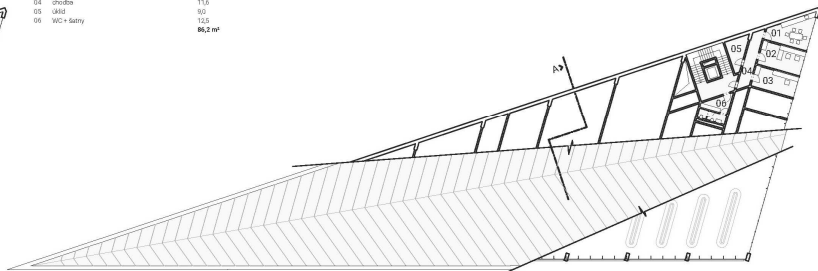
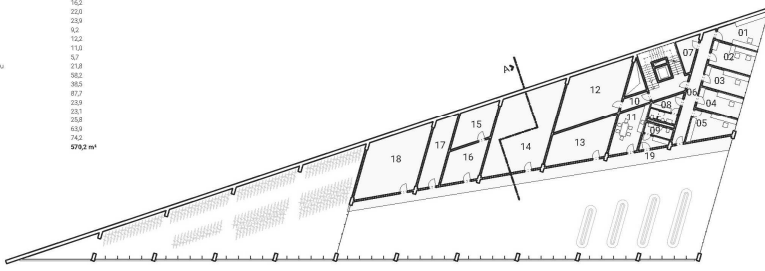


TERMINÁL - 2NP	Plocha (m ²)
01 kanceláře	202
02 kanceláře	16,4
03 kanceláře	16,3
04 kanceláře	16,2
05 kanceláře	22,9
06 chodba	22,9
07 místnost pro čísařku	9,2
08 WC - ženy muž	12,2
09 WC - ženy ženy	11,9
10 chodba	5,7
11 sanitární místnost	21,8
12 technologická místnost	58,2
13 technologická místnost	38,5
14 technologická místnost	81,7
15 transformátor	23,9
16 střešní VZT	23,1
17 skladová	22,9
18 skladová rozvaděna	43,8
19 chodba	74,2
celkem	579,2 m²

TERMINÁL - 3NP	Plocha (m ²)
01 sanitární místnost a kuchyňkou	29,3
02 kancelář 02	16,4
03 kanceláře	16,4
04 chodba	17,6
05 úklid	9,0
06 WC - Sanity	12,5
celkem	99,3 m²



Půdorys 2NP 1:300

Půdorys 3NP 1:300

Dílozice a provoz

Hlavní vstup do budovy je umístěn do středu vstupní haly terminálu. Ta se rozšiřuje na obě strany po celé délce budovy. Na západní straně navazuje na kapacitní výlozchovnu ukrytou pod protaženou střechou terminálu. Vnější vstup do budovy je pak navržen také z východní strany směrem od velkokapacitního parkovacího domu. Hala zastřeší plošinou glóbovou kosoúhlíková a jsou do ní orientovány samostatné obchodní jednotky a prodejna listků. Vedle té je navržen průchod do podchodu k nástupištním vybavených schodišti a výšňy. Celý prostor haly je pro návštěvníky bezbariérový. Toalety a zázemí v 1NP jsou umístěny za komerčními jednotkami a nejsou tak pohotově exponované.

2NP skouží zejména k umístění technologií. Na východní straně je za proskleným umístěním promítanými kancelářskými provozy: se zázemím o patře výše je umístěn samostatný prostor pro správy železnice.

