

P01 SOUTĚŽNÍ ZADÁNÍ

Všechny podmínky Zadavatele uvedené v Zadání jsou stanoveny jako doporučující a jejich nedodržení není důvodem k vyřazení soutěžního návrhu z posuzování a k vyloučení účastníka ze Soutěže. Kvalita a komplexnost zapracování těchto požadavků do soutěžního návrhu bude předmětem 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.

ÚVODNÍ SLOVO ZADAVATELE

Správa železnic, státní organizace (SŽ), Liberecký kraj (LK) a Statutární město Liberec (SML) uzavřeli při přípravě záměru trojstrannou smlouvu o spoluzadávání, ve které deklarují společný zájem na realizaci záměru.

Bc. Jiří Svoboda, MBA - generální ředitel, Správa železnic, státní organizace

„Vypsání architektonické soutěže na novou podobu nádraží a jeho okolí je dalším výsledkem společné snahy všech tří jejích zadavatelů. Jde o ambiciózní projekt, který významně zlepší nejen přístup k vlakům, ale také k ostatním druhům veřejné dopravy v rámci připravovaného dopravního terminálu. Současně pomůže nastartovat transformaci celého území.

Cílem Správy železnic není nic menšího než vrátit libereckému nádraží původní lesk a učinit z něj opět pulzující srdce celé lokality, které nabídne všem cestujícím snadnou orientaci a intuitivní přestup na navazující druhy dopravy. Dominantní částí celého dopravního terminálu zůstane i nadále historická budova nádraží z roku 1859. Navíc se stane důstojnou vstupní branou do města i s ohledem na plánovanou modernizaci železničního spojení Liberce s hlavním městem Prahou.“

Bc. Martin Půta – hejtmán Libereckého kraje

„Dlouhodobou snahou Libereckého kraje je zrychlit vlakové spojení mezi Libercem a Prahou. S tím souvisí i celková modernizace vlakového nádraží a vznik nového libereckého dopravního terminálu. Jeho základem se stane současná historická výpravní budova libereckého nádraží. Propojením její odjezdové a příjezdové haly a doplněním dalších služeb vznikne velký společný odbavovací prostor odpovídající významu pátého největšího českého města. Chodníky kolem celé nádražní budovy se stanou současně autobusovými zastávkami. Jde o podobné řešení s krátkými přestupy mezi nástupišti a s prostorem pro cestující uprostřed, jako je na libereckém terminálu Fügnerova.

Díky novému dopravnímu terminálu se regionální autobusy přesunou přímo ke kolejím. Cílem Libereckého kraje je, aby byl pro cestující přestup stejně pohodlný, jako je už teď mezi vlakem a tramvajemi. Architektonická soutěž pomůže vybrat takový návrh terminálu, který bude v symbióze s historickými budovami libereckého nádraží.“

Ing. Jaroslav Zámečník CSc. - primátor statutárního města Liberec

„Pokud chceme brát rozvoj města a jeho budoucnost vážně, musíme se vedle řady jiných témat pečlivě věnovat také dopravě a tomu, jak se bude cestovat za jednu či dvě generace. Jaké budou mít lidé požadavky za 20, 30 nebo 50 let? A co konkrétně jim v této oblasti zlepší život?

Záměr postavit terminál v parametrech, které jsme si stanovili, považuji za klíčové rozhodnutí, které může Liberec významně posunout dopředu. Podobná stavba s sebou přináší i silný ekonomický potenciál. V blízkosti podobných dopravních staveb u nás, ale především v zahraničí, se totiž zpravidla soustředí i velká část podnikatelských a různých dalších rozvojových aktivit. Proto je důležité budoucí klíčový dopravní uzel správně navrhnout a připravit nejen pro současné potřeby města, kraje a státu, ale také pro ty, kteří přijdou po nás. Musíme pamatovat na to, že to, jak zasáhneme do organismu našeho města v následujících několika letech, bude mít zásadní dopad na budoucí tvář Liberce a kvalitu života jeho obyvatel i návštěvníků.“

PŘEDMĚT SOUTĚŽE

Předmětem soutěže je zpracování návrhu urbanistického, architektonického a dopravního řešení terminálu Liberec (přestupní uzel dálkové, regionální městské autobusové a vlakové dopravy), rekonstrukce stávající budovy vlakového nádraží, dále návrhu parkovacího domu a související dopravní a technické infrastruktury v rozsahu řešeného území. Videové části soutěže pak prověření možnost stavby bytového domu nad parkovacím domem, rekonstrukce budovy Skloexprotu na administrativní centrum pro výkon státní správy a samosprávy a objemový návrh dostavby okolních bloků. Podrobnější popis jednotlivých částí je uveden níže.

Projektová část soutěže

Cílem projektové části soutěže je zpracování projektové dokumentace a následná realizace stavby. Rozsah výkonových fází (VF) 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:

- rekonstrukce stávající výpravní budovy, případně návrh její severní přístavby (SŽ)
- komunikací, zastřešení a povrchů v předpokládaném rozsahu autobusové části terminálu (LK)
- parkovacího domu a jeho parteru (SML)
- ulice Matoušova, Žitavská, Nákladní a 1.máje a dále veřejných prostranství a ploch v rozsahu řešeného území v koordinaci s dalšími záměry a projekty (SML)

a dále návrh v rozsahu navazující zakázky FS1-FS2:

- komunikací, podchodů, zastřešení a povrchů v předpokládaném rozsahu vlakové části terminálu (SŽ)

Ideová část soutěže

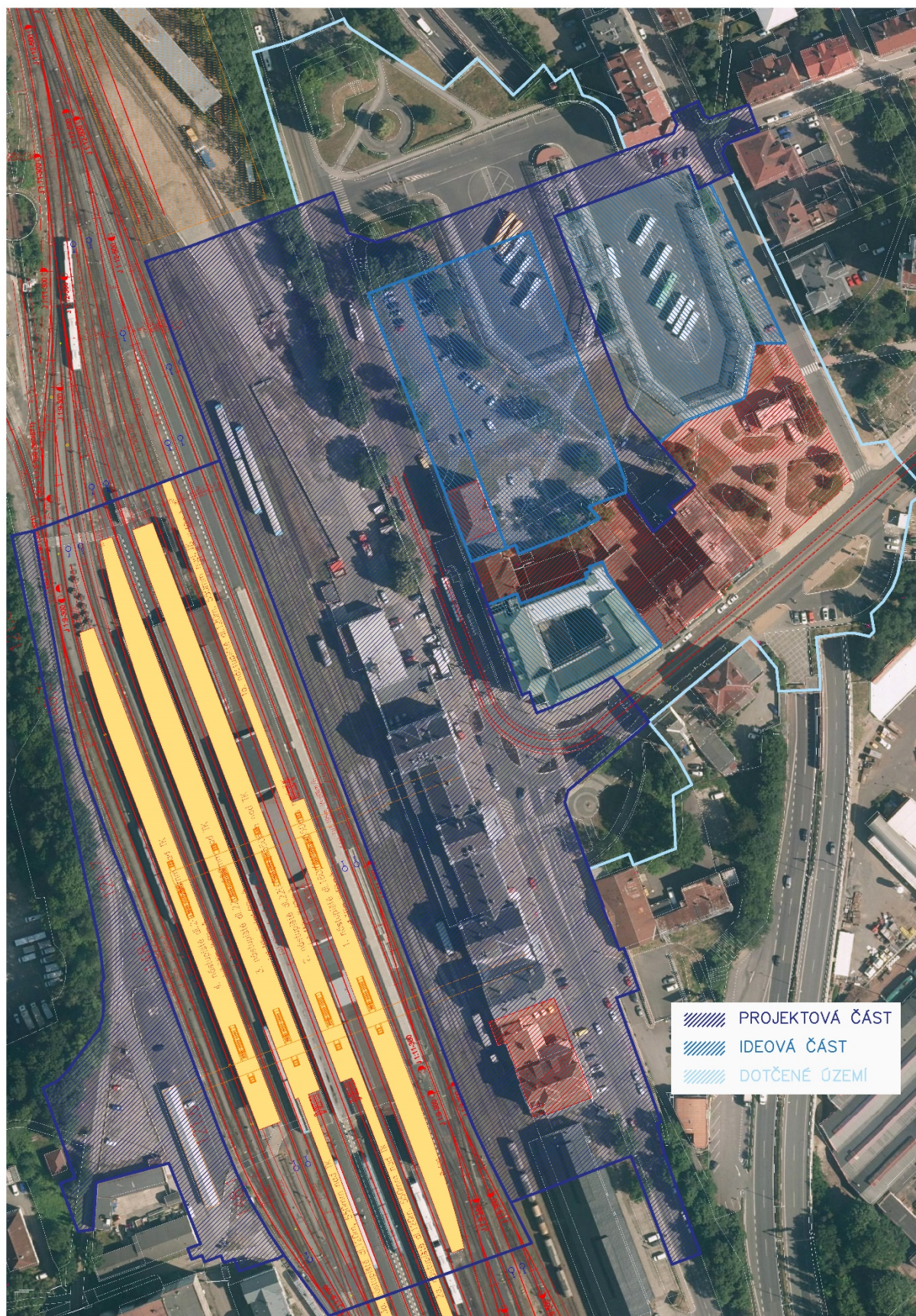
Cílem ideové části soutěže je prověření urbanistického a architektonického řešení, které bude podkladem pro další rozhodnutí zadavatele v koordinaci těchto záměrů:

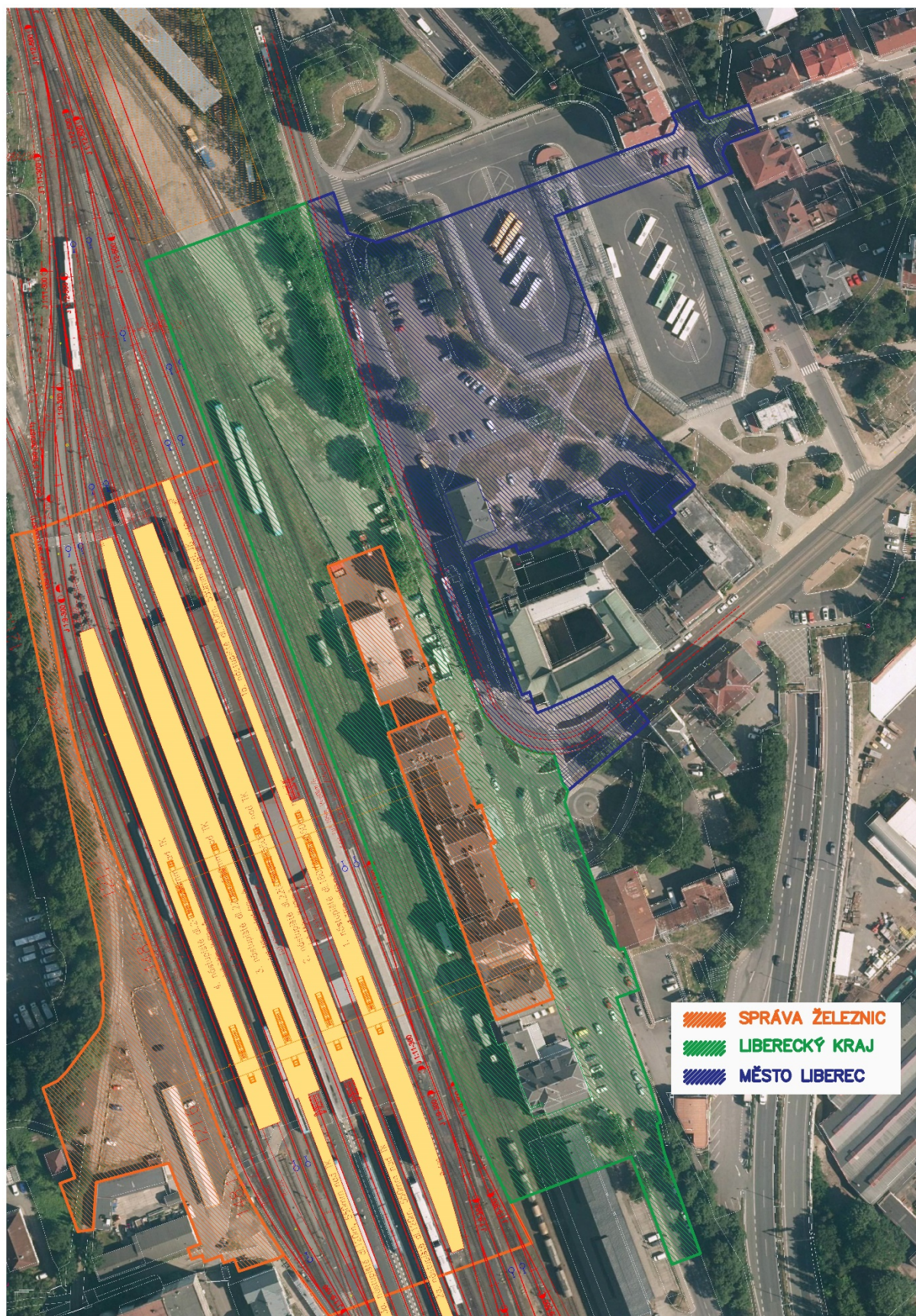
- rekonstrukce budovy Skloexportu na administrativně správní centrum (LK)
- dostavba bytového domu a polyfunkčního objektu nad/vedle parkovacího domu (SML)
- případná dostavba objektu na sever od výpravní budovy (SŽ)
- koncepční návrh parku nad tunelem (SML)

Soutěžní návrh dále prověří dostavbu bloků u křižovatky Matoušova / Žitavská a Nákladní / 1.máje (SML).

