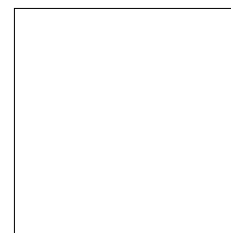
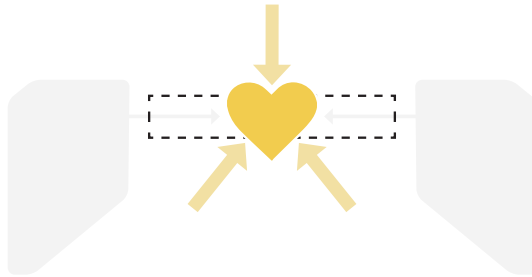


TERMINÁL JIHLAVA VRT





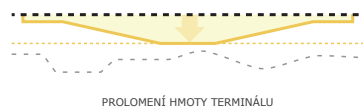
Koncept našeho návrhu se odvíjí od centrálního prostoru – "srdce" – terminálu. Toto centrum je vloženo přímo do křížení tras VRT a lokální dráhy. Na "srdce" stanice pak navazuje symetricky řešené širší území a zázemí terminálu. Symetrické schéma zkracuje docházkové vzdálenosti, usnadňuje orientaci a vytváří přirozenou dominantu.

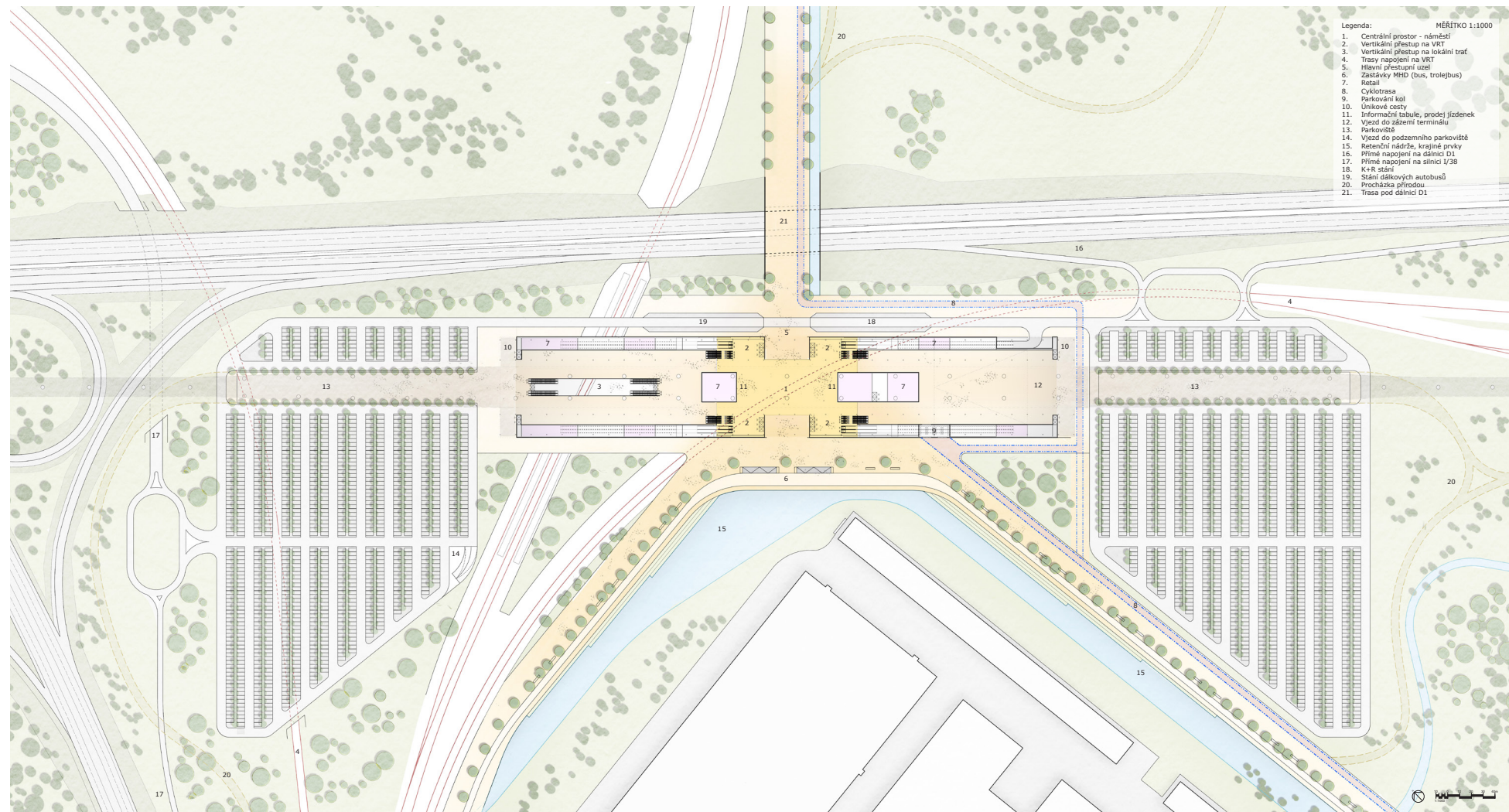
Návrh se zaměřuje na vytvoření měkkého prolnutí železniční infrastruktury a okolní krajiny.

Náročnou topografií terénu, velké výškové rozdíly mezi zadanou trasou VRT a stávající lokální tratí, řešíme nalezením střední výškové úrovně, na kterou umístíme hlavní halu terminálu.

Objem budovy terminálu pozvolně klesá od úrovně estakády VRT ke stávajícímu terénu a spojuje se s ním. Vytváří rozhraní mezi železniční infrastrukturou a okolním prostředím. Výtvarná forma terminálu je inspirována vertikální cirkulací cestujících a provozem uvnitř stanice, což reflektuje dřevěná žebrovaná fasáda vytvářející proměnlivou dynamickou hru světla a stínu.

Úroveň terénních úprav a veřejného prostranství se zdvíhá tak, aby se setkala s nově navrženou úrovní odbavovací haly. Vytváří tak jasné, intuitivní a bezbariérové přístupy ke stanici, které jsou přirozeně začleněny do přírodních biokoridorů a navržených pěších a dopravních tras v širším území.



