



Předností projektu je jeho jednoduchost. Ta kromě provozní a investiční úspornosti přináší intuitivní a snadnou orientaci, přehlednost, jednoznačné a krátké komunikační vazby, což spolu s velkým prostorem odbovací haly zajišťuje komfort cestujících.

Ten je důležitým aspektem vysokorychlostní železnice také proto, že VRT mají převzít velký díl kapacity dopravy letecké a automobilové. Referenci komfortu terminálu VRT tedy je letištní terminál.

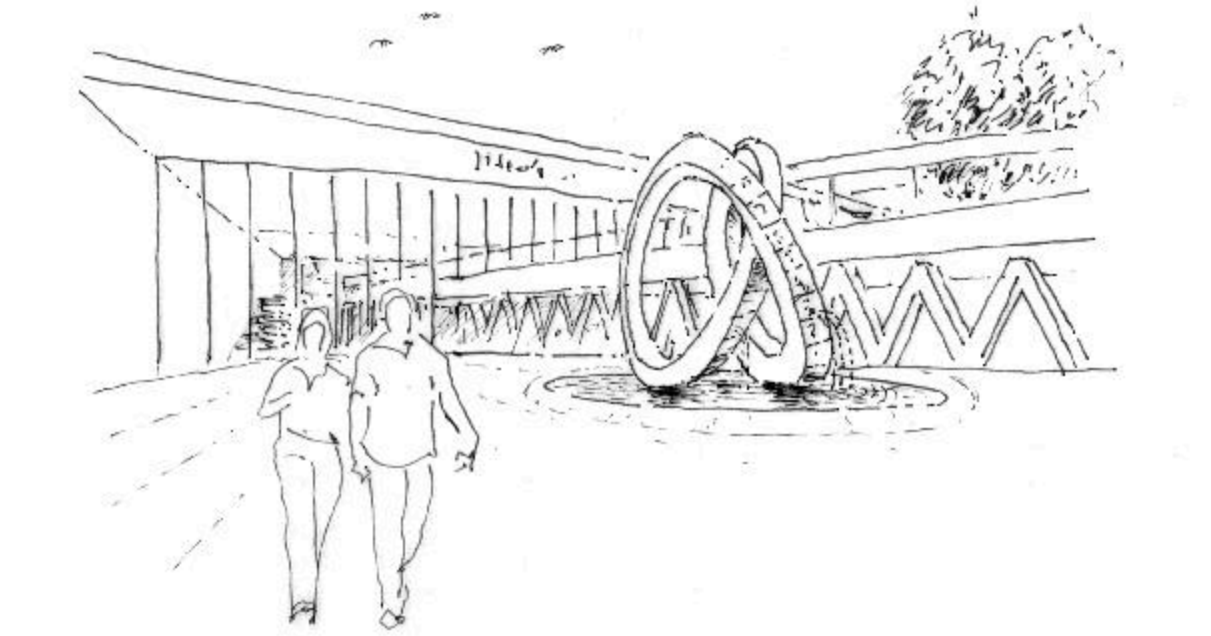
Architektura veliké a komplikované stavby multimodálního terminálu se měřítkem a lapidárností vztahuje ke krajině, kterou nutně proměňuje, a přitom s ní vede dialog. Tvoří ji půdorysně analogické trojúhelníkovité „kry“ tvarující topografii terminálu i jeho originální formu. (Krajině měřítko i charakter terminálu mu také umožní obstát v sousedství obří továrny Bosch.)

Monolitický železobeton, tedy materiál, která formu terminálu zhmotňuje, z něj činí jednotný a působivý celek. Spolu s proudivým tvarováním „kry“ tak jasně artikulují jeho vztah ke krajině a stejně tak přinášejí k vysokorychlostní železnici, a zároveň cestujícím vytvářejí důstojné a příjemné prostředí. Ohled, který návrh ve svém celku věnuje krajině, se totiž v blízkosti a detailu přesouvá k člověku. Ve vzdálenosti, kdy naše oko vnímá vnější i vnitřní povrchy odbovací haly, zjistí, že jejich členění a struktura mají detail i lidské měřítko. Ty přinášejí dřevěná prkna jako horizontální šalování betonu stěn i jako podvěšený akustický strop haly.

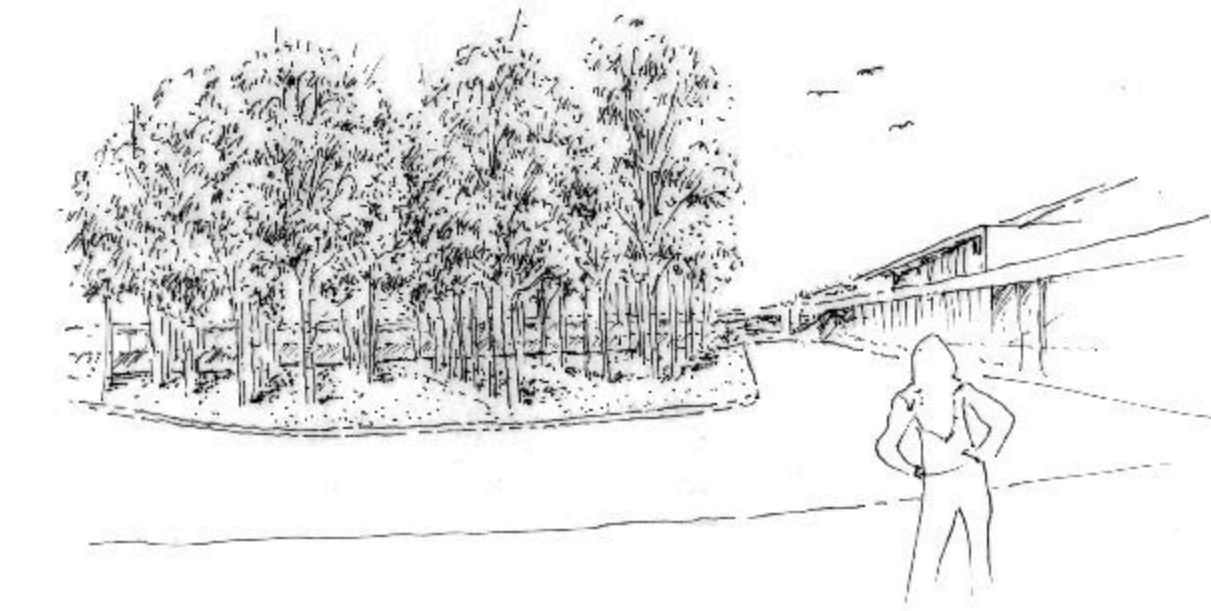
Lesy jako symbol Vysociny vtiskují charakter jejímu hlavnímu dopravnímu terminálu, kde pro naše oči i hmat je dřevo vůdčím a vše procházejícím estetickým motivem.

