

P01 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 zpracování těchto požadavků do soutěžního návrhu bude předmětem jeho hodnocení. Řešení aspektů předmětu Soutěže neuvedených v Zadání je ponecháno na invenci účastníků. Pojmy uvedené v tomto dokumentu velkým písmem mají stejný význam jako v Soutěžních podmínkách.

Zadavatel upozorňuje na přiměřenost navrženého řešení především z architektonického, konstrukčního a ekonomického hlediska. Základním vstupním parametrem je plánovaná kapacita Terminálu a urbanistická situace řešeného území v celkovém kontextu města Chomutov.



Úvodní slovo Správy železnic, státní organizace

Správa železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“) zajišťuje v rámci péče o železniční síť ČR také přípravu investičních staveb v rámci podkrušnohorské trati. ŽST Chomutov je důležitým železničním uzlem a rekonstrukce v současné době nevyhovující železniční infrastruktury v obvodu stanice je nutnou podmínkou pro řádné dokončení investic do navazujících železničních úseků, přičemž umožní dále v plné míře využívat jejich přínosy. Součástí investiční akce „**Rekonstrukce ŽST Chomutov**“ je i přesun polohy nádražní budovy tak, aby byl zajištěn komfortnější a bezpečnější přístup k železniční dopravě pro obyvatele města. Cílem SŽ je nejen zajištění hospodárného využití investiční prostředků a naplnění stanovených technických parametrů cílového stavu, ale i spolupráce s municipalitami v daném regionu a vzájemná koordinace s dalšími investicemi v lokalitě. Záměr města Chomutov prověřit možnosti přesunu autobusového nádraží tak vytvořil ideální podmínky pro navázání vzájemné spolupráce, jejímž společným cílem je vytvoření multimodálního terminálu železniční a autobusové dopravy a MHD. Výsledkem této spolupráce je společné zadání architektonické soutěže, pro SŽ již osvědčeného prostředku k získání kvalitního návrhu. Technické řešení je dále koordinováno s Ústeckým krajem pro zajištění odpovídajícího zázemí pracovníků objednavatele krajské autobusové dopravy.

Úvodní slovo město Chomutov

V souvislosti se záměrem SŽ má statutární město Chomutov zájem na zkrácení přestupních vazeb cestujících a na přesunu stávajícího autobusového nádraží do blízkosti nové výpravní budovy ŽST Chomutov. Z tohoto důvodu má statutární město Chomutov zájem na získání kvalitního architektonického návrhu nového terminálu veřejné dopravy, který by byl integrován do území v bezprostřední blízkosti železniční stanice, včetně návrhu zastřešení, povrchů a přístupů na autobusová a trolejbusová nástupiště, prostor pro pokladní službu a další zaměstnance městské a meziměstské dopravy v rámci nové výpravní budovy „**ŽST Chomutov**“. Návrh by měl tedy zohlednit potřebu krátkodobých a dlouhodobých odstavných ploch pro autobusy a trolejbusy a nezbytné parkovací infrastruktury. Součástí návrhu bude také řešení navazujících veřejných prostranství a zajištění dopravní obslužnosti nového terminálu veřejné dopravy, tj. přístupů pro pěší a cyklisty a také nových komunikací s napojením na ulice Lipská a Nádražní.

Úvodní slovo Ústecký kraj

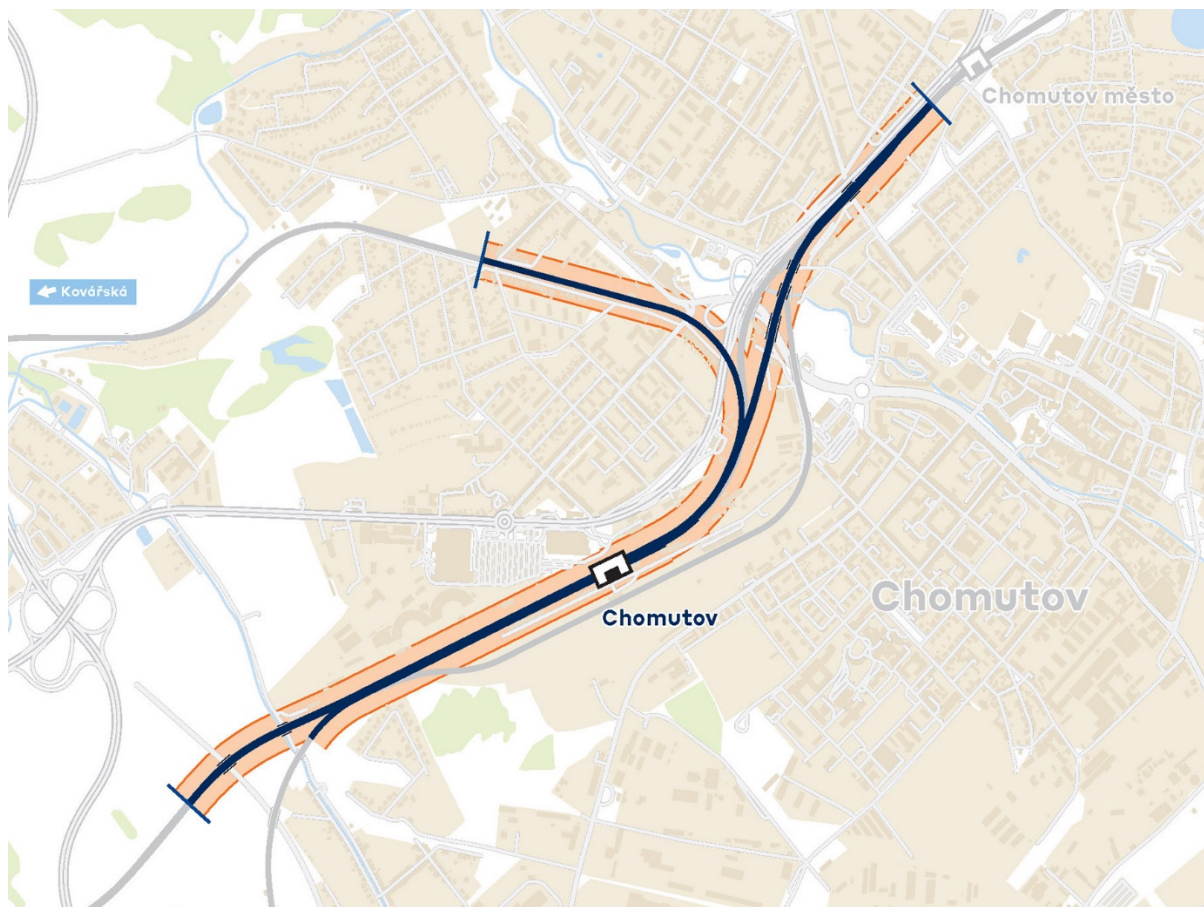
V rámci stavby přeložky železniční tratě 130 v Chomutově a s tím spojeného přesunu železniční stanice Chomutov vzniká jedinečná příležitost vytvořit dopravní terminál 21. st. Společným cílem všech zúčastněných je nabídnout občanům nejen Ústeckého kraje možnost rychlého, komfortního a pohodlného přestupu mezi několika módy veřejné hromadné dopravy. Výsledná stavba by měla také zajistit pracovní podmínky zaměstnanců ve veřejné dopravě (autobusové i drážní) odpovídající náročnosti těchto profesí. Vznikne tak nadregionální dopravní uzel mířící MHD, příměstské autobusové linky, dálkové autobusové linky, mezinárodní autobusové linky, regionální vlakovou dopravu a dálkovou vlakovou dopravu. Kraj si od nového terminálu slibuje vznik co nejtěsnějších vazeb mezi jednotlivými dopravními módy s minimalizací jak přestupních vzdáleností, tak ztracených spádů pro cestující apod. V neposlední řadě je pak nutné počítat s individuální automobilovou či cyklo dopravou a jejím propojením s dopravou veřejnou (vč. K+R a B+R). To vše by mělo zapadnout do koncepce Statutárního města Chomutova, které bude nový dopravní terminál reprezentovat a stane se tak branou do města i do Ústeckého kraje.

REKONSTRUKCE ŽST CHOMUTOV

Hlavním cílem investiční stavby SŽ „Rekonstrukce ŽST Chomutov“, která je nyní zpracovaná ve stupni Záměru projektu, je komplexní rekonstrukce stanice Chomutov včetně přesunu osobního nádraží do nové polohy u Lipské ulice. Vzhledem k tomu, že Chomutov je v současnosti stanicí, kde končí některé spoje osobní dopravy, bude zajištěno jejich odstavení bez omezení projíždějících vlaků. Stavba zajistí vazbu nového nádraží na stávající městskou infrastrukturu. Současný rozsah kolejiště bude optimalizován v závislosti na prověřené potřebě kolejí a jejich navrženém využití.

Nové osobní nádraží bude umístěno v prostoru kolejového rozvětvení směrem k zastávce Chomutov město, což nebude mít vliv na její další existenci. Pokud se odstraní postradatelné propojovací koleje odbočky Chomutov město – seřaďovací nádraží, bude možné zrušit tři železniční přejezdy, v Nádražní a Rokycanově ulici a za obchodním domem Lidl. Bude provedeno zahloubení vejprtské trati a tím následné zrušení dalších dvou železničních přejezdů a jednoho přechodu, které se nacházejí v Černovické a Kadaňské ulici. Nová poloha nádraží umožní i využití volné plochy pro zřízení rozsáhlého parkoviště P+R.

