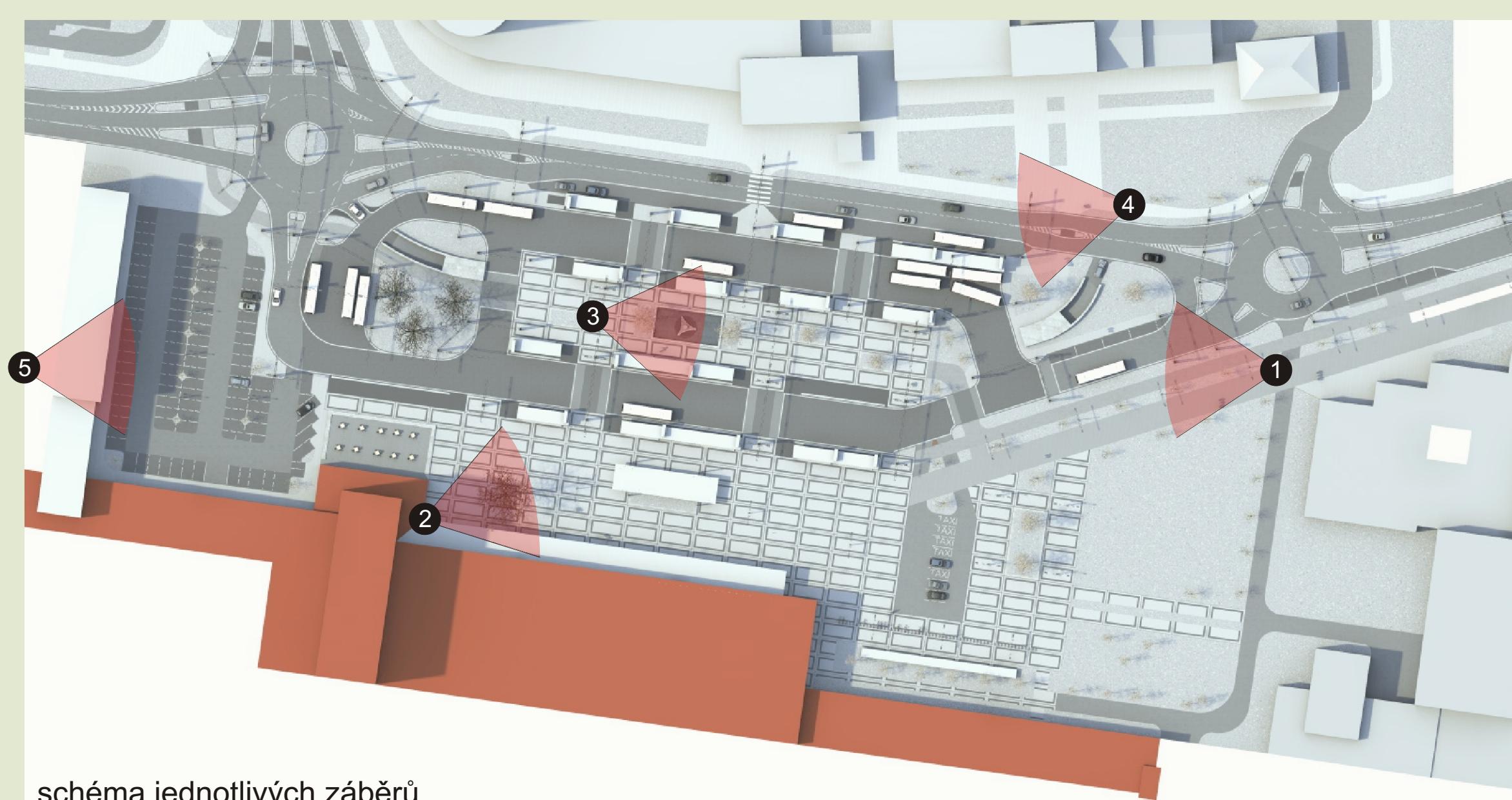
