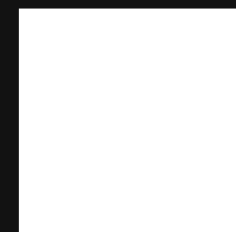
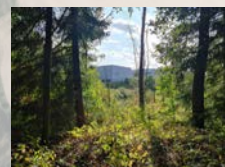
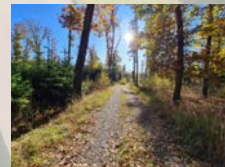


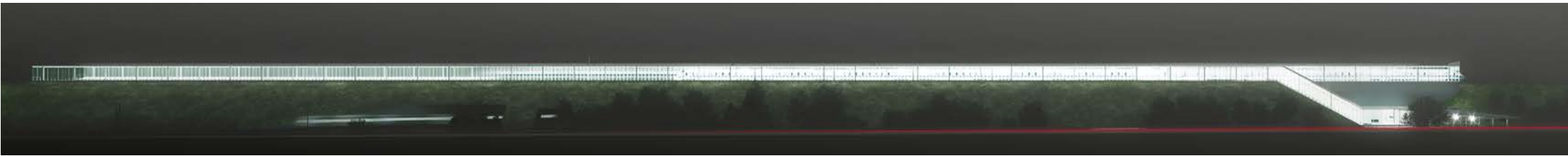


TERMINÁL JIHLAVA VRT

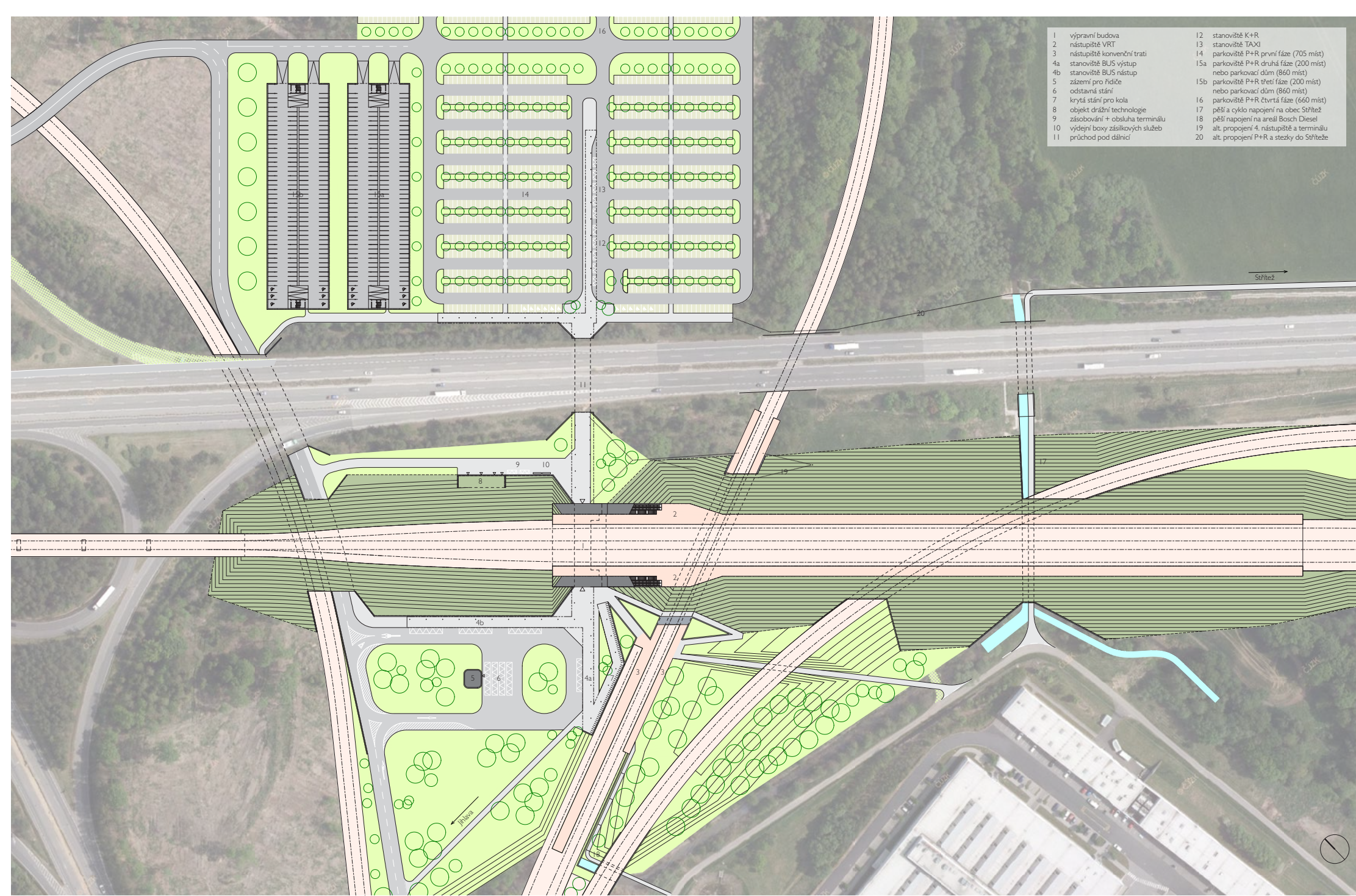




Situace 1:3000



- |                                    |   |
|------------------------------------|---|
| 1 výpravní budova                  | 12 stanoviště K+R                           |
| 2 nástupiště VRT                   | 13 stanoviště TAXI                          |
| 3 nástupiště konvenční trati       | 14 parkoviště P+R první fáze (705 míst)     |
| 4a stanoviště BUS výstup           | 15a parkoviště P+R druhá fáze (200 míst)    |
| 4b stanoviště BUS nástup           | nebo parkovací dům (860 míst)               |
| 5 zázemí pro řidiče                | 15b parkoviště P+R třetí fáze (200 míst)    |
| 6 odstavná stání                   | nebo parkovací dům (860 míst)               |
| 7 krytá stání pro kola             | 16 parkoviště P+R čtvrtá fáze (660 míst)    |
| 8 objekt drážní technologie        | 17 pěší a cyklo napojení na obec Sřítěz     |
