

# KONCEPCE REVITALIZACE



## PROSTORU PŘEDNÁDRAŽÍ



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost

**DIMENSE**  
a r c h i t e c t s

<b>ÚVODNÍ ČÁST</b>	<b>3</b>
1.1 Zadavatel projektu	4
1.2 Zpracovatelé projektu	4
1.3 Charakteristika a účel studie	4
1.4 Použité podklady	4
<b>ANALYTICKÁ ČÁST</b>	<b>5</b>
2.1 Zadání studie	6
2.2 Cíle studie	6
2.3 Vymezení a charakteristika řešeného území	6
2.4 Požadavky na využití a prostorové uspořádání veřejného prostranství	6
2.5 Požadavky na uspořádání krajiny a ochranu a rozvoj hodnot území	6
2.6 Požadavky na řešení dopravní a technické infrastruktury	6
2.7 Další požadavky	6
2.8 Podmínky Územního plánu města Hanušovice na funkční využití ploch v řešeném území	6
2.9 Stávající využití lokality	7
2.10 Majetkoprávní vztahy	7
2.11 Hygienické limity - ochrana proti hluku	7
2.12 Požadavky vyplývající z územně analytických podkladů a ze zvláštních právních předpisů	8
Ochranné pásmo dráhy	8
<b>ANALYTICKÁ ČÁST - GRAFICKÁ</b>	<b>9</b>
<b>NÁVRHOVÁ ČÁST - TEXTOVÁ</b>	<b>18</b>
4.1 ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ	19
4.1.1 Dopravní infrastruktura	19
4.1.2 Komunikace pro pěší	19
4.1.3 Veřejná prostranství	19
4.1.4 Zeleň	20
4.1.5 Mobilář	22
4.1.6 Technická infrastruktura	22
4.1.7 Veřejná infrastruktura	22
4.1.8 Etapizace	22
<b>NÁVRHOVÁ ČÁST - GRAFICKÁ</b>	<b>23</b>
<b>NÁVRHOVÁ ČÁST - EKONOMICKÁ</b>	<b>37</b>
<b>DOKLADOVÁ ČÁST</b>	<b>40</b>

# 1. ÚVODNÍ ČÁST

### 1.1 Zadavatel projektu

#### Město Hanušovice

se sídlem se sídlem Hlavní 92, 788 33 Hanušovice  
Zastoupené starostou Markem Kostkou

### 1.2 Zpracovatelé projektu

#### Dimense v.o.s.

Hrnčářská 15  
602 00, Brno

Architekti: Ing. arch. Petr Hovořák  
Ing. arch. Tereza Svíbová  
Ing. arch. Jakub Veit

### 1.3 Charakteristika a účel studie

Městský úřad Hanušovice se rozhodl navázat na Vizi Hanušovic (2019) a nechat zpracovat Koncepci revitalizace prostoru přednádraží, která navrhne fungující dopravní uzel propojený s dostatkem rekreačních ploch pro pěší a cyklisty, a ověří jeho proveditelnost z hlediska funkčního, technického i ekonomického.

### 1.4 Použité podklady

Jako hlavní výchozí podklady byly použity:

- Územní plán Hanušovic z roku 2015
- Vize Hanušovic z roku 2019
- Ortofotomapa části města Hanušovice
- Katastrální mapa pro k.ú. Hanušovice
- Vedení inženýrských sítí v řešeném území
- Provedené doplňující průzkumy a fotodokumentace
- Polohopis



## 2. ANALYTICKÁ ČÁST

## 2.1 Zadání studie

Městský úřad Hanušovice se rozhodl pro zpracování Koncepce revitalizace prostoru přednádraží, která bude navazovat na již zhotovenou Vizi Hanušovic z roku 2019.

Koncepce bude blíže specifikovat obsah nového využití a především potvrdí potřebnost, ekonomičnost a účelnost záměru v této části města. Zhodnotí různé alternativy řešení a posoudí uskutečnitelnost i ekonomické a technické hledisko celého konceptu. Zároveň také pomůže identifikovat možná rizika a zajistí trvalou udržitelnost plánovaných investic.

## 2.2 Cíle studie

Cílem studie je vytvoření kultivovaného veřejného prostoru, který vhodně a vyrovnaně poslouží jak veřejné dopravě, tak pěším obyvatelům města. Dojde k jasně definovanému pohybu všech osob na tomto prostoru. Přednádraží se tak stane příjemnou lokalitou s množstvím zeleně a odpočinkových ploch, nejen pouhým dopravním uzlem.

### Koncepce řeší:

- hlavní zásady prostorového uspořádání a funkčního využití veřejných prostranství
- základní podmínky umístění technické infrastruktury a připojení na stávající systémy technické infrastruktury
- funkční systém dopravní obsluhy v řešeném území a napojení na komunikační síť města Hanušovice
- etapizaci výstavby

## 2.3 Vymezení a charakteristika řešeného území

Jedná se přednádražní oblast v centru města o rozloze cca 4 700 m<sup>2</sup> definovanou ulicí Nádražní a začátkem ulice Školní. Obsahuje především p. č. 1577/3 v k. ú. Hanušovice, dále se týká p. č. 1576, 1577/4, 1603, p. č. st. 329 v k. ú. Hanušovice.

Lokalita leží v centru města a ze tří stran na ni navazuje souvisle zastavěné území obce. Ze západní strany je území ohraničeno železniční tratí a nádražní budovou. Další objekty, které oblast bezprostředně lemují (mimo rekonstruované nádraží), jsou nyní ve spíše zanedbaném a nevyhovujícím stavu.

Území je rovinné, jde převážně o volnou asfaltovou plochu s několika předzahrádkami a přílehlými komunikacemi, které do ní ústí.