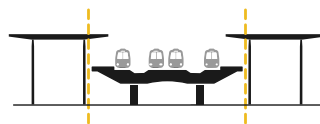


VYUŽITÍ KONSTRUKCE ESTAKÁDY



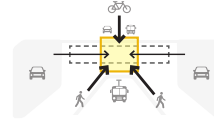
Společná konstrukce terminálu a estakády
Dynamičtější prostor, menší půdorysná stopa
Lepší orientace cestujících

ODDĚLENÁ KONSTRUKCE TERMINÁLU A TRATI



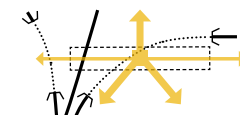
Jednodušší fáze výstavby
Jednodušší a bezpečnější údržba
Jednodušší detaily konstrukce

CENTRÁLNÍ PROSTOR - NÁMĚSTÍ TERMINÁLU



Jasná definice vstupu do terminálu
Přehledná navigace cestujících
Zkrácení docházkových vzdáleností
Umožňuje budoucí rozvoj

ZLEPŠENÍ PROSTUPNOSTI ÚZEMÍ



Veřejný prostor bez bariér
Otvírá příležitosti pro budoucí rozvoj
Jasný a intuitivní přístup k terminálu

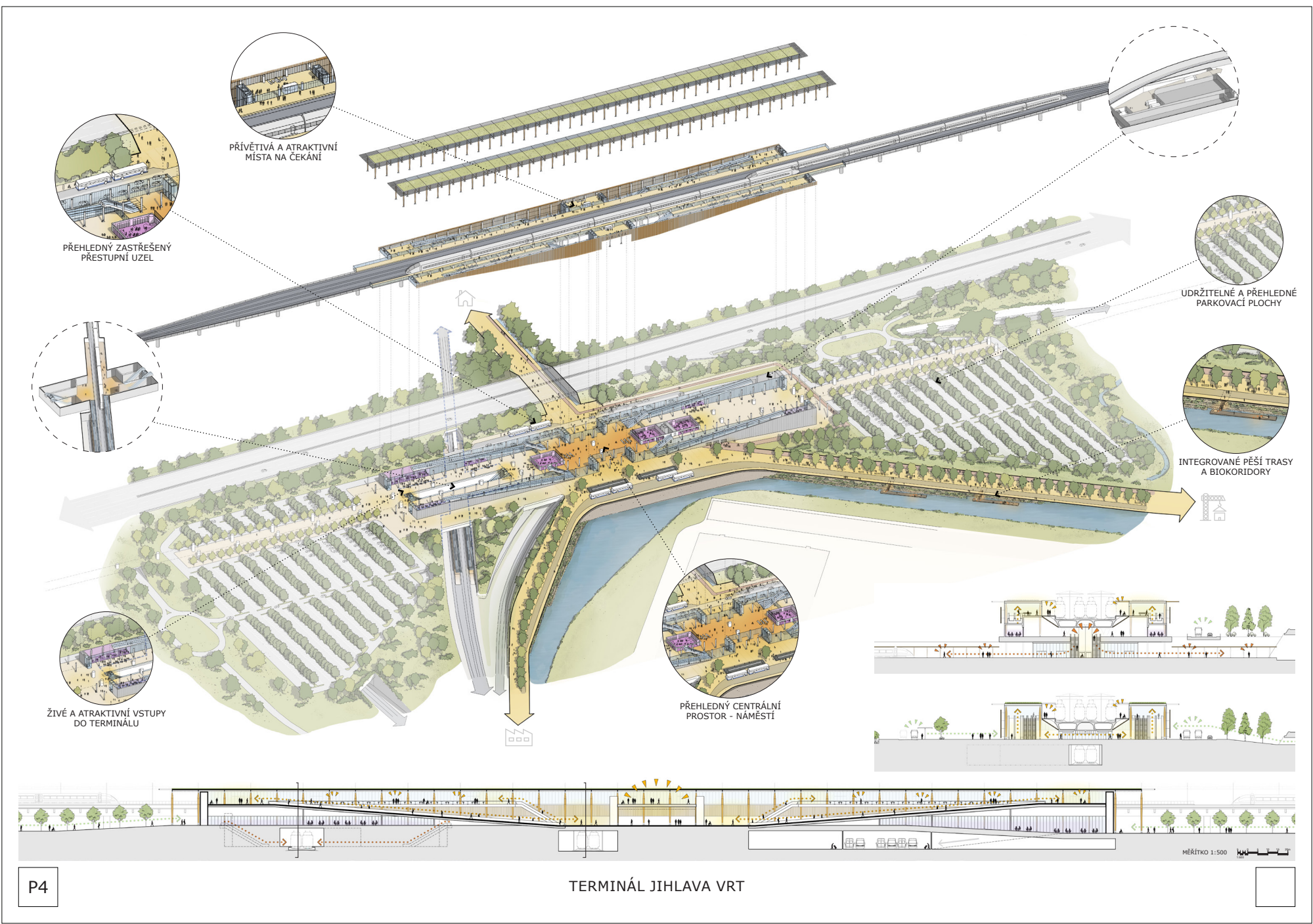




P3

TERMINÁL JIHLAVA VRT





PRÍVĚTIVÁ A ATRAKTIVNÍ MÍSTA NA ČEKÁNÍ

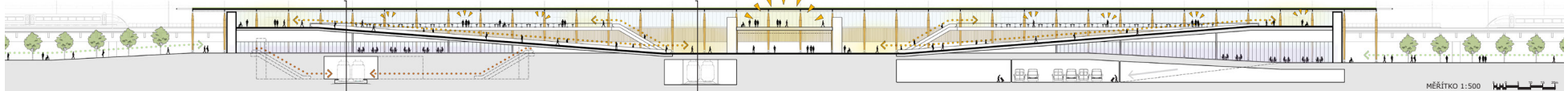
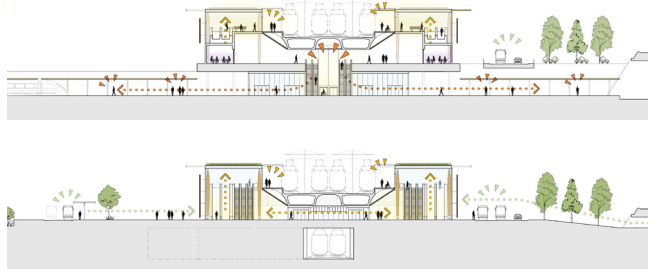
PŘEHLEDNÝ ZASTŘEŠENÝ PŘESTUPNÍ UZEL

UDRŽITELNÉ A PŘEHLEDNÉ PARKOVACÍ PLOCHY

INTEGROVÁNÉ PĚŠÍ TRASY A BÍOKORIDORY

ŽIVÉ A ATRAKTIVNÍ VSTUPY DO TERMINÁLU

PŘEHLEDNÝ CENTRÁLNÍ PROSTOR - NÁMĚSTÍ



MĚŘÍTKO 1:500

P4

TERMINÁL JIHLAVA VRT

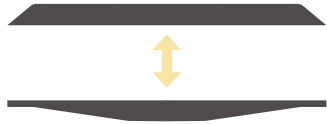




P5

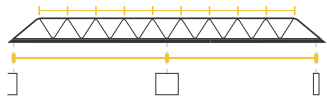
TERMINÁL JIHLAVA VRT





NÁVAZNOST ARCHITEKTONICKÉHO ŘEŠENÍ

Přihradový nosník vhodně doplňuje architektonické pojetí terminálu
 Eleganční vzhled a zároveň standardní typ konstrukce
 Silná lineární forma



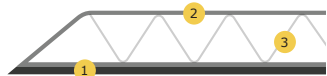
JEDNODUCHÁ A OPTIMALIZOVANÁ KONSTRUKCE

Efektivní přihradový nosník
 Tenký střední pilíř pro zmenšení rozponu
 Optimalizovaný návrh konstrukce



