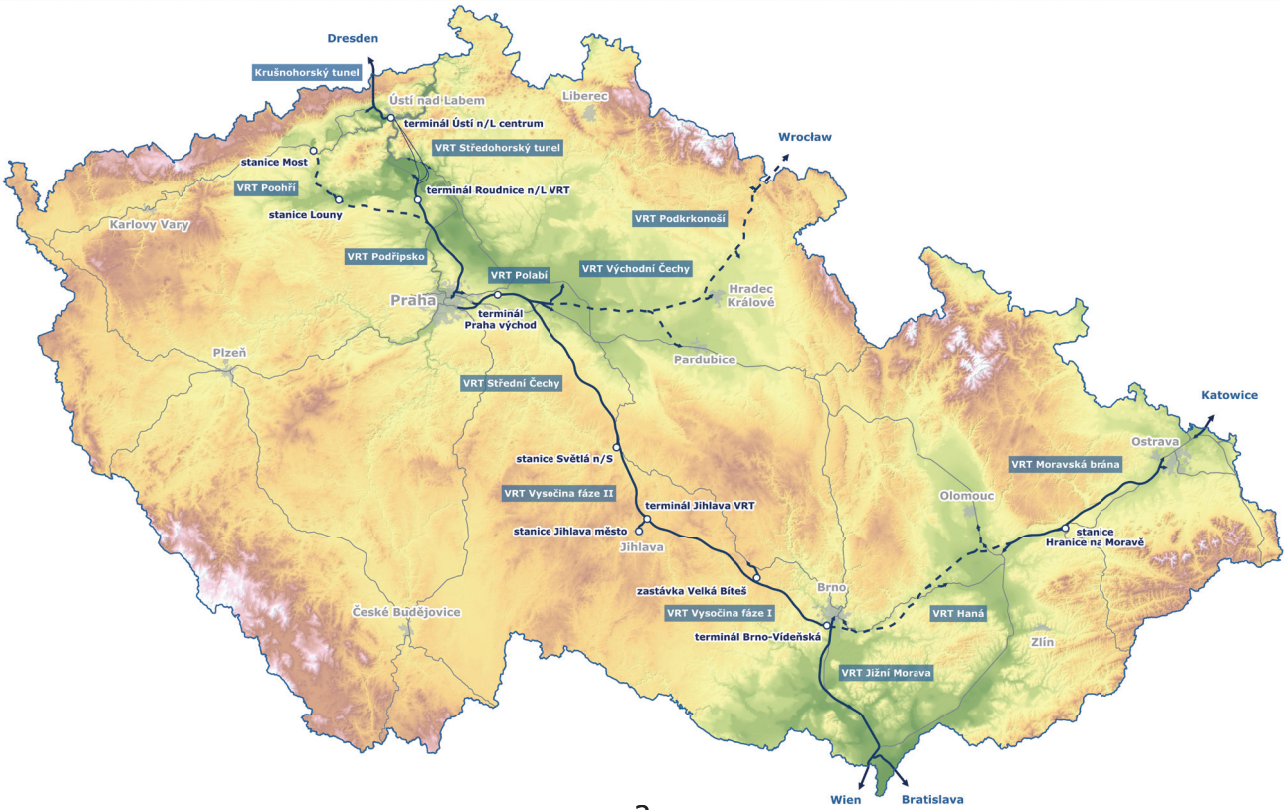
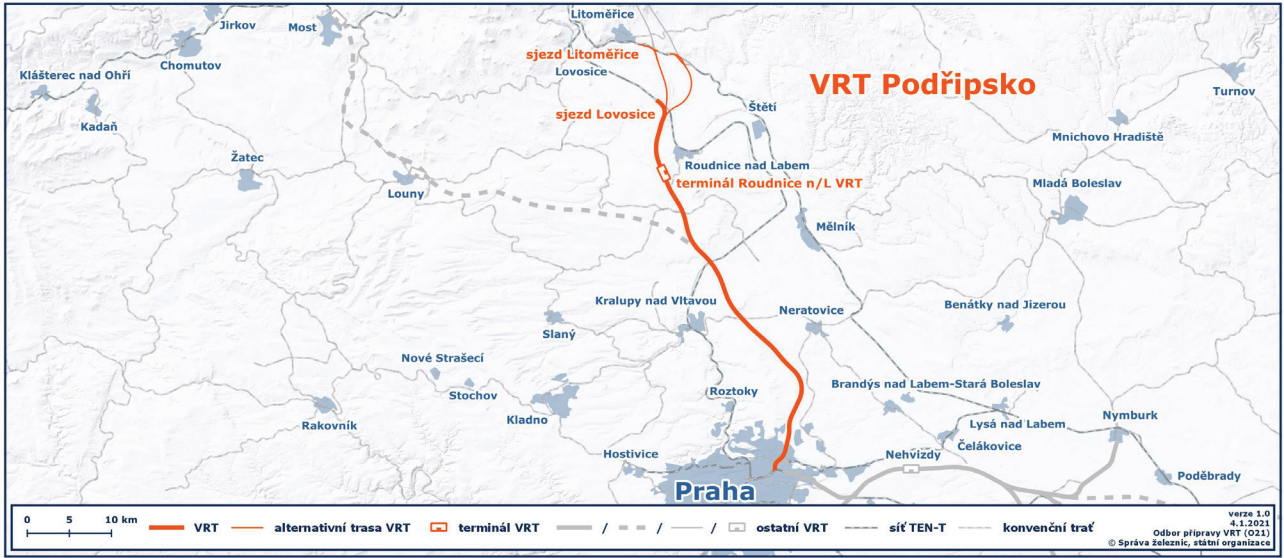


