

			ČÍSLO SOUPRAVY :
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Kounicova 26
611 36 Brno

OBJEDNATEL : SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc		tel. : +420 972 625 804 E-mail: sudop@sudop-brno.cz		
PROFESNÍ SKUPINA :	34 INŽENÝRING A EKONOMIKA	VEDOUCÍ PROF.SKUP. Ing. Kamil Chmela	GENERÁLNÍ ŘEDITEL Ing. Kamil Chmela	
ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY Ing. Radoslav Molák	ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO	NAVRHL,VYPRACOVAL	KONTROLOVAL	
KRAJ: Vysočina	POVĚŘENÝ OÚ: Jihlava		STUPĚŇ : Záměr projektu	
Modernizace ŽST Jihlava město			ZAK. ČÍSLO 18006-01-0718	ARCH.ČÍSLO 2018230011
			MĚŘÍTKO	POČET FORMÁTŮ
			DATUM : 07/2018	
Studie CDT Jihlava			ČÁST DOKUM.	PŘÍLOHA K2



Urbanisticko-architektonické studie Centrálního dopravního terminálu v Jihlavě

Průvodní zpráva

Atelier RAW spol.s.r.o.

02/2018

Základní údaje :

Název : **Urbanisticko-architektonické studie Centrálního dopravního terminálu v Jihlavě**

Stupeň : Studie

Zadavatel: **Statutární město Jihlava**
Masarykovo náměstí 1
586 01 Jihlava

Zástupce ve věcech technických: Ing. arch. Tereza Kafková

Zhotovitel : **Atelier RAW s.r.o.**
zastoupený: Doc.ing.arch.Tomášem Rusínem a Doc.ing.arch. Ivanem Wahlou -
jednateli
Spolupráce : Ing.arch. Markéta Koláčná

Sídlo : Domažlická 12, 612 00 Brno
IČO : 282 99 442
DIČ : CZ 282 99 442
tel.: +420 541 242 908
email: atelier@raw.cz
www: www.raw.cz

Dopravní řešení a řešení sítí :

Ing.Jan Sedlák

Profi Jihlava spol.s.r.o., Pod Příkopem 933/6, 586 01 Jihlava

Datum : 02/2018

Obsah :

- 1. Koncepce uspořádání veřejného prostranství**
 - 1.1. Analytická část
 - 1.2. Širší vztahy
- 2. Architektonicko-urbanistické řešení - podrobná koncepce**
- 3. Architektonicko-stavební řešení veřejného prostranství**
 - 3.1. Architektonicko-stavební řešení parteru
 - 3.2. Vybavení veřejného prostranství, drobná architektura, mobiliář
- 4. Koncepce objektů**
- 5. Řešení dopravní infrastruktury**

pPodrobné řešení dopravní infrastruktury ve vazbě na architektonicko-urbanistické řešení
- 6. Řešení technické infrastruktury**

pPodrobné řešení technické infrastruktury ve vazbě na architektonicko-urbanistické řešení
- 7. Závěry a doporučení**
- 8. Požadavky na změnu územního plánu**
- 9. Etapizace**

1. Koncepce uspořádání veřejného prostranství

1.1. Analytická část

Město Jihlava přijalo rozhodnutí kulminovat dopravní obsluhu centra z přilehlého regionu do jednoho centrálního dopravního terminálu (CDT). Tím by se měl stát prostor v bezprostředním okolí stanice Jihlava město. Součástí terminálu by měla být železniční stanice, autobusové nádraží, terminál městské hromadné dopravy, dostatečné parkovací kapacity individuální automobilové dopravy a v neposlední řadě i kapacity pro cyklistickou dopravu.

Současný stav území je velmi neutěšený. Kapacita železniční stanice je nevyužita, objekt je v zdevastovaném stavu. Předprostor nádražní budovy byl v nedávné době zrekonstruován a bylo zde vybudováno parkoviště, chodníky a zastávky městské hromadné dopravy. Na předprostor nádraží směrem západním navazují nevyužívané skladové objekty a k nim přiléhající zpevněné plochy. V tomto prostoru se nalézá i nevyhovující vstup do parku Keťásek a vojenská vykládací rampa. Východním směrem je situována stávající zeleň a architektonicky hodnotný objekt sýpky z 20. let 20. století, který je v soukromých rukou.

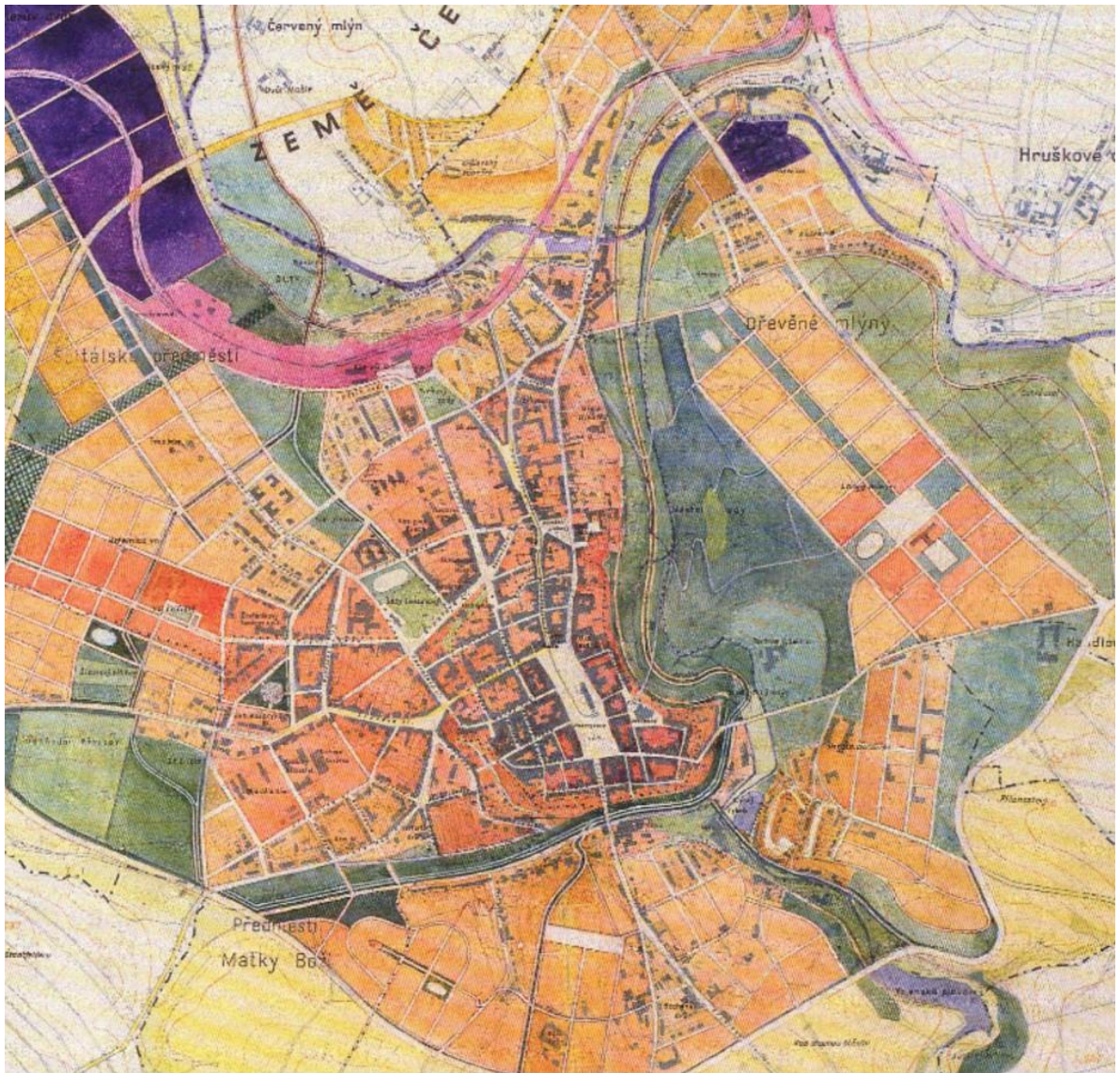
Majetkové vztahy v řešeném území nejsou komplikované. Jedná se především o pozemky v majetku města a Českých drah, v menší míře pak o soukromé pozemky (sýpka).

1.2. Širší vztahy

V urbanistickém a historickém kontextu města se rozhodnutí o přemístění centrálního dopravního terminálu poblíž stanice Jihlava město jeví jako logický krok. Stanice Jihlava město, umístěná v tomto území od roku 1887 byla vždy uvažována jako budoucí centrální městský dopravní uzel. Nádraží Jihlava-město je napojeno na město tradičním způsobem - formou přehledné městské třídy, směřující přímo do historického centra. Území budoucího terminálu je tak komfortně napojeno na městskou urbánní strukturu a nejde tedy o novou nelogickou polohu, ale lety ověřený směr a cíl.

Prostor budoucího terminálu je determinován konfigurací terénu. Z jedné strany je to svah směrem od městského centra, z druhé strany pak kolejiště a severní svah za ním. Vzniká tak poměrně úzký koridor, do kterého se musí účelně poskládat všechny uvažované funkce.

Pro větší komfort železničního napojení je potřeba uvažovat do budoucna také o vybudování kolejové spojky na jižním zhlaví železniční stanice Jihlava-hlavní nádraží pro přímé propojení tratí od Třebíče a od Horní Cerekve bez provozní úvratí na nádraží Jihlava-hlavní nádraží.



2. Architektonicko-urbanistické řešení

2.1. Popis návrhu

Základní osnovu území vytváří nové dopravní řešení - komunikační propojení východo-západním směrem mezi stávající okružní křižovatkou na ulici Havlíčkova s mimoúrovňovou křižovatkou silnice I/38 se silnicí II/523 (dálniční přivaděč) a ulicí Jiráskovou jako paralely k ulici Fritzova. Na ulici Jiráskovu se tangenta napojuje průsečnou křižovatkou, která doplňuje stávající křižovátku ve tvaru T s ulicí Evžena Rošického. Další významnou dopravní stavbou je odbočka z této tangenty okrajem parku Keťásek k západnímu okraji centra města (křižovatka ulic Jiráskova – Hamerníkova). Napojení třídy Legionářů na tangentu je navrhováno okružní křižovatkou před nádražní budovou. Z této okružní křižovatky je napojen předprostor nového nádraží, autobusový terminál (přesunuté autobusové nádraží) a nově konfigurovaná třída Legionářů. Na okružní křižovátku navazují také zastávky MHD.

2.2. Bezbariérové řešení

Součástí studie je i podrobné řešení veřejných ploch. Jedná se především o plochy kolem CDT a to předprostor nádražní budovy a plochy kolem autobusového terminálu. Všechny tyto plochy jsou navrženy jako bezbariérové. Návrh splňuje požadavky Vyhlášky 268/2009 Sb. o obecných technických požadavcích na výstavbu. Dále vyhlášky č. 398/2009 Sb, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

2.3. Hospodaření s dešťovou vodou

Dešťové vody z povrchu komunikací a ostatních zpevněných ploch budou sváděny stávajícím způsobem do stávající (resp. rekonstruované) jednotné kanalizace dešťovými vpustmi. Úpravou se mění rozsah zpevněných ploch, což bude v konečném důsledku znamenat zvýšení odtokového množství.

2.4. Řešení zeleně

Významnou součástí řešeného prostoru jsou stávající parky. Jedná se o park Legionářů a park Keťásek. Stávající park Keťásek uvažujeme protnout novou propojovací komunikací směrem k ulici Jiráskově. Tato komunikace by byla vedena po náspu, tak aby jej bylo možné ozelenit a stal by se přirozenou součástí parku. V místě napojení na stávající podchod k Českému mlýnu by byl násep obdobně prokopán podchodem. Vstup ze strany nové tangenty je navržen formou pohodlné cesty pro pěší, kopírující stávající vrstevnice v podobě serpentiny. Z hlediska zahradnického je potřeba park kultivovat formou významných prořezů – především podrostů a pomocí nových dosadeb. Tomuto rozhodnutí by měl předcházet pečlivý dendrologický průzkum a projekt zahradního architekta. Interiér parku by měl být osazen novým mobiliářem skýtajícím možnosti pro posezení a dětské hry.

Park Legionářů je součástí významné městské zeleně a jako takový si zaslouží citelnější zásah ve formě jeho kultivace, zpřehlednění a omlazení. Navrhujeme v parku respektovat základní stávající komunikační směry, které nám ve svém průsečíku vytvářejí centrální piazzetu. Tuto uvažujeme osadit interaktivním vodním prvkem (tryskající voda z roštů v dlažbě, která je přístupná pro děti i dospělé a lze nastavit různé světelné a vodní režimy) a kapacitním

posezením po jejím obvodu. V rámci úprav zeleně doporučujeme odstranit nízké keřovité podrosty, omladit stávající soliterní zeleň a dosadit nové stromy. V trávnicích uvažujeme s výsadbou záhonů okrasných trav a trvalek. Park by se měl do budoucna stát nejen průchozím prostorem ale plnohodnotným pobytovým místem, které by s sebou mohlo nést i kulturní počiny (organizace koncertů, malých trhů, výstav v plenéru atd.). Na park navazuje zelená plocha směrem k sýpce a propojovací tangenta. Tuto část parku navrhujeme oživit komunikací pro pěší, směřující k objektu sýpky, který považujeme za objekt s architektonickým a společenským potenciálem – v budoucnu by zde mohly být zřízeny startupy, případně v krovu galerie. Pro snažší propojení objektu sýpky s parkem je navrženo nad novou komunikací pěší přemostění.

Součástí studie je návrh liniové výsadby stromů. Jedná se především o linii ve východozápadním směru podél dopravního terminálu. Takto umístěné stromy podporují průběh navržené komunikace a v případě prostoru pro čekání na autobusy budou poskytovat potřebný stín. Samostatnou kapitolou je nové řešení průběhu Třídy legionářů, kde jsou liniové stromy navrženy v středním pásu , jejichž středem je umístěna pěší komunikace.

3. Architektonicko-stavební řešení veřejného prostranství

3.1. Architektonicko-stavební řešení parteru

Na hlavní budovu nádraží navazuje v západní části autobusový terminál, řešený jako šikmá stání, s plynulým průjezdem autobusů. Terminál je zastřešen lehkou ocelovou konstrukcí prolomenou kruhovými otvory. Předprostor nádražní budovy je traktován pruhy z různých odstínů dlažby, v kterých jsou umístěny stromy a lavičky. Navrhujeme v prostoru před nádražím použití betonové čtvercové dlažby kombinované s pruhy přírodní štípané žulové kostky s řezanými hranami. V dalších prostorách podél komunikací je uvažována betonová čtvercová dlažba. Veškeré povrchy jsou opatřeny naváděcími pásy, obrubníky jsou betonové, úseky, které jsou navrženy v oblouku, budou skládané z obrubníků s příslušným poloměrem. Úpravy související s řešením pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace (signální, výstražné pásy a umělá vodící linie) jsou uvažovány z certifikované polymerbetonové profilované dlažby se speciální hmatovou úpravou - reliéfní povrch, drážky (např. COMCON).

3.2. Vybavení veřejného prostranství, drobná architektura, mobiliář

Cílem návrhu je vytvořit jednoznačně přehledný přirozený urbanizovaný prostor, který má spíše formu veřejného prostranství a dopravní funkce jsou vizuálně potlačeny. K tomu by mělo přispět hojné použití prvků městského mobiliáře, jako jsou vodní prvky, lavičky, stromové mříže, patníky, odpadkové koše, pítka. Vše v moderní, bezbariérové a snadno udržitelné formě. Prostor bude osazen kvalitním mobiliářem, který zajistí dostatek míst k sezení, možnost občerstvení, relaxaci. Při výběru mobiliáře bude kladen důraz na přírodní materiály, kvalitní design a řemeslné zpracování, bezpečnost, životnost a snadnou údržbu. Veškerý mobiliář bude barevně sjednocen v tmavě šedém odstínu dle RAL. Použité materiály jsou zejména ocel, litina, kvalitní masivní dřevo nevyžadující povrchovou úpravu. Veškeré

upevnění je řešeno skrytě pod dlažbou. Pro jednotlivé prvky budou připraveny základy dle požadavků dodavatele mobiliáře.

Tento základní mobiliář bude doplněn o orientační systém, jehož konkrétní umístění a vzhled bude vycházet z celkové koncepce rozmístění orientačních prvků ve městě. V prostoru poblíž parkovací plochy mohou být umístěny podzemní kontejnery na separovaný odpad, interaktivní mapa města a dobíjecí stojany na elektrokola.

Důležitým prvkem nově navrženého veřejného prostoru bude velká fontána, umístěná před objektem nádražní budovy. Fontána je koncipována jako nízká kruhová plocha, umožňující bezprostřední dotyk s vodní hladinou. Na kamenné hraně plochy by jako symboly města mohli být umístěny drobné bronzové plastiky ježků. Z hladiny tryskají různé vodní proudy do různých výšek, které jsou v noci nasvíceny. V současném období klimatické změny, kdy přibývá teplotně nadprůměrných dnů je umístění výrazné vodní plochy důležité pro obyvatelnost a pohodu ve veřejném prostoru.

Ve východní části terminálu je navržen terminál pro městskou hromadnou dopravu a kapacitní parkovací objekt pro osobní automobily. Součástí tohoto prostoru je i možnost umístění parkingu a půjčovny kol.

Veřejné osvětlení bude řešeno pomocí nových sloupových svítidel, umístěných po obvodu komunikací. Zastřešení autobusového nádraží pak nese vlastní linové led osvětlení nástupišť. Součástí projektu veřejného osvětlení bude rovněž řešeno připojení parkovacích automatů, mapy města, dobíjecích stojanů na elektrokola, panelů odjezdů autobusů, zastávkové přístřešky atd. Počítá se rovněž s nasvícením kašny a nádražní budovy.

4. Koncepce objektů

4.1. Objekt nádražního terminálu

Vzhledem k prostorové stísněnosti celého území je nutné počítat s demolicí stávající nádražní budovy. Objekt není památkově chráněn, byl v minulosti výrazně přestavěn (dostavba pater), v současnosti není využíván a je v dezolátním stavu. Na jeho místě je navržena nová budova centrálního jihlavského nádraží. Objekt obsahuje všechny potřebné náležitosti umožňující provoz nádraží – administrativní a technické zázemí obsluhy nádraží, zázemí pro návštěvníky, čekárnu, pokladny, veřejné WC, služebnu Policie ČR a obchodní jednotku umožňující prodej omezeného sortimentu zboží a občerstvení. Budova nádraží bude zároveň sloužit jako technické a odbavovací zázemí autobusového terminálu, městské hromadné dopravy a taxi. Sdružení zázemí obou terminálů do jednoho celku se jeví jako logické, uživatelsky přívětivé a hospodárné řešení. Ve východní části areálu je navržen dvoupodlažní objekt obsahující technologické zázemí nádraží.