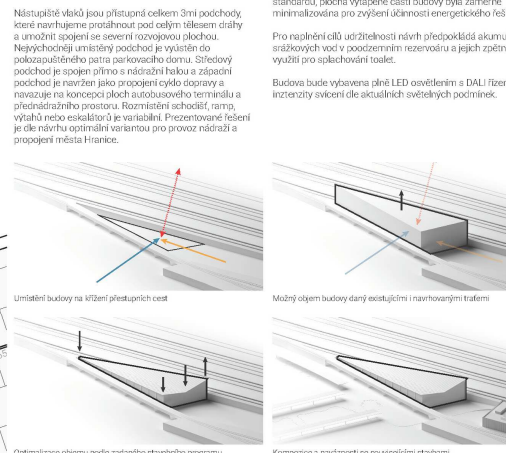
Technologie a energetika

Technologie terminálu navrhuje kompletní ukryté vnějš objemu budovy. Směrem k dráze usazuje serii průduchů a propojení technologických jednotek s exteriérem. Návětr terminálu počítá s pasivními a aktivními prvky údržečné architektury. Prosklení jsou opatřena aktivními venkovními sítiněmi z horizontálních lamel, které umožňují eliminaci či řízení záslňovných záslňů tepelné výměny energie do odčabovací haly. Hala je navržená jako převyšný prostor s možností otevření hřonu a dolní části fasády a vytvoření kamínkové výlozchy. V prostorách terminálu a kancelářích usazuje podlahové vytápění s nízkým otopovým spáděm a možnosti chlazení v létě. V Křížkových dlech budovy tepelnou regulaci pomocí cirkulčních klima jednotek dle potřeby. Na budově terminálu budou umístěny PVF panely; ty jsou uvázovány v plně ploše střechy parkovacího domu vedle budovy nádraží.

Návětr počítá se skladbami doporučeného energetického standardu; plocha vytápěné části budovy byla zájmem minimalizována pro zvýšení účinnosti energetického řešení.

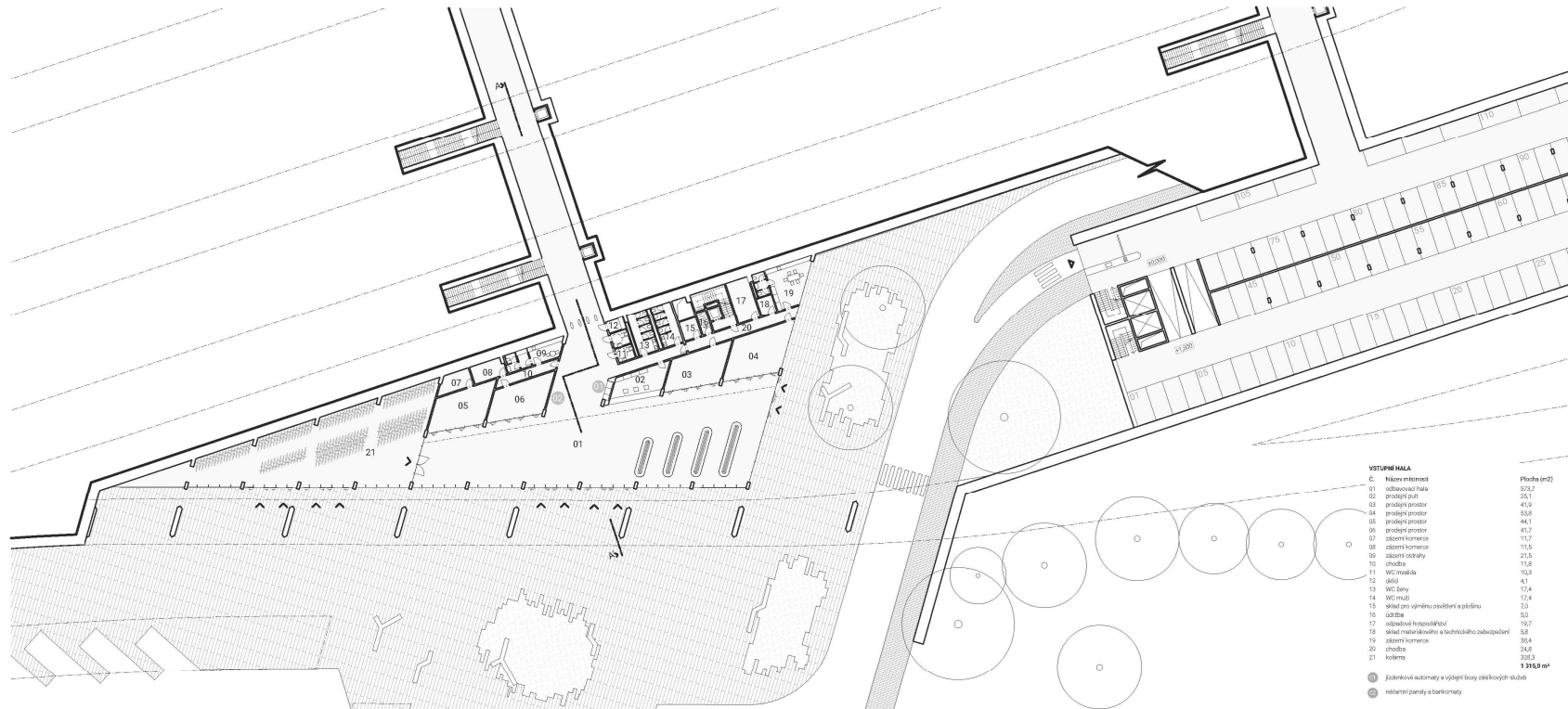
Pro naplnění účlu údržečnosti návětr předokládá akumulaci srážkových vod v poodzemních rezervoáru a jejich zpětné využití pro splachování toalet.