## P01. SOUTĚŽNÍ ZADÁNÍ

PŘEDMĚT SOUTĚŽE

Předmětem Soutěže je zpracování architektonicko - urbanistického návrhu nového železničního terminálu Roudnice nad Labem VRT, Údržbové základny a souvisejících objektů, které bude součástí pilotního úseku vysokorychlostní železnice z Prahy do Lovosic.

Terminál bude sloužit jako přestupní uzel mezi VRT Podřipsko a hromadnou dopravou, a zároveň jako P+R bod oblasti jihovýchodní části Ústeckého kraje pro dojíždění jak do Prahy, tak do Ústí n/L případně Drážďan. 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 železniční síť. Návrh by měl citlivě reagovat na širší kontext místa s ohledem na význam zásahu do krajiny zřetelného v dálkových pohledech z národní kulturní památky hory Říp.



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

PROJEKTOVÁ ČÁST SOUTĚŽNÍHO NÁVRHU

Koncepce urbanistického, architektonického, technického, dopravního a krajinářského řešení Terminálu, Údržbové základny a souvisejících staveb, který sestává z:

Terminálu:

- objektu terminálu;
- přístupu na nástupiště a zastřešení nástupiště;
- parkovacího domu, parkoviště, stanoviště autobusů, taxi a odstavnou kol, včetně všech souvisejících komunikací, zpevněných a nezpevněných ploch v areálu terminálu;
- veřejného prostranství a sadových úprav v areálu terminálu a jeho začlenění do krajiny;

Údržbové základny VRT:

- objektů údržbové základny VRT, skladovacích a manipulačních ploch a oplocení zázemí údržby;
- souvisejících komunikací, zpevněných a nezpevněných ploch v areálu údržbové základny.

Souvisejících objektů:

- silničního mostu přes koridor VRT a silnice číslo II/240 do Roudnice nad Labem, v rozsahu vymezení řešeného území;
- související technické infrastruktury v rozsahu řešeného území;
- silničního napojení Terminálu a Údržbové základny v rozsahu řešeného území;

IDEOVÁ ČÁST SOUTĚŽNÍHO NÁVRHU

Koncepce urbanistického, architektonického, technického, dopravního a krajinářského řešení:

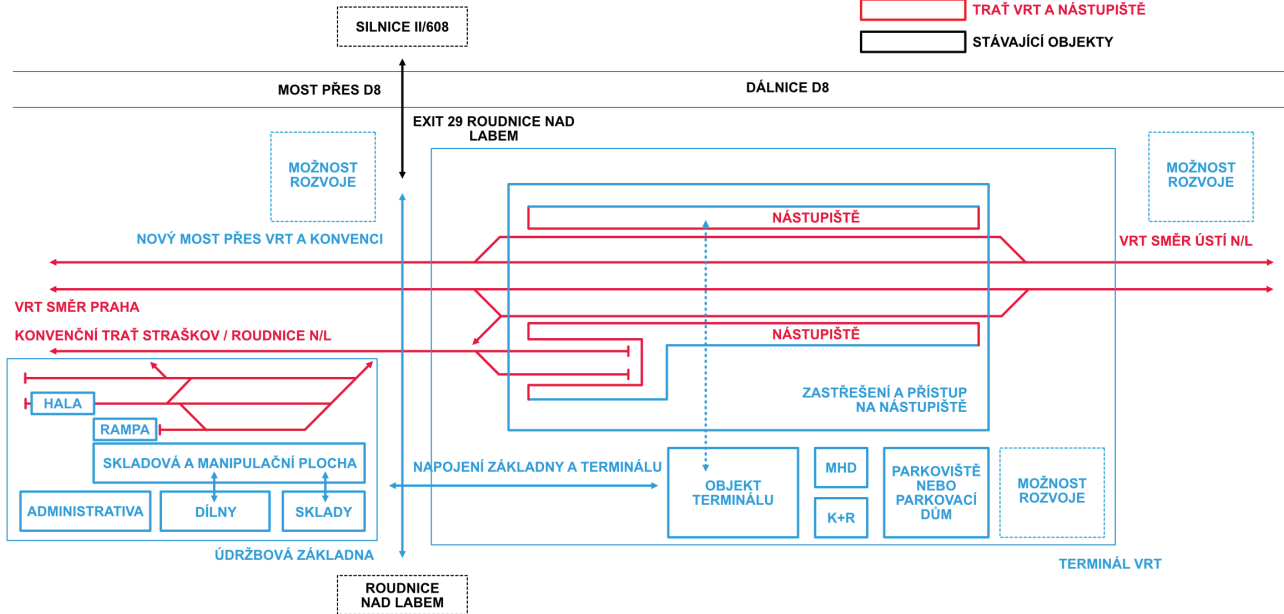
- možného funkčního využití a prostorového uspořádání zastavitelného i nezastavěného území v širším řešeném území (rozvinout potenciál projektové části), včetně související technické infrastruktury.

SCHÉMA PROJEKTOVÉ A IDEOVÉ ČÁSTI NÁVRHU

Schéma vymezuje projektovou a ideovou část návrhu a naznačuje základní urbanistické a dopravní vztahy, které ale pro soutěžní návrh nejsou závazné. Objekt terminálu může být umístěn vedle tratě, nebo přímo nad tratí. Navržené řešení má splňovat především požadavky na funkční a provozní vazby a stavební náklady mají být ekonomicky přiměřené

LEGENDA

- PROJEKTOVÁ ČÁST NÁVRHU
- IDEOVÁ ČÁST NÁVRHU
- TRATĚ VRT A NÁSTUPIŠTĚ
- STÁVAJÍCÍ OBJEKTY



**VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ**

Řešené území se nachází v katastru obcí Roudnice nad Labem (12 996 obyvatel / 16,67 km<sup>2</sup> / 195 m. n. m.), Přestavky (295 obyvatel / 5,61 km<sup>2</sup> / 183 m. n. m.) a Kleneč (532 obyvatel / 5,58 km<sup>2</sup> / 195 m. n. m.) v jižní části okresu Litoměřice. Stavební pozemek pro umístění Terminálu má polohu definovanou umístěním stanice v projektu novostavby VRT tratě Praha Balabenka – sjezd Lovosice a nachází se v těsné blízkosti dálnice D8. Pozemek je rovinatý a trať je zde vedena v zářezu hlubokém zhruba 6 metrů. V místě stanice jsou navrženy celkem 4 koleje a dvojice krajních nástupišť pro VRT a dvojice nástupišť pro konvenční trať.

Zadavatel požaduje umístění objektu Terminálu a Údržbové základny v řešeném území vyznačeném v příloze P03 Soutěžních podmínek. Související objekty komunikací a infrastruktury mohou být umístěny i mimo řešené území.

Řešené území je vymezeno dle koridoru pro umístění VRT tratě podle územních plánů okolních obcí, a dále ohraničené trasou stávající dálnice D8. Mimo řešené území lze v ideové části návrhu navrhout začlenění terminálu a tratě do krajiny, v širším kontextu pak koncepci urbanistického rozvoje celé lokality, s přihlédnutím k územním plánům okolních obcí, ochrannému pásmu Národní kulturní památky Říp a možnému očekávanému budoucímu rozvoji lokality kolem nově vzniklého Terminálu.

