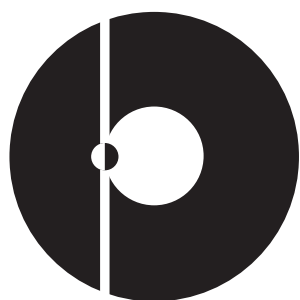
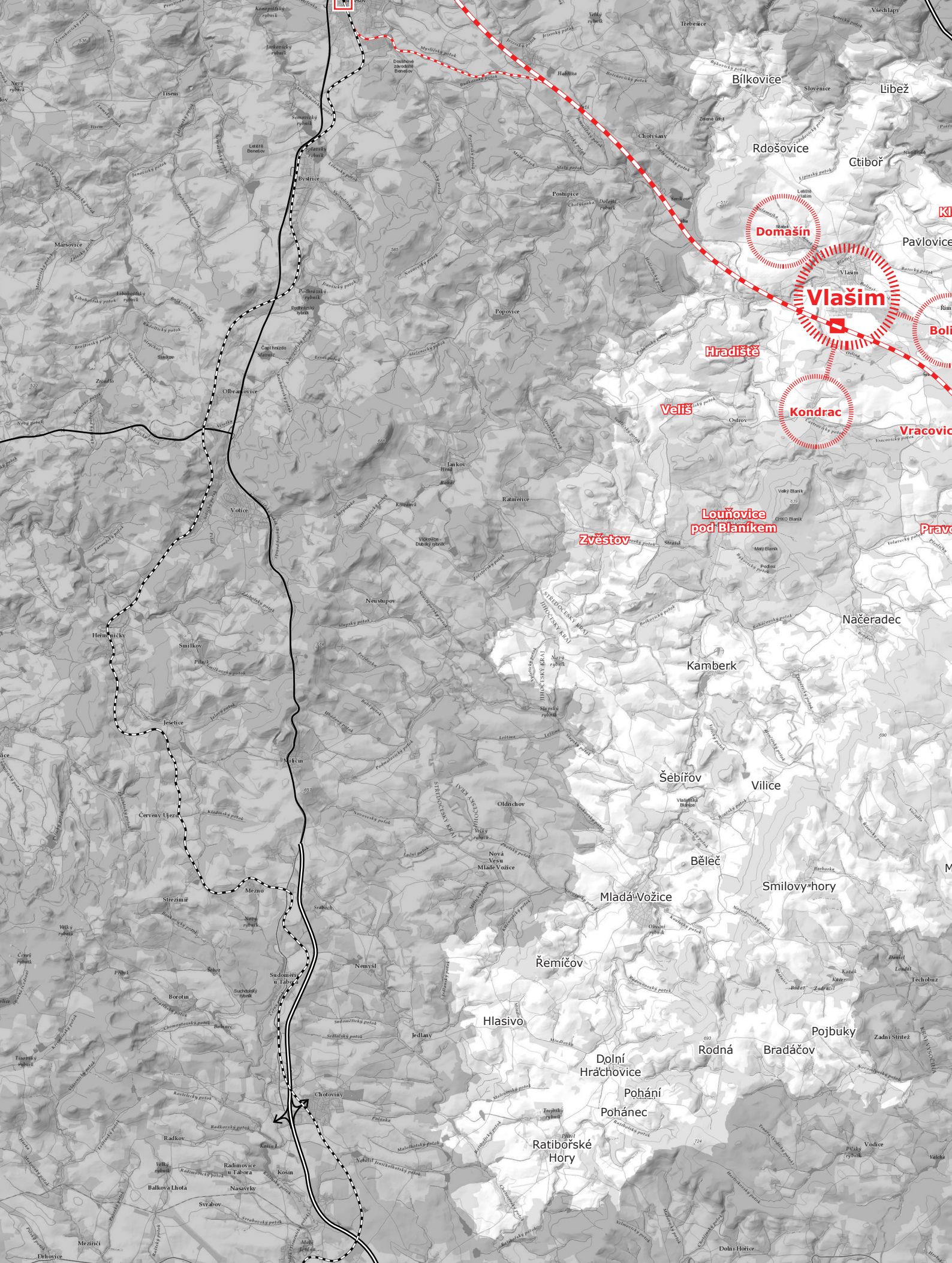




JAK? Návrh



Vlašim



3-A1: Širší vztahy

Domašín

sídlo ve spádovém území stanice určené k rozvoji

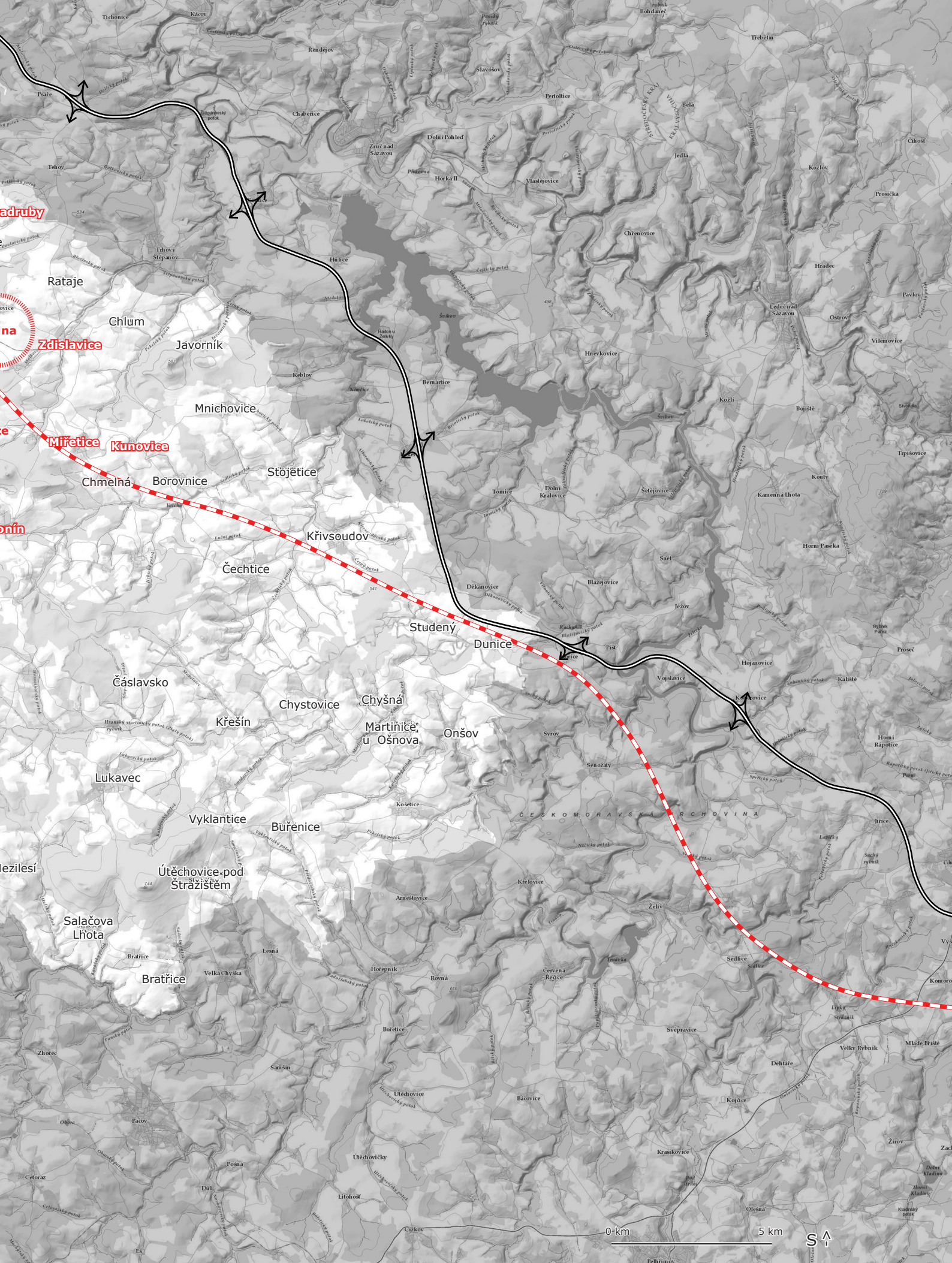
Hradišts

sídlo ve spádovém území stanice s omezeným rozvojem

Pojbuky

sídlo ve spádovém území stanice stabilizované





<p>urbánní vazba mezi rozvojovými sídly</p>	<p>dálnice s exitem silnice I. třídy železniční koridor</p>	<p>VRT s parametry konvenční železnice</p> <p>VRT</p>	<p>řešená stanice VRT</p> <p>stanice VRT</p>	<p>rozhraní spádového území stanice</p>
---	---	---	--	---

Koncept rozvoje

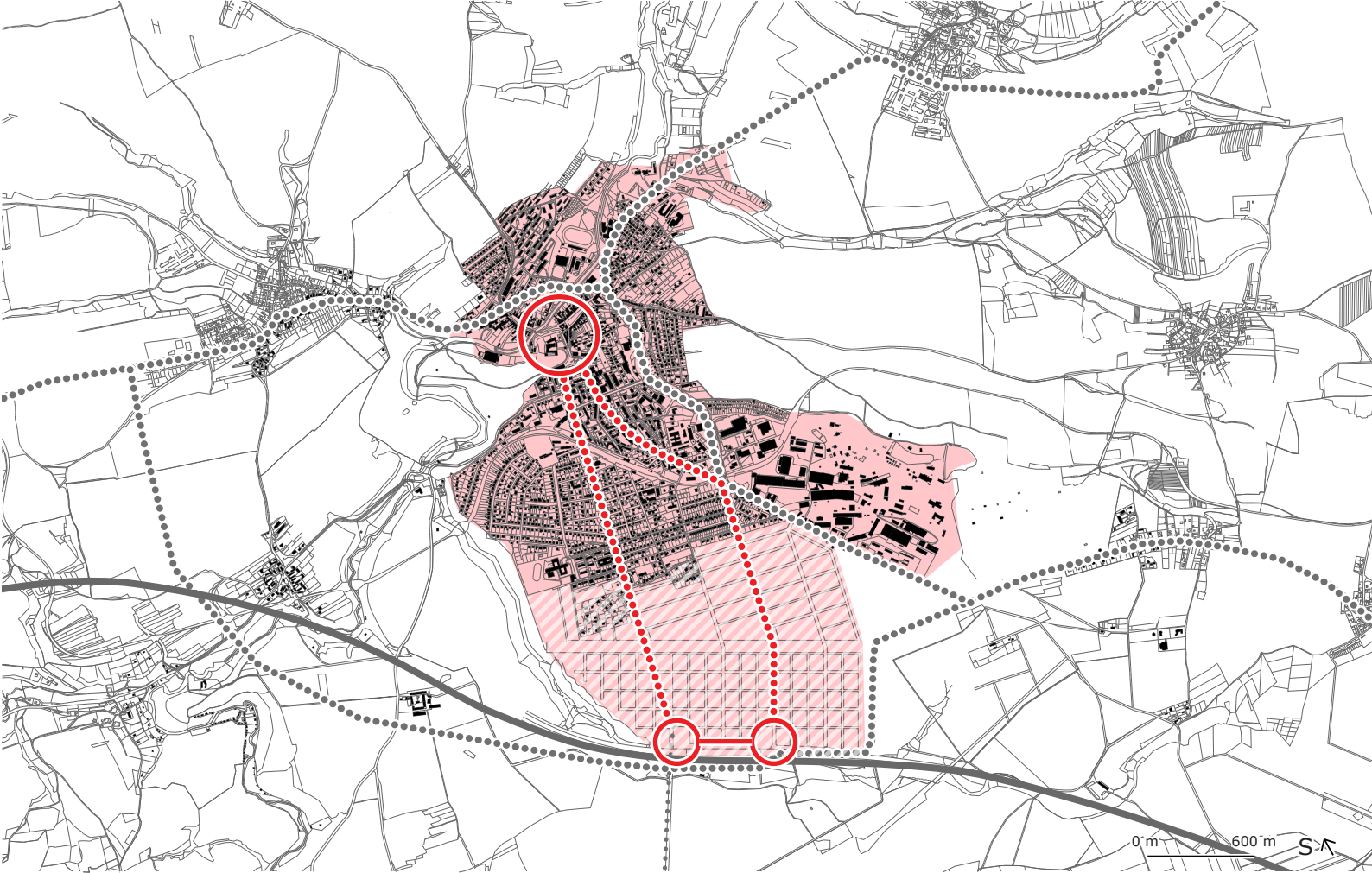
Na základě předchozí analýzy je s územím pracováno jako s vysoce atraktivním regionem, který není na nárůst atraktivity připraven. Riziko spočívá v prudkém nekontrolovaném rozvoji jak Vlašimi, tak přilehlých vesnic, který by mohl vyústit v masivní suburbanizaci celého regionu. Koncept návrhu proto spočívá v soustředění potenciálu rozvoje regionu do Vlašimi. Další doplňkový rozvoj přichází v úvahu pouze ve třech menších sídlech cca 1 km od Vlašimi (viz 3-A1).