Soutěžní návrh by měl zohlednit následující podklady:

- studii proveditelnosti Mladá Boleslav – Turnov – Liberec – státní hranice
- ověřovací a prostorovou studii Krajského terminálu Liberec, včetně dopravního řešení
- vymístění hasičské stanice a části odstavných stání autobusů mimo řešené území
- platný územní plán Statutárního města Liberec
- další záměry a projekty uvedené v příloze P04 a P05 Zadání





Širší vztahy

Město Liberec má v současnosti 107.389 obyvatel, celá aglomerace pak přesahuje 160.000 obyvatel. Je tak největším a nejvýznamnějším obchodním, průmyslovým administrativním, kulturním a sportovním centrem Libereckého kraje. Z pohledu dopravy jde o cílovou i tranzitní destinaci nadregionálního měřítka.



Vlakové nádraží

Stávající výpravní budova vlakového nádraží, Nákladní čp. 344/1 a stávající budova, Nákladní čp. 459/1a: předpokládá se její celková rekonstrukce a využití pro hlavní objekt terminálu. V přízemí budou primárně služby pro cestující veřejnost a komerčně pronajímané obchodní jednotky, ve vyšších patrech pak zázemí a provozy pro Správu železnic a komerčně pronajímané kanceláře.

Stávající ostrovní výpravní budova, Nádraží č. p. 435: pro potřeby SŽ je zbytná a nemá pro něj odpovídající stavební program. V rámci nového uspořádání kolejí se předpokládá její odstranění. V návrhu je možné použít hodnotné stavební prvky této budovy, případně odkázat na původní půdorys nebo hmotu.

Stávající budova HZS SŽ Liberec, Nádraží č. p. 434/18: bude odstraněna a stanice bude přesunuta na jiné místo, mimo řešené území soutěže.

Stávající budova pošty, Nákladní čp. 429/6: požaduje se její zachování, není předmětem soutěže.

Stávající budova skladu ČD, Nákladní č. p. 432: s ohledem na předpokládané dopravní řešení autobusového terminálu a profilů komunikací dojde k jeho částečnému odstranění v rozsahu řešeného území.

Více informací je v kapitole STAVEBNÍ PROGRAM PROJEKTOVÉ ČÁSTI SOUTĚŽE

Autobusové nádraží

Všechny objekty, nástupiště a komunikace stávajícího autobusového nádraží budou odstraněny. V rámci etapy je možné uvažovat v ploše u Vaňurovy ulice s dočasným odstavným parkovištěm autobusů, ve finálním stavu je plocha nad tunely podle platného územního plánu určena pro funkci městského parku.

Více informací je v kapitole STAVEBNÍ PROGRAM IDEOVÉ ČÁSTI SOUTĚŽE

Stručný historický vývoj

Pro rozvoj libereckého průmyslu v historii měla strategický význam stavba železnice. Liberecké nádraží včetně budov byly vystavěny na umělém „kopci“. Liberecké nádraží je lineární záležitost kopírující současnou dálnici pro motorovou dopravu, je tady možnost bezprostředního přístupu na dálnici. Je to strategické rozhraní všech přítomných druhů dopravy.



Liberec jako cílová železniční stanice Pardubicko-liberecké dráhy, která byla uvedena do provozu dne 1. května 1859, vnímal svou první trať i nádraží velmi odpovědně. Snaha města spolu s železniční společností (Jihoseveroněmecká spojovací dráha – SNDVB) vedla k projektu honosné reprezentativní budovy, která by demonstrovala sílu i vliv tehdy druhého největšího města v Čechách. Složitější část projektu spočívala v umístění samotné budovy a zaústění kolejového tělesa budovaných tratí. Již od počátku byl záměr budovat nádraží jako průjezdné pro dvě tratě, a to Pardubicko-libereckou a Žitavsko-libereckou, která byla rovněž zprovozněna v roce 1859. Obě železniční společnosti měly rozdílné představy a samotné město prosazovalo umístění na svých pozemcích na Keilově vrchu co nejbližší k centru města. Naopak saská železniční správa požadovala umístění v místě zvaném Na Jeřábu.

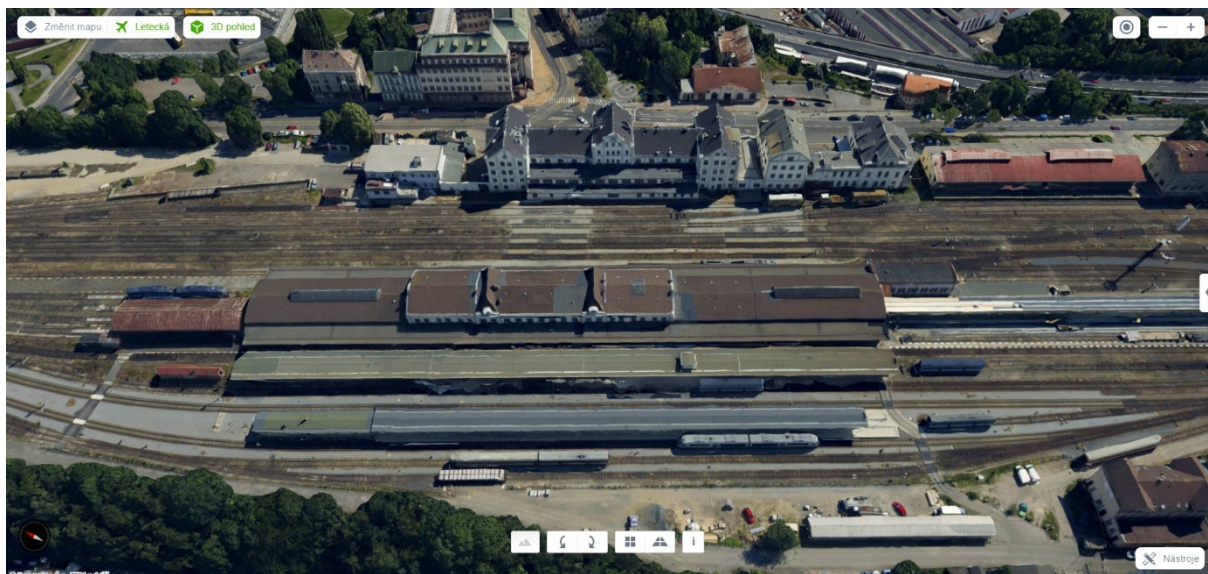
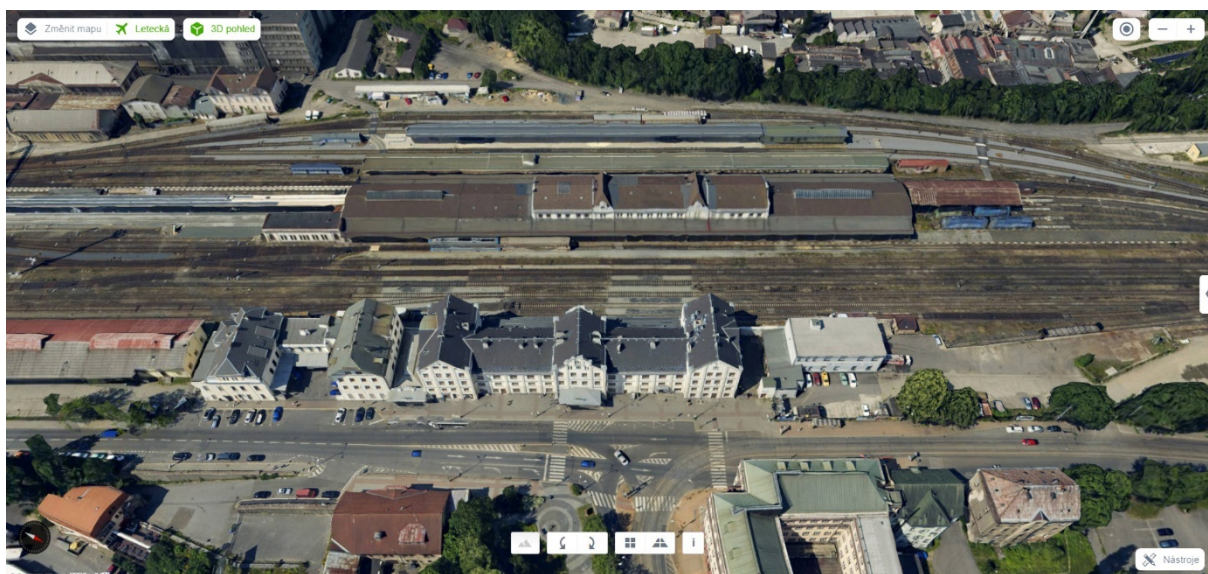
Nakonec byla v roce 1855 vídeňským Ministerstvem obchodu ustavena komise vedená inženýrem Karlem Keisslerem, která doporučila místo Na Jeřábu. Po dalších vleklých jednáních, kdy město stále prosazovalo umístění nádraží na Keilově vrchu a dokonce uvažovalo o vybudování dvou nádraží samostatně pro každou trať, došlo ke konečnému rozhodnutí. Rakouské Ministerstvo obchodu v únoru 1857 rozhodlo o umístění nádraží pro obě dráhy v místě Na Jeřábu. Město Liberec neprosadilo své zájmy, ale na druhé straně dostalo záruky vybudování vhodné silnice k nádraží.

Projekt celého železničního uzlu, kam patřila výpravní budova, vodárna, výtopy, dílny, slévárna, skladiště a další zařízení, zpracovala projekční kancelář vedená inspektorem Janem Schebkem. Výpravní budovu vyprojektoval inženýr František Riesmann. Projekt stavebního ředitelství Rakouské severozápadní dráhy realizovala liberecká firma Ernst Schäfer a spol. v letech 1905–1906. Podoba budovy po přestavbě de facto zůstala zachována dodnes.

Budova železniční stanice Liberec navržena Franzem Riesemannem v novogotickém stylu, je 92 metrů dlouhá, na pětidílném půdorysu. Ze středního třípatrového rizalitu, jehož větší část zabíral impozantní vestibul, vychází na obě strany dvoupatrová křídla, ukončená opět třípatrovými rizality. Právý krajní rizalit byl určen Žitavsko-liberecké dráze. Nádražní budova však brzy přestávala stačit, zvláště po zahájení provozu z Liberce do Zawidowa (1875) a do Jablonce (1888), byla proto v roce 1890 rozšířena o jižní kancelářskou budovu.