DOMINANTA A ORIENTAČNÍ BOD

Výrazná geometrie
 Eleganční integrované osvětlení
 Dynamické osvětlení mostu i terminálu

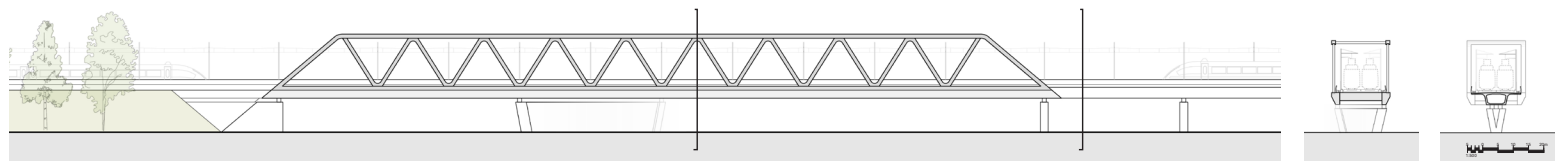
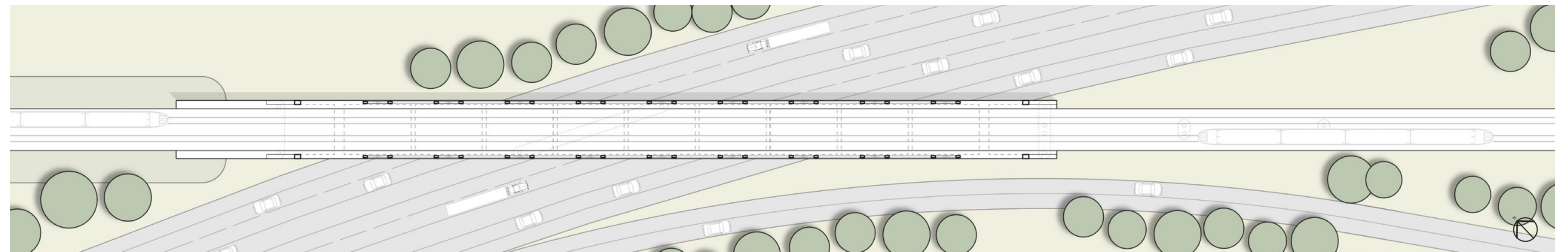


HIERARCHIE PRVKŮ

Silný spodní pás konstrukce zarovnaný s komorovým nosníkem estakády
 Hlavní rámová konstrukce s vloženými štihlými prvky
 Zaoblené konstrukce pro optické odhlcení konstrukce



MĚŘÍTKO 1:500



TERMINÁL JIHLAVA VRT

P6



TABULKA BILANCÍ

POLOŽKA	m2	m3	ks	cena za MJ	Kč bez DPH
---------	----	----	----	------------	------------

TERMINÁL

HRUBÁ PODLAŽNÍ PLOCHA	21 000	–	–	125 000 Kč	2 625 000 000 Kč
Celkem HPP [m2]	21 000	–	–	–	2 625 000 000 Kč

OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST	–	88000	–	9 000 Kč	792 000 000 Kč
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST	–	156000	–	12 000 Kč	1 872 000 000 Kč
Celkem OP [m3]	0	244000	–	–	2 664 000 000 Kč

DALŠÍ KONSTRUKCE	zastřešení nástupiště	17000	–	–	0 Kč	0 Kč
	přístup na nástupiště	8000	–	–	0 Kč	0 Kč
	výtahy, eskalátory	–	–	52	0 Kč	0 Kč
	povrch nástupiště	0	–	–	0 Kč	0 Kč
Celkem konstrukce		25000	–	–	–	0 Kč

pozn. ceny dalších konstrukcí jsou zahrnuty v cenách za m3 v kap. Terminál. Vykázány jsou pouze plochy a počty prvků.

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

POVRCHY	zpevněné	45 000	–	–	1 950 Kč	87 750 000 Kč
	nezpevněné	40 000	–	–	1 100 Kč	44 000 000 Kč
PRVKY	stromy	–	–	600	15 500 Kč	9 300 000 Kč
	mobiliář	–	–	30	57 350 Kč	1 720 500 Kč
	osvětlení	–	–	300	15 000 Kč	4 500 000 Kč
Celkem povrchy a prvky		–	–	–	–	147 270 500 Kč

POVRCHOVÉ PARKOVIŠTĚ A KOMUNIKACE (v areálu terminálu)

ZASTAVĚNÁ PLOCHA	kapacita	–	–	2 300	–	–
	zpevněné plochy	60 000	–	–	2 500 Kč	150 000 000 Kč
	nezpevněné plochy	15 000	–	–	1 800 Kč	27 000 000 Kč
Celkem [m2]		75 000	–	–	–	177 000 000 Kč

PARKOVACÍ DŮM (mimo povrchová parkoviště)

	kapacita	–	–	700	–	–
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST	–	80000	–	–	9 000 Kč	720 000 000 Kč
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST	–	0	–	–	0 Kč	0 Kč
Celkem [m3]	–	80000	–	–	–	720 000 000 Kč

MOST/TUNEL PŘES TRÁŤ VRT, SILNICE A DÁLNICI

KONSTRUKCE PODJEZDU D1	9 133	–	–	55 000 Kč	502 315 000 Kč
KONSTRUKCE KOMUNIKACÍ	24 500	–	–	3 950 Kč	96 775 000 Kč
Celkem	–	–	–	–	599 090 000 Kč

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	–	–	1	35 000 000 Kč	35 000 000 Kč
OSTATNÍ POLOŽKY	–	–	1	5 750 000 Kč	5 750 000 Kč
Celkem	–	–	–	–	40 750 000 Kč

MOST A ESTAKÁDA

MOST O VELKÉM ROZPONU PŘES D1	2 118	–	–	160 000 Kč	338 880 000 Kč
ESTAKÁDA NAVAZUJÍCÍ NA MOST	27 880	–	–	86 000 Kč	2 397 680 000 Kč
Celkem	–	–	–	–	2 736 560 000 Kč

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

Celkem bez DPH						7 084 670 500 Kč
-----------------------	--	--	--	--	--	-------------------------

Rezerva 10%

1,10

7 793 137 550,00 Kč

Pozn.

Pozn. Do tabulky je možné přidávat další položky.

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

Abstrakt

Koncept našeho návrhu se odvíjí od centrálního prostoru – “srdce” – terminálu.

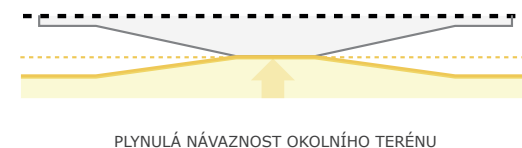
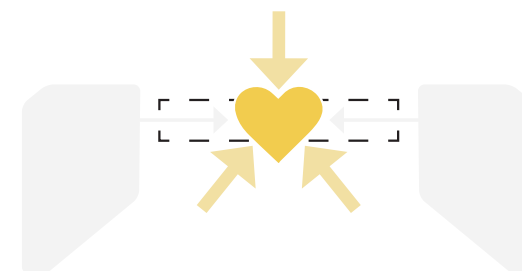
Toto centrum je vloženo přímo do křížení tras VRT a lokální dráhy. Na “srdce” stanice pak navazuje symetricky řešené širší území a zázemí terminálu. Symetrické schéma zkracuje docházkové vzdálenosti, usnadňuje orientaci a vytváří přirozenou dominantu.

