

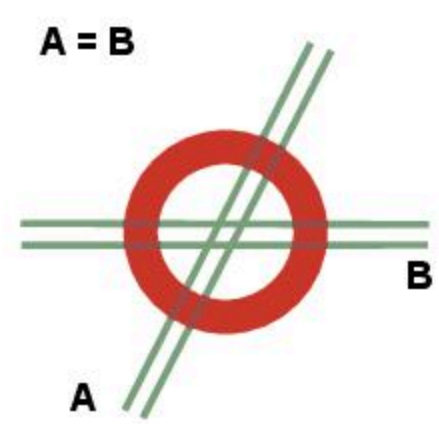
Koncept řešení



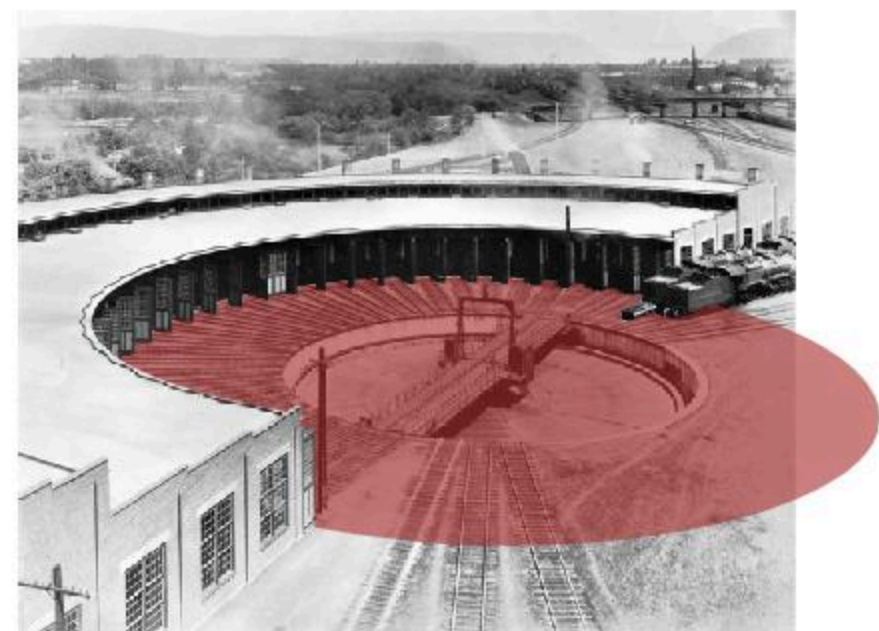
protnutí dvou směrů



logickým symbolem křížení je KRUH

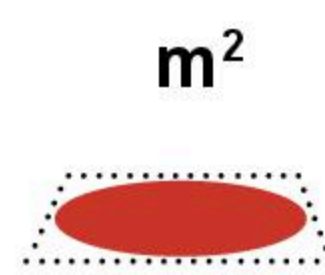


oba směry stejné účelové KRUH nepreferuje ani jeden z nich



architekt: změny směru kruhová železniční TOČNA

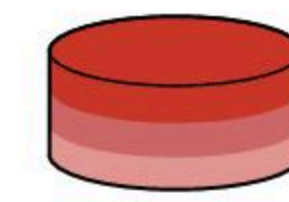
Vysokorychlostní železnice je neekologičtější způsobem dopravy na střední a delší vzdálenosti. Neobejde se bez menších či větších zásahů do přírodního prostředí. Do malebně zvláště krajiny Vysočiny u Jihlavy vstupuje vysokorychlostní železnice nepřehledným způsobem. Naším cílem je, aby trvá líme přeložená přes mělké údolí Zlatého potoka mezi Pákovem a Sítězí co nejvíce arosta s okolním biotopem. Tedy aby se dopravní uzel vznikající na křížení tras odbovil na koncentrované ploše za co nejnižších nákladů – investičních i prostorových. Terminál v těsné blízkosti klíčové dálnice chce ale zároveň být nepřehlédnutelný a zapamatovatelný. Musí mj. avizovat přítomnost přestupního bodu a lákat na prostředek šetrnější k prostředí, než je automobil. Naši odpověď na tyto výzvy jsme zkoncentrovali do objemu, který svým elementárním tvarem nejlépe ztělesňuje dva přítomné principy. Spojíme křížení a vertikální propojení. Nenalezi jsme pro něj více výstižný archetyp než je jednoduchý válec. Jihlavský červený průsvětlý a zářící korálek navlečený na mohutné těleso betonové estakády. Na jeho percepce z jedoucího auta má člověk vymezeno zhruba 13 vteřin.



kruh je ÚSPORNÝ oproti pravokohelnému tvaru



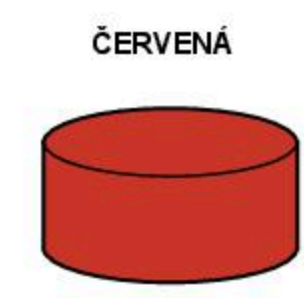
výřešitelný tvar je JEDNODUCHÝ ČITELNÝ ZAPAMATOVATELNÝ



