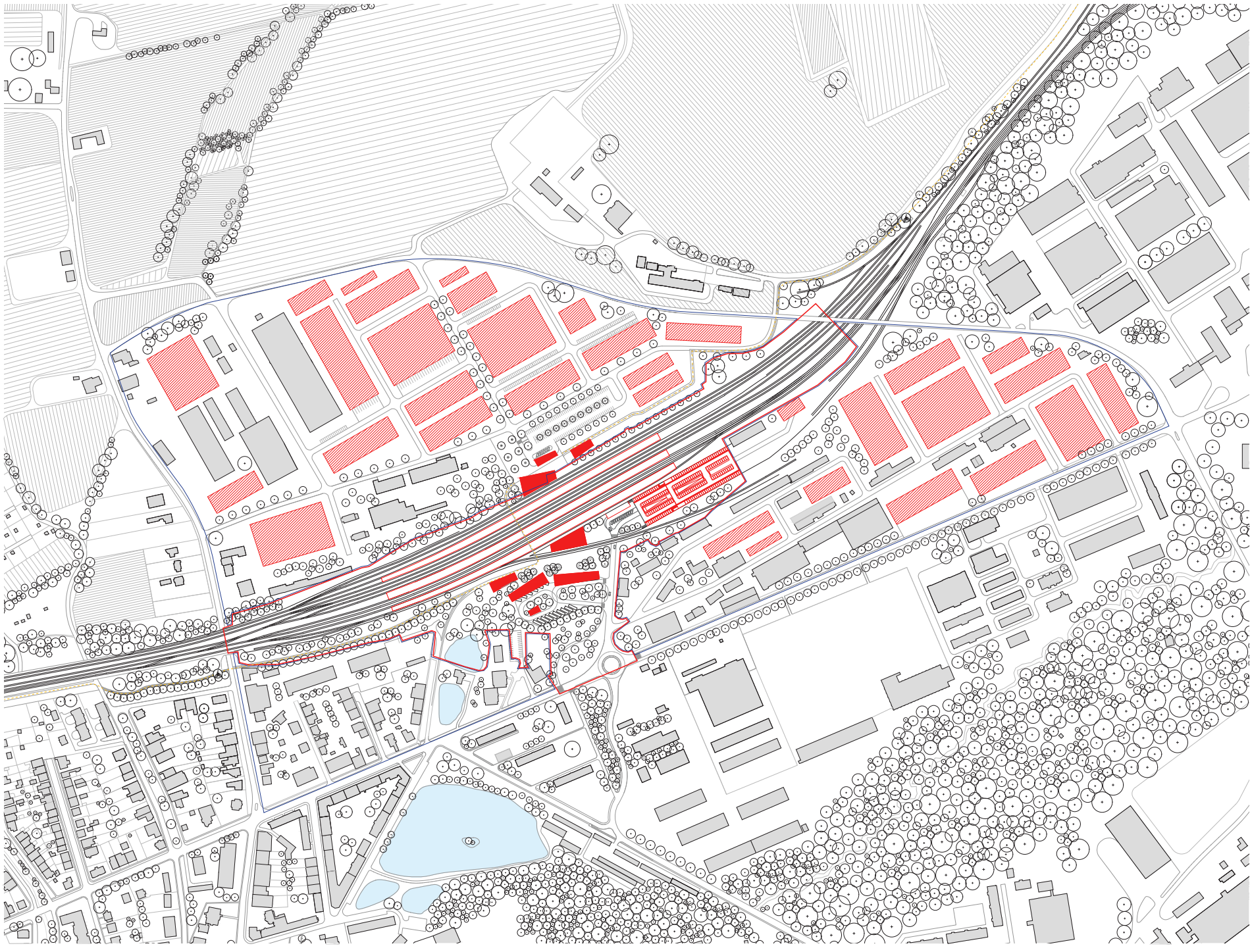


**TERMINÁL HRANICE NA MORAVĚ**





**Nové městské nádraží**

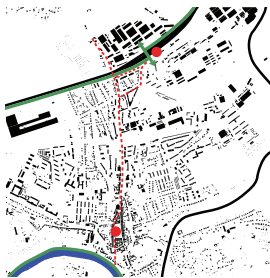
Vysokorychlostní terminál v Hranicích na Moravě se v budoucnu stane i novým městským nádražím. Přístupní uzei i jeden ze vstupů do města. Brána, kde si lidé začnou tvořit první dojem o městě nebo naopak místo, které bude spojeno s obyvateli města.

Proto navrhujeme terminál, který je svou identitou propojen s městem Hranice na Moravě a nestává se jen nádražím, ale také spojnicí mezi jižní a severní částí města a jeho budoucího rozvoje. Místo nabízející odlišné zážitky při příjezdu na kole či autem nebo hromadnou dopravou.

Terminál přináší unikátní propojení města se světem a v budoucnu má tímto místem procházet téměř 10 000 pasažerů denně. Tomu odpovídá orientačně jednoduchý koncept pasáže doplněný velkorysou vstupní halou. Hala je umístěna za stávající obchodovací trať, která dnes vytváří bariéru v území. V budoucnu naopak může fungovat jako unikátní vstup do terminálu, která svoji estetikou naváže na kulturní památku viaduktu v blízkosti nádraží, tedy na místo už neodmyslitelně spjaté s městem Hranice na Moravě.