## 2.4 Požadavky na využití a prostorové uspořádání veřejného prostranství

Koncepce prověří a navrhne:

- koncepci prostorového, funkčního a provozního uspořádání veřejných prostranství,
- návrh řešení parteru veřejných prostranství, včetně řešení povrchů, zeleně a vybavení městským mobiliářem
- stanovení regulativů, resp. podmínek pro objekty vymežující veřejné prostranství
- podmínky umístění a prostorového uspořádání staveb

## 2.5 Požadavky na uspořádání krajiny a ochranu a rozvoj hodnot území

Koncepce veřejných prostranství bude začleněna do širšího kontextu veřejných prostranství města Hanušovice, a proto musí:

- respektovat kompoziční vztahy, průhledy a pohledy
- respektovat a obnovovat osy a aleje, druhově používat stromy odpovídající měřítku území

## 2.6 Požadavky na řešení dopravní a technické infrastruktury

Koncepce prověří a navrhne:

- koncepci veřejné dopravní infrastruktury – místní komunikace včetně chodníků, cyklostezek a dopravy v klidu
- koncepci technické infrastruktury včetně nakládání s odpady a umístění plochy (shromažďovacího místa) pro tříděný odpad včetně míst napojení na stávající technickou infrastrukturu
- zajištění bezpečnosti pro pěší z hlediska plánovaného autobusového nádraží

## 2.7 Další požadavky

Koncepce revitalizace prověří a vymezí podmínky také pro:

- autobusové nádraží s odstavnými stánkami
- rekreační plochu se zelení

## 2.8 Podmínky Územního plánu města Hanušovice na funkční využití ploch v řešeném území

Hlavním funkčním využitím řešeného území jsou:

**PV - Plochy veřejných prostranství****Hlavní využití:**

- pozemky veřejných prostranství – náměstí, návsi, ulice, chodníky, parky a další veřejná zeleň, ostatní prostory přístupné bez omezení.

**Přípustné využití:**

- místní komunikace, účelové komunikace, pěší cesty, in-line dráhy, cyklostezky
- parkovací stání
- autobusové zastávky
- prvky drobné architektury, například přístřešky, altány, pergoly, schodiště, sochy, kašny, fontány a podobně
- telefonní budky, prodejní stánky
- dětská hřiště o výměře do 500 m<sup>2</sup>
- místa pro tříděný odpad v mobilních nádobách
- nezbytné opěrné zdi a terénní úpravy

**Nepřípustné využití:**

- veškeré stavby, zařízení a činnosti nesouvisející s hlavním nebo přípustným využitím
- veškeré stavby, zařízení a činnosti neslučitelné s hlavním využitím

**Podmínky prostorového uspořádání:**

- prostorové uspořádání musí umožnit bezpečný pohyb pěších, cyklistů i automobilový provoz, pokud je ve veřejném prostranství zastoupen
- podél cest v krajině budou na vhodných místech vysazeny stromořadí

**DZ - Dopravní infrastruktura železniční****Hlavní využití:**

- pozemky železnice - obvod dráhy, včetně náspů, zářezů, opěrných zdí, mostů, kolejišť a podobně
- pozemky staveb a zařízení pro drážní dopravu, zejména stanice, zastávky, nástupiště a přístupové cesty, provozní budovy a pozemky dep, překladišť a správních budov

**Přípustné využití:**

- související technická a dopravní infrastruktura
- doprovodná a izolační zeleň

**Nepřípustné využití:**

- veškeré stavby, zařízení a činnosti nesouvisející s hlavním nebo přípustným využitím
- veškeré stavby, zařízení a činnosti neslučitelné s hlavním využitím.

**Podmínky prostorového uspořádání:**

- nejsou stanoveny

**2.9 Stávající využití lokality**

Lokalita leží v samém centru města. Dnes jde o zcela nečleněnou, jednolitou asfaltovou plochu, která z většiny slouží jako neoficiální a neorganizované parkování. Dle funkčního využití v Územním plánu je oblast vedena jako Plocha veřejného prostranství a částečně plocha dopravní infrastruktury železniční.

Řešenou lokalitu protínají významné trasy inženýrských sítí, které svou polohou a stávajícími ochrannými pásmy mohou limitovat výstavbu a budoucí využití území. Jsou to zejména:

- Elektronická komunikace - CETIN
- VTL plynovod - GasNet, s.r.o.
- Elektrické vedení - ČEZ
- Vodovod
- Kanalizace

**2.10 Majetkoprávní vztahy**

Z hlediska majetkoprávních vztahů je území v současné době rozděleno na několik parcel, které jsou v majetku města Hanušovic. V západní části se po rekonstrukci nádraží objevují dvě volné plochy, které ale zůstávají v majetku Správy železnic, a jejich budoucí využití může být problematické vzhledem k jejich vlastním samostatným projektům.

**2.11 Hygienické limity - ochrana proti hluku**

Řešená zastavitelná plocha se nachází na západním centrálním okraji stávající zástavby města Hanušovice. V jejím okolí se nachází primárně plochy bydlení v rodinných domech (bydlení hromadné i individuální), smíšené obytné městské plochy a také plochy občanského vybavení - komerce malá a střední. Výraznou roli hraje budova nádraží a železniční trať, která se nachází v západní části.

**Vzdálenost řešeného území od nejvýznamnějších zdrojů hluku z dopravy v území:**

<i>Silnice II. třídy 369:</i>	cca 0,100 km
<i>Dráha žel. trať č. 294 a č. 292</i>	přímo v území

Úroveň hluku od jedoucího vlaku je přibližně 90 dB dle fyzikálních tabulek (Čmelík, M., Machonský, L., Šíma, Z. *Fyzikální tabulky. Liberec: TU Liberec, 2001.*)

Na základě polohy lokality Nádraží a vzdálenosti nejvýznamnějších zdrojů hluku v území je reálný předpoklad, že hluková situace venkovního prostoru je vyhovující z hlediska požadavků na ochranu veřejného zdraví, které jsou stanoveny platnými předpisy pro chráněný venkovní prostor.