VRSTVENÍ komunikací funkcí a propojující balvu v prostředí



symbolický jediný BOD na trati mezi metropolémi



symbolická BARVA města a kraje

Situace širších vztahů, m 1:3000

Celkový řez územím 1:3000



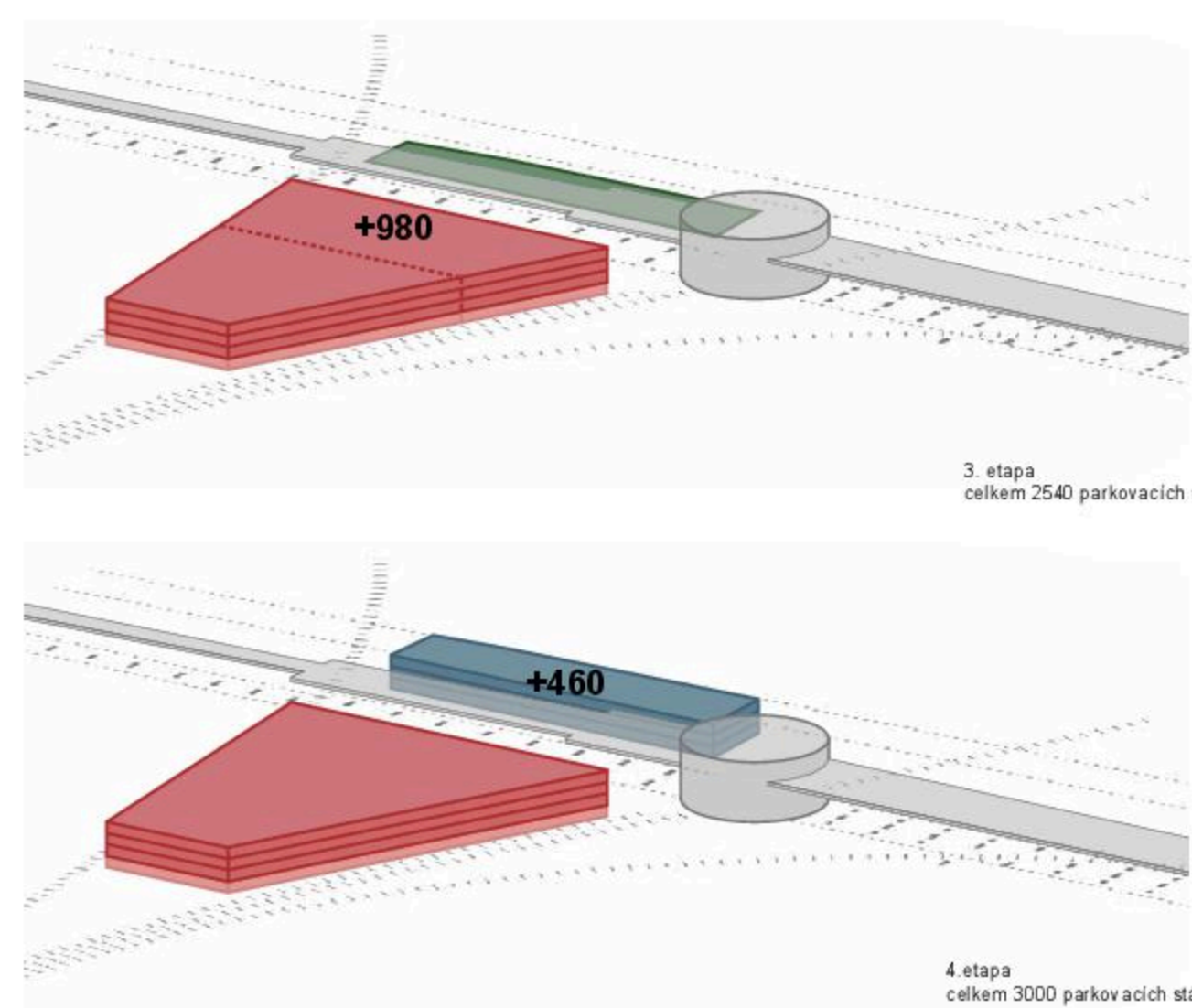
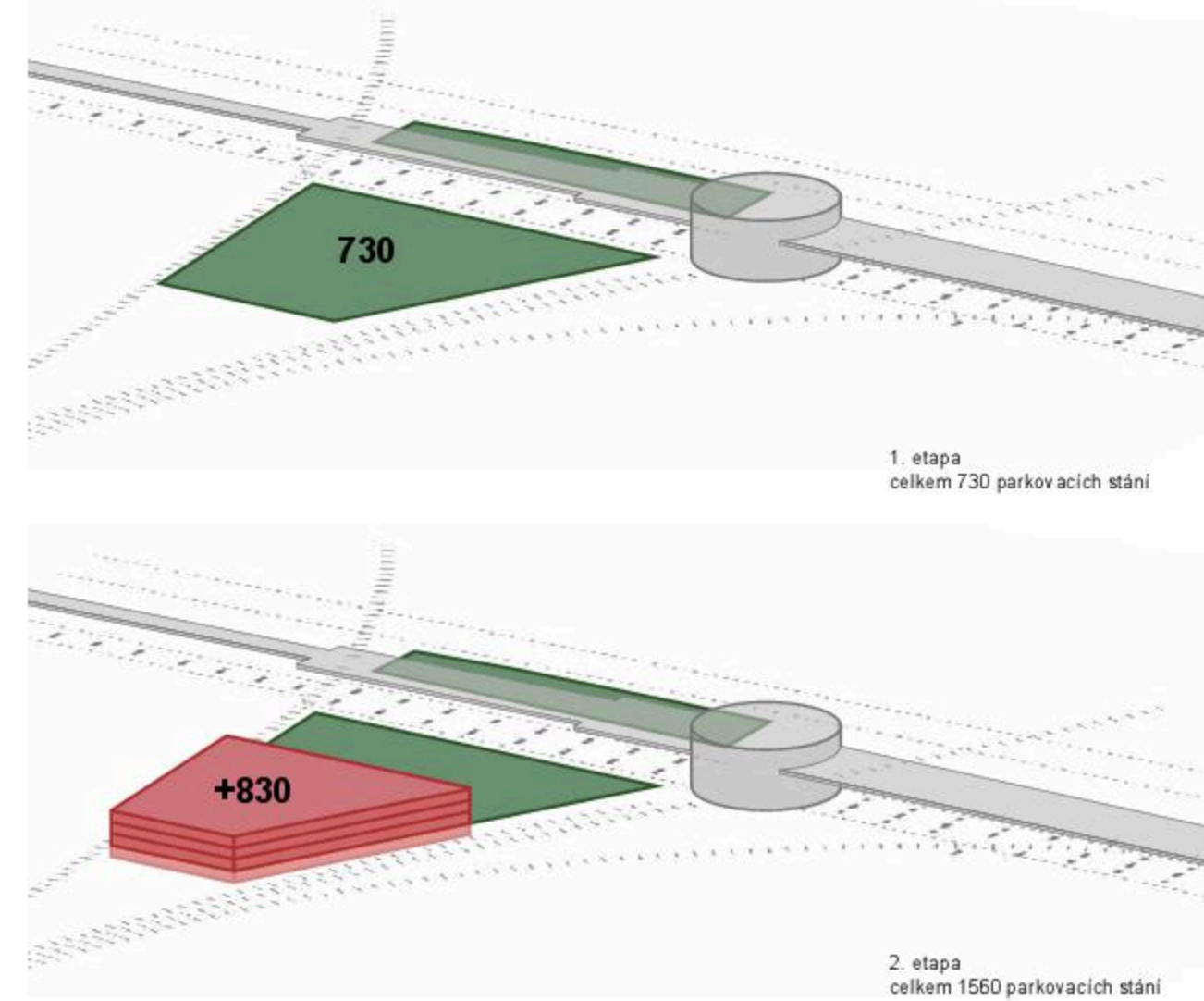
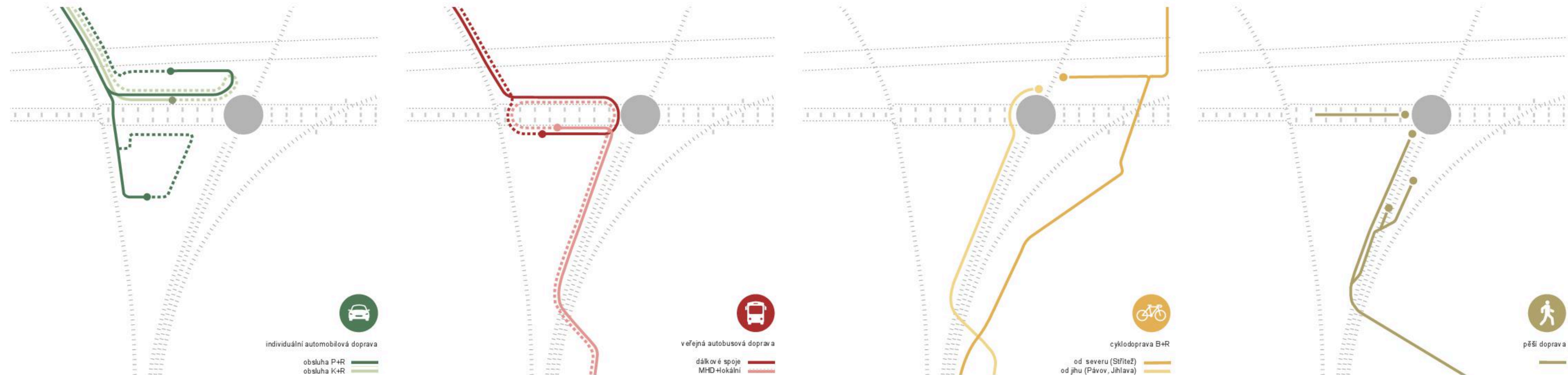


