

## **A – PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

### **1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

- 1.1 Stavba: **MUVD – Terminál B – Návrh stavby**  
**Multimodální uzel veřejné dopravy**
- 1.2 Zadavatel: **Statutární město Pardubice**  
se sídlem Pernštýnské náměstí 1, Pardubice, PSČ 530 21,  
zastoupený ve věcech smluvních Ing. Martinem Charvátlem  
primátorem statutárního města Pardubice
- 1.3 Zhotovitel studie: **OPTIMA spol. s.r.o.**  
Projektová, inženýrská a stavební činnost  
Žižkova 738, 566 01 VYSOKÉ MÝTO  
e-mail: [info@optima-vm.cz](mailto:info@optima-vm.cz)  
IČ: 15030709, DIČ: CZ15030709  
Ing. Bohuslav Shejbal, jednatel  
autorizovaný inženýr pro pozemní stavby ČKAIT 0700216  
Ing. Zbyněk Neudert, autorizovaný inženýr pro dopravní  
stavby, mosty a inženýrské stavby ČKAIT 0700316

### **2. ZDŮVODNĚNÍ STUDIE**

Město Pardubice v letošním roce zprovoznilo terminál „A“ pro městskou hromadnou dopravu jako dílčí část multimodálního uzlu veřejné dopravy. Další část tohoto dopravního uzlu je návrh terminálu „B“ pro dálkovou a linkovou hromadnou dopravu, případné odstavení vozidel hromadné dopravy a zajištění náhradní dopravy pro České dráhy v případě výluky, protože terminál se nachází v těsné blízkosti železničního nádraží. Rekonstrukce železničního nádraží bude dalším krokem do uceleného komplexu dopravy. Současně je třeba řešit i parkování osobních vozidel a to jak krátkodobé tak i dlouhodobé.

## MUVD – Terminál B – Návrh stavby Pardubice

Cílem studie je prověřit možnost umístění stavby terminálu „B“ na pozemky ve vlastnictví města Pardubic, a doplnění komplexu staveb pro zajištění veřejné dopravy. V současnosti se autobusové nádraží nachází na soukromých pozemcích na opačné straně ulice Palackého třída, po které denně projíždí až 20 tisíc vozidel a značná část cestujících přechází mezi autobusovým a vlakovým nádražím. Navržené řešení podstatně zvýší bezpečnost chodců i komfortní přestup mezi jednotlivými druhy veřejné dopravy.

### **3. STANOVENÍ ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ**

V zadání studie jsou definovány pozemky, které je možné využít pro návrh terminálu „B“. Jedná se o pozemky v katastrálním území Pardubice těchto parcelních čísel:

p.č.1778/64, st.9134, p.č.1778/65, p.č.2798/28, st.5530/1, p.č.3000/57, p.č.3000/58, p.č.3000/37, p.č.3000/38, p.č.3000/39, p.č.1778/67, st.5531, st.5532 a st.5533

Z východní strany je prostor ohraničen nově postaveným terminálem „A“, z jižní strany areálem železničního nádraží, ze západní strany soukromým pozemkem a areálem Českých drah a od severu dopravně velmi zatíženou Palackého třídou. Zájmový prostor je značně omezen soukromým pozemkem zasahujícím do prostoru od západu, který není možné pro návrh použít.

V severní části podél Palackého třídy prochází zájmovým územím cyklostezka se smíšeným provozem cyklistů a chodců, kterou je třeba zachovat. Rovněž je třeba vhodně zapracovat napojení připravované lávky přes kolejiště od plánovaného parkovacího domu.

Během zpracování studie došlo k částečnému posunu v jednání s vlastníky soukromých pozemků a proto byla v rámci studie dopracována další varianta možné úpravy terminálu „B“ s využitím některých soukromých pozemků.

### **4. VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH**

Terminál B je třeba navrhnout s dostatečnou kapacitou:

- 8 stanovišť pro nástup
  - 2 stanoviště pro výstup
  - 4 stání pro krátkodobé odstavení mezi spoji ( 10minut )
  - 6 stání pro dlouhodobé odstavení mezi spoji ( 4hodiny – celou noc) – dodatečný požadavek
- Návrh terminálu musí zohlednit různé délky vozidel hromadné dopravy
- 1 kloubový autobus
  - cca 20% dálkových autobusů délky 15m

## MUVD – Terminál B – Návrh stavby Pardubice

Terminál bude umožňovat komfortní prostupnost pro pěší a cyklistickou dopravu, včetně bezbariérových přístupů. Je nutné zajistit propojení nově navržené lávky pro chodce přes kolejiště s terminálem B a A, ( směr centrum a směr Polabiny).