## 2.12 Požadavky vyplývající z územně analytických podkladů a ze zvláštních právních předpisů

### Limity a problémy v řešeném území:

- nejasně definovaný pohyb pěších
- nedostatek zpevněných ploch určených výhradně pro pěší a cyklisty
- absence odpočinkových a rekreačních zón
- nedostatek zeleně
- chybějící městský mobiliář
- nedostatečná kapacita oficiálních parkovacích a odstavných stání
- prostorová kolize s úpravami přednádražního prostoru
- ochranné pásmo železnice
- nejednotné řešení stanovišť na komunální a tříděný odpad
- zanedbaný stav okolních budov, absence parteru

### Hodnoty v řešeném území:

- nově zrekonstruovaná budova nádraží
- pohledová osa skrze ulici Nádražní a možnost vytvoření aleje
- rovinná plocha bez nutnosti velkých terénních zásahů

### Ochranné pásmo dráhy

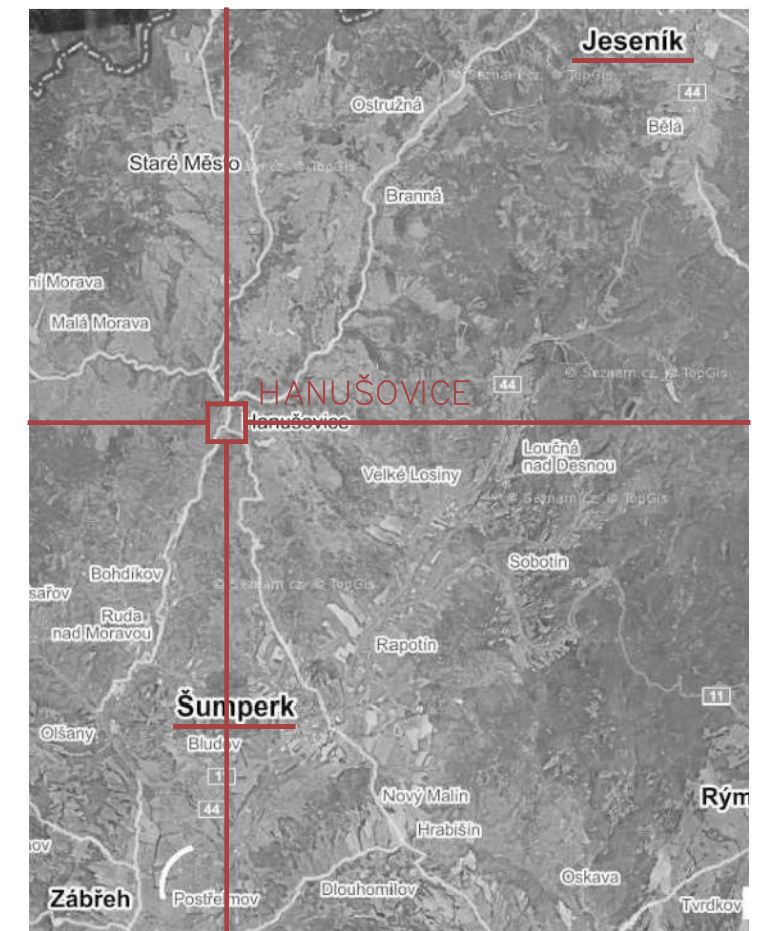
#### Obecná ustanovení:

Ochranné pásmo dráhy je prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od obvodu dráhy (hranic pozemků dráhy).

Každá stavba, terénní úpravy, atd. musí být řádně projednána se Správou železnic, státní organizací (účastník řízení) a příslušným Drážním úřadem a musí splňovat technické podmínky a požadavky bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a to i v případě, kdy dle stavebního zákona nevyžaduje povolení stavby.