Schéma dopravní obsluhy



P2

TERMINÁL JIHLAVA VRT

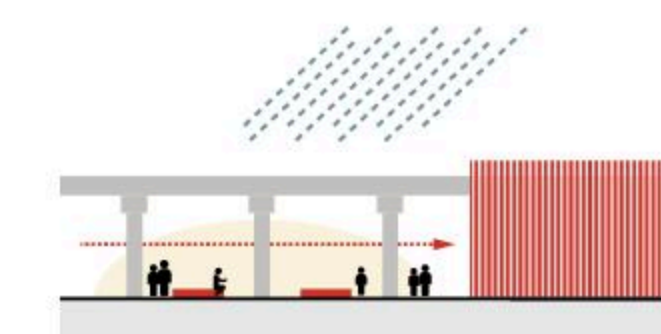
Situace, m 1:750



Koncept veřejného prostoru a krajinného řešení

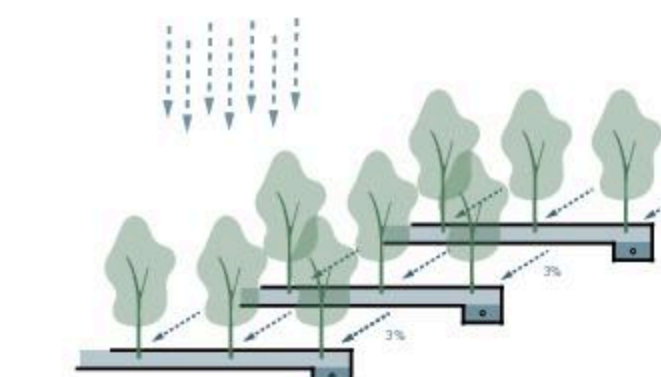
1. Pobytový krytý prostor pod estakádou jako předprostor terminálu

Využití mostní konstrukce jako zastřešení veřejného prostoru, do kterého jsou přivedeni cestující přijíždějící osobním autem, taxíkem, autobusem, či na kole nebo pěšky. Prostor pod mostem má velkou výšku a dimenzi a cestující ho využívají pro čekání a přesunu. Je vyláčen kvalitním mobiliářem a veřejným osvětlením a cestující navádí přímo k hlavnímu vstupu do terminálu.



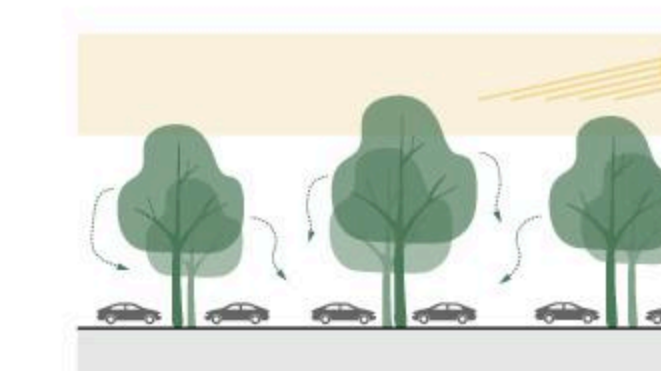
2. Průběžné zadržování dešťové vody prostřednictvím modrozelené infrastruktury

Lineární výsadby se průběžně zadržávají do ploch kolem terminálu a tvoří tak ucelený systém prvků modrozelené infrastruktury, které sbírají a zadržují odtok dešťové vody ze zpevněných povrchů. V okolí vsakovacích rýh je na parkovacích místech navržena polopropustná zatravněvací dlažba, která zde podporuje průnik vody do půdy.



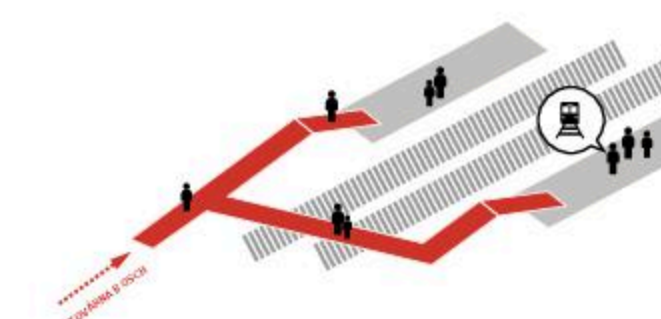
3. Ochlazování rozsáhlých zpevněných ploch prostřednictvím zeleně

Využíváme přirozené vlastnosti stromů k regulaci teploty zpevněných povrchů a zlepšení mikroklimatu plochy parkoviště. Do plochy parkoviště umísťujeme rastr stromů, který zabezpečuje nejen stín, ale i zlepšuje kvalitu ovzduší a má na cestující také estetický a psychologický vliv.



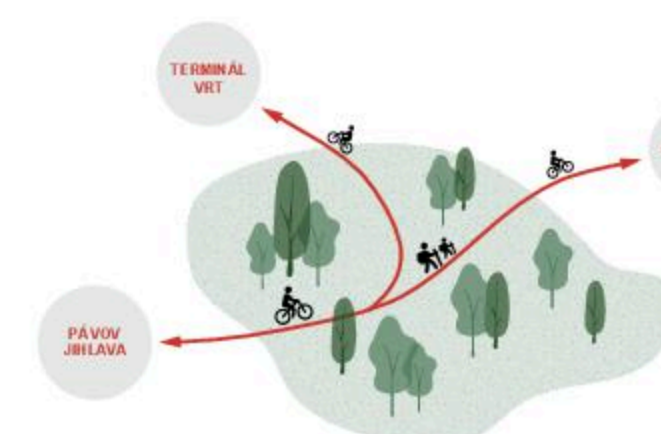
4. Pěší lávka jako zkratka k nástupišti

Hlavní trasou pro pěší je právě cesta z blízké továrny Bosch na regionální trať. Pracovníkům zde umožňujeme zkrácené cesty přímo na nástupiště pěší lávkou z lehké ocelové konstrukce. Cestující nemusí dojet až přímo k terminálu, ale s jízí zakoupenou permanentkou pohodlně naskočí přímo na vlak.



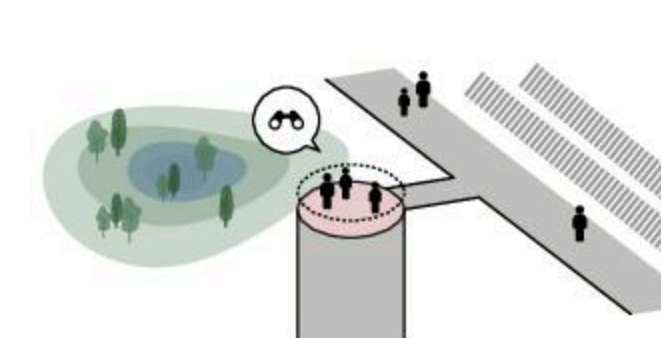
5. Doplnění cyklistických (turistických) propojení mezi okolními obcemi

V okolí krajinně abscentují propojení pro pěší a cyklisty. Cílem je doplnit a dotvořit významná cyklo – propojení mezi severem Jihlavy, Pávovem a Svitavou, která jsou již navržena v územním plánu. Tímto chceme podpořit udržitelné způsoby dopravy a zlepšit tak dostupnost mezi menšími obcemi a městem. Cyklistická propojení jsou navržena tak, aby respektovala a chránila přírodní prostředí.



