

P.01 Podrobné zadání stavebního programu

Vize stavebního programu

Stavební program vyjadřuje požadavky Správy železnic na budoucí výstavbu v žst. Nymburk a je efektivním nástrojem pro splnění prostorových, provozních, technických potřeb Objednatele a souvisejících subjektů, zejména města Nymburk, v řešeném komplexu území.

Správné zadání stavebního podkladu je jedním ze základních předpokladů úspěšné a celospolečensky prospěšné realizace záměru, která má přinést nejen moderní výpravní budovu a související objekty, ale také soudobé principy multimodální dopravy do města. Díky významnosti investice zahrnuje stavební program požadavky na uvažování širších souvislostí a možných přesahů mimo samotnou investiční akci Správy železnic.

Úvod ke stavebnímu programu

Železnice je pro město Nymburk historicky významná a umožnila mu vyrůst do dnešní podoby. Díky sídlu poboček významných institucí železniční dopravy mají obyvatelé města k železnici silný vztah a každá investice Správy železnic je předmětem širokých debat. Navíc je nádraží Nymburk 17. nejfrekventovanější mezi nádražími Správy železnic a 19. v celé České republice dle frekvence cestujících. I proto zadavatel dbá na získání kvalitního návrhu jeho budoucí podoby.

Příprava modernizace trati v Nymburku probíhá řadu let s různými úpravami projektů anebo jejich dílčích částí. Společným cílem Správy železnic i města Nymburku je vznik soudobého přestupního uzlu, k němuž město přispívá svými investicemi či investičními záměry. Jmenovitě jde o vybudování parkovacích kapacit pro automobily i jízdní kola a úpravy širšího veřejného prostranství před výpravní budovou.

Cílem soutěže je nalezení optimálního řešení výpravní budovy s návazností na širší vazby přednádražního prostoru, navazující dopravní infrastrukturu a železniční infrastrukturu. Stavební program definuje dostatečné dimenze veřejných a neveřejných částí výpravní budovy, zejména pak dostatečný rozsah čekacích ploch, ploch pro dopravce a nájemní jednotky, a požadavky na provozně přehledné a srozumitelné uspořádání. Zároveň má soutěž ujasnit ideové směřování okolí včetně dalších objektů.

Vymezení řešeného území

Řešené území je graficky definováno v příloze P.02 Vymezení řešeného území. Zahrnuje především plochy stávající výpravní budovy, restaurace a útulku vlakových čet, technologického objektu s pekařstvím a WC a plochy stávajícího podchodu. Součástí řešeného území je i přiléhající plocha prvního nástupiště a přiměřená plocha před výpravní budovou. Řešené území může účastník v odůvodněných případech (zejména pro řešení urbanistických návazností) přiměřeně rozšířit.

Řešené území si soutěžící rozšíří dle navržené polohy podchodu (viz dále) tak, aby mohli umístit výstup z podchodu směrem k objektu „P“ dle podkladu P.03 Orientační situace.

Výkres přílohy P.02 zároveň definuje plochy veřejných prostranství, ve kterých je nutné ideově řešit návaznosti na výpravní budovu a novou polohu podchodu. Plocha ideového řešení veřejného prostoru je vymezena řešeným územím soutěže, okolní zástavbou ulic Palackého třídy, U Nádraží, Masarykova a části ulice Petra Bezruče až k budově České pošty.

Popis místa, jeho historie a záměrů v místě

Popis místa

Železniční stanice Nymburk hlavní nádraží (dále také ŽST) se nachází na severním okraji města vzdálené cca 750 m od jeho centra, tj. asi 15 minut chůze z centra převážně residenční části města. Vzhledem k trati je železniční stanice situována blíže k centru města, výpravní budova tak přiléhá svou severní stranou k jižní části kolejíště a svou jižní stranou k ulici Petra Bezruče a je situována na pozemku p. č. st. 477.

Hlavní budova je třípodlažní s půdou a částečným podsklepením. Součástí budovy jsou nízkopodlažní přístavky s instalovanou drážní technologií na levé straně výpravní budovy (při pohledu z přednádraží) a restaurací na pravé straně. K technologickému objektu, směrem k ulici Nádražní, stavebně navazuje krytý průchod, dále pak nízkopodlažní objekty veřejného WC (to je tedy mimo objekt výpravní budovy) a pekárny. Tuto část ŽST uzavírá samostatně stojící stánek rychlého občerstvení a krytý vstup do podchodu. K restauraci, směrem do ulice Petra Bezruče, navazuje dvoupodlažní objekt využíván pro potřeby SŽ a dopravců. V 1.np je situována úschovna, ve 2.np pak útulek pro vlakové čtyry. Objekt se nazývá na budovu Pošty.

ŽST je tvořena souvislou zástavbou s jedním otevřeným průchodem propojující přednádražní prostor s prvním nástupištěm, dále jsou zde dva kryté vstupy do podchodu s průchodem na ostatní nástupiště. Další průchod na nástupiště č.1 je skrze výpravní budovu. Vstupy do podchodu se nachází mimo výpravní budovu. Budova pekařství je zrekonstruována a na ploše mezi ní a podchodem je umístěn stánek s rychlým občerstvením; zbytek volné plochy slouží pro venkovního posezení. Zpevněná plocha mezi výpravní budovou (VB) a restaurací je vymezena pro odkládání kol do venkovních stojanů.