# 3. ANALYTICKÁ ČÁST - GRAFICKÁ



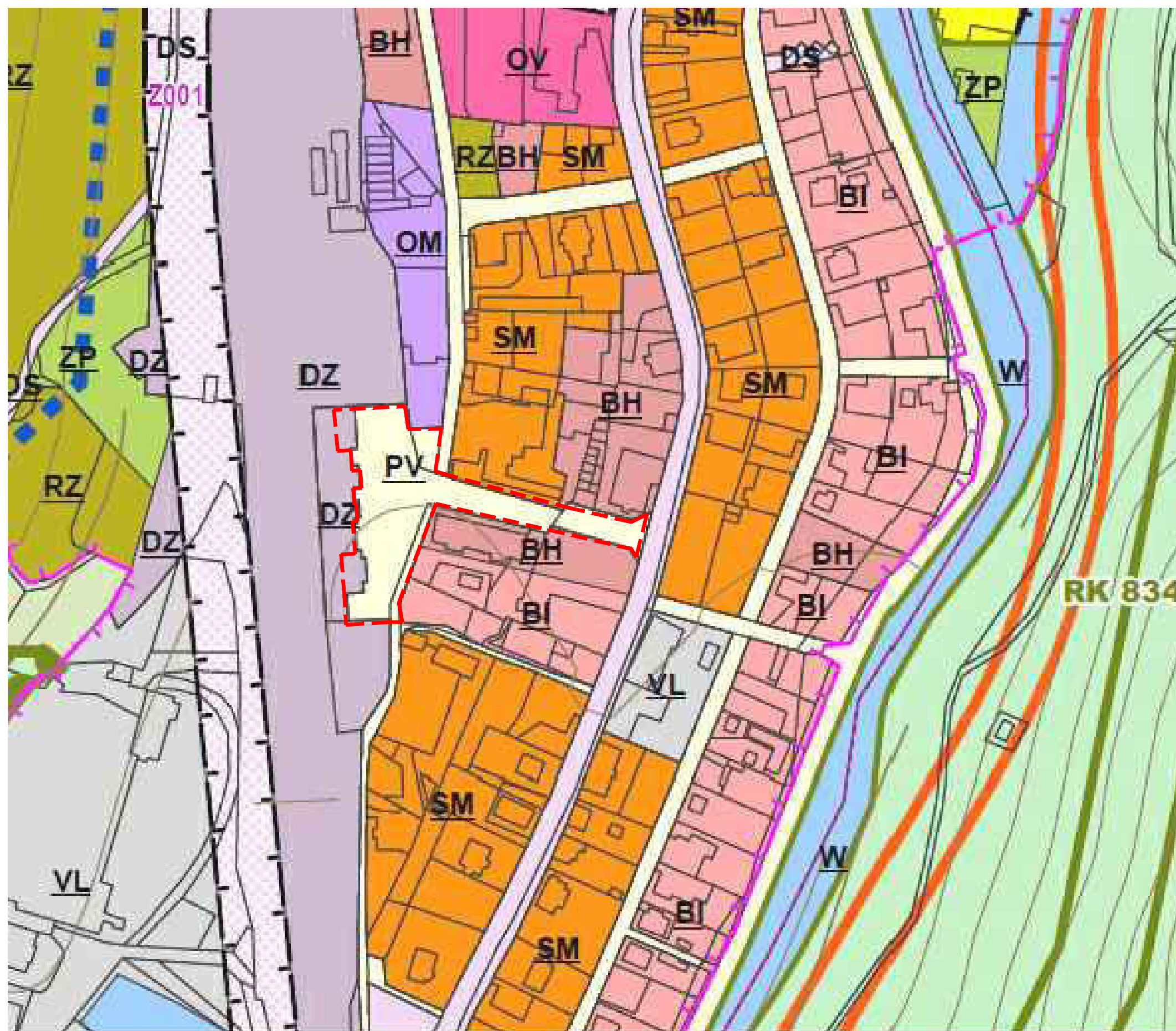


LEGENDA

-  řešené území
-  vodní plochy
-  železnice
-  občanská vybavenost
-  zastávka autobusu
-  zastávka železnice
-  základní škola
-  mateřská škola
-  restaurace, hospoda, kavárna...
-  pivovar
-  muzeum, kulturní objekt...
-  sportoviště (sportovní hala, koupaliště,...)
-  potraviny
-  lékárna
-  pošta







PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

- plochy stabilizované**
- BH - bydlení hromadné
  - BI - bydlení individuální
  - RH - rekreace hromadná
  - RI - rekreace individuální
  - RZ - zahrádkářská osada
  - OV - občanské vybavení - veřejná vybavenost
  - OM - občanské vybavení - komerce malá a střední
  - OS - občanské vybavení - tělovýchova a sport
  - OH - občanské vybavení - hřbitov
  - SM - pl. smíšená obytná - městská
  - SV - pl. smíšená obytná - venkovská
  - DS - dopravní infrastruktura silniční
  - DZ - dopravní infrastruktura železniční
  - TI - technická infrastruktura
  - VL - výroba a skladování - lehký průmysl
  - VZ - výroba a skladování - zemědělská výroba
  - M - těžba nerostných surovin
  - PV - veřejné prostranství
  - ZV - veřejné prostranství s převahou zeleně
  - ZP - zeleně přírodního charakteru
  - W - pl. vodní, vodohospodářská
  - A - pl. zemědělská
  - L - pl. lesní
  - N - pl. přírodní
  - H - pl. smíšená nezastavěného území
- plochy změn**
- BH - bydlení hromadné
  - BI - bydlení individuální
  - RH - rekreace hromadná
  - RI - rekreace individuální
  - OV - občanské vybavení - veřejná vybavenost
  - OM - občanské vybavení - komerce malá a střední
  - OS - občanské vybavení - tělovýchova a sport
  - SM - pl. smíšená obytná - městská
  - SV - pl. smíšená obytná - venkovská
  - DS - dopravní infrastruktura silniční
  - DZ - dopravní infrastruktura železniční
  - VL - výroba a skladování - lehký průmysl
  - VZ - výroba a skladování - zemědělská výroba
  - PV - veřejné prostranství
  - ZV - veřejné prostranství s převahou zeleně
  - W - pl. vodní, vodohospodářská
  - N - pl. přírodní





**LEGENDA MAJETKOVÝCH VZTAHŮ**

- objekty
- parcely v majetku Uhelných skladů
- parcely v majetku města Hanušovice
- parcely v soukromém vlastnictví
- parcely v majetku Českých drah

**LEGENDA ZNAČEK**

- hranice řešeného území
- 862/275 parcelní číslo / KN
- Nádražní** název ulice
- Nádr 258** zkratka názvu ulice a číslo orientační
- 2+1** počet podlaží (nadzemní + polozapuštěné technické)





LEGENDA FUNKČNÍCH PLOCH






- bydlení hromadné (bytové domy) / individuální
- občanské vybavení (školství, komerce,...)
- dopravní infrastruktura železniční
- silniční komunikace
- komunikace pro pěší a zpevněné plochy
- veřejná zeleň
- privátní zeleň

LEGENDA ZNAČEK

- hranice řešeného území
- 862/275 parcelní číslo / KN
- Nádražní** název ulice
- Nádr 258** zkratka názvu ulice a číslo orientační
- 2+1** počet podlaží (nadzemní + polozapuštěné technické)
- stromy
- křoviny
- 2k + 3tř kontejnerová stání (počet kontejnerů pro komunální (k-kontejner/p-popelnice) a tříděný odpad (tř))
- lampa V0
- prošlapy v travnatých plochách