Přírodní a krajině motivy návrhu vytváří organický celek. Ale zároveň také organickou složku vysokorychlostní železniční dopravy, která v člověku i krajině vyrovnává její stránky technicistní.

Ohled ke krajině, člověku i budoucnosti přináší aplikace vyspělých principů zelenomodré infrastruktury a provozní i energetické udržitelnosti. Investiční úspornost vedla k náhradě estakády náspeem a ke křížení dálnice místo (patrně) nejdelším evropským vysokorychlostním železničním mostem bez středové podpěry konvenčním třípólovým mostem běžného rozponu.



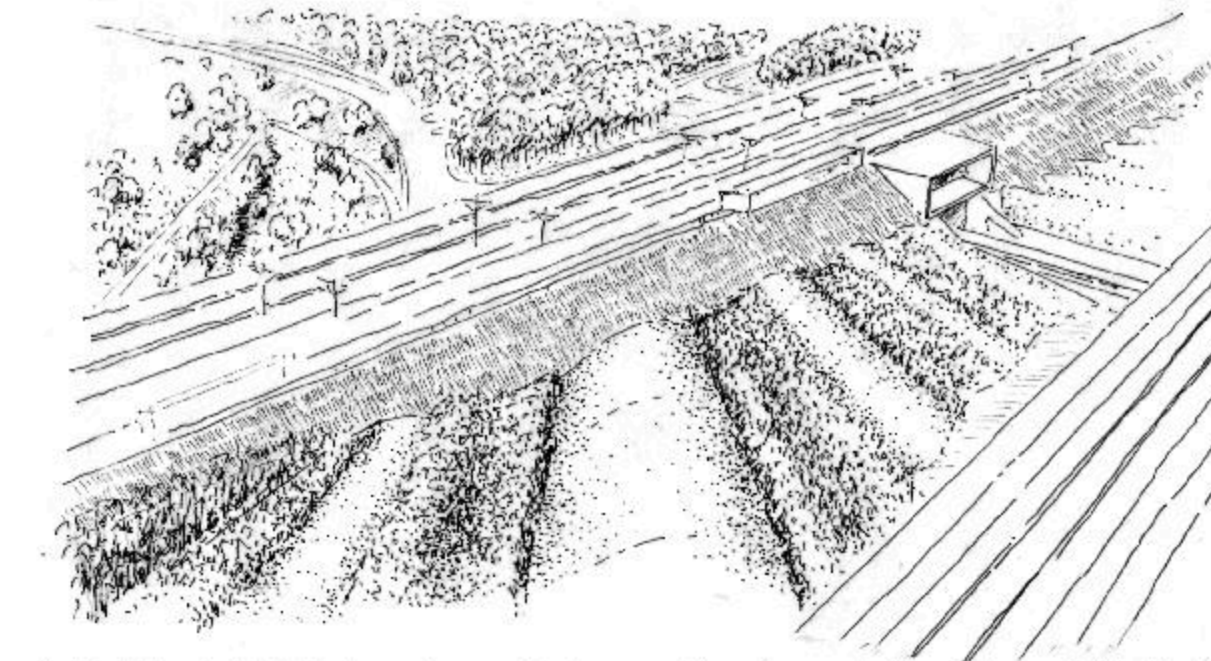
Motivem výtvarného umění čili dílem vytvářejícím esprít místa a současně jeho mikroklima před vstupem do terminálu je klesádra - kalna s vodními hodinami. Systém skulpturně pojatých spojených nádob naplněných vodou se postupně vyprazdňuje kalibrovými otvory označenými číslicí. Čas je měřen přibližně, na rozdíl přesného času, který diktuje VRT. V prokladu tak stojí „pomalý“ čas historie a „rychlý“ čas současnosti.



Vstupním motivem odbovací haly je v ploše objedné smyčky nástupišť hromadné dopravy pravidelně vysázený březový háj jako klidná a poetická přírodní kulisa, v níž si oči cestujících snadno najdou téma pozornosti či jen uklidňujícího spočinutí.



Jižní předpolí terminálu s velkokapacitními parkovišti zapojují do krajiny stromy v zelených vegetačních pásech a propustné povrchy parkovacích míst. Stromy stíní zaparkovaná auta i zpevněné plochy parkovišť a výrazně snižují jejich negativní efekt tepelného ostrova. Stromy, vegetační pásy a vsakovací propustné povrchy vytvářejí kostru zelenomodré infrastruktury.