Přednádražnímu prostoru dominuje autobusové nádraží pro celorepublikovou i regionální autobusovou dopravu a parkoviště s kapacitou přibližně 75 míst, které jsou situovány při pravé straně ulice Palackého třída (při pohledu směrem od centra k nádraží). Nalevo od této ulice je situován park se samostatně stojícími RD. Přednádraží je od nejbližší přiléhající blokované obytné zástavby (vzdálené cca 70 m od VB) odděleno pouze jedním pásem vzrostlé zeleně.

Celkově lze konstatovat dnešní podobu prostranství jako prostorově neuzavřenou a zároveň nepřehlednou. Převažující díl území představují velké asfaltové plochy členěné obrubníky na nástupiště včetně nepřímého propojení ulic Petra Bezruče a Nádražní, v nichž těžiště představují pojíždějící autobusy, doplňuje po stranách neorganizovaná zeleň, která izoluje část ulice U Nádraží a prostor směrem k bývalému překladišti.

Výpravní budova se nachází na trati č. 060 Poříčany – Nymburk, č. 061 Nymburk – Jičín, č. 071 Nymburk – Mladá Boleslav, č. 231 Praha – Lysá nad Labem a na evropském železničním nákladním koridoru č. 7, zajišťuje osobní i nákladní dopravu celostátního i mezinárodního významu. Je součástí sítě TEN-T.

Severozápadně od kolejíště se nachází zóna lehkého průmyslu, která může být v budoucnosti výhodně napojena peším podchodem na železnici a město.

Grafická příloha P.03 Orientační situace pojmenovává jednoznačně jednotlivé objekty tak, aby se na dalo v textu dále odkazovat.

Historie místa

Urbanistická a architektonická koncepce Nymburského nádraží a navazující železniční kolonie je dílem Carla Schlimpa.

K navrhování předobrazu zahradního města, zaměstnanecké kolonie, si přizval urbanistu Camilla Sitteho. Stavby postupně realizovaného záměru rozvíjely tvarosloví i materiálové řešení Schlimpem navržených typových stanic Rakouské severozápadní dráhy. Přestože celek nebyl v plném rozsahu nikdy dokončen, vypovídají zachované stavby a urbanistické uspořádání o vysoké hodnotě původního záměru. Kolonie byla, žel, postupně bourána, např. aby ustoupila výstavbě školského komplexu s výškovou ubytovací budovou. Zde snad byla kříšena starší myšlenka o zřízení vysoké školy dopravní. Jindy byly důvody méně opodstatněné.

Z torzálního stavu kolonie je stále patrné základní uspořádání včetně úhlopříčných kompozičních os. Jedna z nich je vedená od nádražní budovy skupinou inspektorských domů k plánovanému jádru kolonie, dnes zastavěnému školským a vzdělávacím areálem.

Dostupná literatura

Jaroslav Kocourek a kol.: Nymburk – Královské město na Labi

Pavel Fojtík: Encyklopedie – Památky Nymburk

Jan Řehounek: Nymburk – královské město v červených hradbách

Původní plán výstavby kolonie (ve sbírkách Polabského muzea)

Záměry v místě

Modernizace traťového úseku Nymburk hl. n. (včetně) - Lysá nad Labem (včetně)

Investice Správy železnic jsou zahrnuty nejen v předmětu této soutěže; projekt Modernizace traťového úseku Nymburk hl. n. – Lysá nad Labem bude s výstavbou výpravní budovy a souvisejícími akcemi koordinován. Hlavním cílem stavby je rekonstrukce všech částí infrastruktury předmětného traťového úseku včetně navazujících stanic. Tato stavba se bude týkat celkové modernizace žst. Nymburk hl. n., obvodů osobního nádraží a nákladní přednádraží. V osobní stanici dojde k výstavbě nového ostrovního nástupiště, rekonstrukci stávajících nástupišť, výstavbě nového bezbariérového podchodu (jeho poloha a nástupy jsou však předmětem této soutěže!), dojde ke změně konfigurace zhlaví. V nákladním přednádraží dojde k vybudování vždy dvojice předjízdňných kolejí v každém směru, s délkou pro vlaky 740 m dlouhé. V celé stanici se zmodernizuje trakční vedení, napájení, zabezpečovací zařízení vč. přípravy pro ETCS a sdělovací zařízení. Zrušeny budou oba silniční přejezdy přes staniční koleje, náhradní přístup zajistí nová souběžná komunikace. V této akci bude vybudováno nové technologické zázemí dráhy (řešení je opět předmětem této soutěže!).

Z důvodů neovlivňování soutěžících dřívějšími úvahami zadavatele je záměr akce Modernizace představen pouze ve svém kolejovém řešení v příloze P.09 Rozsah akce modernizace. V tomto podkladu jsou rovněž znázorněny nové polohy nástupišť vč. prvního, jehož šířka je dána tímto podkladem jako minimální a předpokládá se, že bude plynule navazovat na výpravní budovu bez jakýchkoli překážek pohybu – může být tedy i místně rozšířeno.