Návrh se zaměřuje na vytvoření měkkého prolnutí železniční infrastruktury a okolní krajiny.

Náročnou topografii terénu, velké výškové rozdíly mezi zadanou trasou VRT a stávající lokální tratí, řešíme nalezením střední výškové úrovně, na kterou umístíme hlavní halu terminálu.

Objem budovy terminálu pozvolně klesá od úrovně estakády VRT ke stávajícímu terénu a spojuje se s ním. Vytváří rozhraní mezi železniční infrastrukturou a okolním prostředím. Výtvarná forma terminálu je inspirována vertikální cirkulací cestujících a provozem uvnitř stanice, což reflektuje dřevěná žebrovaná fasáda vytvářející proměnlivou dynamickou hru světla a stínu.

Úroveň terénních úprav a veřejného prostranství se zdvihá tak, aby se setkala s nově navrženou úrovní odbavovací haly. Vytváří tak jasné, intuitivní a bezbariérové přístupy ke stanici, které jsou přirozeně začleněny do přírodních biokoridorů a navržených pěších a dopravních tras v širším území.



Urbanistické a architektonické řešení

Naš přístup využívá omezení a problémy v území a přetváří je ve výhody a přínosy pro architektonické a urbanistické řešení místa.

Klíčové problémy v území, které byly identifikovány, jsou:

- Rozdělení lokality způsobené stávajícími a navrhovanými železničními tratěmi.
- Náročná stávající topografie v celé lokalitě.
- Značný výškový rozdíl v úrovni mezi místní železniční tratí a novým vysokorychlostním železničním viaduktem.

Naší strategií bylo vytvořit referenční bod, střední výškovou úroveň, která sjednocuje všechny prvky v lokalitě. Umístujeme terminál do středu lokality, pod trasu VRT, abychom snížili objem stavby a zároveň vytvořili výrazný orientační bod se snadnou přístupností z více stran.



Řešení rozdělení lokality

Abychom překonali problém s rozdělením území, navrhujeme umístit odbavovací halu a veřejný prostor nad nově navrhovanou trasou nájezdu na VRT, na zvýšené úrovni, aby se maximalizovala prostupnost lokality. Tím se uvolní propojení napříč celým areálem a zajistí se volný přístup do budovy terminálu a z ní.

Střední výšková úroveň

Klíčovým prvkem, který přispívá k lepší přístupnosti a lepšímu zážitku cestujících, je vytvoření jedné vztažné střední výškové úrovně. Nejenže se tím významně zlepší zážitek cestujících, přístupnost a orientace cestujících, ale také vznikne příležitost pro shodné výškové řešení mezi přestupními úrovněmi, což přinese jednodušší konstrukční řešení a bude mít příznivý vliv na cirkulaci cestujících, provoz a údržbu.

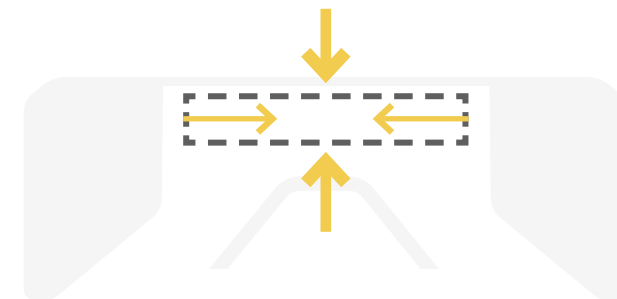


Umístění budovy terminálu

Umístění budovy terminálu pod estakádu VRT optimalizuje návrh a minimalizuje požadavky na konstrukci tím, že estakáda slouží zároveň jako střecha odbavovací haly. Snižuje se tím zastavěná plocha a vzniká dynamičtější prostor, který je přehledný pro cestující.

Vstupy ze čtyř stran

Vstupy jsou strategicky umístěny na všech čtyřech stranách budovy terminálu. Tím se maximalizuje potenciál budoucího růstu a poskytuje se přístup pro všechna intermodální spojení bez stanovené hierarchie. Rovněž to umožňuje minimální docházkové vzdálenosti umístěním parkovacích míst na obou stranách ve stejné vzdálenosti od budovy terminálu. Tento návrh zajišťuje přehledné přístupy pro různé druhy dopravy, přičemž navíc integruje cyklotrasu ze Stříteže do centra Jihlavy přes prostor nádraží.

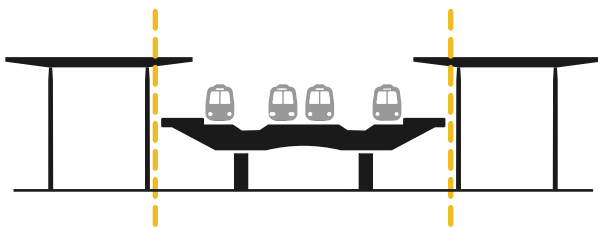


Konstrukční a materiálové řešení

Náš návrh je zaměřen na snadnou proveditelnost, je konstrukčně jednoduchý a elegantní a zároveň poskytuje dramatickou vnitřní i vnější estetiku. Naše strategie standardizace a modulární konstrukce využívá střídmost paletu materiálů a komponentů pro zvýšení efektivity stavebních procesů. Použití udržitelných materiálů má za cíl minimalizovat uhlíkovou stopu celého projektu. Jako primární materiál je navrženo dřevo, které navazuje na přírodní zalesněný charakter lokality a zároveň zvyšuje charakteristiky udržitelnosti stavby.

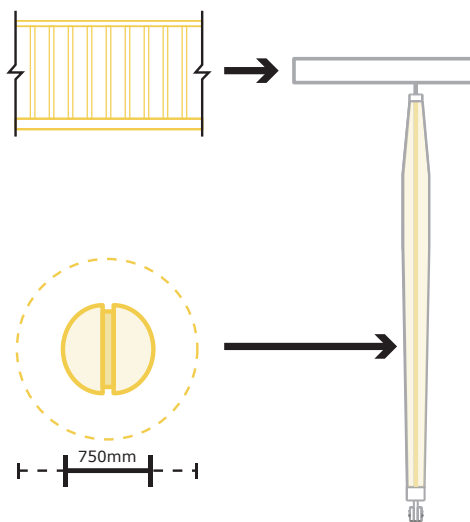
Oddělení stavby VRT a terminálu

The decision to have a separate viaduct and terminal structure serves to streamline the construction process. By maintaining this division, we enhance flexibility and ease in construction, ensuring a more straightforward implementation. To reinforce this division, our proposal is to support the platform directly from the viaduct, allowing full offline construction of the terminal building.