Zprovoznění v pořadí čtvrté dráhy, tzv., severočeské transverzálky (ATE) roku 1900, si vynutilo řešení v podobě ostrovního nástupiště s odbavovací halou a dvěma podchody. Projekt vypracoval v letech 1903-1904 zřejmě architekt stavebního ředitelství Rakouské severozápadní dráhy Ludwig Schmidl. Ostrovní budova v novobaročném stylu měla v přízemí čekárny, restaurace i služební místnosti, přestavba zahrnovala i rekonstrukci vestibulu původního nádraží. Stavbu v letech 1905-1906 provedlo místní podnikatelství Schafer, včas před otevřením Výstavy českých Němců v Liberci a návštěvou císaře. Po rekonstrukci v letech 2003-2004 zůstal vzhled nádraží z roku 1906 zachován bez větších změn, včetně rekonstrukce interiéru z r. 2011.

Více informací je v podkladu P06.3



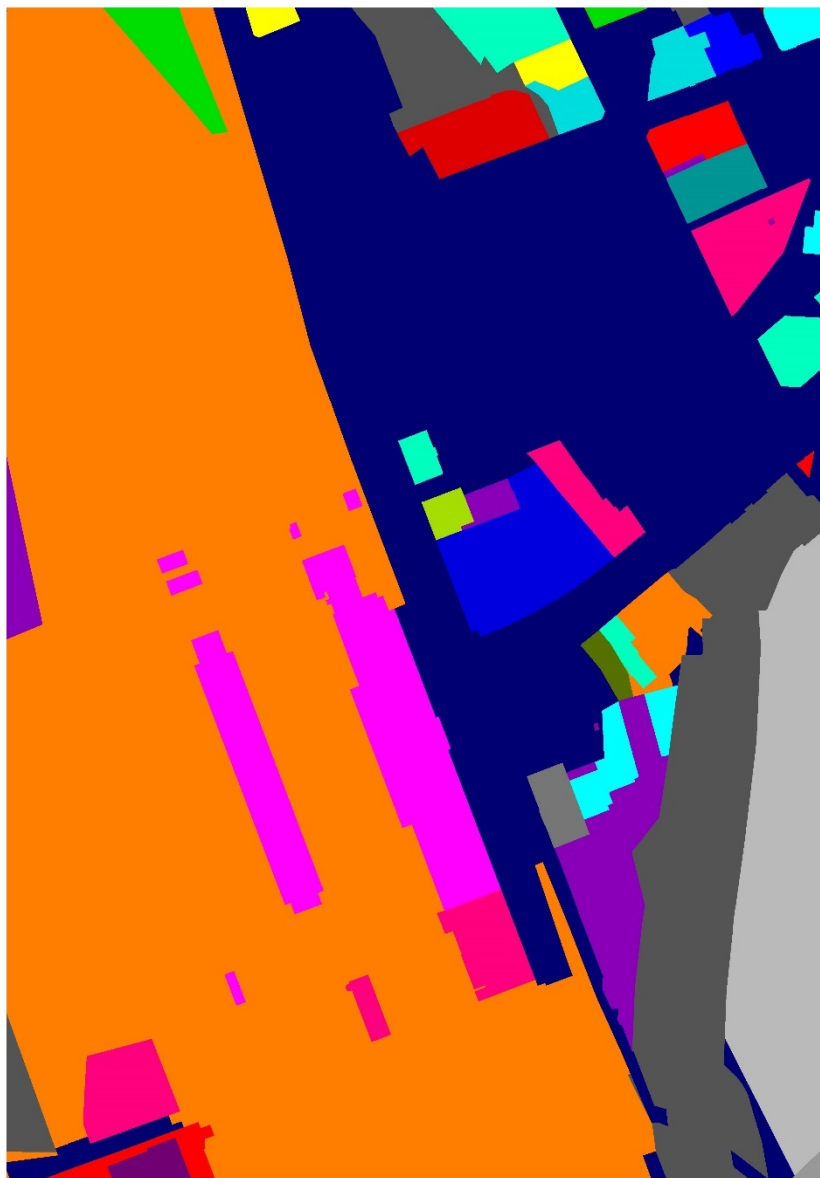
Letecké foto současného stavu – mapy.cz





MAJETKOVÁ MAPA

Projektová a ideová část soutěže v rozsahu řešeného území je vypsána s ohledem na současné majetkové vztahy (pozemky Správa železnic, státní organizace, Statutární město Liberec, Liberecký kraj, České dráhy). Navržené řešení po dopracování studie stavby může být zároveň podkladem pro další rozhodování v řešeném území a vzájemnou koordinaci jednotlivých soukromých a veřejných investic, včetně možné změny majetkových vztahů formou prodeje, výkupu nebo směny dotčených pozemků.



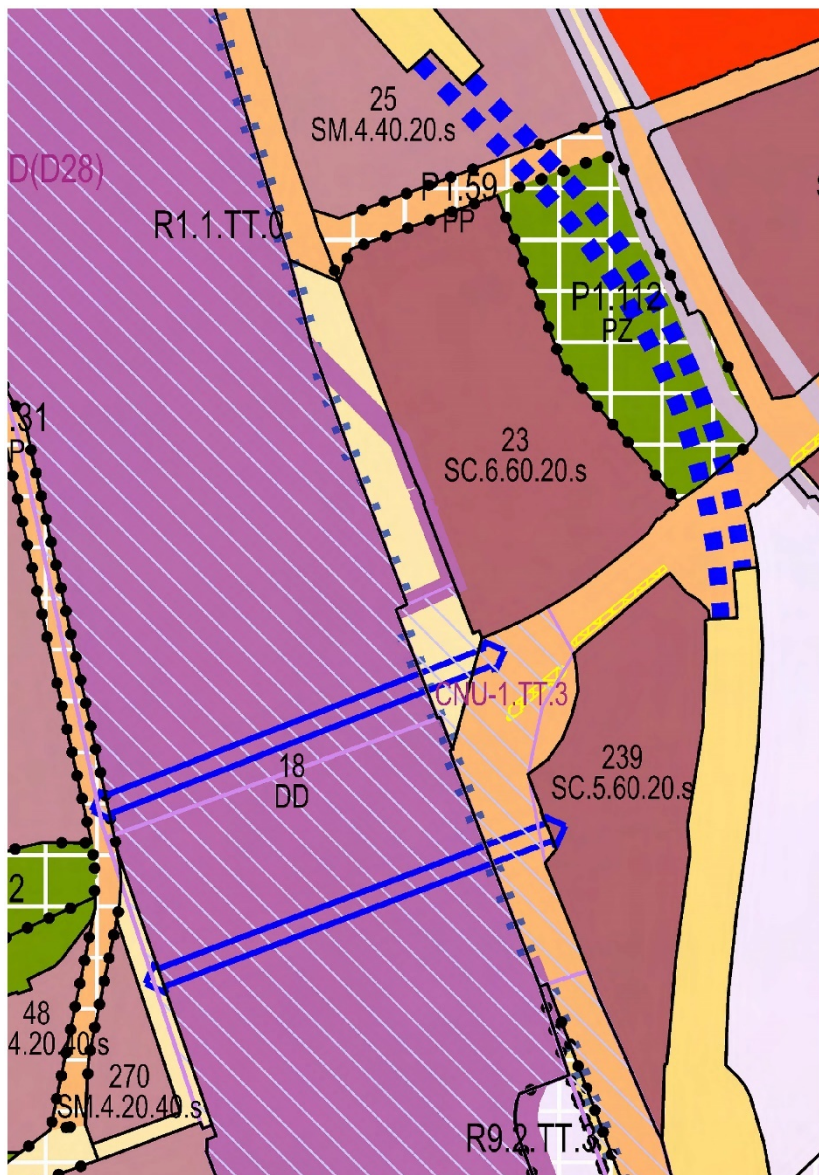
	Správa železnic, státní organizace
	Statutární město Liberec
	Liberecký kraj
	České dráhy
	Česká pošta
	Česká republika / Ředitelství silnic a dálnic s. p.

Více informací je v podkladu P02.5

ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE

Projektová a ideová část soutěže v rozsahu řešeného území je vypsána s ohledem na platný územní plán.

Navržené řešení po dopracování studie stavby může být zároveň podkladem pro další rozhodování v řešeném území a vzájemnou koordinaci jednotlivých soukromých a veřejných investic, včetně zadání podrobnější územně plánovací dokumentace nebo změny územního plánu. SML nepožaduje prodloužení podchodů do předprostoru před vstupem do hlavního nádraží v ulici Žitavská, Nákladní a 1. máje. Bezbariérové pěší a cyklo propojení pod nádražím bude řešeno identicky s využitím výtahů s kapacitou i pro kola bez ramp v předprostoru budovy.



DD	Doprava drážní
SC	Smíšené obytné centrální
SM	Smíšené obytné městské
PZ	Veřejná prostranství s převahou zeleně
PP	Veřejná prostranství s převahou zpevněných ploch
DS	Doprava silniční

Více informací je v podkladu P02.4

Širší vztahy zájmového území soutěže

V platném územním plánu Liberec je pod kolejištěm mimo vlastní řešené území vymezené soutěží veden tunelový úsek komunikace propojující ulici Košická a ulici Hanychovská za nádražím (místní komunikace bude sloužit pro IAD, tramvaj, pěší a cyklistickou dopravu). Komunikace je součástí vnitřního městského okruhu a je důležitá pro řešení dopravy v celoměstském měřítku viz (SUMP), ze kterého přebírá část individuální automobilové dopravy a umožňuje tím zklidnění prostoru před nádražím. **V návrhu je nutné respektovat platný územní plán a polohu tunelového úseku Košická-Hanychovská a neznemožnit přestavbou železničního uzlu jeho budoucí realizaci.**

Více informací je v podkladu P05.2

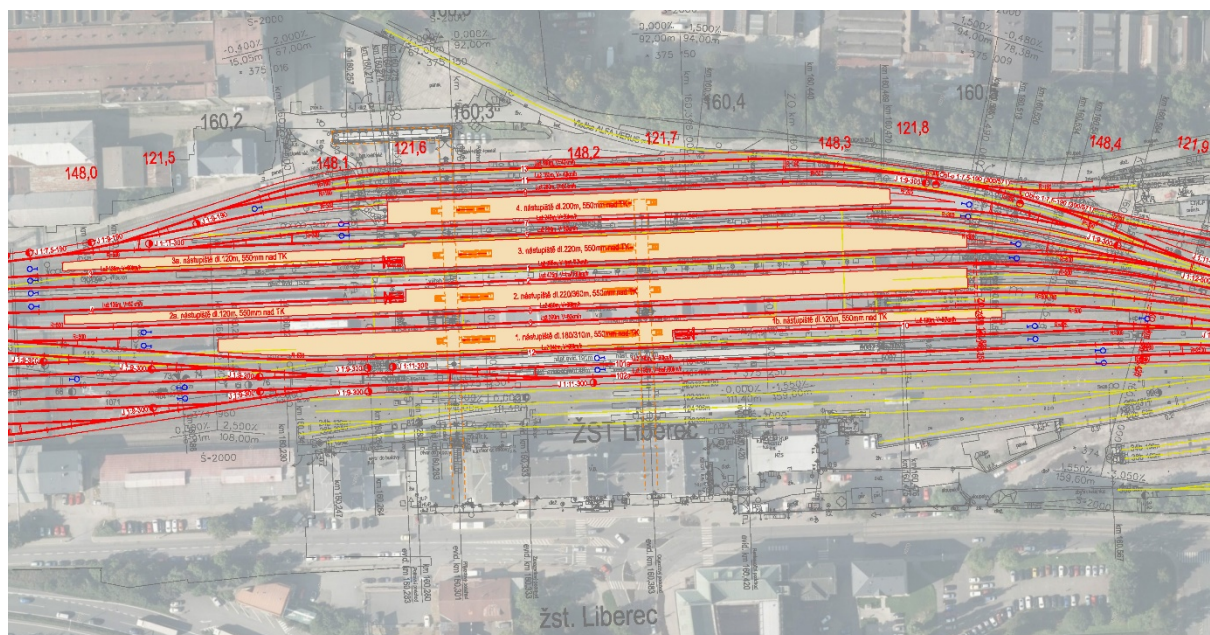
STUDIE PROVEDITELNOSTI TRATI Mladá Boleslav – Turnov – Liberec – státní hranice

Centrální komise Ministerstva dopravy schválila v roce 2023 studii proveditelnosti trati Mladá Boleslav – Turnov – Liberec – státní hranice ve variantě 200PF. Modernizovaná železnice bude z větší části dvoukolejná, kromě přestavby stávajících úseků dojde také k výstavbě nových přeložek, rychlost vlaků se zvýší až na 200 km/h. Díky tomu se zkrátí doba jízdy mezi centry Liberce a Prahy na 69 minut. Železnice tak bude moci na této trase konkurovat silniční dopravě. Vlastní realizace stavby se předpokládá v následujícím desetiletí.

