měl obsahovat univerzálně využitelné instalační šachty vyhovující oběma dispozičním variantám.

Dále by měl návrh prokázat flexibilitu obvodového pláště pro napojování příček bytových, mezibytových a kancelářských, při dodržení zejména akustických požadavků.

7.1.7. Další specifické požadavky

Číslování podlaží bude v návrhu zpracováno dle Záměru projektu, tzn., že podlaží v úrovni kolejiště se označuje jako 1.NP.

7.1.8. Představa Zadavatele o využitích volných prostranství severozápadně a jihovýchodně od budovy

Níže popsaná představa Zadavatele je informativní z hlediska na soutěž navazující zakázky. **V soutěži se návrh parkovacích ploch nevyžaduje!**

Návrh bude pracovat s potřebou umístění parkovacích ploch dle počtu a specifikace ve stavebním programu s ohledem na požadované počty stání pro ZTP dle platné legislativy a předpoklad postupného zvyšování podílu elektromobilů ve vozovém parku SŽ. Plochy pro návrh parkovacích stání jsou na západní a východní straně budovy a mohou zahrnovat i zbytnou plochu po provedení demolice traktu E. Vymezení ploch pro umístění parkovacích míst je součástí celkové situace stavby a označeno P-I (západní strana budovy), P-II (východní strana budovy), P-III (zbytná plocha po demolici traktu E). Na situačním výkresu je dále vyznačena plocha stávajících garáží ČD, pro které bude nutné zachovat obslužnost. Návrh umístění parkovacích stání v ploše P-III bude nutné provést včetně požadavku na stání pro náhradní autobusovou dopravu, a to v počtu 5 autobusových stání. Dále bude návrh nad rámec stavebního programu v sjednaných fázích služeb pracovat s dalším doplněním parkovacích míst, která budou využita pro případné rozšíření bytových jednotek, popřípadě administrativních ploch ve výškové části budovy v rozsahu 4.NP – 14.NP.

Zadavatel upozorňuje, že řešení dalších prostor **před** nádražní budovou není předmětem této soutěže a nebude ani řešeno autorem vítězného návrhu v rámci následné projektové činnosti. Řešení těchto prostor si zajišťuje samostatně město Most.

8. Směrnice, pokyny, typové listy a další materiály SŽ

- SŽ SM009 - Stanovení pravidel pro uplatnění výstupů projektu v oblasti moderního designu a architektury nádraží a zastávek
- SŽ PO-11/2020-GŘ - Pokyn generálního ředitele ve věci přípravy, realizace a údržby parkovacích ploch P+R
- SŽ SM118 - Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách
- SŽ PO-01/2021-GŘ - Pokyn generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení“
- Manuál pro kultivovaná nádraží
- Informace k Novému grafickému manuálu orientačního a informačního systému Správy železnic
- Ž8 10 - Nástupiště na drahách celostátních, regionálních a vlečkách - Povrchy nástupišť; ve znění změny č.1
- Ž13 - Zastřešení nástupišť - se zapracovanou změnou č.1
- Ž15 - Přístřešky na nástupištích - se zapracovanou změnou č.1
- Ž16 - Výtahové šachty - se zapracovanou změnou č. 1