Budova bude vybavena plně LED osvětlením s DALI řízením intenzity svícení dle aktuálních světlných podmínek.



Optimalizace objemu podlaží za daného stavebního programu

Kompozice a návětrnosti se sousedícími stavbami



VSTUPNÍ HALA	Plocha (m ²)
01 odčabovací hala	57,2
02 prodějny	25,1
03 prodějny	41,9
04 prodějny	50,8
05 prodějny	44,1
06 prodějny	41,7
07 oblastní komerční	11,7
08 oblastní komerční	11,6
09 oblastní obchodní	21,5
10 chodba	11,8
11 WC mužská	10,8
12 úklid	4,1
13 WC ženy	17,4
14 WC muži	17,4
15 sklad pro výřebny osvětlení a pláštů	7,0
16 údrže	5,0
17 odpadové hospodářství	19,7
18 sklad materiálu a technického zabezpečení	5,8
19 oblastní komerční	38,4
20 chodba	24,6
21 křídla	139,3
celkem	1 315,0 m²

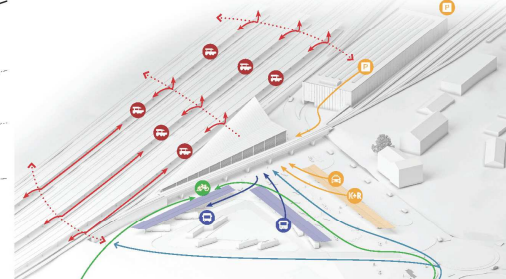
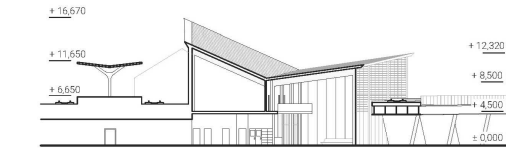
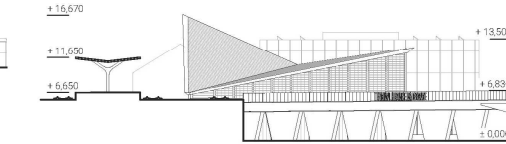


