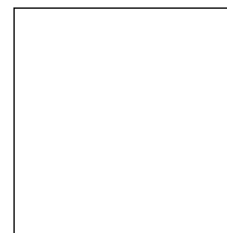


TERMINÁL JIHLAVA VRT



ANOTACE

Železnice je dnes nejen symbolem šíření pokroku, ale také nástrojem vedoucím k udržitelnému způsobu dopravy ohleduplnému k životnímu prostředí. Terminál Jihlava VRT zajistí přístup k vysokorychlostní železnici pro Kraj Vysočina a propojí stávající dopravní infrastrukturu regionálního významu.

Návrh má ambici zjednodušit a zpřehlednit veškeré dopravní toky v prostoru, zapojit nově budovanou infrastrukturu do krajiny a přirozeně navázat na pěší a cyklistické trasy. Objekt terminálu stojí logicky v průsečíku všech těchto tras a stává se významným orientačním bodem viditelným z dalekého okolí.

Tomu odpovídá volba nosné ocelové konstrukce, která odlehčuje hmotu terminálu a zdůrazňuje její transparentnost v protikladu k těžké betonové konstrukci železniční estakády. Terminál nabývá formy skleněného hranolu vyzdviženého nad úroveň horizontálního parku, který propojuje rozsáhlé přístupové plochy s okolní krajinou.

ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Železnice je dnes nejen symbolem šíření pokroku, ale také nástrojem vedoucím k udržitelnému způsobu dopravy ohleduplnému k životnímu prostředí. Terminál Jihlava VRT má zajistit přístup k vysokorychlostní železnici pro Kraj Vysočina a propojit stávající dopravní infrastrukturu regionálního významu.

Návrh má ambici zjednodušit a zpřehlednit veškeré dopravní toky v prostoru a zapojit nově budovanou infrastrukturu do krajiny a přirozeně navázat na pěší a cyklistické trasy. Objekt terminálu stojí logicky v průsečíku těchto tras a stává se významným orientačním bodem viditelným z dalekého okolí.

Tomu odpovídá i volba nosné ocelové konstrukce, která odlehčuje hmotu terminálu a zdůrazňuje její transparentnost v protikladu k těžké betonové konstrukci železniční estakády. Terminál nabývá formy skleněného hranolu vyzdviženého nad úroveň horizontálního parku, který propojuje rozsáhlé přístupové plochy s okolní krajinou.

Dispozice

Terminál propojuje dvě mimoběžné úrovně železničních tras. Na spodní úrovni je společná nástupní plocha regionálních vlaků, stanovišť BUS a MHD, taxi a K + R. Z této plochy vedou schodiště s eskalátory a výtahy na zvýšenou úroveň terminálu, kde je společná odbavovací hala vybavená čekárnou, informačními panely a ostrovními komerčními jednotkami.

Halu tvoří dva převýšené prostory, kterými prostupují betonové pilíře šachet výtahů a schodiště s eskalátory vedoucí na horní úroveň nástupišť vysokorychlostní železnice. Uzavřené prostory pod schodišti jsou využity pro sociální zařízení a zázemí zaměstnanců SŽ.

Pod úrovní nástupiště pro regionální dopravu umísťujeme prostory pro drážní a stavební technologické zařízení terminálu a sklad kol navázaný na podchod s rampami. Rampy vystupují do prostoru lineárního parku, který vede podél železniční estakády a vytváří

atraktivní pobytový prostor a přechod mezi přístupovými dopravními plochami s parkovišti.

Severojižní propojení pěších a cyklistických tras zajišťuje nově vybudovaný podchod pod dálnicí, který sleduje stávající linii Zlatého potoka ve směru z Pávova do Stříteže. Z východu se na tyto trasy napojuje cesta z Heroltic. Terminál je dále navázán na cyklistickou trasu vedoucí z Jihlavy podél stávající konvenční trati a dále podél nového nájezdu na VRT směr Praha.

TECHNOLOGICKÉ A ENERGETICKÉ ŘEŠENÍ:

Železnice byla od svého prvopočátku nástrojem na šíření civilizace a industrializace, byla nositelem pokroku. V tomto duchu by měl být řešen i energetický koncept celého terminálu. Celý objekt i použité technologie budou navrženy s důrazem na maximální energetickou efektivitu. Pro větrání prostor odbavovací haly bude navržen systém přirozeného větrání s využitím řízeného otvírání otvorů ve fasádě a střeše, pro zimní období rekuperační větrání pro zóny pobytu lidí a zamezení kondenzace prosklených ploch. Rekuperační větrání bude použito i pro sociální zázemí a místa trvalých pracovišť.

Zdrojem tepla a chladu budou tepelná čerpadla s využitím primární energie ze zemních vrtů, popřípadě ze vzduchu. Tepelná čerpadla budou na nízkoteplotní úrovni velkoplošně temperovat/chladit podlahy odbavovací haly. Princip je upravovat klima pouze v zónách pobytu osob. Lokálně budou řešeny oblasti trvalých pracovišť a to doplněním lokálního koncového prvku v místě potřeby. Do systému navržené budovy budou zakomponovány také fotovoltaické panely, které pokryjí část provozní spotřeby elektrické energie.

Hlavní teze návrhu spočívají v zajištění maximálního komfortu a využití moderních technologie - vyrobíme a spotřebujeme pouze to nejnужnější a to, co vyrobíme bude z obnovitelných zdrojů.

KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ

Terminál

Obě budovy terminálu jsou konstrukčně shodné. Nosný systém je jednotraktový, podélný, tvořený dvojicí hlavních příhradových nosníků, rozměry příhradových polí jsou 12,67 x 13,7 m. Ve styčnicích dolního pásu jsou připojeny ocelové příčníky podlahy, dolní pás současně tvoří krajní podpěry spojovací lávky mezi oběma budovami.

Budovy terminálů staticky působí jako dvupolové mostní konstrukce stojící na sloupových podnožích. Rozpětí polí je 2 x 38 m, celková délka je 76 m. Nosné konstrukce terminálů jsou ocelové, převážně z válcovaných profilů HEB 600. Střecha terminálů je tvořena ocelovým nosným systémem s trapézovými plechy. Budovy terminálů budou od konzol nástupišť odděleny dilatační spárou.