Objekt je navržen jako dvoupodlažní stavba, v přízemí obsahující zázemí cestujících a v patře pak prostory pro vedení nádraží a technické a sociální zázemí řidičů autobusů, MHD a taxislužby. Celým terminálem prochází jednotné zastřešení, tvořené lehkou ocelovou konstrukcí, pravidelně traktovanou kruhovými otvory s osazenými stromy a kruhovými lavicemi po jejich obvodu. Zastřešení kryje první nástupiště vlakového nádraží a podélná autobusová stání. Ve východní části tvoří přístřešek pro umístění půjčovny a parkoviště kol a je zakončeno objektem technologického zázemí.

BILANCE

Obestavěný prostor budovy CDT A	3755,3 m ³
Obestavěný prostor budovy CDT B	1625,8 m ³
Zastavěný prostor budovy CDT A	399,5 m ²
Zastavěný prostor budovy CDT B	173 m ²
Užitná podlahová plocha budovy CDT A	670,9 m ²
Užitná podlahová plocha budovy CDT B	293,2 m ²
Plocha střechy přístřešku	3862,7 m ²
Počet polí přístřešku (12 x 15,4 m)	20
Počet polí přístřešku u budov (6 x 3 m)	20
Délka přístřešku	288 m
Šířka přístřešku	15,4 m
Výška přístřešku	5 m

Popis stavebního řešení

Založení

Založení je navrženo plošné na základové železobetonové desce.

Popis navrženého konstrukčního řešení

Objekty jsou navrženy jako monolitické skelety opatřené výplňovým zdivem.

Svislé konstrukce

Svislé nosné konstrukce tvoří železobetonové monolitické sloupy a železobetonové ztužující jádro. Nosné stěny budou min. šířky 250 mm.

Vodorovné konstrukce

Stropní konstrukce jsou navrženy jako bezprůvlakové obousměrně pnuté desky monolitické železobetonové.

Schodiště

Schodiště je monolitické železobetonové a je společně s výtahem umístěno do monolitické ztužujícího jádra. Povrch schodiště budou tvořit teraccové stupně L-stupně s kolmou podstupnicí, černý odstín a teracový sokl, řešený jako sárka, výška 80 mm nad hranou stupně, zalícovaný .

Madlo schodiště

Ocelový plný profil, barva RAL šedá dtto rámy oken

Tepelné izolace

Svislé obvodové stěny: minerální vlna

Střecha je navržena jako jednoplášťová mechanicky kotvená plochá střecha s hlavní vodotěsnicí vrstvou z fólie z měkčeného PVC (kotvené) se spádovou vrstvou tvořenou klíny z tepelné izolace.

Hydroizolace je z hydroizolační fólie z PVC-P určená k mechanickému kotvení (např. DEKPLAN 76) tl. 1,5mm.

Obvodový plášť

Venkovní kontaktní zateplovací systém např. Bauplast, splňující požadavky na prodyšnost a vodotěsnost (minerální vata tl. 20-160mm). Obklad keramickým obkladovým páskem, barva cihlová, kladený na stříh, s rohovými pásky

Okna, prosklené stěny, stínění

Výplně otvorů jsou navrženy z typových hliníkových profilů s přerušným tepelným mostem např. Schüco, s pevným zasklením s vloženými sklopnými křídly, v odstínu RAL ; zasklení izolačním dvojsklem s bezpečnostním sklem vrstveným VSG, šedé těsnění.

Před okny budou instalovány žaluzie na elektrický pohon.

Vnitřní parapet z umělého kamene (teraca) s mírným přesahem, barva bílá.

Příčky

Příčky budou vystaveny z cihel Porotherm, popřípadě budou montované SDK.

Podlahy

V 1. np budou provedeny podlahy z teracové dlažby. V 2.np budou provedeny podlahy povlakové např. guma nebo marmoleum. Lepeno na vyrovnávací samonivelační stěrku. Soklové PVC lišty s pevným jádrem pro vinylové podlahy s výškou profilu 58 mm, lišta s měkkým horním nosem určená pro vlepení proužku podlahové krytiny (např. Bolta).

Podhledy

Sádrokartonové plné a kazetové z minerálních desek. Bude v nich vedena technologie VZT, UT, SHZ, MaR, elektro.

Stěny

Sádrová jednokroková omítka gletovaná, zrnitost 0,7 mm, otěruvzdorná malba na silikátové bázi

Klempířské prvky

Klempířské prvky z titanizinkového plechu.

Vnitřní dveře a zárubně

Ocelové zárubně pro bezfalcové dveře (např. HSE) výška 2100 mm.

Bezfalcové dveře, výška 2100 mm; barva bílá lak

Rozetové kování

Konstrukce přístřešku

Konstrukce přístřešku je navržena jako ocelová. Ocelové sloupy kruhového průřezu vynášejí krabicový ocelový nosník prolomený kruhovými světlíky. Světlíky jsou zaskleny polykarbonátem. Nosníky jsou opláštěny plechem, rovný podhled je opatřen podhledem z dřevěných masivních latí. Mezi latěmi jsou umístěna ledková liniová světla. Ve východní části přístřešku jsou otvory nezasklené a jsou osazené soliterními stromy s kruhovou lavicí.

4.2. Objekt hromadných garáží

Objekt hromadných garáží je situován ve východní části řešeného území. Podél objektu je navržena obousměrná komunikace , umožňující obsluhu stávajícího objektu sýpky. Garáž je koncipována jako půlpatra propojená rampami obsahující 120 míst ve dvou patrech – jedno podzemní a jedno nadzemní. Architektonicky se bude jednat o jednoduchý objekt , částečně zapuštěný do terénu, jehož fasáda je opatřena sítěmi pro umístění popínavé zeleně. V alternativně je navrženo parkoviště mající 88 míst.

4.3. Zastřešení autobusového nádraží

Zastřešení autobusového nádraží je koncipováno jako jedna spojitá průběžná střecha, propojující jednotlivá nástupiště AN s objektem nádražní budovy a technologickým objektem. Jedná se o lehkou ocelovou konstrukci, podpíranou pravidelným rastrem kruhových sloupů, opláštěnou systémovým ocelovým obkladem v tmavě šedé barvě. Střecha je prolomena kruhovými světlíky, v případě jejich umístění nad nástupními ostrůvky, jsou opatřeny zasklením. V střechě je umístěno také několik větších kruhových otvorů, kterými prorůstá soliterní strom, kolem kterého je umístěna kruhová lavice. Rovný podhled zastřešení je opatřen rastrem z masivních dřevěných latí, umožňující umístění integrovaného liniového led osvětlení.

5. Řešení dopravní infrastruktury

5.1.Podrobné řešení dopravní infrastruktury ve vazbě na architektonicko-urbanistické řešení

Individuální automobilová doprava

Souběžně s železniční tratí je v území navržena sběrná místní komunikace (dále tangenta) pro automobilovou dopravu spojující ve výsledné etapě ulici Havlíčkovu s ulicí Jiráskova. Napojení nově navržené místní komunikace na ulici Havlíčkova je řešeno dostavbou čtvrté větve ke stávající okružní křižovatce směrem k dopravnímu terminálu (se zachováním objektu sýpky), napojení nově navržené místní komunikace na ulici Jiráskova je řešeno formou přestavby stávající křižovatky ve tvaru „T“ na průsečné křižovatky navazující na ulici Evžena Rošického.

Součástí navrhovaného dopravního skeletu zájmového území je i doplnění nové propojovací komunikace mezi MK podél dopravního terminálu a ulicí Jiráskova přes park Keťásek. Napojení těchto nových komunikací je řešeno okružní křižovatkou pro umožnění obsluhy navrženého autobusového nádraží (jednosměrný vjezd do AN). Napojení na ulici Jiráskova této komunikace je řešeno stavební úpravou stávající průsečné křižovatky ulic Jiráskova – Hamerníkova.

Křižovatka tangenty s třídou Legionářů je v přednádražním prostoru řešena jako čtyřramenná okružní křižovatka okružní, z nichž jedno poblíž nádražní budovy slouží pouze

pro jednosměrný výjezd z terminálu městské hromadné dopravy. Parametry této křižovatky odpovídají kapacitě 20 000 vozidel/24 hod a rychlosti průjezdu 35 km/hod. Přechody pro chodce, kombinované s přejezdy pro cyklisty, jsou odsazeny tak, aby nekolidovaly s automobily, dávajícími přednost na kruhovém objezdu.

Pro situování komunikační tangenty je třeba snést již dnes nefunkční koleje 2a, 4a, 4b, 4c, 6, 8 a vlečku do ZZN.

Upravena je i třída Legionářů. Zrušeno je napojení ulice U městského nádraží, bude zaslepeno (zaslepená větev má připojení z ulice Fritzovy a je doplněna obratištěm a parkovištěm), což umožňuje situování výstupní zastávky MHD co nejbližší okružní křižovatky. V celé své délce až do centra města jsou jízdní pruhy navrženy tak, aby umožnily umístění cyklistického pruhu (cyklopruh 1,5 m bez parkování, 1,75 m s parkováním, 3,0 m pruh pro IAD). V souvislosti s poklesem dopravní zátěže v ulici Fritzova je navržena její úprava – zúžení jízdních pruhů, doplnění parkovacích pruhů apod.

Nově je upravena celá třída Legionářů, její uliční prostor bude v celé své délce přestavěn, bude sloužit pro provoz trolejbusové dopravy. Uliční prostor komunikace v úseku od ulice Fritzova po ul. Jana Masaryka je navržen jako bulvár se středovým pruhem s chodníkem a stromořadím. Jízdní pruhy jsou doplněny podélným stáním a vloženy jsou zde i zastávky MHD (trolejbusů či autobusů).

Parkování IAD

Návrh zahrnuje umístění parkovacího domu. Parkovací dům je přístupný z východní části tangenty a má kapacitu 120 míst. V alternativně je navrženo parkoviště na terénu s kapacitou 88 parkovacích míst. Parkování typu „kiss and ride“ (K+R) je navrženo po obou stranách tangenty. Parkování v ulici Fritzova i na třídě Legionářů od křižovatky s ulicí Fritzova směrem do centra je navrženo jako podélné po obou stranách ulice.

Regionální a dálková autobusová doprava

Statutární město Jihlava uvažuje s přesunutím autobusového nádraží pro veřejnou dopravu do oblasti železniční stanice (Jihlava – město), kde bude vytvořeno společné zázemí pro integrovanou dopravu (železnice, veřejná autobusová doprava, MHD). Autobusové nádraží je situováno mezi tangentou a kolejištěm stanice Jihlava – město. Návrh předpokládá jednosměrný provoz autobusového nádraží s příjezdem z nově navržené okružní křižovatky tangenty a propojky na ulici Jiráskova (jednosměrné rameno).

Výstupní zastávky pro autobusy (4), které zde končí, jsou ve směru od sýpky v zastávkovém pruhu (zálivu) za okružní křižovatkou u nádražní budovy na navržené místní komunikaci. Autobusové nádraží zahrnuje společné výstupní a nástupní zastávky průjezdných spojů, resp. zastávky výchozích spojů formou šikmých průjezdných zastřešených stání v dostatečném počtu (11) s délkou nástupní hrany min. 16m, autobusové nádraží je doplněno podélnými stáními pro směr od ulice Jiráskovy (5) na pravé straně vlastního autobusového nádraží. Na vjezdu do autobusového nádraží je vyčleněna plocha pro krátkodobé odstavení autobusů (celkem 10). Výjezd z autobusového nádraží je navržen jako jednosměrný do připojovacího pruhu na tangenciální komunikaci.

Městská hromadná doprava

Dle zadání by měly linky MHD (trolejbus, příp. autobus) projíždět novou tangentou, z třídy Legionářů má přijíždět k nádraží trolejbus s ukončením u nádraží. Tento požadavek je naplněn a rozšířen o další možnosti s předpokladem vývoje a variability linkového vedení.

Okružní křižovatka je dimenzována tak, že umožní možnosti otáčení trolejbusů z tř. Legionářů. Výstupní zastávku pro 2 vozy je navrženo v ústí zaslepené ulice U městského nádraží, nástupní pak na výjezdu z okružní křižovatky. Linky jedoucí po tangentě mají zastávky v prostoru před nádražím (6). Řešení umožňuje variabilitu linkování – propojení všech směrů. A zároveň umožňuje i otáčení trolejbusů z jakéhokoliv směru z provozních důvodů. Trolejbusové zastávky jsou dále umístěny na nové TB lince k nádraží (nahrazující autobusovou linku č.6) či převedené lince A (apod.) na třídu Legionářů v oblasti nákupního centra (Bila). Rovněž je upravena poloha zastávek na ulici Fritzova (definitivní řešení trasování linek MHD bude součástí podrobného návrhu úprav trasování linek na území města v dalších stupních projektové přípravy).

Pěší a cyklistická doprava

V urbanistické struktuře města vnímáme pěší a cyklistické napojení terminálu jako neméně důležité jako je jeho dopravní napojení pro IAD a MHD. Z těchto důvodů se v budoucnu třída Legionářů jeví jako významná spojnice centra s celoměstským dopravním uzlem. Jako taková by měla vyhovovat nejen dopravě automobilové, městské hromadné dopravě, ale i pěší a cyklo dopravě. Třída Legionářů je vedena zástavbou, jejíž charakter neumožní ani v budoucnu vytvoření významného obchodního parteru. Proto se domníváme, že je možné část pěší dopravy přesunout do jejího středu a vést je ve směru od centra k nádraží centrální alejí, traktovanou stromořadím a lavičkami. Do budoucna by bylo možné uvažovat o doplnění této osy o komorní plastiky (např. výsledky sochařských sympozií iniciovaných městem). Z třídy by se pak mohl stát reprezentativní znak města. Cyklistická doprava je vedena podél komunikace mezi pojížděnou částí a automobilovými stáními. Veškeré přejezdy pro cyklisty jsou řešeny komfortně a vzájemně na sebe navazují až k samotnému předprostoru městského nádraží. V rámci automobilového pruhu je vedena i městská hromadná doprava, doplněná o novou zastávku v prostoru parkoviště prodejního centra Billa. Tímto zklidněním a kultivací prostoru třídy Legionářů by vznikl významný veřejný prostor sloužící nejen ke komunikaci pěších, ale i k rekreaci a odpočinku.

Pěší doprava překonává křižovatku nejvíce zatíženou individuální dopravou před nádražím. To je dle dopravního modelu města cca 9 200 vozidel/24 hod. Vzhledem ke kapacitě okružní křižovatky a rychlosti průjezdu touto křižovatkou, by však nemělo vznikat riziko ohrožení bezpečnosti chodců přecházejících tuto křižovatku (ochranné ostrůvky). V krajním případě lze přechody pro chodce nahradit „místy pro přecházení“, ale dle podobných příkladů již realizovaných staveb to zřejmě nebude nutné a komfort pro chodce zůstane dle předpokladů pro navrhované přechody. V zadání uvedený počet cestujících do centra cca 8 000 až 9 000 osob neznámá stejný počet pěších na této trase. Vzhledem ke komfortní nabídce MHD a poměrně značné vzdálenosti centra by při dobré tarifní politice měl být podstatně nižší.

Cyklistická doprava má v celém tahu od centra po nádraží vyhrazen samostatný jízdní pruh, který je v místech, kde jsou podélná stání, široký 1,75m, v místě bez parkovišť (příjezd

k nádraží) 1,50 m. Překonání okružní křižovatky u nádraží je pro bezpečnost cyklistů upraven tak, že u kruhového objezdu najíždí cyklopruh na chodník jako smíšená stezka pro pěší a cyklisty a jízdní pruhy IAD překonává paralelně s chodci. Cyklistická doprava dále pokračuje západním směrem, podél stávající opěrné zdi v samostatném obousměrném pruhu.

Kolejiště

Výchozím podkladem pro řešení železniční stanice a přilehlého autobusového nádraží je Územně technická studie (ÚTS) zpracovaná pro SŽDC Sudopem Praha v rámci akce VRT Benešov – Brno v příloze Situace var. N13, žst. Jihlava město z r. 2014, předaná zadavatelem jako řešení, preferovaném městem Jihlavou. Úprava stávajícího kolejiště vychází z etapizace tohoto projektu. V rámci první etapy je nutné počítat se zrušením staniční koleje č. 2 (první koleje s nástupištěm u stávající nádražní budovy) a kusé koleje (č. 4). Tato úprava podmiňuje vytvoření krytého nástupiště pro autobusy v plné šíři. Po demolici stávající budovy nádraží a objektů skladů je možné pokračovat v rekonstrukci kolejiště a to až k cílovému stavu, nástupišti VRT. Všechna nová nástupiště budou přístupná pomocí podchodu situovaného v souladu s uvedenou ÚTS, který je z úrovně nástupišť přístupný schodišti a výtahy. Podchod dále vyúsťuje na terén v prostoru Českého mlýna. Stávající nákladní rampa je dle studie posunuta směrem na sever do oblasti rušené první koleje.

6. Řešení technické infrastruktury

6.1. Podrobné řešení technické infrastruktury ve vazbě na architektonicko-urbanistické řešení

Nově navržený dopravní terminál pro integrovanou železniční a veřejnou autobusovou dopravu včetně MHD města, resp. navržený dopravní skelet pro obsluhu a napojení tohoto terminálu, se dotknou stávající technické infrastruktury v dotčeném a navazujícím území a vyvolá požadavky na jeho dostavbu a doplnění.

Jedná se o úpravu stávající technické infrastruktury vlastní železniční stanice Jihlava – město a jejího kolejiště, napojení novostavby navrhované nádražní budovy na inženýrské sítě, úpravu a doplnění technické infrastruktury pro nově navrhované komunikace a vedení jednotlivých druhů dopravy.

Technická infrastruktura nádraží a kolejiště

V trase navržené místní komunikace (tangenty) v přednádražním prostoru a vlastní výstavby dopravního terminálu včetně parkovacího domu zasáhne do stávajícího technického vybavení nádraží a kolejiště a vyvolá nutnost úprav tohoto vybavení mimo nově navržené plochy komunikací a staveb:

- úprava podpor trakčního vedení dráhy a napájecích prvků
- přemístění trafostanice a napájení dopravního terminálu a obslužných objektů dráhy
- přemístění zabezpečovacího zařízení dráhy do nového objektu
- úprava trasování slaboproudých rozvodů dráhy a objektů

- úprava stožárů osvětlení kolejiště
- úprava odvodnění kolejiště

Provádění těchto stavebních objektů a úprav bude prováděno v koordinaci se SŽDC a jejich projekty na úpravu kolejiště nádraží Jihlava – město.