V terminálu B je třeba navrhnout budovu, která bude od východu uzavírat veřejné prostranství. Budovu je třeba navrhnout v souladu s ÚS přednádraží a se změnou ÚP XVIII, kde je stanovena výšková hladina zástavby na min.3NP ( 10-12m) a max.6NP (22-23m). Objekt by měl umožnit zřízení dispečinku.

Původní plocha pro terminál „B“ byla rozšířena i o pozemky 1778/23, 1778/52 případně o pozemek 1778/33, které nejsou ve vlastnictví investora.

### **5. CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ**

Zájmový prostor se nachází v zastavěném území mezi areálem železničního nádraží a hlavní dopravní komunikací Palackého třídou s dopravním zatížením cca 20tisíc vozidel. Z východní strany dotčený prostor bezprostředně navazuje na nově vybudovaný terminál A. Ze západní strany navazují provozní budovy a pozemky Českých drah a především soukromých subjektů.

Přednádražní prostor je v současnosti nově upraven a nově navržená budova dopravního terminálu B má uzavřít tento reprezentativní prostor ze západní strany a oddělit od provozních budov.

V dotčeném prostoru se nachází řada podzemních i nadzemních inženýrských sítí.

Architektonickou hodnotu v území, které vyžaduje zvláštní ochranu je budova nádraží, která podléhá památkové ochraně.

Nově byla zakázka doplněna o plochu pro případné dlouhodobé (4-10hodin) odstavení autobusů, která je v současnosti využívána jako autobazar se zpevněným povrchem.

### **6. ZÁKLADNÍ ÚDAJE NAVRŽENÝCH VARIANT**

#### **6.1.1 Veřejná doprava varianta č.1**

Terminál B je dopravně napojen na terminál A, respektive na světelně řízenou křižovatku třídy Palackého a ulice Kpt. Bartoše. Jiné napojení na třídu Palackého není prakticky možné, vzhledem k velmi malé vzdálenosti případných křižovatek.

Napojení terminálu B je obousměrnou komunikací šířky 7,0m s oboustrannými nástupišti šířky 3,0m. Následně je komunikace rozdělena dělicím ostrůvkem a komunikace jsou

## MUVD – Terminál B – Návrh stavby Pardubice

jednosměrné šířky 4,50m s jednostrannými nástupišti šířky 3,0m. Návrh je ovlivněn především poměrně úzkým zájmovým prostorem.

V terminálu B je navrženo jedno výstupní stání pro autobusy všech požadovaných délek, druhé výstupní stání se uvažuje v terminálu A, na stávajícím výstupním stanovišti.

V severní části terminálu B jsou navržena nástupiště č. 1 až č. 3. Nástupiště č. 1 a č. 2 jsou pro dálkové autobusy délky 15,0m, nástupiště č. 3 je navrženo i pro kloubový autobus délky 18,0m.

V jižní části jsou navržena nástupiště č. 4 až č. 8. Nástupiště č. 5 je rovněž pro autobusy délky 15,0m, ostatní nástupiště jsou pro autobusy délky 11,0m.

Vjezd do terminálu „B“ by byl podjezdem pod provozní budovou a výhodou tohoto řešení je bezesporu těsná blízkost nástupišť dálkové dopravy projíždějící městem Pardubice a provozní budovy s případným občerstvením a sociálním zařízením.

Výjezd z terminálu směr Pardubice by byl možný přes terminál A, a následně by-passem mimo světelně řízené křižovatky.

Uprostřed podél dělicího ostrůvku jsou navržena čtyři odstavná stání pro krátkodobé odstavení autobusů (10min). Ostatní plochy za provozní budovou nelze vzhledem k připomínkám Policie využít (problematické napojení z Palackého třídy). Následně byla další odstavná stání navržena na samostatné ploše vedle obchodního domu LIDL. Pro vjezd na tuto plochu by se využil stávající vjezd ve vlastnictví SŽDC, který by se upravit. Součástí odstavné plochy pro pět autobusů by byla minimální provozní budova. Rovněž bude nutné i částečně upravit stávající křižovatku, především posunout přechod pro chodce a doplnit dělicí ostrůvek. Odbočný pruh do areálu celnice bude minimalizován. Autobusy budou přijíždět zásadně od okružní křižovatky, najedou na odstavnou plochu přes stávající příjezdovou komunikaci (nutná celková rekonstrukce) a vyjíždět mohou pouze ve směru k nádraží tedy doprava.