Železniční estakáda VRT čtyřkolejná

Spojité mostní konstrukce z předpjatého betonu s průběžným kolejovým ložem o typickém rozpětí 34 m. Příčný řez je čtyřtrámový, výška trámů je 2,45 m. V rozsahu nástupišť je příčný řez rozšířen oboustrannou nástupištní konzolou šířky 5,1 m, která je podporována příčnými žebry rozmístěnými po cca 3 m. Na konzolách jsou umístěny nástupištní plochy a do koncových trámů je kotvena rámová konstrukce zastřešení nástupišť a bočních prosklených ploch. Podpěry jsou členěné, každá z nich je tvořena čtveřicí železobetonových sloupů kruhového průřezu o průměru 2,2 m. Založení podpěr je na vrtaných velkopřůměrových pilotách.

Železniční estakáda VRT dvoukolejná

Spojité mostní konstrukce z předpjatého betonu s průběžným kolejovým ložem o typickém rozpětí 34 m. Nosná konstrukce je v příčném řezu dvoutrámová, výška trámů je 2,45 m. Podpěry jsou

členěné, každá z nich je tvořena dvojicí železobetonových sloupů kruhového průřezu o průměru 2,2 m, které jsou v hlavě spojeny ztužující stěnou. Založení podpěr je na vrtaných velkopřůměrových pilotách.

Most přes dálnici D1

Most s průběžným kolejovým ložem převádí železniční dvoukolejnou vysokorychlostní trať přes dálnici D1. Hlavní nosný systém mostu je ocelový síťový oblouk s táhlem. Svařovaný ocelový oblouk rozpětí 166 m a maximálního vzepětí 29,9 m má komorový průřez konstantní výšky 1500 mm a šířky 900 mm. Oblouky jsou po cca 15 m spojeny rámovými příčlemi, které zabezpečují vzpěrnou tuhost konstrukce.

Jako táhlo působí podélné ocelové nosníky s ocelovou ortotropní deskou podporovanou příčníky. Hlavní nosník je tvořen svařovaným I profilem, který je v krajních částech rozšířen na komorový nosník. Výška profilu je 1350 mm a šířka je 900 mm, v krajních částech 1830/900 mm. Mezi hlavními nosníky jsou svařované příčníky z I profilů proměnné výšky 1235 - 805 mm.

Vanová mostovka je tvořena plechem tloušťky 16 mm, podélnými výtuhami s výškou 250 mm a tloušťkou 25 mm. Součástí mostovky jsou také 4 svařované I profily výšky 1235 mm s šířkou 500 mm. Do patního dílu oblouku jsou vetknuty vzpěry. Vzpěry se podílejí na přenosu vodorovné obloukové síly do podélníků mostovky. Všechny prvky ocelové konstrukce vyjma táhel jsou z oceli S355. Mostovka je zavěšena na oblouku pomocí síťovitě uspořádaných závěsů z ocelových tyčí \varnothing M95 pevnosti S550.

Mostní svršek na mostě tvoří průběžné štěrkové kolejové lože s kolejnicemi na dřevěných pražcích. Odvodnění vanové desky mostovky je příčným sklonem 2,5 %. Pro provedení bezstykové koleje nutno zvážit individuální řešení. Kabelové chráničky jsou

umístěny mimo obrys kolejového lože. Na mostě je umístěno trakční vedení pro vysokorychlostní trať. Celková šířka mostu je 14,26 m včetně oboustranných služebních chodníků šířky 750 mm. Most je směrově v přímé a výškově v podélném sklonu 1 %. Konstrukce mostu bude prostě podepřena na kalotových ložiskách na železobetonových tížných opěrách.

Železniční estakáda nájezd na VRT dvoukolejná

Spojité mostní konstrukce ze železového betonu s průběžným kolejovým ložem o typickém rozpětí 15 m. Nosná konstrukce je v příčném řezu desková, tloušťka desky je 1,40 m. Podpěry jsou členěné, každá z nich je tvořena dvojicí železobetonových sloupů kruhového průřezu o průměru 1,4 m, které jsou v hlavě spojeny ztužující stěnou. Založení podpěr je na vrtaných velkopřůměrových pilotách.

DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Uspořádání a organizace železniční dopravy v řešeném území vychází ve smyslu zadání z dokumentace „Studie proveditelnosti vysokorychlostních tratí Praha – Brno – Břeclav“ (SUDOP PRAHA, 2020), návrh respektuje variantu SK4. Vedení navrhovaných železničních tratí z hlediska situačního uspořádání je respektováno, poloha nástupišť VRT je upravena tak, aby jejich střed byl v místě křížení VRT a konvenční trati.

Na základní kostru řešeného území danou procházejícím tělesem dálnice D1 včetně mimoúrovňové křižovatky Exit 112 a navrhovaných železničních tratí se dále připojuje navrhovaný systém úprav silničních, místních a účelových komunikací, který bude zajišťovat komunikační dostupnost a obsluhu navrhovaného přestupního terminálu v dopravních vztazích k širšímu spádovému území ležícímu jižně i severně od tělesa dálnice D1. V obtížných podmínkách řešeného území však návrh nabízí reálné a přehledné řešení pro realizaci navrhovaného záměru.

Dálnice D1 – úprava křižovatky Exit 112

SV kvadrant – požadavek přímého připojení přestupního terminálu ve směru od severu vyvolává potřebu zásadní přestavby celého SV kvadrantu křižovatky. Stávající křižovatková větev určená pro sjezd z dálnice od Brna a větev pro nájezd ve směru na Prahu od stávající stykové křižovatky na silnici I/38 budou zrušeny. Na trase silnice I/38, zhruba v prostoru stávající stykové křižovatky, se zakládá okružní křižovatka, od které je vedeno navrhované komunikační připojení areálu ve směru ze severu. Navrhovaná dvoupruhová obousměrně pojížděná komunikace nejprve překračuje navrhované železniční propojení ve směru na Prahu, obloukem klesá do podjezdu pod tělesem dálnice D1 a vstupuje do areálu navrhovaného přestupního terminálu.