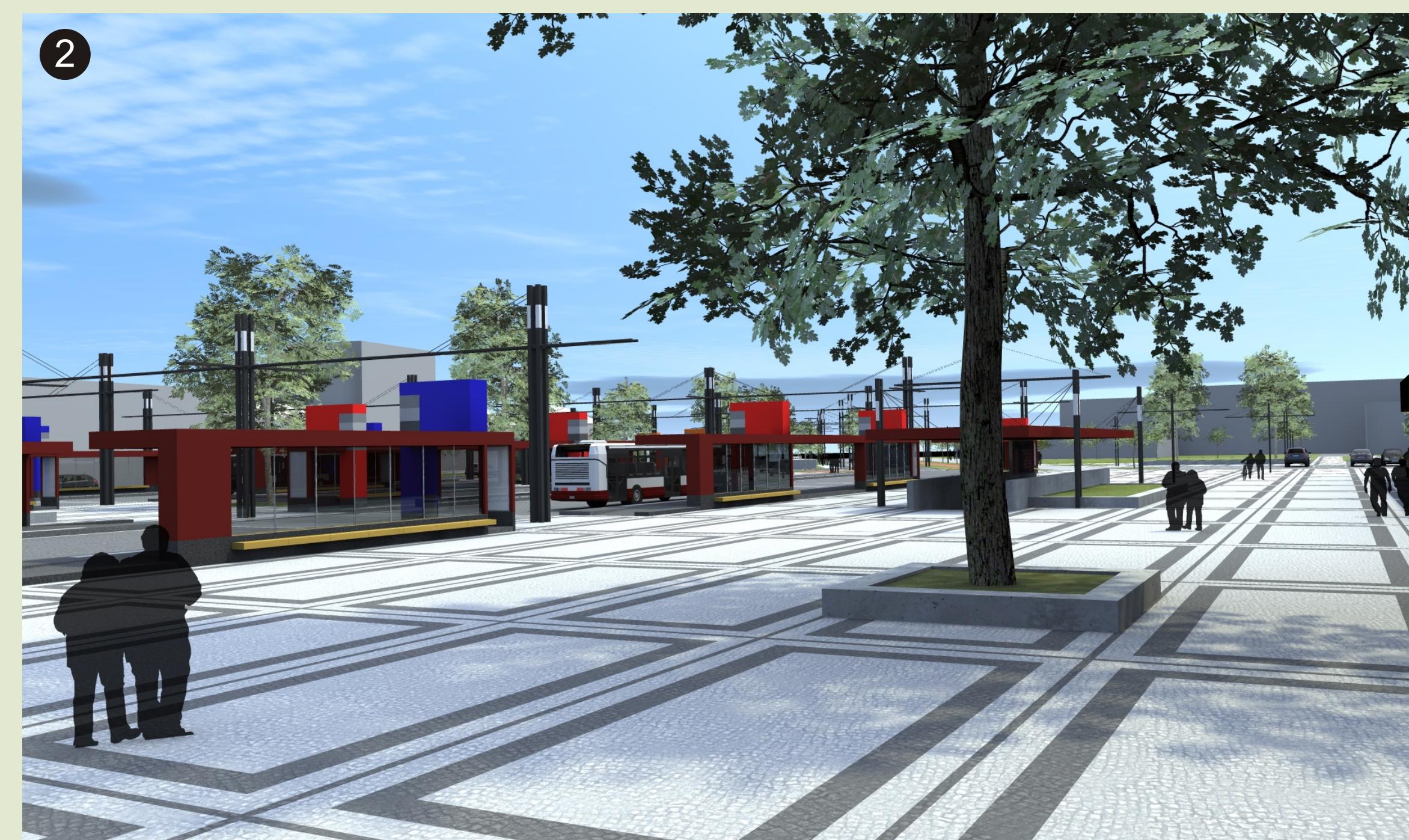