Zadavatel očekává, že soutěžní návrh bude záměr Modernizace respektovat.

Přednádražní prostor, parkoviště P+R, parkování jízdních kol, rozvoj celé oblasti

Město Nymburk by chtělo v návaznosti na nové řešení objektů železnice upravit přednádražní prostor tak, aby sloužil jako moderní přestupní uzel. Cílem je uspokojení potřeb z hlediska veřejné hromadné dopravy, pěších, cyklistů (příjezdy a odstav jízdních kol), parkování (kapacity pro systém P+R i rezidenty) a uspořádání individuální automobilové dopravy.

Z těchto důvodů je součástí zadání i území pro ideové řešení veřejných prostor a objemů případných novostaveb, například parkovacího domu ale i dalších funkcí, dle ideového návrhu soutěží. Podrobněji popsáno dále.

Popis historie a stavu výpravní budovy

Historie výpravní budovy

Na přelomu 60. a 70. let 19. století byla rozpracována typologie drážních budov, které byly ve velkém počtu stavěny po celém Rakousko-Uhersku. Pro výpravní budovu v Nymburce byl na základě očekávané frekvence cestujících a významu nádraží vybrán neorenesanční jednopatrový typ II.B, za jehož projektem stála významná osobnost rakouské železniční architektury Karl Schlimp.

Do provozu byla výpravní budova uvedena v roce 1870. Rychlý rozvoj železnice v širším regionu, zejména výstavba tratí do Prahy a Děčína hned v následujících letech, stejně jako rozhodnutí o vybudování logistického a administrativního centra Rakouské severozápadní dráhy právě v Nymburce radikálně zvětšily význam města jako železničního uzlu. Výpravní budova tak byla již v roce 1873 zvýšena o jedno podlaží a rozšířena o dva přízemní přístavky s dopravní a telegrafní kanceláří na jedné a restaurací na druhé straně a přibyla nástupištní veranda.

Od této doby byla výpravní budova rozšířena jen o přízemní přístavky a na tolik potřebné zvýšení kapacity opakovaně nedošlo. Dá se tedy konstatovat, že samotná hmota výpravní budovy za téměř 150 let nedoznala větších změn.

Podrobnější popis historie budovy i místa a historická fotodokumentace jsou součástí přílohy P.11 Historické fotografie a dokumenty.

Obdobný projekt jako v Nymburku byl realizován i na nádražích ve Všetatech a Hlinsku (v Čechách).

Stav výpravní budovy

Stavebně technický stav budovy je podrobně popsán v příloze P.10 Stav výpravní budovy. Součástí tohoto podkladu jsou také výkresy digitální aktuálního stavu objektu a jeho fotodokumentace.

Budova není evidována Národním památkovým ústavem jako nemovitá kulturní památka.

PŘEHLED VYUŽITÍ PLOCH - VB Nymburk hl. n. (dle SAP)			
celková plocha ON kategorie	1 888,13	m ²	
veřejně přístupné	91,02	m ²	4,8%
prostory provozní	160,72	m ²	8,5%
vlastní využití SŽ	380,43	m ²	20,1%
prostory dopravců	205,02	m ²	10,9%
komerční prostory	456,22	m ²	24,6%
společné prostory	122,09	m ²	6,5%
nevyužité	463,63	m ²	24,6%

Z výše uvedeného přehledu vyplývá, že ve stávající VB v žst. Nymburk hl.n. je pouze malá část z celkových prostor určena k užívání cestující veřejnosti (necelých 5 %) a skoro 25 % z celkových prostor tvoří prostory nevyužívané. Vysoký podíl vlastních prostorů SŽ a dopravců je dán tím, že ve stanici se nachází administrativní zázemí SŽ. Větší podíl nevyužitých prostor tvoří půda a sklep.

Požadavky na zapojení do organismu města

Železniční stanice a potažmo výpravní budova s podchodem jsou vstupní branou do města, či naopak poslední stavbou při jeho opouštění, proto je nutné její poloze a podobě věnovat náležitou péči. Součástí soutěžního návrhu je i návrh polohy pochodu pod kolejištěm, který propojí výpravní budovu (a předprostor nádraží) s jednotlivými nástupišti a objektem technického zázemí dráhy uprostřed kolejiště (objekt označený v příloze P.03 Orientační situace písmenem P). Výhledově uvažují zástupci města s prodloužením podchodu až do průmyslové zóny severozápadně od kolejiště. Podrobné požadavky na podchod jsou definovány ve stavebním programu dále.

Soutěžící ve svém návrhu zohlední aktuální i výhledovou frekvenci cestujících, kdy aktuální uvažovaná denní frekvence cestujících je 4000 cest/den. Výhledově lze předpokládat navýšení průměru na 9775 osob/den (výhled na 10 let), a proto je nutné pro toto množství osob dostatečně dimenzovat veškeré plochy.

Podobně je nutné pracovat se stávající sítí ulic, které slouží k přístupu výpravní budově, kdy nejčastější jsou přístupy z ulice Školní a z Palackého třídy. Je nutné uvažovat i s kompoziční rolí jednotlivých uličních průhledů.