Návrh koncipuje využití prostoru mezi stanicí dráhy rychlého spojení jako „novou Vlašim“, která postupně vyplní celou mezeru mezi stanicí a stávající zástavbou,

s vlastním centrem přiléhajícím ke stanici a dalšími sekundárními centry v pěší dostupnosti z obytného území. Do nového centra se umísťuje cca 75 000 m² kancelářských ploch, které budou využívat relativně nízkých cen nájmu při komfortní dostupnosti z Prahy. Vzhledem k velikosti území se bude jednat o postupně rostoucí strukturu, která teprve ve vzdáleném časovém horizontu dosáhne cílové velikosti, ale v každé fázi rozvoje se bude jednat o plně funkční celek.

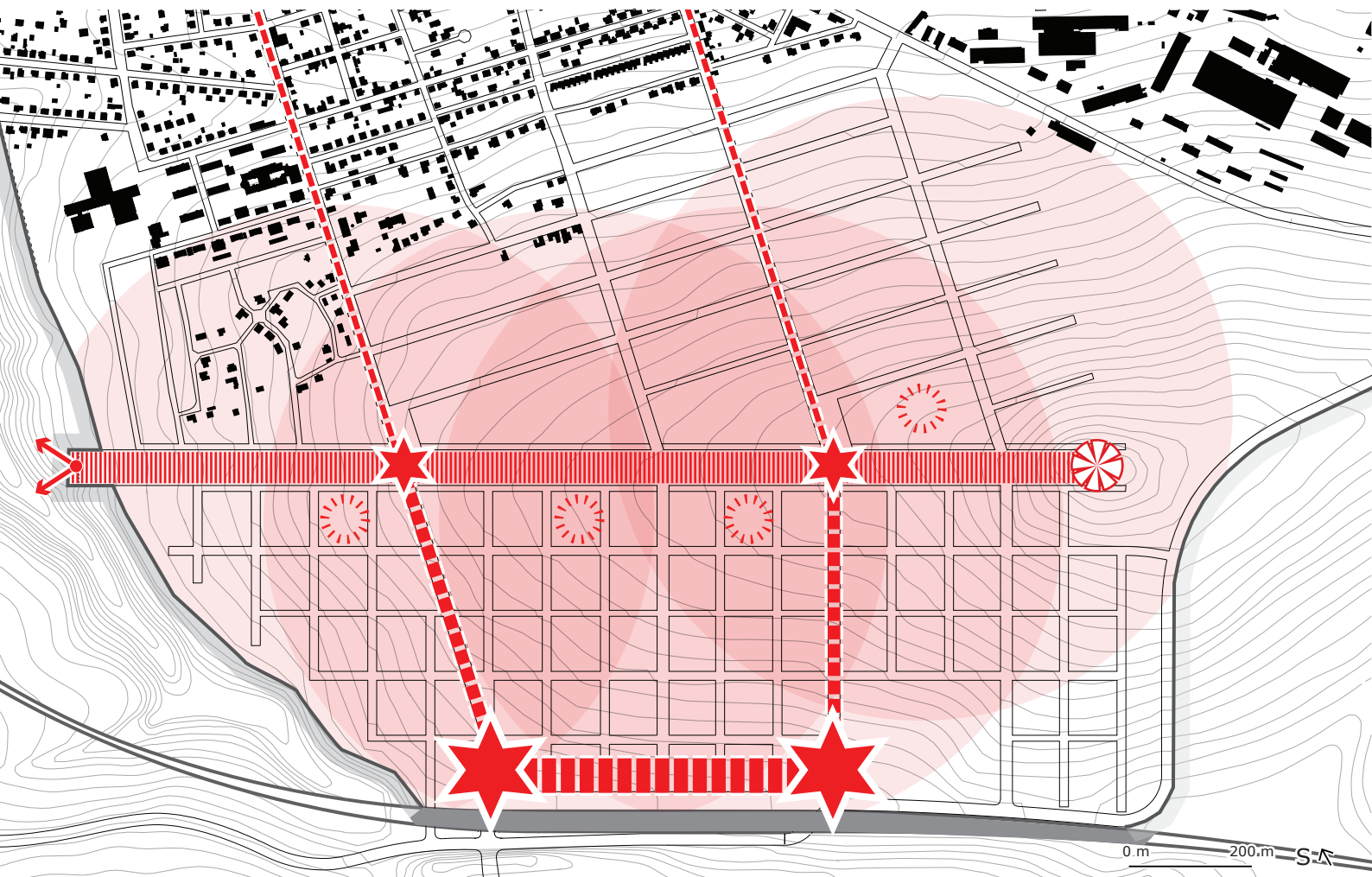
Koncentrace rozvoje do jednoho prostoru posílí význam města, využije rozvojový potenciál nové infrastruktury a zachová hodnoty současné Vlašimi i její krajiny.





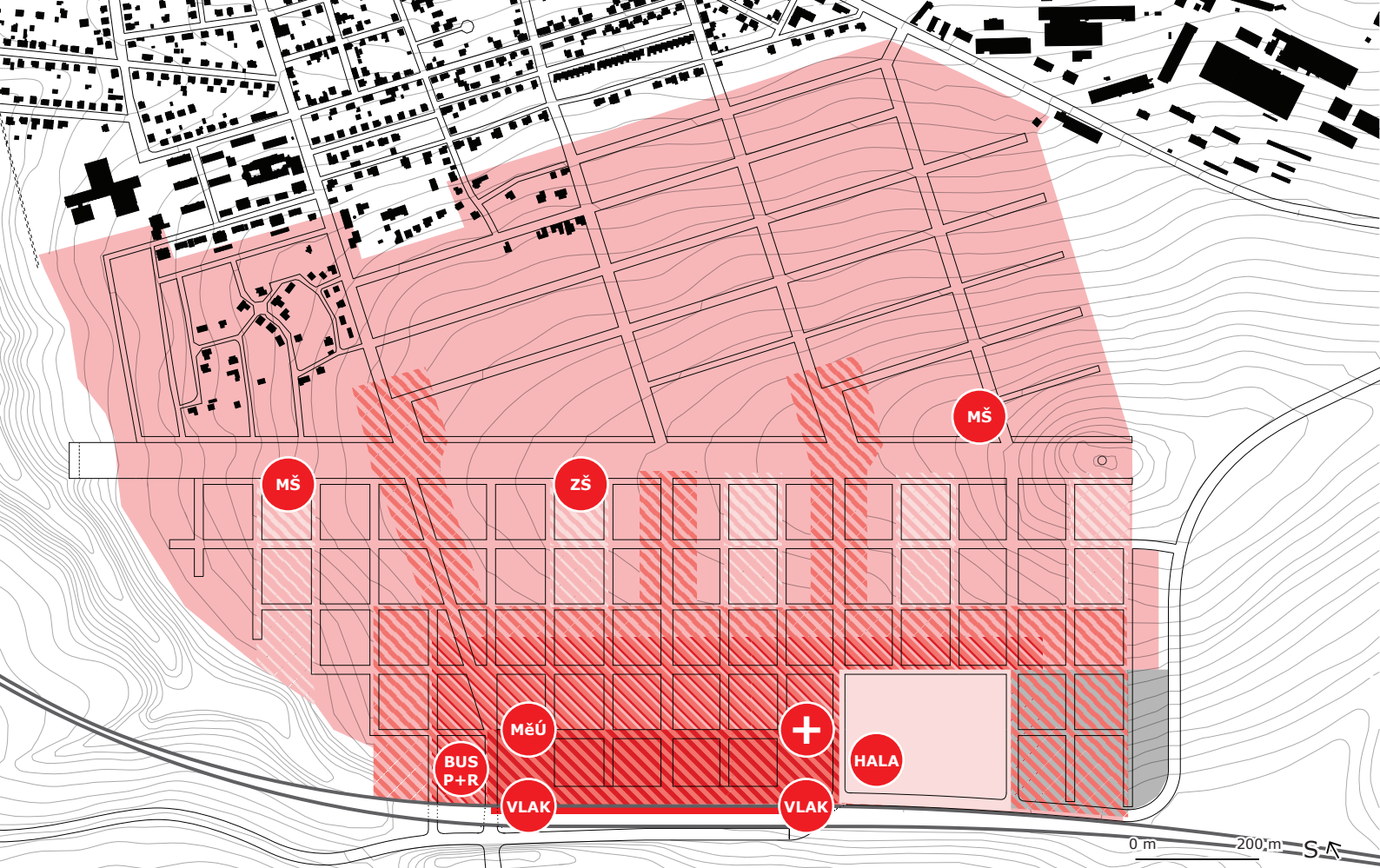
3-A2: Urbánní kontext

- Silniční dopravní vazba
- Hlavní ulice města
- Centrum
- ▨ Řešené území





3-A4: Základní koncept

- ▨ Urbánní osa
- ★ Centrum území
- ☀ Občanská vybav.
- ▨ Centrální park
- ☀ Vrchol
- ↔ Vyhlídková terasa



3-A5: Funkční využití

- 
 smíšené centrální
- 
 smíšené obytné centrální
- 
 smíšené obytné městské
- 
 obytné všeobecné
- 
 občanské vybavení (smíšené s bydl.)
- 
 obchody a služby obsluhující silnici (smíšené s administrativou)



3-A6: Zelená infrastr.