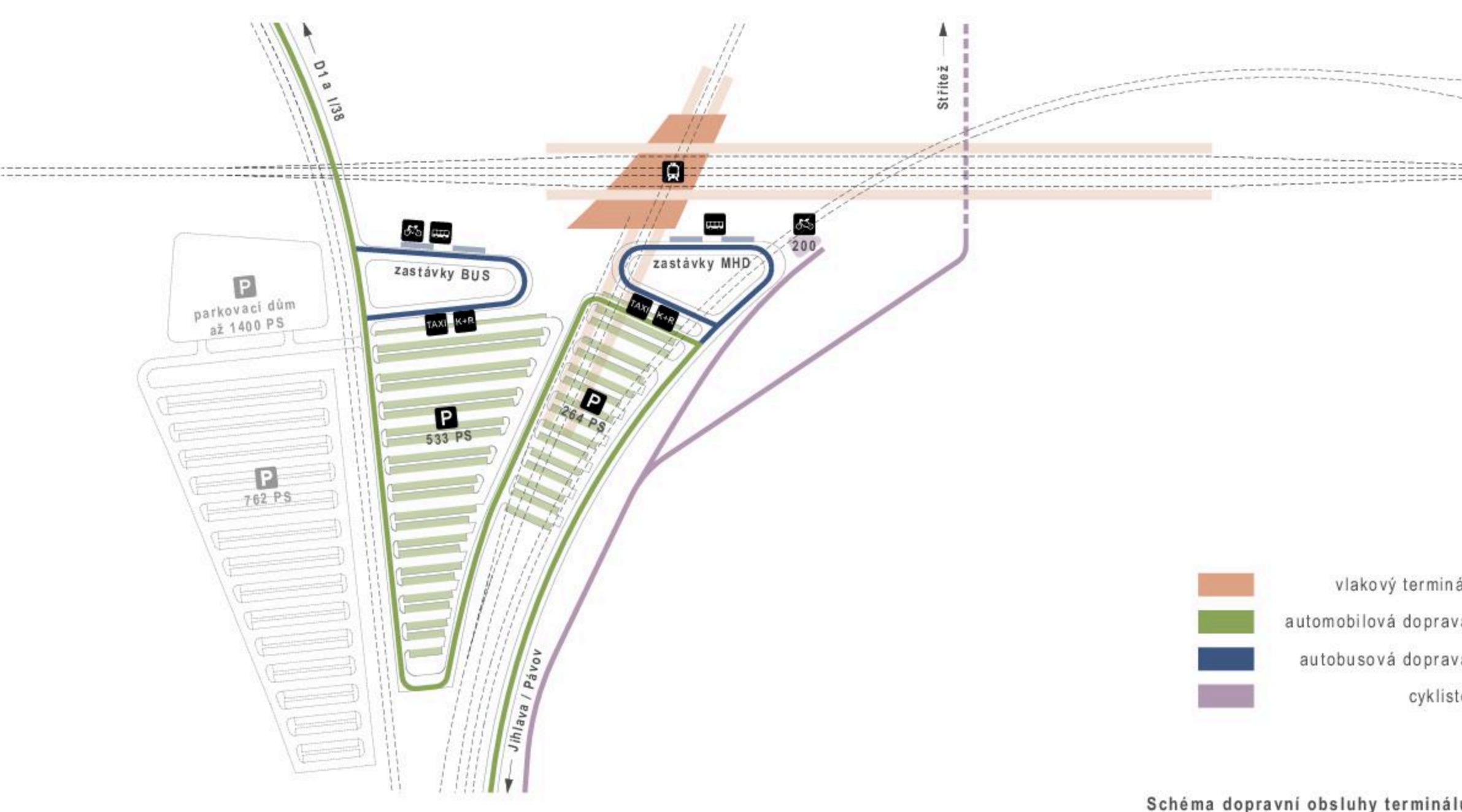


K dálnici terminál hledí okem odbovací haly vysunutě z náspe nad zátezem konvenční tratě. Linie VRT a D1 zde probíhají těsně vedle sebe a úzký pruh terénu mezi nimi je zvláště jejich energií. Terénní vlny artikulují blízkost obou lineárních dopravních staveb v předpolí terminálu i jeho formu landmarku. Terénní modelace však nejsou redukovány na pouhý formální výraz, ale vytvářejí díky zpomalování odtoku vody i variabilní podmínky pro další vývoj vegetace a pro osídlení faunou.