Součástí záměru je přestavba železniční stanice Liberec, kde dojde k odstranění stávající výpravní budovy uprostřed kolejiště. Pro osobní dopravu zde vzniknou 4 nová nástupiště s přístupem dvěma podchody, které budou rekonstruovány a rozšířeny. Soutěžní návrh by měl respektovat navržené kolejové uspořádání, pozici nástupišť a podchodů. Předmětem soutěžního návrhu je ale architektonické a materiálové řešení povrchů nástupišť, podchodů a zastřešení. Předpokládaná výšky:

Temeno kolejnice	375,200 m n. m.
Úroveň tvrdé ochrany systému vodotěsné izolace	374,300 m n. m.
Horní úroveň nosné konstrukce	374,250 m n. m.
Spodní úroveň nosné konstrukce	373,800 m n. m.
Pochozí plocha podchodu	371,200 m n. m.

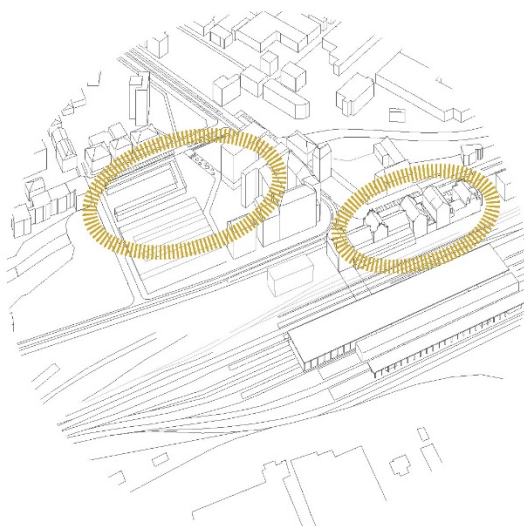
Nové kolejové uspořádání v odsunuté pozici umožní vznik autobusového terminálu mezi hlavní rekonstruovanou budovou nádraží a kolejištěm. Bude tak zjištěna přímá přestupní vazba mezi autobusovou a kolejovou dopravou.



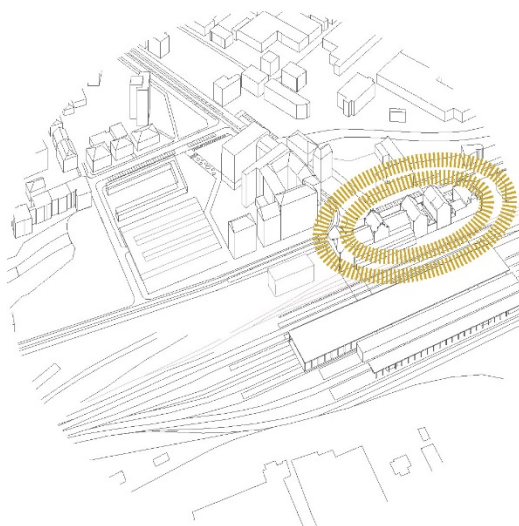
Více informací je v podkladu P04.2

OVĚŘOVACÍ A PROSTOROVÁ STUDIE KRAJSKÝ TERMINÁL LIBEREC

Statutární město Liberec při přípravě záměru zpracovalo ověřovací a prostorovou studii Krajského terminálu Liberec. Tato studie ověřila hlavní principy urbanistického a dopravního řešení terminálu a řešeného území.



- morálně i fyzicky zastaralé řešení stávajícího autobusového nádraží
- prostorově i provozně neúsporné
- špatná návaznost na MHD
- nedostatečná kapacita parkovacích stání
- nevyhovující zázemí autobusového nádraží
- nevyužití území vlakového nádraží, vzniká periferie uprostřed města
- nereprezentativní vstup do města
- nízká kvalita veřejného prostoru

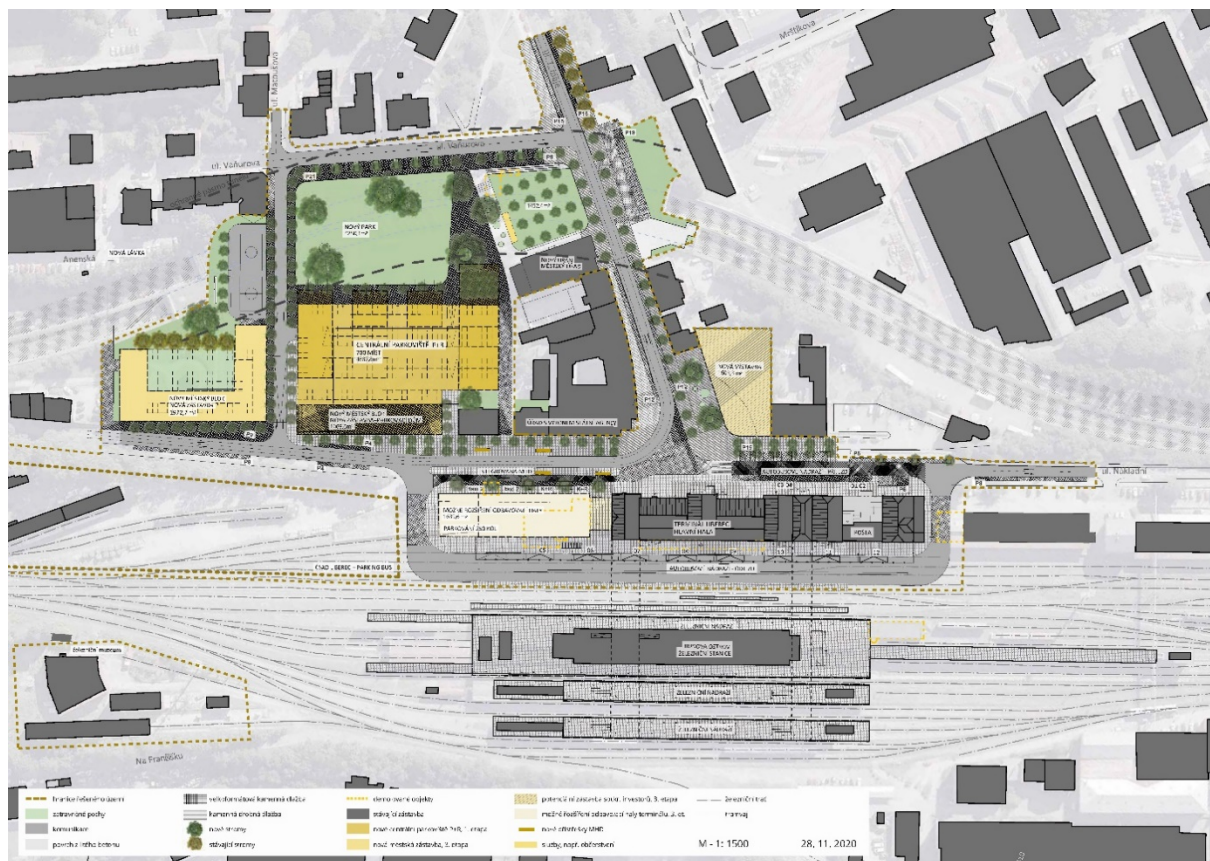


- + ekonomicky zodpovědné řešení pro veřejné finance
- + městotvorné koncepční řešení odpovídající kvalitě veřejných služeb a městu v 21. století
- + přehledné a komfortní řešení pro cestující využívající veřejnou hromadnou dopravu, jednoduchá a časově nenáročná orientace
- + výrazné zvýšení bezpečnosti pro všechny druhy dopravy
- + výrazné zvýšení kapacit pro parkování osobních automobilů, cyklo dopravy pro návštěvníky Liberce i pro místní občany
- + zkvalitnění a rozšíření pobytového veřejného prostoru a vybudování nového parku ve městě Liberec
- + iniciace nové budoucí výstavby pro soukromé investory, město Liberec
- + rekonstrukce a nové využití pro stávající budovy - stát ČR
- + zvýšení kvality služeb pro občany s posílením živého obchodního parteru a posílení stávajícího retailu
- + koncentrací služeb a lidí vytvoření nového živého centra města a posílení osy ulice 1. Máje jako městské třídy

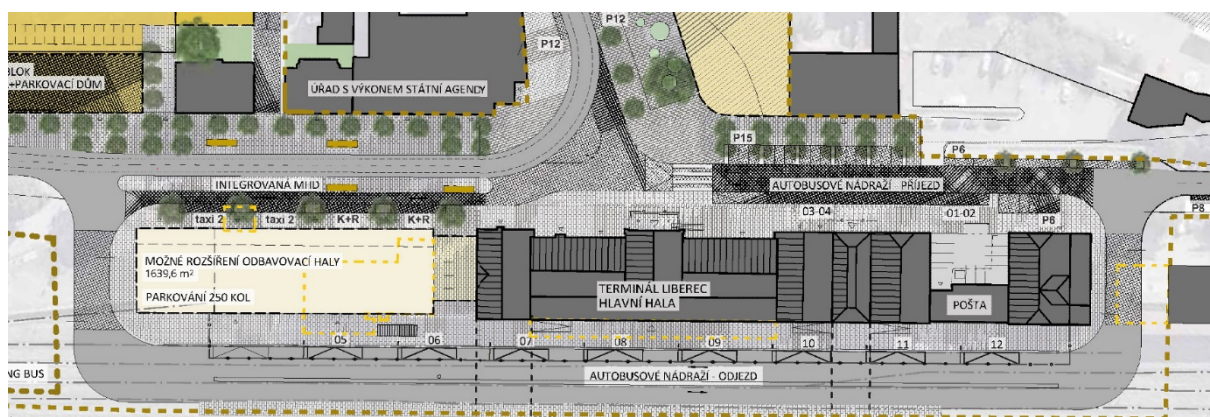
^Liberec

Zobrazené řešení není pro soutěžní návrh závazné a účastníci mohou navrhnout odlišné uspořádání, zároveň je však zapotřebí přinést prokazatelně lepší řešení požadavků uvedených v zadání a stavebním programu. Zadavatel dále upozorňuje, že přestože tato studie zobrazuje zachování ostrovní výpravní budovy, s ohledem na požadavek zachování průjezdu vlaků do nákladní skupiny je nutné respektovat uspořádání kolejiště ze studie proveditelnosti. Z tohoto důvodu také není možné realizovat přestup vlak/bus formou hrana/hrana.

Více informací je v podkladu P02.2 a P04.2



Celková situace se stávajícím kolejištěm.



Výřez situace terminálu s novým autobusovým nástupištěm.