SZ kvadrant – Z navrhované okružní křižovatky na trase silnice I/38 bude nově veden nájezd ve směru od Jihlavy a také od Havlíčkova Brodu na dálnici D1 ve směru na Prahu. Zároveň do okružní křižovatky bude zapojena vratná větev připojení dálnice D1 ze směru od Brna do obou směrů silnice I/38.

JZ kvadrant - Jižní opěra dlouhého mostu VRT přes těleso D1 je situována v rozštěpu hlavní trasy dálnice, včetně souběžného odbočovacího pruhu ve směru Havlíčkův Brod, a odbočovacího pruhu na sjezdu do Jihlavy a tak nevzniká potřeba zásahu do stávajícího uspořádání JZ kvadrantu křižovatky Exit 112.

JV kvadrant – Zůstává v současném uspořádání.

Areál přestupního terminálu je ve smyslu zadání pro individuální i hromadnou dopravu komunikačně připojen z obou požadovaných směrů trasy silnice I/38, tedy jak z jihu od města Jihlavy, tak od severu od Havlíčkova Brodu. Komunikační připojení terminálu ve směru od jihu je vedeno navrhovanou dvoupruhovou obousměrně pojížděnou komunikací na prodloužení stávající Pávovské ulice. Navrhovaná komunikace navazuje na prostor při stávajícím jihovýchodním vstupu do areálu společnosti BOSCH, je vedena po severovýchodním obvodu areálu BOSCH a vstupuje od východu do navrhovaného areálu přestupního terminálu.

Východní část terminálu je obsluhována smyčkovým komunikačním objezdem s jednosměrným provozem. Po obvodové hraně komunikace při vlastním objektu terminálu je nejprve umístěn parkovací pruh pro potřeby taxi a krátkodobé zastavení typu K+R, dále pak zastávkový pruh pro zastavení 4 BUS a následně pak také pruh pro odstav 4 BUS. Uvnitř smyčkového objezdu je situována plocha pro parkování vozidel s celkovou kapacitou cca 760 stání (680 + 80 rezervních stání). Návrh předpokládá, že plocha parkoviště bude výškově členěna s ohledem na výškové vedení propojovací tratě ve směru na Brno, která prochází nad parkovištěm. Vjezdy do jednotlivých parkovacích sektorů budou pro přehlednost vybaveny světelnými ukazateli obsazenosti parkovacích stání.

Komunikační připojení terminálu VRT pro individuální i hromadnou dopravu ve směru ze severu je vedeno již výše uvedenou dvoupruhovou obousměrně poježděnou komunikací od navrhované okružní křižovatky na silnici I/38 přes křížení tratě nájezdu propojovací větve VRT ve směru Praha a dále obloukem do navazujícího podjezdu dálnice D1. Západní část terminálu je obsluhována rovněž smyčkovým komunikačním objezdem s jednosměrným provozem. Po obvodové hraně komunikace při vlastním objektu terminálu je nejprve umístěn zastávkový pruh pro zastavení 4 BUS, dále pak parkovací pruh pro potřeby taxi a krátkodobé zastavení typu K+R, následně pak také pruh pro odstav 4 BUS. Plocha smyčkového objezdu je opět využita pro parkování vozidel s celkovou kapacitou cca 870 stání. Z obvodové komunikace je rovněž připojen objekt hromadného parkovacího domu s celkovou kapacitou cca 1140 stání.

Areál přestupního terminálu v podstatě je svébytným celkem, ve kterém jsou realizovány všechny požadované vazby mezi jednotlivými prvky dopravního systému – vysokorychlostní trať se zastávkou, železniční trať č. 225 se zastávkou zajišťující regionální vazby osobní dopravy na území jak severně od dálnice D1, tak jižně ve směru na krajské město Jihlava s dalšími vazbami na Telč, Třebíč a Moravské Budějovice, silniční regionální individuální i hromadná doprava, místní hromadná doprava ve vztazích k městu Jihlava a rovněž tak trasy pro cyklistický i pěší provoz.

Do areálu přestupního areálu jsou dále zavedeny trasy pro cyklistickou a pěší dopravu jak ve směru od města Jihlavy, od areálu společnosti BOSCH, od Pávova, tak ve směru z území ležícího severně trasy dálnice D1. Propojení západní a východní části navrhovaného přestupního terminálu zajišťuje podchod vedený pod tratí č. 225 a oběma nástupišti železniční zastávky s dlouhými bezbariérovými rampami. Podchod bude navrhován s ohledem na možnost mimořádného užití osobních vozidel pro potřeby IZS.

Parkování vozidel pro individuální automobilovou dopravu bude realizováno jak na plochách na terénu, tak v objektu hromadné garáže. K dispozici tak jsou tři objekty, s možností postupné etapizace výstavby dle reálných potřeb přestupního terminálu v souvislosti s narůstajícím stupněm automobilizace a skutečnými odbavenými počty cestujících:

Parkoviště na terénu Západ s kapacitou 870 parkovacích stání
Parkoviště na terénu Východ s kapacitou 760 parkovacích stání
Hromadný parkovací objekt s kapacitou 1140 parkovacích stání
Navrhovaná kapacita celkem cca 2 770 parkovacích stání.

KRAJINA A VEGETACE

Krajina byla vždy podstatnou součástí lidské společnosti, která v průběhu svého vývoje měnila způsob jejího vnímání, využívání a přetvářela ji podle svých potřeb, které byly mnohdy výhodné jen pro jednu stranu. S neustálým a rychlým rozvojem společnosti však vzniká prostor pro další, často nezbytné zásahy do krajinného prostředí, které jsou nevratné a mohou území významně ovlivnit. Ve spojení se současnými klimatickými změnami představují tyto zásahy do krajiny výzvu, která musí klást důraz na stabilitu ekosystémů.

Krajinářské řešení vysokorychlostní tratě je navrženo s ohledem na aktuální změny klimatu a zaměřuje se na udržitelné metody navrhování, propustné povrchy a principy modrozelené infrastruktury. Přísná linearita terminálu je vetknuta do linií tras stávajících a navrhovaných komunikací lemovaných vegetací,

postupně se rozpouští v krajině a propojuje terminál s okolím, čímž se stává nedílnou součástí moderní krajiny.