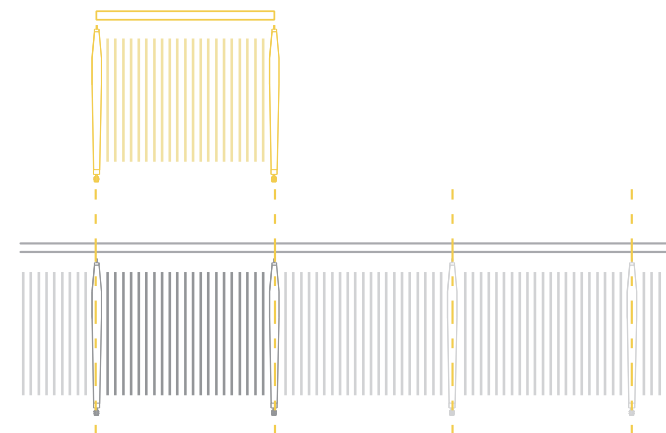
Udržitelný a hospodárný výběr materiálů

V rámci našeho vztahu k udržitelnosti jsme se rozhodli pro konstrukci z lepeného lamelového dřeva, která poskytuje jak ekologické výhody, tak nákladově efektivní řešení. To pomáhá kompenzovat dopady na životní prostředí nutné pro výstavbu stanice a estakády a přispívá k pozitivní ekologické stopě. Střecha je navržena jako lehká hliníková, snižující celkovou hmotnost konstrukce.



Jednoduché modulární formy

Estetika návrhu využívá filozofii „řemeslné jednoduchosti“, která je elegantní a snadno realizovatelná. Použití modulární a opakovatelné konstrukce nejen zkracuje dobu výstavby, ale také minimalizuje náklady spojené se stavebním procesem. Dodržováním standardizovaného 10m rastru je definován konzistentní a systematický přístup ke stavbě: využití standardních rozměrů, usnadnění výstavby, zefektivnění logistiky, zajištění výhodných dodacích lhůt, jednodušší správa zdrojů a celkové zajištění praktické a efektivní stavební činnosti.

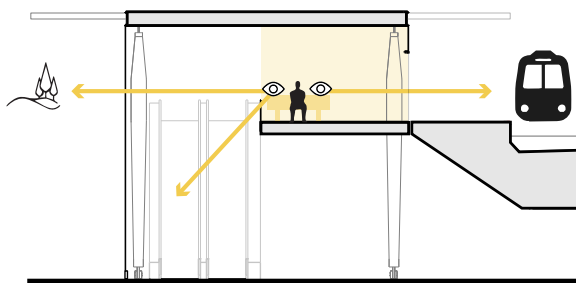


Dispoziční a provozní řešení

Naše vize terminálu poskytuje jasnou a intuitivní orientaci v prostoru. Přístup a průchod cestujících je nepřerušovaný a jednoduchý. Objekt i areál má jasné osové řešení směřující k centrálnímu bodu, kterým je odbavovací hala a veřejné prostory před ní. Prodejní prostory a zázemí terminálu nezasahují do klíčových dopravních tepen, ale zároveň jsou snadno přístupné a zapojené do dispozice.

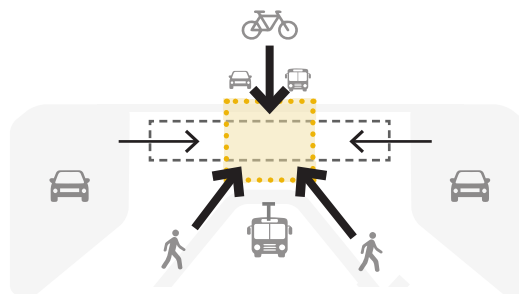
Příjemná místa na čekání

Na úrovni nástupiště je prioritou návrhu vytvoření příjemného prostoru pro cestující čekající na vysokorychlostní vlaky. Tyto čekací prostory nabízejí panoramatický výhled na okolní krajinu a nabízejí příjemný a vizuálně poutavý zážitek. Čekárny přiléhající k nástupištím uvolňují prostor na nástupišti a zvyšují bezpečnost cestujících.



Čisté Nádražní Náměstí

Prostor "náměstí" terminálu je vnitřní i vnější prostor umístěný v jádru lokality. Slouží jako centrální uzel, přístupný ze všech stran, a poskytuje cestujícím příjemné a přehledné prostředí. Toto náměstí funguje jako výrazný přestupní bod stanice a slouží jako ústřední bod pro interakci s cestujícími a zajišťuje jim přehledný a vstřícný zážitek se sníženým počtem rozhodovacích bodů. V tomto centrálním prostoru jsou umístěny základní navigační prvky a základní služby jako jsou např. informační obrazovky a automaty na jízdenky. Tyto prvky jsou strategicky umístěny mimo hlavní dopravní tepny, což přispívá k plynulému pohybu ve stanici. Vnější předprostor se stává prodloužením vnitřní odbavovací haly, plynule se integruje s veřejnými prostory na všech čtyřech stranách terminálu a podporuje pocit sounáležitosti a propojení.

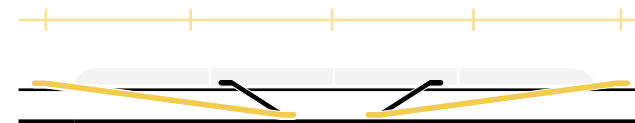


Služby a zázemí bez kompromisů

Vyhrazené prostory pro maloobchod, vybavení pro cestující a obsluhu jsou umístěny podél fasády budovy a mezi sloupy viaduktu tak, aby nepřekážely na hlavních dopravních tepnách a zachovaly volné cesty pro pohyb cestujících. S využitím přirozené topografie jsou obslužné prostory zázemí strategicky umístěny pod úrovní odbavovací haly a propojeny obslužnými výtahy. Tato konstrukční volba optimalizuje využití prostoru a plynule integruje tyto základní funkce, aniž by byla ohrožena efektivita a estetika hlavní odbavovací haly.

Intuitivní a inovativní vertikální cirkulace

Klíčovým prvkem našeho návrhu je začlenění travelátorů, strategicky umístěných vedle výtahů a eskalátorů, které zlepšují distribuci cestujících na nástupiště. Tyto pohyblivé chodníky usnadňují jasné a přímé spojení z konců nástupiště do odbavovací haly. Vertikální cirkulace byla rovněž navržena tak, aby vytvořila dynamický převýšený prostor, který cestující plynule provede stanicí a přispěje k celkovému zlepšení uživatelského zážitku.



Technologické a energetické řešení

Náš přístup je hluboce zakořeněn v udržitelnosti, která se komplexně vztahuje na všechny prvky našeho návrhu.

Inovativní úvahy o materiálech

Záměrné použití dřeva jako primárního materiálu při současné minimalizaci použití betonu přispívá ke snížení uhlíkové stopy po celou dobu životního cyklu projektu a zároveň poskytuje uživatelům terminálu přívětivé prostředí. Na vnějších plochách navrhujeme použití dlažby Airclean, která minimalizuje vliv vozidel na kvalitu ovzduší v okolním prostředí tím, že fotokataliticky odstraňuje oxidy dusíku z emisí autobusů a automobilů. Tato ekologická volba přesahuje rámec estetiky a aktivně přispívá ke zdravějšímu a udržitelnějšímu městskému ekosystému.