ANALYTICKÁ PODKLAD ZKLIDNĚNÍ PŘEDNÁDRAŽNÉHO PROSTORU KORID LK

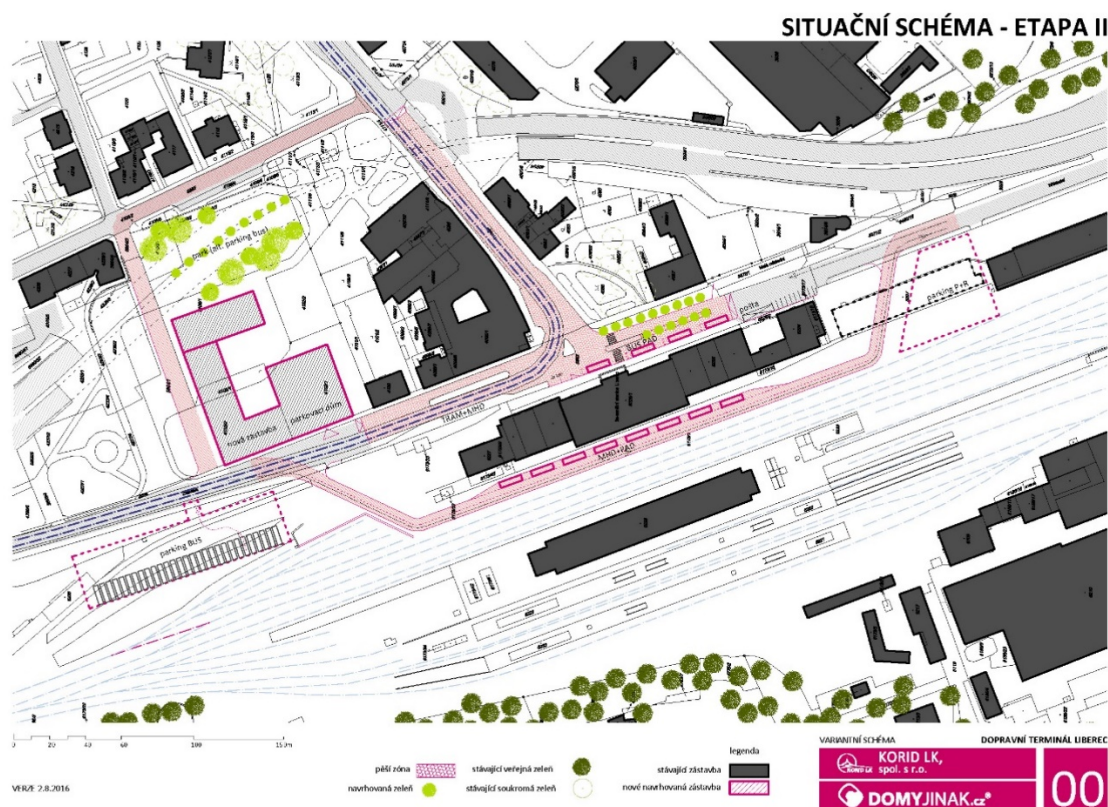
Liberecký kraj je dlouhodobě aktivní v prosazování záměrů přestupních terminálů po celém kraji. Na mnoha místech se moderní a prostorově nenáročná přestupní místa u železnice již vybuchovala (např. Tanvald, Chrástava, Železný Brod a další). Zájmem Libereckého kraje je zlepšit přestupy mezi vlaky, autobusy a MHD také v Liberci.

KORID LK proto nechal zpracovat roce 2016 analytické podklady k přesunutí autobusové dopravy přímo k odbavovacím halám na vlakovém nádraží v Liberci. Výhodou je vysoký komfort a snadná orientace cestujících vyplývající z maximálního zkrácení vzdáleností mezi nástupišti.

Prověřované řešení počítalo s výhodným využitím stávajících staveb (nádražních budov přímo propojených podchody) a dobře fungujícího zázemí pro cestující. Celkově by tak bylo možné zmenšit dopravní plochy v centru města a tyto cenné pozemky uvolnit pro městotvorné funkce, které v této lokalitě chybí (např. náměstí, park, obchody, parkovací dům a jiné). Převedením průjezdné dopravy do prostoru kolejiště za nádražní budovu by došlo k významnému zklidnění křižovatky před libereckým nádražím. Cestující by vycházeli z nádraží nikoli do rušné ulice, ale na pěší zónu vedoucí do centra.

Zadavatel dále upozorňuje, že přestože tento analytický podklad zobrazuje zachování ostrovní výpravní budovy, s ohledem na potřebu rozsahu kolejiště pro osobní dopravu (počtu kolejí a nástupišť) a požadavek zachování průjezdu vlaků do nákladní skupiny je však nutné respektovat uspořádání kolejiště ze studie proveditelnosti (podklad P04.2).

Více informací je v podkladu P04.5

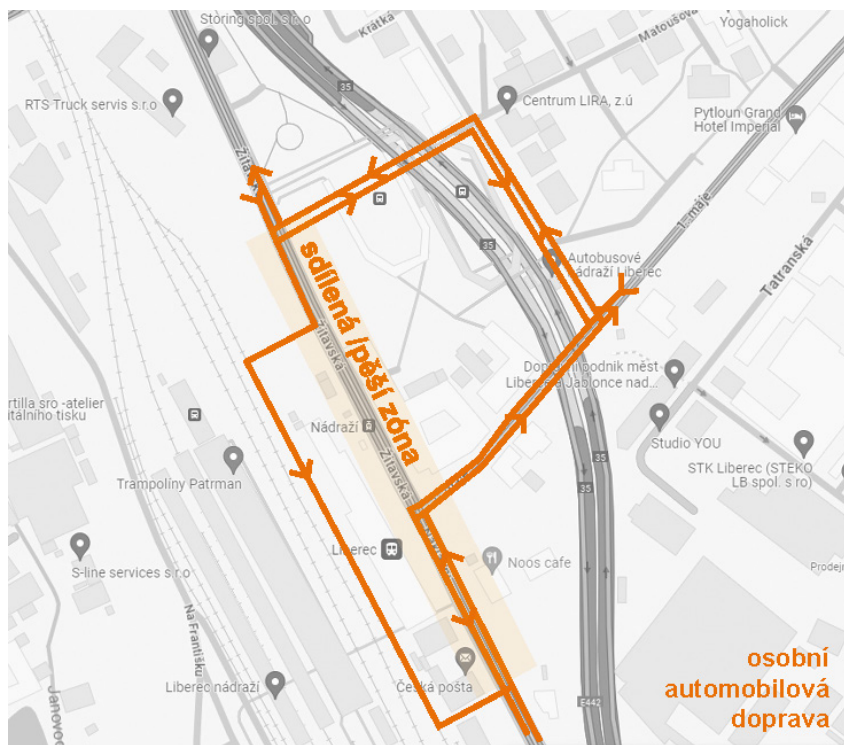


Situační schéma se zachováním ostrovní výpravní budovy.

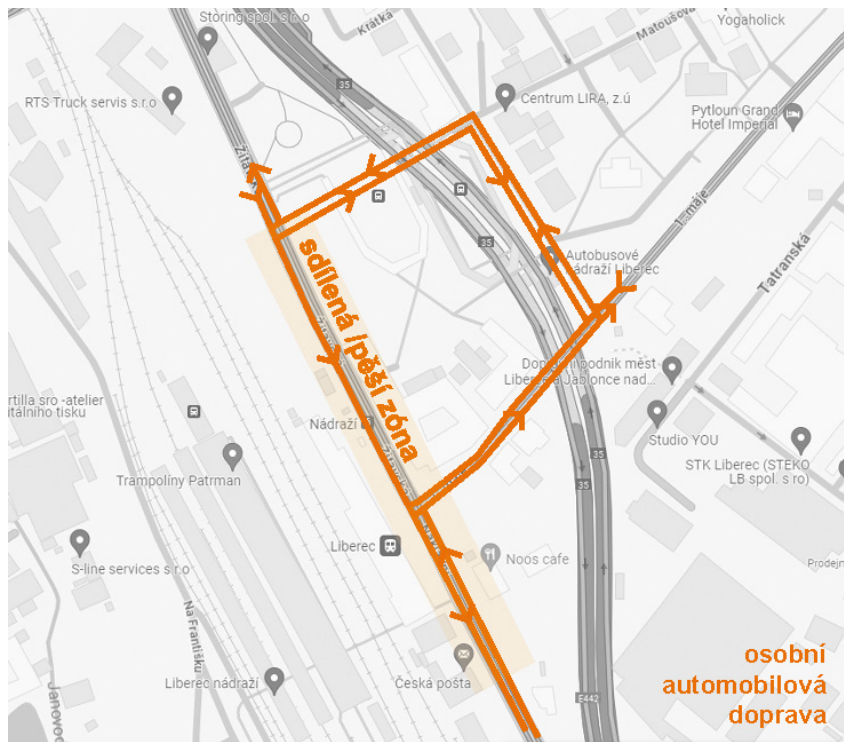
ORGANIZACE AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

Cílem soutěže je prověřit varianty organizace dopravy v ulici Žitavská, Matoušova. Výběr varianty je na účastnících soutěže s ohledem na celkový kontext návrhu s důrazem na maximální zklidnění prostoru před hlavním vstupem budovy vlakového nádraží, maximalizace prostoru pro pěší.

Schema 1



Schema 2



STAVEBNÍ PROGRAM PROJEKTOVÉ ČÁSTI SOUTĚŽE

Projektová část soutěže zahrnuje ucelený záměr dopravního terminálu Liberec a souvisejících staveb. Předpokládá se, že v navazujících fázích zpracování projektové dokumentace dojde k upřesnění etapizace realizace jednotlivých částí záměru s ohledem na funkční a provozní vazby.

1. HISTORICKÁ NÁDRAŽNÍ BUDOVA A JEJÍ PŘÍPADNÁ DOSTAVBA

Stávající výpravní budova 344/1 a stávající budova, Nákladní čp. 459/1a: předpokládá se její celková rekonstrukce a využití pro hlavní objekt terminálu, případně dostavba severním směrem. V přízemí budou primárně služby pro cestující veřejnost a komerčně pronajímané obchodní jednotky, ve vyšších patrech pak zázemí a provozy pro Správu železnic a komerčně pronajímané kanceláře. Doporučuje se především přehledné propojení severního a jižního podchodu přes hlavní odbavovací prostor.

Objekt společného 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).

Soutěžní návrh by měl zohlednit přirozený pohyb cestujících s důrazem na maximální optimalizaci přestupních vazeb, docházkové vzdálenosti a funkční napojení na stávající pěší trasy a cyklotrasy. Dále se doporučuje respektovat navrženou skladbu místností, jejich výměry, kapacity a personální a funkční využití.

Celkový koncept stavby by v sobě měl nést prvek variability. 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 (zejména komerční prostory, které budou předávány v režimu shell&core).

Kromě přízemí se předpokládá využití především pro administrativní provoz Správy železnic a dopravců. V rámci stávající trojtraktové dispozice je vhodné navrhnout takové řešení, které umožní případné rozdělení jednotlivých podlaží a do vyhrazených částí pro různé nájemce, např. kontrolovaným vstupem. Zároveň se požaduje prověření současného umístění vertikálních komunikací schodišť a doplnění výtahů, které umožní výše uvedenou flexibilitu.

TABULKA MÍSTNOSTÍ:

označení	Název	velikost	poznámka
PROSTORY PRO VEŘEJNOST			
A.01	Odbavovací a čekací prostor	Dle celkové kapacity	Velikost odbavovacího a čekacího prostoru by měla zohlednit celkovou kapacitu terminálu - předpoklad maximálního denního obrátu cestujících je 25000 osob (tento odhad vychází ze současného počtu 9000 cestujících/den ve vlacích, 5000 v autobusech a 4000 cestujících, kteří dnes jezdí do Prahy = 19 000 + 6 000 cestujících navíc, kteří nastupují a vystupují na Fügnerově, nebo jezdí autem a s lepším vlakovým spojením pojedou z terminálu. Jde především o dvou směr Turnov, Semily/Mladá Boleslav, Praha). V nejvyšší špičce (7:20 – 7:50), kdy se sem sjíždí vlaky z 5 směrů a autobusy bez zastavení na Fügnerově ze 2 směrů je potřeba počítat s 1170 cestujícími a do budoucna s 1 800 – 2 000 cestujícími během 30 minutové špičky. Vycházíme ze současného stavu, kdy se nám sem sjíždí cestující ze 4 směrů vlakem (220+200+160+100) = 680 výstup z vlaků + 90 výstup z autobusů (2 směry bez Fügnerovy). Do toho zde v této půlhodině nastupuje 400 cestujících. V odpolední špičce se počet odjíždějících cestujících rozprostírá do delšího časového úseku. Přijíždějících je pak cca. 1/3).