Zadavatel očekává díky soutěži nalezení optimálního řešení výpravní budovy s návazností na širší vazby přednádraží a území západně od výpravní budovy. Tedy návrh napojení objektů železnice na přestupní uzel a jeho veřejná prostranství.

Zadavatel očekává, že předložené návrhy budou koncipovány v duchu udržitelného rozvoje a zapojí navrhované objekty dráhy přirozeně do organismu města. Kladně budou hodnocena řešení aplikující soudobé poznatky práce s modro-zeleno-šedou infrastrukturou, psychologii pohybu osob a ergonomie přestupních uzlů. **Za účelem posouzení uvedeného je požadováno doložení schématu očekávaného toku cestujících řešeným územím souvisejícím územím pro ideové řešení.**

Veřejná hromadná doprava

Při zpracování návrhu pro plochy k ideovému řešení je nutné z hlediska počtu nástupních/výstupních stanovišť autobusové dopravy dodržet požadavky Organizátora autobusové dopravy v rámci Středočeského kraje – IDSK. Zadavatel preferuje co nejkratší přestupní vzdálenosti mezi vlakovou a autobusovou přepravou.

Požadavky na počet zastávek (včetně délek odbavovaných autobusů a tím i nástupních hran) jsou dány stávajícím linkovým vedením, včetně případné rezervy na navýšení počtu linek a spojů. Požadavky jsou následující:

- 1 odjezdové stanoviště o délce hrany pro 2 autobusy (1x pro autobus délky 12 m, 1 x pro kloubový autobus délky 18 m) s polotěsným řazením pro odjezdy průjezdních linek a zajištění náhradní dopravy za vlak
- 7 odjezdových stanovišť pro autobusy délky 12 m – dle IDSK možno redukovat na 6 odjezdových stanovišť
- 1 výstupní stanoviště, které může být využito pro náhradní dopravu za vlak. Dle doporučení IDSK by nemělo být využito pro průjezdní linky. Je požadována možnost odjezdu autobusu z výstupního stání na odstav, bez nutnosti průjezdu odjezdovými stáními – pro případ

špičky, kdy odjezdová stání jsou obsazena autobusy – musí být vždy zajištěn odjezd autobusu bez čekání na odbavení jiného autobusu.

- 2 manipulační stání pro krátkodobý odstav autobusu (délky 12 m)
- Stanoviště pro odbavení nepravidelných spojů – zájezdové dopravy – není nutné umístit v přímé návaznosti na přestupy na vlak, ale mělo by být v ideovém území také zahrnuto.
- Odbavení náhradní autobusové dopravy (NAD) ČD. Není nárok na samostatná stanoviště, tyto mimořádné spoje budou odbaveny v rámci stanoviště s délkou nástupní hrany pro 1 autobus délky 12 m a 1 kloubový autobus délky 18 m.

Automobilová doprava

V blízkosti výpravní budovy je potřeba uvažovat s umístěním 2 míst pro stanoviště taxislužby a 5 míst K+R. V území pro ideové řešení se očekává posílení počtu parkovacích stání (tedy krátkodobé zastavení) pro rezidenty v rozsahu asi 10-15 míst a přiměřeného počtu stání v kapacitním parkovišti P+R (cca 40 míst).

Počet vyhrazených stání pro vozidla zaměstnanců Správy železnic a nájemců komerčních prostor ve VB se určuje na celkem 8 stání.

Pro veřejnost bude určeno nové parkoviště o kapacitě cca 260 míst, které je třeba do území pro ideové řešení také umístit. Město nevylučuje stavbu kapacitního parkovacího domu.

Nemotorová doprava

Poměrně zásadní je pro budoucí řešení přednádražního prostoru cyklistická doprava. Tu využívají obyvatelé města ze vzdálenějších bytových lokalit, jako je např. Zálabí či oblasti Jankovic a Drahelického předměstí. Odstav jízdních kol se pohybuje v běžný pracovní den přes 200 jízdních kol.

Soutěžící proto navrhnout v řešeném prostoru parkovací kapacity pro jízdní kola v počtu minimálně 250 kusů. Stání pro kola je vhodné situovat co nejblíže výpravní budovy. V blízkosti stávajícího podchodu, v prodloužení Palackého třídy, připravuje město Nymburk stavbu cyklověže. Přesná poloha bude poskytnuta po schválení Radou města Nymburka v průběhu října 2022 v rámci vysvětlení zadávací dokumentace.

Pro pěší dopravu se požaduje kompletní bezbariérové řešení prostoru s jasnými a krátkými trasami pro přístup do výpravní budovy a k vlakům.

Zachovávané objekty a požadavky na demolice

Na základě dříve prověřovaných řešení předpokládá zadavatel ponechání pouze třípodlažní části výpravní budovy, ostatní objekty v řešeném území i v území pro ideové řešení je možno odstranit. Důvodem pro demolice je uvolnění místa pro novou výstavbu a nutná etapizace výstavby technologií, kdy je není možno vyměnit na stávajícím místě za nové – podrobněji popsáno dále.

Má dojít také ke zrušení nevyhovujícího podchodu, jež bude ovšem sloužit během výstavby železniční stanice jako přístup na ostrovní nástupiště a bude tedy odstraněn až v samotném závěru výstavby.