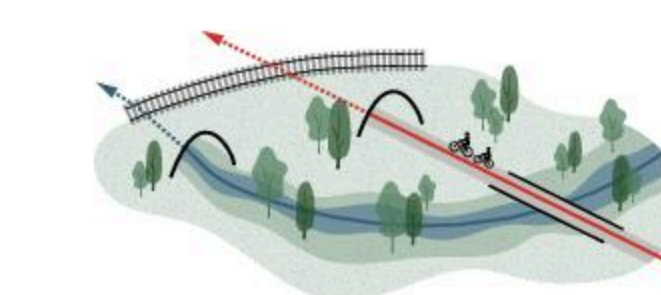
6. Výhledy do okolí z terminálu i nástupiště VRT

Vysokorychlostní železnice se jako stuha vine nad krajinou a požíváním výšky nástupišti a samotného terminálu jsou výhledy do okolí krajiny Vysočiny. Terminál tak může sloužit jako vyhlídková věž a okolní významné krajinné prvky (např. Pávovský, Zámecký rybník), mohou být pojmenovány na infopanelech.



7. Zabezpečení prostupnosti v krajině

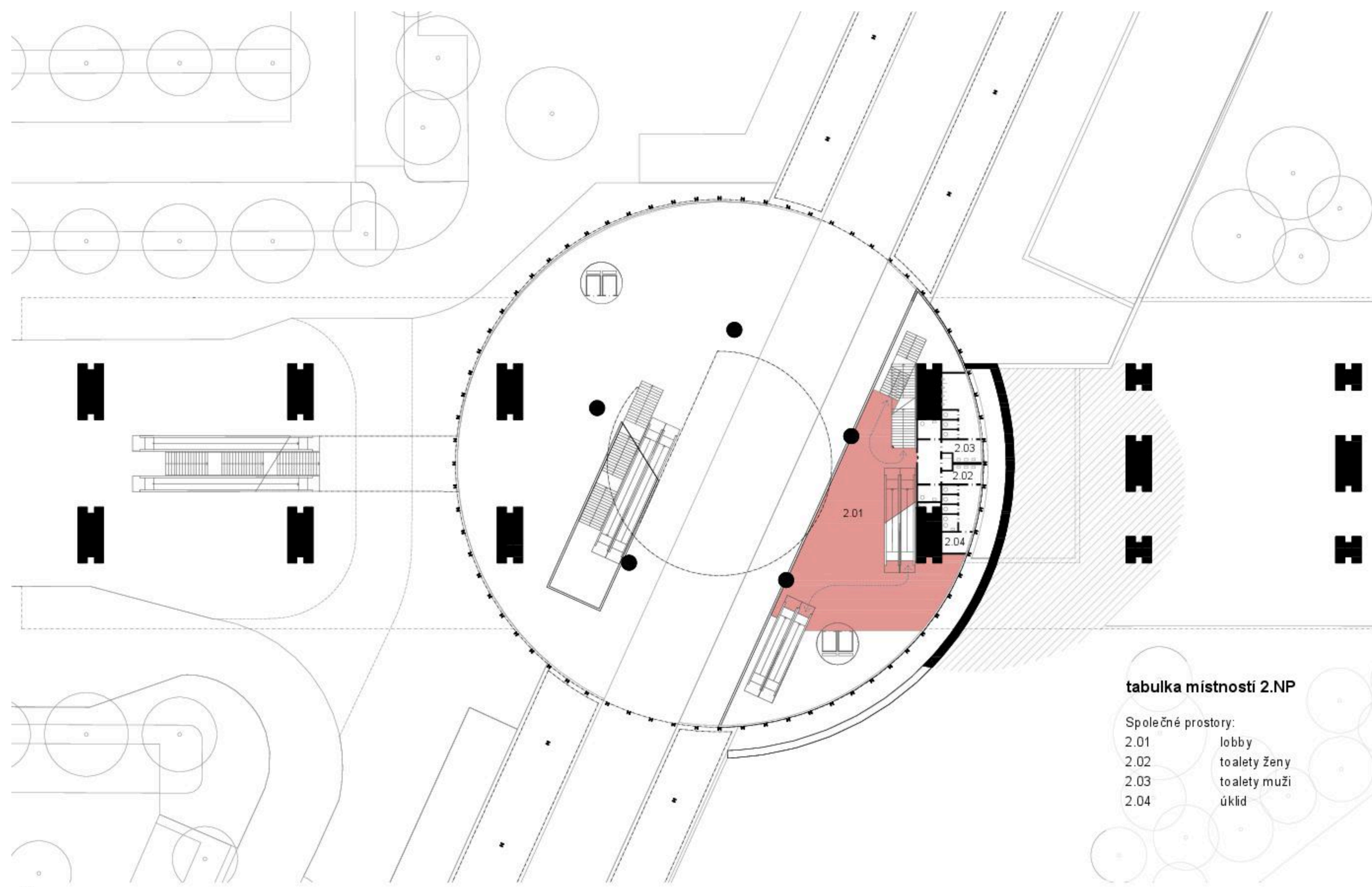
Propojení přírodních ekosystémů a zachování prostupnosti pro různé formy dopravy bude zabezpečeno prostřednictvím realizace tunelů a ekotunelů, které budou překonávat dopravní překážky. Tyto struktury mají za cíl minimalizovat negativní dopad dopravy na biodiverzitu, umožňovat volný pohyb zvířat a zachovávat ekologickou kontinuitu.



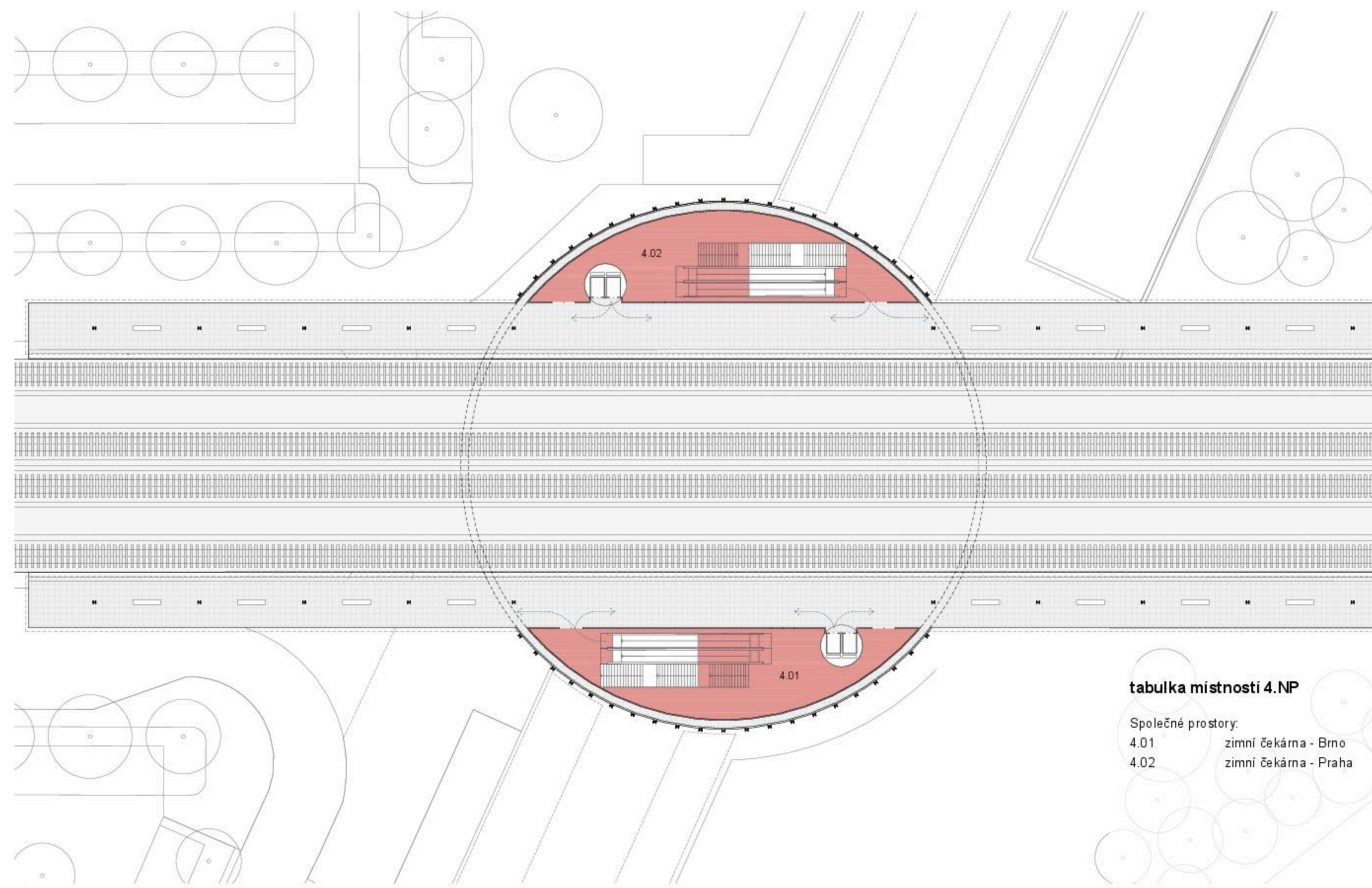
8. Podpora místní biodiverzity a revitalizace stávajících ekosystémů