Napojení objektu nádraží na IS

Součástí návrhu je výstavba nového objektu nádražní budovy, která bude sloužit i jako zázemí pro ostatní druhy integrované dopravy v území (AN, MHD).

Objekt bude napojen na stávající inženýrské sítě, které se v současné době nacházejí v bezprostřední blízkosti stávající výpravní budovy pomocí jednotlivých přípojek:

- napojení na veřejný vodovod
- napojení na jednotnou kanalizaci
- napojení na STL plynovod
- napojení na rozvody NN a slaboproudé rozvody

Úprava a doplnění technické infrastruktury

Vypracovaná studie zahrnuje doplnění sítě místních komunikací pro obsluhu nově umístěného dopravního terminálu na třídě Legionářů a doplnění trasování jednotlivých druhů a linek MHD.

Z hlediska náročnosti investičních nákladů se jedná především o dostavbu a doplnění trakčního trolejového vedení pro požadované nové trasování trolejbusových linek v zájmovém území, včetně rozvodů napájecích kabelů do rozvodny DPmJ – prodloužení trolejbusové linky z třídy Legionářů do přednádražního prostoru, propojení přednádražního prostoru na ulici Havlíčkova, případně propojení až na ulici Jiráskova po nové tangentě.

Dostavba dopravního skeletu místních komunikací (vlastní tangenta a propoj na ulici Jiráskova podél parku Keťásek) vyvolá jednak požadavek na umístění veřejného osvětlení těchto komunikací a navazujících ploch pro pěší a cyklisty a veřejných prostranství, dále pak výstavbu kanalizací pro bezpečné odvedení dešťových vod z nově navržených zpevněných ploch do kanalizačního systému města v navazujícím území (předpokladem je maximální využití možností zdržení odtoku z území dle podmínek v dílčích částech projektu) a dále pak do vyústění vodních toků.

Součástí stavby bude dále pak menší či větší zásah do stávající technické infrastruktury v území výstavby a navazujícím území, rozsah těchto vyvolaných zásahů nelze v tomto stupni projektové přípravy podrobně popsat a odhadnout, bude vycházet z požadavků správců dotčených sítí v rámci podrobného návrhu výstavby v dalším stupni projektové přípravy.

7. Závěry a doporučení

Dopravní funkce, která v řešeném území samozřejmě převažuje by neměla být z hlediska estetického dominantní. Povrchy budou kultivované v kombinaci kamenné a betonové dlažby, prostory budou osázeny moderním městským mobiliářem zahrnujícím lavičky, pítka, stojany na kola, stromové mříže, odpadkové koše atd. Na mobiliář bude esteticky navazovat i řešení veřejného osvětlení a přístřešků MHD. Celý prostor by měl být osázen dostatečným množstvím zeleně a stávající zeleň bude rehabilitována a doplněna. Budova nádraží bude účelná, poskytující komfortní zázemí cestujícím i zaměstnancům a úměrně reprezentativní vzhledem k své funkci hlavního dopravního uzlu krajského města.

Obecně lze naši urbanistickou studii charakterizovat jako snahu o vytvoření přirozeného, bezpečného a udržitelného veřejného prostoru a nové dopravní a pěší tahy koncipovat tak, aby logicky navazovaly na stávající urbánní osnovu města.

8. Požadavky na změnu územního plánu

Dopady studie do stávajícího územního plánu jsou zdokumentovány v grafické části projektu.

10. Etapizace

Realizace projektu je rozdělena do 4 etap:

ETAPA 1

- Odstranění (demolice) stávajících objektů – původního nádražního objektu, obou skladů ČD, druhé a kusých kolejí
- Realizace nové budovy terminálu, přístřešků a části komunikací mezi okružními křižovatkami v čele terminálu a u parku Keťásek včetně těchto OK. Výstavba autobusového nádraží. Po dokončení této etapy je terminál již plně funkční. Železniční doprava funguje s původním kolejištěm bez druhé koleje, nový autobusový terminál má plnou kapacitu. Dopravní napojení řeší kruhový objezd v čele terminálu a nová křižovatka u parku Keťásek .

ETAPA 2

- Propojení okružní křižovatky u AN přes park Keťásek směrem do centra na ulici Jiráskova včetně úpravy této křižovatky (ulice Jiráskova – Hamerníkova).
- Výstavba parkování v prostoru mezi dopravním terminálem a sýpkou.

ETAPA 3

- Propojení tangenty směrem ke kruhovému objezdu u sýpky a k průsečné křižovatce u ulice Evžena Rošického. Vybudování mimoúrovňového křížení železnice a kapacitního parkoviště.
- V této fázi se také rozhodne, zda zůstane zachováno původní kolejiště, nebo budou koleje přeorganizovány a budou respektovat vysokorychlostní trať VRT. V návaznosti na finální tvar kolejí je pak možné vybudovat podchod, propojující jednotlivá nástupiště a prostor Českého mlýna.

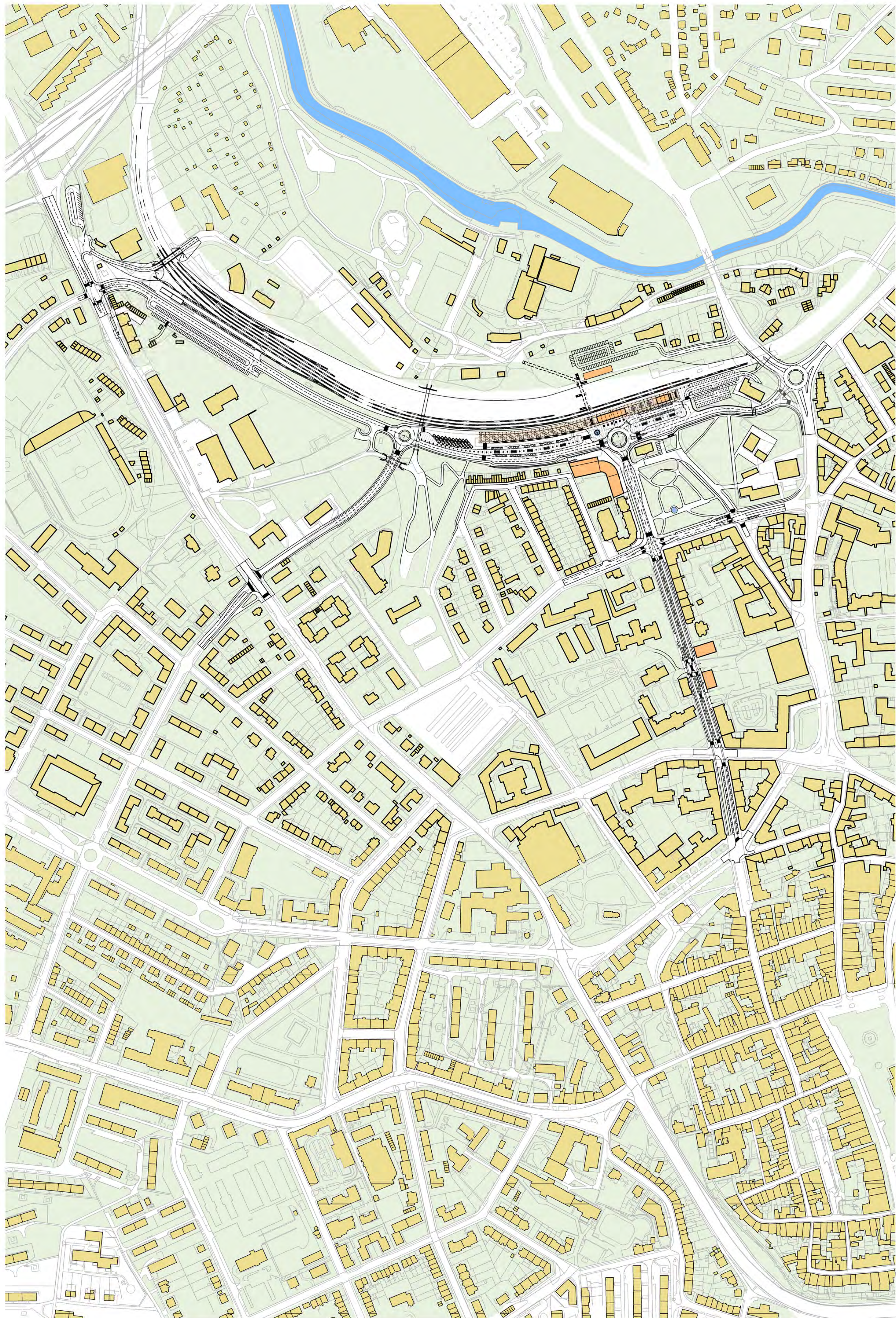
ETAPA 4

- Přestavba třídy Legionářů a rekultivace parku Legionářů a parku Keťásek. Přestavba ulice Fritzova.





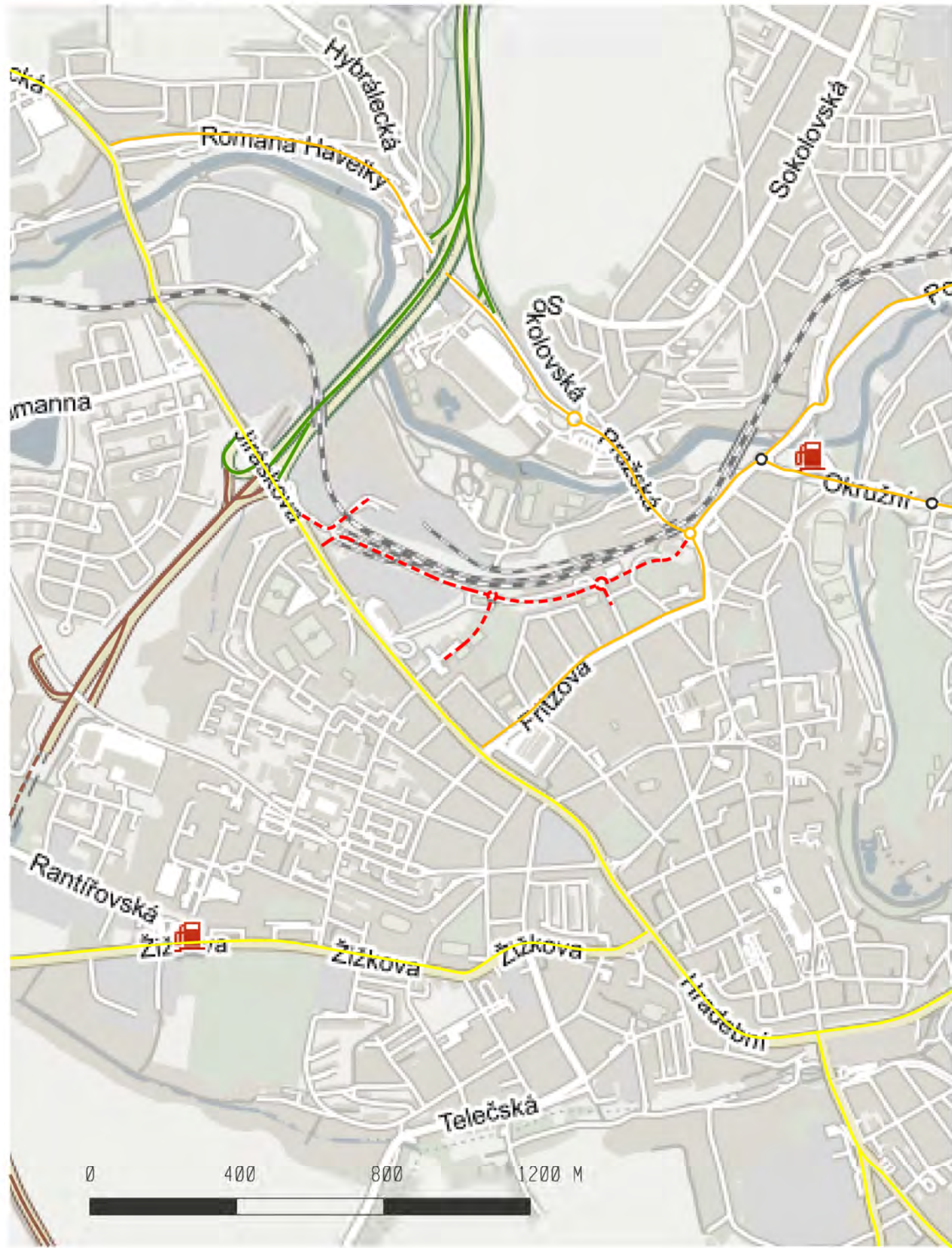




OKRES JIHLAVA

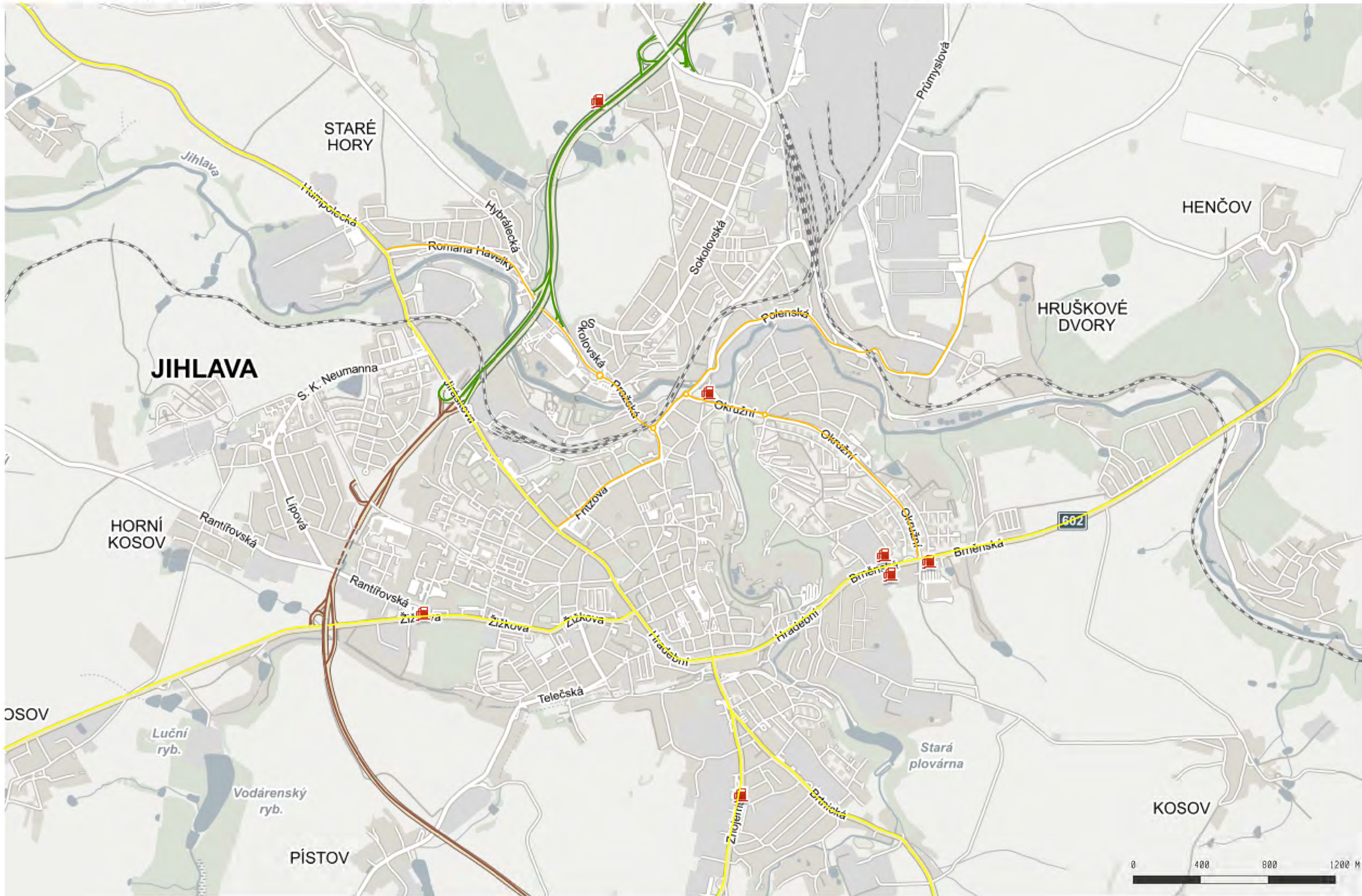


MĚSTO JIHLAVA - VÝŘEZ: DOPRAVNÍ NAPOJENÍ
- - - - - NOVĚ NAVRHOVANÉ KOMUNIKACE



MĚSTO JIHLAVA - DOPRAVNÍ NAPOJENÍ: JSOUCÍ STAV

— Silnice I. třídy - čtyřpruh — Silnice I. třídy - dvoupruh — Silnice II. třídy — Místní sběrné komunikace