Schéma proudů cestujících



Rež příčný 1:300



Pohled západní 1:300

Půdorys 1NP 1:300



Pohled jižní 1:300



Architektura

Budova nádraží navrhuje v poměru mezi kolejišti a okolující železniční vlečky z toho je také odvozen odkový tvar, který plně využije volného prostoru ve tvaru kosého trojúhelníku. Veřejné prostory nádraží jsou umístěny do úrovně pod kolejišti, kde bezpečně a navazují na přednádražní prostor a podchod pod nástupištěm. Budo-va je navržena s ohledem na udržitelnost výstavby a tvarové řešení jako převážně dřevěná stavba s hlavní konstrukcí z lepených vazníků a sloupů. Materiály jsou volené v jednoduchých odstínech bílé, šedé, kerý v interiéru nechtějí vyniknout zejména dřevu. Vnitřní železobetonové jádro schodiště je pak hlavní ztužujícím prvkem budovy. Zastřešení nástupišť navrhuje v celé šíři, mezi nástupištní hranicí. Navrhujeme zastřešení typu jednodu-šouvého vlnitosty, kde standardní S2 pouze s drobnými úpravami s cílem optimalizovat uhlíkovou stopu zastřešení nástupišť použitím materiálů, které umožňují analogou demontáž a těžký materiál znovuvyužít v rámci přiro-zené cirkulardy. Zastřešení zastávek autobusového nádraží je navrženo ve stejném standardu jako zastřešení nástupišť železnic.

Objem stavby je dle obsahu stavebního programu vyláčen do dalších pater a je překryt spojitou širokou střechou, která optimalizuje velikost vnitřních prostor. Železniční vlečky je navržena jako odlehčené rozestří těleso procházející před budovou terénálně ve formě tláhlé horizontální linky. Výsledný nar střechy je tak v blízkém měříku v číselném kontrastu k jisk čistě horizontálnímu uspořádání všech staveb v okolí, čímž silně akcentuje budovu nádraží. Z širší perspektivy nospak budova odkazuje na vlnit se krajinu severní Moravy a blízké pohotí krumpáje horizont. Terminus je koncipován maximálně transparentně, přechýšený objem hlavy odkazuje polehl na dřevěnou síťovou konstrukci a tvar celé budovy. Celoplošné prosazení hlavy ukazuje těleso dráhy se křehým tak je budova v přímém kontaktu



Etapa 01 - Stávající rozvržení nádraží a demoloce

Návrh je uzákladěn maximální flexibilitou požadavek přístavby. V arním koleu dopje k příčné stěně nádraží budovy. Stávající budova bude ponechána v provozu do doby otevření nového terminálu.



Etapa 02 - Výstavba terminálu, K+R povrchové parkoviště u baru a výstavba povrchového parkoviště mezi kolejišti

Posuorčení výstavby terminálu lze demontovat stávající nádraží budovu a realizovat povrchové parkoviště v prostoru mezi kolejišti. Toto parkoviště bude mít kapacitu cca 170 míst. Autobusový terminál zůstane na svém místě a stávající parkoviště u autobusového terminálu lze doložně využít pro K+R a Taxi.



Etapa 03 - Demolice stávajícího autobusového terminálu a výstavba parkovacího domu

V této etapě doporučujeme samostatnou výstavbu parkovacího domu s venkovním parkovištěm mezi kolejišti. S chýdem na moduové řešení budovy lze výstavbu ještě dále etapizovat nebo upravit její celkovou kapacitu úpravou půdorysní stopy nebo podlažností. V návrhu je prezentován objem splňující současný zadání.



Etapa 04 - Výstavba autobusového nádraží

Přístavba autobusového terminálu, doplnění nové hrany K+R/TAXI je finální etapou rozvoje terminálu Hranice na Moravě. I tato etapa lze dotáhnout k řešení a postupně tak naplnit kapacitu autobusového terminálu. Revita káže vespříných prostanství města je přímo spojená s dokončením autobusového terminálu a napojením na kořuný stopový vln nádraží.





Dopravní řešení
 Uspořádání autobusového nádraží navazuje na orientaci hlavní nádražní budovy. Před budovou se tak otevřel lineární prostor směrem do ulice nádražní, který lze využít ze zastřešení autobusových zastávek a parkovištního K+R a TAXI parkoviště. Stránky prostorněji je poskytl kraj. nádražní řešení s postupně se rozvíjející ekidobou dleby přechází v rozlehlé plochy záhonů. Do nich jsou ve skupinách a jako solitéry umístěny stromy s vysokou vysočnou korunkou. Společná vřstava je vyplněna keří a travinami, je průchodná a poskytuje prostoty pro zlepšení biodiverzity v území a přirozené zasakování dešťových vod.