Předpolí terminálu tvoří liniový park, který má dopravně-pobytový charakter a spolu s navrhovanou cyklostezkou tvoří spojnici mezi terminálem a krajinou, tím začleňuje terminál do krajiny na jiné úrovni.

Ve spojení s modrozelenou infrastrukturou tvoří rozsáhlé parkovací plochy polopropustná dlažba a štěrkový trávník v okrajových částech. Aby bylo možné zadržet a využít co nejvíce dešťové vody, jsou parkovací plochy spádovány směrem k parkovacím zálivům a dále do pásů vegetace rozdělujících jednotlivé řady parkovacích zálivů. V případě nepropustných ploch jsou použity světlejší odstíny dlažby, které méně pohlcují sluneční záření a také méně akumulují teplo.

Vegetace je zásadní složkou, která pozitivně ovlivňuje mikroklima parkovišť a v širším kontextu i makroklima okolní oblasti. Návrh proto zahrnuje zelené pásy mezi jednotlivými parkovacími místy doplněné výsadbou stromů, keřů a trvalek. Výběr jednotlivých druhů je volen s ohledem na odolnost vůči znečištění, zasolení i klimatickým podmínkám. Pro snížení přehřívání střešní plochy víceúrovňového parkoviště je tato střecha navržena jako zelená střecha s extenzivní výsadbou rozchodníků (Sedum sp.).

Sortiment navrhované vegetace vhodný pro plochy parkovišť a výsadby lineárního parku:

Stromy: *Acer campestre 'Elsrijk'*, *Gleditsia triacanthos 'Sunburst'*, *Sorbus aria 'Magnifica'*, *Prunus serrulata 'Kanzan'*, *Koeleuteria paniculata*, *Pyrus calleryana 'Chanticleer'*, *Tilia cordata 'Greenspire'*

Keře: *Cotinus coggygria*, *Itea virginica*, *Weigela 'Bristol Snowflake'*, *Potentilla fruticosa 'McKays White'*

Druhové složení navržených stromů pro plochy parkovišť a lineárního parku



Acer campestre 'Elsrijk'
Javor babyka 'Elsrijk'



Gleditsia triacanthos 'Sunburst'
Dřezovec trojtrnný 'Sunburst'



Sorbus aria 'Magnifica'
Jefáb muk 'Magnifica'



Prunus serrulata 'Kanzan'
Višeň pilovitá 'Kanzan'



Koeleuteria paniculata
Svítel latnatý



Pinus sylvestris 'Norska'
Borovice lesní



Pyrus calleryana 'Chanticleer'
Hrušeň Calleryova



Tilia cordata 'Greenspire'
Lípa srdčitá

Druhové složení navržených keřů pro plochy parkovišť a lineárního parku



Cotinus coggygria
Ruj vlasatá



Potentilla fruticosa 'McKays White'
Mochna křovitá



Itea virginica 'Henry's Garnet'
Itea viržinská



Weigela 'Bristol Snowflake'
Vajgélie

Širší okolí terminálu, které se jemně rozplývá v krajině a tvoří ji cyklistické a pěší stezky, je lemováno alejemi stromů, které v minulosti sloužily jako orientační body nebo svými liniemi upozorňovaly na významná místa v okolí. Navržené aleje plynule přechází do krajiny, kde jsou spolu s doprovodnou vegetací říční nivy podpořeny novou výsadbou stromů a keřů charakteristických pro danou krajinnou oblast.

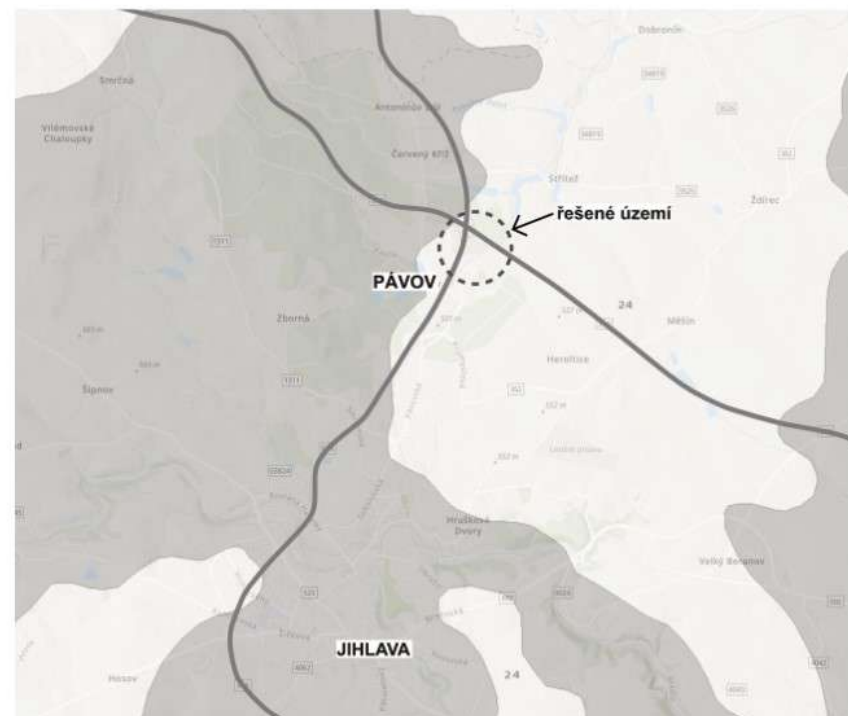
V širším okolí terminálu, kde došlo k výrazným zásahům do krajinné vegetace, bude tato vegetace obnovena druhy charakteristickými pro danou krajinnou oblast. Rozsáhlé linie výkopů a násypů železničních tratí budou osety krajinnou travní směsí pomocí hydroosevu.

Z hlediska potenciální přirozené vegetace je území terminálu tvořeno dvěma celky - Bikovou bučinou a Bučinou s kyčelnicí devítilistou, kde větší část území tvoří Biková bučina. Podíl druhé jednotky je na území minimální.