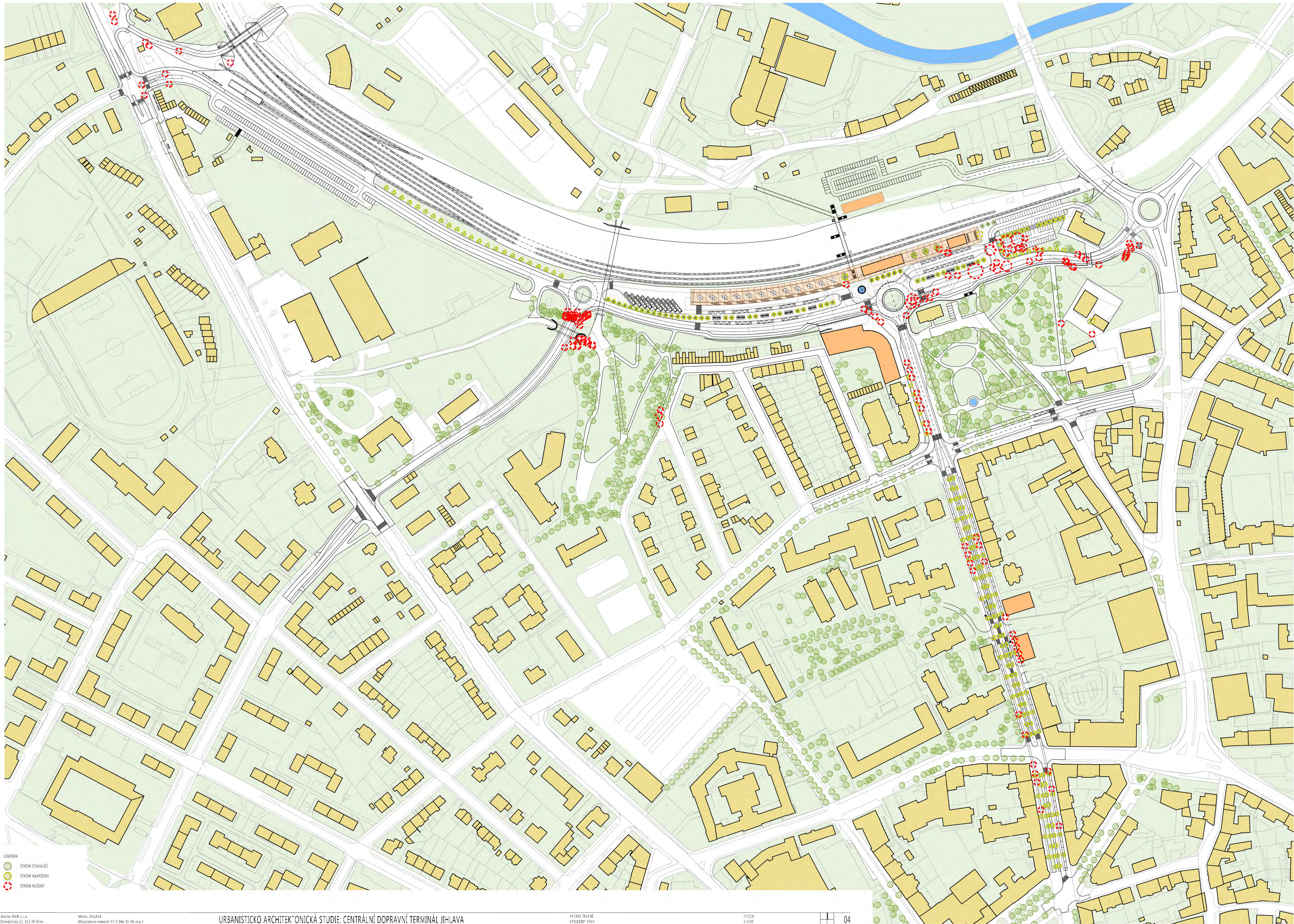




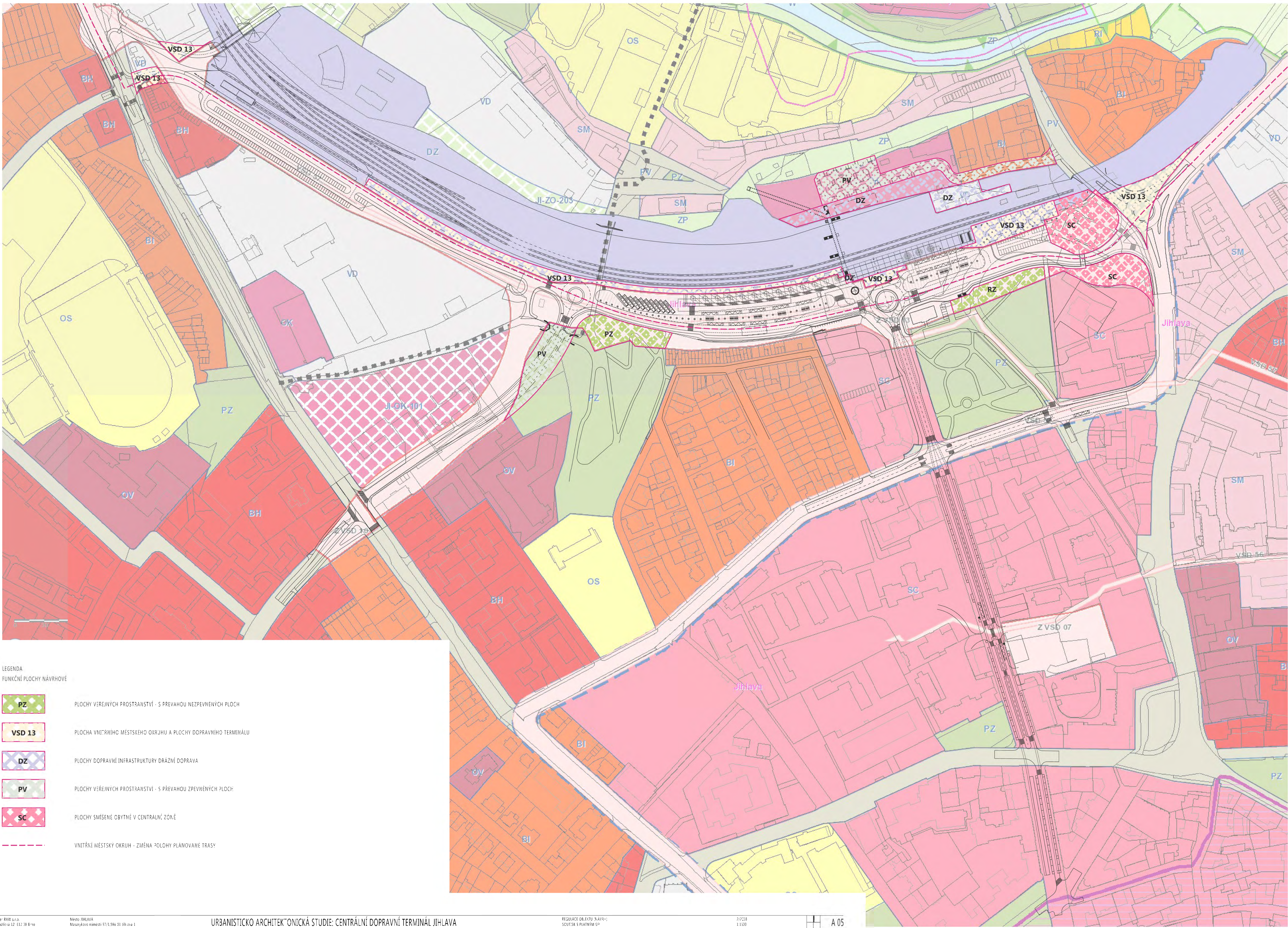
- LEGENDA - PROBLÉMY V ÚZEMÍ
- 1. EXISTENCE NEVÝHODUJÍCÍHO OBJEKTU NÁDRAŽÍ
 - 2. EXISTENCE STÁVAJÍCÍCH NEVYUŽITÝCH SKLADŮ
 - 3. NEEKZISTENCE PROPOJENÍ STÁVAJÍCÍ KŘÍŽOVATKY S PŘEDNÁDRAŽNÍM PROSTOREM
 - 4. NEEKZISTENCE PROPOJENÍ PŘEDNÁDRAŽNÍHO PROSTORU S ULICÍ HAMERNÍKOVA
 - 5. ŠPATNÝ PŘÍSTUP PRO PEŠÍ DO PARKU KEŤÁSEK
 - 6. NUTNOST REKONSTRUKCE A REHABILITACE ZELENÉ V PARKU LEGIONÁŘŮ
 - 7. NEEKZISTENCE PROPOJENÍ PŘEDNÁDRAŽNÍHO A ZANÁDRAŽNÍHO PROSTORU
 - 8. NEEKZISTENCE MIMOÚROVŇOVÉHO NÁPOJENÍ KOMUNIKACE PŘED A ZA KOLEJISTÉM
 - 9. NEEKZISTENCE PARKOVACÍCH MÍST VYUŽITELNÝCH PRO SPORTOVNÍ AKCE
 - 10. NUTNOST REHABILITACE TŘIDY LEGIONÁŘŮ, JEJÍ REORGANIZACE, VZNIK REPREZENTATIVNÍ MĚSTSKÉ OSY





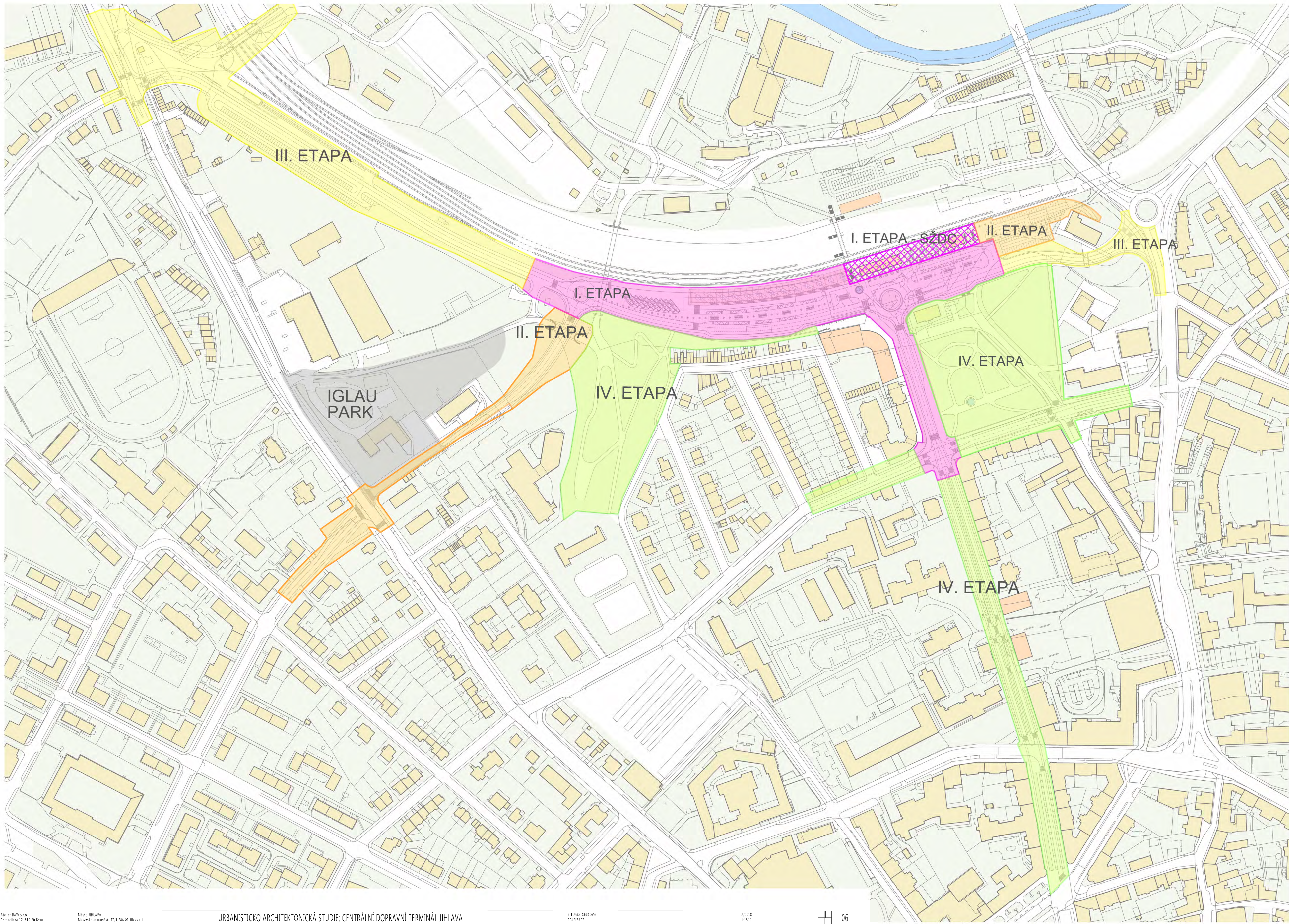


- LEGENDA
- STROM STÁVAJÍCÍ
 - STROM NAVRŽENÝ
 - STROM RUŠENÝ



LEGENDA
FUNKČNÍ PLOCHY NÁVRHOVÉ

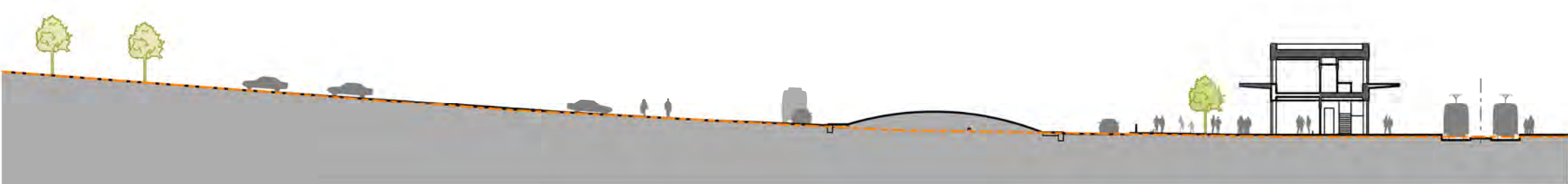
- PZ** PLOCHY VEŘEJNÝCH PROSTRÁNSTVÍ - S PŘEVÁHOU NEZPEVNĚNÝCH PLOCH
- VSD 13** PLOCHA VNITŘNÍHO MĚSTSKÉHO OKRUHU A PLOCHY DOPRAVNÍHO TERMINÁLU
- DZ** PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY DRÁŽNÍ DOPRAVA
- PV** PLOCHY VEŘEJNÝCH PROSTRÁNSTVÍ - S PŘEVÁHOU ZPEVNĚNÝCH PLOCH
- SC** PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ V CENTRÁLNÍ ZONĚ
- Vnitřní městský okruh - změna polohy plánované trasy



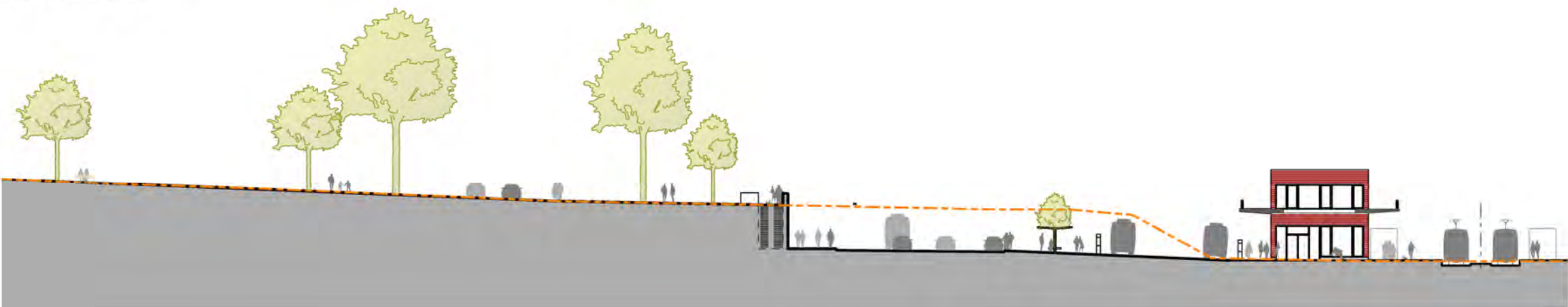
ŘEZ ÚZEMÍM IV. - IV.'



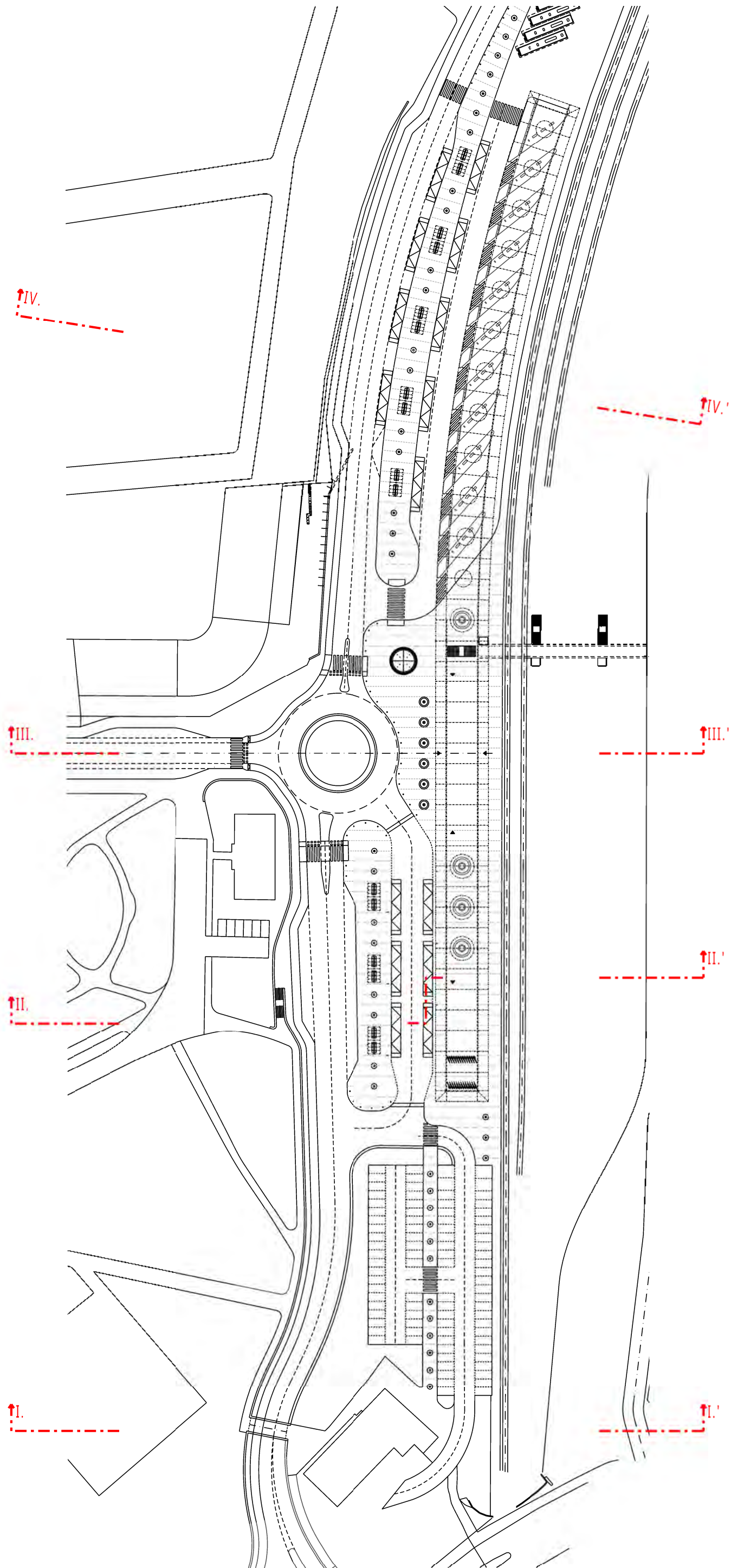
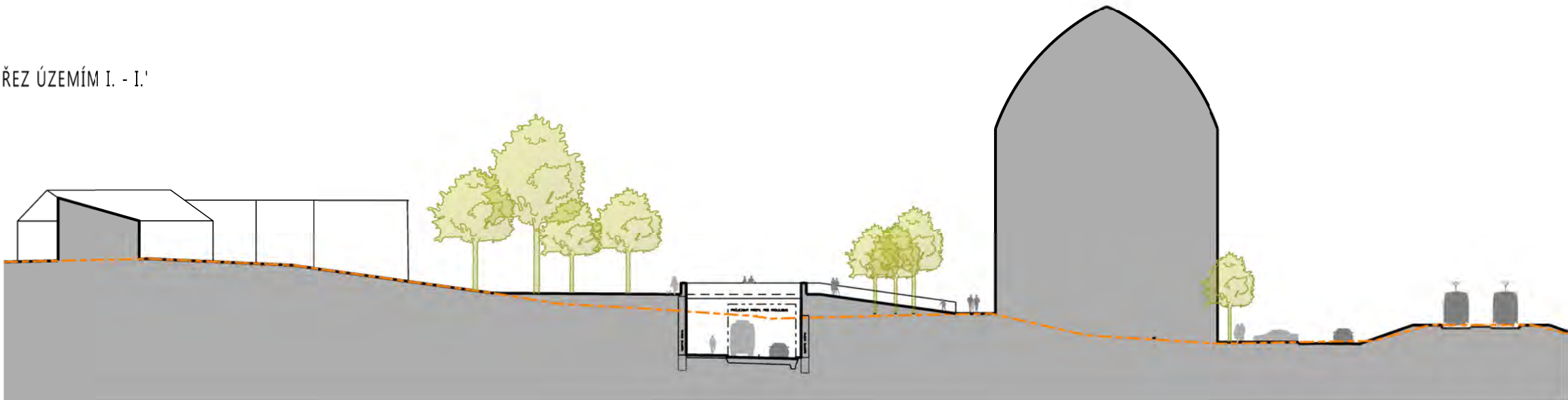
ŘEZ ÚZEMÍM III. - III.'