Součástí akce investiční výstavby „**Rekonstrukce ŽST Chomutov**“ je i kompletní rekonstrukce drážní infrastruktury a technologií. Investice zahrnuje rekonstrukci železničního svršku a spodku, optimalizaci kolejiště, rekonstrukci nebo výstavbu nových mostních objektů a novou zabezpečovací, sdělovací a silnoproudou technologii. Očekávanými hlavními přínosy jsou zejména zvýšení kapacity dráhy, navýšení rychlosti a zkrácení jízdních dob, zvýšení bezpečnosti a komfortu cestujících, dodržení nebo zlepšení hygienických limitů hluku a vibrací a dosažení dalších technických a provozních parametrů, které jsou vyžadovány národní i evropskou legislativou. Vedlejší pozitivní dopad pro komfort a bezpečnost nejen cestujících, ale i dalších obyvatel města, bude zrušení dvou úrovněových křížení trati a pozemní komunikace, resp. přejezdů P1998 a 1999.



PŘEDMĚT SOUTĚŽE

Předmětem soutěže je architektonický návrh dopravního terminálu Chomutov („Terminál“), který zahrnuje společnou výpravní budovu, železniční stanici, autobusové nádraží, parkoviště, komunikace, další související dopravní a technickou infrastrukturu a krajinářské úpravy řešeného území v rámci investiční akce Správy železnic „Rekonstrukce ŽST Chomutov“.

Projektová část soutěže

Cílem projektové části soutěže je zpracování projektové dokumentace a následná realizace stavby. Rozsah fází služeb (FS) navazující zakázky pro jednotlivé stavební objekty a celky je definován v návrhu smlouvy na zpracování následné zakázky.

Projektová část soutěže v rozsahu navazující zakázky ve FS1-FS6 zahrnuje návrh:

- a) společné výpravní budovy Terminálu pro vlakovou a autobusovou dopravu
- b) nástupišť, zastřešení, povrchů a přístupů autobusového nástupiště
- c) kapacitního parkoviště pro dlouhodobá stání, vyhrazená krátkodobá stání
- d) hlavní obslužné komunikace napojující Terminál na ulici Lipská a Nádražní ve stávajícím stavu
- e) všech souvisejících veřejných prostranství a ploch v rozsahu řešeného území přímo souvisejících s areálem a provozem Terminálu

a dále návrh v rozsahu navazující zakázky FS1-FS2:

- f) zastřešení, povrchů a přístupu na vlakové nástupiště (respektující navrženou polohu nástupiště)
- g) železniční estakády hlavní trati a železničního podjezdu vejprtské odbočky (respektující navrženou polohu tratě, přičemž podrobnost návrhu se předpokládá pouze v rozsahu základního architektonického a konstrukčního principu řešení, s prověřením možností převedení železniční tratě s ohledem na širší urbanistické, dopravní a krajinářské limity a vazby v území)
- h) budovy pro potřeby pracovníků řízení provozu
- i) urbanistické, dopravní a krajinářské koncepce ve zbylém rozsahu řešeného území

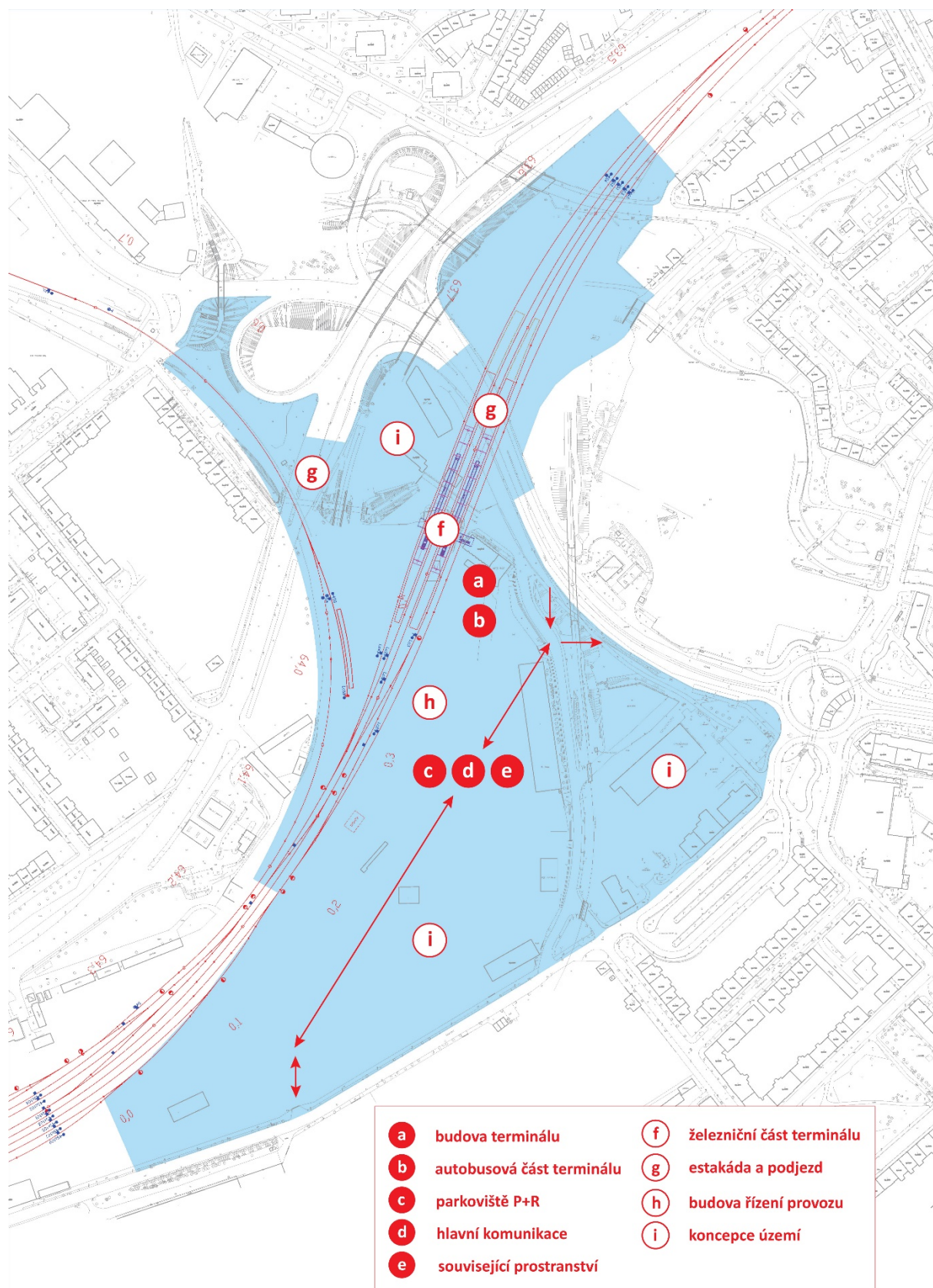
Soutěžní návrh by měl v projektové části zohlednit následující podklady:

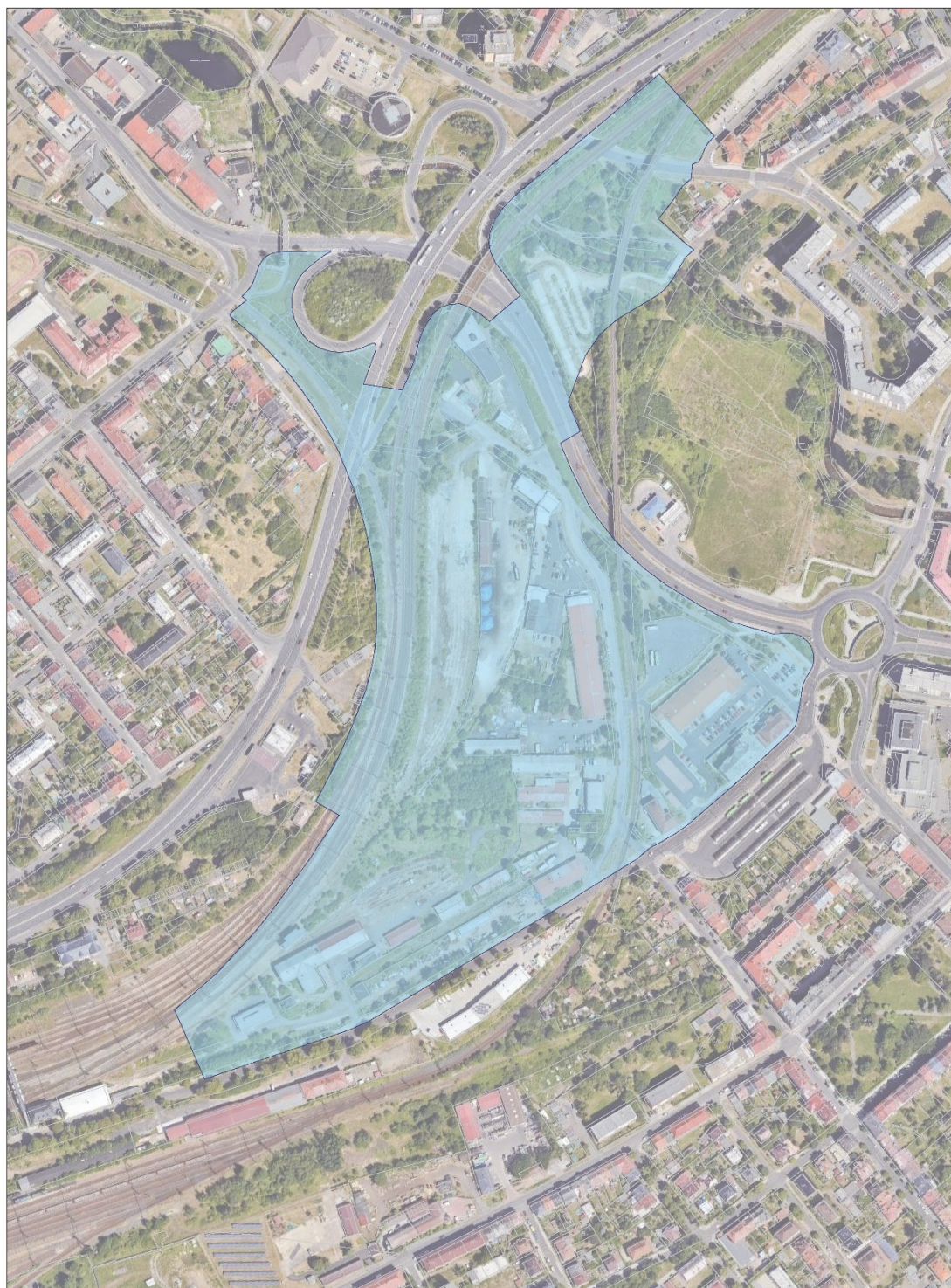
- projekt optimalizace železniční trati v rozsahu umístění železniční trati, nástupišť a podchodu
- platný územní plán a dále změny územního plánu číslo 2 a 3 v rozsahu řešeného území
- prověřovací studii úpravy mimoúrovňové křižovatky I/13 a ulice Lipská
- doplňující průzkumy a rozborů pro územní studii ÚS 16 Nové nádraží Chomutov

ŘEŠENÉ ÚZEMÍ A MAJETKOVÉ VZTAHY

Projektová část soutěže v rozsahu řešeného území je vypsána bez ohledu na současné majetkové vztahy.

Navržené řešení po dopracování studie stavby bude zároveň podkladem pro další rozhodování v řešeném území a vzájemnou koordinaci jednotlivých soukromých a veřejných investic, včetně vypořádání majetkových vztahů formou prodeje, výkupu nebo směny dotčených pozemků.





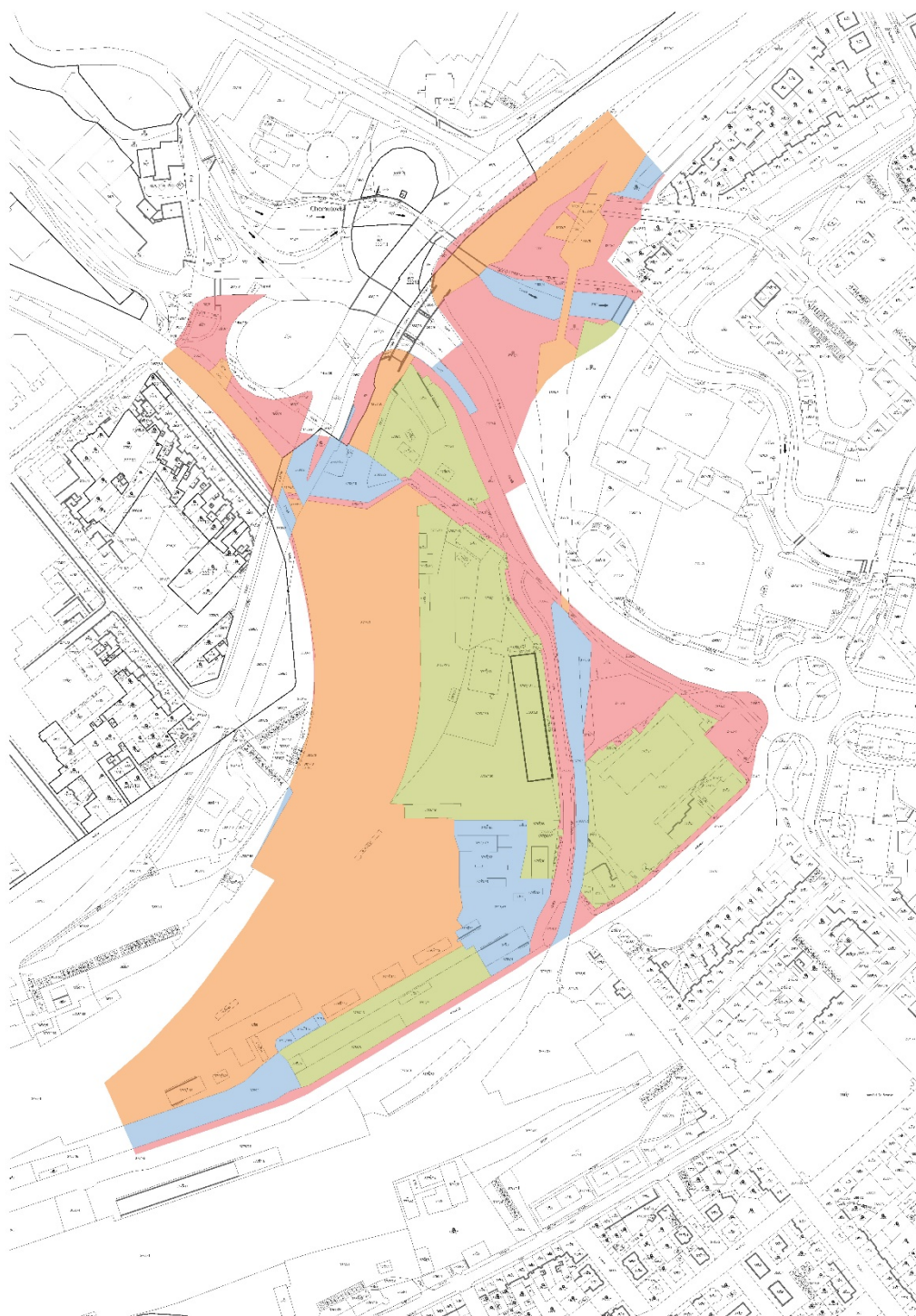
Soutěž o návrh na řešení železniční stanice Chomutov
Vymezení řešeného území

 Plocha řešeného území

M_1:2 000

0 20 40 100





- | | |
|--|---|
| Správa železnic, s.o. | Státní podniky |
| Statutární město Chomutov | Soukromé majetky |

Soutěž o návrh na řešení železniční stanice Chomutov
Katastrální mapa

M 1:2 000

0 20 40 100m



PARAMETRY NAVRŽENÉHO KOLEJOVÉ ŘEŠENÍ A USPOŘÁDÁNÍ NÁSTUPIŠTĚ

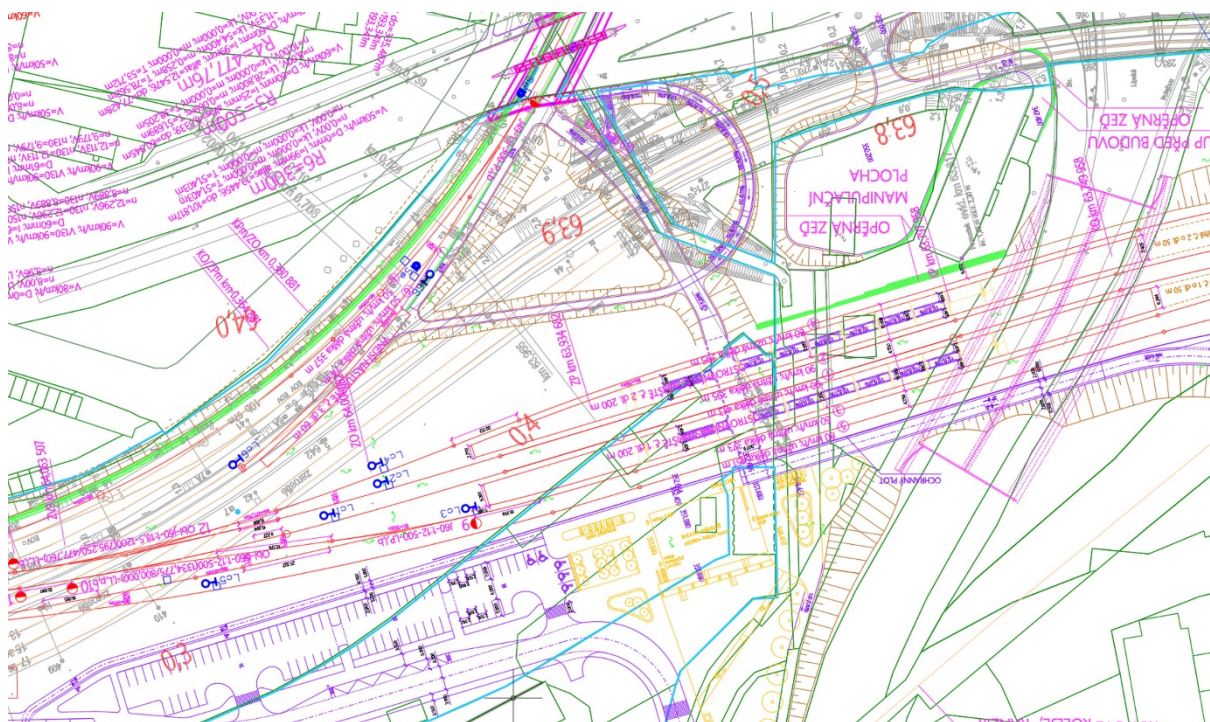
Hlavním cílem stavby je přiblížení dopravního železničního uzlu ke středu města, zkrácení docházkové vzdálenosti, zajištění bezbariérového přístupu a vytvoření přestupních vazeb mezi drážní dopravou, dálkovou autobusovou dopravou a městskou autobusovou dopravou.