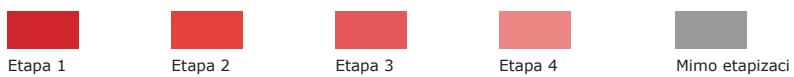
- 
 Zeleň parková
- 
 Modernistická zeleň
- 
 Zeleň izolační / svahová
- 
 Uliční alej městského význ.
- 
 Uliční alej lokálního význ.
- 
 Doplněková uliční zeleň (nesouvislá)

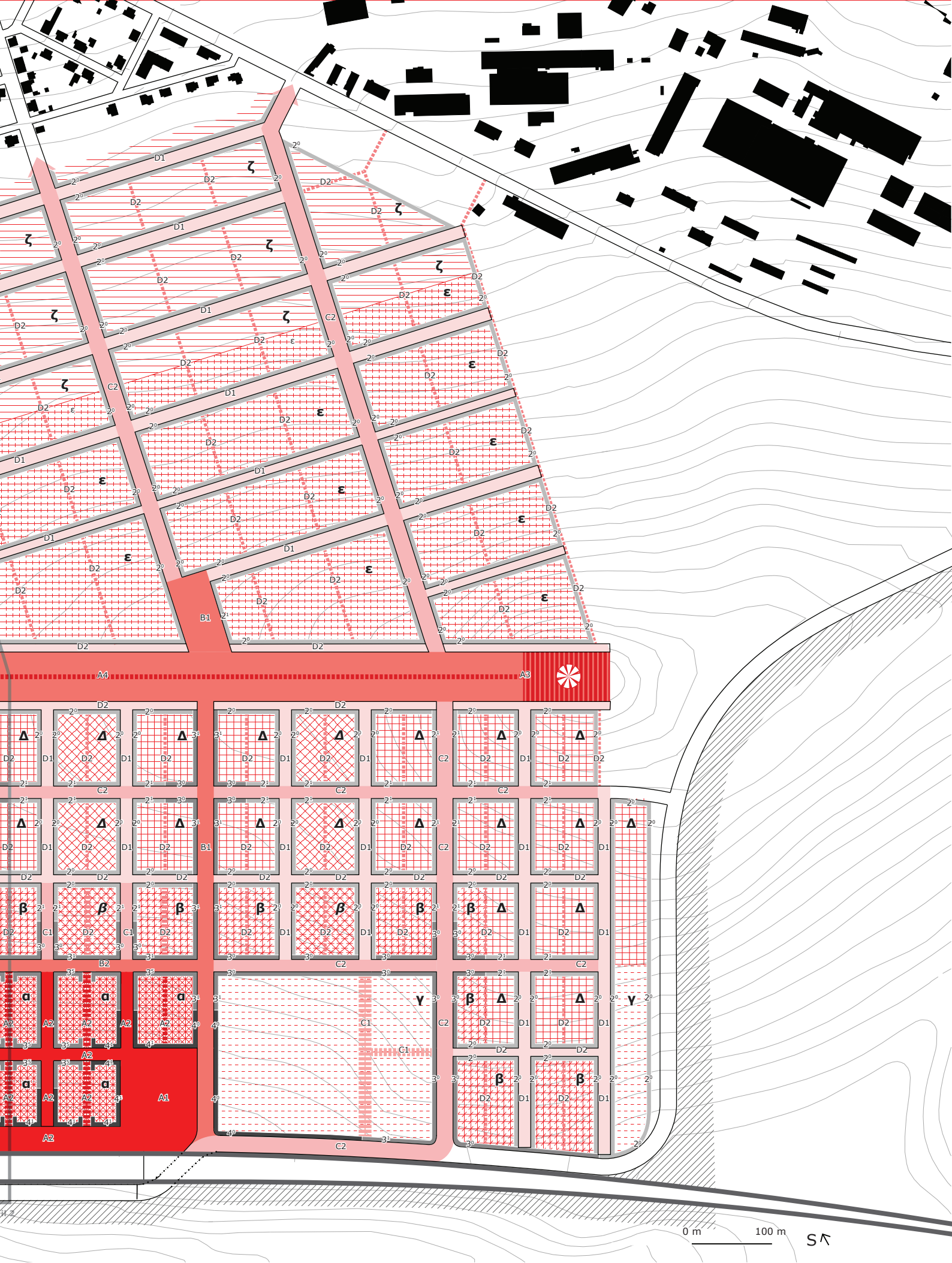


3-A7: Dopravní infrastr.



3-A8: Etapizace





Maximální počet podlaží a max. odchylka



Výšková dominanta

Veřejné prostranství

A1

nádražní
náměstí



A2

pěší ulice v
centru



A3

nejvyšší bod
území



A4

středový park
- zelená páteř
území



B1

lokální
centrum



B2

městská třída



C1

zklidněná
ulice v centru



C2

ulice v obytné
části území



D1

zklidněná
ulice v obytné
části úz.



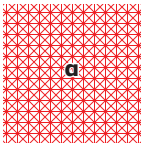
D2

průchod

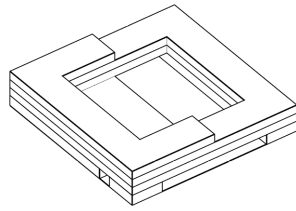


Struktura

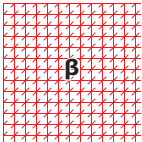
typ



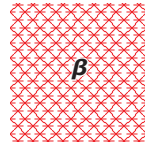
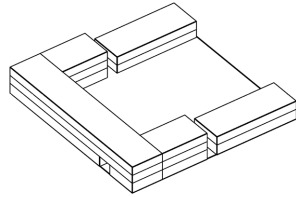
propojená
struktura
bloků



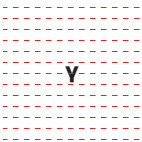
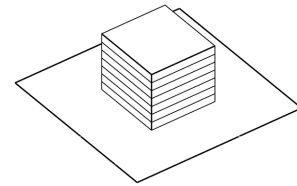
atyp



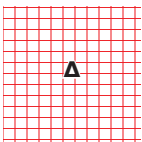
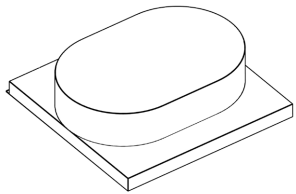
otevřené
bloky a
polobloky



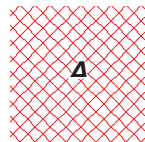
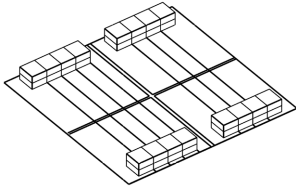
schodišřtové
a věžové
domy



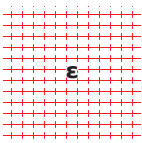
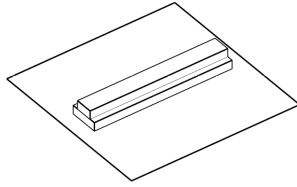
atypické
solitery



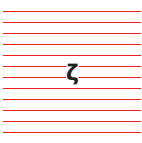
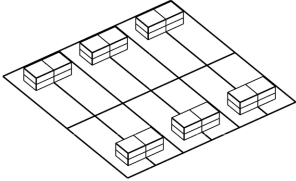
řadové
domy