| 9 zásobování + obsluha terminálu   | 18 pěší napojení na areál Bosch Diesel      |
| 10 výdejní boxy zásilkových služeb | 19 alt. propojení 4. nástupiště a terminálu |
| 11 průchod pod dálnicí             | 20 alt. propojení P+R a stezky do Sřítěže   |



Situace 1:750



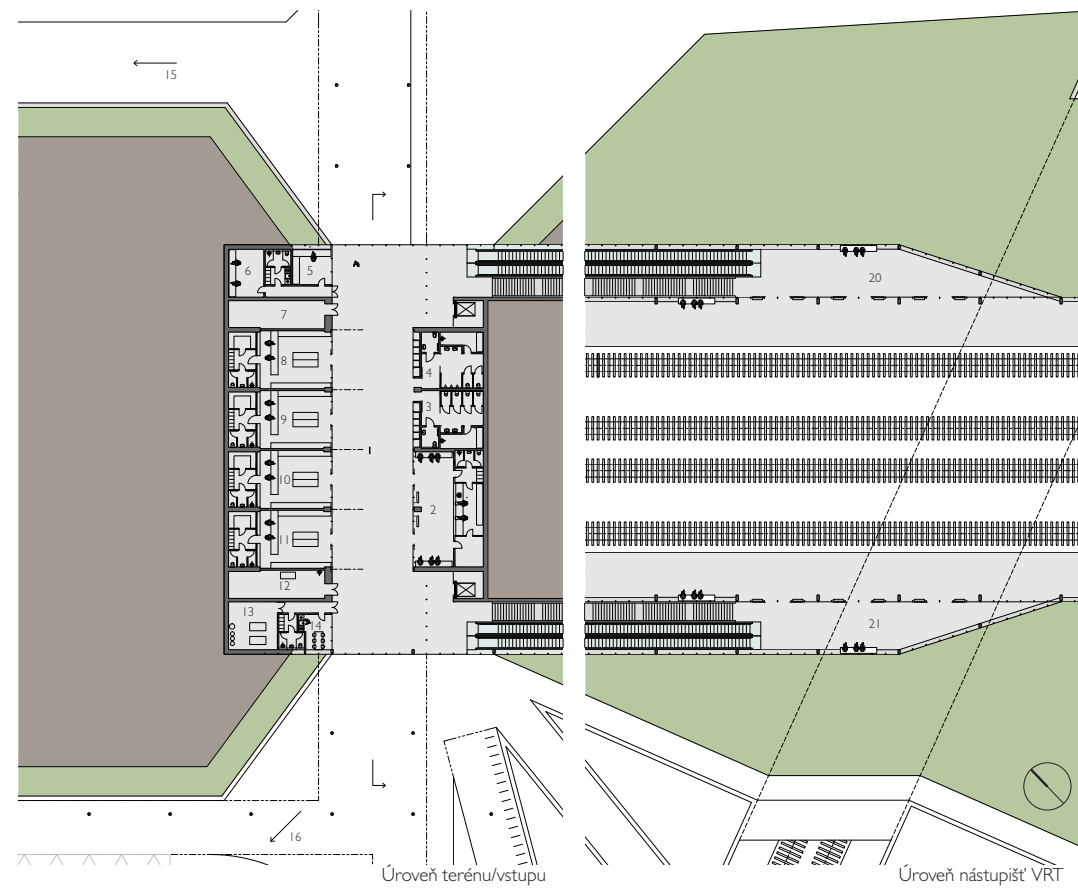
Základní teze návrhu jsou snadná orientace, jednoduchost, hospodárnost, návaznost na okolí a využití jeho stávajících kvalit

Výpravní budova s doplňkovými službami je umístěna pod vysokorychlostní tratí. Přístup k nástupištím je tak co nejkratší a také rovnocenný pro oba směry. Zastřešení je ztvárněno tak, aby již z dálky přirozeně navigovalo cestující. Decentní zasazení budovy a nástupišť do krajiny vytváří zároveň silné, čitelné a nerušící landartové gesto.

Přimo u jižního vstupu do budovy je koncentrovaná veřejná doprava. Délka přestupní vazby mezi jednotlivými druhy dopravy je zde minimální.

Severní vstup je spojen s automobily. Umístění parkoviště za dálnici umožňuje nekomplikované navýšení kapacity v dalších fázích, bez nutnosti výstavby velmi nákladných parkovacích domů, a zároveň nezvyšuje intenzitu dopravy kolem areálu Bosch Diesel.