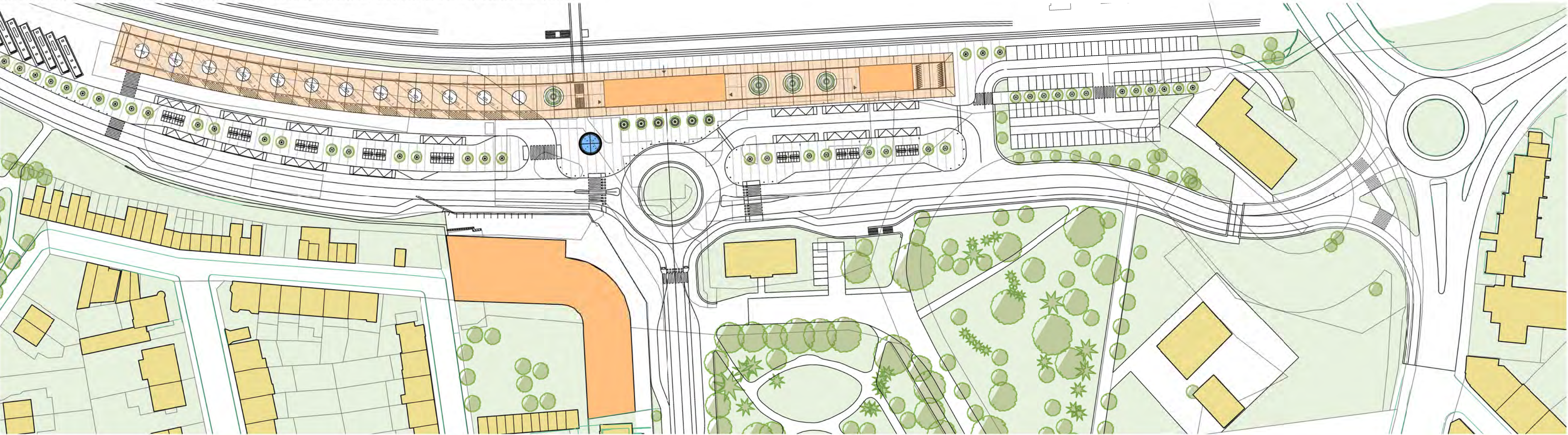


ŘEZ ÚZEMÍM II. - II.'

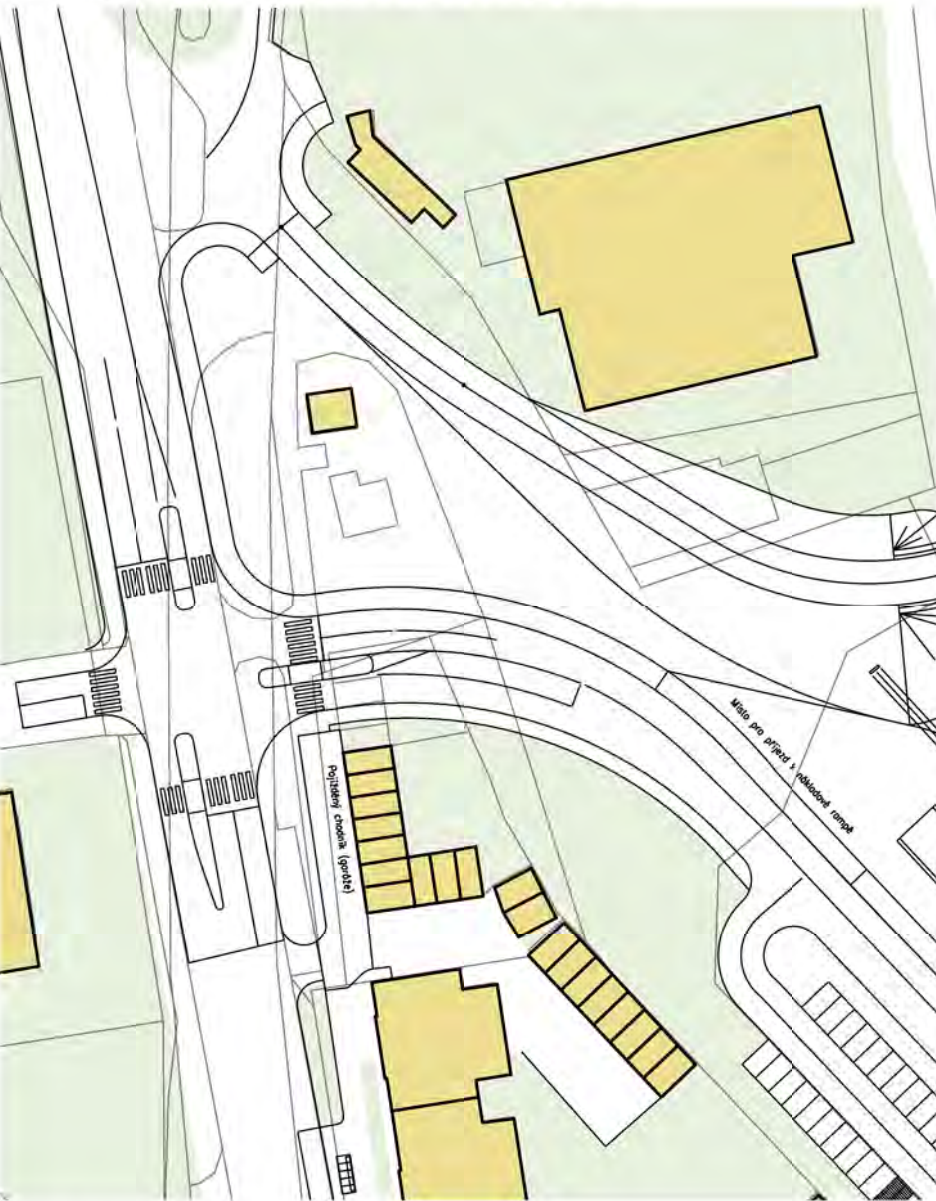


ŘEZ ÚZEMÍM I. - I.'

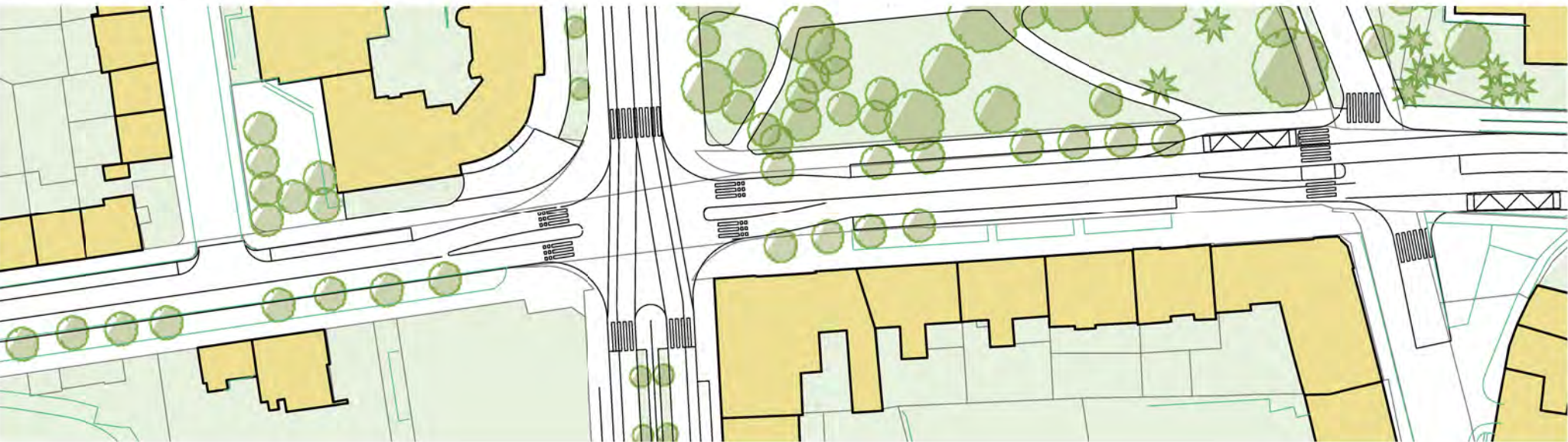




NAPOJENÍ NA ULICI JIRÁSKOVU A EVŽENA ROŠICKÉHO



KŘÍŽENÍ ULICE FRITZOVY S TRÍDOU LEGIONÁŘŮ



NAPOJENÍ VJEZDŮ NA TRÍDĚ LEGIONÁŘŮ



KRUHOVÝ OBJEZD U PARKU KETÁSEK



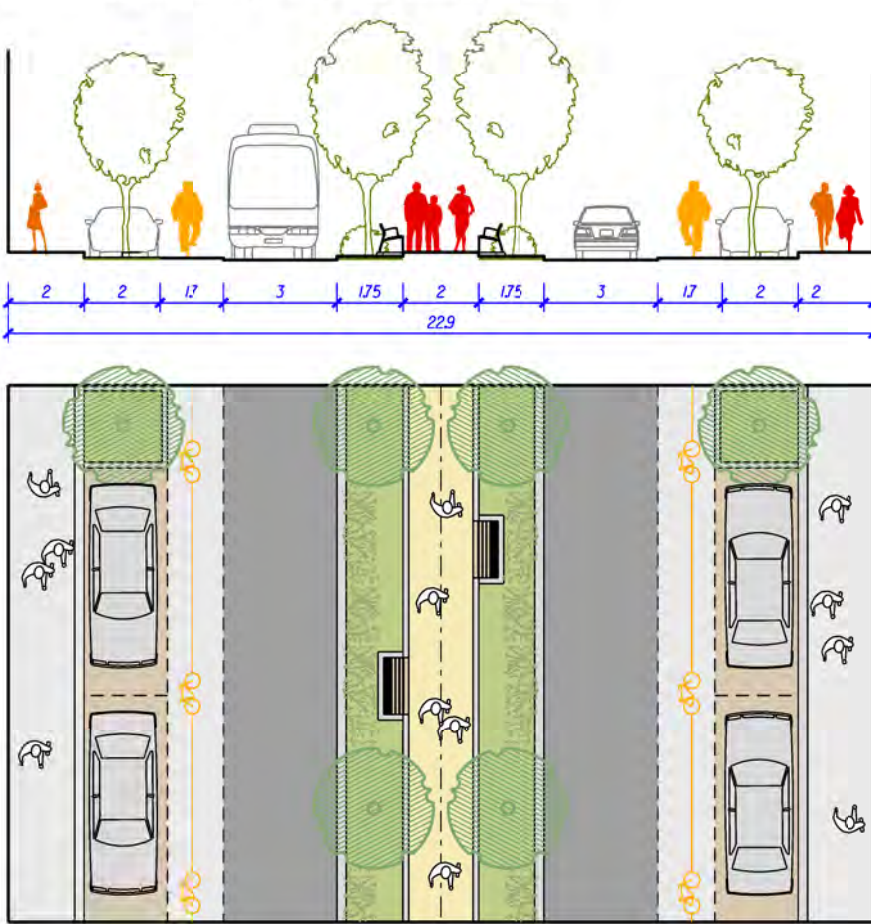
NAPOJENÍ NOVÉHO PRŮTAHU NA ULICI JIRÁSKOVU, HAMERNÍKOVU

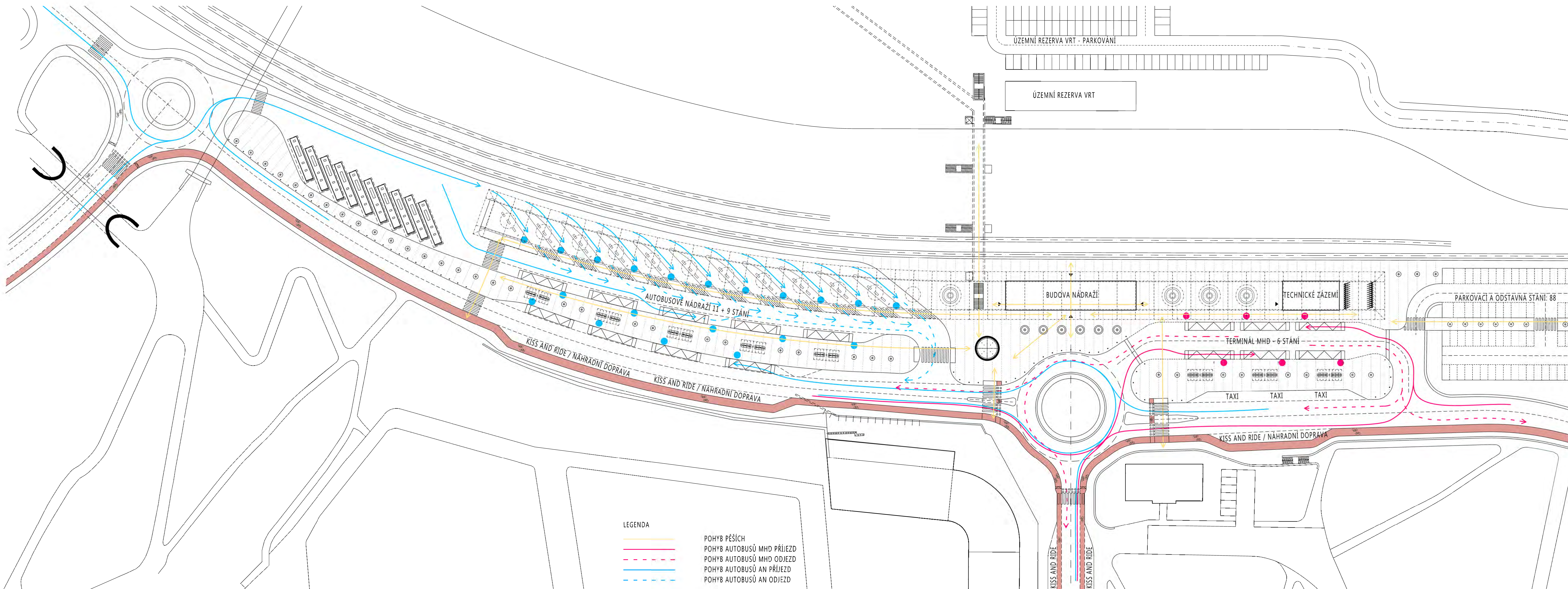


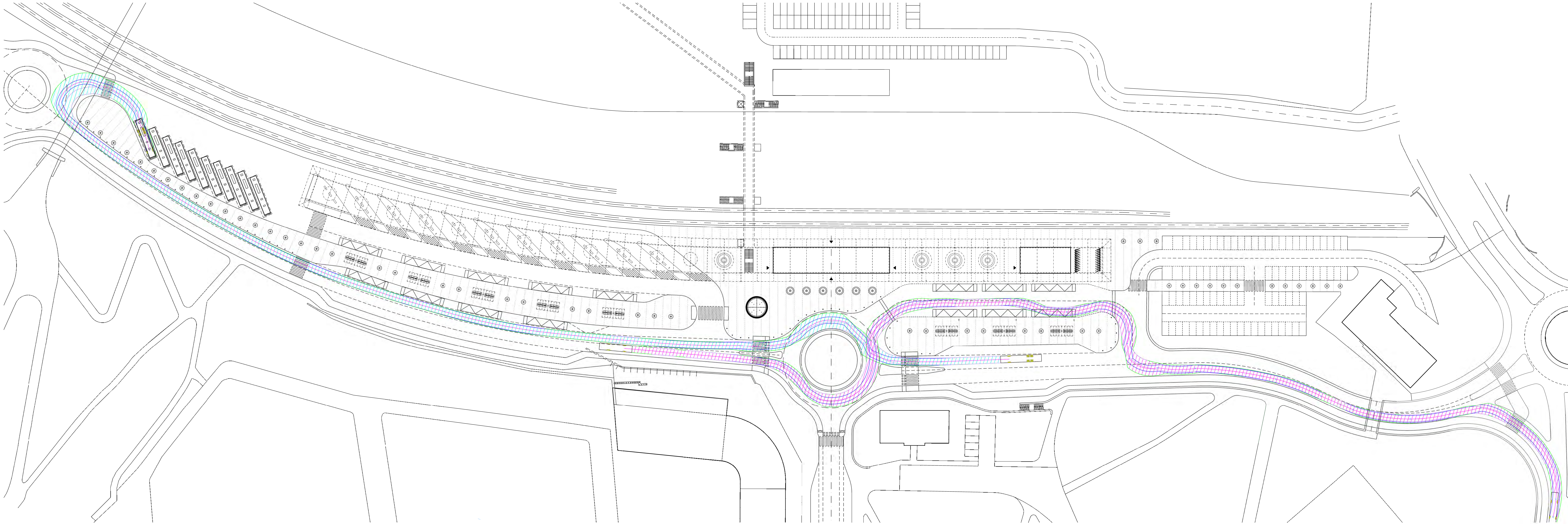
KŘÍŽENÍ TRÍDY LEGIONÁŘŮ S ULICÍ TOLSTÉHO A JANA MASARYKA