LEGENDA ZNAČEK SÍTÍ

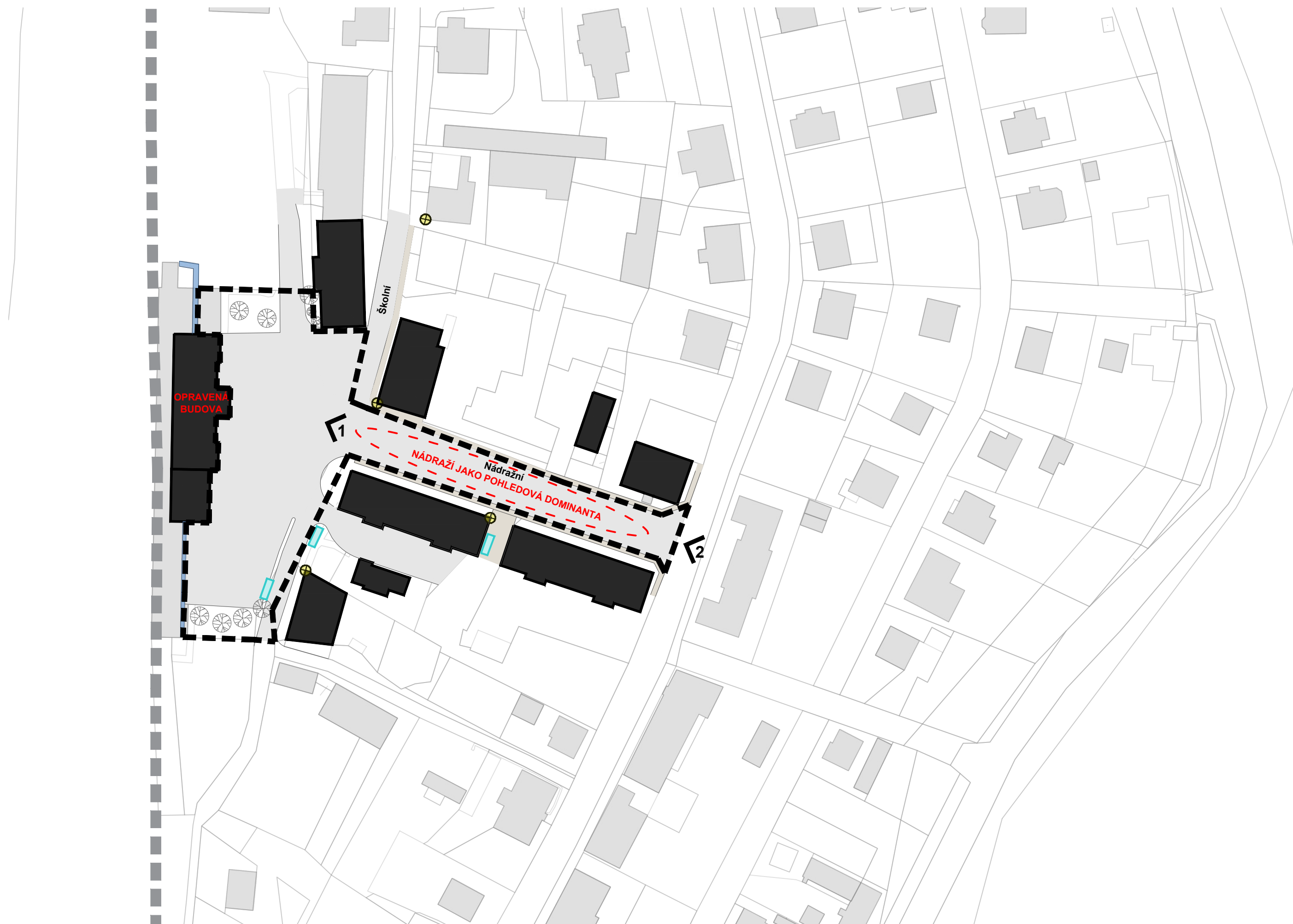
-  lampa veřejného osvětlení
-  elektronické komunikace CETIN
-  plyn
-  kanalizace
-  vodovod



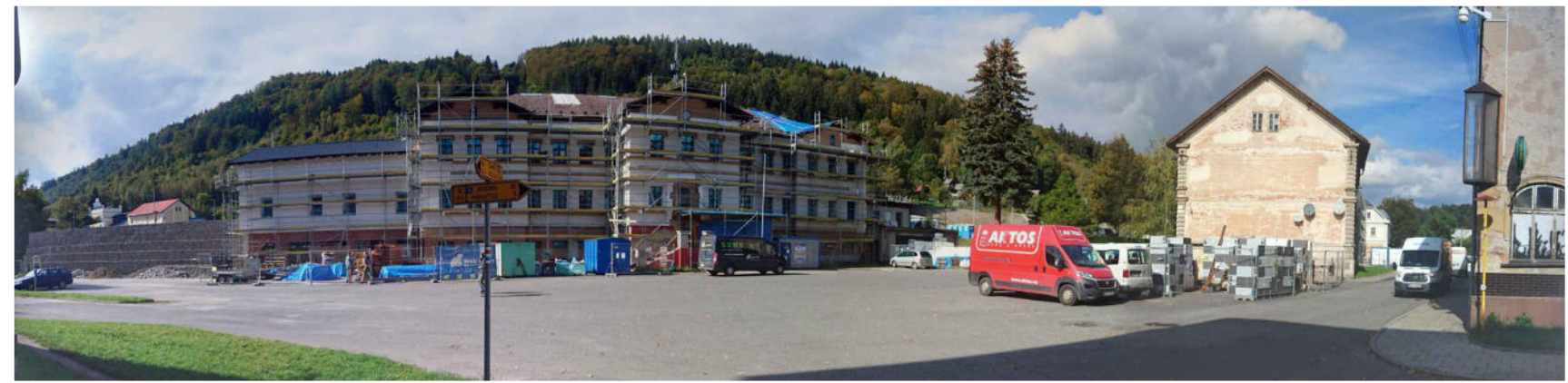


<b>A KOMUNIKACE PRO PĚŠÍ</b>	
1	<i>nejasně definovaný pohyb pěších, nedostatek zpevněných ploch určených výhradně pro pěší a cyklisty (obr. 5)</i>
<b>B ZELENĚ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ</b>	
1	<i>nedostatek zeleně členící prostor a zajišťující bezpečnost chodců od automobilů (obr. 5)</i>
<b>C DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA</b>	
1	<i>ochranné pásmo železnice</i>
2	<i>nedostatečná kapacita oficiálních parkovacích a odstavných stání (obr. 2)</i>
3	<i>prostorová kolize s úpravami přednádražního prostoru (projekt SZDC)</i>
<b>D REKREACE A VOLNOČASOVÉ AKTIVITY</b>	
1	<i>absence odpočinkových a pobytových ploch v přednádražním prostoru (obr. 5)</i>
<b>E MĚSTSKÝ MOBILIÁŘ</b>	
1	<i>nedostatek městského mobiliáře (laviček, odpadkových košů, stojanů na kola...)</i>
<b>F TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA</b>	
1	<i>nedostatečné veřejné osvětlení přednádražního prostoru</i>
<b>G VEŘEJNÁ INFRASTRUKTURA A NAKLÁDÁNÍ S ODPADY</b>	
1	<i>nejednotné řešení stanovišť na komunální a tříděný odpad (obr. 3,4)</i>
<b>H BEZPEČNOST A SOCIÁLNÍ KONTAKTY OBYVATEL</b>	











## 4. NÁVRHOVÁ ČÁST - TEXTOVÁ

## 4.1 ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Architektonická studie řeší koncepci komunikací pro autobusovou a automobilovou dopravu, parkovací a odstavné plochy, komunikace pro pěší a navazující veřejná prostranství. V návaznosti na tyto kategorie studie obsahuje koncepci zeleně, technické infrastruktury a řešení městského mobiliáře.