Náhradní autobusová doprava při výluce na železnici byla ponechána v terminálu A.

### **6.1.2 Veřejná doprava varianta č.2**

Terminál B je dopravně napojen na terminál A, respektive na světelně řízenou křižovatku třídy Palackého a ulice Kpt. Bartoše a zároveň je napojen rozšířenou křižovatkou u obchodního domu Lidl. Touto úpravou je možné dopravní napojení stávajících pozemků 1778/123, 1778/124, a 1778/125 bez budování dalšího sjezdu na Palackého třídu.

V terminálu B je navrženo jedno výstupní stání pro autobusy všech požadovaných délek, druhé výstupní stání se uvažuje v terminálu A, na stávajícím výstupním stanovišti.



## MUVD – Terminál B – Návrh stavby Pardubice

V terminálu B je navrženo osm nástupišť, hrana č.1 a č.7 je určena pro autobusy délky 15,0m, případně kloubový autobus. Rovněž je zde navrženo osm odstavných stání. Doprava v terminálu B by byla obousměrná.

Výhodou tohoto řešení je, že je možné veškeré výjezdy z terminálu „B“ uskutečnit mimo světelnou křižovatku ulic Palackého a Kpt.Bartoše. Výjezd směrem do centra je možné realizovat přes terminál „A“, výjezd ve směru od centra je možný přes křižovatku u obchodního domu Lidl. Podmínkou tohoto řešení je dohoda města Pardubic a vlastníků dotčených pozemků na využití dotčených ploch. V době zpracování tento soulad nebyl a proto byla dopracována varianta č.1.

### 6.2. Pěší a cyklistická doprava

Podél nástupišť jsou navrženy chodníky, které navazují bezbariérově na terminál A. Propojení mezi severní a jižní nástupní hranou je obdobné jako u terminálu A bezbariérové, tj. zvýšeným příčným prahem šířky 5,0m s poměrně plochými náběhy délky 4,0m (z důvodu výšky nástupních hran v těsné blízkosti tohoto prahu). Podél provozní budovy jsou navrženy zpevněné plochy navazující na chodník, resp stezku se smíšeným provozem, která vede podél Palackého třídy. Za provozní budovou je navržen přístřešek na kola (var.A - 30stání, var.B – 60stání). Mezi terminálem B a Palackého třídou je navržen propojovací chodník šířky 3,0m vzhledem k tomu že v současnosti je stávající komunikace rovněž využívaná chodci.

Vyprojektovaná lávka přes kolejiště bude mít přístup přímo na jednotlivá nástupiště vlakového nádraží, a v konci je napojena na chodníky v terminálu B. Tím bude umožněno přímé propojení budoucího parkovacího domu s terminálem B, ale i terminálem A. Po upřesnění projektové dokumentace železničního nádraží (posun vleček) je možné zrealizovat i přímé propojení nástupiště č.1 s terminálem B.

### 6.3. Doprava v klidu

V terminálu A je navrženo 12 míst pro krátkodobé parkování K+R, které bude zachováno a bude využíváno i pro terminál B. Jedná se o krátkodobé stání pro vystoupení (nastoupení) cestujících a odjezd vozidla. Budování dalších krátkodobých stání není z hlediska kapacity křižovatka Třída Palackého a Kpt. Bartoše vhodné, protože nárůst dopravy na této křižovatce je třeba minimalizovat. Parkování pro cyklisty B+R je především řešeno v areálu terminálu A (parkovací dům má stále volné kapacity) a v terminálu B se uvažuje s parkováním cca 30 až 60stání v samostatném přístřešku.

Dlouhodobé parkování P+R se předpokládá v parkovacím domě na druhé straně železničního nádraží, který bude spojen s terminálem B a A lávkou přes kolejiště. Tato úprava nezatíží již tak mohutně využívanou Třidu Palackého a dostupnost multimodálního uzlu veřejné dopravy je vyhovující. Je ovšem nezbytně nutné přehledné dopravní napojení tohoto parkovacího domu na hlavní dopravní směry.