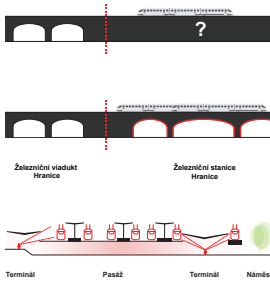
**Propojené město**

Hranice jako město mezi hranicemi. Z jedné strany řeka, z druhé koleje. Navrhujeme kolem trati vybudovat zelenou osu, nové „nábreží“ vedle trati. Tato cyklistická a pěší spojnice prochází nádražím a propojuje severní a jižní část města a stává se unikátní spojnicí pro chodce a cyklisty s nádražím.



**Identita**

Vystoupím a vim, že jsem v Hranicích. Naš návrh pracuje s identitou místa. Výrazná vstupní forma nádraží vychází z unikátního viaduktu v blízkosti. Dále pracujeme s estetikou stávajícího nádraží, které se bude bourat, nicméně je dlouhodobě spojeno s tímto místem a proto v návrhu interpretujeme stávající plechový pohled hlavní budovy jako otisk minulosti.



**Legenda**

- projektová část
- lidsová část
- cyklostezka

m 1:2000  
 Situace širších vztahů



## Urbanismus a přilehlé území

Řešené území v ideové části návrhu navrhujeme na základě jednoduše stanovených obslužných komunikací, které vychází z kontextu území a plánovaných projektů. Vzniklá urbaní struktura nabízí variabilní budoucí využití tak, aby mohla sloužit jako podklad pro další diskuzi s městem, o tom co si v budoucnu v území představují a případně jak území rozčlenit na odlišné funkce.



## Flexibilní program

Jednotlivé pozemky v navržené struktuře se dají vyplnit rozdílnými funkcemi. Budoucí možné funkce rozdělujeme do rozdílných skupin S, M, L, XL podle velikosti. Velikosti odpovídají historické struktuře i velikostem pro různý program od 500m<sup>2</sup> do 5000m<sup>2</sup>.