Koncept přestavby přednádražního prostoru vychází z potřeby jasného definování a usměrnění automobilové i pěší dopravy, požadavku vytvoření autobusového stanoviště a vyhrazení parkovacích stání pro osobní automobily. Návrh respektuje tyto požadavky vytváří v přednádražním prostoru točnu pro autobusy, na jejímž okraji je umístěno nástupiště a odstavné plochy pro autobusy, přičemž využívá vnitřní plochu točny jako parkoviště pro osobní automobily. Minimalizuje tak zpevněné plochy určené pro automobilovou dopravu. Díky tomu je maximum přednádražního prostoru věnováno pěším návštěvníkům. V severní části řešeného území je vytvořen příjemný a důstojný prostor pro odpočinek ve stínu listnatých stromů v blízkosti vodního prvku nebo budovy nádraží. Celá severní plocha přednádražního prostoru je navržena jako pochozí plocha s předností chodců před automobily, a to za pomoci zvýšené úrovně komunikací do úrovně chodníku a také změnou materiálového řešení. Nedostatečná kapacita parkovacích ploch pro obyvatele bytových objektů, objektu polyfunkčního domu a pro cestující vlakovými či autobusovými spoji bude navýšena mimo jiné na ulici Nádražní, která je osou příjezdové komunikace k objektu nádraží. Lemují ji listnaté stromy po levé straně u bytových objektů a je zakončena dvojicí vzrostlých stromů v blízkosti fasády nádražního objektu.

### 4.1.1 Dopravní infrastruktura

Hlavní úpravy přednádražního prostoru se soustředí na optimalizaci parkovacích stání a vytvoření důstojného autobusového nástupiště s dostatečným počtem parkovacích stání pro autobusy i osobní automobily. Přednádražní prostor bude řešen jako jednosměrná komunikace představující točnu pro autobusy, uvnitř které je umístěno 18 šikmých parkovacích stání pro osobní automobily s propustným povrchem ze zatravnovacích roštů. Krajní místa, která nelze využít pro parkování, jsou využita pro zadržování povrchové vody a regulaci odtoku do veřejné kanalizace. Tímto uspořádáním bude dosaženo umístění dvou krytých autobusových nástupišť a tří parkovacích stání při výjezdu na ulici Nádražní.

Ulice nádražní je řešena jako obousměrná komunikace o šířce 7 m s 8 podélnými a 18 kolmými parkovacími stáními. Podélná stání jsou řešena s povrchovou úpravou dlažební kostkou, kolmá parkovací stání u bytového objektu jako zpevněná plocha ze zatravnovacích vsakovacích roštů.

Pro přehlednost a bezpečnost bude ulice Školní zjednosměrněná směrem na sever. Tím dojde ke zklidnění dopravy v blízkosti vjezdu k nádraží.

Prostor za bytovým objektem č. p. 256 na pozemcích v majetku města Hanušovice je řešen kombinací kolmých, podélných i šikmých stání tak, aby bylo docíleno co největšího možného počtu parkovacích

stání pro obyvatele tohoto objektu. Tato ulice je řešena jako slepá, s výjezdem do ulice Nádražní. Prostor je zde vyčleněn pro 16 osobních automobilů sloužících výhradně pro obyvatele bytového domu.

Díky těmto úpravám se stane přednádražní prostor dopravně přehlednější a bezpečnější a především poslouží primárně cestujícím, ne obyvatelům okolních domů. Doprava v této části získá jasně definovaný řád a bude vytvořen kultivovaný veřejný prostor.

### 4.1.2 Komunikace pro pěší

Základním prvkem řešení komunikací pro pěší je optimalizace stávajících tras, definování směrů a jejich doplnění. Hierarchie nově navržených komunikací je podpořena různou šíří průchozího profilu a odlišným materiálovým řešením. Projekt navrhuje řešení komunikací systémově betonovou skládanou dlažbou, dle hierarchie oživenou pásy z velkoformátové betonové dlažby.

### 4.1.3 Veřejná prostranství

Významným prvkem, který podporuje identitu místa, je veřejné prostranství. V rámci studie jsou navržena dvě veřejná prostranství odlišného charakteru.

Před budovou bývalého hotelu a restaurace vznikne za novými parkovacími stáními odpočinková plocha s vodním prvkem, která jasně odděluje a definuje veřejný prostor přednádraží a přilehlé dopravní komunikace. Tento vodní prvek bude řešen jako vodní hladina v úrovni dlažby s doplněnými kamennými/betonovými prvky vystupujícími nad hladinu tak, aby po nich bylo možné přejít přes vodní plochu. Liniová betonová lavička o šířce 1 m podél vodní hladiny umožní příjemné posezení z obou stran kryté nízkými listnatými stromy. Vytvoří tedy ideální klidný prostor pro čekání na autobus či vlak. Umístění vodního prvku vychází i ze skutečnosti, že se v severní části nádraží nachází přírodní zdroj vody, na který bude vodní prvek napojen. Součástí této odpočinkové plochy bude zeď oddělující parkovací stání a vodní plochu, která bude svou výsadbou dotvářet vodní hladinu a zadržovat tak vodu.

V severní části u nádražní budovy bude veřejné prostranství sloužit jako zpevněná plocha ze skládané dlažby prokládaná maloformátovou dlažební kostkou a velkoformátovou betonovou dlažbou dle podrobnějšího návrhu. Toto veřejné prostranství je v návrhu vnímáno jako plocha pro pohyb lidí, majících přednost před automobilovou dopravou. Výškové rozdíly v dlažbě tak budou pouze minimální, aby bylo zajištěno maximální pohodlí pěších. Před nádražní budovou budou vysázeny dva vzrostlé stromy pohledově zakončující stromořadí vedoucí z ulice Nádražní. Díky své poloze zdůrazní hlavní vstup do nedávno zrekonstruované nádražní budovy. Seskupení menších listnatých stromů se sedacím mobiliářem bude řešeno v severní části prostranství. Tento prostor plynule naváže na kryté autobusové nástupiště pro 2 autobusy. Díky němu dojde k zajištění bezpečného přestupu pěších mezi vlakem a autobusem. Zastřešení bude pouze v místě nástupiště a bude řešeno transparentním materiálem vyloženým z masivního železobetonového průvlastku, který ponese nápis s označením autobusového nádraží v Hanušovicích.