Řešení dopravy v klidu navrhujeme jednak v jřihm prostoru před nádražní budovou – zastřešená stáje K+R (3) a TAXI (3) s úzkou vazbou na přednádražní prostor. Tento prostor je v případě potřeby využitelný také pro nádražní autobusovou dopravu.

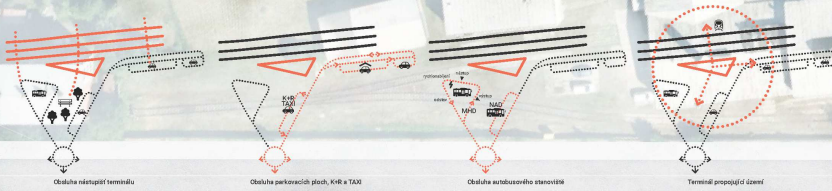
Hlavní parkovací kapacitu představuje parkovací dům ve východní časti nového terminálu o kapacitě 480 stání. Poloha objektu je navržena tak, aby bylo možné přímé propojení pochodem na nádražní stáje a po povrchu do blízké nádražní budovy. Objekt plní také funkci P+R. Objekt je řešen s vnitřními rampami do nádrží a s automatickým odstavovacím systémem na vjezdu a výjezdu. Organizace dopravy uvnitř objektu je jednoduchá. Výjezd do objektu je nastaven za podzemních věškových tratí z ul. Nádražní. Výjezd z parkovacího domu je řešen na opačné straně objektu do prostoru vnějšího parkoviště po 45 vozidel, na jehož půdorysu lze v dalších etapách parkovací dům modulově rozšířit. Pochodní parkovací domu a vnějšího parkoviště po důležitá požadavkem na zajištění přístupu a vjezdu do východní části dlelného nádraží.

Budova parkoviště je navržena jako převážně modulově prefabrikovaná železobetonová stavba, kterou lze v případě potřeby změnit nebo rozšířit dle požadavků klienta. Venkovní stání jsou proto navržena v identickém rozložení jako dispozice parkovacího domu. Okolní parkovištní doplnuje průhledné fasády ze světlého hřtakovku, který podtrhuje čisté technické pojetí budovy.

Nové autobusové nádraží je navrženo mezi ul. Nádražní a novou nádražní budovou. Základní myšlenkou konceptu řešení je vytvořit přehledného a nezávisle realizovatelného prostoru, který umožní pohodlné a bezpečné odjezdů cestujících. Cestující nebudou muset ani pro přístupu do vřikového nádraží ani pro přístupu k autobusovému nádraží křžít trasu motorové dopravy a jejich odjezdů bude probíhat

Organizace dopravy v rámci bezpečného předprostoru nádraží, který bude poskytovat také prostor pro čekání v rámci zelených ostrovů. Autobusové nádraží poskytuje prostor pro výstup a nástup cestujících MHD a výstup regionální dopravy v prostoru G. Společně ploché uspořádaných zastřešených nástupních hradič, z nich jsou cestující vedeni přímo ke zelené volněné nádražní budově. Nástup cestujících regionální dopravy je řešen mírně západně od nádražní budovy, avšak s vazbou na podchod k nástupišti. Cestující zde nastupují pod zastřešením do autobusů uspořádaných v řadě státek, kabíny s individuálním nástupem. Vnitřní prostor trojhránekového počty jsou v využití pro odjezdné stání autobusů a umožňuje vytvořit oddělené křidlo zóny s parkovou úpravou také pro řadbu, čekající na odjezd své linky, nebo dojíždí elektrickým autobusem. Pohyb vozidel veřejné dopravy je řešen jednosměrně, což zvyšuje bezpečnost a snovitelnost řešení.

Navřzené řešení umožňuje realizaci nádražní budovy s parkovacími kapacitami a zachování funkčnosti stávajícího autobusového nádraží a minimálního úpravami. Také samotná výstavba nového autobusového nádraží, které je umístěno mimo současný půdorys, je provodiitelná při zachování provozu současných nádraží, resp. postupném přestěření provozu na nové vyuspořávané stání autobusového nádraží. Jako u každé stavby realizované za provozu lze očekávat dlel provozní změny během výstavby.



situace 1:500