Budova Terminálu bude přístupná od centra města směrem od Lipské ulice. Za ní bude vedena železniční trať a podchodem pod železniční tratí budou zpřístupněna zastřešená nástupiště. Podchod bude pokračovat pod silnicí I/13 a bude zpřístupňovat čtvrť kolem ulice Kadaňská místo stávajícího podchodu. Protože stávající trať je v místě úrovnového křížení velkou překážkou, je navrhováno její zahloubení, tak aby vzniklo mimoúrovňové křížení se silnicí I/13 v ulici Černovická a Kadaňská.

Za účelem zajištění koordinace projektu Terminálu a infrastrukturní částí stavby Zadavatel důrazně doporučuje respektovat následující parametry a umístění uvedených stavebních objektů:

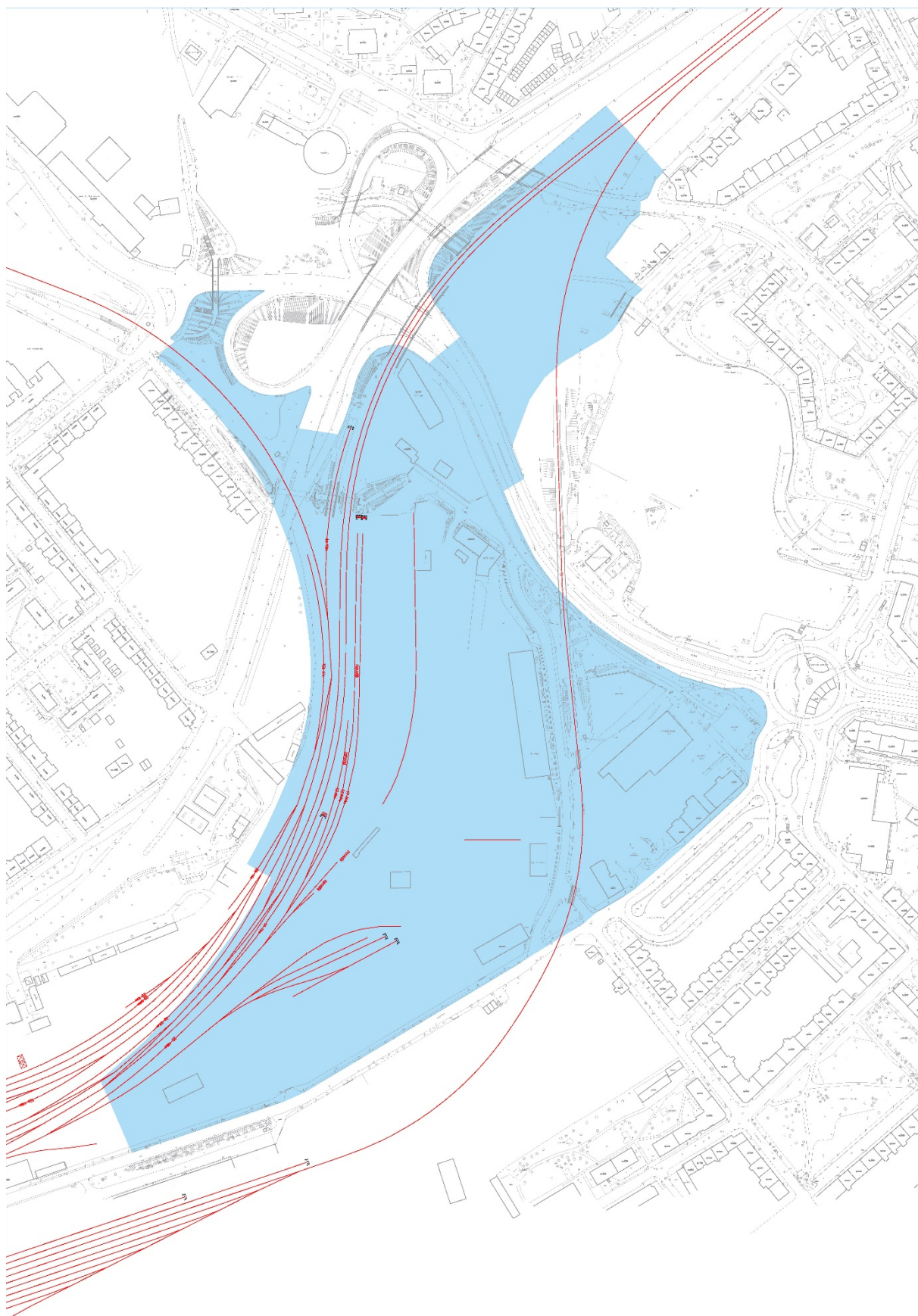
- Směrové a výškové umístění kolejíště (v řezu podélný profil osy koleje 1 a 2 a osy koleje Vejprty)
- Půdorysné a výškové rozměry a umístění nástupišť
- Kilometrová poloha podchodu v km 63,856 a jeho navržené vnitřní rozměry, tj. výška 4m, šířka 6m (viz řez P8 v příloze P03.2)

Výkresová dokumentace, půdorysy a řezy jsou uvedeny v příloze P03.2



Pro vyloučení všech pochybností Zadavatel uvádí, že v dalších, níže uvedených parametrech, se může soutěžní návrh od řešení navrženého v dokumentaci rekonstrukce ŽST Chomutov lišit, především v rozsahu úprav řešeného území a širších urbanistických souvislostí. Soutěžní návrh by měl prověřit především celkovou prostupnost území pro pěší a cyklisty a to na obou stranách nové železniční tratě a silnice I/13.

- Řešení mostů a estakád
- Řešení komunikací, chodníků
- Řešení zpevněných a nezpevněných ploch



Situace současného stavu je v podkladu P03.1

SOUTĚŽ O NÁVRH

Město Chomutov si v roce 2021 nechalo k záměru Nového nádraží Chomutov zpracovat doplňující průzkumy a rozbor řešení území. Níže je uveden výtah a hlavní závěry tohoto dokumentu:

Železniční síť v řešeném území bude procházet optimalizací, která bude výrazným zásahem do využití území. Změní se poloha tratí, vybudují se nové mosty a nové osobní nádraží. Změny s sebou mohou přinést problémy, které je třeba řešit.



01/ Nové nádraží a nepřipravenost území

Poloha nového nádraží byla určena správcem železnice při optimalizaci trati a je zřejmě limitována možnostmi umístění nástupiště mezi směrovými oblouky tratí. Území mezi novým nádražím a stávajícím centrem města má periferní charakter a není dostatečně připravené na plánovaný rozvoj. Přemístění trati a nádraží vyvolá nové požadavky na připojení ke komunikační síti města, která má v řešeném území periferní charakter není dostatečně propojená s komunikační sítí v centrální části města. Úkolem k řešení tedy bude vytvoření městského prostředí mezi novým nádražím a územím s městským charakterem v centru.

02/ Zbytkové izolované území

Při optimalizaci trati dojde k napřímění směrových oblouků trati a tudíž k posunutí trati východním směrem dále od silnice I/13. Mezi silnicí a železniční tratí vznikne volný prostor, který bude mít omezené využití. V případě, že by tento prostor nebyl účelně využit, vznikne nová bariéra. Úkolem k řešení tedy bude prověření možnosti využití např. pro zlepšení trasování silnice I/13, zlepšení napojení městské komunikační sítě na mimoúrovňovou křižovatku nebo pro jiné vhodné využití. Hlavním nadřazeným úkolem je však zajistit co nejlepší propojení izolovaných částí města na severu a jihu skrze bariéru silnice I/13 a železniční trati.

03/ Nové mosty

Při optimalizaci trati dojde k výstavbě nových mostů, které budou mít větší šířku než mosty na stávající trati. Délka průchodů pod mostem se navýší a může zvětšovat bariéru mezi jednotlivými částmi města. Při návrhu nových mostů je třeba zohlednit potřeby pěší a cyklistické dopravy pro komfortní propojení čtvrtí na severu a jihu od bariéry a co nejmenší narušení rekreačního území podél hlavní turistické cyklotrasy podél Chomutovky do Bezručova údolí.