**S, M** malé sklady  
drobná výroba

**L** hypermarkety  
administrativní budovy  
skladové haly  
aportované stavby

**XL** logistické haly  
haly pro  
průmyslovou  
výrobu

## Nádraží v rozdrobené struktuře

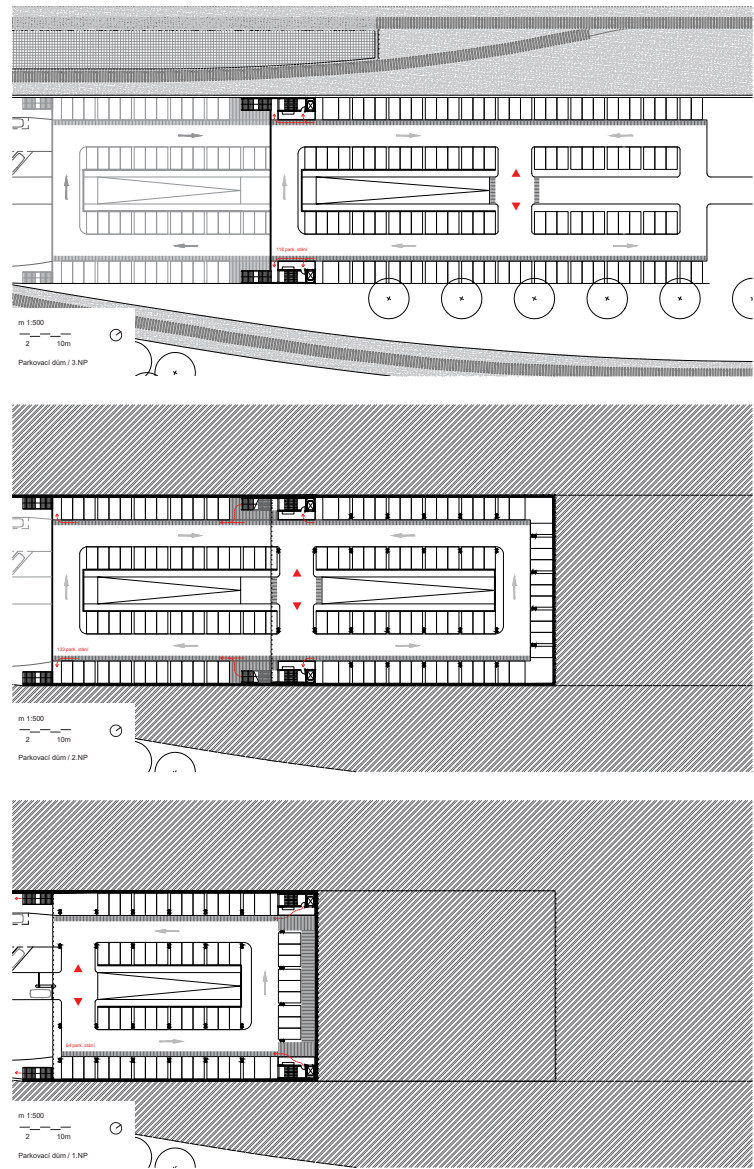
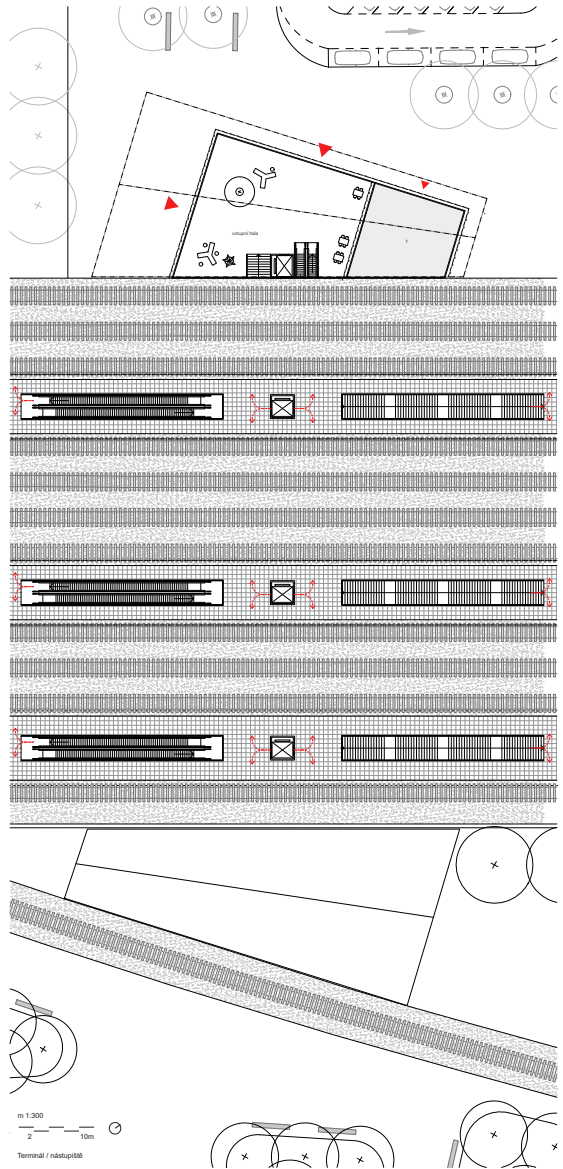
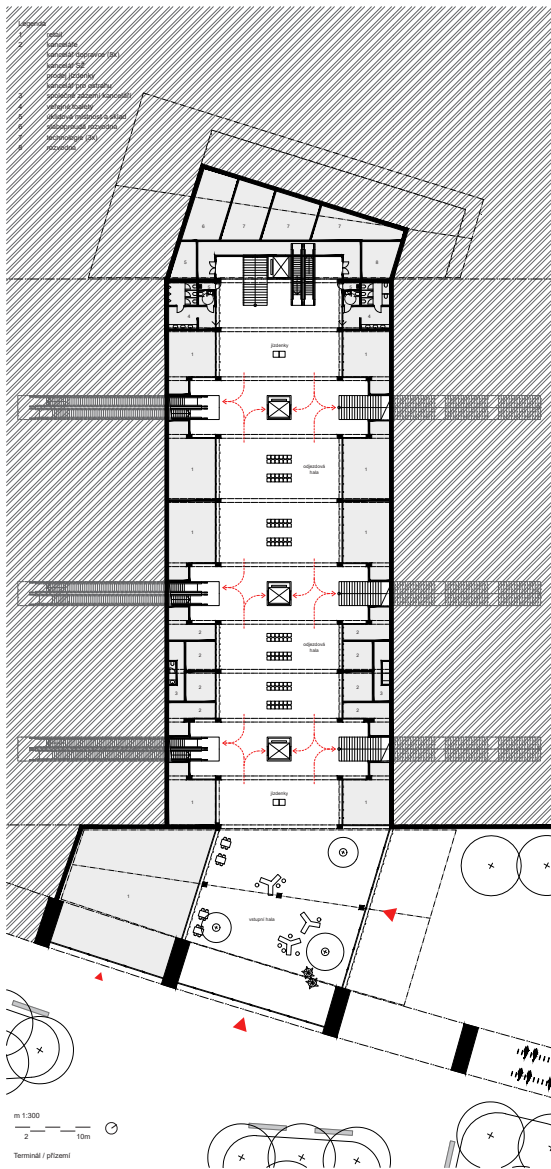
Novou budovu terminálu s autobusovým nádražím integrujeme do stávající urbanistické struktury. Jednotlivé samostatné objekty mezi sebou vytváří jasné definovaný veřejný prostor. Jejich malé měřítko zapadá do kontextu menších solitérních staveb v okolí.