Realizace vysokorychlostní trati a výstavba terminálu zasahují do již rozřezané krajiny protkané dopravními lineárními stavbami. Z dlouhodobého hlediska je nutné plánovat tak, aby okolní krajina neupadla, ale naopak byla zachována a podpořena. Významným prvkem je právě Zlatý potok, kterého revitalizace by byla významným přínosem pro zdejší biodiverzitu.

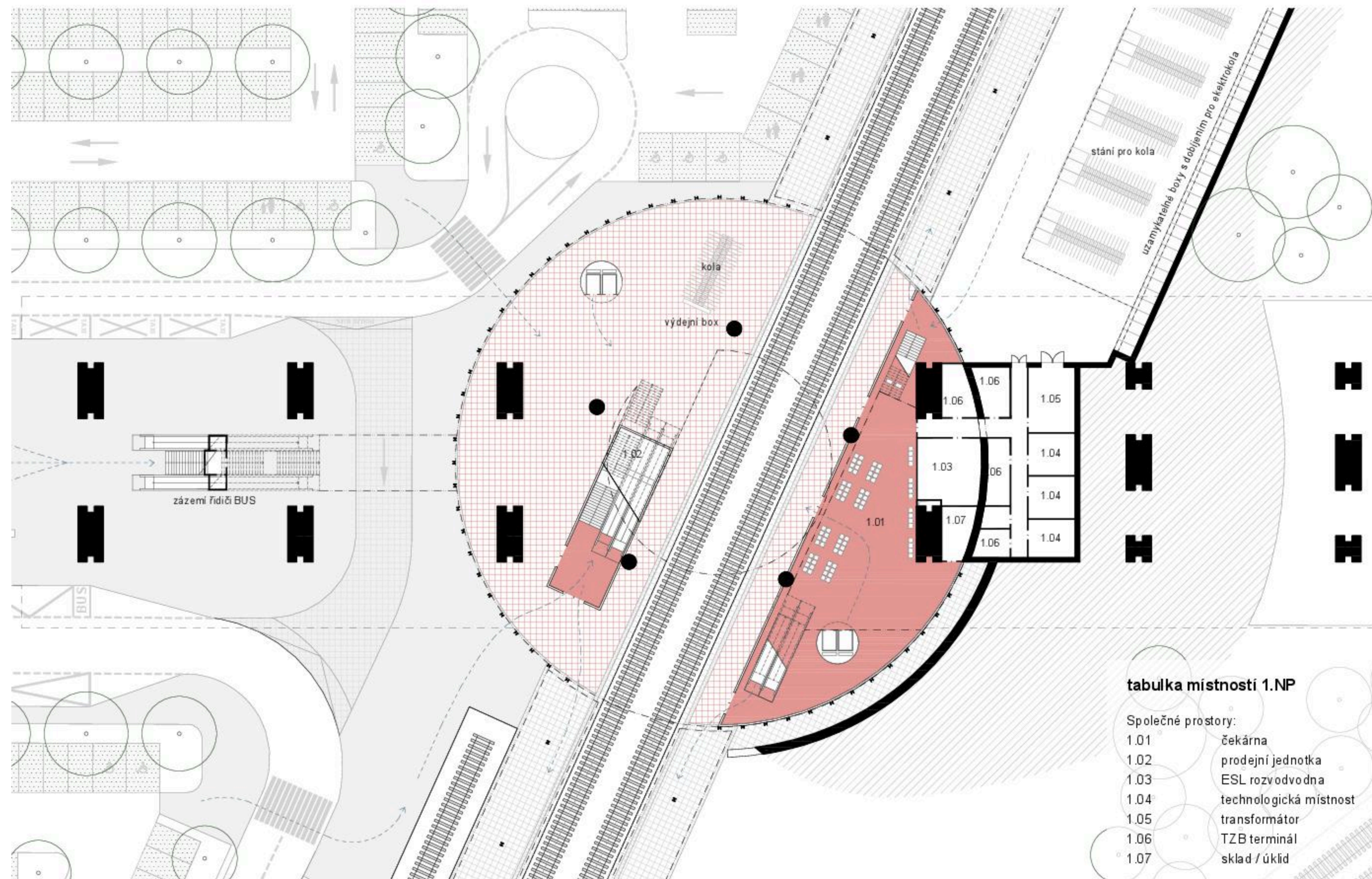




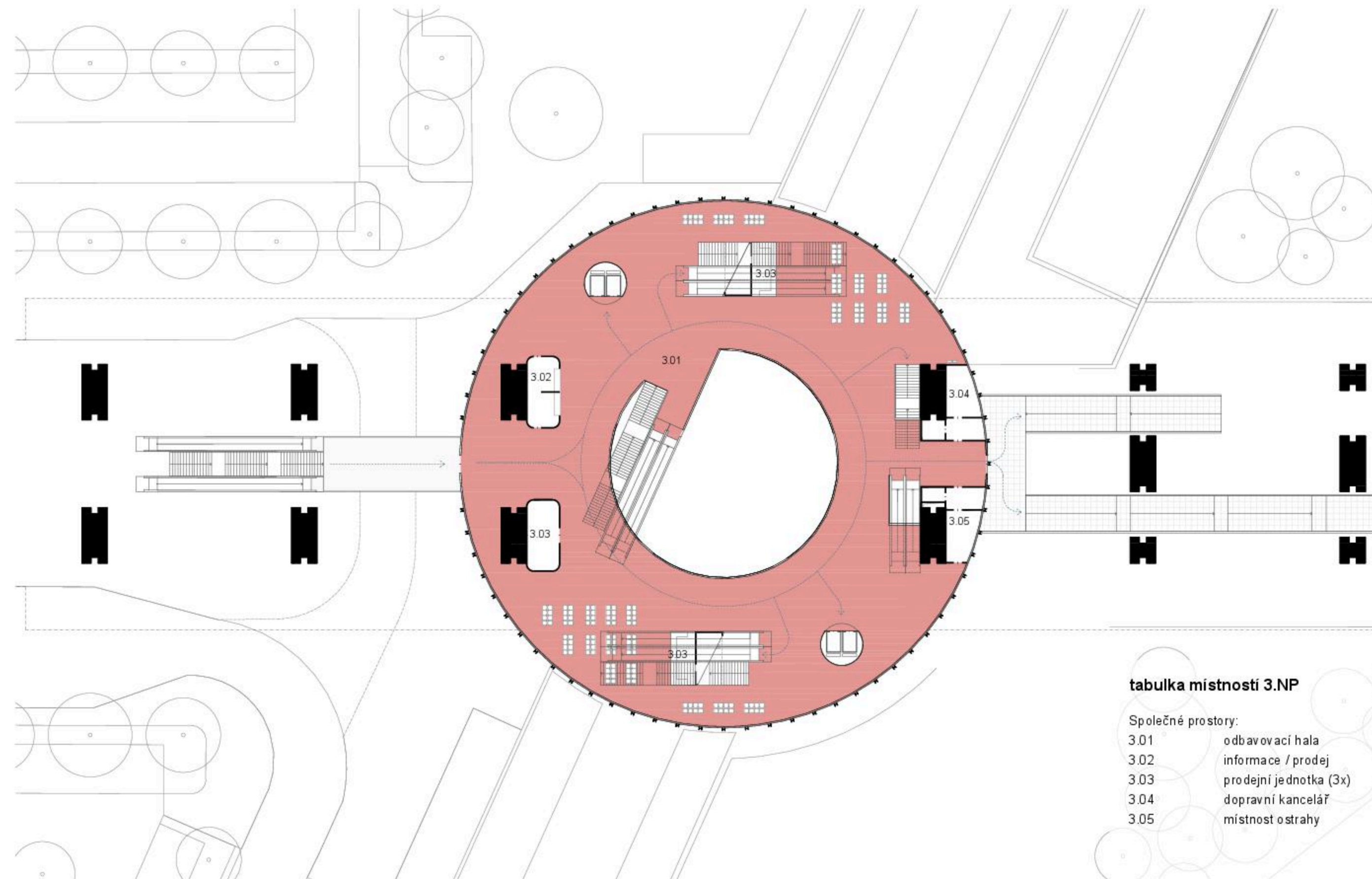
Půdorys 2.NP, m 1:400



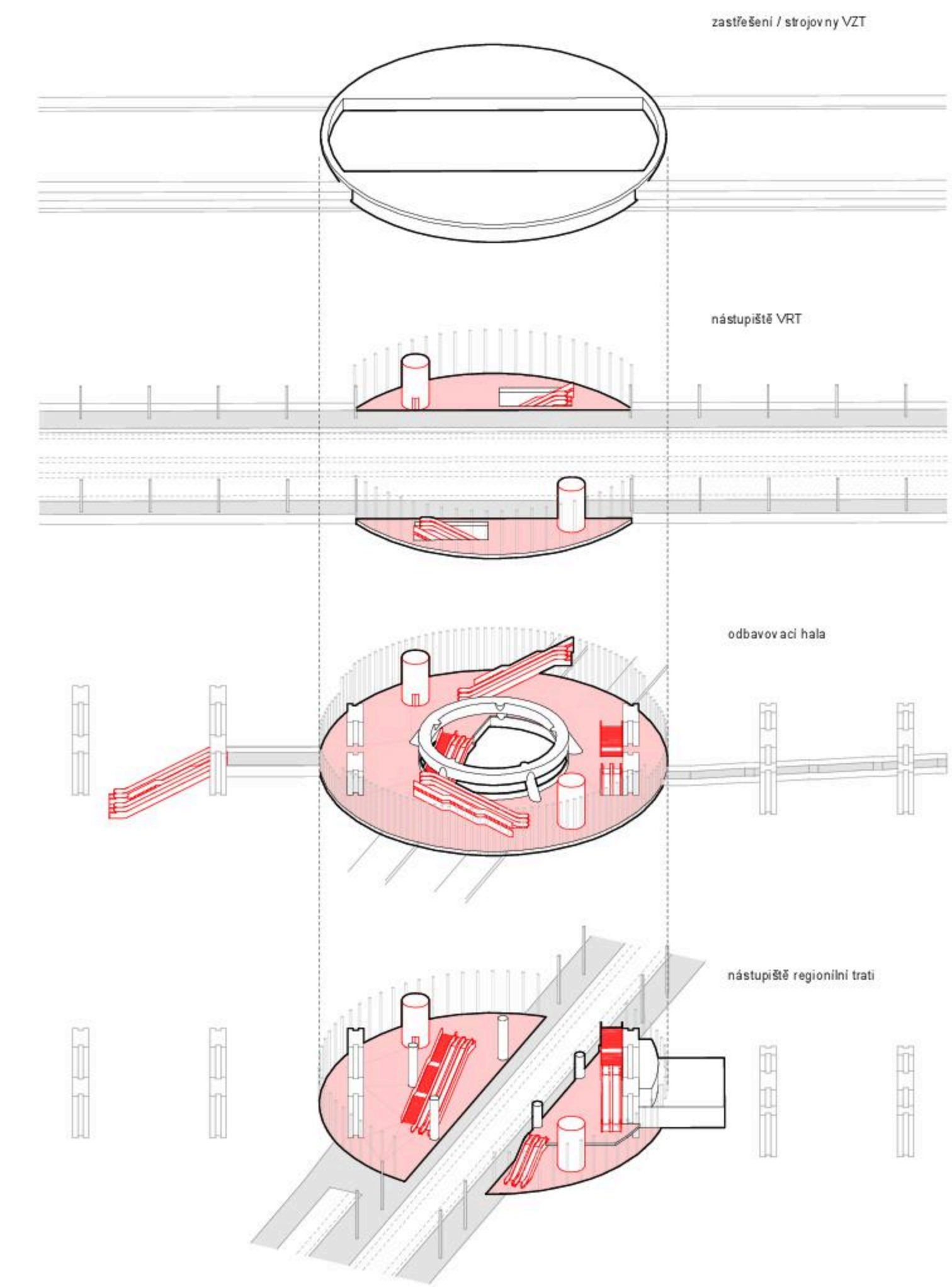
Půdorys 4.NP, m 1:400



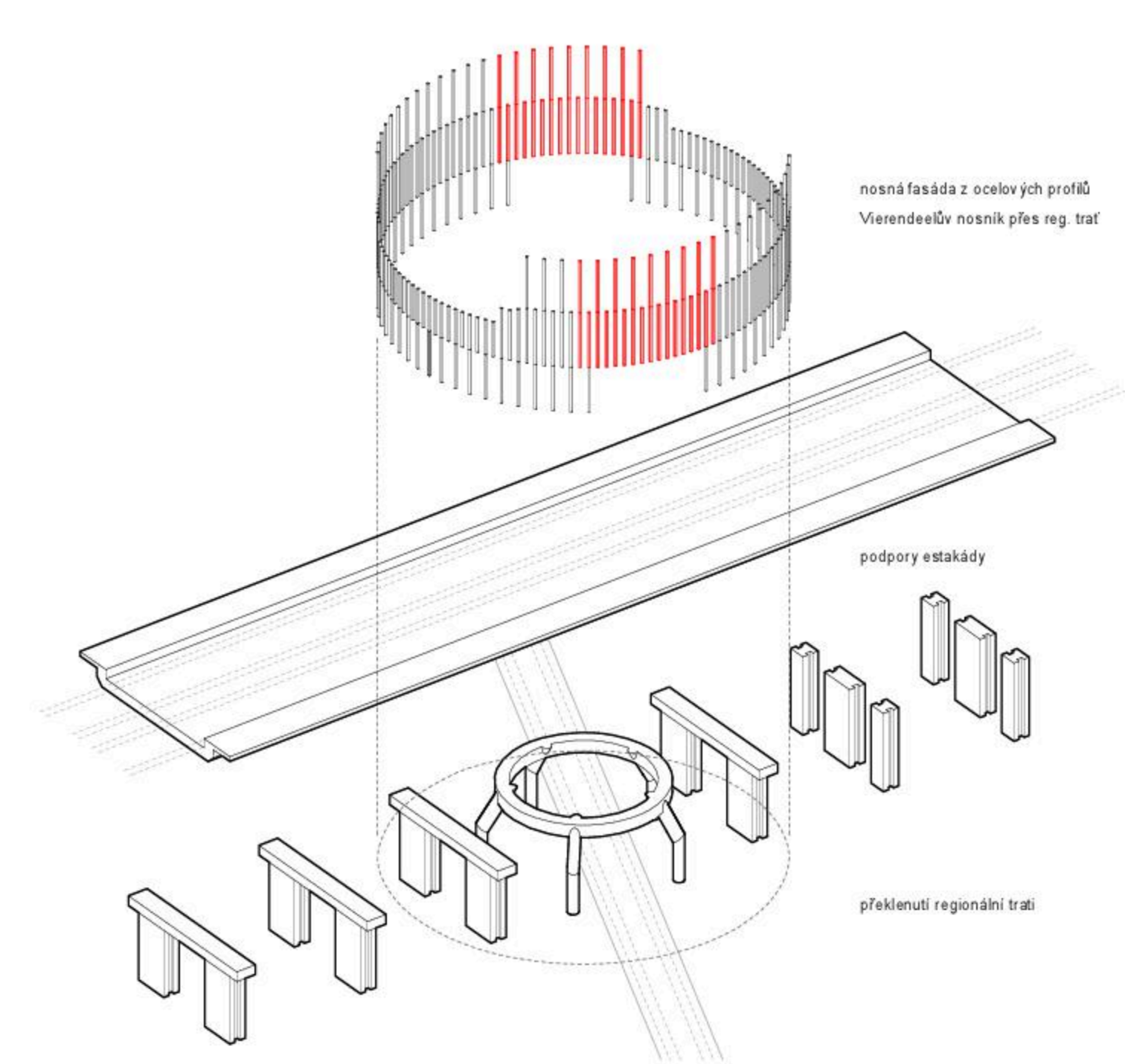