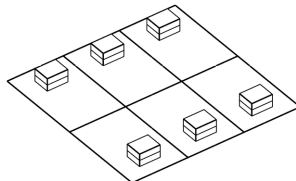
chodbové
domy



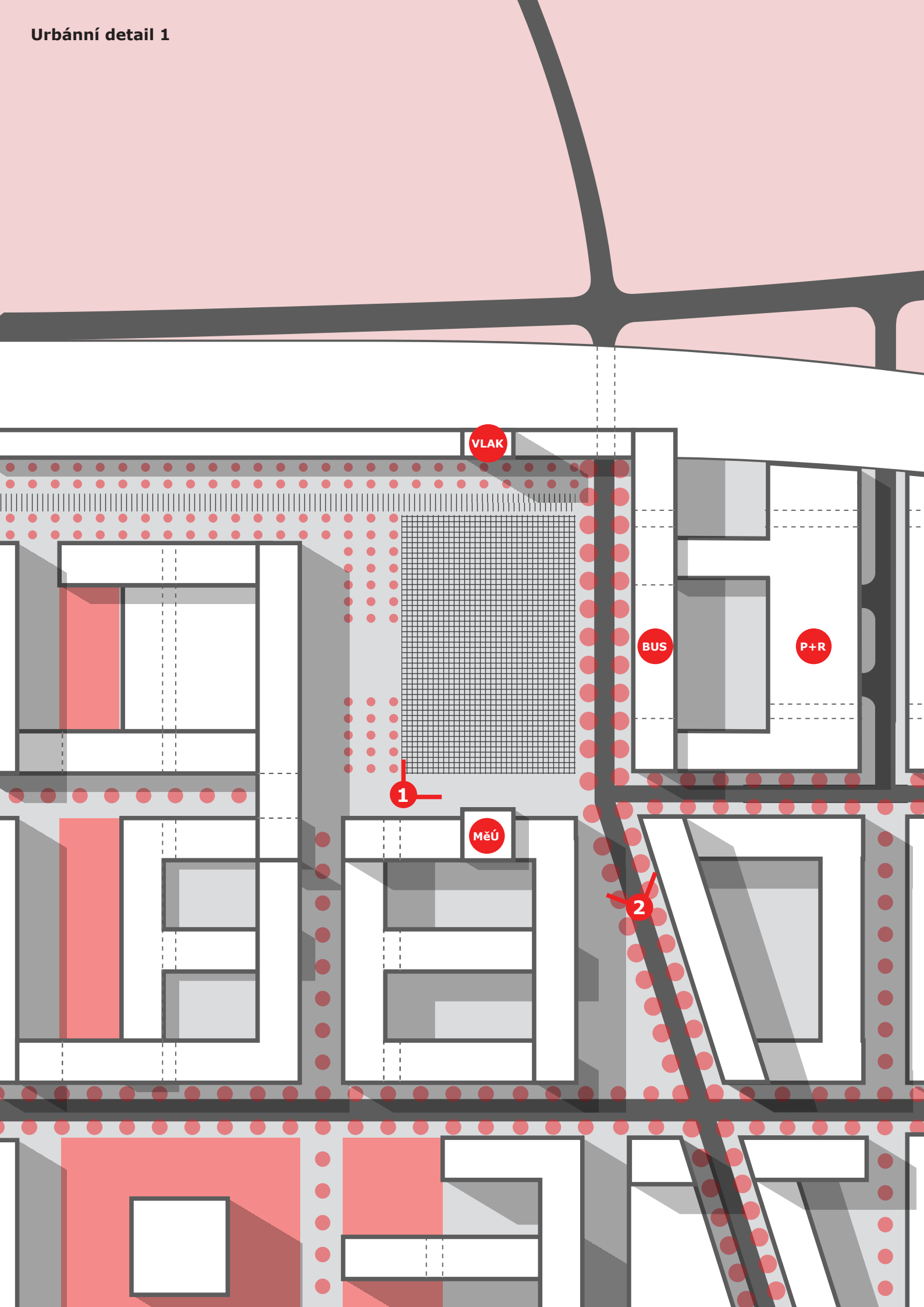
dvojdomy
/viladomy



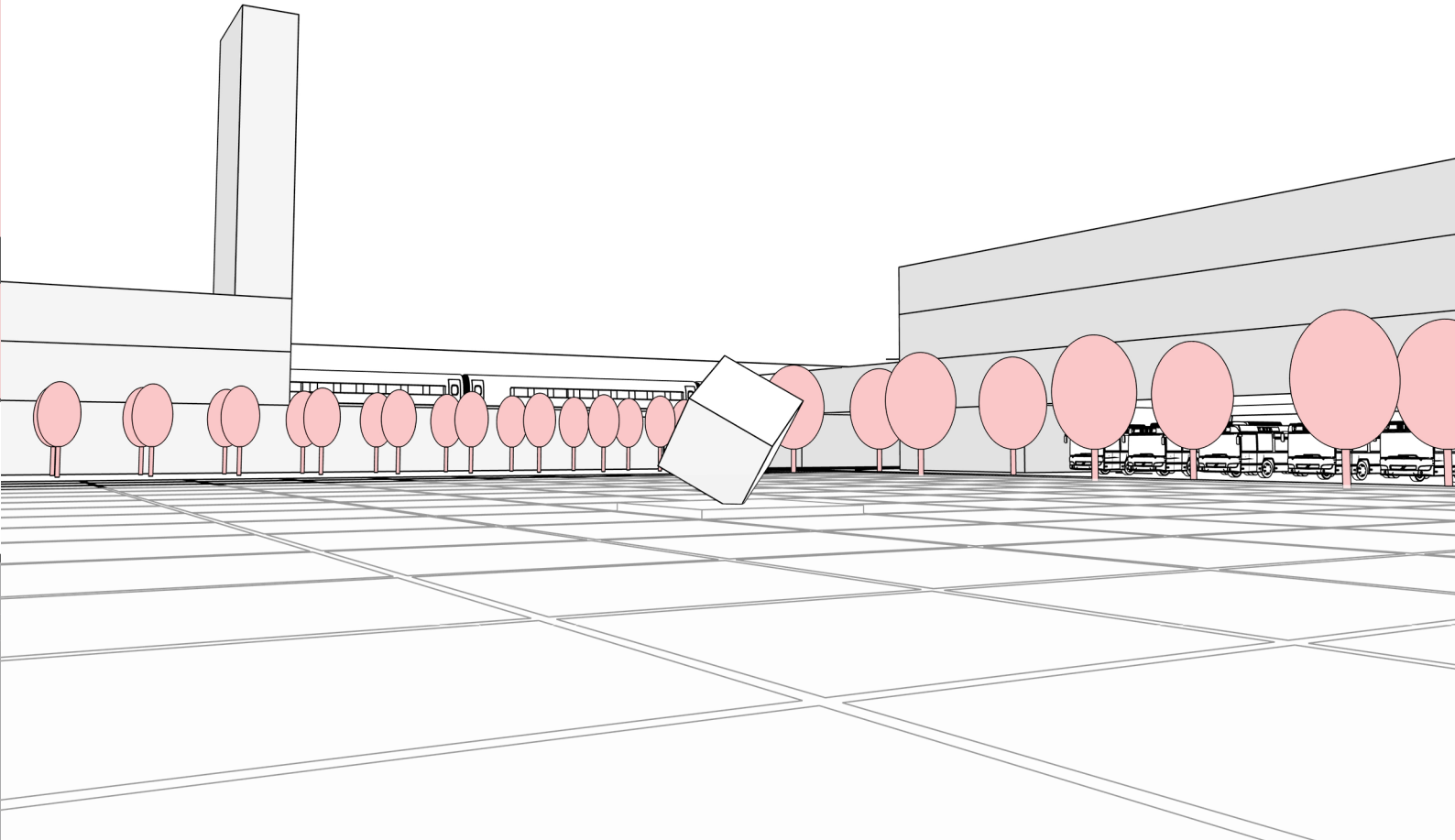
rodinné
domy



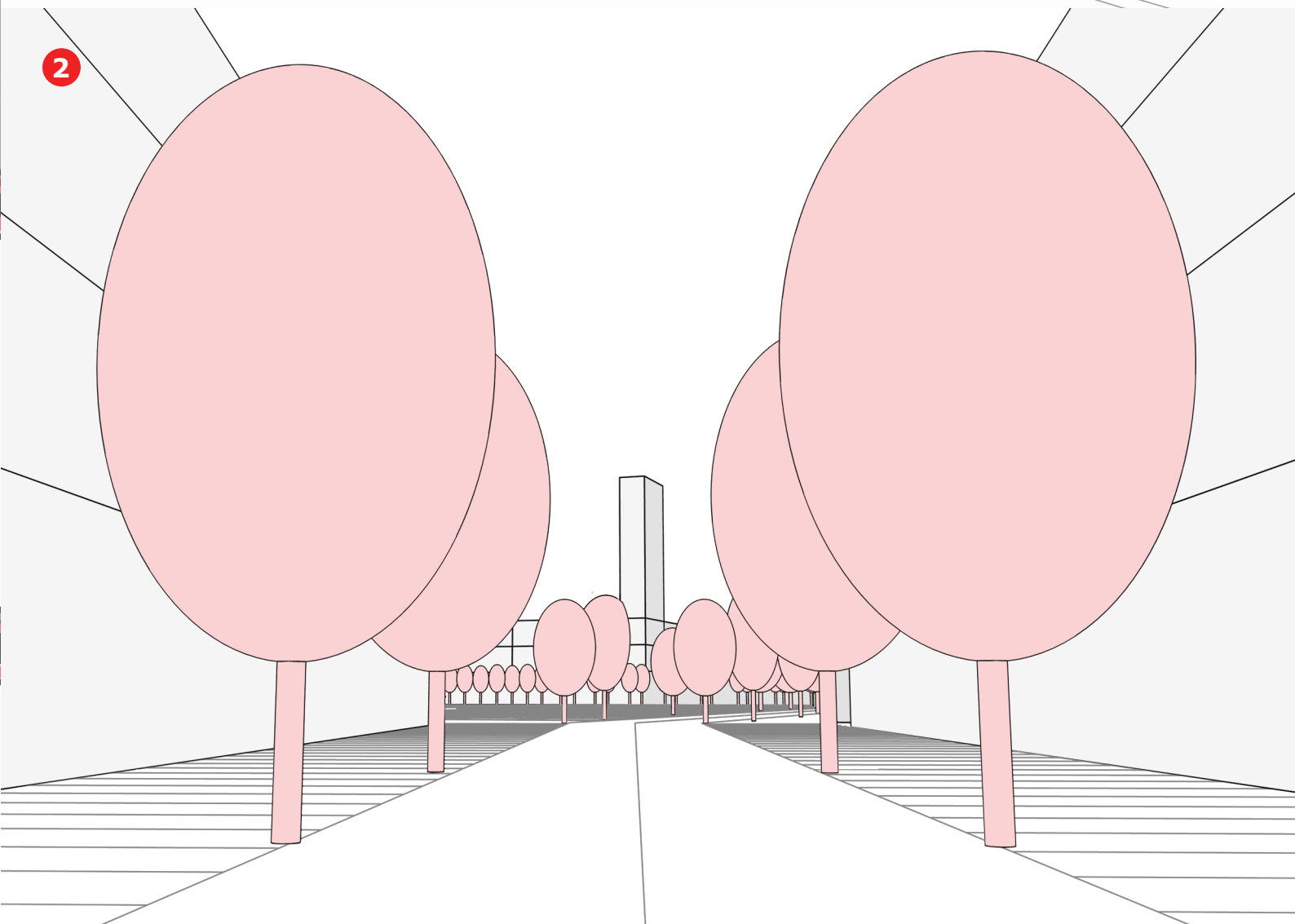
Urbánní detail 1



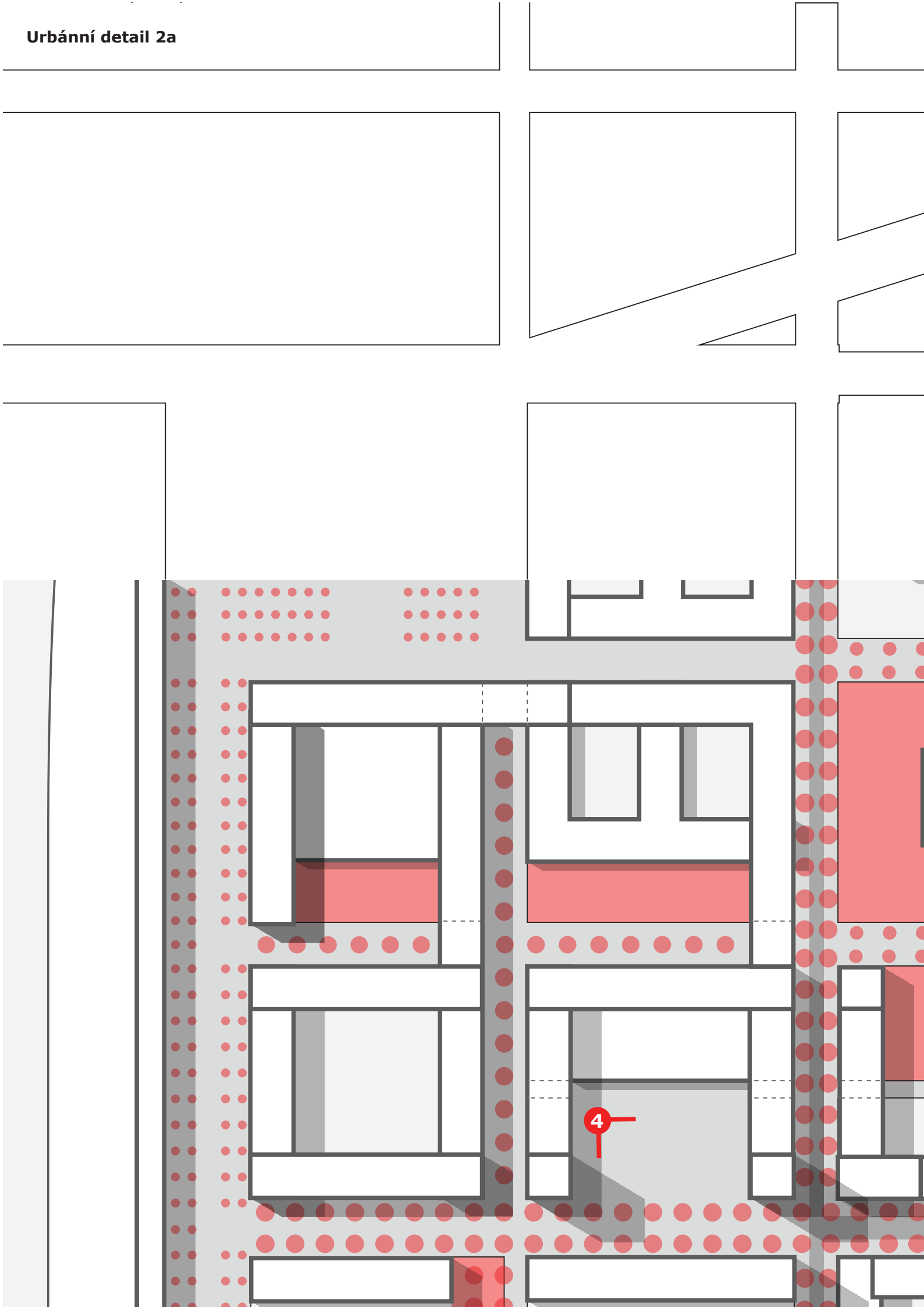
1

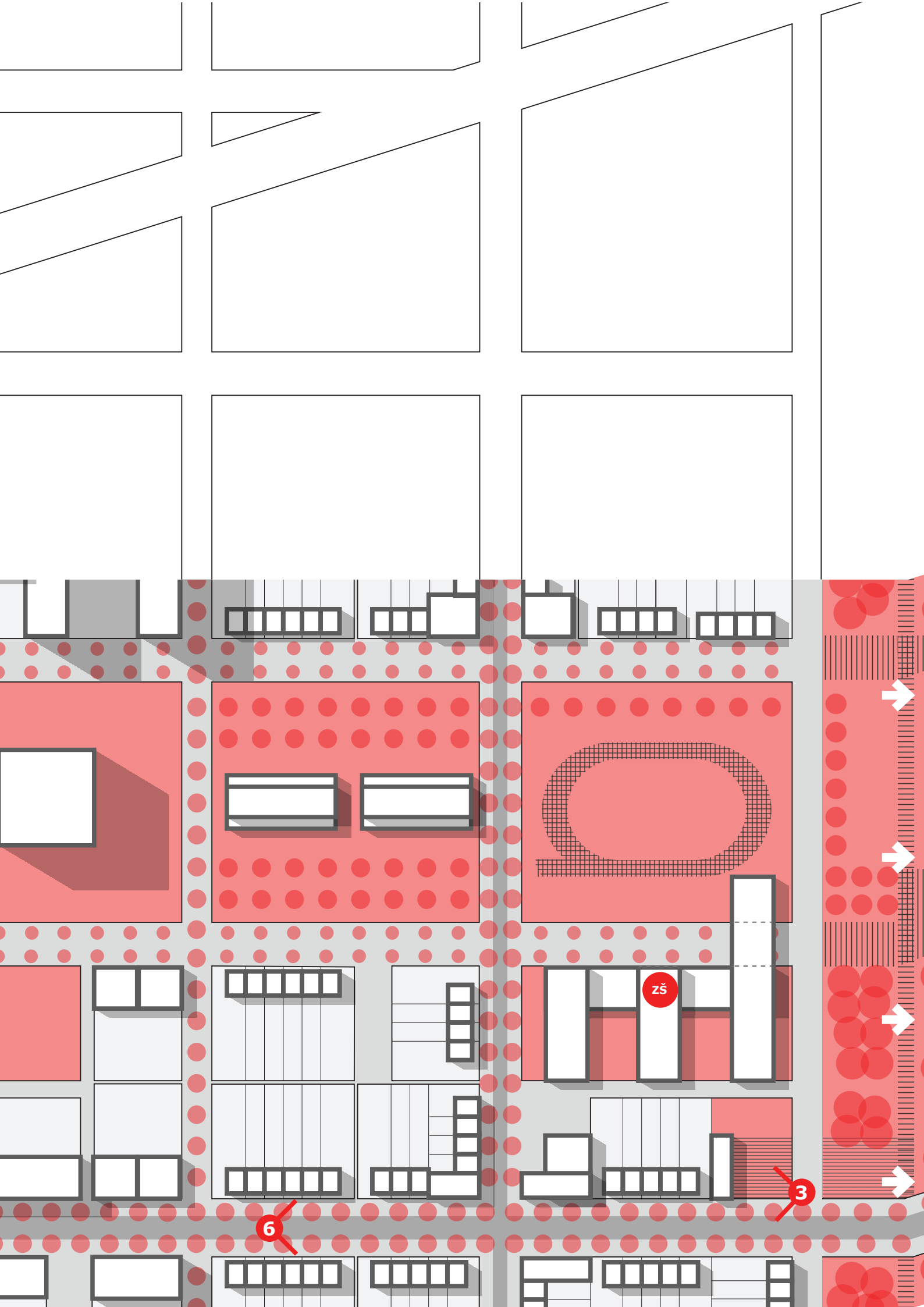


2



Urbánní detail 2a

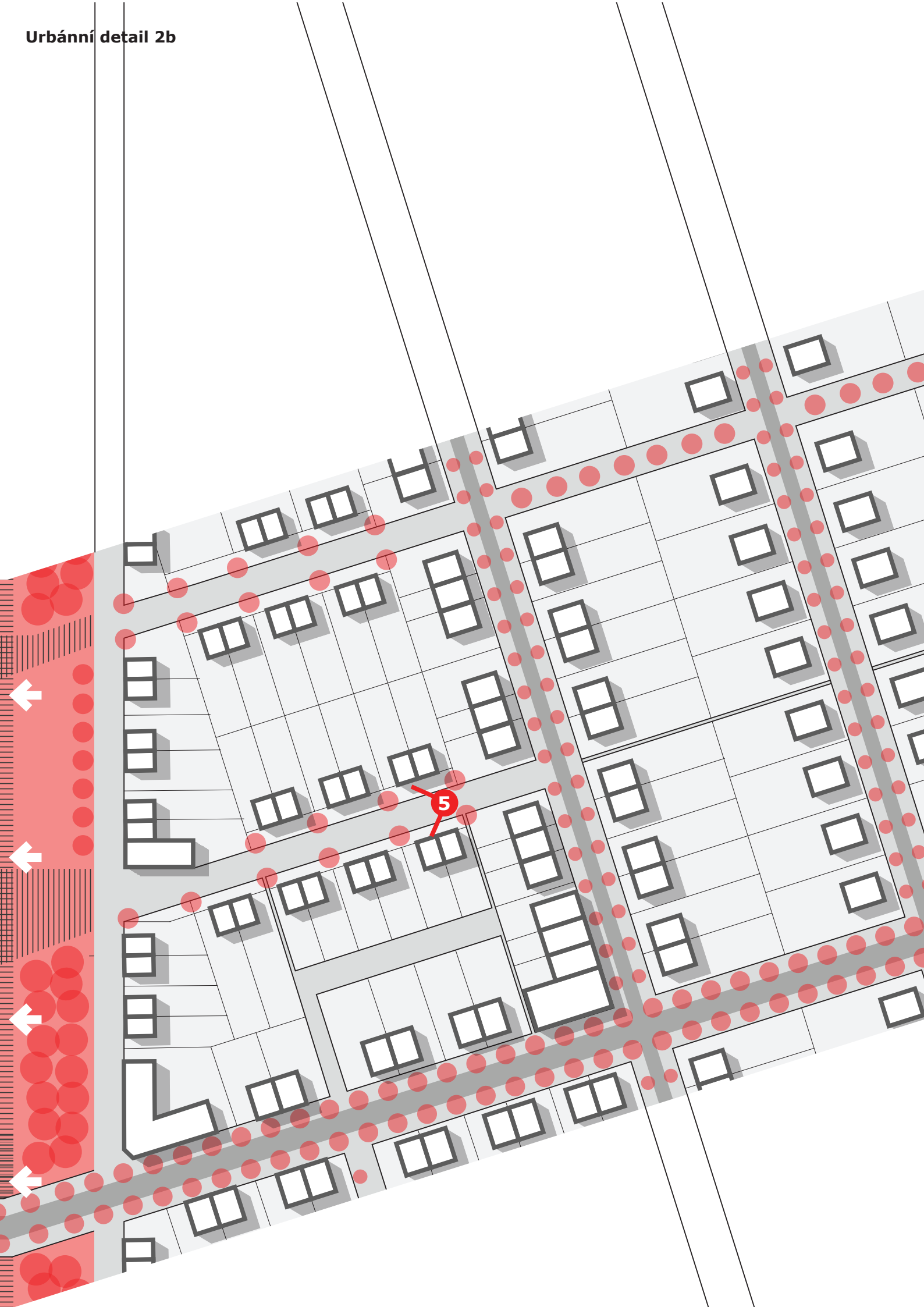


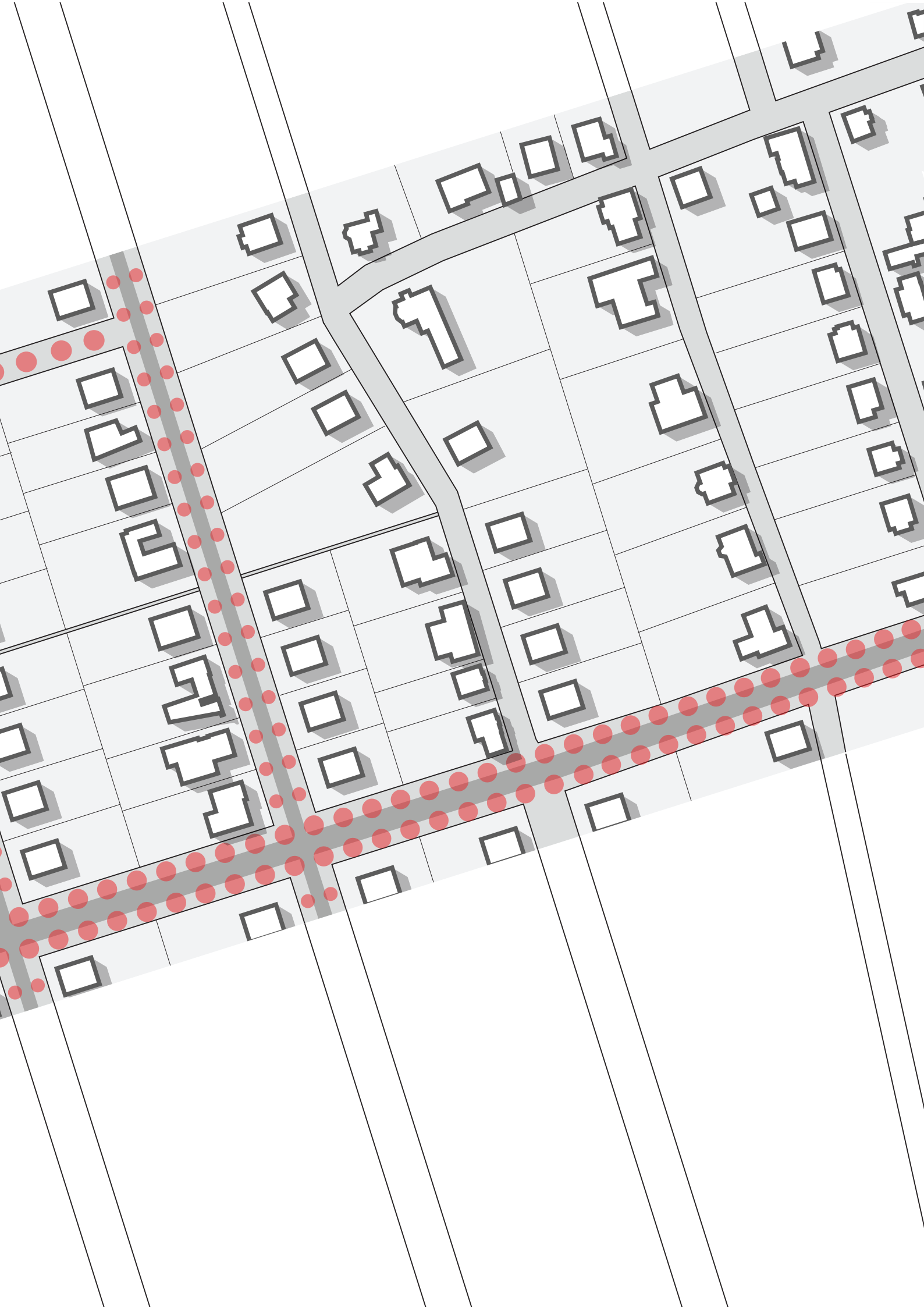


6

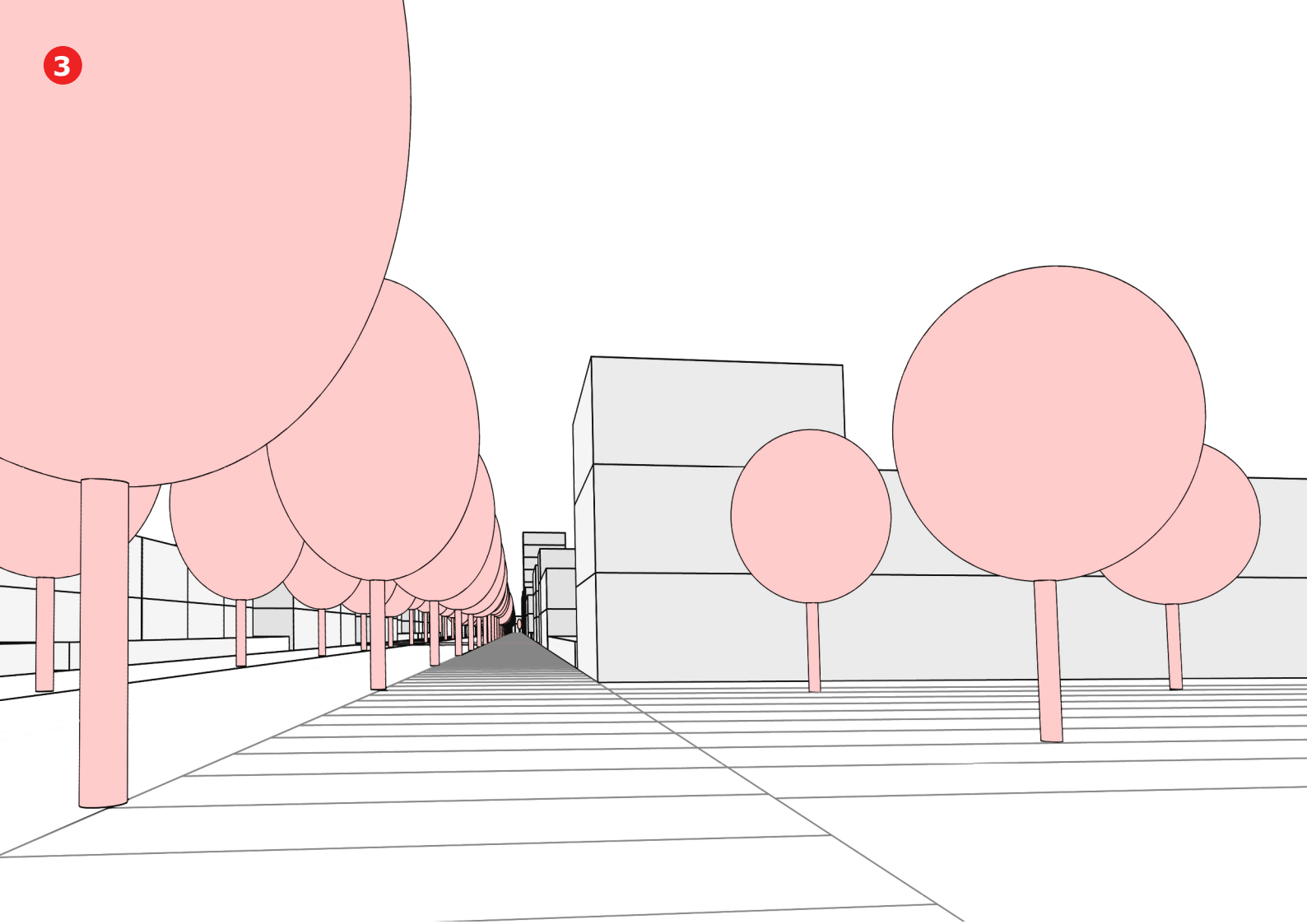
zš

3

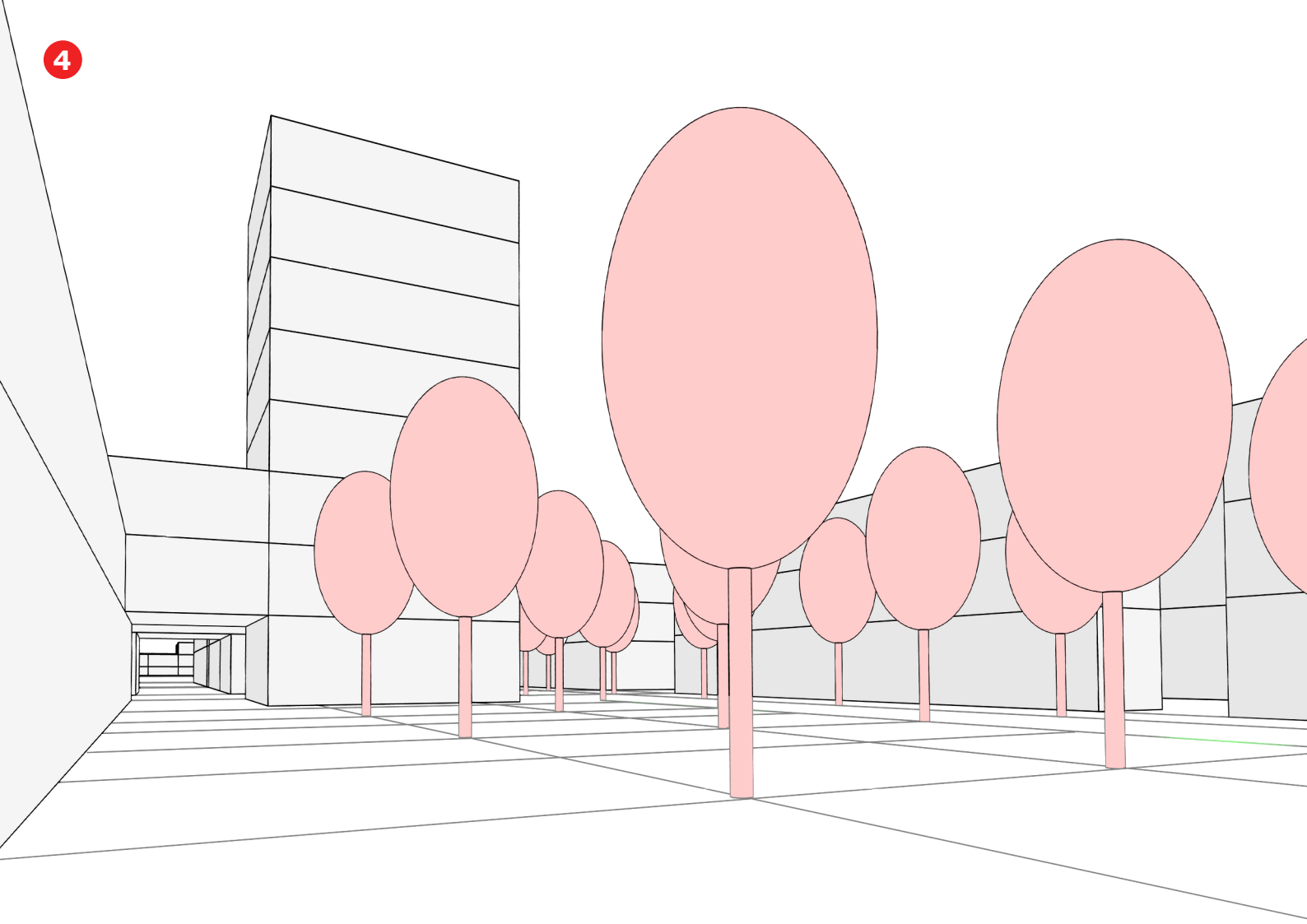