Zelené střechy a sběr dešťové vody

Návrh zahrnuje zelenou střechu nad budovou terminálu. Tím se zpomaluje odvádění dešťové vody a přirozeně se reguluje teplota v terminálu. Systémy sběru dešťové vody v rámci střechy zajišťují vodu pro toalety a pro zázemí, čímž se snižují provozní náklady. Zelená střecha navíc zvyšuje udržitelnost tím, že kompenzuje část zelené infrastruktury ztracené v důsledku výstavby a podporuje zlepšení místní biologické rozmanitosti.

Udržitelné vytápění, chlazení a větrání

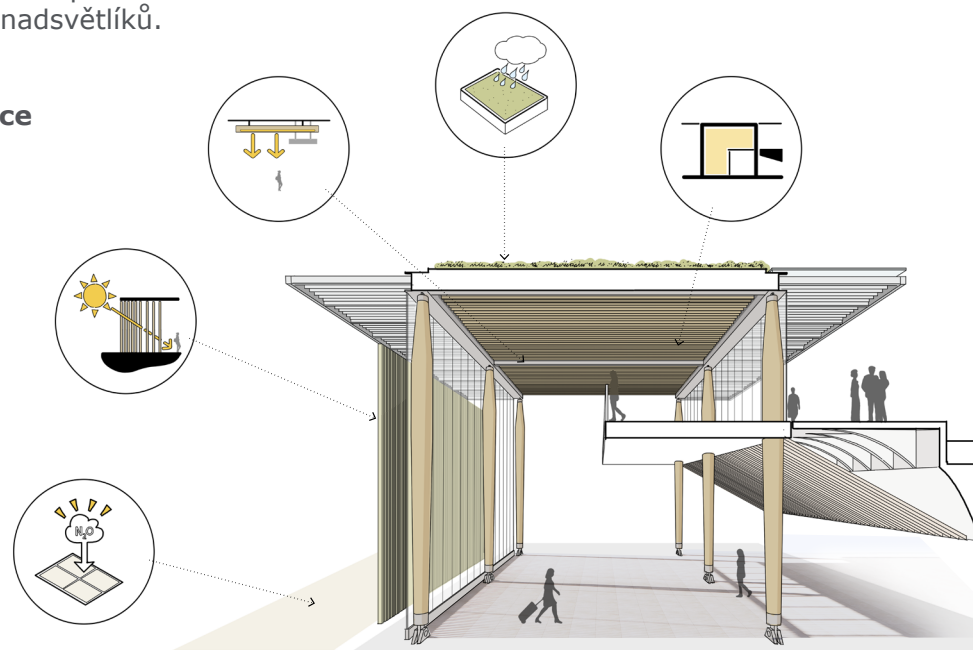
Náš návrh minimalizuje spotřebu energie optimalizací prostoru odbavovací haly a omezuje plochu, která vyžaduje vytápění. Systémy HVAC pro vytápění a ošetření jsou efektivně integrovány do stropní dutiny, čímž se zefektivňuje jejich dopad na celkový prostor. Každý komerční prostor je vybaven nezávislou vzduchotechnickou jednotkou, která zajišťuje účinné větrání přizpůsobené konkrétním potřebám jednotlivých provozů. Náš návrh také zahrnuje možnosti přirozeného větrání pomocí komínového a křížového provětrání díky začlenění otevíravých nadsvětlíků.

Udržitelná elektroinstalace

Náš návrh elektroinstalace upřednostňuje energetickou účinnost díky použití inteligentně řízených systémů LED osvětlení. Pro zefektivnění správy energií a snadné používání personálem stanice navrhujeme umístit systémy správy budov na snadno přístupná místa. Předpokládáme také využití fotovoltaických panelů na střeše.

Přirozené osvětlení

Dalším klíčovým aspektem systému je bohaté přirozené prosvětlení interiéru stanice, což snižuje potřebu nadměrného umělého osvětlení a snižuje náklady na energii. Náš návrh zahrnuje vhodnou regulaci přirozeného osvětlení jako je stínění fasády, které zabraňuje přehřívání a zajišťuje pohodlí cestujících. Kromě toho stínění přesahem střechy nástupiště zabraňuje oslnění a poskytuje cestujícím ochranu před ostrým slunečním světlem a povětrnostními vlivy.



Návrh veřejného prostoru, krajinářské řešení

Klíčovým krokem v našem přístupu k veřejnému prostoru a krajině je úprava terénu tak, aby odpovídal umístění terminálu na nové střední výškové úrovni. Tato úprava terénu napomůže intuitivní navigaci v území a lépe začlení terminál do současné krajiny. Kromě toho návrh zahrnuje strategie pro modro-zelenou infrastrukturu a využívá inovativní technologie na zlepšení udržitelnosti, provozu a zážitku cestujících.

Maximální využití zelené infrastruktury

Náš návrh integruje stávající biokoridory a plochy zeleně tak, aby dopad na stávající krajinu byl co nejmenší. Návrh zahrnuje nové výsadby zeleně. Pěší trasy přes parkoviště a podél osy viaduktu jsou lemovány stromy, což posiluje intuitivní orientaci a čitelnost návrhu. Uvažujeme s využitím stávajících druhů např. stříbrných bříz, které nahradí stromy odstraněné během výstavby, čímž zachováme ekologickou rovnováhu a zvýšíme celkový estetický vjem prostředí. Jako doplněk navrhujeme výsadbu s nízkými nároky na údržbu, abychom omezili

provozní náklady terminálu. Retenční ostrůvky zeleně v rámci městského prostoru jsou strategicky využity ke zpomalení odtoku vody z území

Začlenění modré infrastruktury

Náš návrh využívá a upravuje stávající vodní toky, propustky a retenční nádrže na pozemku a využívá je jako klíčové součásti naší krajině strategie. Retenční nádrže, které jsou umístěny podél hlavních přístupů k terminálu, jsou využity jako výrazné krajině prvky, které slouží nejen funkčním účelům, neboť zpomalují odtok vody z objektu nádraží a parkoviště, ale přispívají také k vizuální estetice.