1	odbavovací hala	500 m <sup>2</sup>
2	prodejní místa + info	100 m <sup>2</sup>
3	WC ženy	45 m <sup>2</sup>
4	WC muži	45 m <sup>2</sup>
5	místnost ostrahy	30 m <sup>2</sup>
6	dopravní kancelář	25 m <sup>2</sup>
7	sklad I	35 m <sup>2</sup>
8	prodejní prostor I	70 m <sup>2</sup>
9	prodejní prostor II	70 m <sup>2</sup>
10	prodejní prostor III	70 m <sup>2</sup>
11	prodejní prostor IV	70 m <sup>2</sup>
12	sklad II + úklid	35 m <sup>2</sup>
13	technologie terminálu	30 m <sup>2</sup>
14	denní místnost	25 m <sup>2</sup>
	<b>celkem</b>	<b>1150 m<sup>2</sup></b>
15	drážní tech. zařízení	150 m <sup>2</sup>
16	zázemí pro řidiče	35 m <sup>2</sup>
20	čekárna u nástupišť Pr	90 m <sup>2</sup>
21	čekárna u nástupišť Br	90 m <sup>2</sup>

- pěší
- alternativní propojení pěší
- cyklo a pěší
- alternativní propojení cyklo pěší
- vlak
- autobus + trolejbus
- individuální automobily + taxi
- zásobování terminálu

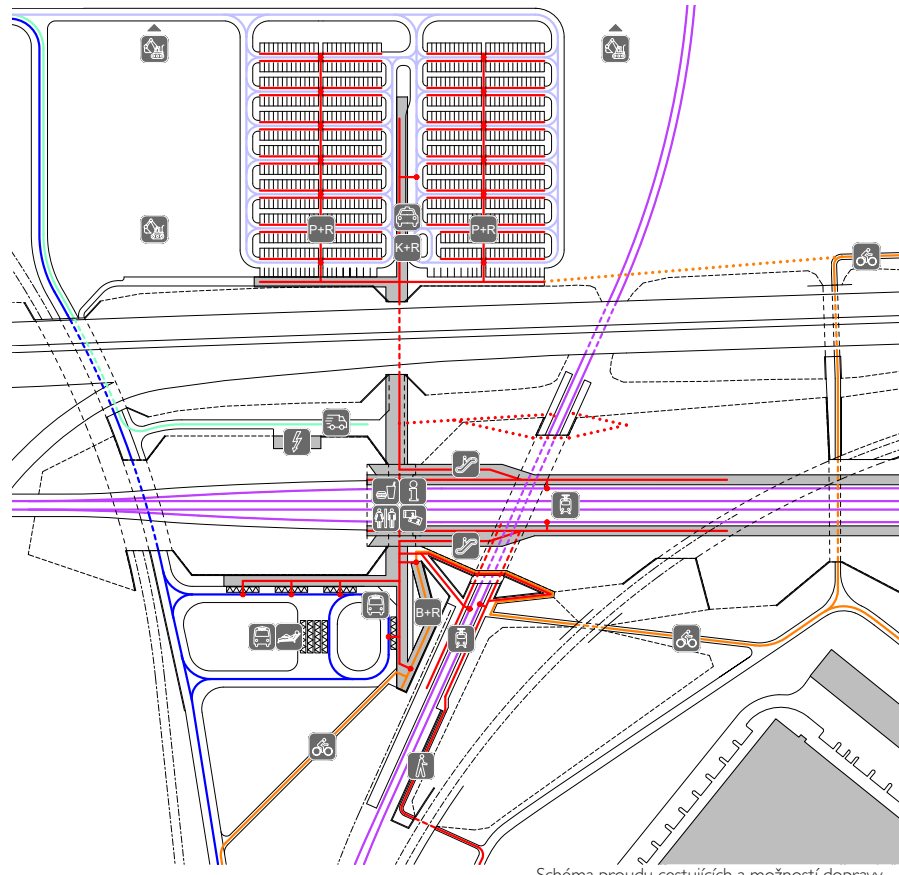
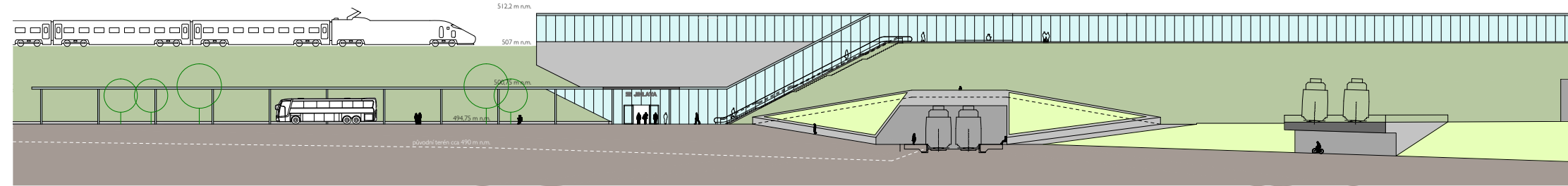
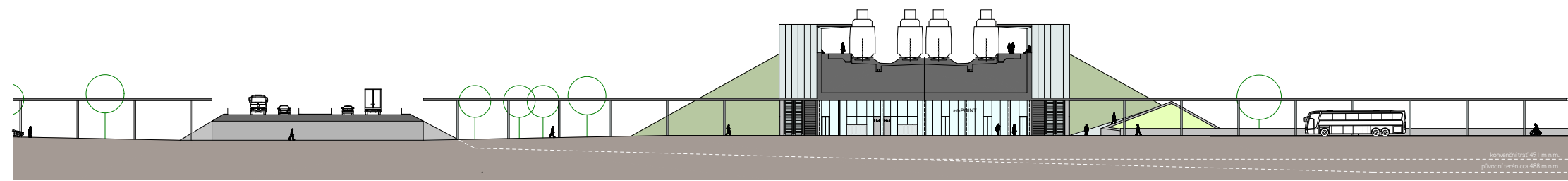