Celková situace 1:3000

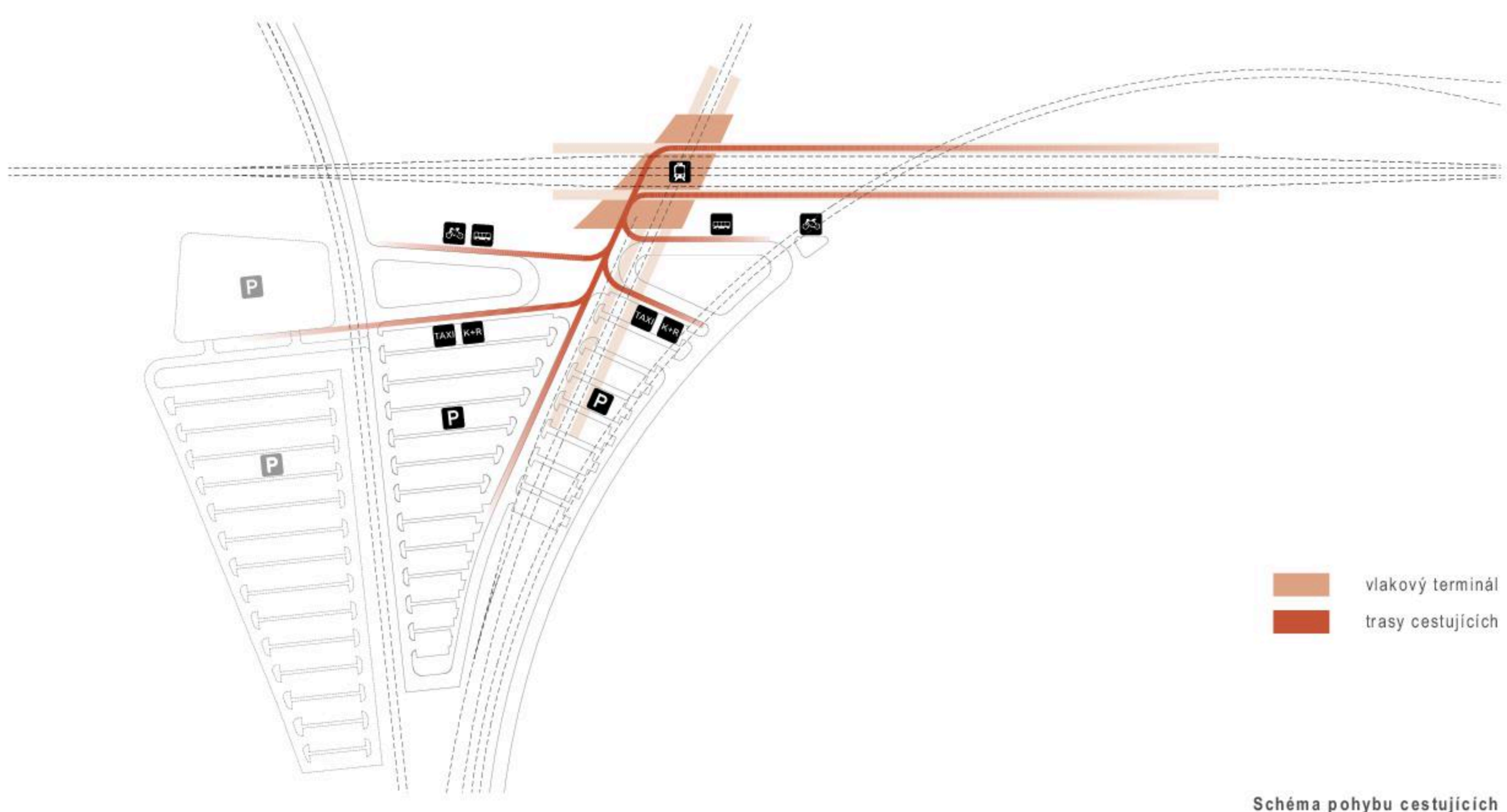






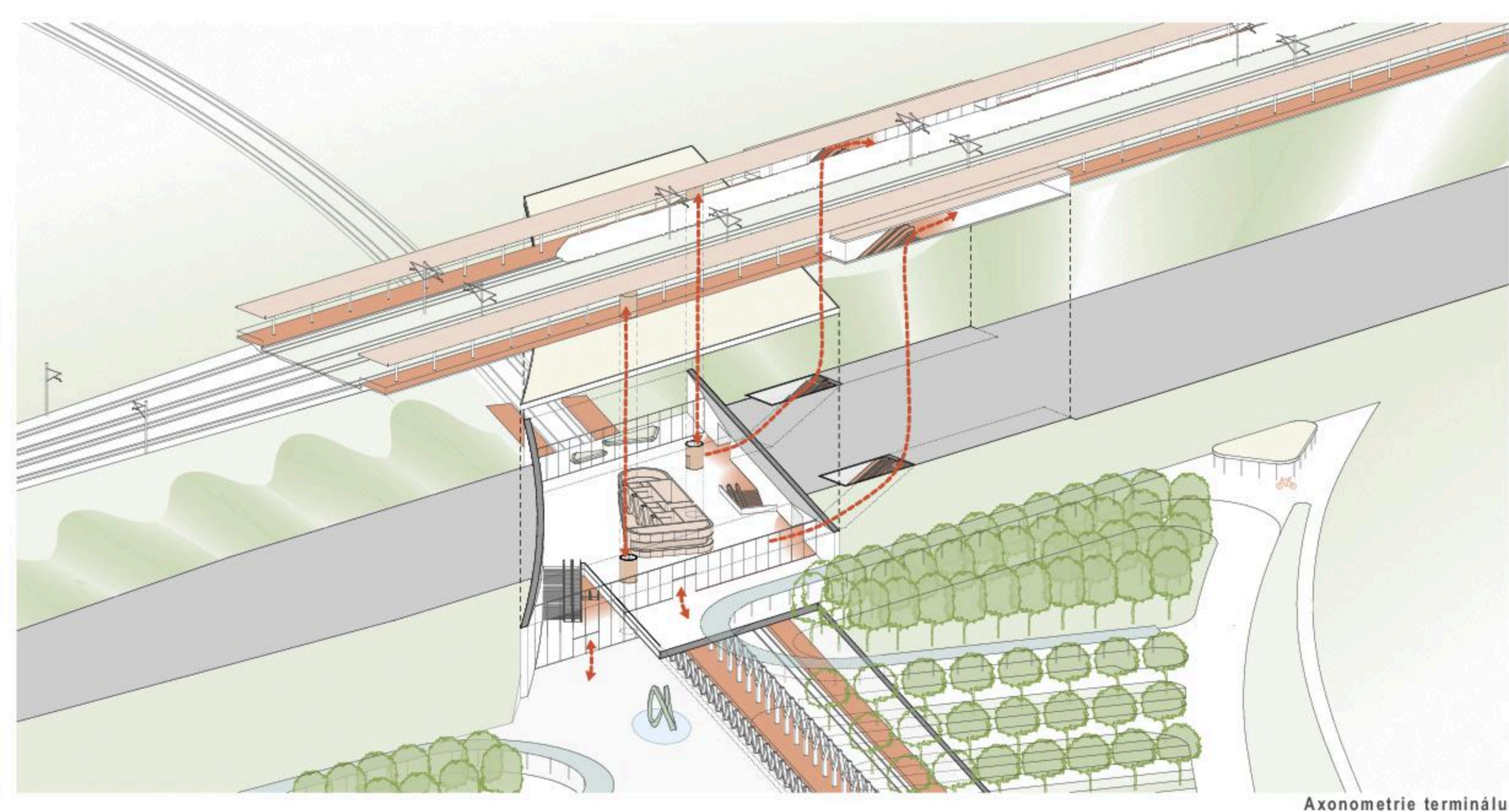
- vlakový terminál
- automobilová doprava
- autobusová doprava
- cyklisté