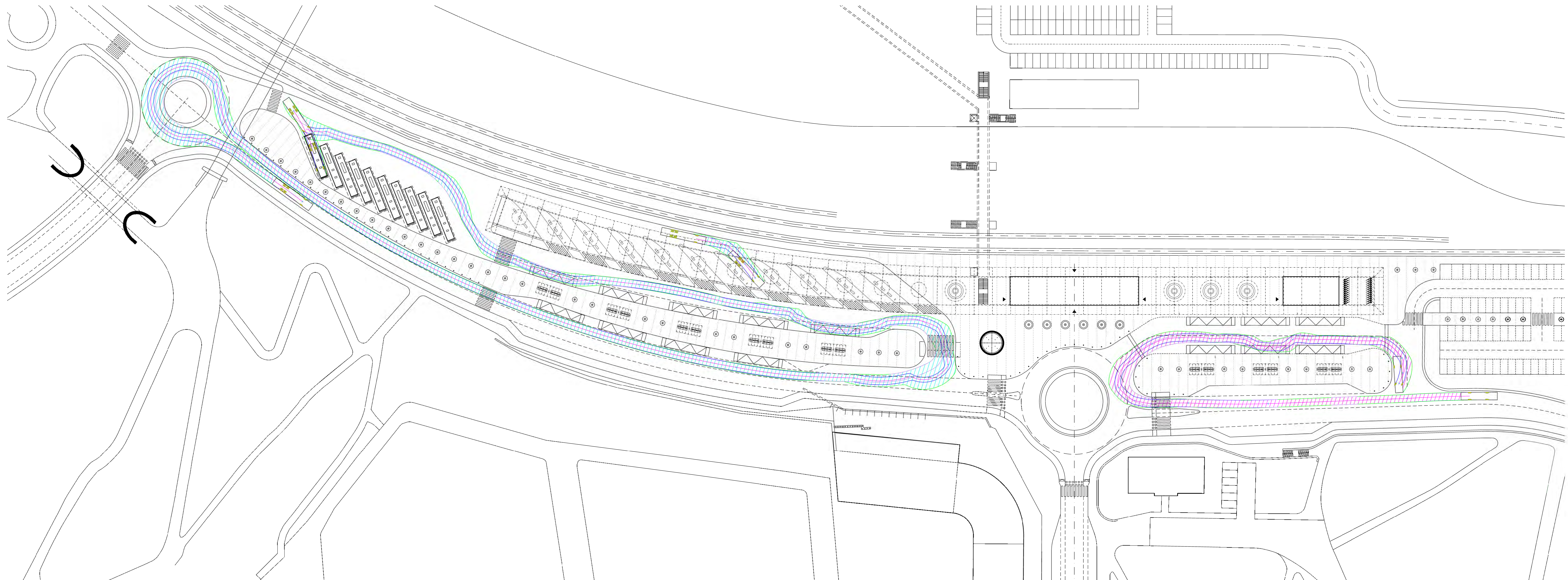


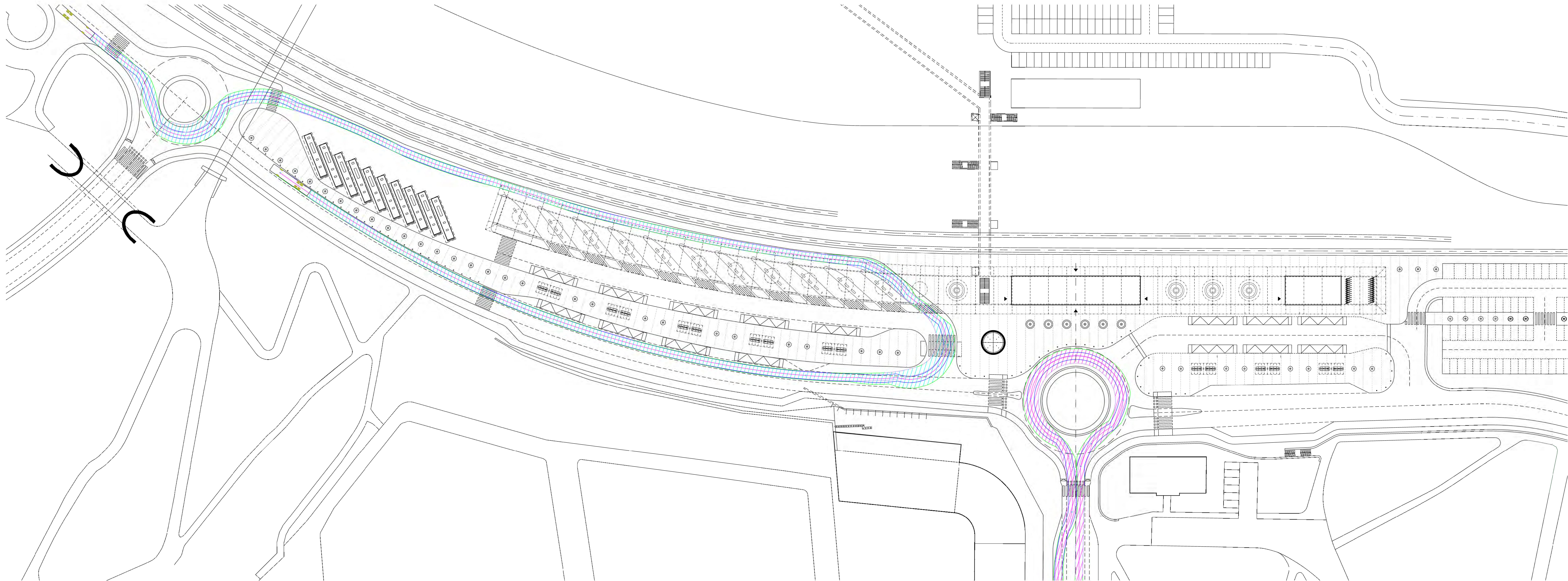
DETAIL ŘEŠENÍ PROFILU TRÍDY LEGIONÁŘŮ 1:200

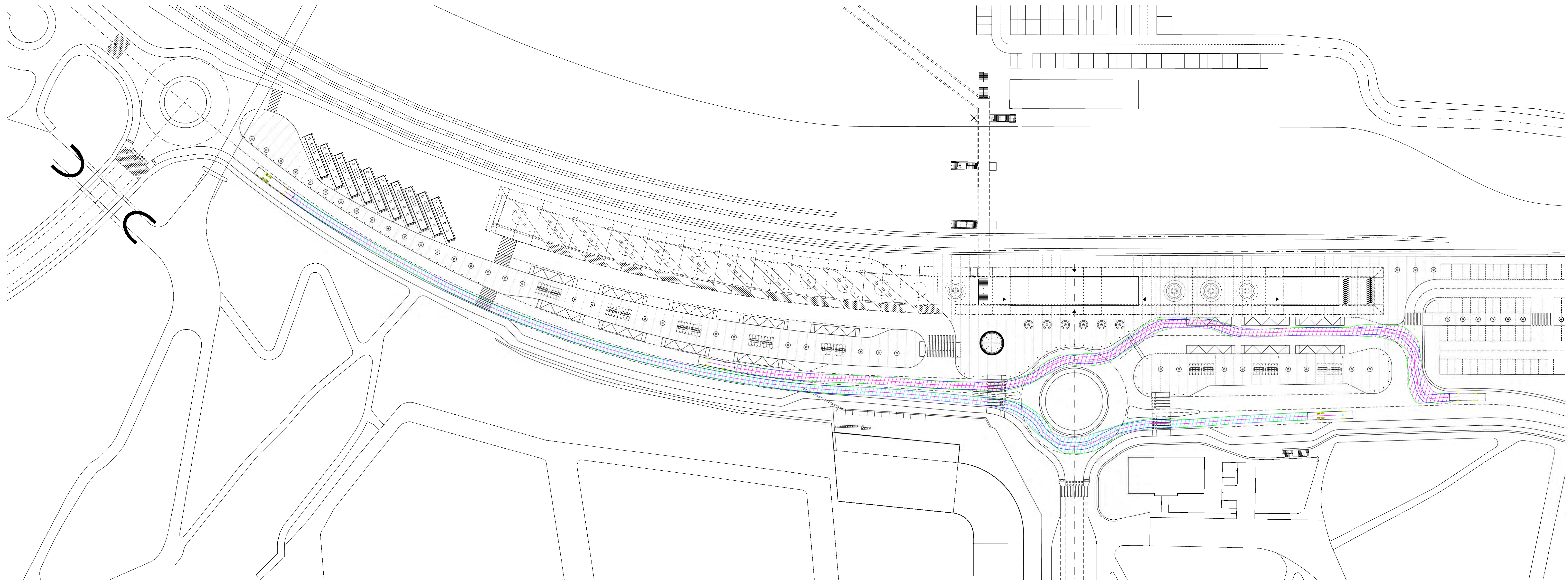


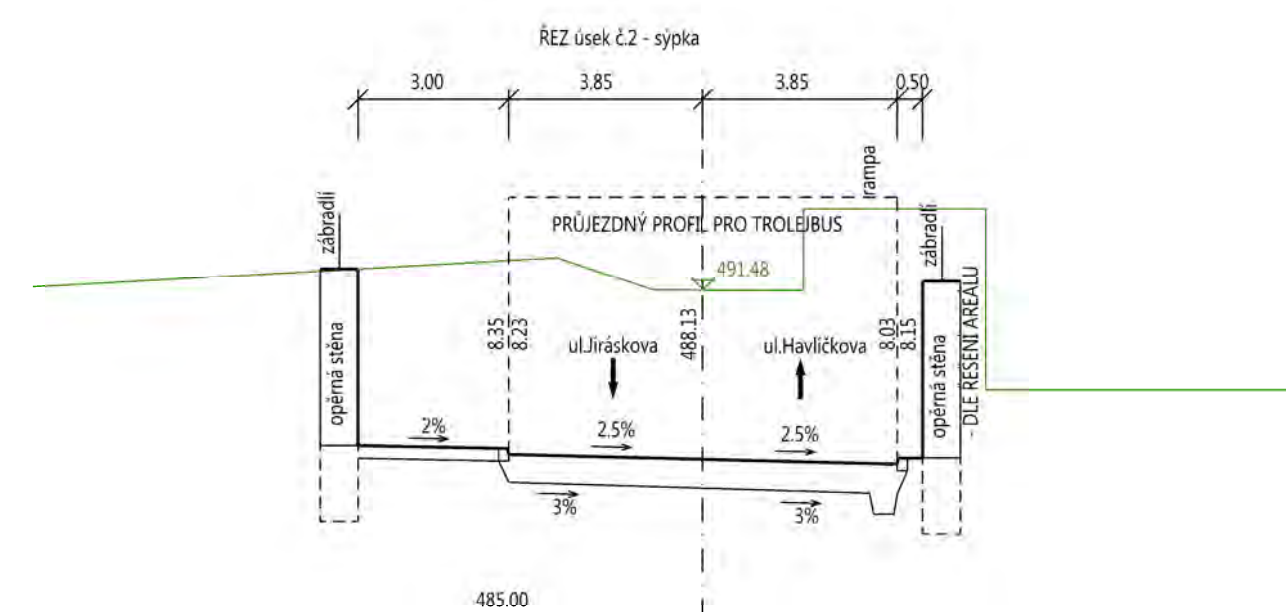
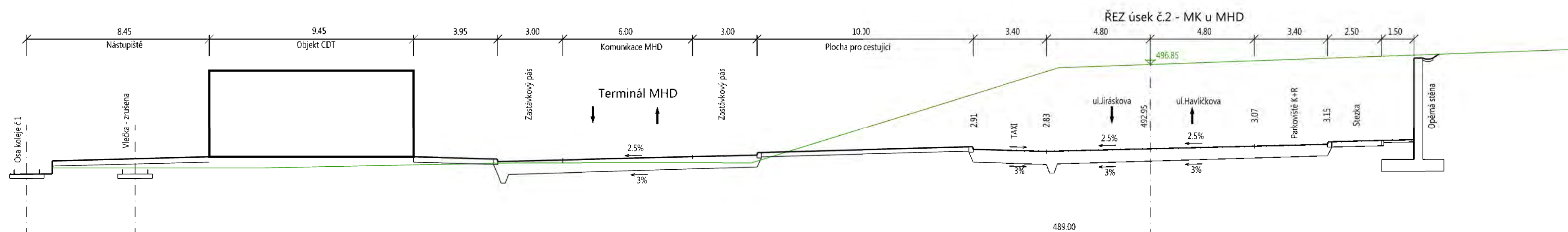
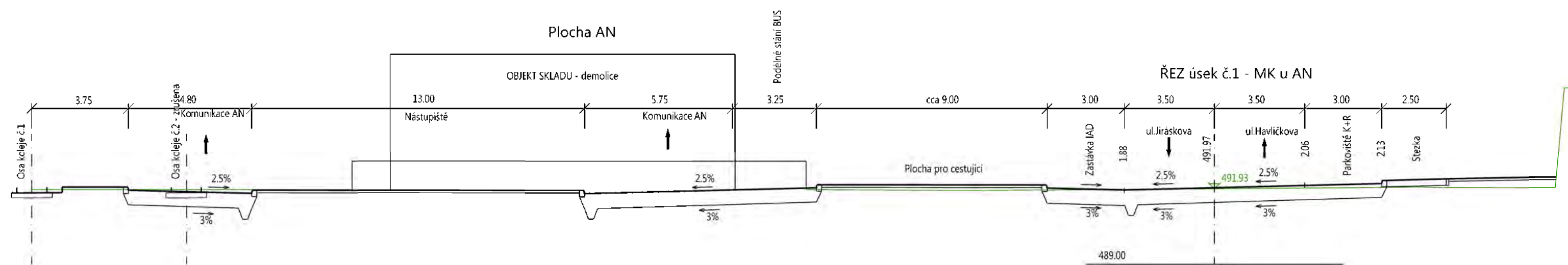
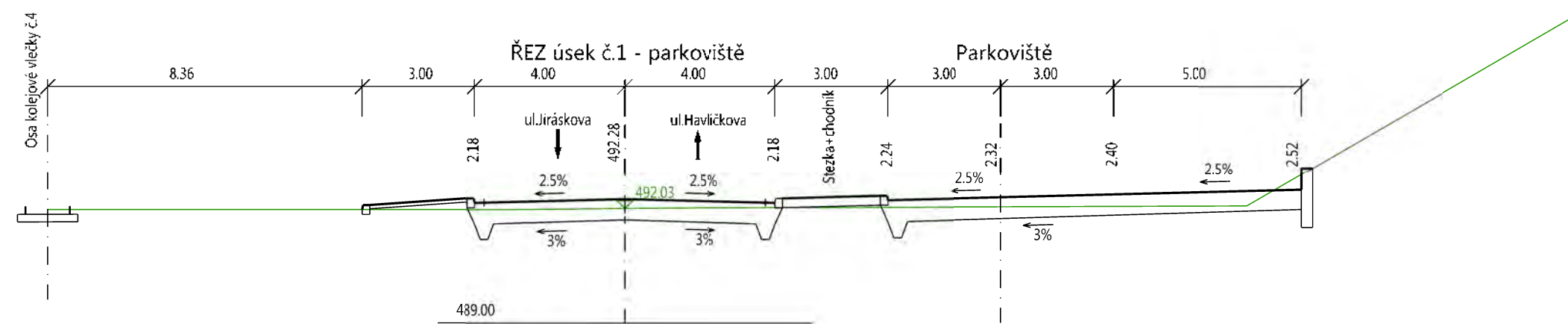