Schéma proudů cestujících a možností dopravy



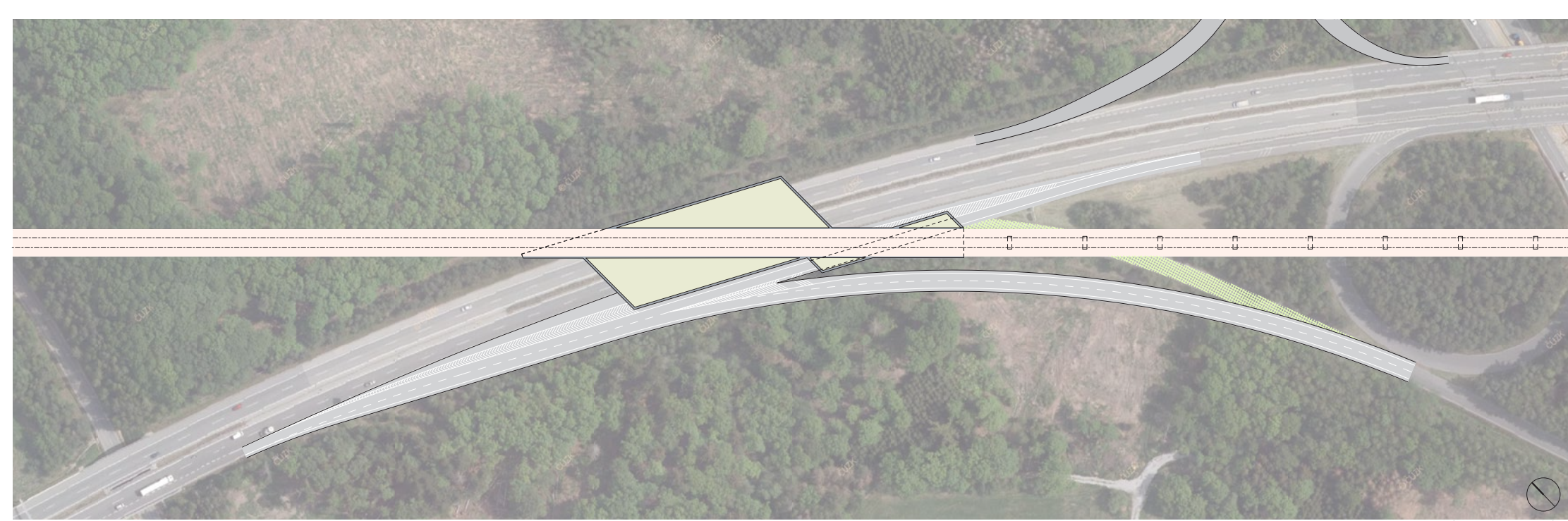
Jihozápadní pohled 1:250



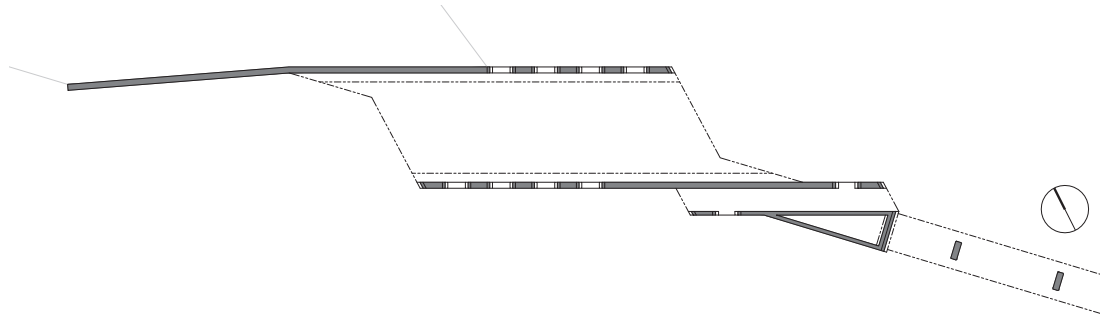
Příčný řez 1:250



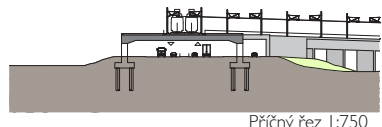




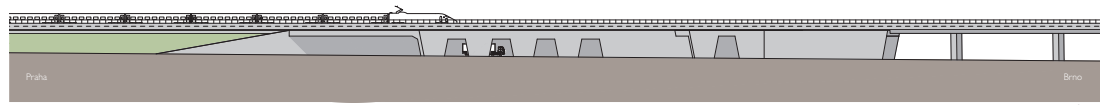
Situace mostu 1:750



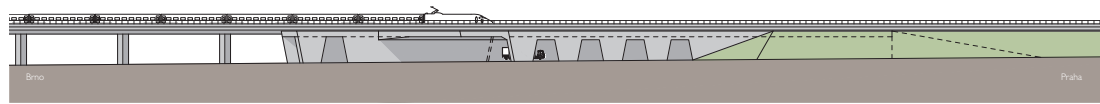
Půdorys mostu 1:750



Příčný řez 1:750



Jižní pohled 1:750



Severní pohled 1:750



## ANOTACE

Základní teze návrhu jsou snadná orientace, jednoduchost, hospodárnost a přirozená návaznost na okolní prostředí s využitím jeho **existujících kvalit**.