- 1 stání pro kola
- 2 odjezdy dálkových autobusů
- 3 příjezdy a odjezdy regionálních autobusů
- 4 zázemí pro řídicí autobusy
- 5 odstavné stání pro autobusy
- 6 vstupní hala již
- 7 vstupní hala sever
- 8 parkovací stání / K+R / taxi
- 9 stání pro kola
- 10 parkovací stání / K+R / taxi

m 1:500  
Situační

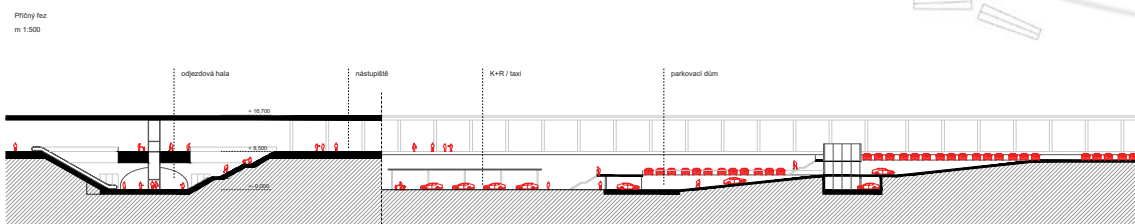
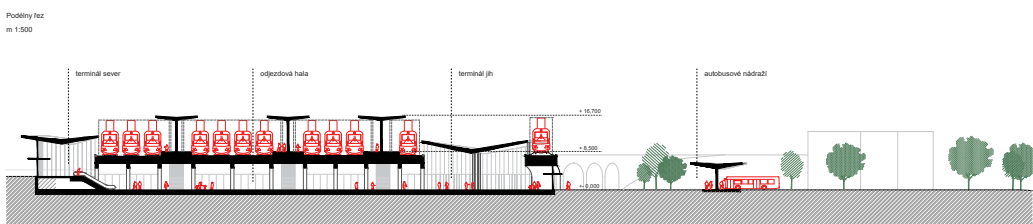
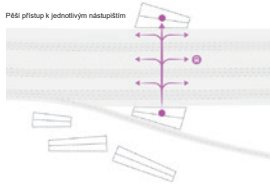
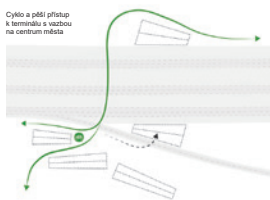
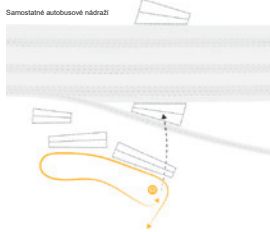
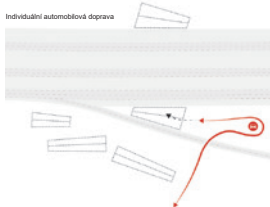




**Přestup i cíl**

Terminál není jen přestupní bod, stává se i samotným cílem. Vytvoření otevřené obchodní pasáže zvyšuje kvalitu a atraktivitu celého přilehlého okolí. Přivádí do místa život a vytváří kvalitní podmínky pro jeho udržení.

Dopravní situace je navržena s důrazem na různé druhy uživatelů. Cyklisté a pěší přicházejí po zelené ose kolem trati. Tato osa je dále napojena na centrum města. Autobusové nádraží se nachází na jižní straně před hlavní halou terminálu. Individuální doprava a taxi se nachází na východní straně území a jsou funkčně napojeny na parkovací dům. Doprava se vzájemně nekříží a podporuje intermodalitu mezi jednotlivými druhy dopravy.