04 a 05/ Izolovaná zastávka regionální trati na Vejprty a nízká intenzita využití území

Při optimalizaci trati dojde k výstavbě nového nástupiště pro trať Chomutov-Vejprty, která je umístěna mimo hlavní nástupiště nového nádraží. Trať není intenzivně využívána, umístění samostatného nástupiště zabírá další prostor, který by mohl být využit např. v souvislosti s úpravami trasování silnice I/13 nebo jiným vhodným využitím nově vzniklého území mezi silnicí a železnicí. Pro přístup k novému nástupišti tratě Chomutov-Vejprty jsou navrhovány nové pěšiny, jejichž využití zřejmě nebude příliš intenzivní a které zabírají prostor, který by mohl být efektivněji využit.

06 a 07/ Podchod v souběhu s železniční tratí a nová bariéra zahloubené trati

Při úpravách trati Chomutov-Vejprty dojde k jejímu zahloubení pod silnici I/13 a výstavbě nového silničního nadjezdu. Souběžně s železniční tratí povede také nová trasa zrušeného podchodu do ulice Št. kpt. Kouby, která je zásadní spojnicí čtvrti kolem ulice Kadaňská s centrem města. V návrhu je podchod nahrazen chodníkem. Zahloubením trati zároveň dojde k vytvoření prostorové bariéry mezi čtvrtí kolem ulice Kadaňská a Lipská.

Další analytické podklady a mapy jsou v podkladu P04.2

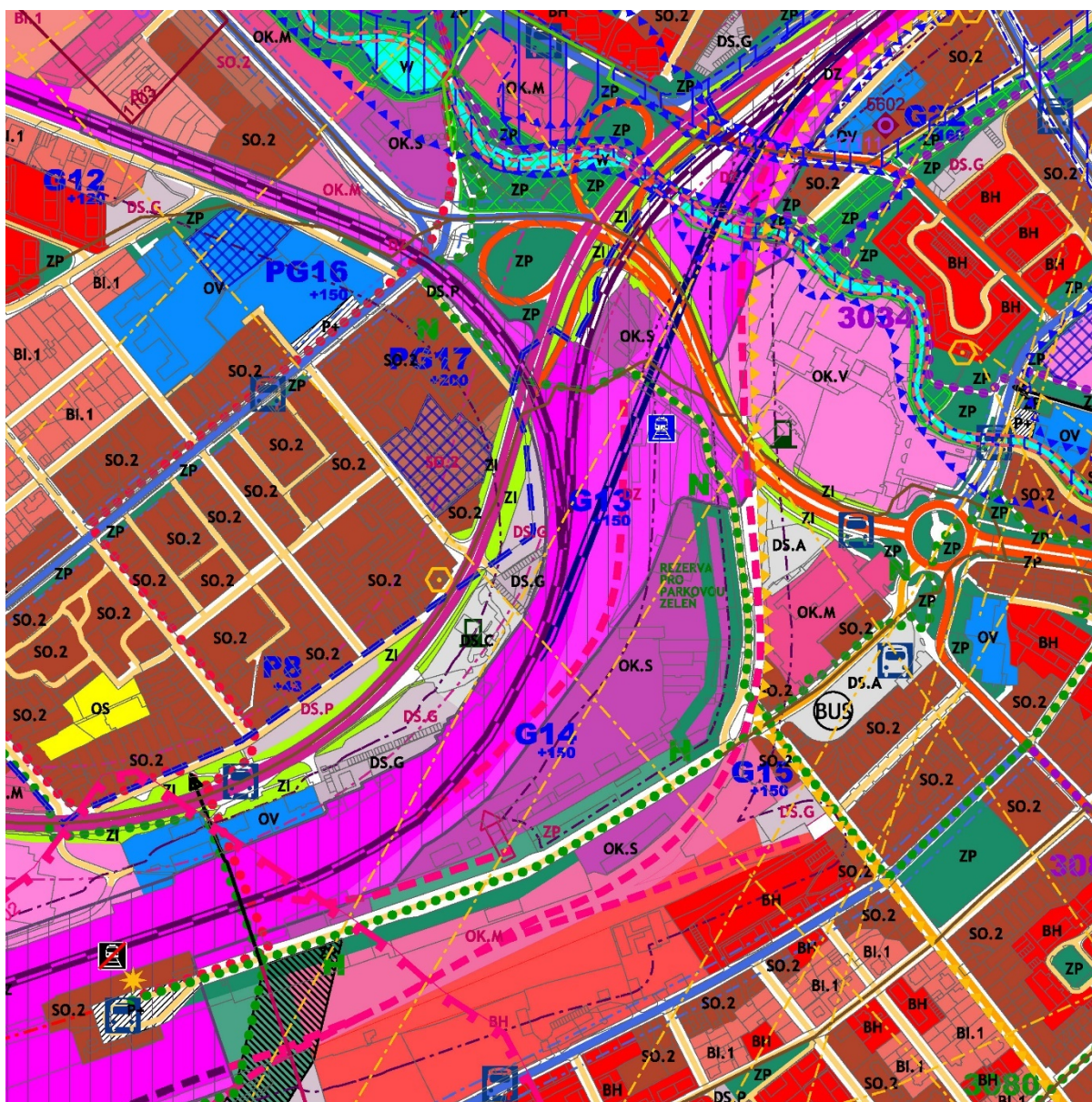
ÚZEMNÍ PLÁN

Platný územní plán je ke stažení na <https://mesto.chomutov.cz/uzemni-plan>

Změna územního plánu číslo 2

Město Chomutov v řešeném území schválilo změnu územního plánu číslo 2, která zahrnuje nové vedení železniční tratě a předpokládané umístění železniční stanice. Hlavním předmětem změny Z2 byl přesun nádraží do nové polohy východním směrem blíže k centru. Územní plán vymezuje zastavitelné plochy DZ tak, aby bylo možno realizovat plánovaný projekt (přesun nádraží a nové kolejiště). Nové osobní nádraží bude umístěno v prostoru kolejového rozvětvení směrem k zastávce Chomutov město, která zůstane zachována. Současný rozsah kolejiště bude optimalizován ve vazbě na potřebný počet kolejí a jejich využití. Nová poloha nádraží umožní i využití volné plochy pro zřízení parkoviště P+R.

Dále bude provedeno zahloubení vejprtské trati a (tedy i) zrušení dalších dvou železničních přejezdů a přechodu, které se nacházejí v Černovické a Kadaňské ulici. Vzhledem k přesunu nádraží je v ploše rušeného nádraží vymezena plocha SO.2, čemuž bude odpovídat její využití. V rozsahu požadovaných (potřebných) pozemků pro realizaci záměru je též rozšířen koridor pro optimalizaci železniční trati a veřejně prospěšná stavba s možností vyvlastnění WD30, příjezd k nádraží je vymezen jako veřejně prospěšná stavba WD36.



DZ - plochy dopravní infrastruktury drážní

Plochy a stavby drážní dopravy

HLAVNÍ VYUŽITÍ:

- pozemky pro stavby a zařízení železnice

PŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:

- cesty pro pohyb drážních vozidel a obvod dráhy, včetně náspů, zářezů, opěrných zdí, mostů, kolejíšť, stanic, zastávek, nástupišť a přístupových cest, provozních budov, opraven, železničních dep, správních budov a dalších staveb, které doplňují či zabezpečují dráhu
- stavby a zařízení pro dopravu v klidu přímo související s danou funkcí
- plochy a stavby pro obchod do 150m², služební byty (se souhlasem drážního správního úřadu), železniční opravny, depa,
- ostatní ubytovací zařízení I. typu
- protihluková opatření
- 1 služební byt ve vazbě na hlavní využití

PODMÍNKY PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ:

- Stavby pro obchod a skladování do zastavěné plochy jednoho objektu max.150 m²
- MAX. VÝŠKA 10 m / MIN. % ZELENĚ 10

OK.S - Plochy pro nevýrobní služby

Plochy a stavby pro občanskou vybavenost komerčního charakteru nevhodné do kontaktu s bydlením

HLAVNÍ VYUŽITÍ:

- pozemky areálů administrativy a obchodu nespádajících pod veřejnou infrastrukturu (komerčních),
- nevýrobní služby, např. služby pro motoristy, a další služby nevhodné do kontaktu s plochami pro bydlení

PŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:

- stavby a zařízení pro dopravu v klidu přímo související s danou funkcí
- vzorkovny a pohotovostní sklady - výhradně jako doplněk, umožňující provoz staveb s hlavní funkcí,
- sběrný surovin
- max. celkový rozsah přípustných funkcí do 50% funkce hlavní
- max. 1 služební byt ve vazbě na hlavní využití,
- firemní mateřské školy a dětské herny

PODMÍNKY PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ:

- šířka veřejného prostranství příjezdové komunikace min. 12 m
- MAX. VÝŠKA 9 m / MIN. % ZELENĚ 15

ZP - zeleň parková na veřejných prostranstvích

Významné plochy zeleně v sídlech, většinou parkově upravené a veřejně přístupné

HLAVNÍ VYUŽITÍ:

- parky a parkově upravená zeleň tvořící souvislé plochy

PŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:

- veřejné sady
- pěší a cyklistické stezky, dětská hřiště do 400 m², vodní plochy, prvky drobné architektury, městský mobiliář
- stavby a zařízení pro obchod jen přímo související s danou funkcí, informační centra, veřejná hygienická zařízení, rozhledny, trasy veřejné technické infrastruktury,
- duchovní centrum
- parkování na terénu jen na okrajích a do max. rozsahu 10% všech zpevněných ploch
- podzemní kapacitní parkování bez dopadu na úbytek zeleně
- max. celkový rozsah všech ploch přípustného využití je povolen (vč. všech zpevněných ploch) do 15 % hlavního využití

PODMÍNKY PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ:

- stavby a zařízení pro obchod a dopravní vybavenost, informační a duchovní centra - vše do zastavěné plochy jednoho objektu max. 25m² a max. výšky 4m; u rozhleden se výška nespecifikuje
- veřejná hygienická zařízení do max. zastavěné plochy jednoho objektu 10m²
- dětská hřiště do 400m²
- stavby se umísťují mimo ÚSES a záplavová území
- MAX. VÝŠKA (m) 4 MIN. % ZELENĚ 85

Další informace k územnímu plánu jsou uvedeny v příloze P04.3

Změna územního plánu číslo 3

Město Chomutov v řešeném území připravuje změnu územního plánu číslo 3, která mimo jiné upravuje:

- Strategii adaptace města na klimatickou změnu a s tím spojené požadavky na technickou infrastrukturu, dodržení podílu zeleně na pozemcích a vybudování střešní zeleně na plochých střechách větších než 300m²
- Členění města do urbanistických obvodů s vyjádřením charakteru zástavby
- Upřesnění koncepce odvodnění ve vztahu k omezené kapacitě ČOV Údlice a hospodaření s dešťovou vodou
- Upřesnění koncepce využívání obnovitelných zdrojů energie
- Upřesnění výškových regulativů
- Vymezení rezervy koridoru R 23 v šíři 100m pro prověření vedení silnice I/13 podél železniční tratě
- požadavek na zpracování Územní studie 18 - Prověření dopravní korekce 4 křižovatek na I/13, případné změny budou podkladem pro zpracování do ÚP změnou ÚP.
- Termín pořízení územní studie ÚS 16 Nové nádraží je do 31.12.2026, ostatní mají termín pořízení do 31.12.2029
- v tabulce regulací ploch OK.s se doplňuje Pozn. Č. 4 : Na pozemcích OK.s p.č. 3793/13, 3793/159, 3793/1 a dalších mezi ulicí Nádražní a kolejištěm možnost umístění autobusového nádraží včetně dopravní infrastruktury jako součást terminálu po přesunutí železniční stanice

PROVĚŘENÍ NÁVRHU ÚPRAV NA DOPRAVNÍ SÍTI

Současné vedení silnice I/13 a železniční tratě představuje ve městě významnou bariéru a z urbanistického pohledu jde o problematický stav. Město Chomutov má podklad pro zpracování dopravního posouzení návrhů úprav na celoměstské dopravní síti související se záměrem vybudování nové trati.

V dotčeném území došlo v rámci přípravy soutěže k prověření možnosti přeložky silnice I/13 v souběhu s novým vedením železnice a dále prověření větší prostupnosti území na obou stranách těchto liniových staveb.

Výsledkem této studie jsou 4 varianty, z nichž město preferuje Variantu č. 1, která navrhuje především přestavbu mimoúrovňové křižovatky Chomutov – centrum a odklání stávající silnice I/13 jižněji blíže k optimalizovanému koridoru až za obchodním střediskem Globus.



VARIANTA I 2022-03-23

V případě, že by se v budoucnosti při dalším prověřování území prokázala nemožnost realizace této varianty, přistoupilo by město na **Variantu č. 4**, která předpokládá zachování silnice I/13 ve stávající poloze a návrh úpravy mimoúrovňové křižovatky Chomutov - centrum na prostorově úsporný kosodélníkový typ vhodný do městské zástavby a počítá s možnou přestavbou čtyřpruhové jižní část ulice Lipská v parametrech městské třídy v současné poloze.

Soutěžní návrh by měl výše uvedené varianty zohlednit. V situaci řešeného území soutěžního návrhu bude ale zobrazeno vedení I/13 v současném stavu, tak aby byla zřejmá situace projektové části soutěže, která musí být realizovatelná a funkční v samostatné etapě při stavbě přeložky železniční tratě. Soutěžní návrh bude sloužit jako jeden z podkladů k další jednání o budoucím trasování I/13 mezi městem Chomutov a ŘSD.

Další informace k návrhu úprav jsou v příloze P04.2

STAVEBNÍ PROGRAM PROJEKTOVÉ ČÁSTI SOUTĚŽE

Informace ke stavebnímu programu navazují na odstavec PŘEDMĚT SOUTĚŽE.

Objekt výpravní budovy dopravního terminálu

Objekt výpravní budovy dopravního terminálu bude sloužit jako zázemí pro železniční i autobusové dopravce a prostor pro veřejnost. Prostory pro odbavení cestujících budou nabízet i běžné služby, jejichž rozsah odpovídá předpokládané výhledové frekvenci cestujících (občerstvení, úschovna zavazadel, výdejní boxy, bankomaty). Stávající návrh umístění budovy a přístupových cest není pro zpracovatele soutěžního návrhu závazný. Respektovat je naopak nutné směrové a výškové řešení koleje a kilometrovou polohu nově navrženého podchodu. Předpokládána frekvence cestujících:

- 2000-3000 železniční doprava
- 900-1800 autobusová doprava
- 325-650 městská hromadná doprava

Soutěžní návrh by měl respektovat přirozený pohyb cestujících využívajících nabízené služby s důrazem na maximální optimalizaci přestupních vazeb, docházkové vzdálenosti a funkční napojení na stávající pěší trasy a cyklotrasy. Preferuje se takové řešení, které úrovnově propojí dopravní terminál s nově zřizovaný podchodem s přístupy na nástupiště. Dále se doporučuje respektovat navrženou skladbu místností, jejich minimální požadované rozměry a personální a funkční využití.

Celkový koncept stavby by v sobě měl nést prvek variability, který v budoucnu umožní alespoň částečnou práci s navrženým prostorem a dispozicí (zejména komerční prostory a prostory pro dopravce). V ideálním případě by v závislosti na aktuální potřebě, ekonomické situaci, frekvenci cestujících a dalších faktorech mělo být možné jednotlivé provozy uzavřít a využít jiným způsobem, nebo jejich počet naopak navýšit.

Požadované funkční využití	Předpokládané požadavky na plochy (m2)	Předpokládané požadavky na obsazení (os)	Specifické požadavky na prostory
Technologické prostory pro provoz dráhy			
sdělovací místnost	11		Pro umístění sdělovací technologie budovy a nástupišť.
Provozní potřeby pro SŽ			
místnost pro obsluhu wc, úklidová místnost	dle platné legislativy	1	Obsluha WC, čisticí prostředky a spotřební materiál na WC. Zde bude také umístěn i čisticí stroj (rozměry stroje 600 x 1500 x 1300). Přívod studené a teplé vody, výlevka a odvodňovací kanálek na vypouštění čisticího stroje. Úrovnový přístup do všech podlaží kvůli manipulaci se strojem.
šatna	dle platné legislativy	3	Šatna pro ostrahu, min. 2 šatní skříňky a pro uskladnění provozní dokumentace objektu.
místnost pro technologii provozu budovy	dle navržené technologie		Včetně rozvodů NN, sdělovacích technologií, PBZ, atp.
Veřejně přístupné prostory			
odbavovací a čekací prostor	130	-	V celém rozsahu temperovaný. Návrh bude umožňovat umístění těchto komerčních prvků:

			<p>Informační panely pro dopravce. Jízdenkové automaty. 1x Bankomat. 1x Nápojový a 1x jídelní automat. Komerční a reklamní panely. Stavební příprava pro umístění mobilních stánků (včetně designového návrhu vzhledu mobilních stánků) a výdejního boxu mimo výpravní budovu (rozměr 2400x2511x600)</p>
wc muži	dle platné legislativy	-	2x WC, 2x pisoár, 2x umyvadlo.
wc muži imobilní	dle platné legislativy	-	Bezkontaktní přístup z haly.
wc ženy	dle platné legislativy	-	2x WC, 2x umyvadlo, bezkontaktní přístup z haly.
wc ženy imobilní	dle platné legislativy	-	Bezkontaktní přístup z haly.
Prostory pro železniční a autobusové dopravce			
1x pokladní přepážka pro železniční dopravce	8	1	<p>Pokladní přepážka součástí společného prodejního pultu. Případné ukončení pokladní služby bude umožňovat jiné komerční využití nebo přechod na plně automatický prodej.</p>
sklad	4	-	Pro pokladní službu.
úschovna zavazadel	10	-	Případné ukončení služby bude umožňovat jiné komerční využití, tzn. provést stavební přípravu (datové rozvody, inženýrské sítě) pro umístění výdejních boxů, bankomatů nebo mobilního stánku.
společné hygienické zázemí a šatny a denní místnost	dle platné legislativy	12 osob v jedné směně	WC, šatna, sprcha pro pracovníky pokladní služby všech dopravců, řidiče MHD a řidiče krajských dopravců. Je nutné uvažovat s odpovídajícím počtem šatních při uvažovaném stavebním oddělení pro muže a ženy. Např. 15 skříněk pro každou část s možností rozšíření.
společná denní místnost		12 osob v jedné směně	Místnosti pro ohřev a konzumaci stravy pro pracovníky pokladní služby všech dopravců, řidiče MHD a řidiče krajských dopravců.
úklidová komora	dle platné legislativy	-	V místnosti je potřeba přívod studené a teplé vody, umyvadlo, zásuvkový okruh, výlevku a také odvodňovací kanálek na vypouštění čistícího stroje (rozměry stroje cca 600 x 1500 x 1300).
1x pokladní přepážka městská doprava (komerční prostor)	8	1	<p>Pokladní přepážka součástí společného prodejního pultu. Případné ukončení pokladní služby bude umožňovat jiné komerční využití nebo přechod na plně automatický prodej jízdních dokladů prostřednictvím prodejních automatů.</p>