Druhové složení vegetace charakteristické pro dané území:

Stromy: *Betula pendula*, *Fagus sylvatica*, *Quercus petraea*, *Quercus robur*, *Sorbus aucuparia*

Kulturní stromy: *Larix decidua*, *Pinus sylvestris*



Mapa potenciální přirozené vegetace dle:

<https://www.arcgis.com/apps/mapviewer/index.html?layers=27e49a83231043a480bd61ed5210bcc1>

Druhové složení stromů charakteristické pro dané území



Betula pendula
Bříza bělokorá



Fagus sylvatica
Buk lesní



Quercus petraea
Dub zimní



Quercus robur
Dub letní



Sorbus aucuparia
Jeřáb ptačí

Druhové složení stromů charakteristické pro dané území – kulturní stromy



Larix decidua
Modřín opadavý



Pinus sylvestris
Borovice lesní

Navrhované druhové složení keřů pro krajinnou část území



Cornus sanguinea
Svída krvavá



Corylus avellana
Líska obecná



Crataegus monogyna
Hloh jednosemenný



Ligustrum vulgare
Ptačí zob



Rosa canina
Růže šípková

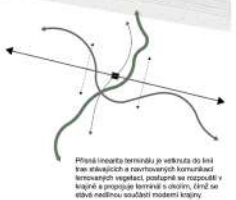


DIAGRAM DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ

ANOTACE

Železnice je dnes nejen symbolem šíření pokroku, ale aktuálně také nástrojem vedoucím k udržitelnému způsobu dopravy ohleduplnému k životnímu prostředí. Terminál Jihlava VRT zajistí přístup k vysokorychlostní železnici pro Kraj Vysočina a propojí stávající dopravní infrastrukturu regionálního významu. Náměr má ambice zjednotit a zlepšit veškeré dopravní toky v prostoru, zapojit nově budovanou infrastrukturu do krajiny a přirozeně navázat na péči a cyklistické trasy. Objekt terminálu stojí logicky v průsečisku těchto tras a stává se významným orientačním bodem viditelným z dalekého okolí. Tomu odpovídá volba nosné ocelové konstrukce, která odlehčuje hmotu terminálu a zdůrazňuje její transparentnost v protáhlém a těžké betonové konstrukci železniční estakády. Terminál nabývá formy skloněného hranolu vyzdvihného nad úroveň horizontálního parku, který propojuje rozsáhlé přístupové plochy s okolní krajinou.

Krajinářské řešení vysokorychlostní tratě je navrženo s ohledem na aktuální změny klimatu a zaměřuje se na udržitelné metody navrhování, propustné povrchy a principy moderní infrastruktury. Přísada lineární terminálu je vložena do linií stávajících a navrhovaných komunikací lemovaných vegetací, postupně se rozpadá v krajině a propojuje terminál s okolím, čímž se stává nedílnou součástí moderní krajiny.