Výpravní budova a služby jsou umístěny pod vysokorychlostní trať. Přístup k nástupištím je tak co nejkratší a také rovnocenný pro oba směry. Zastřešení je ztvárněno tak, aby již z dálky přirozeně navigovalo cestující. Decentní zasazení budovy a nástupišť do krajiny vytváří zároveň silné, čitelné a nerušící **landartové gesto**.

Přímo u jižního vstupu do budovy je koncentrovaná veřejná doprava. Délka přestupní vazby mezi jednotlivými druhy dopravy je zde minimální.

Severní vstup je spojen s automobily. Umístění parkoviště na sever od dálnice má několik výhod. Umožňuje nekomplikované **navýšení kapacity v dalších fázích** v jednom místě, dokonce bez nutnosti výstavby velmi nákladných parkovacích domů. Zároveň nezvyšuje intenzitu dopravy kolem areálu Bosch a umožňuje plynulý průjezd autobusů.

Přemostění dálnice se řídí rovněž principy jednoduchosti, hospodárnosti a respektu ke krajinnému rázu. Kolmé přemostění dálnice umožnilo zkrácení rozponu na 35,5 m a tím výraznou **úsporu nákladů** vůči velkorozponovým řešením. Minimalizace šířky mostu pomocí vyložené konzoly, půdorysného zkosení tvaru mostu a přerušované stěnové podpěry umožňují nadále rovnoměrné prosvětlení dálnice.



## Popis urbanistického a architektonického řešení

Řešené území je rozděleno řadou existujících bariér (dálnice a silnice I/38, stávající trať, Zlatý potok, oplocený areál Bosch Diesel ...) a realizací záměru VRT dojde ještě k větší fragmentaci a přibudou další bariéry. Krajinný ráz území je ale až možná překvapivě hodnotný – formovaný soutokem Zlatého a Heroltického potoka – i přes osobitý vliv blízkých dopravních a průmyslových staveb.

Jihlavský terminál VRT vnímáme jako velmi důležitou součást budoucí dopravní infrastruktury Vysočiny, nicméně z hlediska obratu cestujících nejde o nijak mimořádný záměr. Kvůli hospodárnosti volíme tedy umístění nástupišť VRT na náspu a přemostění dálnice „tunelomostem“.

Hlavní principy návrhu terminálu jsou:

- snadná orientace
- jednoduchost a civilnost (architektonického řešení)
- hospodárnost (investiční i provozní)
- návaznost na okolí a využití jeho kvalit (+omezení negativních zásahů)
- přehlednost a bezpečnost

Terminál a jeho jednotlivé součásti jsou orientovány podél nově navržené severojižní pěší osy. Výpravní budova je umístěna přímo pod vysokorychlostní tratí, aby byl přístup k nástupištím co nejkratší a zároveň rovnocenný pro oba směry (Praha, Brno).

Jižně od výpravní budovy je umístěno autobusové nádraží včetně (trolejbusové) zastávky MHD. Přestupní vazba mezi VRT a konvenční tratí se odehrává rovněž v jižní zóně. Nadchod nad konvenční tratí využívá přirozeného sklonu náspu VRT a jednoduchá soustava šikmých ramp (stezek) tak umožňuje bezbariérový přechod nad konvenční tratí a vedení cyklo dopravy. Pěší přístup k areálu Bosch-Diesel je volen co nejkratší, pod odbočkou konvenční trati směrem na Brno.

Severně od výpravní budovy se cestující dostanou (širokým průchodem pod dálnicí) na parkoviště, ke stanovištím taxi a K+R. Počet parkovacích stání, který i podle nás není dnes možné odhadnout a s určitostí plánovat (realizovat), představuje pro návrh terminálu výraznou proměnnou. První fáze, která počítá s cca 700 parkovacími stáními, je organizována opět podél zastřešené severojižní osy.

V návrhu jsme z důvodu přehlednosti a snazší orientace řidičů nechtěli parkovací plochy fragmentovat umístěním jak na sever, tak i na jih od dálnice. Plocha severně od dálnice se zbytky původního lesa je relativně neomezená a umožňuje flexibilní využití s ohledem na nejisté množství parkovacích stání. Je tedy možné zde dle budoucích priorit navrhnout rozsáhlejší pozemní parking nebo zhuštěné parkování v parkovacích domech, případně kombinaci obojího.