1x pokladní přepážka krajská doprava (komerční prostor)	8	1	Pokladní přepážka součástí společného prodejního pultu. Případné ukončení pokladní služby bude umožňovat jiné komerční využití nebo přechod na plně automatický prodej.
Komerční prostory			
občerstvení/trafika/tabák	50	2	
- sklad	18		Samostatný vchod exteriér
- zázemí	dle platné legislativy		WC, umyvadlo, kuchyňka
- úklid	2		Přívod studené a teplé vody, umyvadlo, výlevka

Pozn. Návrh výpravní budovy a parkovacích ploch musí akceptovat předpis SŽ SM009 Stanovení pravidel pro uplatnění výstupů projektu v oblasti moderního designu a architektury nádraží a zastávek

Objekt budovy pro potřeby pracovníků řízení provozu

Objekt budovy pro pracovníky řízení provozu musí být umístěn v docházkové vzdálenosti od výpravní budovy a nástupišť, neboť jsou ve stavebním programu obsaženy prostory s vazbou na provoz železniční dopravy. Objekty mohou být i stavebně propojeny, provozně však musí fungovat zcela odděleně. Prověřena musí být dostatečná prostorová rezerva i pro budoucí možné rozšíření budovy, včetně dopravního napojení. Zpracován bude také návrh stavebně-konstrukčního řešení, které bude umožňovat rozšíření objektu (např. v rámci modulové stavby).

Požadované funkční využití	Předpokládané požadavky na plochy (m2)	Předpokládané požadavky na obsazení (os)	Specifické požadavky na prostory
Technologické prostory pro provoz dráhy			
regionální dispečerské pracoviště (RDP)	150	8	Dle pokynu SŽ PO-01/2021 a interního materiálu O6 "Podklad pro stanovení požadavků plynoucích z technologických profesí umístovaných ve VB" z 23. 2. 2022.
pracoviště dozorčího provozu	15	1	Jedna místnost pro působiště dozorčího provozu se šatní skříňkou.
společné hygienické zázemí, šatny a denní místnost pro řízení provozu	dle platné legislativy	8 na směně	WC, šatna, sprcha - stavebně oddělené pro muže a ženy vč. místnosti pro ohřev a konzumaci stravy pro pracovníky řízení provozu, celkem 44 skříněk.
pracoviště pro zaměstnance SSZT	25	5	Místnost pro udržující zaměstnance SSZT s nerozbitnou neprůhlednou folií na sklech a mříží na oknech.
společné hygienické zázemí, šatny a denní místnost pro ostatní zaměstnance SŽ	dle platné legislativy	6 na směně	WC, šatna, vč. místnosti pro ohřev a konzumaci stravy pro pracovníky SSZT, SPS, zaměstnance doprovázející OOSPO a další zaměstnance OŘ.
Provozní potřeby pro SŽ			
kancelář	15	1	Kancelář technického náměstka
kancelář	15	1	Kancelář pro IŽD PO.
kancelář	15	1	Kancelář pro dopravní kontrolu.
kancelář	15	1	Kancelář pro O11 GŘ.
společné hygienické zázemí, šatny, denní místnost, technická	dle platné legislativy	4	

místnost a archiv pro pracovníky administrativy			
---	--	--	--

Nástupiště a plochy železniční stanice

Umístění, počet a rozměry nástupišť dle navržené dokumentace „Rekonstrukce ŽST Chomutov“ jsou přímo závislé na navrženém směrovém a výškovém řešení koleje. Soutěžní návrh by měl tyto parametry respektovat.

Dokumentace rekonstrukce ŽST Chomutov je v podkladu P03.2

Nástupiště a plochy autobusového nádraží

Autobusové nádraží bude navrženo minimálně s následujícími parametry:

Požadavky Dopravního podniku měst Chomutova a Jirkova:

- Nástupiště by měla být krytá v celém rozsahu nástupních hran
- 1x nástupiště s délkou nástupní hrany 18m společné pro trolejbusové a autobusové linky, které na nádraží začínají
- 2x výstupiště s délkou výstupních hran 18m pro trolejbusové linky, které na nádraží končí (tato výstupiště budou současně stanovišti pro krátkodobý/střednědobý odstav trolejbusů s dobou odstavu max. 2 hodiny a měla by být v jedné linii s nástupištěm pro trolejbusové linky viz. výše)
- 1x nástupiště s délkou nástupní hrany 18m pro autobusové linky, které na nádraží začínají
- 1x nástupiště s délkou nástupní hrany 12 m pro autobusové linky, které na nádraží začínají, nebo které nádražím „pouze“ projíždějí, tj. nádraží je zastávkou v rámci jízdního řádu těchto linek
- 1x výstupiště s délkou výstupní hrany 18m pro autobusové linky, které na nádraží končí (ideálně 30m pro případ sjetí dvou linek)
- 4x stanoviště pro krátkodobý/střednědobý odstav autobusů (doba odstavu max. 2 hodiny), 1x 18m + 3x 12m, do těchto stanovišť by ideálně mělo být možné najet z výstupiště MHD přímo, resp. bez nějakého objíždění AN nebo kličkování, z těchto stanovišť musí být možné najet na obě nástupiště MHD přímo, resp. bez nějakého objíždění AN nebo kličkování (viz stávající autobusové nádraží v Chomutově – jedná se o systémové řešení nájezdů z výstupiště MHD na krátkodobý /střednědobý odstav autobusů a odjezdů z krátkodobého /střednědobého odstavu autobusů na nástupiště MHD)
- 4x stanoviště pro dlouhodobý odstav autobusů (2-5 hodin, nemusí být v bezprostřední blízkosti terminálu)
- Předpokládaná vize dopravního podniku je pořízování kloubových trolejbusů, případně parciálních kloubových trolejbusů. V současnosti na autobusovém nádraží stojí v průběhu celého dne 1-4 vozy, jejichž řidiči čerpají přestávky na jídlo nebo bezpečnostní přestávky.

Požadavky Ústeckého kraje:

Linková osobní doprava objednávaná Ústeckým krajem vč. náhradní autobusové dopravy za vlaky a dálkové mezinárodní dopravy má tyto požadavky na provoz autobusů:

- doporučení fyzicky neoddělovat MHD a ostatní dopravu, pokud bude odděleno funkčně, tak pouze tak, aby se co nejvíce zjednodušil vzájemný přestup, co se týká pozice blíže vchodu do stanice/výpravní budovy, netrváme na předních pozicích, které by mohly připadnout MHD. Pokud však MHD nebude reprezentována na nádraží páteřními linkami s krátkými intervaly, žádáme projednání možnosti umístění některých linek krajské dopravy v předních pozicích u vchodu.
- výstupní stání, v délce 1 x 24 m nikoliv přímo před vstupem do výpravní budovy, ale s dobrou dostupností (jednoduchá trasa, krátká vzdálenost)
- nástupní stání, minimálně 3 nástupiště pro autobusy délky 12 metr a minimálně 3 nástupiště pro autobusy délky 18 metrů (standardně nasazovány autobusy délky 15 metrů a autobusy s tzv. cyklovleky)

- minimálně 1 nástupiště pro autobusy náhradní autobusové dopravy za vlaky (Ústecký kraj není garantem této dopravy, tím jsou železniční dopravci), délka může být 24 – 36 m, hrana využívána občasně při výlukách, nepožadujeme 100% výbavu mobiliářem (lavičky, zastřešení...)
- minimálně 1 nástupiště pro autobusy dálkové linkové osobní dopravy délky 15 metrů (Ústecký kraj není garantem této dopravy)
- minimálně 4 místa pro krátkodobý odstav autobusů (na cca 30 minut)
- minimálně 10 míst po dlouhodobý odstav autobusů, která se mohou nacházet ve vzdálenosti do cca 500 m od terminálu

Prostorové uspořádání nástupišť navrhujeme zásadně bez couvání (z důvodů bezpečnosti i z důvodů spojů s vlekem na kola) a to buď:

- v zubovém uspořádání s možností objetí – delší hrana s několika odsazenými stáními (reference v ČR – Libochovice, v SRN např. Pirna) nebo
- samostatné ostrůvky s jediným nástupištěm, dostupné přechodem, s jednopruhovým průjezdem zastavujícího autobusu, úhel cca 45° (reference v ČR – Lovosice, v SRN Bad Schandau město i Bad Schandau nádraží).