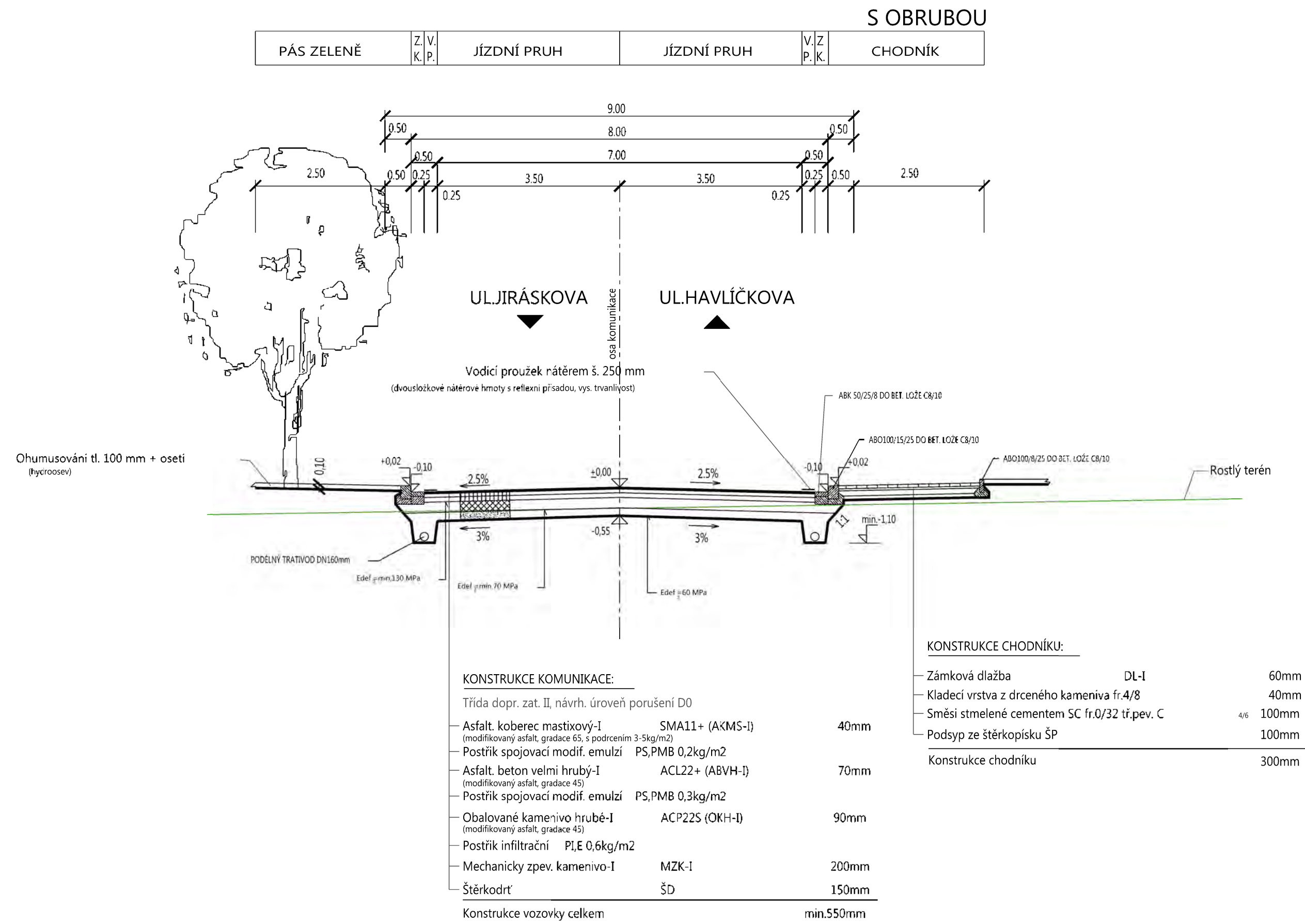




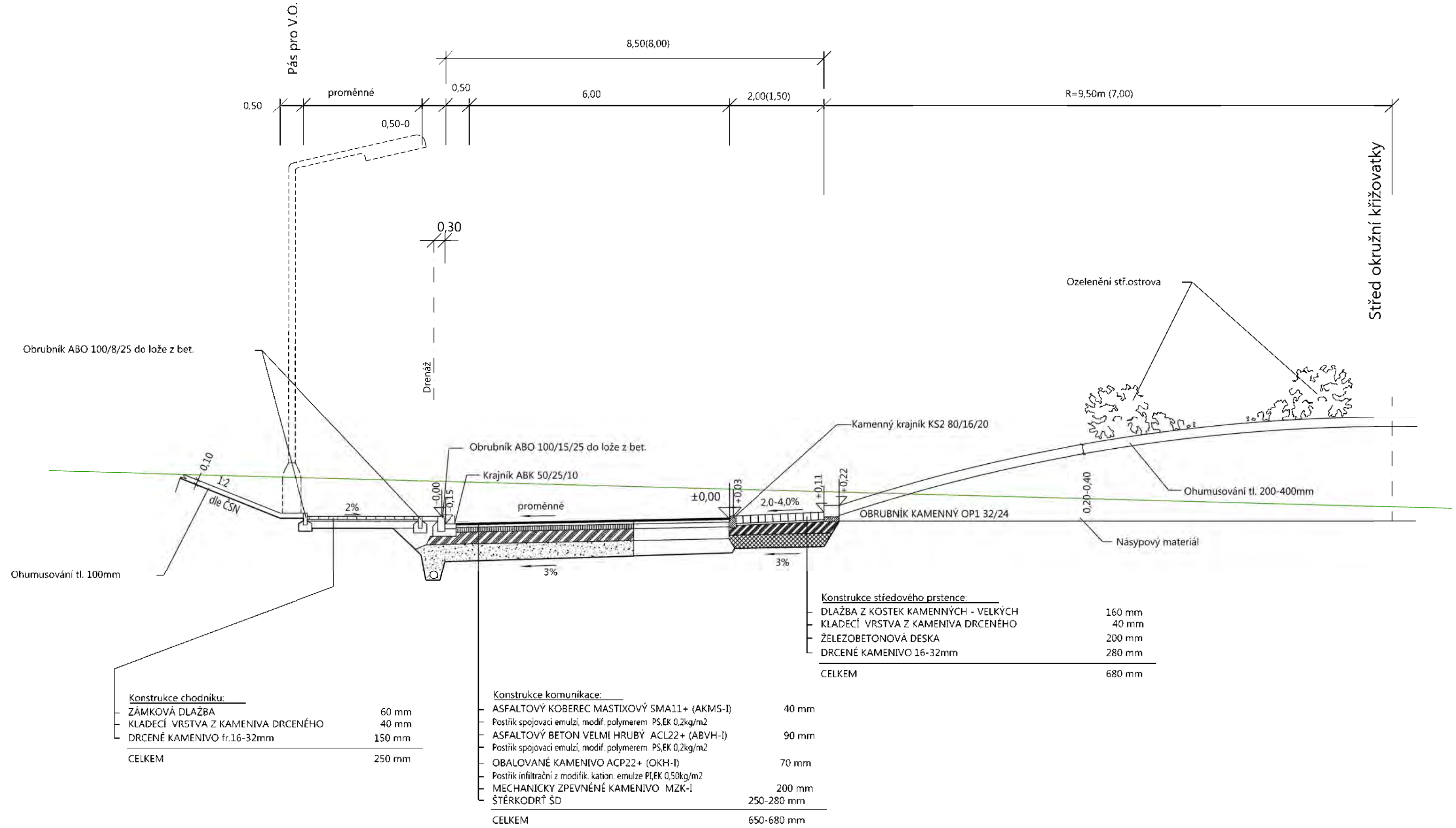


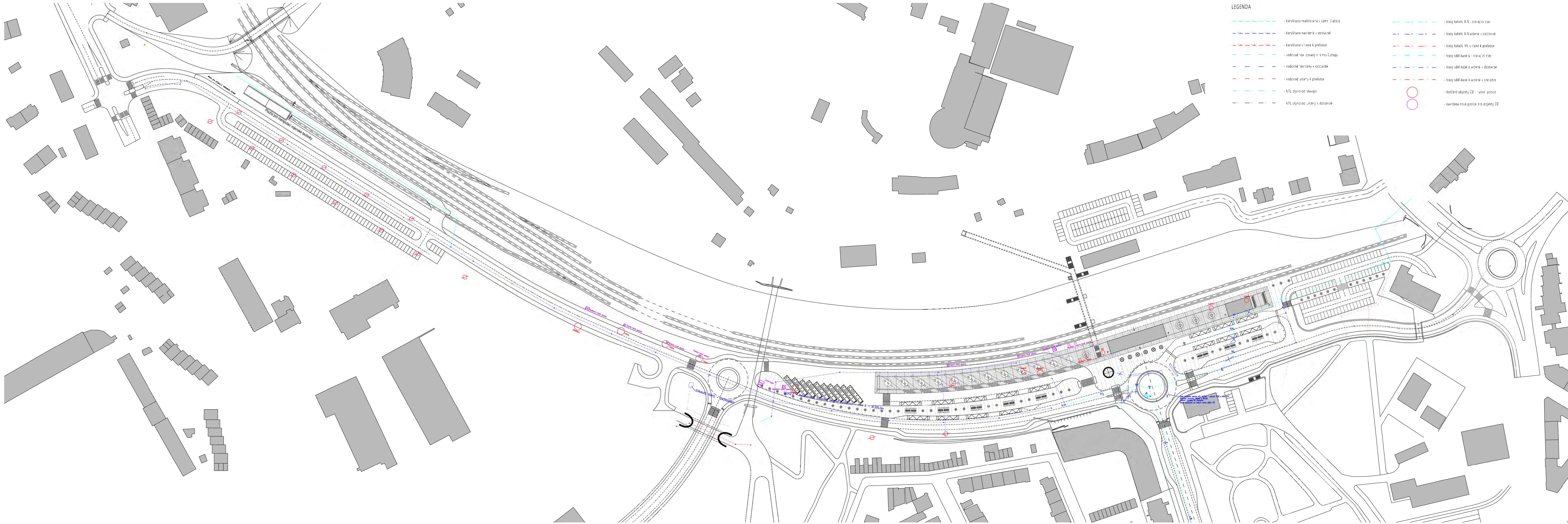
VZOROVÉ PŘÍČNÝ ŘEZ KOMUNIKACÍ

MS 11,5/9/50



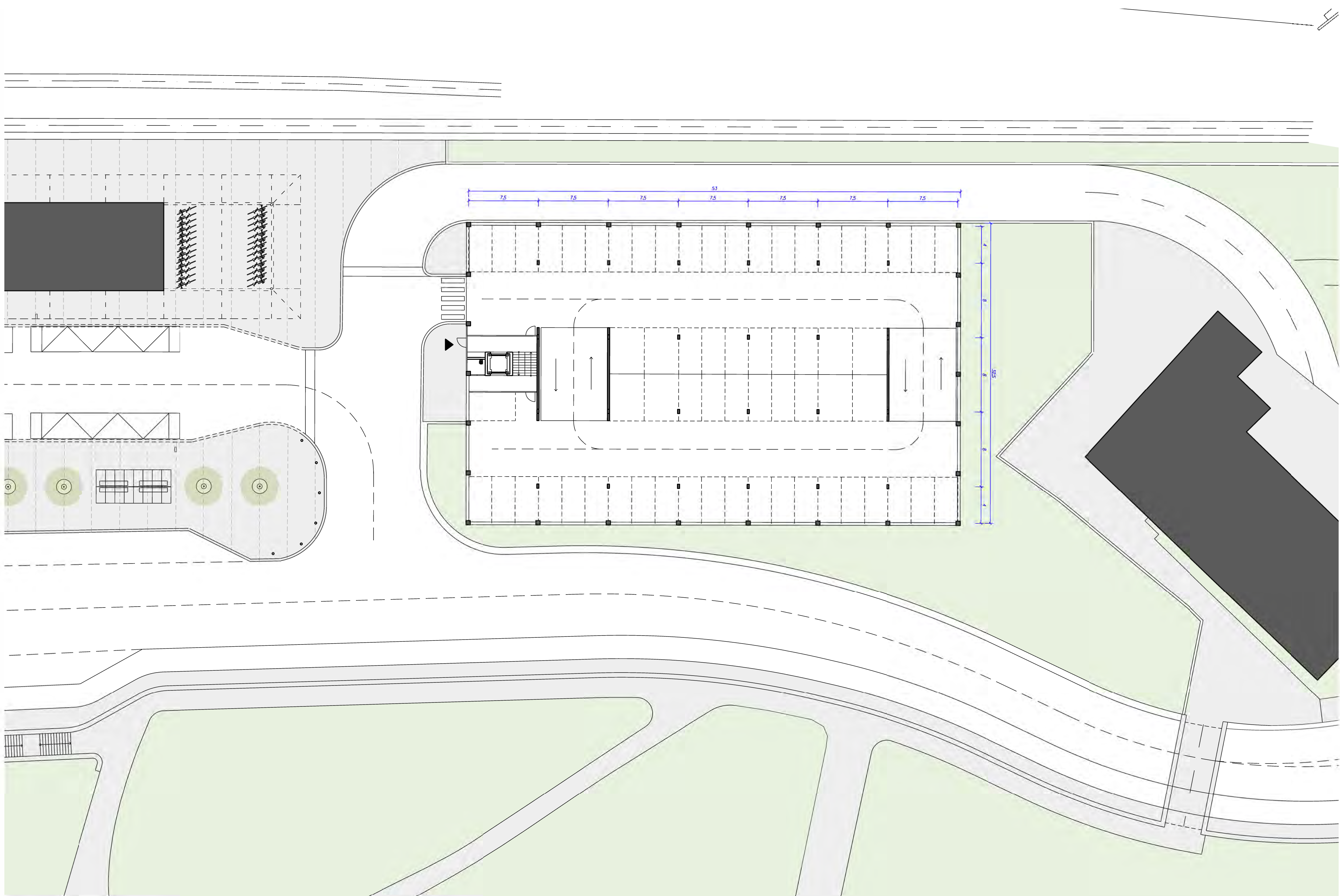
VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKOU

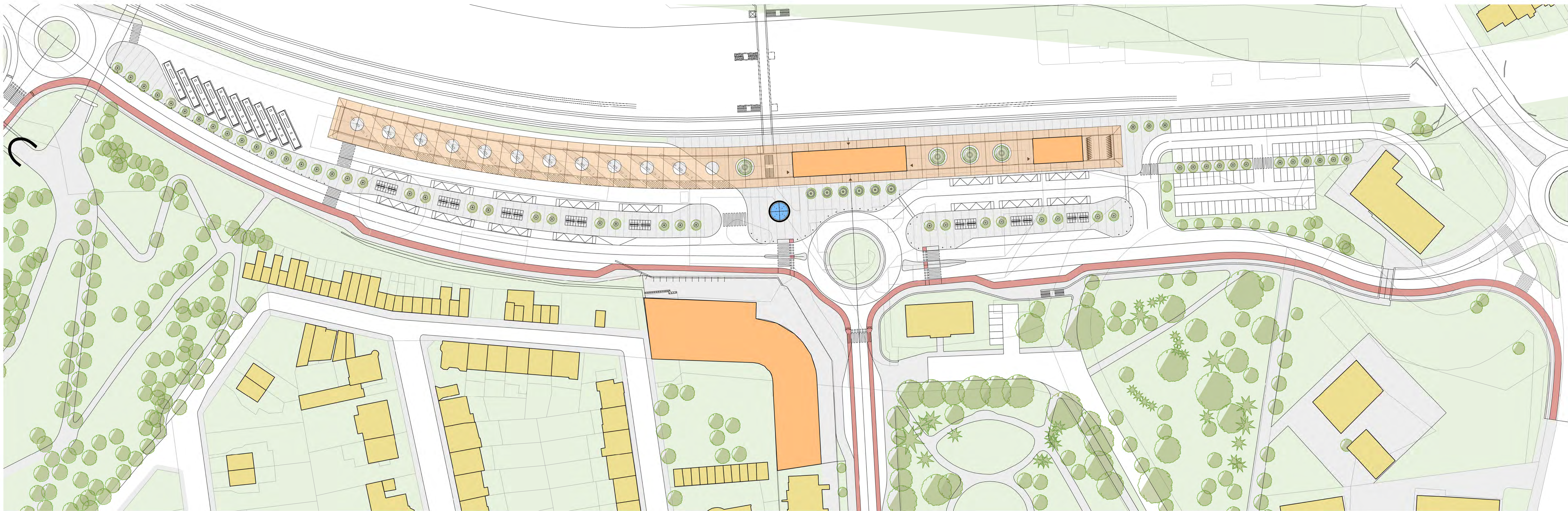


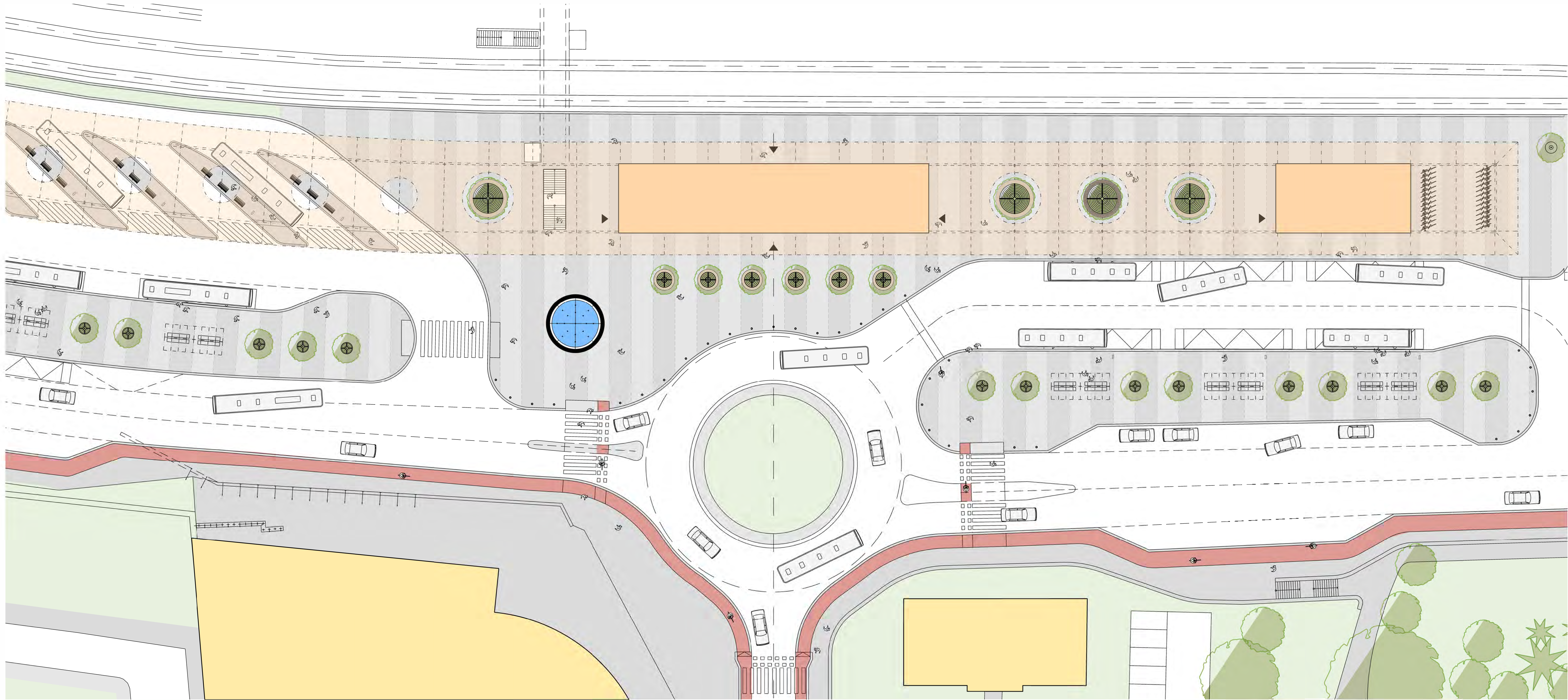


LEGENDA

- karolizace realizovaná v rámci Ústupy
- karolizace navržena v oostavě
- karolizace v rámci k přelozce
- vodorod na zovany v rámci Ústupy
- vodorod navřeny v oostavě
- vodorod urřeny k přelozce
- NTL olynřoz stavajic
- NTL olynřoz urřeny v oostavě
- trasy kabelů N.V. - stavajic stav
- trasy kabelů N.V. urřeny v oostavě
- trasy kabelů V.H. v řeně k přelozce
- trasy sděl kaze u - stavajic stav
- trasy sděl kaze u urřeny v oostavě
- trasy sděl kaze u urřeny v oostavě
- dotčené objekty CD - urřeny pozice
- navřena rcsa pozice pro objekty CD