Požadavky na zpracování návrhu staveb

Zadavatel očekává návrh souboru soudobých staveb splňujících požadavky na funkční kvalitu, reálnou udržitelnost, logičnost a vhodnost umístění jednotlivých prostor, a to jak mezi

sebou, tak ve vztahu k okolí. Navržené objekty či stavební úpravy by měly zahrnovat environmentálně vstřícná řešení (například minimalizovat spotřeby energií, optimalizovat způsoby hospodaření s vodami, umožnit kvalitní management odpadů a použití přírodních materiálů a obnovitelných zdrojů) a dbát na kvalitu vnitřního prostředí budovy.

Potřebné prostory popsané dále ve stavebním programu je možné v rámci řešeného území umístit kdekoli, tedy do blíže neurčeného počtu objektů, přičemž zadavatel očekává, že část provozů bude umístěna do stávající výpravní budovy, ale závazně neurčuje, které a v jakém rozsahu. To je ponecháno na invenci soutěžících. Je však potřeba respektovat požadované provozní vazby a technické závislosti etapizace výstavby.

Grafická příloha P.03 Orientační situace pojmenovává jednoznačně jednotlivé stávající objekty tak, aby se na ně dalo v textu dále odkazovat.

Tabulková část přílohy P.01 zobrazuje přibližné velikosti jednotlivých prostor a přehledně upřesňuje specifické požadavky. Zároveň označuje, v rámci které investice budou jednotlivé prostory realizovány. **Při návrhu je proto nutné vzít do úvahy, že tyto investice nemusí být realizovány ve stejný časový úsek, a proto by i navržené rozmístění jednotlivých prostor mělo umožňovat postupnou realizaci** s dílčími možnými překryvy.

Příloha P.04 Provozní schéma zobrazuje provozní uspořádání jednotlivých provozů.

Stávající výpravní budova

Zadavatel požaduje navrhnout komplexní rekonstrukci stávající výpravní budovy. Změny dispozičního uspořádání jsou možné, ale měly by respektovat dobu vzniku a architektonickou hodnotu objektu.

Předpokládá se zachování její hlavní třípodlažní části (A1), stávající jednopodlažní přístavky mohou být zdemolovány (A2, A3).

Soutěžící umístí do tohoto objektu provoz/prostory ze stavebního programu dle svého uvážení provoz, při respektování požadovaných provozních vazeb a kapacit. **Zadavatel požaduje, aby byla všechna nadzemní podlaží stávající výpravní budovy využita** (půda/podkroví dle uvážení soutěžících), prioritně pro vlastní prostory zadavatele, případně v kombinaci s Polyfunkčními společenskými prostory (viz dále).

Polyfunkční společenské prostory

V současné době není zcela zřejmé, která instituce bude využívat polyfunkční společenské prostory, ale zadavatel jejich umístění umožní do stávající výpravní budovy, protože byl osloven některými kulturními institucemi s potenciálním zájmem o využití cca 220 m² plochy. Zároveň se ale nedá vyloučit i jiné než kulturní využití (mimo muzea či galerie i například obchodní jednotka). S ohledem na tuto neurčitost budou nyní navrženy prostory, které umožní budoucí snadnou změnu funkce, tedy jeden univerzální prostor bez bližšího určení a hygienické zázemí pro veřejnost (odděleně muži, ženy) tak, aby bylo v rámci přípravy rekonstrukce pamatováno na rozvody zdravotnické do konkrétního místa. Polyfunkční společenské prostory nebudou realizovány v novostavbě.

Nová budova – nové budovy

S ohledem na prostorové požadavky a komfort cestujících předpokládá zadavatel výstavbu nové výpravní budovy. Ta má zajistit kvalitní prostředí jako pro cestující, tak pro zaměstnance dopravců. V rámci nové výpravní budovy budou umístěny veřejné a neveřejné prostory, komerční prostory určené k pronájmu včetně zázemí a hygienické zázemí pro cestující.

Pro dimenzování jednotlivých částí budovy se počítá s výhledovým obratem cestujících 9775 cest./den., špičkovou frekvencí cestujících 900 cest./hod. a frekvenčním rozptylem 300 cest./hod.

Niveleta podlahy 1. np nové výpravní budovy bude navazovat na **úroveň hrany**

1. nástupiště, která je dána kótou **187,815 m n.m.**

Legislativní požadavky

Stavby budou navrženy tak, aby splňovala legislativní požadavky dané příslušnými normami, vyhláškami, směnicemi SŽ a Technickými kvalitativními podmínkami staveb státních drah v platném znění. Základní metodika, směrnice, normy, pokyny, a další jsou uvedeny níže, označené předpisy jsou součástí podkladů P.13 Předpisy dráhy, koncepce a vzory:

- Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží
- Cyklistická doprovodná infrastruktura
- Koncepce městské a aktivní mobility 2021-2030
- TNŽ 73 4955 Výpravní budovy a budovy zastávek
- ČSN 73 0834 Požární bezpečnost staveb. Změny staveb
- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- Vyhláška č. 398/2009 Sb. - Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- Vyhláška č. 76/2017 Sb. - Vyhláška o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb
- SŽ PO-11/2020-GŘ - Pokyn generálního ředitele ve věci přípravy, realizace a údržby parkovacích ploch P+R
- SŽ PO-20/2019-GŘ - Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR – Mobiliář
- SŽ PO-22/2019-GŘ - Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Standardy pro hygienická zařízení
- SŽ S10 - Předpis pro využití výtahů, pohyblivých schodů a pohyblivých plošin u Správy železnic
- SŽ SM118 - Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách
- SM122 - Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180 a jejich bezbariérová přístupnost
- Grafický manuál jednotného orientačního a informačního systému Správy železnic, státní organizace

Upřesňující informace k jednotlivým provozům stavebního programu

Sekce výpravní budovy

Prostory pro cestující (odbavovací hala)

Dimenzování odbavovací haly vychází z předpokládané frekvence cestujících 9775 osob/den.

Prostory musí být přehledné, logicky členěné a plně bezbariérově přístupné. Zadavatel důrazně preferuje uspořádání v jedné výškové úrovni.

Do prostor pro cestující či na vnější obálce výpravní budovy budou mimo prvků standardního mobiliáře zakomponovány plochy pro bankomat, jízdenkové automaty, potravinový a nápojový automat a úschovna zavazadel jen formou úschovných boxů. Tento úschovný box bude fungovat zároveň jako box výdejní některé z doručovacích služeb – orientační šířka 3 x modul 1050 mm.

Poklady a zázemí dopravců

Předpokládá se prodej jízdních dokladů od dvou různých dopravců, a proto budou navrženy dvě až tři pokladní přepážky. Všechny mají mít možnost obsluhy cestujících s omezenými schopnostmi pohybu a orientace a budou vybaveny plným bezpečnostním sklem a šuplíkem na předání jízdních dokladů a hotovosti.

Minimální volná podlahová plocha pokladny musí být 4 m². Podlaha pokladny (při sedící obsluze) musí být o 170 – 300 mm výše než podlaha v části pro veřejnost.

Dále je požadována samostatná odvodová místnost propojená s osobní pokladnou okénkem a hlubším šuplíkem (otvorem) pro předávku přenosné pokladny POP a hotovosti mezi pokladní a vlakovými četami. Vstup do této místnosti bude z hlavní haly přes kódovací zámek.

Pro obsluhu pokladen bude zřízeno zázemí (toaleta, šatna, denní místnost s kuchyňkou – tedy tři samostatné místnosti) a malý příruční sklad, které mohou být mezi dopravci sdílené. V každé místnosti s pokladní přepážkou bude umyvadlo na umytí rukou při práci s hotovostí a listinami.

Požadujeme, aby pokladny i prostory pro dopravce byly mimo hlavní toky cestujících vzhledem k faktu, že podstatné množství jízdenek je kupováno online nebo jako předplatní. V blízkosti hlavních toků cestujících se preferuje nabídka služeb a produktů nájemců.

Místnost pro dozorčí

Jedná se malou místnost sloužící pro odpočinek jednoho pracovníka. Bude tedy vybavena stolem, židlemi a šatní skříní. Bude se nacházet v blízkosti pokladen tak, aby mohlo být hygienické zázemí sdílené.

Retail – obchodní jednotky

Doporučujeme prostor koncipovat jako maximálně variabilní s možností dělit prostor dle modulů, například na:

- Kavárnu, bistro či cukrárnu se sezením v interiéru i exteriéru, s možností samoobsluhy
- Malou jednotku pro prodej tiskovin typu Pont, Relay, Stop cafe s expresním prodejem s vyšší přidanou hodnotou zboží
- Jednotku smíšeného zboží – pekárna, potraviny v konceptu domácí, farmářské potraviny – příležitost pro lokální producenty, největší cílová skupina, možnost konceptu street market

Vzhledem k malému rozsahu plochy je možná varianta pronájmu jednoho provozovatele, se širším záběrem, tedy síťový operátor, kde optimalizujeme prostor pro zázemí. Z hlediska obchodního je toto řešení zajímavé, z důvodu nekonkurence při malém prostoru. Příjem bude zabezpečen kombinací fixního a obrátového nájemného, které kopíruje tržby obchodních jednotek.

Komerční prostory je nutné umístit na hlavní koridor pohybu cestujících. Vstup pro veřejnost do komerčních jednotek je vhodné řešit jak z exteriéru, tak z haly budovy osobního nádraží. Obchodní jednotky mohou být průchozí a poskytnout tak možnost zvýšení impulzivního nakupování.

Obchodní jednotku/y lze řešit jako jeden prostor se širokou nabídkou sortimentu, včetně možnosti přímé konzumace s eventuálním přesahem do veřejně přístupných ploch (vnitřní, vnější). V tomto případě je nutné mít možnost pohledové kontroly těchto prostor.

Obchodní jednotky musí být vybaveny sociálním zařízením pro zaměstnance, optimálním skladovacím prostorem a zajištěním vhodných zásobovacích cest. Naddimenzované zázemí snižuje jednotkovou cenu nájmu.

Při řešení zásobování je nutné pamatovat na příjezd zásobovacích vozů do blízkosti obchodních jednotek. Zásobování je vhodnější samostatným vstupem, podobně jako vstup zaměstnanců.