# PŘEDNÁDRAŽÍ - "BRÁNA DO MĚSTA"



## Doprava

Největším kladem předloženého návrhu je vymístění individuální dopravy z prostoru centra Pernerova náměstí při zachování krátké docházkové přestupní vzdálenosti a dostatečné kapacity parkování ( 91 vozidel v úrovni +/-0 a bezmála 200 v 1. PP.

Plocha je bezbariérová, zvýšení nástupních hran je dosaženo „vyzvednutím“ příslušného počtu obdélníků rastrov do úrovně + 15 cm. Toto řešení zcela koresponduje s kubickým pojetím původní architektury. Je zároveň ohleduplné k řidičům autobusů.

Nezbytné krátkodobé odstavování busů je realizováno tak, aby nerušilo estetické a pobytové funkce náměstí.

Přeši doprava je v celém prostoru preferována a je komfortně napojena na stávající infrastrukturu města. Cyklisté mají svoje vyhrazené pruhy, v prostoru smíšeném budou nuteni se pohybovat ohleduplně k chodcům.

Individuální cílová automobilová doprava je přivedena nekolizně do bezprostřední blízkosti nástupních hran. (docházková doba od 10 do 120 vteřin)

Tranzitní dopravu po I/36 je vymezen v souladu se záměry zpracovatele nového územního plánu a potřebami obyvatel města minimální, ale dostatečný prostor pro zajištění plynulého a bezpečného provozu.

Autobusy pro zajištění železničního výlukového provozu mají vlastní odstavné a nástupní prostory.

## Pobytová funkce náměstí, Zastávkové přístřešky.

V prostoru stávajícího parku je zachována pobytová plocha (96 x 24m) s integrovanou zelení nízkého, středního i vysokého pásmá, kterou je možné dále kultivovat. Je zde prostor pro vodní plochu (16 x 8m) Pobyt, ať dopravní mezi přestupy, tak rekreační, zpříjemní i zastávkové přístřešky s integrovanými lavičkami. Lavičky umožní pobyt pod střechou, ve stínu v otevřeném prostoru i na slunci, podle potřeb uživatelů.

Přístřešky tvarové a barevně harmonizují se stávající architekturou. Zároveň obsahují jasné orientační prvky pro uživatele. (barvy, čísla linek)

Nově je pro pobytovou funkci upraven park na východní straně náměstí, je lépe vkomponován do náměstí a umožní otevřít i východní vstup do nádražní hal.

## Trakce

Je navrženo kubické provedení sloupů s integrovaným veřejným osvětlením a výložníky. Toto uspořádání:

- snižuje počet trakčních stožárů
- tvorí brány do města
- eliminuje příčné převěsy (estetická záležitost)
- je inspirováno trakcí železnice

Materiálově odpovídá provedení zastávkových přístřešek, barevně potlačeno.

## Osvětlení

Do svislých i vodorovných prvků trakčního vedení jsou integrovány světelné prvky.

Přeši a cyklistické trasy jsou osvětleny parkovými stožáry, tvarově podobnými se stožáry trakčními.

Další prvky osvětlení jsou zakomponovány do zastávkových přístřešek, zdůrazňují některé shodné tvarové prvky s budovou hotelu.

## Propojení s nádražní halou, areálem HOBÉ a nábrežím Závodu míru.

Souběžnou funkcí vlakového nádraží, autobusového terminálu a parkoviště IAD je doplněn a podpořen návrhem propojení stávajících podchodů pod kolejemi koridorem v úrovni 1 PP do parkoviště pod autobusovým nádražím a dále do kapacitního parkoviště v areálu Hobé. Koridor se navrhuje doplnit občanskou vybaveností v návaznosti na obchodní centrum Hobé.

Vertikální spojení koridoru s parтерem začíná v odbavovací hale nádraží, technické řešení je zkonzultováno i s Ing. arch. Miroslavem Řepou Další spojení je na ploše autobusového nádraží, před průčelím stávajících budov Hobé a v areálu obchodního centra Hobé. Koridor dále pokračuje do veřejného prostoru sídlisť Závodu míru, kde díky terénnímu zlomu vyúsťuje přímo do exteriéru v úrovni parteru.

## Hluk z dopravy v pobytovém prostoru

Hluková zátěž se sníží díky této opatření:

- je eliminován průjezd osobních aut prostorem terminálu.
- vlivem okružních křížovatek a zúžení jízdního profilu komunikace dojde ke zpomalení průjezdu a zvýšení plynulosti dopravy
- zastávkové přístřešky významnou část hluku absorbuji, díky svému členitému tvaru.