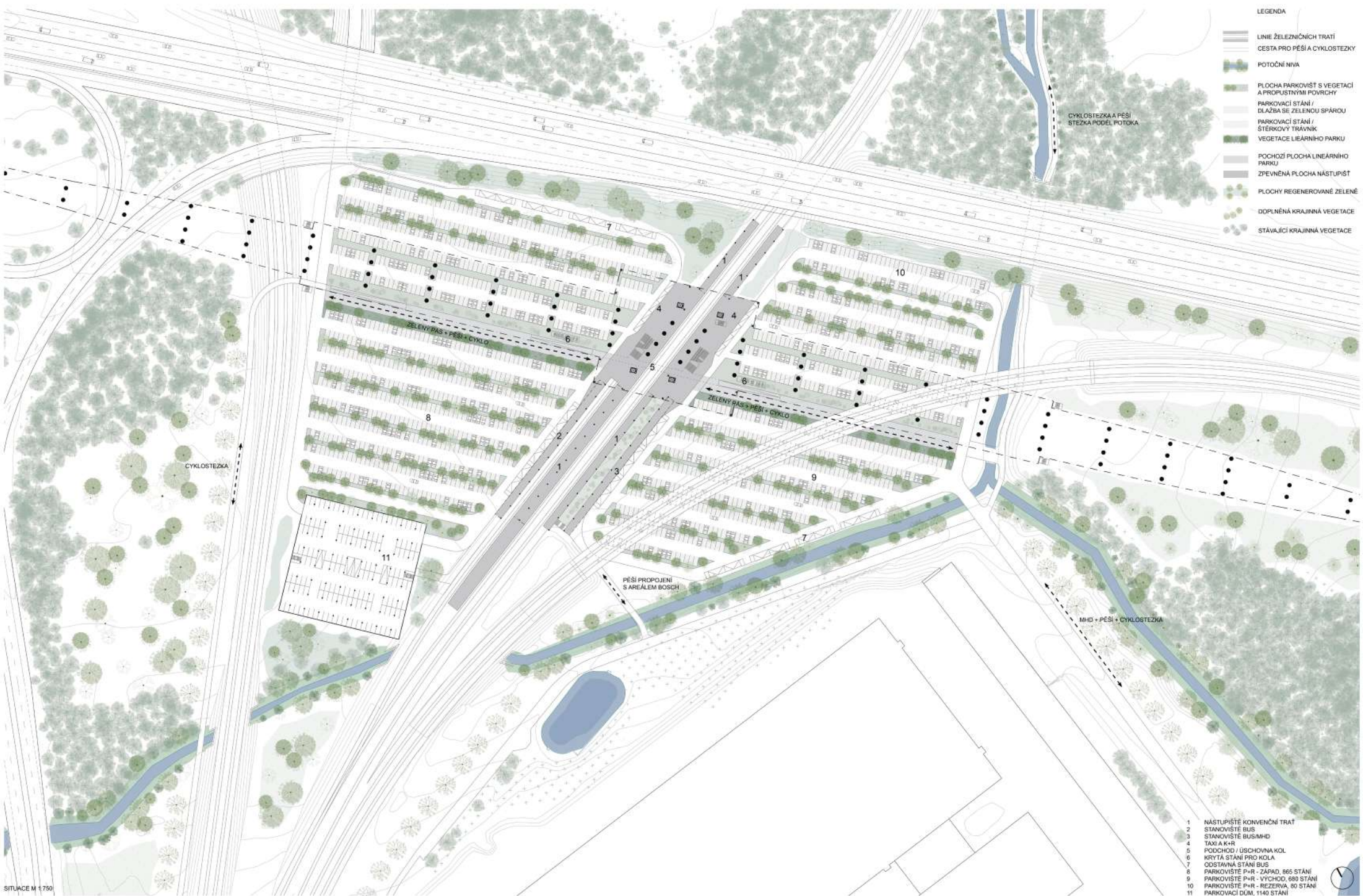
LEGENDA

- LINIE ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ
- CYKLOSTEZKA
- CESTA PRO PĚŠÍ
- POTOČNÍ NIVA
- VEGETACE PODĚL TRATÍ
- PLOCHA PARKOVIŠTÍ S VEGETACÍ A PROPUSTNÝMI POVRCHY
- ZELENÁ STŘECHA OBJEKTU PARKINGU
- PLOCHY REGENEROVANÉ ZELENĚ
- DOPLNĚNÁ KRAJINNÁ VEGETACE
- STÁVAJÍCÍ KRAJINNÁ VEGETACE

SITUACE M 1:3000

P1

TERMINÁL JIHLAVA VRT



- LEGENDA
- LINE ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ
 - CESTA PRO PĚŠÍ A CYKLOSTEZKY
 - POTOČNÍ NIVA
 - PLOCHA PARKOVIŠTĚ S VEGETACÍ A PROPUSTNÝMI PLOCHY
 - PARKOVACÍ STÁNÍ / DLAŽBA SE ZELENOU SPÁROU
 - PARKOVACÍ STÁNÍ / ŠTERKOVÝ TRÁVNÍK
 - VEGETACE LINEÁRNÍHO PARKU
 - POCHOZÍ PLOCHA LINEÁRNÍHO PARKU
 - ZPEVNĚNÁ PLOCHA NÁSTUPIŠTĚ
 - PLOCHY REGENEROVANÉ ZELENĚ
 - DOPLNĚNÁ KRAJINNÁ VEGETACE
 - STÁVAJÍCÍ KRAJINNÁ VEGETACE

- 1 NÁSTUPIŠTĚ KONVENČNÍ TRATĚ
- 2 STANOVISŤE BUS
- 3 STANOVISŤE BUS/MHD
- 4 TAXI A K+R
- 5 PODCHOD / ÚSCHOVNA KOL
- 6 KRYTÁ STÁNÍ PRO KOLA
- 7 OČEKÁVACÍ STÁNÍ BUS
- 8 PARKOVISŤE P+R - ZAPAD, 865 STÁNÍ
- 9 PARKOVISŤE P+R - VÝCHOD, 680 STÁNÍ
- 10 PARKOVISŤE P+R - REZERVA, 80 STÁNÍ
- 11 PARKOVACÍ DŮM, 1140 STÁNÍ

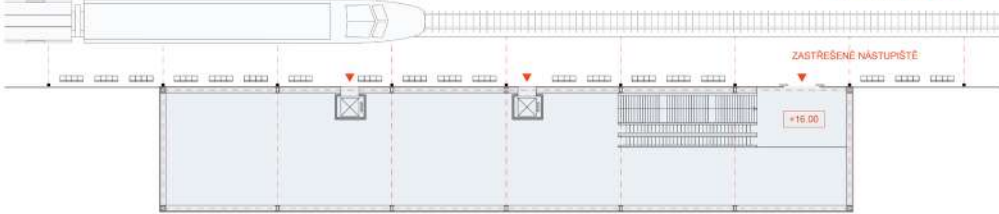
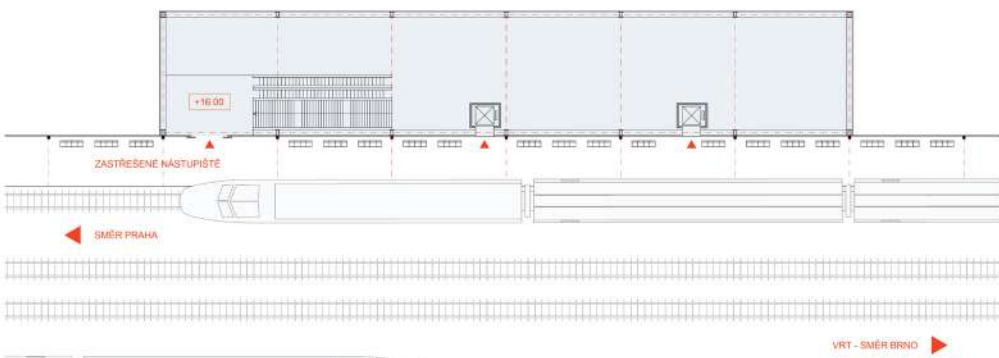
SITUACE M 1:750