## TABULKA BILANCÍ

POLOŽKA	m2	m3	ks	cena dle SPOZES 22	cena za MJ	Kč bez DPH
<b>TERMINÁL</b>						
HRUBÁ PODLAŽNÍ PLOCHA VÝPRAVNÍ BUDOVY	3 450	-	-	-	57 000 Kč	196 650 000 Kč
<b>Celkem HPP [m2]</b>	<b>3 450</b>	-	-	-	-	<b>196 650 000 Kč</b>
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST	-	11 520	-	11 000 Kč	8 650 Kč	99 648 000 Kč
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST	-	9 135	-	11 000 Kč	7 400 Kč	67 599 000 Kč
<b>Celkem OP [m3]</b>	<b>0</b>	<b>20655</b>	-	-	-	<b>167 247 000 Kč</b>
<b>DALŠÍ KONSTRUKCE</b>						
zastřešení nástupiště	10600	-	-	14 000 Kč	12 500 Kč	132 500 000 Kč
schodiště na nástupiště	276	-	-	1 146 000 Kč	8 500 Kč	2 346 000 Kč
výtahy, eskalátory	-	-	12	1657000/2098000 Kč	1 800 000 Kč	21 600 000 Kč
povrch nástupiště	8225	-	-	-	2 500 Kč	20 562 500 Kč
<b>Celkem konstrukce</b>	<b>19101</b>	-	-	-	-	<b>177 008 500 Kč</b>
<b>VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ</b>						
POVRCHY	zpevněné	4 520	-	20 000 Kč	3 800 Kč	17 176 000 Kč
	nezpevněné	1 388	-	496 Kč	1 500 Kč	2 082 000 Kč
KOMUNIKACE		470	-	30 000 Kč	3 800 Kč	1 786 000 Kč
<b>Celkem povrchy a prvky</b>	-	-	-	-	-	<b>19 258 000 Kč</b>
<b>POVRCHOVÉ PARKOVIŠTĚ A KOMUNIKACE (v areálu terminálu)</b>						
ZASTAVĚNÁ PLOCHA	kapacita	-	-	193	150 000 Kč	2 412 500 Kč
	zpevněné plochy	4 840	-	-	30 000 Kč	18 392 000 Kč
	nezpevněné plochy	150	-	-	496 Kč	225 000 Kč
<b>Celkem [m2]</b>	<b>4 990</b>	-	-	-	-	<b>18 617 000 Kč</b>
<b>PARKOVACÍ DŮM (mimo povrchová parkoviště)</b>						
	kapacita	-	-	137	600 000 Kč	82 200 000 Kč
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST		16 065	-	-	8 500 Kč	136 552 500 Kč
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST		0	-	-	7 250 Kč	0 Kč
<b>Celkem [m3]</b>	-	<b>16065</b>	-	-	-	<b>218 752 500 Kč</b>
<b>MOSTY, PROPUSTKY, LÁVKY, TUNELY, PODCHODY</b>						
KONSTRUKCE MOSTU	600	-	-	83 000 Kč	67 000 Kč	40 200 000 Kč
KONSTRUKCE PROPUSTKU	0	-	-	77 000 Kč	0 Kč	0 Kč
KONSTRUKCE LÁVKY	0	-	-	39 000 Kč	0 Kč	0 Kč
KONSTRUKCE TUNELU	0	-	-	685 000 Kč	0 Kč	0 Kč
KONSTRUKCE PODCHODU	0	-	-	127 000 Kč	0 Kč	0 Kč
<b>Celkem</b>	-	-	-	-	-	<b>40 200 000 Kč</b>
<b>AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ</b>						
KOMUNIKACE (autobusového nádraží)	3 200	-	-	30 000 Kč	3 800 Kč	12 160 000 Kč
CHODNÍKY	982	-	-	20 000 Kč	2 500 Kč	2 455 000 Kč
ZASTŘEŠENÍ	1 200	-	-	14 000 Kč	15 000 Kč	18 000 000 Kč
OBJEKTY	-	340	-	11 000 Kč	12 000 Kč	4 080 000 Kč
<b>Celkem</b>	-	-	-	-	-	<b>36 695 000 Kč</b>
<b>OSTATNÍ POLOŽKY*</b>						
OSTATNÍ POLOŽKY*	0	-	-	-	0 Kč	0 Kč
<b>TERMINÁL, VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ, KOMUNIKACE A PARKOVIŠTĚ (PARKOVACÍ DŮM), AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ</b>						<b>677 778 000 Kč</b>

Rezerva 10%

1,10

745 555 800,00 Kč

Pozn.

\*Do libovolné části tabulky je možné přidávat další položky.

*Anotace*

## **Nové městské nádraží**

Vysokorychlostní terminál v Hranicích na Moravě se v budoucnu stane novým městským nádražím. Přestupní uzel i jeden ze vstupů do města. Brána, kde si lidé začnou tvořit první dojem o městě nebo naopak místo, které bude spjato s obyvateli města.

Proto navrhujeme terminál, který je svou identitou propojen s městem Hranice na Moravě a nestává se jen nádražím, ale také spojnicí mezi jižní a severní částí města a jeho budoucího rozvoje. Místo nabízející odlišné zážitky při příjezdu na kole či autem nebo hromadnou dopravou.

Terminál přináší unikátní propojení města se světem a v budoucnu má tímto místem procházet téměř 10 000 pasažéru denně. Tomu odpovídá orientačně jednoduchý koncept pasáže doplněný velkorysou vstupní halou. Hala je umístěna za stávající odbočovací trať, která dnes vytváří bariéru v území. V budoucnu naopak může fungovat jako unikátní vstup do terminálu, která svojí estetikou naváže na kulturní památku viaduktu v blízkosti nádraží, tedy na místo už neodmyslitelně spjaté s městem Hranice na Moravě.



*Výřez vizualizace z plakátu P3*





Viadukt v Hranicích (kulturní památka)