Schéma dopravní obsluhy terminálu

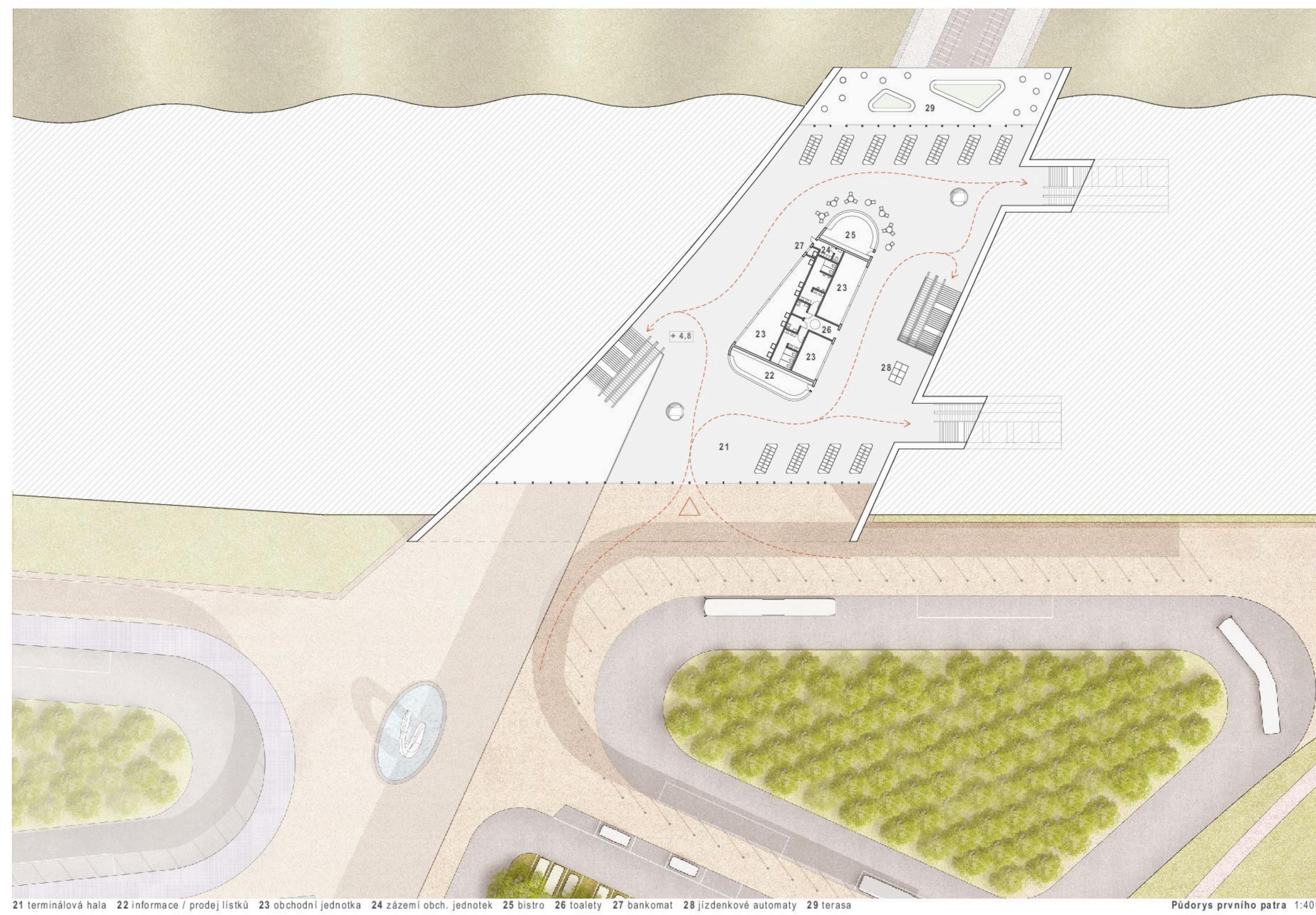
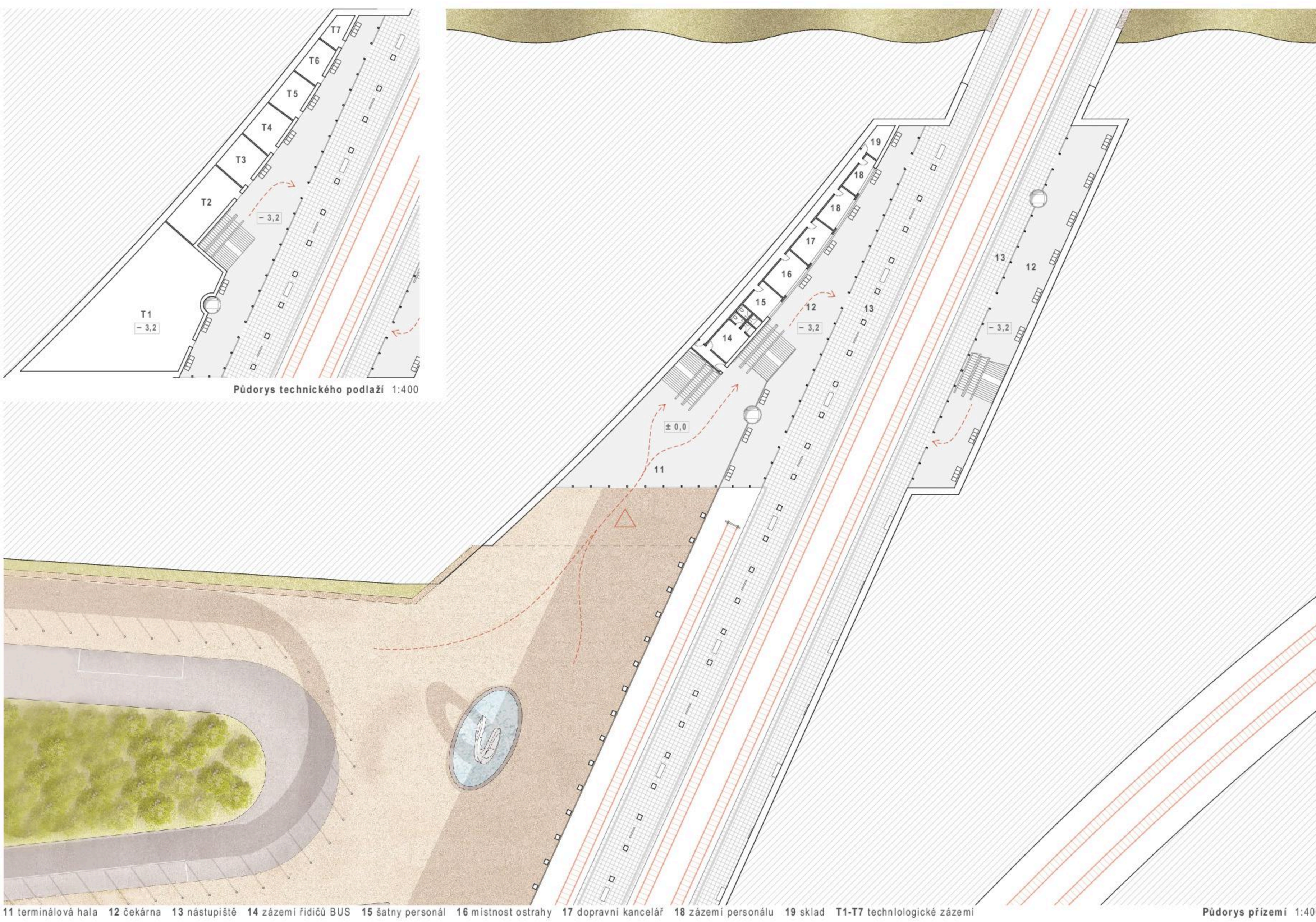