#### **6.4. Provozní budova**

##### *Urbanistické řešení*

Objekt Provozní budovy Terminálu B je situován v místě původního, pětipodlažního bytového objektu, který tvořil kolmé křídlo k objektu nádražní budovy ČD na náměstí Jana Pernera. Navržená provozní budova opět kolmo navazuje na nádražní budovu. Provozní budova je obdélníkového půdorysu s podélnou osou ve směru sever - jih a jasně definuje a uzavírá prostor náměstí Jana Pernera. Je zároveň spojovacím prvkem mezi Terminálem A a Terminálem B a zároveň mezi terminály a budovou ČD. Terminály jsou přitom v úrovni parteru propojeny podjezdem pod navrženým provozním objektem. Podjezd tvoří pomyslnou vjezdovou bránu na Terminál B. Provozní budova může tak svoji funkci sloužit jako zázemí pro oba Terminály. Zároveň odcloní od prostoru náměstí Jana Pernera architektonicky nevzhledný a technicky zanedbaný objekt garáží na pozemku Českých drah, ale přitom svým umístěním umožňuje budoucí smysluplné využití této plochy pro účely Terminálu B v případě dohody Magistrátu s majitelem pozemku o jeho odkoupení. Z východní strany před provozním objektem, kde se počítá s maximálním pohybem cestujících, je navržena nástupní plocha pro cestující jak do prostoru Terminálu B, tak do provozní budovy. Plocha je s ohledem na frekvenci pohybu cestujících v maximální míře zadlážděna žulovou mozaikou a pro lepší klimatické podmínky prostředí doplněna o stromy vysazené do stromových mříží. Plocha je doplněna o parkové lavičky v omezené míře, protože se nepředpokládá jejich dlouhodobější využívání s ohledem na rušné a frekventované prostředí. Naopak plocha západně od navržené Provozní budovy je navržena jako klidová, nabízející prostor pro krátkodobý odpočinek, se zelení, která zajišťuje stín v letních měsících a tvoří vzduchový a zvukový filtr od kolem probíhajících frekventovaných místních komunikací. Tato plocha je zadlážděna žulovou mozaikou pouze v severní části v okolí navrženého přístřešku pro kola, zbytek plochy je kombinací mlatového povrchu s plochami zeleně ve formě parkového trávníku nebo plazivé zeleně. I tato plocha je doplněna vhodným mobiliářem jako jsou lavičky, odpadkové koše a pítka. Svým designem navržený mobiliář navazuje vzhledově na mobiliář Terminálu A. Lavičky jsou rozděleny na dvě kategorie. Jedny jsou přímé, částečně s

## MUVD – Terminál B – Návrh stavby Pardubice

opěradlem, částečně bez opěradla. Druhé, fungující spíše jako jednotlivé parkové židle, jsou doplněny o parkové stolky a jsou určeny pro konzumaci občerstvení. Severní část této klidové plochy, v návaznosti na kolem probíhající cyklistickou stezku, je doplněna o přístřešky se stojany na kola s kapacitou 60 kol. Jedná se o ocelovou konstrukci, částečně opláštěnou čirým, bezpečnostním sklem.

### *Architektonické řešení*

Provozní objekt je navržen obdélníkového půdorysu o rozměru 9,0 m respektive 10,0 m x 53,00 m s podélnou osou ve směru sever - jih, jako kolmá přístavba ke stávající nádražní budově ČD v místě bytového objektu, určeného k demolici. Navržený objekt je třípodlažní a hmotově a výškově navazuje na stávající, původní kolmé křídlo nádražní budovy, které je čtyřpodlažní. Vyrovnání výškového rozdílu v počtu podlaží je dáno vyšší konstrukční výškou v úrovni 1. NP. tak, aby byla dodržena podjezdná výška 4,65 m pro autobusové spoje přijíždějící na Terminál B a zároveň vyšší konstrukční výškou 2. a 3. NP. objektu, což je dáno jejich funkčním využitím. Architektonický vzhled fasád citlivě navazuje na vzhled původní nádražní budovy, která je památkově chráněna a je jednou z významných památek poválečného funkcionalismu od architektů Karla Řepy a Karla Kalvody. Hlavním architektonickým prvkem fasády jsou prosklené plochy na celou výšku podlaží, ve kterých jsou kombinována pevná a ventilační křídla. Rámy oken a prosklených ploch jsou navrženy v antracitovém odstínu. Nosné sloupy konstrukce jsou zapuštěny do půdorysu objektu, takže obvodový plášť je před ně předsazený. Materiály použité na fasádě navazují na materiály použité na nádražní budově ČD. Jedná se o kombinaci ploch obkládaných lícovými cihelnými pásky, orámovanými plochami omítanými klasickým břizolitem, hrubší zrnitosti, v přírodním šedobéžovém odstínu.