#### 4.1.4 Zeleň

Stávající veřejná zeleň v předprostoru nádraží zcela chybí, několik vzrostlých stromů se nachází v širším okolí. Jedná se o listnaté i jehličnaté stromy dospělého stádia. Plocha přednádraží je v současné době tvořena asfaltovou plochou bez ostrůvků zeleně. Při ulici Nádražní je před panelovým domem zatravněný pás zeleně.



#### Návrhový stav

Pěstební úpravy navazují na návrh stavebních úprav v lokalitě, které budou prováděny za účelem zvýšení počtu a organizace parkovacích míst. V S části předprostoru nádražní budovy také vznikne pobytový prostor s možností umístění několika stromů po odstranění části zpevněné plochy. Bude se jednat o dva vzrostlé stromy s předpokládanou velkou korunou v pohledové ose ulice Nádražní, dále stromy s menší korunou uspořádané v malých rastroch. Parkovací plocha před budovou nádraží bude mít po okrajích zelené ostrůvky se sníženou niveletou a vyspádováním okolních zpevněných ploch k těmto zeleným plochám. Toto řešení přinese jak možnost vytvoření dešťového záhonu, tak podporu životnosti nově vysázených stromů v ostrůvcích (druh je zvolen s ohledem na občasné zaplavování plochy). Rovněž vznikne alej stromů s menší korunou v zelených páslech mezi nově navrženými parkovacími místy před panelovým domem při ulici Nádražní.

#### Hlavní cíle návrhu:

- zobytnění plochy a podpora mikroklimatu
- druhy snášející zhoršené stanovištní podmínky
- nenáročnost údržby
- provozní bezpečnost



#### Nová výsadba

V navržené druhové skladbě by měl být kladen důraz na schopnost stromů snášet ztížené stanovištní podmínky ve formě okolních zpevněných ploch, vysychavého prostředí a vyšším obsahem posypových solí. Zároveň je potřebné tyto vlivy co nejvíce eliminovat a zajistit tak nově vysazovaným stromům co nejdelší možnou existenci na stanovišti.

Při výsadbě je nezbytné zohlednit prostorové podmínky. Na pohledové ose ulice Nádražní před budovou nádraží budou vysazeny dva velkokorunné listnaté stromy, ostatní stromy v ostrůvcích a rastroch budou mít menší korunu i finální vzrůst.

V ostrůvcích zeleně při parkovací ploše před nádražím bude vytvořen trvalkový záhon s travinami o druhovém složení vhodném pro dešťové záhony (snášející jak dočasné zatopení, tak následné vysychání plochy). Ostatní zelené plochy narušené výstavbou a rekonstrukcí zpevněných ploch budou zatravněny.



**Výsadby je možné rozdělit do těchto základních skupin:**

- výsadba stromů
- založení dešťových záhonů
- travnaté plochy

Před výsadbou budou dokončeny veškeré stavební práce a plochy určené k výsadbě stromů a založení ploch zeleně budou řádně prokypřeny tak, aby plochy zhutněné stavební technikou byly využitelné pro výsadbu zeleně. Pro výsadbu jsou navrženy taxony, které nejsou výraznými alergeny, tolerují specifické podmínky lokality a nevyžadují nadstandardní péči v budoucnu. Pro realizaci výsadby bude nutné specifikovat standardy rostlin pro výsadby a předepsat závaznou technologii prací.

**Výsadba stromů**

Základním prvkem zeleně v prostoru před nádražím a ulici nádražní jsou stromy. Doporučeným taxonem pro stromy s větším vzrůstem před nádražní budovou na pohledové ose ulice Nádražní je javor klen (*Acer pseudoplatanus*), případně lípa srdčitá (*Tilia cordata*) nebo velkolistá (*Tilia platyphyllos*).

Za nejvhodnější stromy s menší korunou v ostrůvcích a pásech parkovacích ploch je javor babyka (*Acer campestre* 'Elsrijk'), vhodnými kvetoucími stromy s menší korunou rastrů před nádražní budovou je třešeň ptačí (*Prunus avium* 'Plena'), okrasná hrušeň (*Pyrus calleryana* 'Chanticleer') nebo muchovník (*Amelanchier lamarckii*), rastry stromů budou jednodruhové. Vhodným stromem do dešťového záhonu je střemcha Maackova (*Prunus maackii* 'Amber Beauty')

**Doporučený sortiment výsadby stromů – vzrostlejší stromy:**

- javor klen (*Acer pseudoplatanus*)
- lípa velkolistá (*Tilia platyphyllos*)/ srdčitá (*T. cordata*)/ evropská (*T. x europaea*)

**Doporučený sortiment stromů dešťových záhonů před nádražní budovou – méně vzrostlé stromy:**

- střemcha Maackova (*Prunus maackii* 'Amber Beauty')

**Doporučený sortiment stromů nové pobytové plochy v rastroch před nádražní budovou – méně vzrostlé stromy:**

- třešeň ptačí (*Prunus avium* 'Plena')
- muchovník stromovitý (*Amelanchier arborea* 'Robin Hill')
- hrušeň Calleryova (*Pyrus calleryana* 'Chanticleer')

**Doporučený sortiment stromů rastrů prostoru před nádražní budovou – méně vzrostlé stromy:**

- javor babyka (*Acer campestre* 'Elsrijk')



U stromů je třeba dodržet min. podchodnou výšku nasazení koruny čili korunu založenou ve 2,2–2,5 m, u stromů v bezprostřední blízkosti pruhů pojízdných komunikací co nejvýše dle možností pěstebního materiálu. Je nutné, aby byl výsadbový materiál kvalitní, svými nároky respektující stanovištní a klimatické podmínky. U alejových a soliterních stromů je vzhledem ke stanovišti vhodnější zvolit sazenice s obvodem kmínku 12-14 cm a více. Nutné je, aby koruna vysazovaných stromů byla hustě a rovnoměrně zavětvena, bez kodominantních výhonů, a bez velkých poranění vzniklých řezem silných větví. Výsadbu dřevin je třeba provést ve vhodném vegetačním období – od poloviny září do půlky listopadu, případně v březnu až dubnu (dle aktuálních klimatických podmínek). Stromy doporučujeme ukotvit třemi frézovanými impregnovanými kůly, pevným úvazkem a chráničkou kmene proti poškození. Nezbytná je dostatečná zálivka a intenzivní péče v prvních třech letech, které jsou zásadní pro zdárný vývoj dřeviny, v podpoře správného a zdravého růstu a poté také po celou dobu životnosti stromu na stanovišti.