- vlakový terminál
- trasy cestujících

Schéma pohybu cestujících

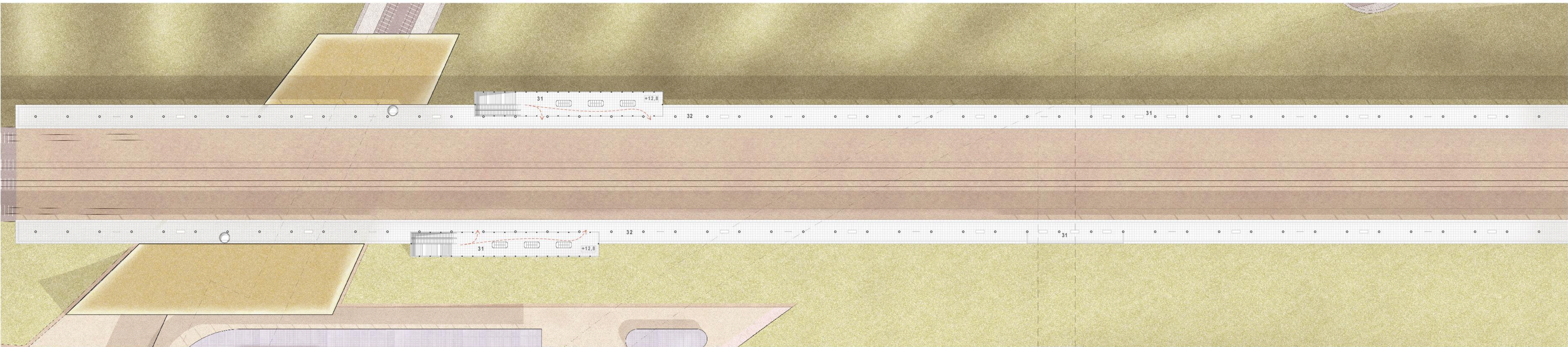


Axonometrie terminálu



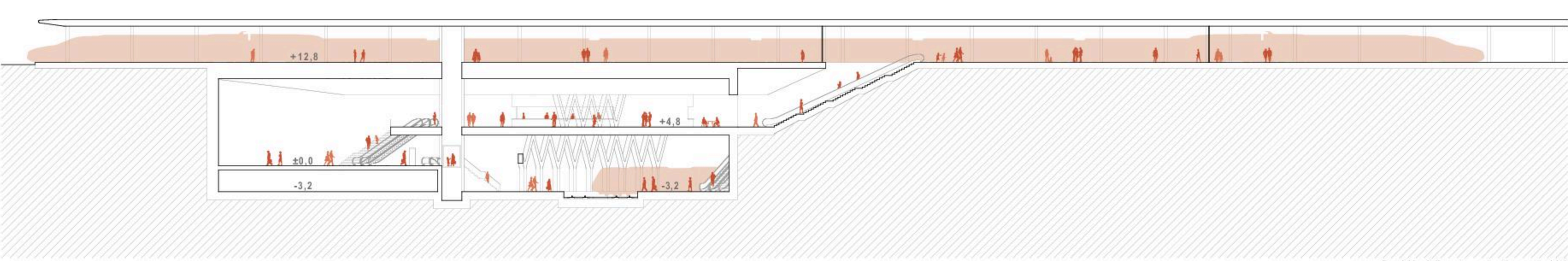
11 terminálová hala 12 čekárna 13 nástupiště 14 zázemí řidičů BUS 15 sátný personál 16 místnost ostrahy 17 dopravní kancelář 18 zázemí personálu 19 sklad T1-T7 technologické zázemí

21 terminálová hala 22 informace / prodej lístků 23 obchodní jednotka 24 zázemí obch. jednotek 25 bistro 26 toalety 27 bankomat 28 jízdenkové automaty 29 terasa