V ideálním případě (z dnešního pohledu se zdá výstavba parkovacích domů v dané lokalitě jako ekonomicky výrazně nevhodná) by se potřebná kapacita parkovacích míst dala rozmístit na víceméně stávajícím terénu a parkoviště by tak díky zeleni mohlo téměř splynout s okolním lesem. Umístění rozsáhlého parkoviště přímo na terénu, který se mírně svažuje ke Zlatému potoku, vede k velmi hospodárnému a efektivnímu řešení v přirozeném souladu s okolím i principy modrozelené infrastruktury. Umístění parkoviště na sever také nezvyšuje intenzitu dopravy kolem areálu Bosch a umožňuje plynulý průjezd autobusů.

## Konstrukční a materiálové řešení

Základní princip z hlediska konstrukce ctí předpoklad založení stanice vysokorychlostní tratě na náspu. Ze zkušenosti s návrhem VRT v podmínkách podobných Vysočině předpokládáme, že realizace VRT vygeneruje přebytky zeminy i horniny. Tyto přebytky využíváme nejen pro samotný násep VRT (1 mio m<sup>3</sup>) a odboček, ale i pro nivelizaci prostoru pro terminál jižně před odbavovací halou (0,1 mio m<sup>3</sup>). Násep i navážka pomůže snížit náklady na realizaci VRT a zároveň umožní přirozeně (bez dalších technických řešení) bezbariérové řešení terminálu včetně širšího okolí.

„Propustek“ pro Zlatý potok je navržen širší (6 m) tak, aby zohlednil funkci potoka jako lokálního biokoridoru a zároveň umožnil umístění cyklostezky ve výšce (cca 2,5 m) nad hladinou potoka.

### *Mostní objekty a zdi*

Z hlediska mostních objektů v řešeném území bude dominantní most, který převádí VRT přes dálnici D1 a navazující estakáda délky cca 500 m, která převádí VRT přes větve MÚK a směrově rozdělenou silnici I/38. Všechny mosty převádějící VRT jsou navrženy s průběžným štěrkovým ložem min. výšky 430 mm. Všechny mosty budou

vybaveny zábradlím výšky min. 1,1 m nad pochozí úrovní. Na základě výsledků z hlukové studie bude případně zábradlí v některých úsecích nahrazeno protihlukovou stěnou.

Most převádějící VRT přes dálnici je řešený jako kolmý polorám o jednom poli s výškovými náběhy u opěr s rozpětím 37,5 m a šířkou mírně překračující 100 m. Délka přemostění 35,5 m zajišťuje možnost budoucího rozšíření dálnice na šestipruh. Podjezdná výška pod mostem je všude min. 5,5 m. Nosná konstrukce mostu je navržena z předpjatých betonových nosníků spřažených s monolitickou deskou. Alternativně je možné zvážit i spřaženou konstrukci ocel-beton. Tento typ konstrukce umožní zachování provozu na dálnici v režimu 2+2 pruhy během výstavby s výjimkou krátkodobých nočních uzavírek pro osazování nosníků. VRT je po mostě vedena šikmo. Stěnové opěry budou částečně prosvětleny otvory. Otvory ve stěnách budou v místech, kde již k opěře nebude přiléhat násyp navazujícího násypového tělesa VRT. Z důvodu minimalizace šířky mostu navazují na oba jeho konce masivní opěrné zdi s vyloženou konzolou délky až 8 m, po kterých bude okrajově vedena VRT. Konzoly budou z předpjatého betonu. Stávající kolektorový pás bude odsazen do nové polohy o cca 6 m od osy dálnice a projde za opěrou mostu přes dálnici. VRT bude převedena přes kolektorový pás pomocí jednopolového mostu, který bude navazovat na most přes dálnici. Za mostem je navržen betonový půdorysný trojúhelníkový klín, který zajistí přechod z velmi šikmé opěry výše popsaného mostu na navazující estakádu, jejíž začátek bude kolmý k ose VRT.

Estakáda je řešena jako série vícepolových spojitých nosníků o rozpětí jednotlivých polí 25-40 m, které vychází z polohy přemostovaných překážek. Šířka estakády vychází z prostorového uspořádání na mostě, tedy vzdálenosti kolejí VRT a potřebného bočního prostoru pro zajištění bezpečnosti a prostoru pro údržbu. Na základě těchto požadavků vychází šířka estakády cca 13-14 m. Nosná konstrukce mostu je navržena jako předpjatý železobetonový dvoutrám. Alternativně je možné uvažovat spřaženou konstrukci z ocelových nosníků a monolitické železobetonové desky. Rozdělení nosné konstrukce na více dilatačních úseků je voleno z důvodu zajištění převedení bezстыkové koleje. Délky dilatačních dílů nosné konstrukce budou navrženy tak, aby jednotlivé dilatující délky nebyly delší než cca 90 m. Nosná konstrukce bude uložena na podpěrách pomocí kalotových ložisek. Rozhraní mezi jednotlivými dilatačními díly nosné konstrukce a mezi nosnou konstrukcí a opěrou bude zajištěno pomocí mostních závěrů.

Odvodnění estakády bude zajištěno střechovitým příčným sklonem horního povrchu nosné konstrukce, který zajistí odvod vody do úžlabí, ve kterých budou osazeny odvodňovače, které budou zaústěny do podélného potrubí zavěšeného na konzolách mostovky. Na konci estakády začíná zhlaví terminálu.