**NOVOSTAVBA TRATI PRAHA-BALABENKA – LOVOSICE (SJEZD U OBCE OLEŠKO)**

Traťový úsek 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 musí být 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. – Roudnice n/L VRT – Ústí nad Labem – směr Drážďany (vysokorychlostní vlaky pro rychlost nad 300km/h);
- Praha hl. n. – Roudnice n/L VRT – Ústí nad Labem – směr Teplice (vysokorychlostní vlaky pro rychlost nad 300km/h);
- Praha hl. n. – Roudnice n/L VRT – Lovosice / Litoměřice – směr Ústí n/L (vysokorychlostní nebo konvenční vlaky pro rychlost nad 200km/h).

Mimo to bude konvenční nástupiště na stanici umožňovat spojení ve směrech:

- Roudnice n/L VRT – Roudnice n/L hl. n. – směr Lovosice (lokální vlaky z konvenční části stanice);
- Roudnice n/L VRT – Kleneč – směr Straškov (lokální vlaky z konvenční části stanice).

Kolejová propojení umožní i zásobování Údržbové základny z konvenční trati a průjezd pracovních mechanismů z Údržbové základny na VRT. V případě provozní mimořádnosti umožní kolejová propojení např. i odtah jednotky VRT po konvenční železnici do stanice Roudnice n/L hl. n.

Poloha kolejiště, rozměry a poloha nástupních hran jsou v příloze **P03\_Řešené území**.

Limity průjezdných průřezů tratě a požadovaných ochranných prostorů jsou v příloze **P04\_Profil a řezy**.

Mapové podklady k řešenému území jsou v příloze **P05\_Mapové podklady**.

Další informace ke koncepci VRT jsou uvedeny v příloze **P06\_Dokumentace VRT**.

**TERMINÁL ROUDNICE NAD LABEM VRT**

Terminál Roudnice nad Labem VRT bude sloužit k přístupu k vysokorychlostní železnici pro jiho-východní část Ústeckého a severní část Středočeského kraje. Předpokládá se využití jak pro cesty v rámci ČR a do zahraničí, tak pro cesty do hlavního města. Z toho důvodu musí být Terminál navržen pro dálkové cestující i pro denní dojíždění. Dopravní model také předpokládá využití Terminálu pro přestup mezi vlakovými linkami, zejména mezi směrem Roudnice n/L a VRT směr Praha respektive Ústí n/L.

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 a technologie dráhy).

Přístupy na nástupiště a samotná nástupiště budou bezbariérově přístupná a částečně zastřešená. V okolí Terminálu bude navrženo kapacitní parkoviště (povrchové nebo formou parkovacího domu), a dále přestupní zastávka autobusu, stanoviště taxi, odstav kol. Vzhledem k rozsahu zpevněných ploch se předpokládá řešení s ohledem na modro-zelenou infrastrukturu.

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, a to jak cestujících s omezenými možnostmi pohybu a orientaci tak i běžných cestujících.

Požadavky na jednotlivé části a stavební objekty Terminálu jsou v příloze **P02\_Stavební program**.

**ÚDRŽBOVÁ ZÁKLADNA VRT**

V blízkosti Terminálu se bude nacházet Údržbová základna VRT. Údržbová základna bude trvale obsazena personálem pro kontinuální údržbu VRT a bude příležitostně rozšiřována pracovníky periodické údržby. Údržbová základna se bude skládat z budovy zázemí pracovníků, dílen, skladů, kabelového parku, skladovací plochy, skladu komponent železničního svršku, haly údržby kolejových vozidel a čerpací stanice pohonných hmot. Součástí Údržbové základny je také manipulační kolejiště. V blízkosti údržbové základny se nachází kolejový trojúhelník sloužící mimo jiné pro otáčení vlaků údržby.

Požadavky na jednotlivé části a stavební objekty Údržbové základny jsou v příloze **P02\_Stavební program**.

**SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY**

Terminál i Údržbová základna budou napojeny novými komunikacemi. Nové komunikace 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 v silnici II/240 na hranici řešeného území projektové části ve směru Roudnice n/L.

Požadavky na související objekty jsou v příloze **P02\_Stavební program**.