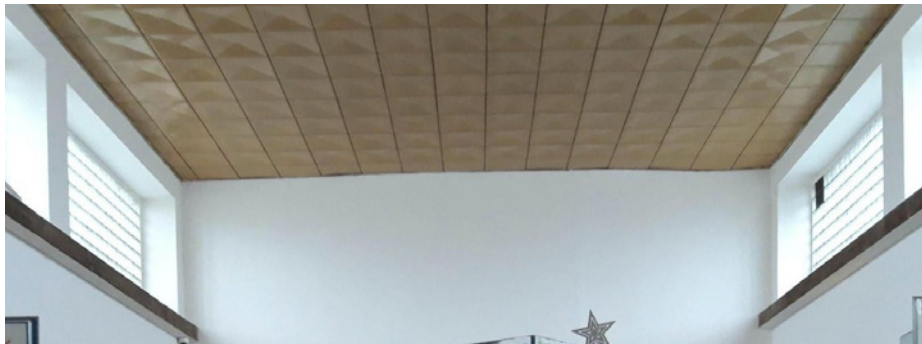
## Urbanisticko architektonické řešení

Návrh terminálu a jeho okolí vychází ze stávající solitérní roztroušené urbanistické struktury a jejího měřítka. Terminál je rozdělen s autobusovým nádražím na několik menších částí tak, aby svým měřítkem a vztahem menších hmot citlivě zapadl do okolí a dokázal definovat své meziprostory. Z respektu k historii místa a současného charakteru města vzniká nový terminál, který se stává novým dynamickým bodem města.

Nové železniční nádraží se proměňuje v klíčový prvek městské infrastruktury. Svým strategickým umístěním zajišťuje plynulou dopravu a usnadňuje mobilitu obyvatel i návštěvníků. Navrhujeme kolem železniční trati zelenou cestu, (železniční nábřeží), které propojuje město pěšími a cyklistickými cestami. Cestující mají odlišný zážitek při příjezdu automobilem, hromadnou dopravou a nebo při příchodu po pěší cestě. Tyto cesty se vzájemně nekříží a orientačně podporují jednoduchou logiku vstupu do nádraží.

Nové železniční nádraží v Hranicích na Moravě svou estetikou citlivě navazuje na ikonický viadukt - charakteristickým elementem města a jeho panoramatu. Nádraží, umístěné mezi hlavní a odbočovací tratí, přebírá identitu viaduktu. Toto propojení vytváří nádraží unikátním místem spojeným s tímto městem.

Ať už cestující přijíždějí, odjíždějí nebo jen přestupují, okamžitě pocítí silnou spojitost s městem a uvědomují si, kde se nachází. Silná identita nového nádraží slouží jako vizitka města a zve všechny k dalšímu objevování.



*Stávající plechový pohled v hale nádraží*



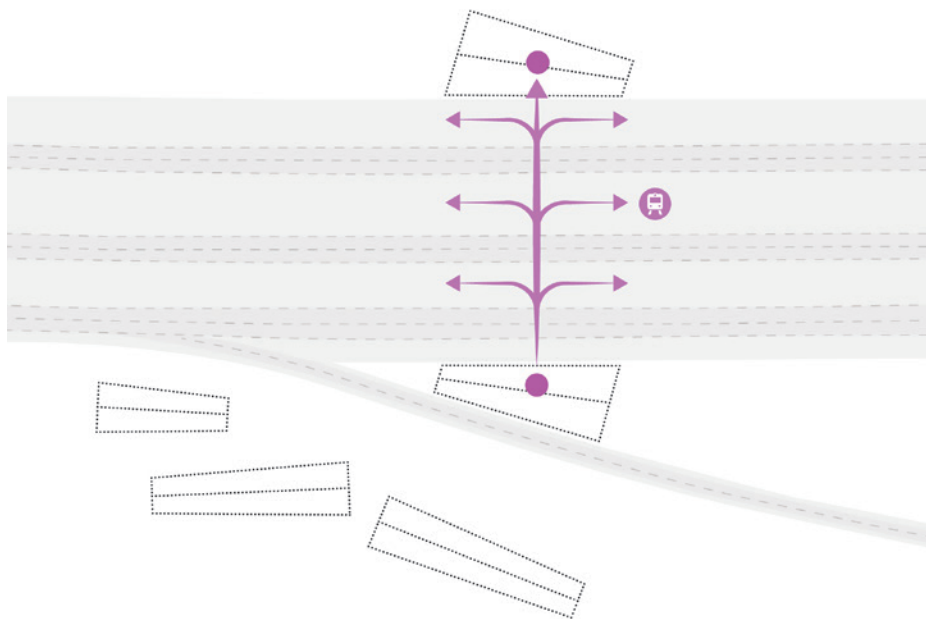
*Výřez vizualizace z plakátu P5*

## Konstrukční a materiálové řešení

Nové železniční nádraží v Hranicích na Moravě zahrnuje průchozí obchodní pasáž pod úrovní kolejí, která přivádí cestující z úrovně okolního terénu na jednotlivá nástupiště. Tato obchodní pasáž je postavena z železobetonové konstrukce zajišťující dostatečnou tuhost a stabilitu. Pasáž je doplněna hlavní halou terminálu, kde pracujeme s identitou stávajícího nádraží, jež bude zbouráno, a interpretujeme výrazný plechový pohled, který je pro něj charakteristický.

Zastřešení haly a jednotlivých nástupišť je z ocelové konstrukce. Autobusové nádraží je naopak zastřešeno dřevěnou konstrukcí, čímž zdůrazňujeme rozdílné druhy dopravy a přidáváme přírodní prvek do celkového konceptu.