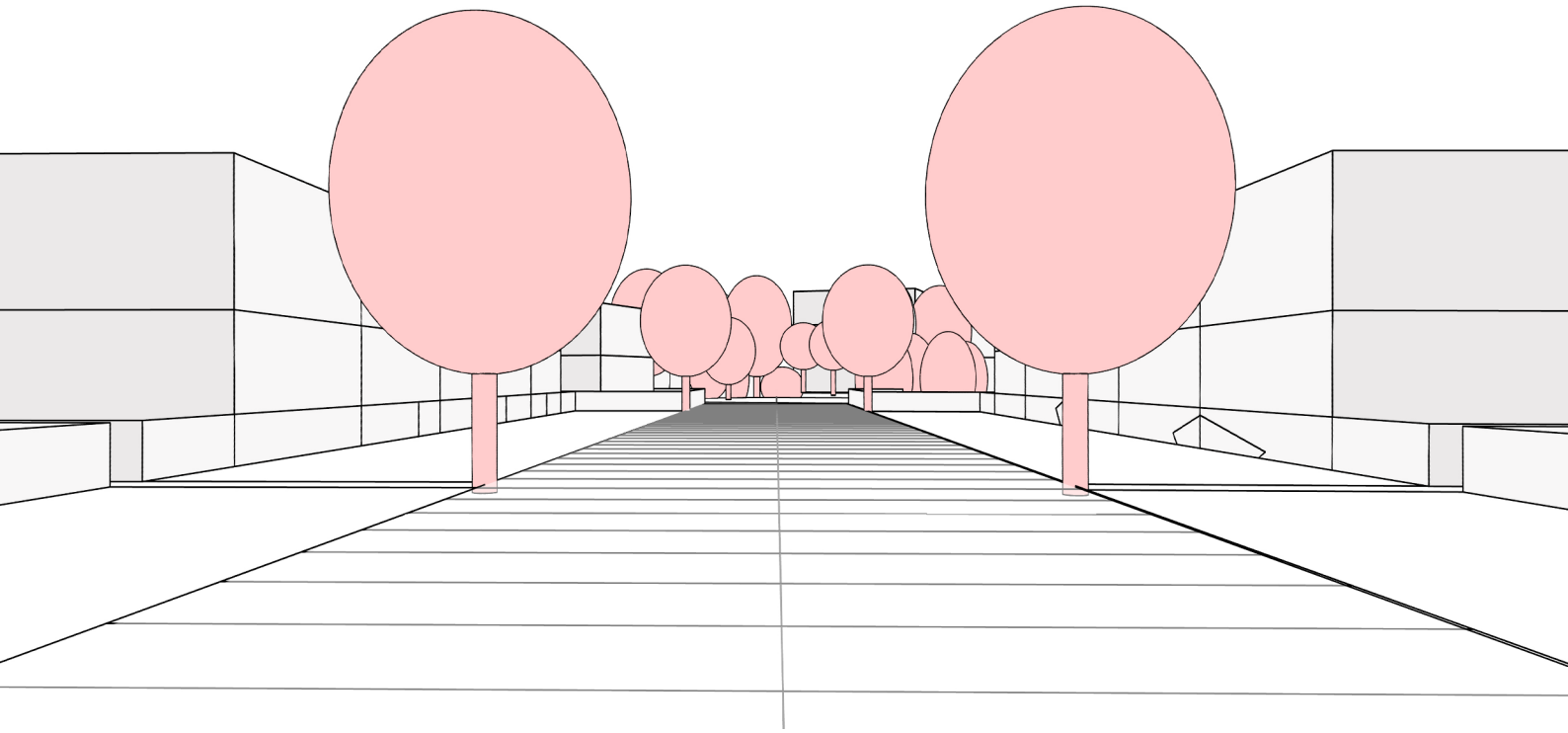
3



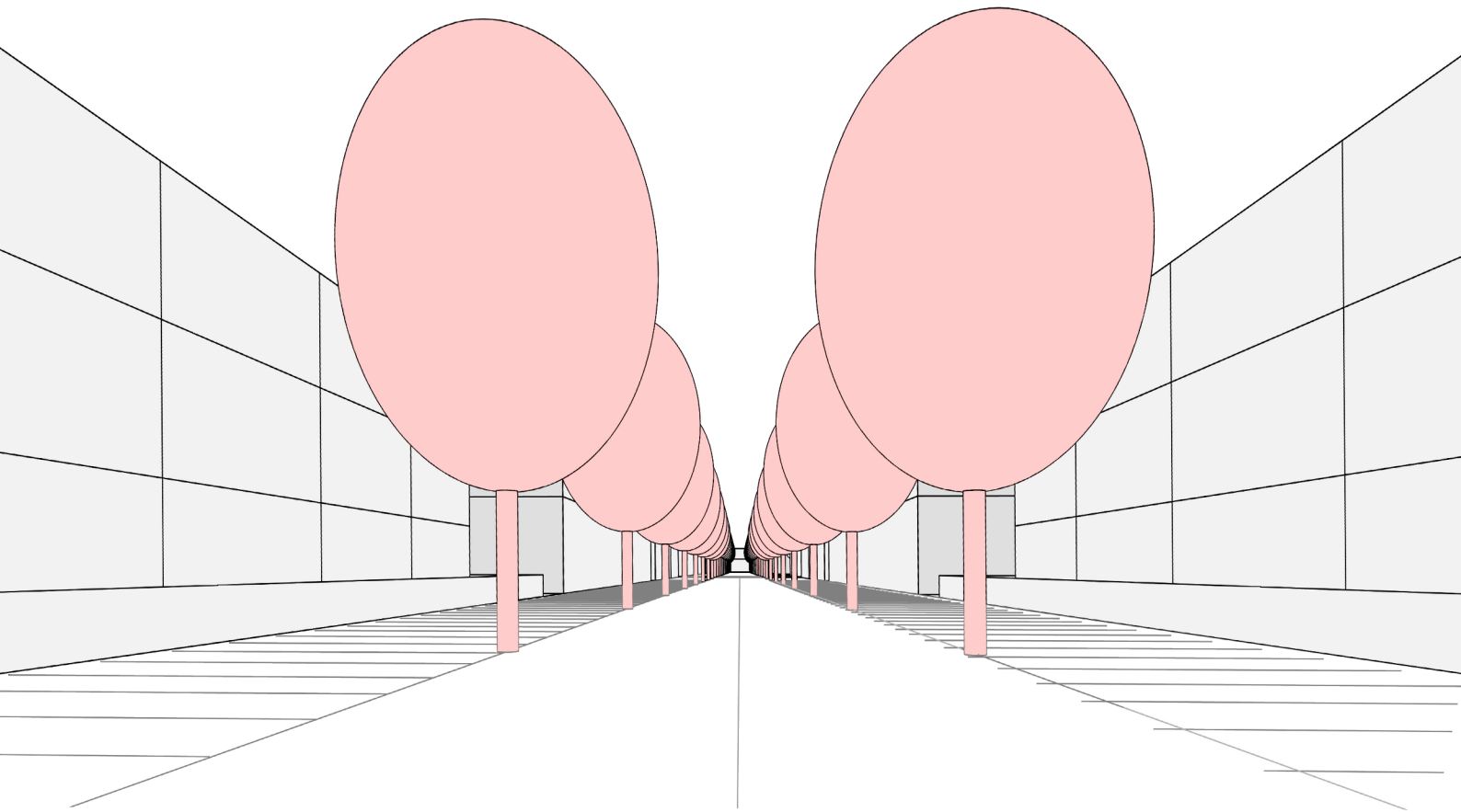
4

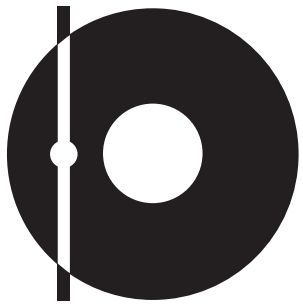


5

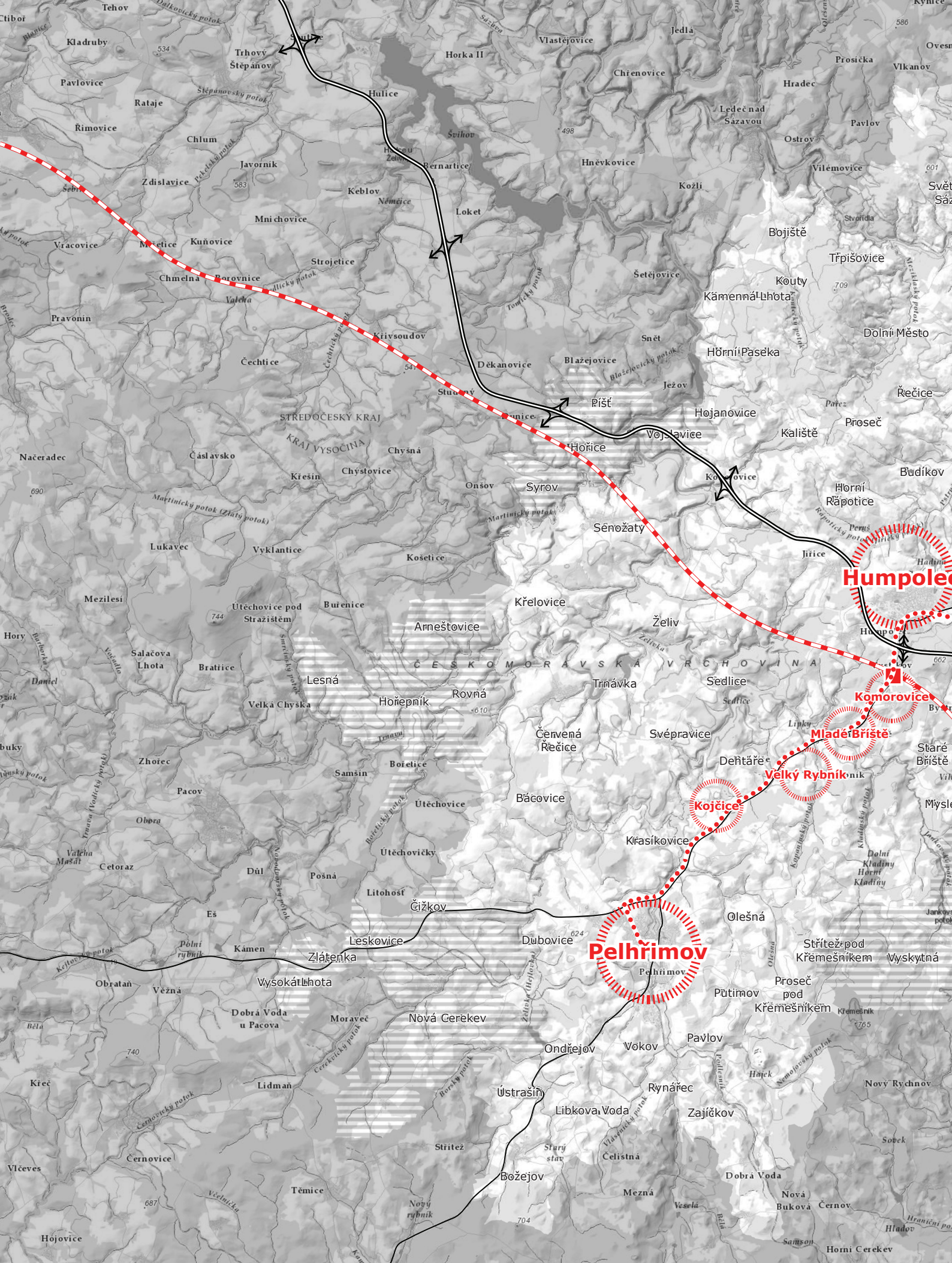


6





Humpolec



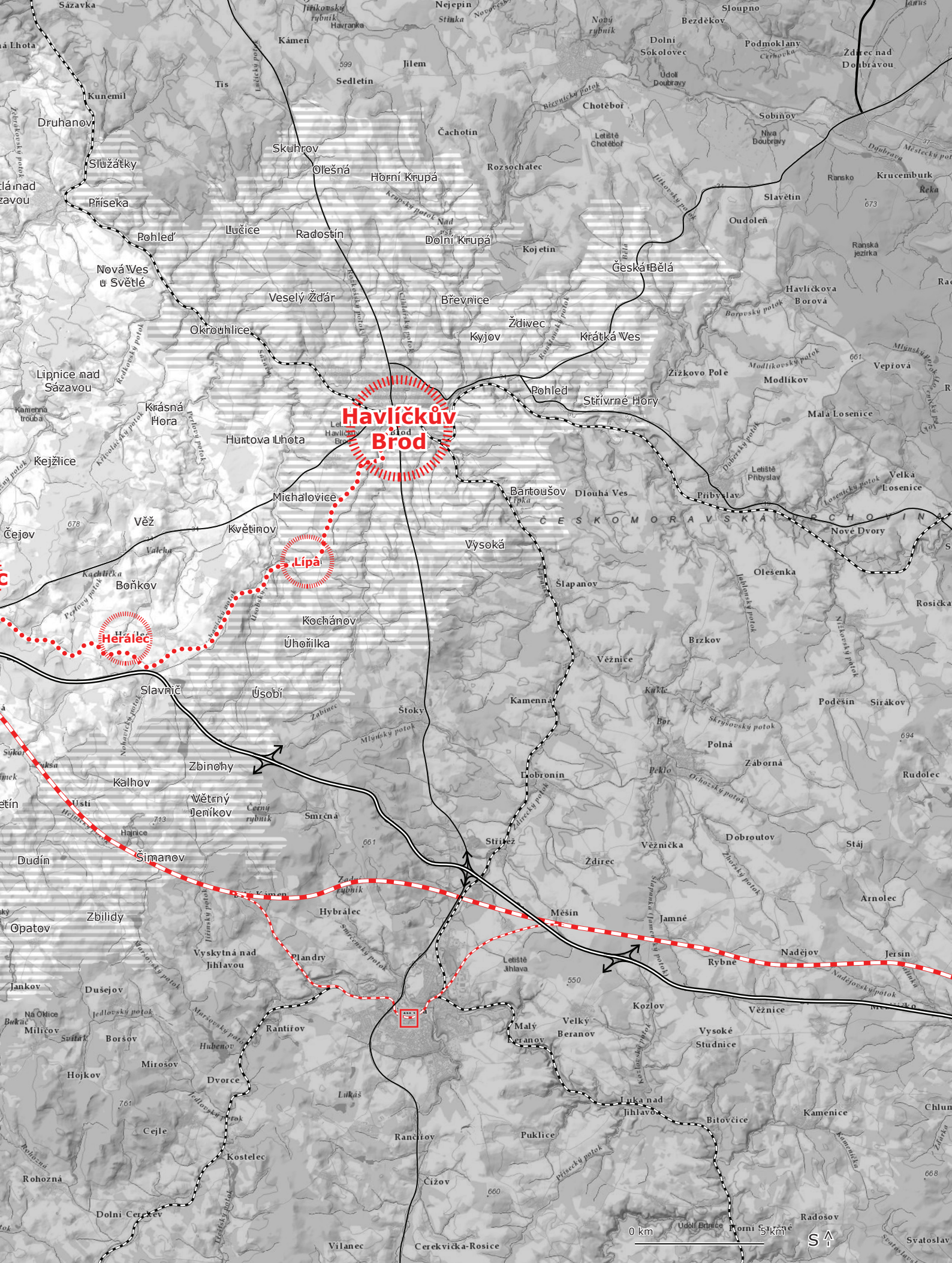
3-B1: Širší vztahy

Kojčice sídlo ve spádovém území určené k rozvoji

Zajičkov stabilizované sídlo ve spádovém území stanice



urbánní vazba mezi rozvojovými sídly

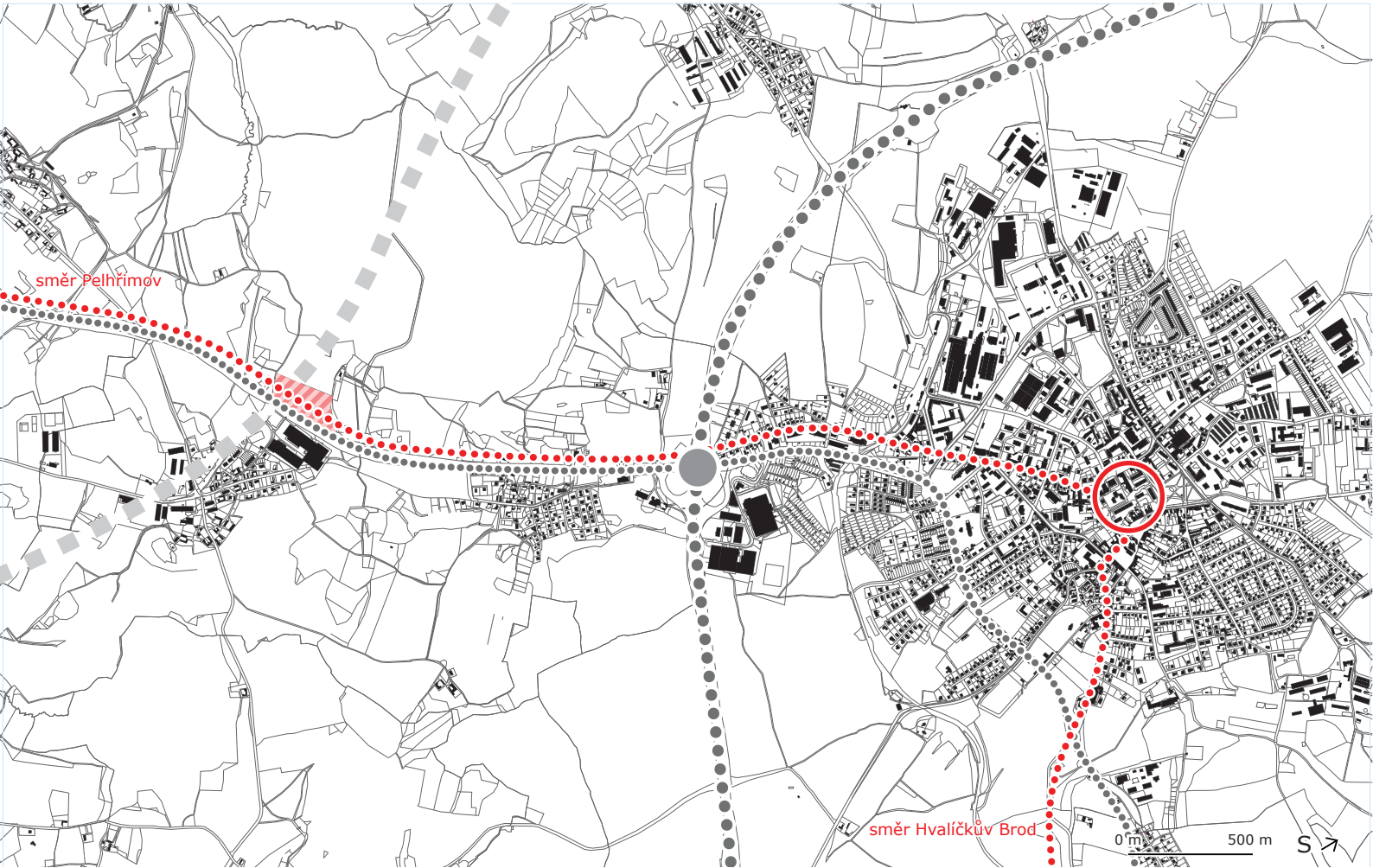


Koncept rozvoje

Klíčovou úlohou stanice VRT je obsluha Pelhřimova, Humpolce a z části Havlíčkova Brodu (pro spoje směr Praha). Na základě poznatků z analýzy problémů a případových studií je návrh postaven na principu vysoké intermodality s jinými mody dopravy zajišťující propojení s obsluhovanými městy. Nosným prvkem rozvoje bude lehká regionální tramvaj, která v úseku Humpolec - Havlíčkův Brod využije stávající trasu regionální železnice. Díky stabilitě provozu tohoto typu infrastruktury tak stanice bude dostupná z centra všech tří měst v krátkém čase a v každou denní dobu. Mimoto bude stanice

vybavena terminálem regionálních autobusů a parkovištěm P+R, plnící však zejména doplňkovou funkci. Stanice typu VRT sama o sobě negeneruje žádnou poptávku po administrativních / komerčních plochách či plochách pro bydlení. Poptávka je směřována do center měst napojených tratí tramvaje, bydlení je mimoto rozvíjeno v místech podél tramvajové trati. Vzhledem k trasování VRT tunelem v daném úseku je stanice umístěna pod povrchem a hala je navržena jako nenápadný nízký objekt s minimálním zásahem do krajiny v okolí stanice.