## PLÁNOVANÉ KAPACITY

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

- Konečná plánovaná kapacita Terminálu předpokládá obrat cca 7 000 cestujících denně (nástup/výstup), z toho cca 500 na přestupu mezi vlaky a 6500 na přestupu mezi vlakem, autobusem a P+R
- Celkový počet vlaků: 118 za den
- Počet zastavujících vysokorychlostních vlaků (v obou směrech): ve špičce 4 za hodinu / další 4 projíždí (předpokládaný cílový stav 2050)
- Obrat cestujících na nástupišťích VRT ve špičce: (350 cestujících / nástupní hranu / hod) 3000 P+R (Ve stanicích Litoměřice město a Lovosice hl. n. nebude dostatečná kapacita parkování pro IAD – jsou to stávající stanice v zástavbě. Velká část IAD bude používat nový terminál pro přestup na VRT)

## ÚZEMNÍ PLÁNY

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.

### ÚZEMNÍ PLÁN OBCE ROUDNICE NAD LABEM

Vymezený koridor pro umístění tratě a navazujících staveb je definovaný v územním plánu jako:

- Koridor pro VRT

Platná územně plánovací dokumentace je uvedena v příloze **P08\_Územní plán.**

Pro úplnost Zadavatel uvádí, že pro ORP Roudnice nad Labem byla zpracována také "Územní studie krajiny pro správní obvod ORP Roudnice nad Labem". Přehledný výkres a výkresy relevantních obcí jsou v příloze **P08.1.** Kompletní dokument je ke stažení na adrese: <https://www.roudnicenl.cz/mestsky-urad/uzemni-studie-krajiny-pro-spravni-obvod-orp-roudnice-nad-labem>

### ÚZEMNÍ PLÁN OBCE PŘESTAVLKY

Vymezený koridor pro umístění tratě a navazujících staveb je definovaný v územním plánu jako:

- R01 Územní rezerva koridoru VRT  
Podmínky pro prověření budoucího využití plochy: prověřit trasu trati s ohledem na hodnoty území, zejména ložisko nevyhrazených nerostů Podluský - Roudnice  
Nepřípustné využití: ve vymezeném koridoru nesmí být realizovány žádné stavby ani využití, které by znemožnilo realizaci VRT (Územní rezerva koridoru VRT - ZR1)

V soutěžním návrhu se doporučuje respektovat tyto plochy územního plánu:

- Lokální biokoridor (RBK): s ohledem na celkové řešení návrhu
- Plochy lesní (NL): s ohledem na celkové řešení návrhu

Platná územně plánovací dokumentace je uvedena v příloze **P08\_Územní plán.**

## ÚZEMNÍ PLÁN OBCE KLENEČ

Vymezený koridor pro umístění tratě a navazujících staveb je definovaný v územním plánu jako:

- R01 Koridor územní rezervy vysokorychlostní trati VRT

Koridor je vymezen v souladu s PÚR a se ZÚR Ústeckého kraje. V koridoru nejsou umístěny žádné zastavitelné plochy, ani zde nesmí být realizovány žádné stavby a využití, které by znemožnilo realizaci železniční trati a souvisejících staveb.

Platná územně plánovací dokumentace je uvedena v příloze **P08\_Územní plán.**

## DALŠÍ POŽADAVKY ZAJINTERESOVANÝCH SUBJEKTŮ

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.

### DALŠÍ POŽADAVKY OBCE ROUDICE NAD LABEM

V soutěžním návrhu se doporučuje respektovat tyto požadavky obce Roudnice nad Labem:

1. Zpracovat prostor okolí Terminálu a Údržbové základny jako plochy pro rekreační a sportovní zázemí širokého okolí, důležité jsou krajinné prvky, ale i nadregionální typ rekreace či sportu, který by mohl navazovat jak na sportovní letiště v Roudnici nad Labem, tak i na např. kanál v Račicích či případně jinou aktivitu.
2. Vyřešit dopravu na Terminál z města Roudnice nad Labem, a to všemi druhy dopravy včetně pěší, požadujeme v rámci Terminálu řešit parkování pro cyklisty, pěší propojení z celého okolí do krajinného zázemí Terminálu. Dopravu na Terminál předpokládáme prioritně vlastními osobními automobily, autobusy a po současné konvenční trati Roudnice nad Labem – Bříza, kterou požadujeme elektrifikovat.
3. Výstavbu Terminálu je nutné projektovat s ohledem na NKP Hora Říp a její ochranné pásmo, ale i s ohledem na letiště v Roudnici nad Labem a jeho ochranná pásma.
4. Za ideální považujeme, aby se v dálkových pohledech Terminál i následná výstavba uplatňovala společně se zelení, tj. ideálním stavem by bylo umístění dopravních, sportovních či rekreačních aktivit v zeleni.
5. Základním kritériem navrhované stavby by mělo být její maximální nerušivé začlenění do krajiny. A to jak použitím materiálů blízkým k přírodnímu řešení, potažmo zvoleným barevným řešením bez užití reflexních, rušivých, příliš světlých ploch. Měřítko stavby by mělo být co nejmenší, výška stavby minimalizována. To platí i o hale Údržbové základny. Obecně by bylo vhodné Údržbovou základnu a plochy pro skladování sypkých hmot doplnit o krajinářské řešení, které by pohledově odclonilo tyto plochy. Při návrhu je nutno brát na zřetel, že toto území bylo vždy chápáno spíše jako případné krajinné zázemí pro město, jehož důležitou specifikou jsou pohledové horizonty. A sice výhledová hrana na horu Říp, pohledový horizont v ochranném pásmu hory Říp, dálkové pohledy na České Středohoří.
6. Přednádražní prostor: parking ve větším měřítku doplnit stromy a zelení - v dálkových pohledech bude plocha vnímána jako více začleněná do krajiny + navrhnout rozvojové plochy jako rezerva parkování.
7. Zachovat prostupnost krajiny z hlediska migrace zvěře.