			<p>(Celková plocha chráněná před povětrnostními vlivy ve stanici je podle požadavků Správy železnic 1148 m² - včetně přístřešků, zastřešení před budovou, zastřešení nástupišť, veřejně přístupné plochy v budově atd. K této ploše je potřeba doplnit plochy vyplývající z obratu cestujících autobusy).</p> <p>Orientační vybavení odbavovací haly:</p> <ul style="list-style-type: none"> - jízdenkové automaty 3x - bankomat 2x - jídelní a nápojový automat 3x - výdejní boxy zásilkových služeb 3x - kombinované výdejní boxy 3x - panely informačního systému - reklamní panely - lavice a koše <p>Přístupnost haly a podchodů veřejnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - příjezdová hala a levý podchod (z ulice) přístupny 0:00 – 24:00 - odjezdová hala a podchod z haly přístupny 3:20 – 0:45 - admin. budova – veřejnosti nepřístupno
A.02	Hygienické zázemí	Dle legislativy	<p>WC se stálým dohledem (turniketem) a bezbariérová i s euroklíčem</p> <ul style="list-style-type: none"> - oddělení pro ženy 5 toalet a 2 umyvadla a 1 WC bezbariérové - oddělení pro muže 2 toalety, 5 pisoárů a 2 umyvadla a 1 WC bezbariérové - dohledová a úklidová místnost
A.03	Úschovna zavazadel a půjčovna kol	50 m ²	<p>Úschovu zavazadel řešit prostřednictvím boxů bez obsluhy</p> <ul style="list-style-type: none"> - 30-60 boxů různé velikosti (běžné batohy, velké kufrы a krosny, sportovní náčiní-lyže) <p>Půjčovna kol je komerční služba s obsluhou</p> <ul style="list-style-type: none"> - úschovna/půjčovna kol jako samostatná místnost se zázemím
KOMERČNÍ PROSTORY PRODEJNÍ			
B.01	Prodejny komerční	275 m ²	<p>Komerční prodejní prostory by měly umožňovat variabilní využití. Předpokládá se jejich pronájem, s tím, že nájemce si upraví vnitřní dispozice. Jejich velikost a umístění (pouze v přízemí) by mělo zohlednit pohyb cestujících a možnost případného rozdělení nebo slučování, s limitem zachování hlavních nosných konstrukcí.</p> <ul style="list-style-type: none"> - včetně společného provozního a hygienického zázemí - velikost jednotky po cca 20-80 m² nebo dle návrhu architekta podle nově vzniklých m². - většina prodejen bude sloužit k prodeji zboží bez nutnosti její okamžité konzumace / bez možnosti sezení. - nejméně pak 1 komerční jednotka bude mít prostor k sezení.
B.02	Služby komerční	80 m ²	<p>Komerční prostory pro služby by měly umožňovat variabilní využití. Předpokládá se jejich pronájem, s tím, že nájemce si upraví vnitřní dispozice. Jejich velikost a umístění (pouze v přízemí) by mělo zohlednit pohyb cestujících a možnost případného rozdělení nebo slučování, s limitem zachování hlavních nosných konstrukcí.</p> <ul style="list-style-type: none"> - včetně samostatného provozního a hygienického zázemí - velikost jednotky po cca 40 m² nebo dle návrhu architekta, podle nově vzniklých m².

B.03	Gastroprovoz komerční	320 m2	<p>Komerční prostory pro gastro by měly umožňovat variabilní využití. Předpokládá se jejich pronájem, s tím, že nájemce si upraví vnitřní dispozice. Jejich velikost a umístění (pouze v přízemí) by mělo zohlednit pohyb cestujících a možnost případného rozdělení nebo slučování, s limitem zachování hlavních nosných konstrukcí.</p> <ul style="list-style-type: none"> - včetně samostatného provozního a hygienického zázemí - 1-2 jednotky o výměře cca 160 m2 nebo dle návrhu architekta podle nově vzniklých m2.
KOMERČNÍ PROSTORY OSTATNÍ			
C.01	Centrální zákaznické centrum	100 m2	<p>Společný prostor prodeje jízdních dokladů a informací cestujícím vlakové i autobusové dopravy. Předpokládá se pult oddělující veřejnost a obsluhu, s jednotlivými přepážkami pro dopravce. Uspořádání by mělo být dostatečně flexibilní a variabilní, protože počet dopravců se může v čase měnit.</p> <p>Předpokládané kapacity:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4x kontaktní místo dopravců vlakové dopravy - 6x kontaktní místo dopravců autobusové dopravy (dálková, regionální, městská) - 1x samostatná pokladna a infocentrum ČD <p>V případě, že dopravci budou chtít samostatný prostor, pak dojde k pronájmu komerční jednotky B.01</p>
C.02	Společné zázemí pro dopravce	50 m2	<ul style="list-style-type: none"> - 2x oddělené wc M/Ž drážní dopravci - 1x oddělené šatny M/Ž - 2x denní místnost a kuchyňka - lze umístit do 2. NP
C.04	Komerční prostory pro dopravce	Využit současné plochy	<p>Běžná kancelářská pracoviště s doporučeným umístěním ve 2NP nebo 3NP stávající výpravní budovy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3x kanceláře ČD - 1x kancelář ostatní dopravci <p>Část prostor by měla umožňovat vybudování nocležen v uspořádání samostatné ubytovací buňky s možností přespání pro 3 osoby s wc a sprchou (cca 3x).</p>
C.05	Komerční prostory ostatní	Využit současné plochy	Ostatní plochy ve 3NP a 4NP stávající výpravní budovy. Standardní pronajimatelné kanceláře, společné hygienické a provozní zázemí podle ploch a kapacit.
C.06	Dispečerské pracoviště terminálu BUS	50 m2	<ul style="list-style-type: none"> - dispečerské pracoviště v 1.NP s požadavkem výhledu na nástupiště (například v přízemí jižní nebo severní přístavby) - sociální zařízení (3 osoby) - kuchyňka (3 osoby) - denní místnost (3 osoby)
PROSTORY PRO SPRÁVU ŽELEZNIC			
D.01	Dopravní kancelář	75 m2	<ul style="list-style-type: none"> - dopravní kancelář (1.NP) v blízkosti podchodu. - sociální zařízení (6 osob) - kuchyňka (6 osob) - šatna (prostor pro 6 skříněk) - denní místnost (6 osob)

D.02	Kancelářské prostory SŽ	480 m2	<p>Běžná kancelářská pracoviště s doporučeným umístěním ve 2NP a 3NP stávající výpravní budovy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - PO/ Provozní obvod: 11 zaměstnanců / 5 kanceláří - ST / Správa tratí: 11 zaměstnanců / 5 kanceláří - SSZT / Správa sdělovací techniky: 10 zaměstnanců / 4 kanceláře - SEE / Správa elektrotechniky: 5 zaměstnanců / 3 kanceláře - SPS / Správa pozemních staveb: 9 zaměstnanců / 4 kanceláře - SMT / Správa mostů a tunelů: 4 zaměstnanců / 2 kanceláře - OOC / Obchodní oddělení: 1 zaměstnanců / 1 kancelář
D.03	Archiv	60 m2	2 samostatné místnosti cca 2x 30 m2
D.04	Učebna + zázemí pro školitele	60 m2	1x Kapacita pro cca 30 osob
D.05	Zasedací místnost	40 m2	1x Kapacita pro cca 25 osob
D.06	Hygienické zázemí	Dle legislativy	Dle dispozice, celkem 51 osob
D.07	Denní místnost a kuchyňka	Dle legislativy	Dle dispozice, celkem 51 osob
D.08	Skladové prostory	50 m2	<p>3x samostatné prostory v návaznosti na zásobování a výtahy</p> <ul style="list-style-type: none"> - sklad PO - sklad infrastruktury - sklad ostatní
D.09	Úklid	8 m2	Dle dispozice, centrální úklidová místnost se skladem. Menší úklidové místnosti a sklady v jednotlivých patrech.
TECHNOLOGIE A PROVOZNÍ ZÁZEMÍ OBJEKTU			
E.01	Stavební technologie objektu	Dle navržené technologie a využití současných prostor	<p>Vytápění a větrání: v současnosti je v 1PP plynová kotelná velikosti 50 m2 a 4x50 m2 pro VZT komerční prostory.</p> <p>Nově navržené řešení umístí technologie dle požadovaných nároků a zvoleného technologického řešení.</p> <p>Sdělovací zařízení: rozhlasové zařízení, hodinové zařízení, informační systém, poplachový zabezpečovací a tísňový systém (PZTS), systém detekce požáru, kamerový systém bezpečnostní (VSS), přenosový systém, vnitřní sdělovací rozvody – strukturovaná kabeláž + aktivní síťové prvky, ukončení dálkových optických a metalických kabelů.</p>
E.02	Odpadové hospodářství	Podle požadované kapacity	<p>Odpady z celého areálu terminálu se shromažďují v odpadovém dvoře s předpokládanou kapacitou:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 10 ks kontejnerů 1100 l na smíšený i tříděný dopad - 10 ks popelnice 240 l na smíšený i tříděný dopad <p>Požaduje se umístění, aby bylo možné zajet a manipulovat s popelářským vozem.</p>
E.03	Zásobování	Podle požadované kapacity	<p>V přímé návaznosti na objekt terminálu a vstupu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2x parkování pro zásobování do 3,5 t

2. NÁSTUPIŠTĚ A PODCHODY

označení	název	velikost	poznámka
AUTOBUSOVÁ NÁSTUPIŠTĚ			
F.01	Dálková a regionální doprava	-	<p>Předpoklad SML je, že jednosměrný autobusový ovál okolo terminálu, (jeho hlavní část v bývalém kolejišti) bude určen pouze pro autobusovou dopravu na odbavení cestujících, průjezd autobusů a odstav autobusů. V případě krizových situací, např. havárie v tunelu, by měla komunikace jednosměrně umožňovat průjezd automobilů.</p> <p>Vnitřní část terminálu BUS od výpravní budovy směrem do kolejiště – jedna dlouhá přímá nástupní hrana (cca 200 m) osazená označníky jednotlivých stanovišť tak, aby umožnila současně najíždění a vyjíždění vozidel 12 m dlouhých, a vybraná stanoviště i vozidel 15 m a 18 m dlouhých (min. 4 m odstup od začátku dalšího stanoviště)</p> <p>Na základě modelového řešení se počítá s rozdělením nástupní hrany na cca 9 nástupních stanovišť. Dále se požadují 4-7 výstupní stanoviště umístěná s ohledem na co nejkratší přestupní vazby. Nástupiště by mělo být kryté v celé délce a s horní hranou zastřešení ideálně s přesahem přes hranu vozidla.</p> <p>Režim obsluhy stanovišť počítá s přiřazováním na základě určených skupin stanovišť dělených do 5 geografických směrů výjezdu z Liberce. Tyto skupiny budou dimenzovány (počet a délka jednotlivých stanovišť) dle využití a souběhu v jednotlivých směrech.</p> <p>Šířka nástupiště v celé délce by měla být vč. všech prvků (zvýrazněná nástupní hrana, středový vodící pás, odstup od budovy) min. 5 m. S výjimkou rozšíření budovy v místě odjezdové haly, které vystupuje do nástupiště - tento prostor musí být upraven, aby byla dodržena potřebná šířka nástupiště (viz výše).</p> <p>Terminál bude vybaven elektronickými zobrazovači informací o příjezdech a odjezdech autobusových spojů a ve vhodné podobě i kombinovaným zobrazením s informacemi o vlakových spojích. Každé jednotlivé nástupiště bude mít vlastní zobrazovač s informacemi stanoviště.</p>
F.02	Zájezdová a náhradní autobusová doprava	-	<p>Mimo hlavní nástupní hranu by měl být vyčleněn prostor pro mezinárodní autobusové spoje, zájezdové autobusy a další specifickou autobusovou dopravu (např. retrojízdy) s dlouhými odbavovacími časy.</p> <p>Pro náhradní autobusovou dopravu se v maximální kapacitě požaduje 5 stanovišť – 1x pro 18 m autobus a 4x pro 12 m autobus v jeden okamžik (výše uvedené stanoviště mohou být sdílené).</p>
F.03	Odstavná stání	-	<p>Ideálním počtem stání pro odstavy je 32 míst. S ohledem na prostorové limity se doporučuje v řešeném území navrhnout alespoň 1/3 tohoto počtu.</p> <p>Pro odstavná stání je možné uvažovat jeden odstavný pruh u kolejiště a dále pozemek na sever od terminálu (v rozsahu řešeného území).</p>