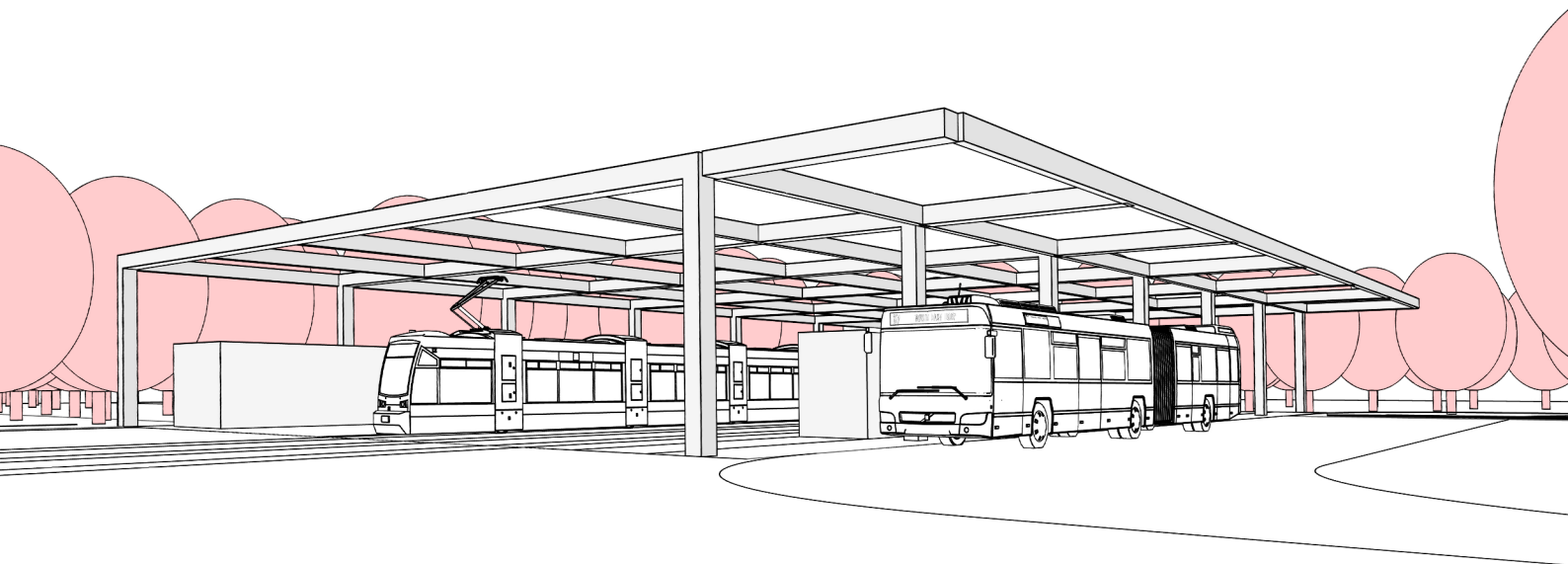
3-B2: Urbánní kontext

- ■ ■ VRT vedené pod zemí
- ● ● ● Silniční dopravní vazba
- ● ● ● Regionální tramvaj
- Centrum
- ▨ Řešené území

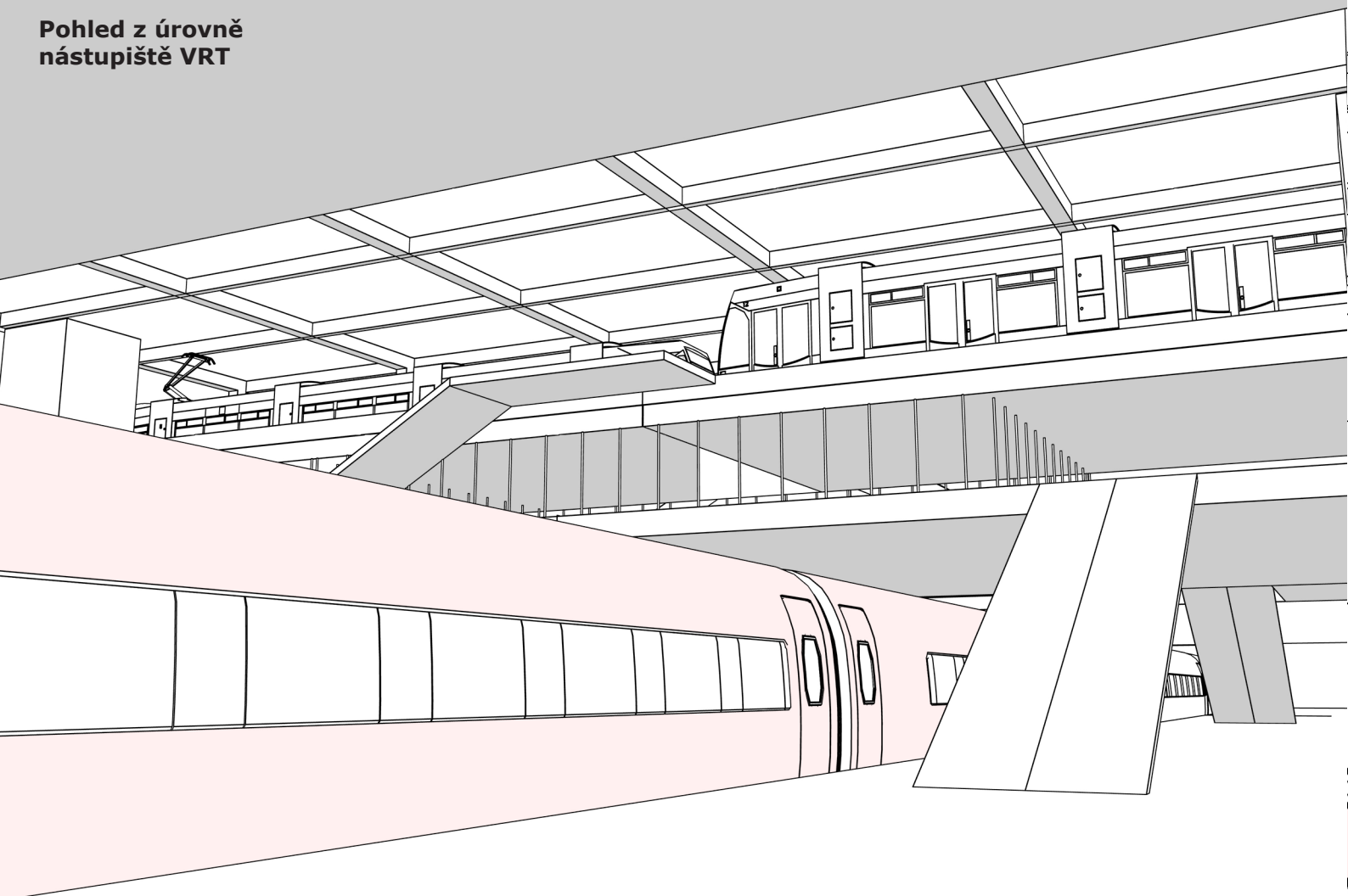


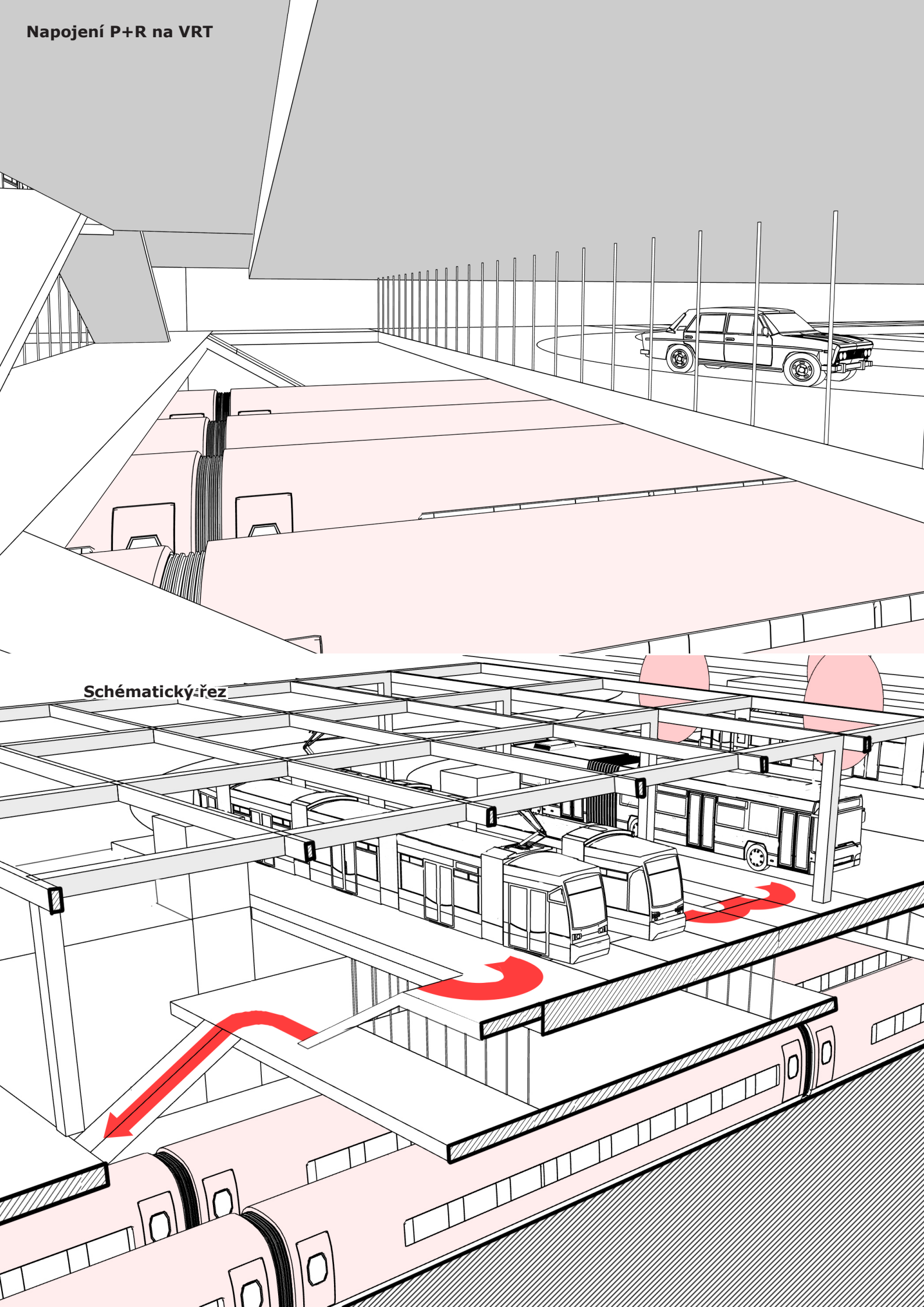
3-B4: Návrh stanice

**Pohled na terminál
z úrovně terénu**



**Pohled z úrovně
nástupiště VRT**





Schématický řez