**DALŠÍ POŽADAVKY OBCE PŘESTAVLKY**

V soutěžním návrhu se doporučuje respektovat tyto požadavky obce Přestavlky:

1. Zachovat přímé pěší a cyklistické propojení z Přestavlky směrem na Říp, které je součástí lokálního biokoridoru (RBK).
2. Navrhnout propojení pro pěší a cyklisty z Přestavlky na Terminál.

**DALŠÍ POŽADAVKY OBCE KLENEČ**

V soutěžním návrhu se doporučuje respektovat zejména tyto požadavky obce Kleneč:

1. Vybudovat stezku pro chodce a cyklisty spojující obec Kleneč s plánovaným terminálem vysokorychlostní železnice, stezka by měla být doplněna zelení (stromořadí) a další nezbytnou infrastrukturou (lavičky, osvětlení, odpadkové koše).
2. Silniční dopravní propojení plánované Údržbové základny VRT realizovat takovým způsobem, aby zásobování neprojíždělo zastavěnou částí obce Kleneč.
3. V zastavěném území provést další doplňková opatření proti šíření hluku a vibrací s maximálním využitím izolační zeleně.

Kompletní seznam požadavků obce Kleneč je v příloze **P06.11**

**DALŠÍ POŽADAVKY ÚSTECKÉHO KRAJE**

V soutěžním návrhu se doporučuje respektovat tyto požadavky Ústeckého kraje:

1. V návrhu zohlednit turistický a cykloturistický potenciál regionu (napojení na cyklo a turistické trasy u Labe a Ohře na Říp a další významná místa). Podrobnosti v příloze **P06.12**.
2. Napojit okolní obce na Terminál cestami pro pěší a cyklisty.
3. Zajistit dopravní konektivitu pro všechny druhy dopravy.
4. Zachovat krajinný ráz Podřipska a prostupnost krajinou.
5. Umožnit budoucí rozvoj lokality v oblasti zaměstnání s vysokou přidanou hodnotou - výzkum, vývoj, inovace.
6. Umožnit budoucí multifunkčnost celého komplexu.

**DALŠÍ POŽADAVKY VYPLÝVAJÍCÍ Z OCHRANY NÁRODNÍ KULTURNÍ PAMÁTKY ŘÍP**

V soutěžním návrhu se doporučuje respektovat tyto požadavky vyplývající z ochrany NKP Říp:

Veškeré stavby musí být koncipovány tak, aby se svou hmotou i členěním a materiály přirozeně začlenily do prostředí, v němž budou působit. Stavby se v daném prostředí nesmí stát dominantou - dominantní působení hory Říp a jejího krajinného prostředí musí být zachováno, a to včetně dálkových pohledů. Doporučuje se respektovat podmínky ochranného pásma.

Ochranné pásmo bylo vyhlášeno roku 1998 pro ochranu vnějšího obrazu okolí významné NKP zaujímající neopomenutelné místo v národních dějinách, a zároveň za účelem regulace nevhodných a nežádoucích stavebních záměrů na jeho území.

Řešené území projektové části zasahuje do zóny 2 (Vnější ochranné pásmo).

Rozhodnutí o vymezení ochranného pásma NKP Říp je uvedeno v příloze **P06.7**.

Vymezení zón ochranného pásma NKP říp je v příloze **P05.3**.