F.04	Městská hromadná doprava	-	<p>Záměr počítá s oboustrannou zastávkou TRAM-BUS Liberec, Nádraží pro přestup na tramvaje z/do směrů Horní Hanychov a Centrum. Tramvajové těleso je nutné ponechat na stávajícím místě a není možné ho v rámci návrhu posunout.</p> <p>Vzhledem k navržené organizaci dopravy se předpokládá, že zastávka směr Hanychov bude mít nástupní hranu přímo z chodníku a zastávka směr Centrum bude mít nástupní ostrůvek. K prověření je prodloužení nástupních hran pro MHD.</p> <p>Návrh by měl dále prověřit prostorovou rezervu pro možnost budoucího rozšíření tramvajové trati okolo výpravní budovy (bloková smyčka) vč. prostorového uspořádání potřebných nástupišť.</p>
VLAKOVÁ NÁSTUPIŠTĚ			
F.05		-	<p>Studie proveditelnosti navrhuje odstranění všech stávajících nástupišť a ostrovní výpravní budovy. Nově jsou navrženy 4 ostrovní nástupišť.</p> <p>Požaduje se jejich zastřešení v rozsahu cca 1/3 až 1/2 plochy. Je možné prověřit například kombinaci halového zastřešení všech nástupišť s typovou konstrukcí zastřešení jednotlivých nástupišť. Návrh zastřešení by mohl být novým charakteristickým architektonickým prvkem Terminálu nebo odkazovat na historickou hmotu ostrovní budovy.</p>
PODCHODY			
F.06		-	<p>Studie proveditelnosti navrhuje dvojici podchodů přibližně v současné poloze. Tuto polohu se v soutěžním návrhu doporučuje respektovat, případný posun by měl zohlednit navrženou situaci nástupišť.</p> <p>Jižní podchod povede z výpravní budovy pod nástupišti na druhou stranu kolejí a bezbariérovou rampou kolem ulice Na Františku směrem k výstupu do Nádraží. Severní podchod povede z výpravní budovy terminálu pod nástupišti a končí u posledního nástupišť. V budoucnu je možné jeho prodloužení do ulice Na Františku. Předpokládá se, že podchody budou ústít do výpravní budovy, k prověření je další vyústění do prostoru autobusového nástupišť. Nepožaduje se prodloužení podchodů do předprostoru před vstupem do hlavního nádraží v ulici Žitavská, Nákladní a 1. máje.</p> <p>Obecné požadavky na podchody:</p> <ul style="list-style-type: none"> - šířku podchodů a jejich přístupů stanovit dle ČSN 73 4959 - podchodná výška min 2,5 dle ČSN 73 6201 a ČSN 73 4959 - doporučená podchodná výška u podchodů šířky 5m a více je 2,8m - veškeré přístupy a schodiště ve veřejných prostorech SŽ musí být řešeny jako bezbariérové (z každého podchodu vede na každé nástupišť výtah a schodiště) <p>SML v rámci soutěže doporučuje prověřit otázku bezpečnosti a přehlednosti podchodů (například prověření umístění retailových ploch v podchodech s ohledem na technické provedení a ekonomickou návratnost).</p> <p>SML v rámci soutěže doporučuje prověřit převedení cyklo dopravy v podchodech a návrh jejího vyústění v prostoru Terminálu s bezbariérovým zpřístupněním podchodu pro cyklo dopravu.</p> <p>S ohledem na normová řešení, limity pozemku a výškové uspořádání je to možné řešit formou zpřístupnění velkokapacitních výtahů (tj. minimálně 4 osoby + jízdní kola, s délkou min 2 metry) na obou koncích budovy terminálu, nebo umístění interiérové „rampy“ uvnitř budovy.</p>

3. PARKOVÁNÍ

označení	název	velikost	poznámka
PARKOVACÍ DŮM PARK & RIDE			
G.01	Parkovací dům	-	<p>Požadovaná celková kapacita parkingu je 700 míst. Cílem soutěže je ověřit tuto kapacitu a umístění v celkovém kontextu řešeného území.</p> <ul style="list-style-type: none"> - předpokládaná kapacita v režimu P+R je 550 míst. - předpokládaná kapacita vyhrazená pro dlouhodobá stání je 70 míst (v případě dostavby bytového domu bude sloužit bytům). - zbytek kapacity bude přednostně sloužit pro potřeby administrativy Skloexportu, Správy železnic a nájemců v objektu výpravní budovy. <p>Návrh parkovacího domu by měl reflektovat následující požadavky:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vhodné konstrukční a prostorové řešení s ohledem na možnost dostavby bytového domu nad parkingem nebo vedle parkingu (ideová část soutěže) - vhodné konstrukční a prostorové řešení s ohledem na možnost dostavby polyfunkčního domu nad parkingem nebo vedle parkingu (ideová část soutěže) - půdorysný rozsah mimo navržený objekt komerčního parteru do ulice Žitavská (samostatný stavebně oddělený objekt projektové části soutěže) - minimalizovat zásah do současného terénu se zohledněním svažitosti pozemku - vhodné umístění vjezdu z ulice Matoušova s dostatečnou vzdáleností od křižovatky - kapacitní vjezd a výjezd s ohledem na dopravní špičku - prověřit prostupnost bloku z ulice Žitavská do parku, včetně rozsahu přístupnosti střechy parkingu
G.02	Parter parkovacího domu	-	<p>Objekt parkingu by měl být odsazený nebo jinak vizuálně oddělený od ulice Žitavská. Uliční čáru bude tvořit jednopodlažní komerční objekt, který zajistí funkčnost parteru (obchodní jednotky).</p>
KISS & RIDE, TAXI			
G.03		-	V blízkosti terminálu budou vyhrazeny plochy pro krátkodobá stání: 6x Kiss+Ride (s možností zastavení vozidel Taxi)
BIKE & RIDE			
G.04		-	<p>V prostoru terminálu bude umístěno parkování pro kola o celkové kapacitě cca 200 stání.</p> <p>Též je potřeba umístit i další jednotlivé stojany na více místech v zájmovém území tak, aby uživatelům „byly vždy po ruce“ (např. v rámci parkovacích ploch pro osobní automobily umístit místo jednoho místa stojany na kola. V prostoru terminálu dále 4 uzamykatelné boxy vč. dobíjení. Dále v parkingu kryté stanoviště B+R s min. 40 uzamykatelnými místy pro jízdní kola a koloběžky, včetně elektrických a jejich nabíjení.</p>

4. ULICE A VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

označení	název	velikost	poznámka
ULICE MATOUŠOVA			
H.01		-	<p>Místní obslužná komunikace v prodloužení ulice Matoušova doplní dopravní skelet řešeného území v ploše vymezené územním plánem.</p> <p>Předpokládá se obousměrná jednopruhová komunikace o šířce 6-6,5m s doplněnou alejí, vymezení míst pro cyklo dopravu a chodce bez parkování. Z této ulice se předpokládá Napojení na ulici Žitavskou se předpokládá světelně řízenou křižovatkou a také hlavní nájezd do parkovacího domu.</p> <p>Předpokládané intenzity jsou v podkladu P05.2. Uliční profil je schematicky zobrazen v podkladu P04.7</p>
ULICE ŽITAVSKÁ, 1.MÁJE A NÁKLADNÍ			
H.02		-	<p>Předprostor terminálu bude řešen jako pěší nebo sdílená zóna s rozšířením chodníků jak před Skloexportem tak i před výpravní budovou terminálu, s požadavkem maximalizovat rozptylové plochy pro pěší a zajistit jejich komfortní a bezpečný průchod územím.</p> <p>Doprava na třídě 1. máje bude vedena po svršku kolejového tělesa. V ulici 1. máje a Žitavská se požaduje respektovat umístění trasy tramvajové trati, včetně umístění zastávek s integrovanou autobusovou městskou dopravu. Velikost a rozměry zastávek by měly odpovídat zatížení místa vzhledem k intenzitě linek a počtu cestujících.</p> <p>Součástí návrhu může být i uvažované jednosměrné propojení ulic Žitavská a Nákladní v režimu sdílené nebo pěší zóny, taktéž předpokládáme propojení individuální automobilové dopravy mezi třídou 1. máje a ulicí Nákladní taktéž v režimu pěší nebo sdílené zóny.</p> <p>Řešení pro cyklo dopravu navazující na prostory pěší nebo sdílené zóny v ulici Žitavská a ulici Nákladní v řešeném území. Koncepční schéma organizace dopravy je uvedeno v podkladu P05.3.</p>
PROSTRANSTVÍ NA SEVER OD VÝPRAVNÍ BUDOVY			
H.03		-	<p>V případě použití schématu urbanistického a dopravního řešení z ověřovací studie terminálu vznikne po odstranění budovy HZS na sever od rekonstruované výpravní budovy (uvnitř autobusového oválu) pozemek, který může být zastavěn rozšířenou budovou terminálu nebo zcela nezastavěn, určený ale k budoucí zástavbě.</p> <p>V takovém případě se požaduje návrh jeho úpravy v celkovém kontextu soutěžního návrhu, zahrnující stavbu Terminálu a související zpevněné a nezpevněné plochy.</p> <p>Tento návrh by měl zohlednit možnou budoucí zástavbu polyfunkčním objektem a zobrazit základní hmotové řešení s případnými regulačními prvky pro budoucí stavbu (stavební a uliční čára, maximální výška, vstupy). Prostor a jeho uspořádání by měl zohledňovat předpokládané kapacity využití jak nástupišť autobusů, tak samotného předprostoru.</p> <p>Další pozemek na sever (vně autobusového oválu) může sloužit pro odstavy autobusů, zájezdovou a další autobusovou dopravu. Je nutné ale zachovat průjezd do zadní části pozemku, protože jde o jeho jediné možné napojení.</p>

STAVEBNÍ PROGRAM IDEOVÉ ČÁSTI SOUTĚŽE A KONCEPCE ROVOJE DOTČENÉHO ÚZEMÍ

Cílem ideové části soutěže je prověření urbanistického a architektonického řešení, které bude podkladem pro další rozhodnutí zadavatele v koordinaci těchto záměrů:

5. DOSTAVBA BYTOVÉHO A POLYFUNKČNÍHO DOMU

označení	název	velikost	poznámka
BYTOVÝ DŮM			
X.01	Bytový dům	-	<p>Soutěžní návrh by měl prověřit možnost dostavby (nástavby nebo přístavby) parkovacího domu pro bytový dům nebo soubor domů a v ideové rovině navrhnout základní hmotové řešení s případnými regulačními prvky pro budoucí stavbu (stavební a uliční čára, maximální výška, vstupy a vjezdy).</p> <p>Základními formami bydlení budou bytové domy většího měřítka s nájemními byty ve vlastnictví města ve standardu charakteru městského domu v detailu se zvýšených obchodním parterem v přízemí. Cílem je dosáhnout přirozeného mixu typologií i obyvatel.</p> <p>Odhadovaná HPP 17 290 m², 80% 13 832 m², cca na jeden byt 72 m², odhadem 170 bytových jednotek.</p>
POLYFUNKČNÍ DŮM			
X.02	Polyfunkční dům	-	<p>Soutěžní návrh by měl prověřit možnost nástavby komerčního parteru před parkovacím domem pro multifunkční objekt a v ideové rovině navrhnout základní hmotové řešení s případnými regulačními prvky pro budoucí stavbu (stavební a uliční čára, maximální výška, vstupy).</p>

6. BUDOVA SKLOEXPORTU

označení	název	velikost	Poznámka
ADMINISTRATIVA			
Y.01	Administrativně správní centrum	-	<p>Pětipodlažní puristický objekt s prvky neoklasicismu. Někdejší budova státních úřadů v Liberci. V celkové koncepci byl kladen důraz na monumentalitu a reprezentativní účín, neboť měla deklarovat silné postavení centrální vlády.</p> <p>Liberecký kraj předpokládá budoucí rekonstrukci objektu, při zachování základního architektonického, konstrukčního a funkčního členění, na administrativní centrum státní správy a samosprávy.</p> <p>Soutěžní návrh nemá řešit dispozice a interiér, pouze zohlednit budoucí využití objektu a jeho začlenění do řešeného území. Předpokládá se živý parter po celém obvodu budovy směrem do ulice Nádražní a 1. máje.</p>