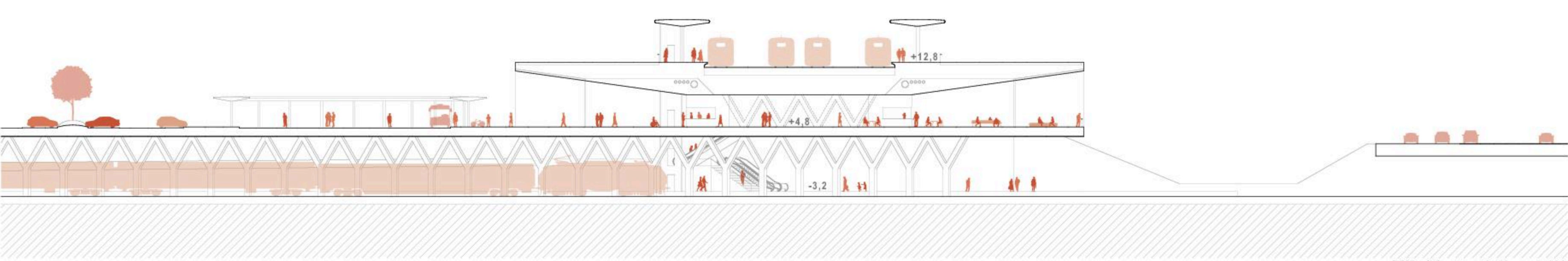


31 čekárna 32 nástupiště

Půdorys nástupiště VRT 1:400



Podélný řez terminálem 1:400

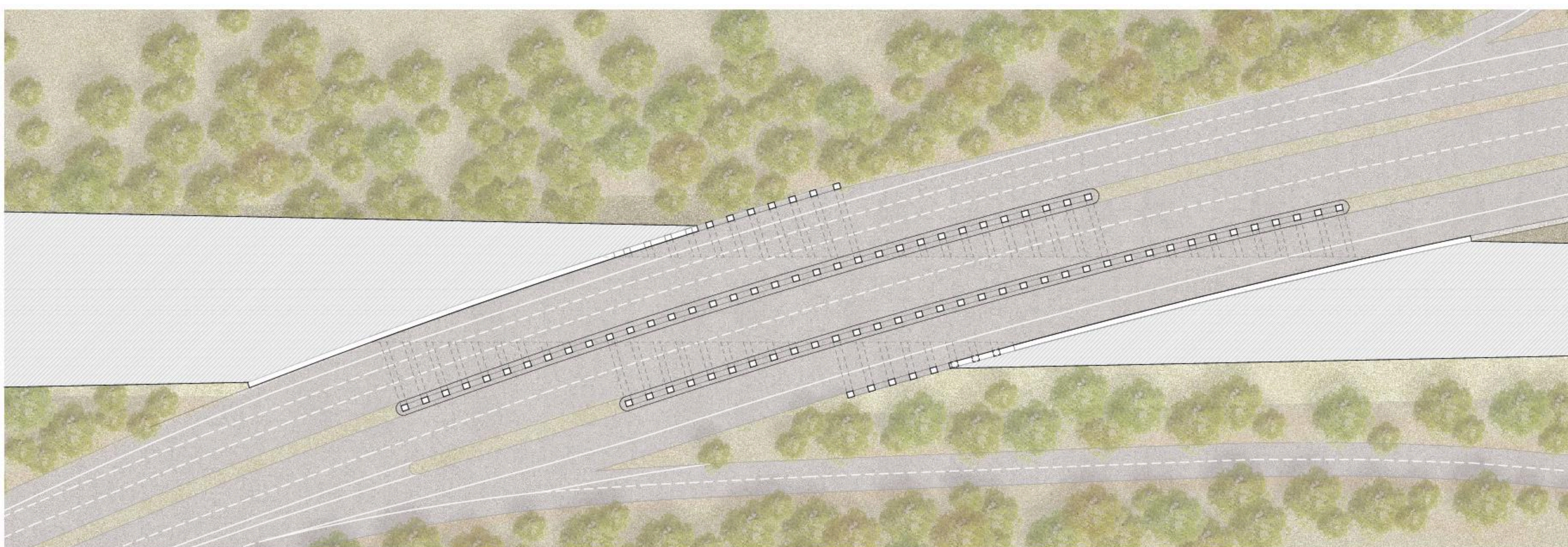


Příčný řez terminálem 1:400

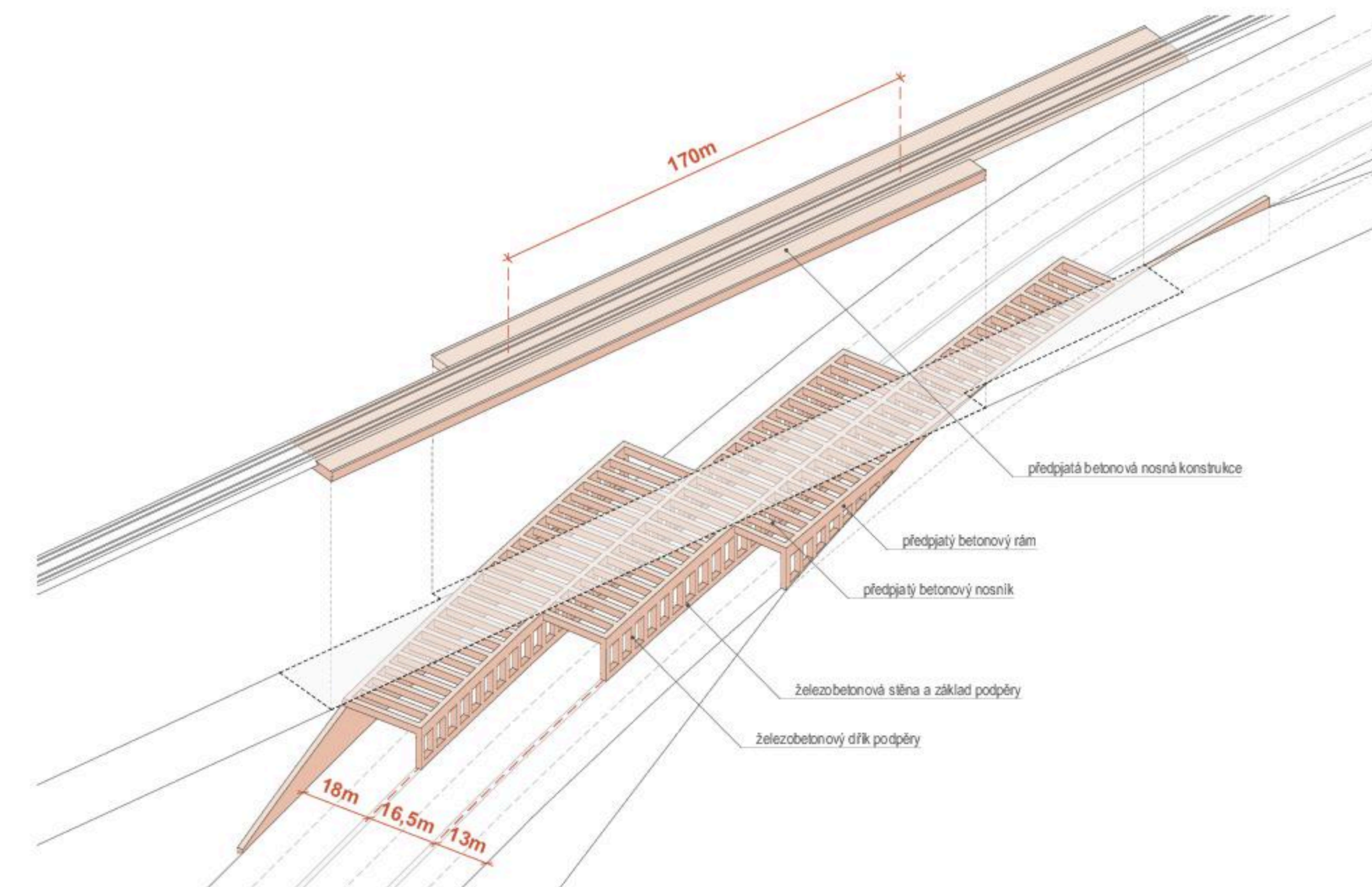




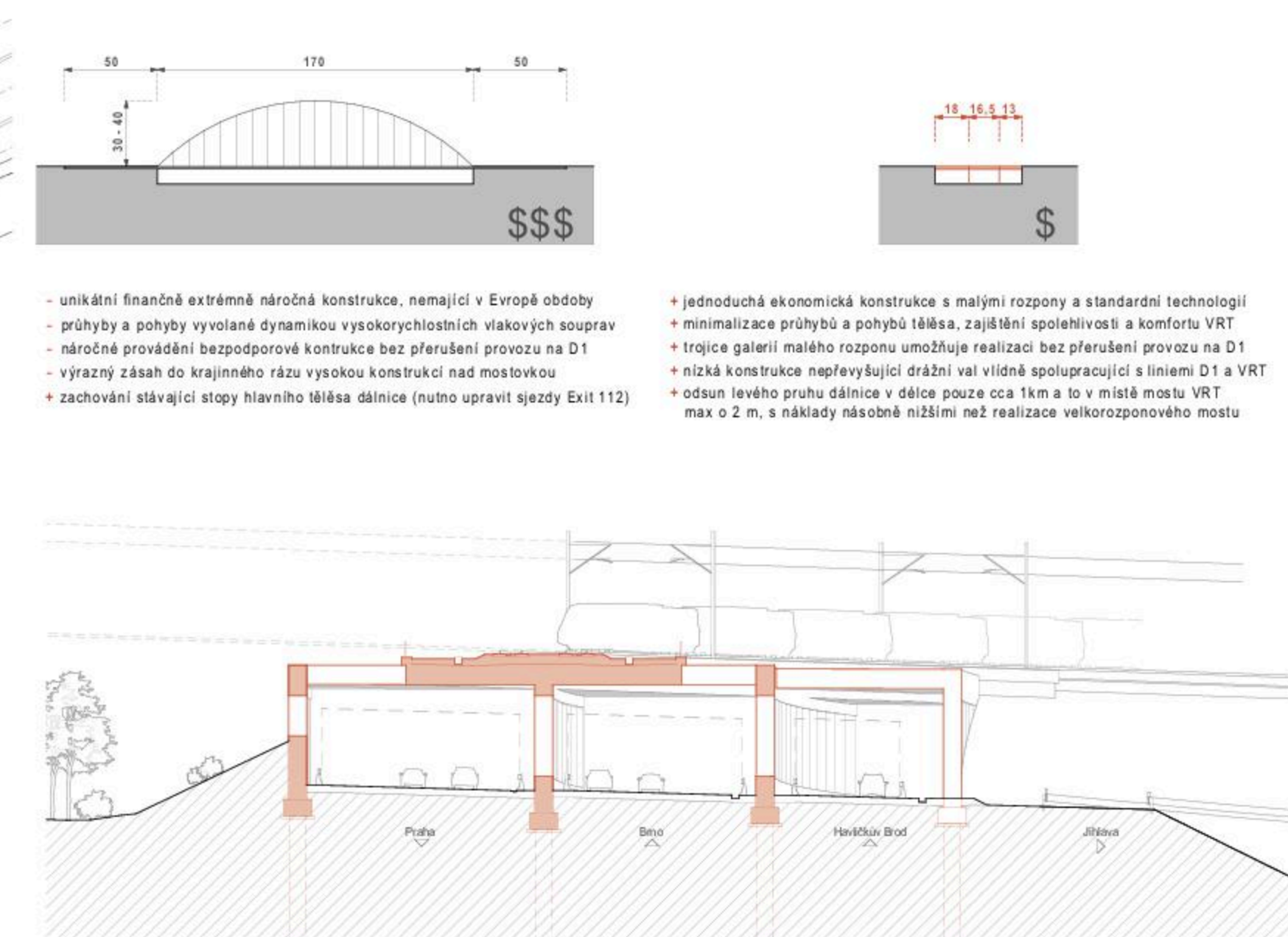
Situace mostů VRT přes D1 a další komunikace 1:750



Půdorys mostu VRT přes D1 1:750



Konstruktivní schéma mostu VRT přes D1



Příčný řez mostu VRT přes D1 1:400

- unikátní finančně extrémně náročná konstrukce, nemající v Evropě obdoby
- průhyby a pohyby vyvolané dynamikou vysokorychlostních vlakových souprav
- náročný provádění bezpodporové konstrukce bez přerušení provozu na D1
- výrazný zásah do krajinného rázu vysokou konstrukcí nad mostovkou
- zachování stávající stopy hlavního železničního nádraží (nutno upravit sjezdy Exil 112)
- + jednoduchá ekonomická konstrukce s malými rozpory a standardní technologií
- + minimalizace průhybů a pohybů železničních souprav, zajištění spolehlivosti a komfortu VRT
- + trojice galerií malého rozpory umožňuje realizaci bez přerušení provozu na D1
- + nízká konstrukce nepřevyšující drážní val viditelně spolupracující s liniemi D1 a VRT
- + odstup levého pruhu dálnice v délkové pozici cca 1km a to v místě mostu VRT max 0,2 m, s náklady násobně nižšími než realizace velkorozpového mostu