### *Dispoziční řešení a funkční využití*

Provozní objekt svým situováním a funkčním využitím tvoří zázemí pro cestující i řidiče, které může sloužit jak Terminálu B, tak i již zrealizovanému Terminálu A. Jedná se o třípodlažní objekt s umožněným podjezdem autobusových spojů na Terminál B v úrovni 1. NP.

#### 1. NP.

V jižní části 1. NP. je navrženo kruhové schodiště do vyšších podlaží provozního objektu, navazující přímo na jednotlivé nástupiště. Střední část je volná a slouží jako pomyslná vjezdová brána na Terminál B. Vjezd a výjezd na Terminál je oddělen středovým ostrůvkem,

## MUVD – Terminál B – Návrh stavby Pardubice

ve kterém jsou umístěny nosné ocelové sloupy kruhového průřezu. V severní části 1. NP. je navrženo zázemí pro cestující obsahující v maximální míře prosklenou čekárnu, takže cestující čekající na spoj má neustále přehled o příjíždějících a odjíždějících autobusových spojích. Čekárna je doplněná o prostor informačního pultu, za ním je navržené hlavní schodiště doplněné o výtah. Zadní stěnu schodiště tvoří prostor s boxy pro úschovu zavazadel. Podél severní fasády objektu s plnou stěnou směrem ke Palackého třídě jsou navrženy veřejné záchody zvlášť pro muže a ženy, doplněny jsou o WC pro osoby s omezenou schopností pohybu a úklidovou místnost.

### 2. NP.

V úrovni tohoto podlaží je již využita celá plocha půdorysu, tedy i plocha nad podjezdem. V severní části půdorysu jsou navrženy opět veřejné záchody zvlášť pro muže a ženy, doplněny jsou o WC pro osoby s omezenou schopností pohybu a úklidovou místnost. Před nimi probíhají vertikální komunikační cesty - schodiště s výtahem, které zároveň odcloňují vstupy do sociálního zařízení od ostatních cestujících. Před schodištěm ve střední části dispozice jsou navrženy přepážky zajišťující předprodej jízdenek a místenek, prodej ročních a měsíčních jízdenek MHD. Na tyto přepážky navazuje ještě zázemí pro cestující v podobě kapacitní úschovny objemnějších zavazadel se skladem zavazadel a přepážka s informacemi pro cestující. Střední a jižní část dispozice v tomto podlaží je využívána jako zázemí pro řidiče. Je zde navrženo sociální zázemí pro řidiče obsahující denní místnost s kuchyňským koutem, WC, šatnu a umývárnu. Zázemí pro řidiče je doplněno o školící místnost - učebnu řidičů. V nejjižnější části půdorysu je navrženo vyústění schodiště od nástupišť doplněné prostorem technického zázemí objektu a rezervní kanceláří. Dispozice podlaží je řešená jako trojtrakt, kde se cestující nebo zaměstnanec pohybuje po obvodu dispozice a střed dispozice je využitý pro různé účely, což umožňuje větší variabilitu prostoru v budoucnu při potřebě změny funkčního využití jednotlivých prostorů i například pomocí přestavitelných stěn.

### 3. NP.

V úrovni tohoto podlaží je opět využita celá plocha půdorysu. Podél severní fasády jsou dispozici opět navrženy veřejné záchody zvlášť pro muže a ženy, doplněny jsou o WC pro osoby s omezenou schopností pohybu a úklidovou místnost.

Zbývající střední a jižní část dispozice je ponechána bez členění a bude vlastní dispoziční uspořádání a funkční využití bude upřesněno Dopravním podnikem v průběhu zpracování dalšího stupně projektové dokumentace a to dle aktuálních požadavků. Část dispozice v jižní

části objektu předpokládáme, že bude určena pro dispečink se sociálním zázemím a čajovou kuchyňkou, přičemž vlastní prostory dispečinku budou orientovány s výhledem na nástupiště Terminálu B tak, aby dispečeré měli i optický přehled o odjíždějících a přijíždějících autobusových spojích.

## **6.5. Provozní objekt odstavných stání**

### *Urbanistické řešení*

Objekt Provozní budovy odstavných stání v západní části prostoru v návaznosti na parkoviště osobních aut. Provozní objekt zajišťuje minimální sociální zázemí pro řidiče v případě odstavení autobusu na kratší dobu, kdy se řidiči časově nevyplatí využít prostor hlavní Provozní budovy na Terminálu B.