7. KONCEPCE ROZVOJE DOTČENÉHO ÚZEMÍ

označení	název	velikost	poznámka
----------	-------	----------	----------

BLOK ŽITAVSKÁ / MATOUŠOVA			
Z.01	Bytový dům	-	Soutěžní návrh by měl prověřit limity pozemku číslo 4237/1 a v ideové rovině navrhnout základní hmotové řešení s případnými regulačními prvky pro budoucí stavbu (stavební a uliční čára, maximální výška, vstupy a vjezdy), řešení například vnitrobloku a dopravy v klidu.
BLOK 1.MÁJE / NÁKLADNÍ			
Z.02	Polyfunkční dům	-	Soutěžní návrh by měl prověřit limity pozemku číslo 4085/1, 4085/2, 4085/3 a 4086 a v ideové rovině navrhnout základní hmotové řešení s případnými regulačními prvky pro budoucí stavbu (stavební a uliční čára, maximální výška, vstupy a vjezdy) a dopravy v klidu.
PARK NAD TUNELEM A PROSTRANSTVÍ NAD TUNELOVÝMI PORTÁLY			
Z.03	Park a prostranství		<p>Předpokládá se, že prostor autobusového nádraží nad tunely bude dočasně využit pro odstavy autobusů.</p> <p>V ideové části soutěže se ale počítá s cílovým stavem návrhu parku dle platného územního plánu. Park by měl mít rekreační městský charakter s převahou udržovaného trávníku doplněný vhodnými soliterními stromy. Další prvky parku mobiliáře stabilizátory jsou v kompetenci soutěžících.</p> <p>U jižního tunelového portálu se předpokládá prověření řešení a návrh povrchového parkoviště a souvisejících prostranství.</p> <p>U severního tunelového portálu se předpokládá prověření řešení a návrh veřejného sportoviště a souvisejících prostranství.</p>

SOUVISEJÍCÍ PROJEKTY

Rekonstrukce ulice 1.máje / Statutární město Liberec

Záměr navazující rekonstrukce ulice 1. máje v rozsahu od budovy Skloexportu k oblasti Rybníčku je plánovaný na rok 2025-2028. Tramvajové kolejové těleso zůstává ve stejné trase, včetně umístění zastávek ve stávající poloze – zadavatel důrazně doporučuje tuto polohu respektovat. Předpokládá se pojízdný tramvajový svršek.

Plánovaný charakter třídy je v projektové přípravě SML a DPML, v příloze uliční profil 1. máje je charakteristický řez a uliční profil ulice.

Více informací je v podkladu P04.3

Rekonstrukce domu URAN / Statutární město Liberec

Rekonstrukce domu Uran probíhá a bude ukončena do roku 2024. Předprostor budovy Uran směrem do města, bude řešen samostatným projektem, který je v současné době v zadávacím řízení. Charakter tohoto reprezentativního prostranství bude odpovídat významu městského objektu a veřejné budovy a respektuje plně limity území jako je např. existence městského tunelu a existence stávající uliční sítě a dalších.

Více informací je v podkladu P04.6

Rekonstrukce tunelových portálů / ŘSD

Stávající projekt zahrnující rekonstrukci tunelových portálů probíhá a bude realizován v roce 2024-2025. **Ideová část soutěže zahrnuje návrh prostranství nad tunelovými portály (parkoviště u jižního portálu, sportoviště u severního portálu).**

Více informací je v podkladu P04.4

Rezerva pro objekty Správy železnic

V severní části území se v prostorách mezi kolejištěm a ulicemi Na Františku a Žitavská uvažuje s umístěním objektu Regionálního dispečerského pracoviště a objektu Správy trati. Předpokládá se realizace společně s optimalizací traťového úseku. **V soutěžním návrhu se tato část neřeší a je mimo řešené území, je ovšem potřeba zachovat přístupnost tohoto území silniční komunikací dostatečné šířky pro dopravní obsluhu objektu.**

Budova pošty / Česká pošta

Provoz pošty Liberec 2 zůstane zachován ve stávající budově. **V návrhu je nutné zachovat vjezd do zásobovacího dvora z ulice Nákladní.**

DALŠÍ POZNÁMKY

Umění ve veřejném prostoru

Nedílnou součástí významných veřejných staveb by měly být umělecká díla, která mohou tvořit součást stavby nebo jsou umístěna na veřejných prostranstvích. Ve stávající výpravní budově bylo nedávno instalováno umělecké dílo sochaře Rudolfa Svobody „Bájný Ikaros“, která je ovšem instalací dočasnou, do doby rekonstrukce výpravní budovy.

V rámci soutěžního návrhu je možné navrhnout místo, kde by mohlo být umístěno toto nebo jiné umělecké dílo. Předpokládá se, že konkrétní návrh vzejde ze samostatné soutěže po dopracování dalších fází projektové dokumentace, která ověří vhodnost jeho umístění.

Inženýrské sítě

V rozsahu řešeného území jsou inženýrské sítě, které je možné v rámci stavby za přiměřených investičních nákladů přeložit. **Nebyly zjištěny páteřní nepřeložitelné trasy inženýrských sítí.**

Stávající tunely a podzemní prostory pod nádražím

Pod hlavní i ostrovní výpravní budovou se nachází rozsáhlý systém podchodů, tunelů, kolektorů, šachet, krytů a dalších podzemních prostor. Nádražní sklepy byly vytvořeny již se stavbou a postupně rozšiřovány. Vedle v současnosti využívaného příjezdového a odjezdového tunelu je zde severní technologický podchod a spěšninový tunel a dále nevyužívaný poštovní tunel.

S ohledem na technický stav se do těchto prostor doporučuje nezasahovat a případné úpravy budou řešeny v navazujících fázích projektu, po provedení stavebně technických průzkumů a zaměření.

Více informací je v podkladu P03.4

Historická hodnota objektů

Přestože objekty v řešeném území nejsou památkově chráněné, ani nejsou součástí plošné památkové ochrany, Národní památkový ústav sepsal významné a hodnotné prvky, které by bylo vhodné zachovat, rozebrat, uschovat nebo použít v jiné situaci.

Nejhodnotnějšími stavbami staničního obvodu jsou výpravní budova z roku 1858, jejíž fasáda a interiéry byly rehabilitovány při poslední rekonstrukci v letech 2002-2004. Jedinečnou stavbou s vysokou mírou autenticity je bezesporu ostrovní odbavovací hala s podchody a ostrovními nástupišti, která je cenným dokladem velmi moderního technického řešení a současně hodnotná reprezentativně pojatou historizující architekturou a uměleckořemeslnými prvky litinových sloupů, zábradlí apod.

V soutěžním návrhu by měla být dodržena zásada jasného oddělení starého a nového (příkladem může být výpravní budova stanice Ostrava-Svinov) a respektu k dominantnosti a historickému výrazu srostlice budov, tvořící dnes nádraží, obrácené k městu. Z hlediska stavebního vývoje se totiž nejedná o jednofázovou stavbu z let 1858-1859. Roku 1887 ji doplnila budova jižně od původního nádraží. Tehdy také vznikl dvůr mezi ní a původní výpravnou z roku 1859, uzavřený zdí. Roku 1906, při stavbě podchodů a ostrovní budovy, byla zeď proražena výstupem z příjezdového podchodu a dvůr upraven jako příjezdová hala. Nejprve zde byla pošta a drážní inspektorát, pošta se pak přesunula do stávajícího objektu, postaveného rovněž v rámci velké přestavby v letech 1904-1906. Máme zde tak tři významné fáze pouze pokud hovoříme o hlavní (nikoliv ostrovní) budově.

Jakousi maximou by tak mělo být pietní obnovení a ideálně doplnění historických částí (např. fasáda byla v průběhu vývoje zjednodušena, vizte dobové snímky), a jejich harmonické propojení se sebevědomým vstupem nové, ryze současné architektury. Monografie o Pardubicko-liberecké dráze: <https://www.npu.cz/cs/e-shop/103522-prumyslove-dedictvi-jihoseveronemecka-spojovaci-draha-pardubicko-liberecka-draha>

Více informací je v podkladu P06.4

Ekologické a trvale udržitelné řešení:

Soutěžní návrh by měl zohlednit současné požadavky v oblasti ekologických a trvale udržitelných řešení (návrh opatření a technologií s nízkou spotřebou energie, využití obnovitelných zdrojů, použití recyklovaných materiálů, omezení množství odpadů v průběhu stavby i provozu a další).

Soutěžní návrh by měl zohlednit současné požadavky v oblasti modrozelené infrastruktury (návrh zpevněných a nepevněných ploch, výsadby stromů, keřů a trávníků, hospodaření s dešťovou vodou a další).

Legislativa a normy:

Návrh by měl splnit dodržení norem pro uvedený druh zařízení a dalších souvisejících vyhlášek a předpisů (s ohledem na daný stupeň dokumentace a měřítko zobrazení). V navazujících fázích projektu se požaduje, aby navržené řešení splnilo předpisy územně plánovací, stavebně technické, hygienické, bezpečnostní, požární a další, tak, aby mohlo být projednáno s DOSS v územním a stavebním řízení.

ODHADOVANÉ INVESTIČNÍ NÁKLADY

Předpokládané náklady na stavební realizaci projektové části záměru jsou 1.839.000.000,- Kč bez DPH v cenové úrovni 3Q/2024. Očekává se takové řešení, které bude výše uvedené náklady zohledňovat a v případě jejich překročení bude toto dostatečně zdůvodněno jak autorem návrhu, tak porotou při jeho hodnocení.

Tyto náklady obsahují zejména:

• Rekonstrukce stávající výpravní budovy	492 mio
• Přístavba stávající výpravní budovy	105 mio
• Vlaková část terminálu – plochy, komunikace, zastřešení, nástupiště a podchody	528 mio
• Autobusová část terminálu – plochy, komunikace, zastřešení, nástupiště	206 mio
• Parkovací dům	350 mio
• Komerční parter parkovacího domu	63 mio
• Ulice a veřejná prostranství včetně infrastruktury	95 mio

Soutěž zároveň slouží k ověření takto stanovených nákladů a její výsledky mohou vést k jejich aktualizaci.

SEZNAM POSKYTOVANÝCH TECHNICKÝCH PODKLADŮ

P01	Zadání	pdf
P02	Řešené území	
P02.1	Situace pro zakres soutěžního návrhu	dwg
P02.2	Ověřovací a prostorová studie	dwg
P02.3	Digitální technická mapa řešeného území	dwg
P02.4	Územní plán řešeného území	dwg
P02.5	Katastrální mapa řešeného území	dwg
P03	Mapové podklady a zaměření objektů	
P03.1	GIS podklady	dwg, jpg
P03.2	Zaměření výpravní budovy	dwg
P03.3	Dokumentace budovy Skloexportu	jpg
P03.4	Podzemní prostory	jpg
P04	Související projekty	
P04.1	Krajský terminál Liberec	pdf
P04.2	Studie proveditelnosti	dwg, pdf
P04.3	Projektová dokumentace ulice 1.máje	dwg
P04.4	Rekonstrukce tunelových portálů	pdf
P04.5	Dopravní studie KORID LK	pdf
P04.6	Prostor před Uranem	jpg
P04.7.	Řezy a profily ulic	jpg
P05	Strategické a koncepční dokumenty	
P05.1	Územní plán	odkaz
P05.2	Strategický plán udržitelné mobility	odkaz
P05.3	Cyklogenerel	odkaz
P05.4	Schéma organizace dopravy	jpg
P06	Fotodokumentace	
P06.1	Současný stav	jpg
P06.2	Foto z dronu	jpg
P06.3	Historické foto	jpg
P06.4	Hodnotné historické prvky	jpg
P07	Vzor panelů grafické části	indd, pdf
P13	Podklady a pokyny pro fyzický model	skp