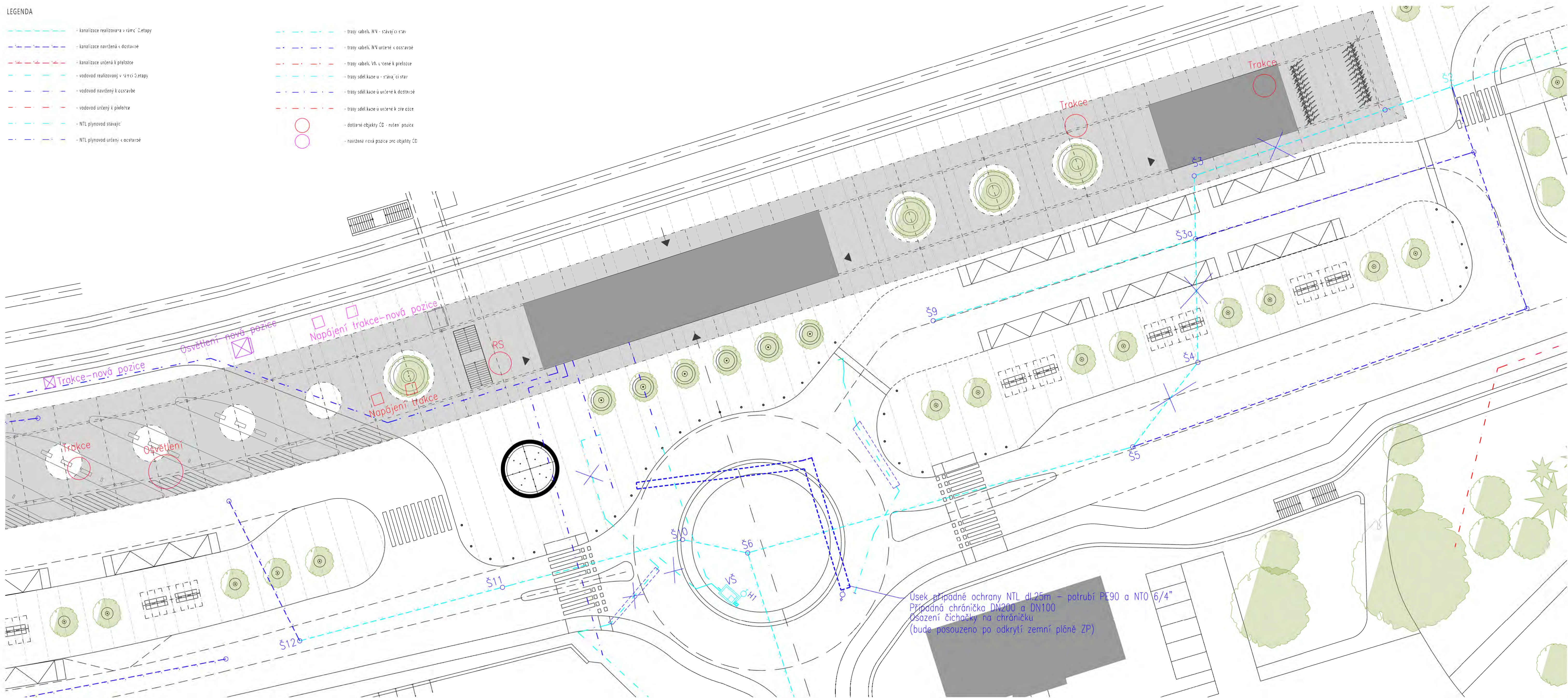




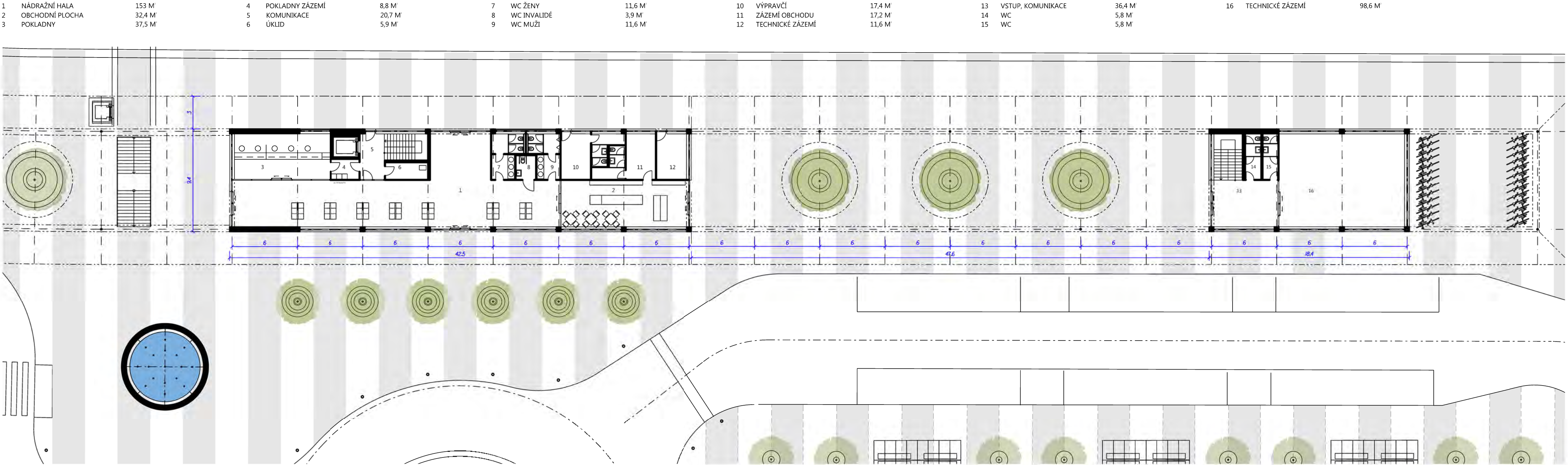


LEGENDA

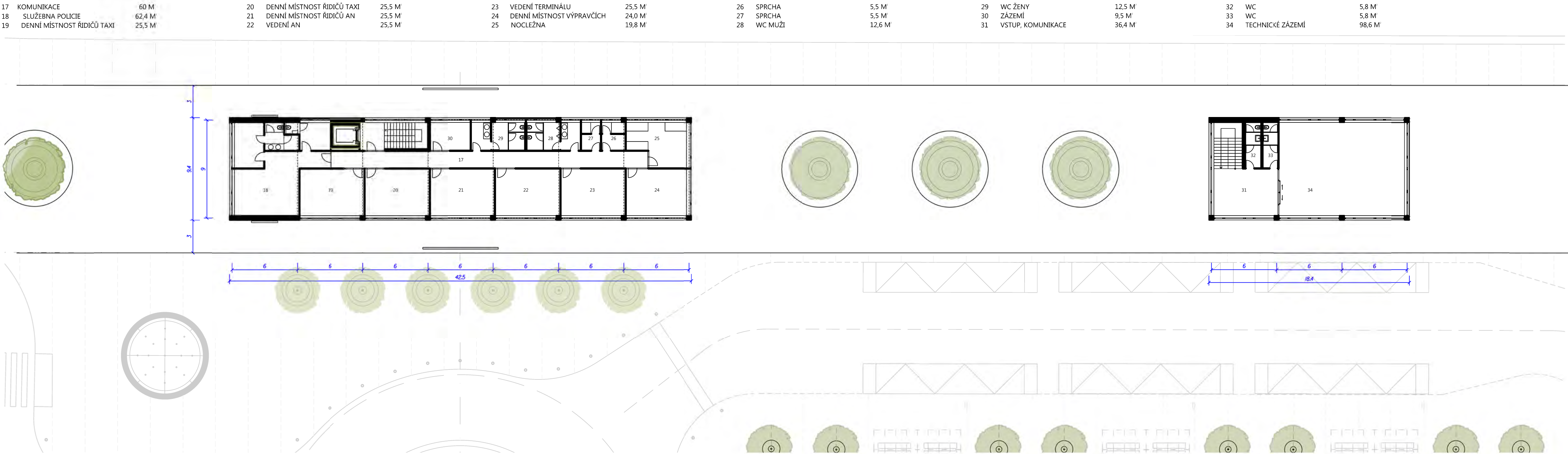
- kanalizace realizovaná v rámci 3. etapy
- kanalizace navrhovaná k dostavbě
- kanalizace určená k přeložce
- vodovod realizovaný v rámci 3. etapy
- vodovod navrhovaný k dostavbě
- vodovod určený k přeložce
- NTL plynovod stávající
- NTL plynovod určený k dostavbě
- trasy kabelů NV - stávající stav
- trasy kabelů NV určené k dostavbě
- trasy kabelů VN, LV čtené k přeložce
- trasy sdělkace u - stávající stav
- trasy sdělkace u určené k dostavbě
- trasy sdělkace u určené k přeložce
- dotčené objekty ČD - rušení pozice
- navrhované nové pozice pro objekty ČD



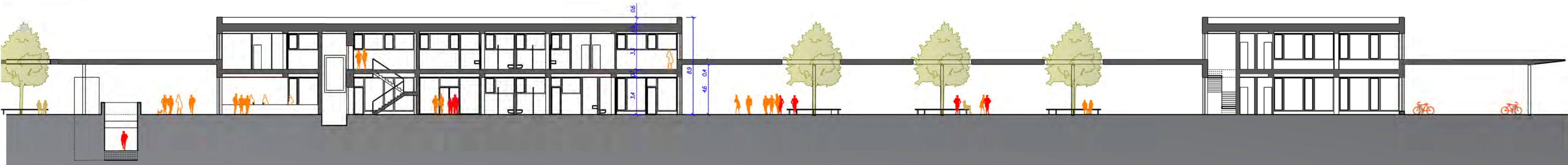
1.NP BUDOVY TERMINÁLU 1:250



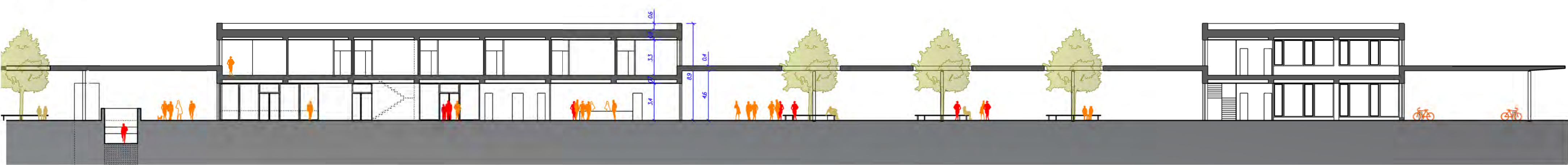
2.NP BUDOVY TERMINÁLU 1:250



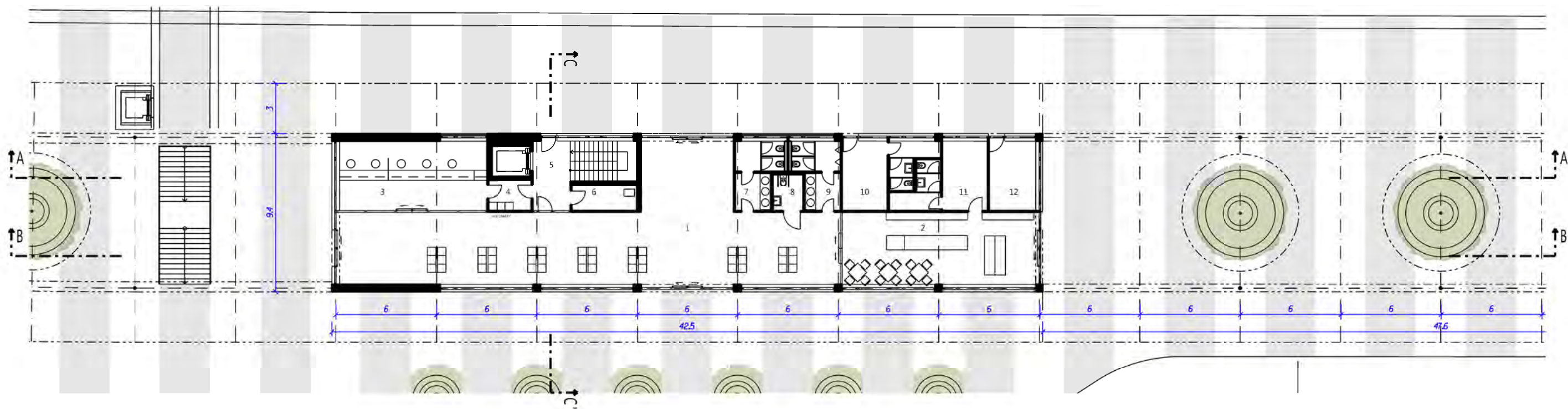
ŘEZ A-A' 1:250



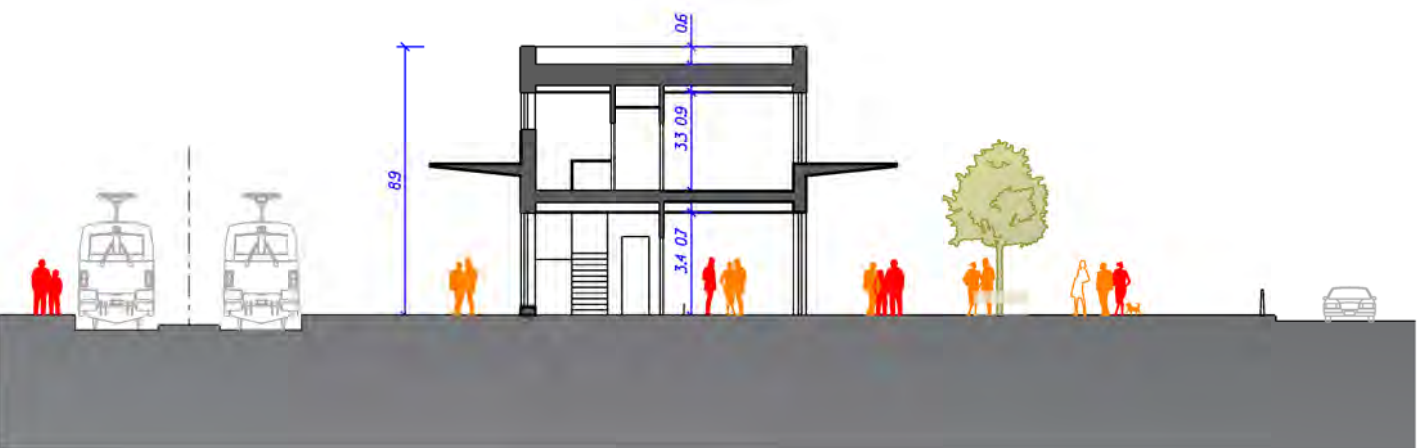
ŘEZ B-B' 1:250



1.NP BUDOVY TERMINÁLU - PŮDORYS 1:250



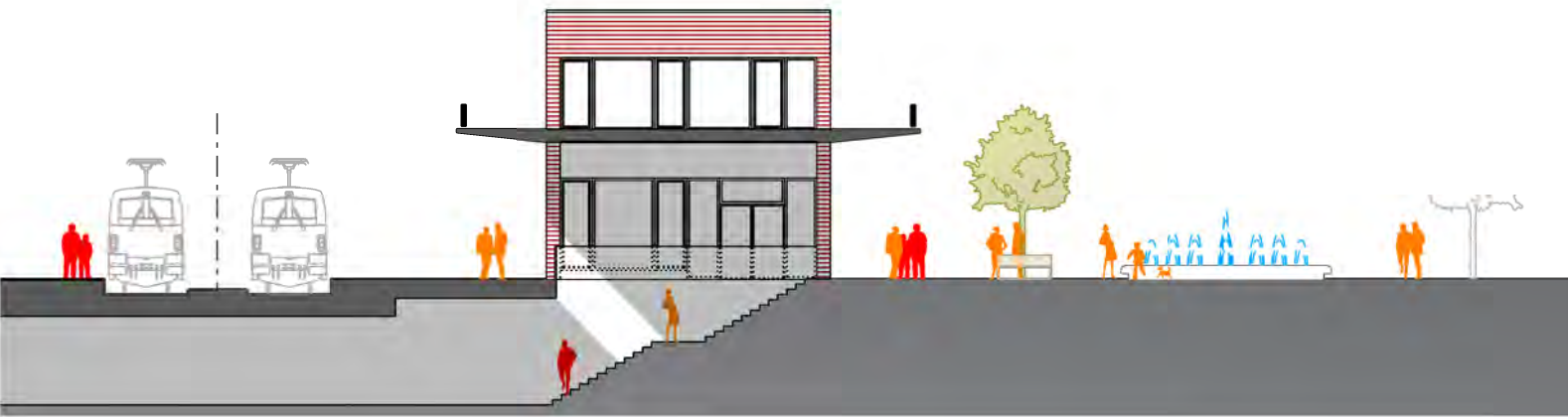
ŘEZ C-C' 1:250



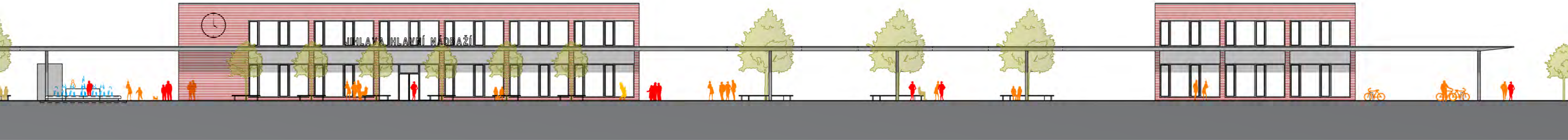
BOČNÍ POHLED NA BUDOVU NÁDRAŽÍ, VÝCHODNÍ 1:250



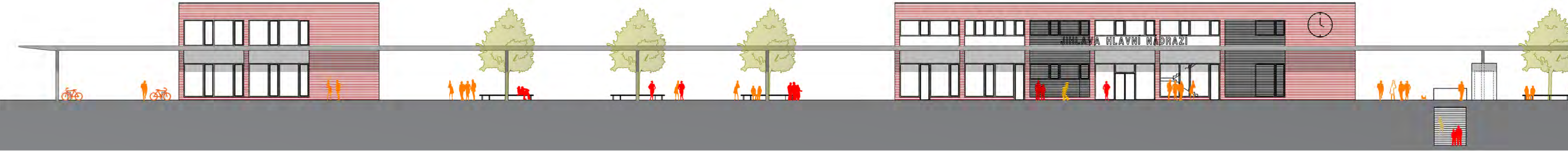
BOČNÍ POHLED NA BUDOVU NÁDRAŽÍ, ZÁPADNÍ 1:250



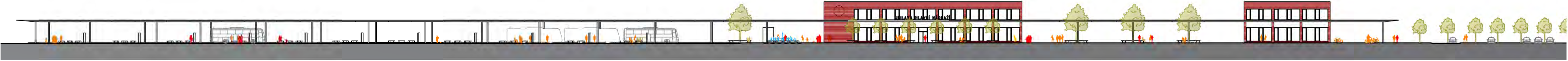
POHLED NA HLAVNÍ PRŮČELÍ BUDOVY NÁDRAŽÍ 1:250



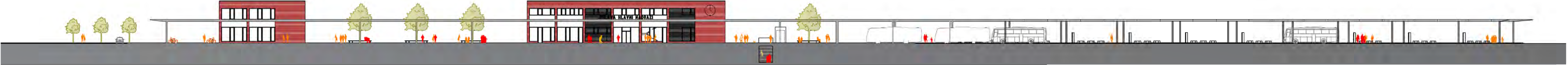
POHLED NA BUDOVU NÁDRAŽÍ OD KOLEJIŠTĚ 1:250



CELKOVÝ POHLED NA HLAVNÍ PRŮČELÍ 1 :600



CELKOVÝ POHLED OD KOLEJIŠTĚ 1:600



CELKOVÝ POHLED NA BUDOVU A PŘÍSTŘEŠKY TERMINÁLU 1 :600