Technické místnosti

Je nutné navrhnut dostatečné velké místnosti pro osazení technologií budovy. Zejména pro strojovnu vytápění, chlazení a vzduchotechniky, centrálu slaboproudých rozvodů a zálohovanou rozvodnu NN (jako samostatná místnost).

Hygienická zázemí

Počet a vybavenost toalet je určeno zadavatelem a ačkoli neodpovídá zcela normovým hodnotám, zadavatel na základě zkušeností z provozu dráhy deklaruje, že jde o počet optimální.

Pro návrh je nutné uvažovat s rozměry danými pro drážní budovy. Tedy šířka kabin bude min. 1100 mm, šířka dveří 800 mm – podle čl. 6.2.1. pro uživatele se svrchním oděvem nebo se zavazadly. Bezbariérová kabina má mít minimální rozměr (2150x1800) mm, šířka dveří 900 mm a v novostavbě musí být zvlášť pro muže a zvlášť pro ženy. Přebalovací pult musí být dostupný také oběma pohlavím, musí být v místnosti s umyvadlem a musí být dostatečný prostor pro umístění kočárku. Přebalovací pult může být v předsíni s umyvadly (s dostatečným prostorem pro umístění kočárku) nebo může být na bezbariérových WC.

Dle pokynu SŽ PO – 22/2019 – GŘ ve znění č. 2 má být u vstupu k WC bude umístěn turniket se stálou obsluhou, pro dohled bude zřízena místnost. S ohledem na hloubku kanalizačního řadu a blízkost Labe je doporučeno využívat jen gravitační kanalizaci a toalety umísťovat do úrovně přízemí či výše. V případě umístění do suterénu zadavatel vylučuje přístup k toaletám z neuzavíratelné části podchodu pod železnici.

Požadujeme, aby tyto prostory byly na nejméně lukrativním místě (mimo hlavní toky cestujících).

Úklidová místnost

Úklidová místnost bude umístěna v blízkosti haly v 1. NP a umožní odstavení, napouštění a vypouštění mycího stroje. Součástí místnosti bude i výlevka a prostor pro skladování úklidových a hygienických prostředků. Světlost dveří min. 900 mm. Požadujeme, aby tyto prostory byly na co nejméně lukrativním místě.

Místnosti ostrahy objektu

Pro ostrahu výpravní budovy se navrhuje jen nezbytně nutné zázemí v podobě šatny bez možnosti spaní. Zaměstnanci ostrahy užívají běžně toalety pro veřejnost.

Odpadové hospodářství

Prostor pro ukládání tříděného odpadu v rozdělení minimálně do 5 komodit (papír, plasty, sklo, kovy, směsný odpad). Každá odpadová nádoba 1100 litrů, celkem uvažovat prostor pro 8-10 nádob. Nádob budou využívány jak pro potřeby Správy železnic, tak pro nájemce komerčních prostor. Odpadové hospodářství může být společné pro více blízkých objektů, ale pak musí být dostatečně kapacitně nadimenzováno. Nemusí se jednat o vytápěný prostor.

Místnost musí být dobře obslužitelná svozovým vozem.

Kancelářská sekce SŽ

Zadavatel má zájem na zefektivnění provozu jednotlivých oddělení, což jej vede k záměru přestěhování kancelářské sekce z jiné budovy v Nymburku právě k nádraží. Měl by tak vzniknout jakýsi celek umožňující i osobní komunikaci zaměstnanců bez nutnosti cestovat přes město.

Celkově bude kancelářská sekce zahrnovat asi 17 pracovních míst a nezbytné zázemí. Podrobně jsou jednotlivé prostory uvedeny v tabulkové příloze podkladu P.01.

Sekce technologie a řízení dopravy

S ohledem na nemožnost rekonstrukce technologií za provozu musí být nové technologie řízení dráhy umístěny do jiných prostor než nyní. Pro místnostmi s technologiemi je nutné uvažovat

užité zatížení min. 500 kg/m². Obecně je vhodné místnosti s technologiemi sdružovat u sebe pro kratší kabelové trasy.

Technologie a jejich řízení nemohou být umístěny do podzemních podlaží. Nad těmito prostory zároveň zadavatel vylučuje realizaci vegetační střechy.

Místnosti silové elektřiny

Bude navrženo několik místností pro práci se silovou elektřinou: rozvodna vysokého napětí distributora, transformátorová stanoviště, stanoviště tlumivky a rozvodny VN a NN napětí. Počty a plošné výměry jsou uvedeny v tabulce P.01. U těchto místností je požadována možnost zavezení transformátorů a dalších objemných a těžkých technologií (až 2,5 t) dostatečně velkými vraty (1,5 x 2,3 m) z vnějších prostor.

V těchto místnostech bude udržována teplota v rozmezí +10 - +40°C (průměr za 24 h ≤ +35°C). Zároveň je potřeba uvažovat dvojitou podlahu s výškou spodní podlahy alespoň 1 m.

Technologie pro komunikaci a řízení dopravy

Souhrn požadovaných místností a jejich plošných výměry je uveden v tabulce P.01. Obecně je vhodné tyto místnosti sdružovat u sebe pro kratší kabelové trasy.