Vstup do nového železničního nádraží v Hranicích na Moravě je tvořen upravenou odpočovací kolejí, která se nachází na nově vybudovaném viaduktu. Tento nový viadukt plynule navazuje na stávající historický viadukt, čímž vytváří jednotný a harmonický celek. Tímto způsobem nové nádraží nejen respektuje architektonické dědictví města, ale také posiluje jeho vizuální identitu a propojení s charakteristickým prvkem městského panoramatu.



Pěší přístup k jednotlivým nástupištím

## Dispoziční a provozní řešení

Uvádíme si stres při cestování, a proto jsme navrhli co nejjednodušší dispoziční řešení nádraží pro snadnou orientaci. Nádraží tvoří jedna rovná obchodní pasáž, ve které se nachází jednotlivá schodiště vedoucí na nástupiště. Na obou koncích pasáže jsou umístěny vstupní haly. Terminál má dostatečný počet obchodních jednotek pro plánovaných 10 000 cestujících denně, což zajišťuje pohodlí a dostupnost potřebných služeb. Tímto způsobem přispíváme k minimalizaci stresu a zvyšujeme komfort cestujících.



Výřez vizualizace z plakátu P5

## Technologické a energetické řešení

Objekt terminálu je z perspektivy hospodaření s energií navržen jako budova s minimalizovanými spotřebami. Budova bude řízeně větrána, vytápěna a chlazená. Energeticky úsporná zařízení TZB budou využívat energie z okolního prostředí a bude důsledně vyžívána rekuperace. Zasklení bude voleno s takovým solárním faktorem, aby eliminovalo nežádoucí tepelné zisky.

Samozřejmostí je nízkoodběrové LED osvětlení a dostatečné množství dobíjecích stanic pro elektromobilitu včetně kol. Budova bude vybavena elektronickým infosystémem, jež bude pokrývat jak vlakovou tak autobusovou veřejnou dopravu. Parkování vozidel bude kontrolované, vybavené vjezdovým parkovacím systémem a inteligentním naváděním.

Pro snížení uhlíkové stopy a zlepšení estetické kvality náměstí před terminálem navrhujeme autobusové nádraží jako dřevostavbu. Přítomnost dřeva a přírodních materiálů v prostředí může pozitivně ovlivnit psychickou pohodu a zdraví lidí a my chceme cestovat příjemně a bez stresu.

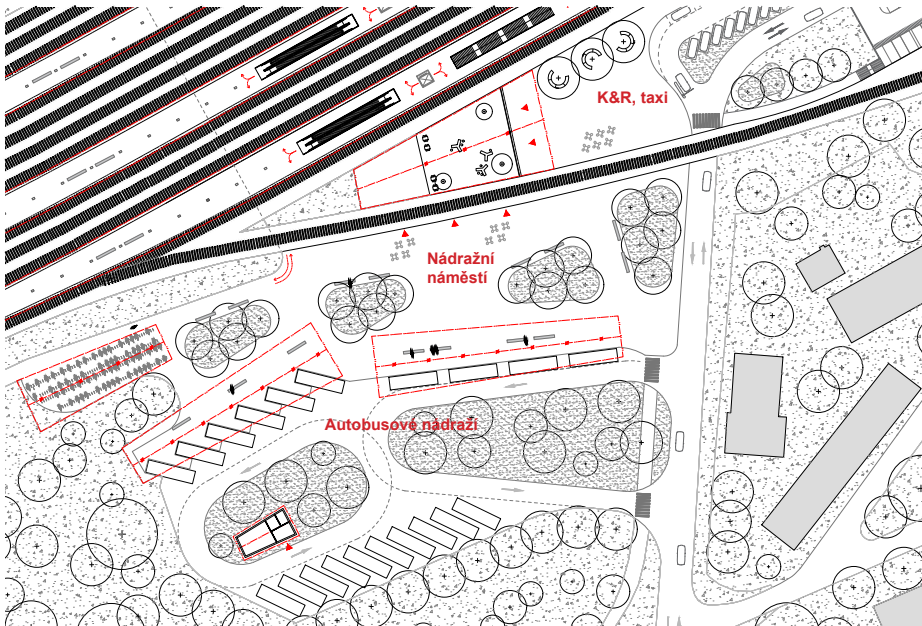
## Řešení veřejného prostranství a krajiny

Řešení veřejného prostranství vychází z umístění železničního terminálu ve vztahu k městu a jeho snahy o kvalitní spojení všech částí města s nádražím, které je významným dopravním uzlem. Hlavní veřejný prostor nádraží se nachází mezi vstupem do terminálu a autobusovým nádražím. Tento prostor má charakter náměstí a navazují na něj hlavní komunikace do zbytku města.

Ze západní strany se nachází zelená osa pro pěší a cyklisty, která zajišťuje bezpečný a příjemný pohyb mimo automobilovou dopravu. Z jižní strany je situováno autobusové nádraží, což umožňuje snadný přestup mezi železniční a autobusovou dopravou, čímž se zvyšuje celková dostupnost města a jeho okolí. Na východní straně se soustřeďuje veškerá individuální automobilová doprava.

Podobný charakter má i nádražní předprostor na severní straně, který v budoucnu může mít podobný význam a stát se centrem severní části města.