P2

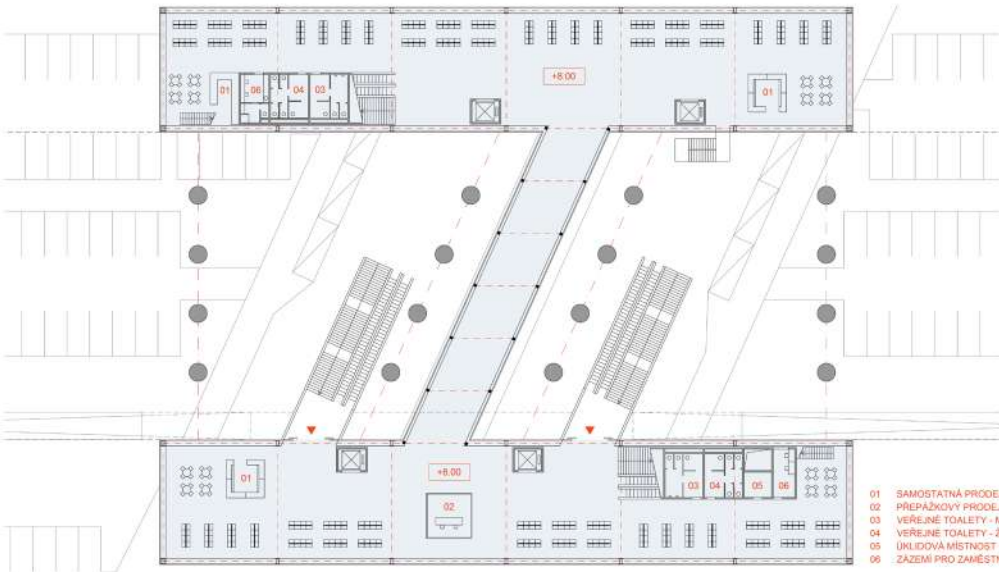
TERMINÁL JIHLAVA VRT





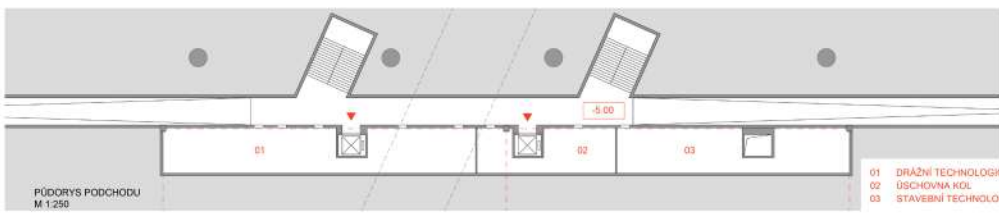


PŮDORYS NÁSTUPIŠTĚ VRT
M 1:250



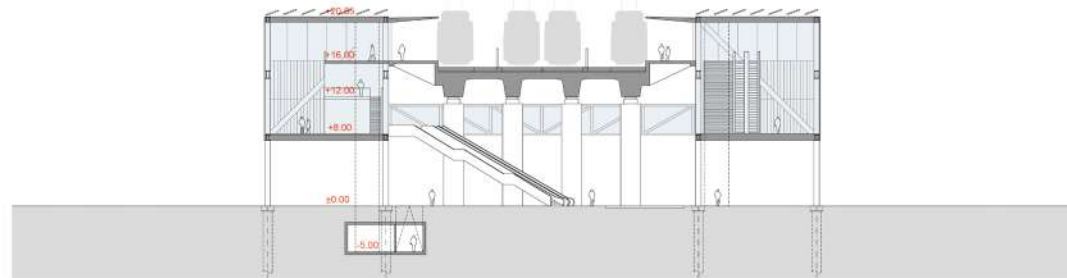
PŮDORYS TERMINÁLU
M 1:250

- 01 SAMOSTATNÁ PRODEJNÍ JEDNOTKA
- 02 PŘEPÁŽKOVÝ PRODEJ A INFORMACE
- 03 VEŘEJNÉ TOALETY - MUŽI
- 04 VEŘEJNÉ TOALETY - ŽENY
- 05 UKLIDOVÁ MÍSTNOST
- 06 ZÁZEMÍ PRO ZAMĚSTNANCE SZ

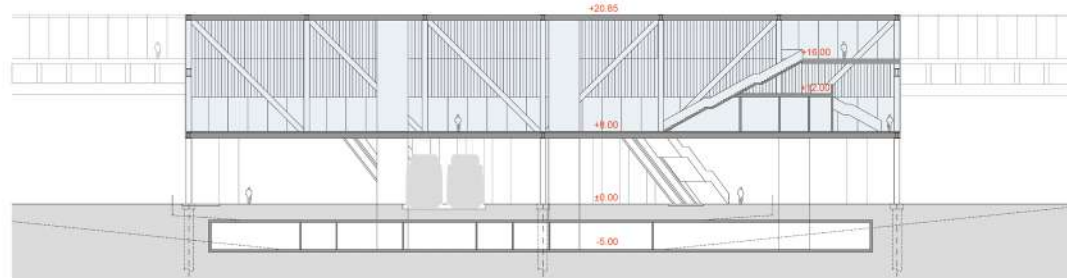


PŮDORYS PODCHODU
M 1:250

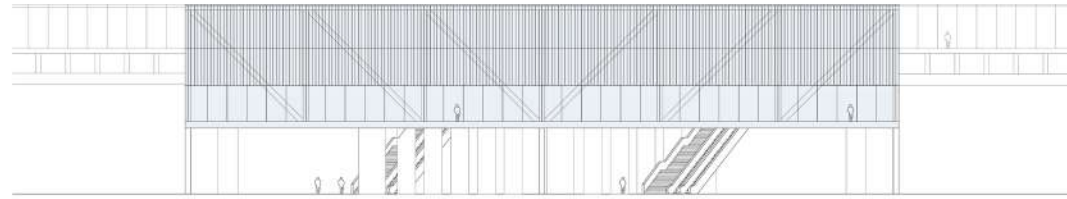
- 01 DRAŽNÍ TECHNOLOGICKÉ ZAŘÍZENÍ
- 02 ÚSCHOVNA KOL
- 03 STAVEBNÍ TECHNOLOGICKÉ ZAŘÍZENÍ