Další mosty převádí VRT přes sjezdy a nájezdy na VRT, přes trať Jihlava – Havlíčkův Brod, cestu pro pěší, cyklostezku a potok. Vlastní terminál VRT Jihlava je také most – podchod. Všechny tyto mostní objekty jsou z konstrukčního hlediska řešeny jako jednopolové železobetonové rámy / polorámy s přesypávkou většinou větší než 4 m. Větší přesypávka je výhodná z hlediska zajištění podobné tuhosti koleje na násypu a přesypaném mostě. Potom je možné umístit více mostních objektů do menší vzdálenosti k sobě a není nezbytné dodržet obvyklou minimální vzdálenost mostů na VRT, která je 200 m. Navržená světlost těchto objektů je cca 6-20 m a šířka 30-100 m. Všechny objekty budou opatřeny rubovou izolací proti vodě a jejich povrch bude vhodně vyspádován tak, aby veškerá voda, která ke konstrukcím pronikne, mohla gravitačně odtéct do systému rubových drenáží, které odvedou vodu mimo zemní těleso VRT. Do tohoto typu objektů také patří několik nových mostních objektů na dálnici D1, které přemostují sjezd a nájezd na VRT, přístup na parkoviště a cyklostezku s potokem.

Součástí návrhu budou také opěrné zdi. Konstrukčně a materiálově budou vesměs řešeny jako úhlové železobetonové. Jejich přesný rozsah a rozměry budou stanoveny až po podrobném rozpracování technického návrhu.

## **Dispoziční a provozní řešení**

Terminál je organizován jednoduše, přehledně, s krátkými a přímými vazbami mezi všemi druhy dopravy, které se v terminálu stýkají. Služby pro cestující a komerční jednotky jsou umístěny v samém srdci terminálu, přirozeně dostupné naprosto všem, kteří budou nějakým způsobem terminál využívat. Výpravní budova (prostor) pod tratí má velkorysou výšku a šířku a díky přítomnosti komerčních služeb i vysokou mírou sociálního dohledu. Parkoviště P+R je umístěno na sever od dálnice kvůli jednoduchosti orientace a snadné fázovatelnosti (a také velmi hospodárnému řešení umístění co největšího množství míst na stávajícím terénu). Průchod pod dálnicí je navržen ve velkorysé šířce devíti metrů. K průchodu přirozeně navádí zastře-

šení části pěší cesty parkovištěm opět s velkorysou výškou. Zastřešení nabídne cestujícím v podmínkách Vysočiny vyšší komfort a sníží náklady na zimní údržbu.

### **Technologické a energetické řešení**

Umístění výpravní budovy pod násep VRT využívá výhod stability přirozeně regulovaného klimatu (v zimě hřeje, v létě chladí). Předpokládáme takové vzduchotechnické řešení, které využije rozdílných teplot mezi jižní a severní fasádou (opět jak v létě, tak v zimě). Pasáž bude přirozeně temperována, nicméně vytápěný prostor je omezen pouze na jednotlivé dílčí provozy přidružené k pasáži (prodej jízdenek, prostory personálu, WC a komerční jednotky). Částečně temperovány mohou být i čekárny při nástupišťích VRT.

### **Řešení veřejného prostranství a krajiny**

Vedle dálničního náspu v území přibývá i násep železniční, přibývají bariéry a zvyšuje se možnost znehodnocení území. Řešení veřejného prostranství a krajiny ctí hlavní princip návrhu, tedy minimalizaci zásahu do stávající podivně průmyslovo-dopravně-divoké krajiny. Návrh podporuje splynutí terminálu s krajinou s přirozenou vegetací. Krajinářské řešení předpokládá využití stávající vegetace, podporu místních taxonů a extenzivní formu zeleně (např. menší až žádnou intenzitu sekání travinatých ploch).

### **Dopravní řešení**

Areál terminálu předpokládá hlavní vazbu na Jihlavu a nabízí cyklistům spojení ve sdílené komunikaci a autobusy a trolejbusy (s vyloučením individuální automobilové dopravy), který přirozeně navazuje na cyklostezku Jihlava – Pávov. Jako alternativu nabízíme cyklopruh podél Pávovské ulice směřující z východní strany k areálu Bosch Diesel. Pro další směřování na sever cyklostezka využívá kombinaci propustku a mostu/tunelu pod vysokorychlostní tratí a dálnicí pro Zlatý potok. Za dálnicí pokračuje cyklostezka po stávajícím terénu ke Stříteži.

Z hlediska autobusů a trolejbusů je terminál připojen v souladu s předpoklady zadání jak ze severu podjezdem pod dálnicí, tak z jihu tzv. západní trasou. Předpokládáme přeložení zastávky Bosch

Pávov na západní stranu areálu Bosch Diesel v blízkosti zaměstnaneckého vstupu. Jak autobusy, tak trolejbusy budou sdílet čtyři zastávky, umístěné co nejbližší vstupu do výpravní budovy.

Motoristům je vyhrazeno napojení na I/38 a parkoviště severně od dálnice. Teoreticky je nicméně možné umožnit vjezd i do jižní části formou K+R nebo TAXI, v návrhu jsme tuto možnost ale kvůli přehlednosti nezobrazili.

Přirozené využití cyklostezek pěšími ve sdíleném režimu je samozřejmé.