Kapacitní parkoviště pro dlouhodobá stání, vyhrazená krátkodobá stání

Soutěžní návrh bude zahrnovat odpovídající počet parkovacích ploch P+R, B+R a K+R. Deklarovaná potřeba ve stávajícím návrhu „Rekonstrukce ŽST Chomutov“ je min. 81 parkovacích míst P+R a 25 stání B+R (dle SŽ PO-11/2019 a rámcové smlouvy SŽ-ČEZ "Elektromobilita").

Návrh však je nutné provést s ohledem na výhledovou intenzitu dopravy a pohyb cestujících s možností rozšíření na cca dvojnásobek (150 parkovacích míst P+R a 75 stání B+R, alespoň část z nich formou cykloboxů). V soutěžním návrhu by tento cílový stav měl být alespoň schematicky zobrazen a popsán.

Soutěžní návrh bude zahrnovat i parkovací místa pro potřeby budovy pracovníků řízení provozu v odpovídajícím počtu dle personálního obsazení budovy.

Dopravní infrastruktura

Pro dopravní obsluhu řešeného území je potřeba hlavní obslužná komunikace napojující Terminál na ulici Lipská a Nádražní ve stávajícím stavu. Na ulici Lipská se požaduje napojení sjezdem a výjezdem ve směru do centra, na ulici Nádražní se doporučuje napojení v místě hlavního vjezdu do rozvojových ploch dle územního plánu.

Dále se požaduje prověření prostupnosti a napojení řešeného území pro pěší a cyklistickou dopravu na ulici Nádražní, Rokycanova a Wolkerova na jihu, na ulici Fügnerova a Št. kpt. Kouby na severu, na ulici Bezručova a Škroupova na západě řešeného území.

Železniční estakády a podjezdy v rozsahu řešeného území

Soutěžní návrh by měl prověřit možnou změnu navrženého technického řešení přemostění Lipské ulice. V současné době je zde navržen dvoupólový objekt s obloukovou mostní konstrukcí se středovým pilířem v ose stávající komunikace. Možná změna technického řešení bude spočívat v provedení přemostění jako mostního objektu neseného samostatnými pilíři bez provedení zemního náspu s otevřeným průhledem, který bude umožňovat větší příčnou prostupnost celého území ve směru Lipské ulice a řeky Chomutovky. Předpokládaný rozsah této estakády je v rozmezí od navrženého podchodu s přístupy na nástupiště, přes ulici Lipskou, řeku Chomutovku, až po Bezručovu ulici.

Soutěžní návrh by měl dále prověřit možnou změnu technického řešení podjezdu a podchodu pod silnicí I/13, s důrazem na pohodlný, bezpečný průchod chodců a průjezd cyklistů.

V podrobnosti soutěžního návrhu se předpokládá pouze základní architektonický a konstrukční návrh principu přemostění, nikoliv podrobné řešení mostní konstrukce. Soutěž by měla především prověřit možnosti architektonicko-technického řešení s ohledem na širší urbanistické, dopravní a krajinářské souvislosti území.

V novém kolejovém uspořádání se nepočítá se stávající vlečkou a předpokládá se její odstranění. Soutěžní návrh může prověřit využití její trasy i pozemků pro jiné funkce.

Související veřejná prostranství a plochy

Město Chomutov vnímá nový Terminál jako příležitost vytvořit zapamatovatelnou stavbu se silnou vizuální identitou a architektonickou soutěž jako možnost prověření návrhu řešeného území v celkovém kontextu města a jeho budoucího rozvoje v kompaktním urbanistickém plánu, který se přirozeně propojí a začlení do stávající struktury. Očekává se pouze základní koncepci, která ukáže návaznosti na okolí a bude podkladem pro další rozhodování v řešeném území (ideální je otevřený urbanistický koncept umožňující další vývoj).

Autor koncepce může být vyzván městem k jejímu dopracování v samostatné zakázce na podrobnější územně plánovací dokumentaci. Podoba projektové části soutěžního návrhu mimo samotný Terminál by tedy měla být natolik flexibilní, aby umožnila různé scénáře vývoje v řešeném území (urbanisticky otevřený systém). Tato koncepce nemusí respektovat platný územní plán, ani majetkové vztahy.

Návrh veřejných prostranství by měl respektovat současné trendy a požadavky. Je tedy nutné jej provést s ohledem na dostatečné množství zelených ploch, odpočinkových zón, jejich stínění a celkový komfort veřejnosti. Prostranství by mělo plynule navazovat na dopravní terminál a optimalizovat docházkovou vzdálenost. Samozřejmostí je pak napojení na stávající infrastrukturu, respekt k přirozenému pohybu pěších a cyklistů v lokalitě a eliminace výškových rozdílů. Pokud bude návrh pracovat i s konkrétními materiály, je nutné jejich užití podmínit odpovídající odolností a snadnou údržbou.

Etapizace realizace stavby

Správa železnic má zájem na rychlé realizaci výpravní budovy Terminálu – cílový horizont realizace je v současnosti rok 2030, a to v celém rozsahu projektu rekonstrukce ŽST Chomutov.

Město Chomutov by v ideálním případě realizovalo část autobusového nádraží ve stejném období, návrh by ale měl umožňovat etapizaci stavby, která by zohlednila i případnou realizaci později. Terminál by měl být plně funkční v jakékoliv etapě, s minimálním zásahem do již realizovaných částí v případě dostavby.

Předpokládané náklady stavby

Odhad investičních nákladů projektové části soutěže v rozsahu řešeného území je 889.000.000 Kč bez DPH.

* Redukovaný odhad investičních nákladů Terminálu a estakády pro účely Soutěže je 253.000.000 Kč bez DPH. Redukovaný odhad nákladů zohledňuje požadovaný rozsah soutěžního návrhu a výkonové fáze navazující zakázky u jednotlivých stavebních objektů. V tabulce dále nejsou uvedeny náklady, které souvisí s výstavbou železniční infrastruktury kolejíště a technické infrastruktury.

Položky vybraných stavebních objektů (zaokrouhleně):

- | | |
|--|-------------|
| • výpravní budova pro vlakovou a autobusovou dopravu (SŽ) | 32.000.000 |
| • zastřešení, povrchy a přístupy vlakového nástupiště (SŽ) | 26.000.000* |

**dle standardu SŽ 132.000.000, koeficient 0,2 - stavební řešení je dané projektem*

- železniční estakáda (SŽ) 60.000.000*

**dle standardu SŽ 592.000.000, koeficient 0,1 - pouze základní architektonický a konstrukční princip*

- budova pro potřeby pracovníků řízení provozu (SŽ) 26.000.000
- zastřešení, povrchy a přístupy autobusového nástupiště (CHM) 31.000.000
- parkoviště pro dlouhodobá stání, vyhrazená krátkodobá stání (SŽ) 7.000.000
- hlavní obslužná komunikace (SŽ) 38.000.000
- chodníky, cyklostezky, krajinářské úpravy v rozsahu řešeného území (CHM) 33.000.000

Soutěž zároveň slouží k ověření těchto stavebních nákladů a její výsledky mohou vést k jejich aktualizaci. Rozsah projektu může být upřesněn v jednacím řízení o smlouvě na následnou zakázku a zohlední konkrétní situaci vybraného návrhu.

SEZNAM TECHNICKÝCH PODKLADŮ K NÁVRHU

P01	ZADÁNÍ	pdf
P02	ŘEŠENÉ ÚZEMÍ	dwg
P03	PODKLADY SPRÁVA ŽELEZNIC	
P03.1	DOKUMENTACE SOUČASNÉHO STAVU	dwg
P03.2	DOKUMENTACE REKONSTRUKCE ŽST CHOMUTOV	dwg
	SITUACE KOLEJOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ	dwg
	PODÉLNÉ PROFILY KOLEJÍ	dwg
	PŘÍČNÉ ŘEZY	dwg
P03.3.	MANUÁL PRO KULTIVOVANÁ NÁDRAŽÍ	pdf
P04	PODKLADY MĚSTO CHOMUTOV	
P04.1	DIGITÁLNÍ TECHNICKÁ MAPA	dwg
P04.2	DOPLŇUJÍCÍ PRŮZKUMY A ROZBORY PRO ÚZEMNÍ STUDII ÚS 16	pdf
P04.3	ÚZEMNÍ PLÁN	pdf, odkaz
P04.4	PUMM CHOMUTOV	pdf, odkaz
P04.5	SITUACE KŘÍŽOVATKY I/13 VARIANTA 4	dwg
P05	DALŠÍ PODKLADY	
P05.1	ORTOFOTO	jpg
P05.2	FOTO DRON	jpg
P05.3	FOTOGRAFIE PRO ZÁKRES	tif
P06	VZOR GRAFICKÉ A TEXTOVÉ ČÁSTI	indd, pdf