Celkové řešení veřejného prostoru kolem nádraží je zaměřeno na integraci různých druhů dopravy, zajištění pohodlného pohybu pěších a cyklistů a vytvoření příjemného prostředí pro všechny obyvatele a návštěvníky města. Tímto způsobem se posiluje role nádraží jako klíčového dopravního uzlu a přispívá k rozvoji městské infrastruktury a kvality života ve městě.



Výřez vizualizace z plakátu P5



Výřez vizualizace z plakátu P5

## Dopravní řešení

Nové železniční nádraží bude dopravně napojeno na ulici Nádražní přes plánovaný kruhový objezd, který bude sloužit pro hromadnou a individuální automobilovou dopravu. Pěší a cyklisté budou vstupovat skrze zelené železniční “nábřeží” při kolejové trati, které bude napojeno na hlavní komunikaci vedoucí do centra města. V tomto uspořádání nedochází k jednotlivým křížením dopravy, což zvyšuje bezpečnost a plynulost pohybu.

V místě stávajícího nádraží je navržen parkovací dům. Objekt přirozeně ustupuje svažitému terénu, aby se minimalizovaly výkopové práce. Každé patro parkovacího domu má tak povrchovou a podzemní část podle toho, jak se zařezává do svahu. Povrchové parkovací staní jsou doplněny o lehkou ocelovou konstrukci pro popínavou zeleň, která pomáhá stínit parkovací místa. Před terminálem se nachází autobusové nádraží, rozdělené do dvou pavilónových přístřešků, které mohou být využity pro dálkové a městské spoje. Autobusové nádraží je doplněno o odstavné místa a zázemí pro řidiče.

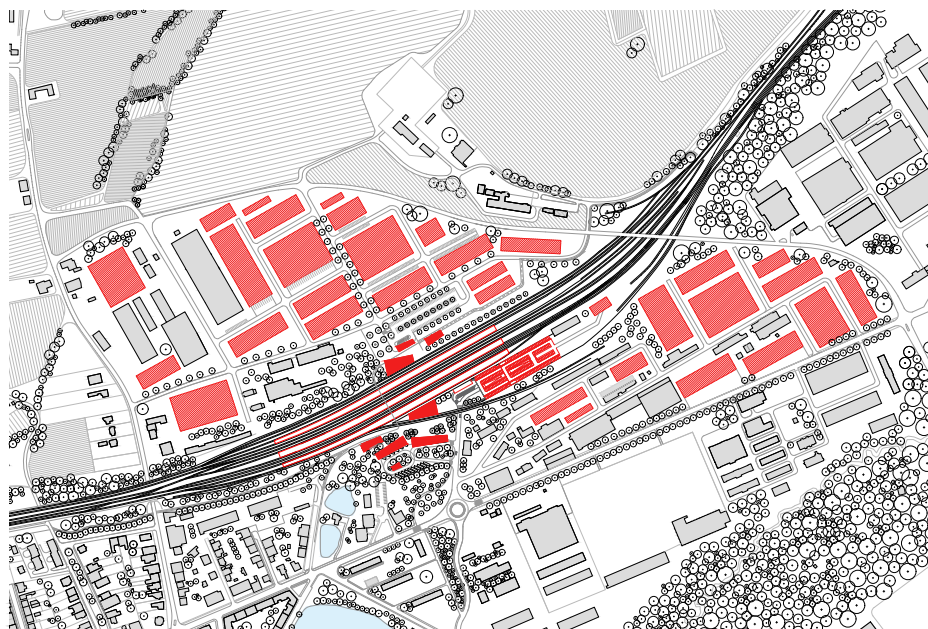
Celý prostor je obohacen o zelené ostrovy zmenšující měřítko nádraží. Tyto ostrovy vytvářejí příjemnější zelené prostředí a stín pro cestující.

## Ideové řešení ve vztahu k zadání

Ideové řešení přilehlého okolí nádraží vychází z návaznosti současných a plánovaných komunikací v území, které celé místo dělí na jednotlivé pozemky. Zastavění těchto pozemků je inspirováno historickými stopami a variabilitou budoucího využití. Do území aplikujeme různě velké zastavěné části, které označujeme S, M, L, XL. Tyto části mají rozdílný program. Menší pozemky mohou být využity pro obchodní účely, zatímco větší pro průmyslové nebo sportovní aktivity.

Záměrně necháváme program otevřený, protože nechceme definovat přilehlé okolí jen jako průmyslovou zónu nebo logistický park. Věříme, že když se nádraží stane přestupním a komerčním centrem oblasti, může být i v okolí vytvořen kvalitní městský prostor vhodný pro sportování, obchod nebo případně i bydlení.

Tento přístup umožňuje flexibilní a adaptivní rozvoj území, který může reagovat na měnící se potřeby a podmínky města. Vytvoření různorodých zastavěných částí S, M, L a XL umožňuje rozmanitost funkcí a aktivit, což přispívá k dynamickému a živému městskému prostředí. Historické stopy a plánované komunikace tvoří základ pro promyšlený a udržitelný rozvoj oblasti.



Ideové řešení přilehlého okolí