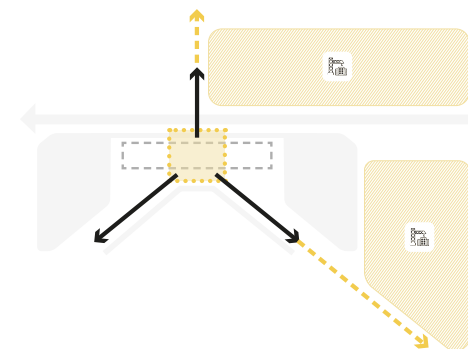
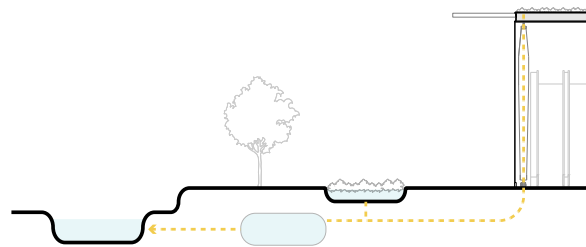
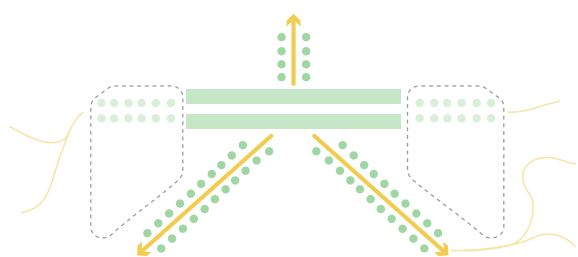
Inovace v rámci veřejného prostoru

Stejně jako v případě budovy terminálu se náš přístup k veřejnému prostoru bude řídit zásadami sjednocení designu. Náš návrh dlažby využívá variabilitu vzorů jednoho materiálu dlažby k zajištění zónování a orientaci v celém

veřejném prostoru. Interaktivní digitální značení, strategicky umístěné ve veřejném prostoru i v budově terminálu, bude poskytovat informace v reálném čase a zlepšit navigaci a zážitek cestujících v celém areálu. Součástí budou také sezení umístěná v klíčových vnitřních prostorách, která pomohou osobám s omezenou schopností pohybu a poskytnou místa k odpočinku

Možnosti budoucího rozvoje

Naše návrhy veřejného prostoru byly vytvořeny tak, aby co nejlépe využily rozvojový potenciál oblasti. Návrh obsahuje také propojení cyklostezky pod dálnicí D1, čímž rozšiřuje dosah stanice na opačnou stranu dálnice. Návrh rovněž vytváří základní spojovací trasy na jihu přes parkoviště, přičemž klade důraz na silné linie lokality a dobře definovaný přístup, který usnadňuje budoucí potenciál růstu. Veřejný prostor je přizpůsoben současným funkčním požadavkům a úrovním a zároveň poskytuje dostatečný prostor pro budoucí rozšíření, zejména podél jihozápadní fasády.



Dopravní infrastruktura řešení – Estakáda

Náš návrh estakády nabízí nákladově efektivní řešení a zároveň usiluje o vytvoření krajinné dominanty. Důraz byl kladen na rychlou výstavbu, která umožňuje efektivní a včasné dokončení projektu.

Estakáda VRT

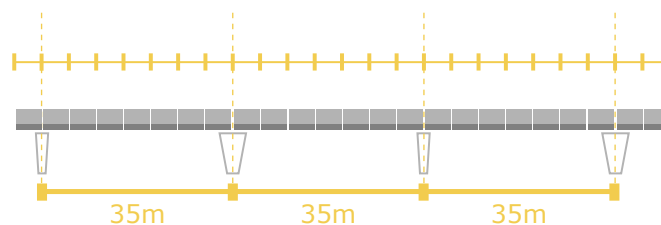
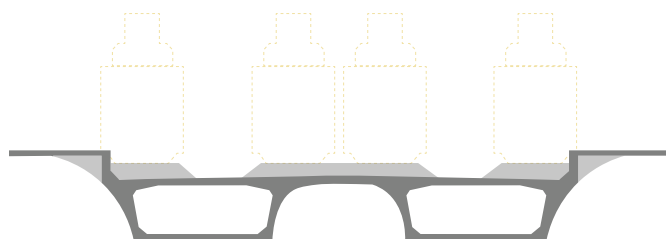
Návrh estakády VRT zahrnuje několik klíčových prvků, které zvyšují funkčnost i estetiku konstrukce. Důraz je kladen na opakovatelnost a modularitu návrhu konstrukce, což zajistí vizuální soudržnost a provozní efektivitu. Díky omezené tloušťce desky působí viadukt lehkým dojmem, což přispívá k esteticky příjemnému designu.

Hyperstatická konstrukce, složená ze dvou rozpětí, z nichž každé je dlouhé 35 metrů, využívá pro všechny podpory stejné pilíře, což zjednodušuje konstrukční vztah k terminálu. Nástupiště terminálu je podepřeno z viaduktu, což zjednodušuje celkové konstrukční spojení a umožňuje nezávislou výstavbu obou objektů.

Pro standardizaci stavebního procesu může být konstrukce postavena z prefabrikovaných prvků, každý o délce přibližně 5 metrů.

Zakřivený profil, který snižuje šířku komorových nosníků, minimalizuje spotřebu betonu a vytváří vizuálně lehčí vzhled.

Pro realizaci těchto prefabrikovaných prvků je uvažováno s metodou vysouvání mostní konstrukce, která zvyšuje efektivitu a přesnost stavebního procesu.



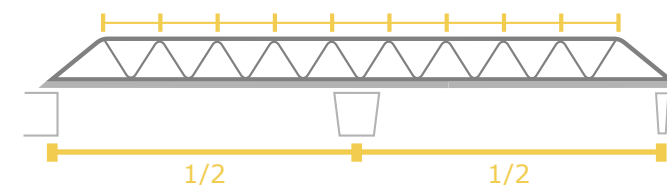
Přemostění dálnice D1

Konstrukce příhradového mostu slouží jako orientační bod a zároveň poskytuje nákladově efektivní řešení.

Jeho architektonická forma harmonicky navazuje na design stanice. Most je podepřen tenkým pilířem ve středu rozpětí, který je možno umístit bez změny trasy stávající dálnice.

Toto řešení snižuje náklady v porovnání s velkorozponovým mostem. Konstrukce mostu umožňuje vysouvání z jedné strany, čímž se minimalizuje doba přerušování provozu na dálnici.

V projektu je navržena úprava sjezdu z D1 ve směru na Jihlavu, čímž se zmenšuje rozpětí mostu.

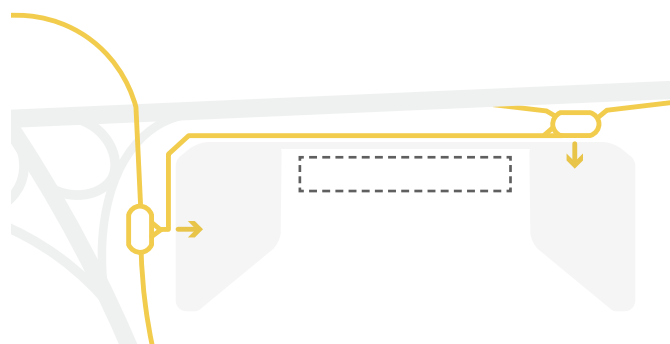


Dopravní infrastruktura řešení – Silniční

Silniční napojení

Navrhujeme nový přímý sjezd z dálnice D1 a to prodloužením stávajícího kolektoru na jižní straně dálnice. Navrhujeme také nový sjezd přímo ze silnice I/38 od Jihlavy