Půdorys 1.NP, m 1:400



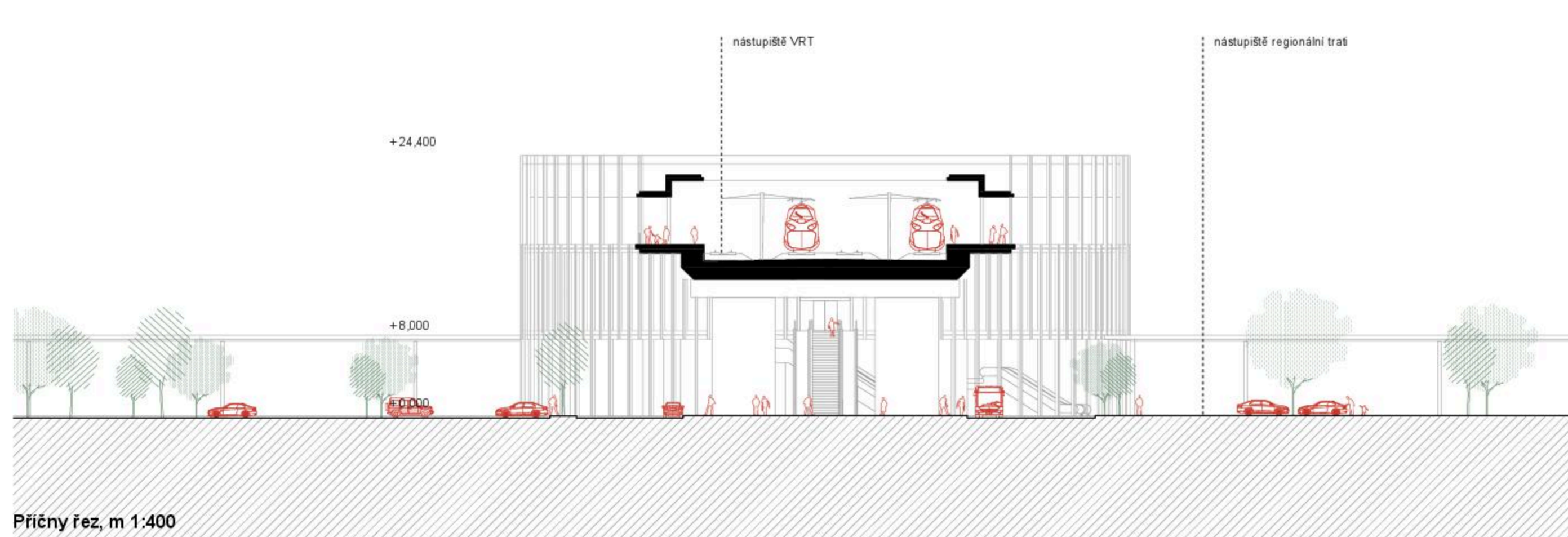
Půdorys 3.NP, m 1:400



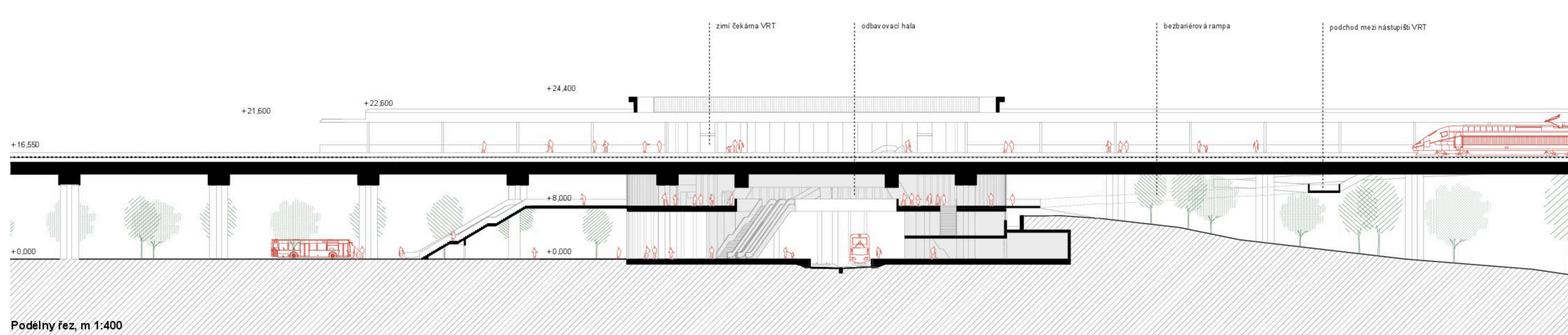
Axonometrické schéma



Konstrukční schéma

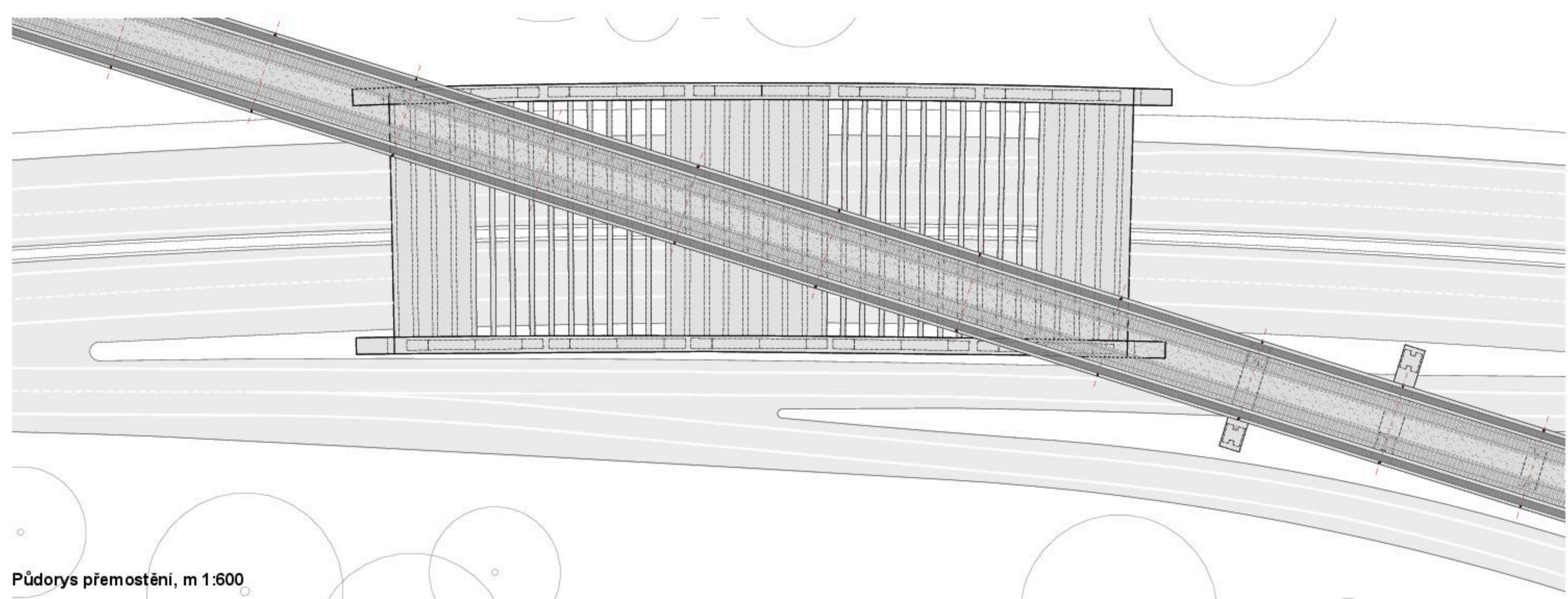


Příčný řez, m 1:400



Podélný řez, m 1:400

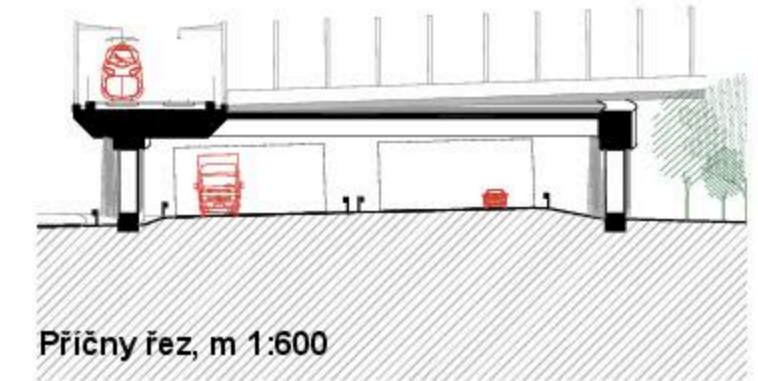




Půdorys přemostění, m 1:800

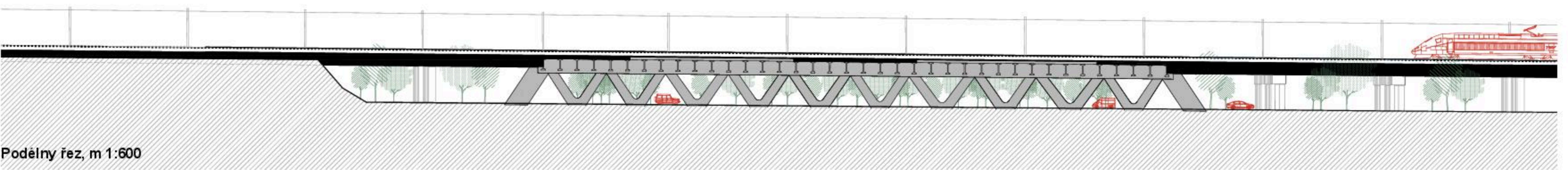
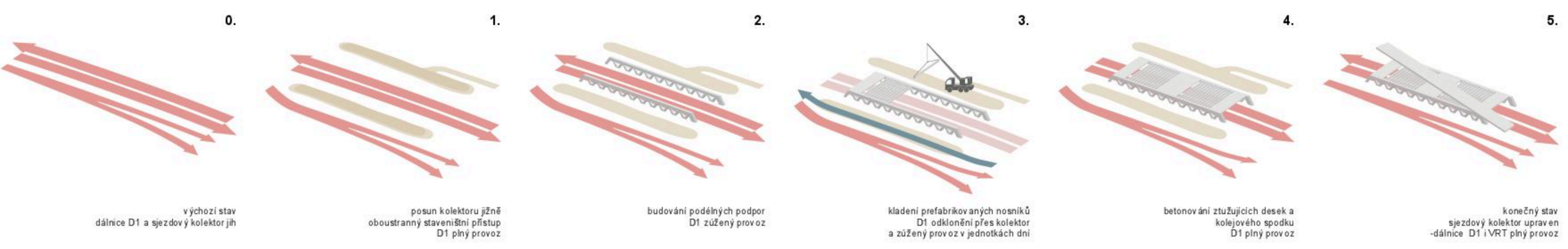
Vysokorychlostní trať se kříží s dálnicí pod velmi ostrým úhlem. Zadání řeší přemostění bez středových podpor tak generuje požadavek na most velkého rozpětí. Konstrukce takového mostu je nákladná nejen na výstavbu, ale i na následnou údržbu. Umístovat nákladný např. zavěšený most v daném kontextu, mimo intenzivně urbanizované území nám nepřipadá adekvátní místu. Zvolili jsme proto konstrukci méně nákladnou na pořízení, postavitelnou za relativně krátký časový úsek a s minimalizovanými dopady na provoz dálnice D1. Konstrukci jednoduchou a významně úspornější co do údržbových nákladů, než klasický most.

Naše přemostovací galerie je tvořena řadou na sebe těsně navazujících podpěr ve tvaru písmene V umístěných po obou stranách dálnice. Na tyto podpory budou osazeny prefabrikované betonové nosníky. Použitím prefabrikátů dojde ke značnému urychlení výstavby a nejsou nutné žádné technologické přestávky. Po osazení všech nosníků ztuhlí konstrukci spřahující desky. Zde lze opět použít prefabrikovaných desek kladených mezi nosníky tvořících bednicí prvek pro následnou betonáž desky. Po jejím dokončení je vše připraveno pro pokládku izolace a kolejového lože.



Příčný řez, m 1:800

Postup výstavby



Podélný řez, m 1:800