**Dešťové záhony**

Základním předpokladem pro vznik retenčních ploch ve formě dešťových záhonů je spádování okolních zpevněných ploch a umožnění průtoku srážkových vod do vytvořených prohlubní. Základem je také správná skladba vrstev těchto záhonů a vytvoření přepadu do kanalizace. Výhodou takto vytvořených pěstebních ploch je možnost zvýšení vsaku dešťových vod v místě spadu srážek, a tedy umožnění růstu rostlin na stanovišti a z toho vyplývající zlepšení mikroklimatu v lokalitě a zvýšení estetické hodnoty území.



Konkrétní podoba těchto záhonů vč. technického řešení bude dopracována v následujících stupních dokumentace.



#### Travnaté plochy

Založení trávníku se bude vztahovat pouze na opravu stávajících travnatých ploch poškozených stavební činností související s regenerací sídliště, nově vzniklých ploch v bezprostředním okolí nově budovaných objektů. Plochy určené k ozelenění bude třeba před navezením vegetační vrstvy vyčistit od všech nežádoucích materiálů a odplevelit. Pro travnaté plochy bude zajištěna dostatečně kvalitní vegetační vrstva o mocnosti cca 150 mm (ornice/ vegetační substrát). Travnaté plochy budou před výsevem plošně přihnojeny. Terénní modelace budou pozvolné a nesmí vzniknout terénní zlomy, které by komplikovaly údržbu. Nově modelované travnaté plochy budou založeny až po jemném domodelování terénu a odplevelení.

K nové výsadbě a doplnění stávající koncepce budou doporučeny dřeviny, které nemají zvýšené nároky na následnou údržbu, jejich nároky na stanoviště odpovídají zhoršeným stanovištním podmínkám lokality a nejsou výraznými alergeny. Stromy a keře, navrhované k výsadbě, budou odpovídat stanovištním podmínkám a budou to druhy, které se svým charakterem na dané místo hodí. Rozhodující pro úpravy zeleně na sídlišti bude následná údržba upravené vegetace a vyčlenění odpovídajících finančních prostředků na ni v každém roce. Součástí následných podrobných projektů úprav vegetace by měl být i podrobný popis technologie s následnou údržbou upravené části plochy.

#### 4.1.5 Mobiliář

Studie navrhuje v severní části u nádražní budovy převážně klasický kusový mobiliář formou laviček s dřevěnými opěrkami, respektive dřevěnou sedací částí. Tento mobiliář doplňuje veřejné prostranství spolu se skupinou 4 stromů. V severní části odděluje betonová liniová lavice o šířce 1 m zpevněnou plochu od vodního prvku tak, aby bylo umožněno sezení na obou stranách a byla vytvořena zvýšená sedací plocha. Součástí navrhovaného mobiliáře jsou i odpadkové koše, které budou v obdobné typové řady jako typové lavičky, případně stojany na kola umístěné mezi nástupištěm a nádražní budovou.

Pro výrazové sjednocení přednádražního prostoru doporučuje projektant používat prvky městského mobiliáře (lavičky, odpadkové koše, stojany na kola atd.) z jednotné typové (designové) řady.

#### 4.1.6 Technická infrastruktura

V nově vytvořených parkových a odpočinkových plochách přednádražního prostoru bude doplněno veřejné osvětlení typově vhodnými druhy svítidel a dojde k prostorovým úpravám stávajícího veřejného osvětlení. Dojde k nasvětlení nádražní budovy z konstrukce zastřešení nástupiště tak, aby budova tvořila významnou dominantu při pohledu z ulice Nádražní. V severní části, v místě posezení, jsou navrženy nízké osvětlovací prvky, osvětlení okrajových částí přednádražního prostoru bude řešeno vysokými lampami obdobné typové řady. Autobusové nástupiště bude nasvětleno z konstrukce zastřešení.

#### 4.1.7 Veřejná infrastruktura

Nové umístění stanoviště pro komunální a tříděný odpad je umístěno mezi bytovými objekty podél ulice Nádražní, sjednocuje vzhled nově navrhovaných stanovišť pro odpadové hospodářství ve městě Hanušovice a kapacitně navyšuje stávající objem odpadových kontejnerů. Místo tohoto stanoviště je dobře dostupné jak pro oba bytové objekty, tak i pro nákladní automobily svážející odpad.

#### 4.1.8 Etapizace

Průběh realizace jednotlivých etap byl zvolen dle aktuálně nejdůležitějších a nejpalčivějších problémů v této lokalitě.

První etapa řeší kultivaci společného prostoru pro pěší a parkování za bytovým objektem č. p. 256, kde dojde ke zpevnění komunikací a vybudování chodníku okolo bytového objektu, vybudování a vyznačení parkovacích stání z propustného povrchu, podél kterých bude vysázena zeleň. V této etapě dojde také ke sjednocení a přemístění kontejnerů na odpad mezi objekty č. p. 256 a č. p. 118.

Druhá etapa řeší rekonstrukci ploch ulice Nádražní, a to jak zpevněných komunikací, tak i zeleně. Dojde ke sjednocení šířky průjezdného profilu ulice Nádražní na 7 m a vybudování podélných i kolmých parkovacích stání společně s chodníkem na severní straně ulice. Kvůli výsadbě stromové aleje umístěné podél ulice Nádražní směrem k nádražní budově bude provedena přeložka vodovodu vedoucího podél bytových objektů.

Třetí etapa řeší přednádražní prostor z dopravního hlediska. Dojde ke změně organizace dopravy tak, že vznikne prostor pro bezpečný a pohodlný průjezd autobusů, prostor nástupiště a odstavná stání pro autobusy. Uvnitř této točny budou vybudována šikmá parkovací stání pro osobní automobily s retenčními trvalkovými záhony.

Na třetí etapu plynule navazuje etapa čtvrtá, která řeší přednádražní prostor pro pěší a doplňuje jej o rekreační plochy, vodní prvek a zklidňující plochy se zelení. Dokončením této etapy bude vytvořen důstojný přednádražní prostor pro návštěvníky Hanušovic s jasně definovanou automobilovou i pěší dopravou.