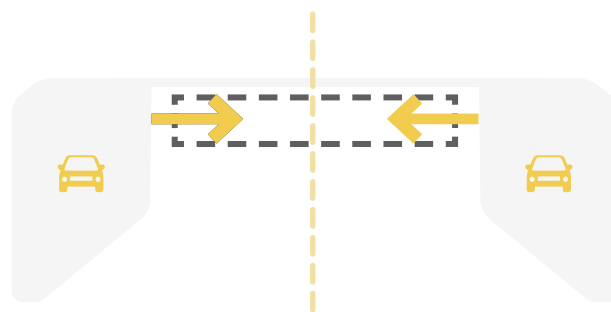
Příjezd z nově uvažovaného kruhového objezdu severně od dálnice D1 je navržen souběžným tunelem s trasou napojení na VRT. Toto napojení mohou využívat i automobily příjezdící ze směru od Havlíčkova Brodu. Pro zamezení dopravního přetížení jsou navrženy 2 kruhové objezdy. Jeden v severozápadním rohu a jeden v severovýchodním rohu podél dálnice D1. Z nich je doprava rozdělena a směřována do jednotlivých částí terminálu. Dle doporučení zadání je navržena úprava dálničního křížení. Severovýchodní kvadrant je využit pro napojení terminálu a nahrazuje jej dříve nevyužívaný severozápadní kvadrant. Jihozápadní větev (výjezd na Jihlavu) je mírně odkloněna, aby se zmenšilo rozpětí mostu VRT přes dálnici D1.



Parkoviště

Je navrženo symetrické řešení parkoviště, které umožní snadnější fázování a zkrácení docházkových vzdáleností k terminálu. Tři tisíce parkovacích míst jsou rovnoměrně rozmístěny po obou stranách terminálu, z toho 700 vpravo je navrženo pro první fázi.

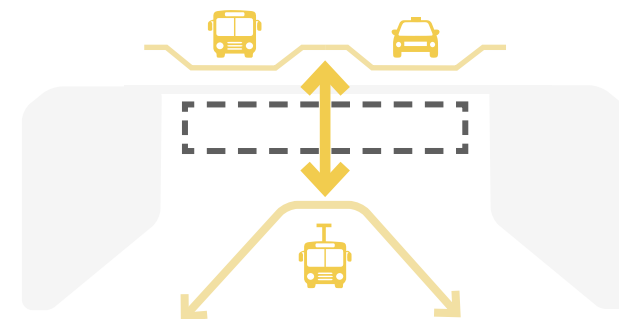
Ve dvoupodlažním podzemním parkovacím domě západně od místní dráhy, který využívá nižší stávající průběh terénu, je navrženo 600 parkovacích míst. Budoucí rozšíření je možné také jižně od terminálu. Návrh parkoviště zajišťuje prioritu chodců, přičemž centrální chodníky pro pěší lemované stromy vedou přímo ke vchodům do terminálu.



Multimodální doprava

Taxi a K+R společně s dálkovými spoji autobusů jsou navigovány na severní stranu budovy terminálu, kde jsou navržena jejich stání. Z jižní strany terminálu je navrženo zokružování trasy městských autobusů a trolejbusů, které navazuje na stávající terminál trolejbusů v areálu Bosch.

Navrhujeme využít možnosti nových trolejbusů, které jsou schopny několika kilometrů jízdy bez nutnosti trolejového vedení. V oblasti terminálu tedy trolejové vedení nenavrhujeme.

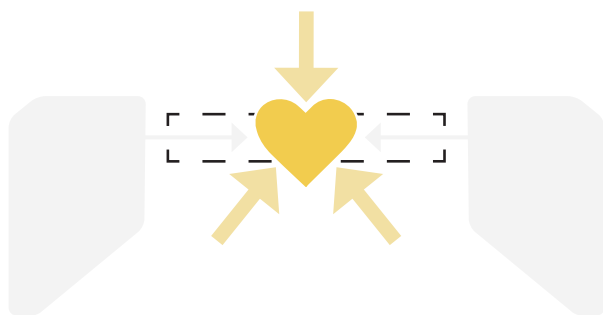


Konceptní řešení

Srdce stanice

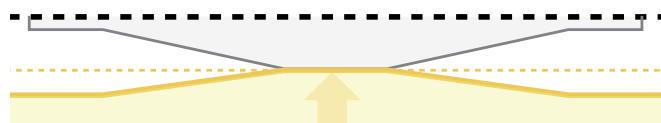
Projekt vytváří v centru stanice ústřední bod pro všechny cestující, přičemž odbavovací hala plynule přechází do nádražního náměstí a městského prostoru. Všechny prvky vycházejí z tohoto "srdce" stanice a plynule na něj navazují.

Srdce stanice je umístěno v opěrném bodě všech pěších a multimodálních spojení, což snižuje počet rozhodovacích bodů a vytváří jasné, přístupné a intuitivní orientační body na stanici. Je dokonale umístěno tak, aby se integrovalo s okolím, včetně přírodních pěších tras a budoucích rozvojových příležitostí.



Měkké prolnutí s okolím

Terminál i trasa VRT se výrazně uplatňují v širší krajině. Oba objekty jsou poněkud odtržené od okolní zástavby. Vytvoření harmonického rozhraní mezi železniční infrastrukturou a okolní krajinou je klíčem k úspěchu. Vytvořením střední výškové úrovně, která řeší významné topografické změny, problémy s oddělením lokality způsobené úrovní železnici a značnou změnu úrovně mezi místní tratí a trasou VRT, se stavba začlení do okolí daleko lépe a plynuleji. Objem budovy terminálu pozvolně klesá od úrovně estakády VRT ke stávajícímu terénu a spojuje se s ním. Vytváří rozhraní mezi železniční infrastrukturou a okolním prostředím. Výtvarná forma terminálu je inspirována vertikální cirkulací cestujících a provozem uvnitř stanice, což reflektuje dřevěná žebrovaná fasáda vytvářející proměnlivou dynamickou hru světla a stínu. Úroveň terénních úprav a veřejného prostranství se zdvihá tak, aby se setkala s nově navrženou úrovní odbavovací haly. Vytváří tak jasné, intuitivní a bezbariérové přístupy ke stanici, které jsou přirozeně začleněny do přírodních biokoridorů a navržených pěších a dopravních tras v širším území.



Proměnlivá dominanta

Vytvoření orientačního bodu v širší krajině bylo základem přístupu k návrhu.

Koncept objektu zahrnuje vertikální lamely z březového dřeva na fasádě inspirované břízami rozptýlenými v okolní krajině. Lamely jsou rozmístěny s různými rozestupy, což mění vnímání budovy z projíždějícího vlaku, nebo při pohledu z dálnice D1.

Větší rozestupy lamel umožňují výhledy do krajiny zevnitř terminálu a vytvářejí dynamickou hru světla a stínu, která v denní době působí neobvykle a celý prostor ozvláštňuje. V noci potom se díky rozestupu lamel mění vyzařování světla, což demonstruje funkční uspořádání vnitřního prostoru na fasádě a vytváří dojem proměnlivosti svícení budovy.

Tento architektonický prvek zajišťuje dynamický a neustále se měnící zážitek pro jednotlivce v interiéru i exteriéru a mění náladu a vizuální vjem v průběhu dne