### **Ideové řešení ve vztahu k zadání**

Území by si mělo i do budoucna zachovat přirozeně (překvapivě) kvalitní přírodní charakter. Jedno přirozeně rozvojové území se nabízí od areálu Bosch Diesel směrem k Herolticím – může přirozeně navázat na Pávovskou ulici a přidruženou infrastrukturu. Druhé možné rozvojové území vznikne severně od dálnice díky novému napojení na I/38. Rozvoj by se měl nicméně zastavit dostatečně daleko od Cihlářského rybníka, aby byly zachovány nadstandardně kvalitní (v blízkosti dálnice) krajinné prvky.

POLOŽKA	m2	m3	ks	cena za MJ	Kč bez DPH
<b>TERMINÁL</b>					
HRUBÁ PODLAŽNÍ PLOCHA	1 365	-	-	120 000 Kč	163 800 000 Kč
<b>Celkem HPP [m2]</b>	<b>1 365</b>	-	-	-	<b>163 800 000 Kč</b>

OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST	-	6000	-	25 000 Kč	150 000 000 Kč
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST	-	2100	-	20 000 Kč	42 000 000 Kč
<b>Celkem OP [m3]</b>	<b>0</b>	<b>8100</b>	-	-	<b>192 000 000 Kč</b>

DALŠÍ KONSTRUKCE	4500	-	-	10 000 Kč	45 000 000 Kč
zastřešení nástupiště	630	-	-	75 000 Kč	47 250 000 Kč
přístup na nástupiště	-	-	6	4 000 000 Kč	24 000 000 Kč
výtahy, eskalátory	4500	-	-	5 000 Kč	22 500 000 Kč
povrch nástupiště - reg.	2300	-	-	5 000 Kč	11 500 000 Kč
povrch nástupiště - konv.	11930	-	-	-	<b>150 250 000 Kč</b>
<b>Celkem konstrukce</b>					

**VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ**

POVRCHY	7 500	-	-	5 000 Kč	37 500 000 Kč
zpevněné	50 000	-	-	500 Kč	25 000 000 Kč
nezpevněné	1 000 000	-	-	-500 Kč	-500 000 000 Kč
násep deponie přebyteků výkopů*	100 000	-	-	-500 Kč	-50 000 000 Kč
terminal	-	-	1000	5 000 Kč	5 000 000 Kč
deponie přebyteků výkopů*	-	-	1	500 000 Kč	500 000 Kč
stromy	-	-	1	10 000 000 Kč	10 000 000 Kč
mobilitář	-	-	1	-	-472 000 000 Kč
osvětlení	-	-	-	-	
<b>Celkem povrchy a prvky</b>					

**POVRCHOVÉ PARKOVIŠTĚ A KOMUNIKACE (v areálu terminálu)**

ZASTAVĚNÁ PLOCHA	-	-	-	-	-
kapacita	-	-	>1700	-	-
zpevněné plochy	50 000	-	-	2 700 Kč	135 000 000 Kč
nezpevněné plochy	15 000	-	-	500 Kč	7 500 000 Kč
<b>Celkem [m2]</b>	<b>65 000</b>	-	-	-	<b>142 500 000 Kč</b>

**PARKOVACÍ DŮM (mimo povrchové parkoviště)**

kapacita	-	-	1 720	-	-
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST	-	8000	-	5 000 Kč	40 000 000 Kč
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST	-	125000	-	7 500 Kč	937 500 000 Kč
<b>Celkem [m3]</b>	-	<b>133000</b>	-	-	<b>977 500 000 Kč</b>

**MOST/TUNEL PŘES TRATĚ VRT, SILNICE A DÁLNICI**

KONSTRUKCE MOSTŮ POD TRATÍ A DÁLNICÍ	8 800	-	-	60 000 Kč	528 000 000 Kč
KONSTRUKCE KOMUNIKACE	2 000	-	-	5 000 Kč	10 000 000 Kč
KONSTRUKCE MOSTŮ NAD TRATÍ A DÁLNICÍ	1 150	-	-	75 000 Kč	86 250 000 Kč
<b>Celkem</b>	-	-	-	-	<b>624 250 000 Kč</b>

**TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA**

INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	-	-	1	5 000 000 Kč	5 000 000 Kč
OSTATNÍ POLOŽKY	-	-	1	50 000 000 Kč	50 000 000 Kč
<b>Celkem</b>	-	-	-	-	<b>55 000 000 Kč</b>

**MOST A ESTAKÁDA**

MOST O VELKÉM ROZPONU PŘES D1	5 000	-	-	70 000 Kč	350 000 000 Kč
ESTAKÁDA NAVAZUJÍCÍ NA MOST	6 100	-	-	60 000 Kč	366 000 000 Kč
<b>Celkem</b>	-	-	-	-	<b>716 000 000 Kč</b>

**PŘELOŽKA VEDNÍ VN**

PŘELOŽKA	0	-	-	0 Kč	0 Kč
<b>Celkem</b>	-	-	-	-	<b>0 Kč</b>

**TERMINÁL, VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ, KOMUNIKACE A PARKOVIŠTĚ (PARKOVACÍ DŮM), MOST PŘES D1 A ESTAKÁDA**

<b>Celkem bez DPH</b>					<b>2 385 500 000 Kč</b>
-----------------------	--	--	--	--	-------------------------

Rezerva 10%

1,10

2 624 050 000,00 Kč

Pozn.

Pozn. Do tabulky je možné přidávat další položky.

Tabulka bude ovedzána v příslušné formě podle ustanovení soutěžních podmínek. Odhad cen ke dni podání návrhu

\* z přílehlých částí VRT v zářezu