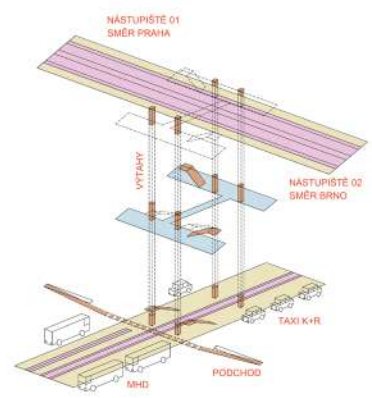
PRÍČNÝ REZ TERMINÁLEM
M 1:250



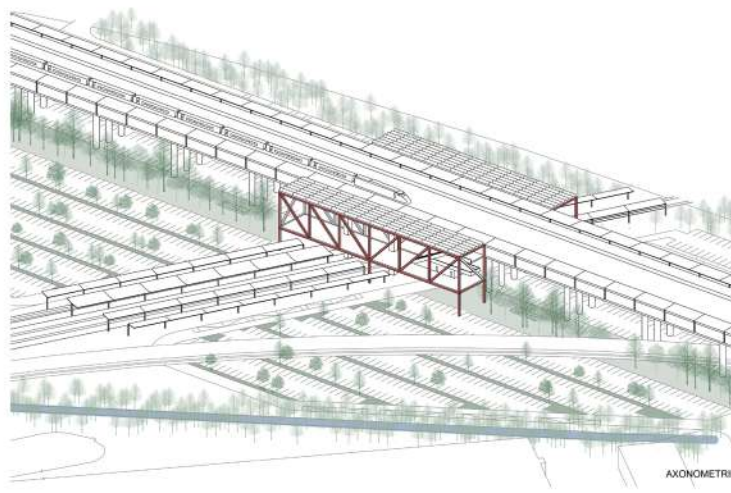
PODELNÝ REZ TERMINÁLEM
M 1:250



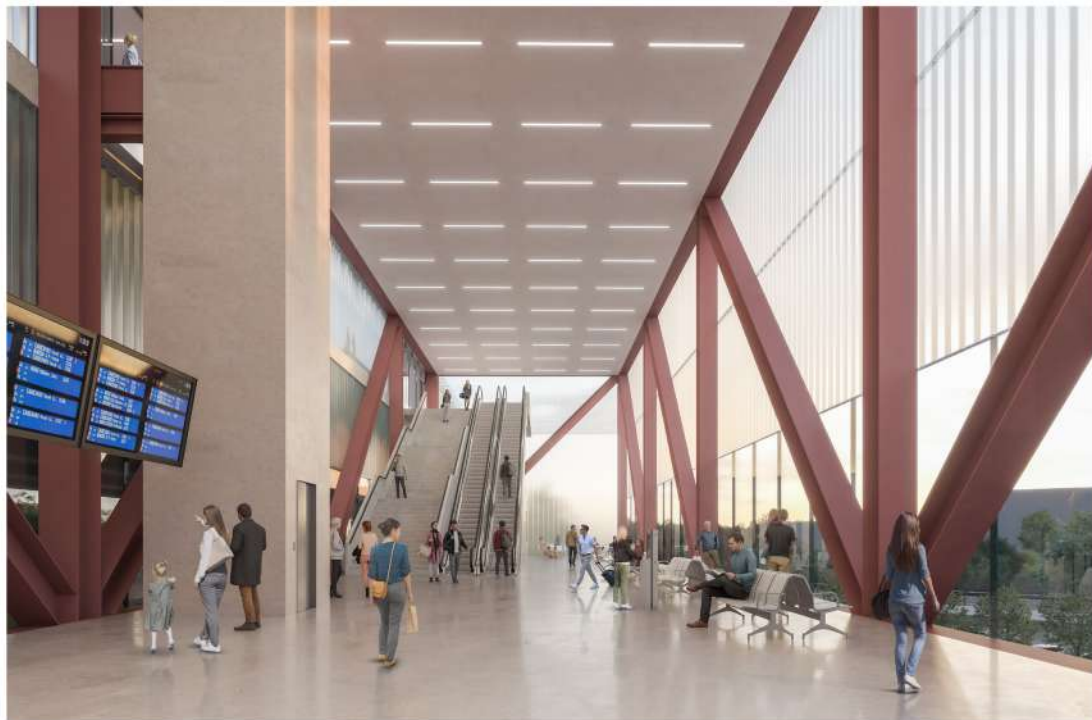
POHLED
M 1:250

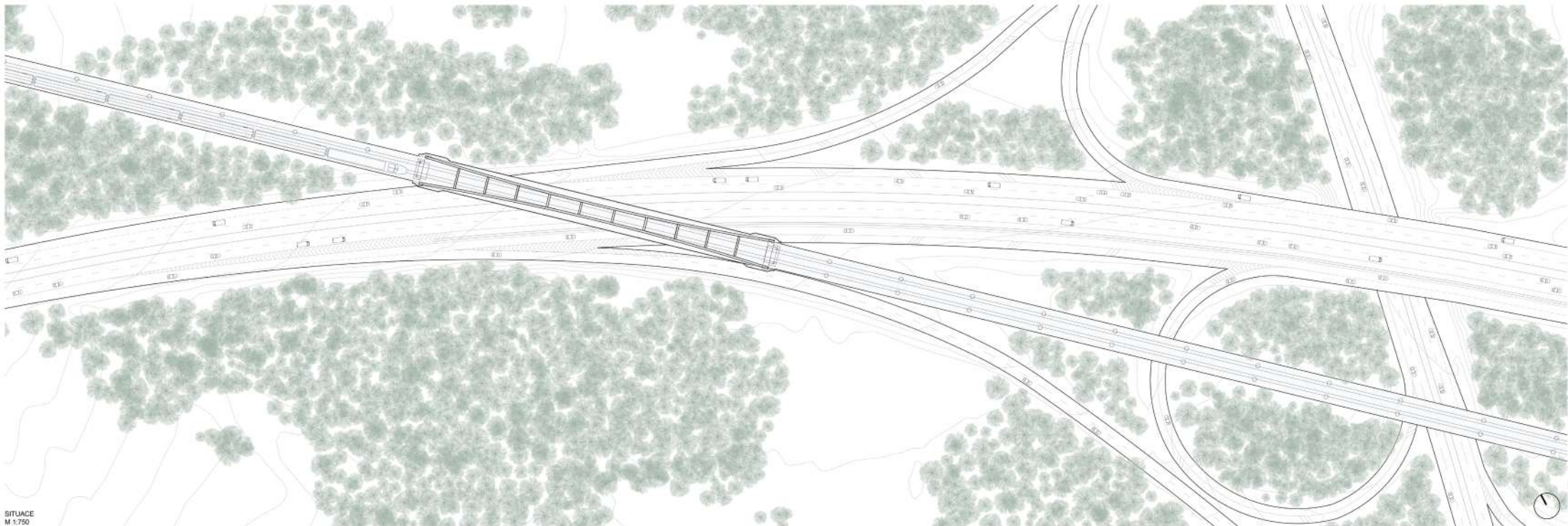


SCHEMA DOPRAVNÍCH A PĚŠÍCH PROPOJENÍ



AXONOMETRIE





SITUACE
M 1:750