Ve sdělovací místnosti má být udržována stálá teplota 22 °C.

Dopravní kancelář

Slouží jako řídicí středisko kolejové dopravy celé železniční stanice, resp. celého regionu. Je požadována dobrá přístupnost nástupišť z této místnosti pro venkovního výpravčího. Obsahuje pracoviště pro výpravčí (celkem 3), regionálního dispečera a jedno záložní pracoviště. Každé jedno pracovní místo bude vybaveno řídicím stolem o délce pracovní desky cca 2,8 m. Řídicí stoly zahrnují několik monitorů, mikrofony, ovládací prvky apod.

Je nutný přímý vizuální kontakt s nástupišti.

Kancelářská část technologie řízení a komunikací

Kancelářská část je dimenzována na cca 17 pracovníků, přičemž mohou sdílet hygienické zázemí i kuchyňku se zaměstnanci dopravní kanceláře.

Součástí kancelářské části je i jednací místnost pro cca 20 osob.

Souhrn požadovaných místností a jejich plošných výměr je uveden v tabulce P.01, včetně dílčích požadavků.

K provozu technologií musí být nutně přiřazeny dvě malé kanceláře a jedna kancelář vedoucího s možností menších porad. Další kancelářské kapacity se mohou odehrávat odděleně.

Zázemí pro zaměstnance sekce technologií a řízení dopravy

Zázemí zaměstnanců (toalety, sprchy, denní místnosti s kuchyňkou, šatny) dimenzovat pro celkem 20 osob.

Obecná poznámka k hygienickému zázemí ve stavebním programu

Množství toalet a souvisejících hygienických místností lze přizpůsobit s ohledem na propojenost a dispoziční uspořádání objektů. Minimální normové kapacity však musí být dodrženy.

Podchod

Ve stanici jsou v současné době dva podchody – jeden pro cestující (v podkladu P.03 označen jako B1-B3) a jeden provozní pro zaměstnance (označen jako H). Stávající podchod pro cestující (B1-B3) je prostorově nevyhovující a dojde k jeho zrušení. Má ovšem sloužit během výstavby železniční stanice jako přístup na ostrovní nástupiště a bude tedy odstraněn až v samotném závěru výstavby. Provozní podchod (H) se zamýšlí využít jako hlavní kabelovod a má být pro tento účel zachován.

Soutěžící navrhnu polohu nového podchodu v prostoru vymezeném v příloze P.02 Vymezení řešeného území. Ten je definován jako území vzdálené alespoň 5 metrů od fasády zachovávané části výpravní budovy a hranou východních schodišť ze stávajícího podchodu.

Požaduje se navrhnout výstupy z podchodu formou jak pevného schodiště, tak i pomocí eskalátorů (šířky 1 m) Zároveň musí být podchod přístupný bezbariérově. Vstup z podchodu do výpravní budovy navržen jako uzavíratelný, protože se neuvažuje s jejím 24hodinovým provozem.

Umístění a výstupy z podchodu do ulice budou navrženy tak, aby umožňovaly průchod i v nočních hodinách po uzamčení výpravní budovy. Podchod má být široký 6 m. Celá stanice nemá navržen podélný sklon.

Soutěžící navrhnu zároveň výstup z podchodu na jeho severním konci tak, že bude řešit propojení vyústění podchodu na plochu vedoucí k objektu technologií uprostřed kolejiště (v podkladu P.03 Orientační situace označen jako P). Je nutné zohlednit možnost budoucího prodloužení podchodu až za kolejiště, směrem do průmyslové zóny.

Zastřešení prvního nástupiště

Soutěžící navrhnu zastřešení prvního nástupiště tak, že bude v délce alespoň 120 metrů a umožní přístup suchou nohou z nově navržené výpravní budovy na toto nástupiště. Minimální podchodzí výška zastřešení musí být 3,52 m.

Požadavky na vzdálenosti zastřešení od kolejí, možnosti přesahů i uspořádání nástupišť a zastřešení jsou graficky definovány ve vzorových listech, jež jsou obsaženy v podkladu P.13 Předpisy dráhy, koncepce a vzory a je možno je využít jako podklad pro vlastní návrh.

Barevné rozlišení funkcí v půdorysech

Pro snadnější orientaci poroty mezi jednotlivými návrhy dodrží soutěžící následující barevné vyznačení jednotlivých funkcí v půdorysech podle kódů níže. Stejně barevnosti je využito pro tabulku jednotlivých místností ve stavebním programu v příloze P.01:

Prostory	Barevný kód RGB
veřejně přístupné <i>odbavovací haly, čekárny, veřejná WC</i>	215, 228, 189
prostory provozní <i>dopravní kancelář, technologické místnosti</i>	255, 255, 159
vlastní využití SŽ <i>administrativní zázemí, školící místnosti...</i>	250, 192, 144
prostory dopravců <i>pokladny, zázemí pro personál dopravců</i>	185, 205, 229
komerční prostory <i>administrativa, retail vč. vlastního zázemí</i>	217, 150, 148
polyfunkční společenské prostory	197, 152, 116
Ostatní prostory	255, 255, 255