### *Architektonické řešení*

Provozní objekt je navržen obdélníkového půdorysu o rozměru 6,0 m x 4,15 m s podélnou osou ve směru sever - jih. Navržený objekt je jednopodlažní a architektonickým řešením a použitými materiály navazuje vzhledově na hlavní objekt Provozní budovy Terminálu B. Objekt je zastřešený plochou střechou s plechovou krytinou v antracitovém odstínu, která na severu přechází do kolmé stěny a tvoří tak bariéru bez prosklených ploch směrem k rušné městské komunikaci. Prosklené plochy jsou naopak navrženy v jižní a východní fasádě, orientované do klidovějších částí. Vstup do objektu je navržen z východní strany, směrem od odstavných stání. Plné plochy fasády jsou kombinací ploch omítaných břizolitem v šedobéžovém odstínu a ploch obkládaných lícovými cihelnými pásky v červenohnědém odstínu. Rámy oken a prosklených ploch jsou navrženy v antracitovém odstínu.

### *Dispoziční řešení a funkční využití*

Provozní objekt svým situováním a funkčním využitím tvoří minimální zázemí pro řidiče čekající při odstavných stáních pro autobusy. Vstup do objektu je zajištěn z východní strany přes minimální zádveří. Ze zádveří je přístupné sociální zázemí obsahující WC a sprchu s umývadlem. V jižní části půdorysu je navržena denní místnost řidičů s kuchyňským koutem.

## **6.6 Objekt oddělujících stěn terminálu**

### *Urbanistické řešení*

Dělicí stěny Terminálu B mají funkci jak estetickou, tak bezpečnostní. Mají za úkol jasně oddělit prostor Terminálu od okolních ploch, kde není ještě úplně stabilizováno jejich funkční využití, zároveň mají za úkol pohledově odclonit okolní neupravené plochy, případně sousední objekty ve špatném stavebně technickém stavu.

### *Architektonické řešení*

Stěny jsou navrženy převážně jako kombinace gabionových stěn a gabionových treláží. Stěna podél západní hranice pozemku při klidovém prostoru pro cestující u Provozního objektu je navržena v celém úseku z gabionových treláží pro popínavé rostliny, které se upravují sestřihem do stěn pravidelného tvaru. Tato stěna odcloňuje pohledově neupravený pozemek Českých drah s technicky zanedbaným objektem garáží a zároveň zvyšuje poměr zeleně vůči zpevněným plochám.

Oddělovací stěna podél severní hranice a zároveň podél nástupišť Terminálu je navržena jako kombinace gabionových stěn z nerezových košů plněných kamenivem a gabionových treláží s popínavými rostlinami. Stěny s kamenivem jsou vymezeny kovovými rámy v antracitovém odstínu a jsou vždy doplněny směrem k nástupišťům parkovými lavičkami. Stěny mimo ploch na sezení jsou z gabionovým treláží. Tato dělicí stěna není průběžná, je přerušena v místě vyústění chodníku ve směru od Palackého třídy k nástupišťům Terminálu.

Stěny podél severní hranice při vlastním prostoru Terminálu a stěny podél jižní hranice areálu Terminálu jsou navrženy již pouze z gabionových treláží s popínavými rostlinami.

Výhodou gabionových stěn a treláží je v tom, že v případě potřeby se dají rozebrat a materiál využít v jiném místě. To platí zejména v případě hranic s pozemku, kde není ještě stabilizované jejich funkční využití a urbanistické řešení.

## **6.7. Organizace dopravy**

Linkovou dopravu lze rozdělit na dvě skupiny – dálkovou a regionální.

Dálková doprava, která v městě nekončí bude využívat terminál B pro výstup i nástup. Výhodou je provozní budova v těsné blízkosti výstupu pro případné občerstvení cestujících a pro nástup budou vhodná stanoviště č.1 a č.2.

Regionální doprava na nádraží ve většině případů končí a někteří cestující přestupují na MHD nebo železnici. Z tohoto důvodu je vhodné pro výstup použít terminál A. Veškeré nástupy pro linkovou dopravu budou realizovány v terminálu B, aby organizace dopravy nebyla pro cestující složitá.

## **6.8 Osvětlení**

Návrh osvětlení vychází a navazuje na osvětlení již zrealizovaného terminálu A, tak aby s Terminálem B vytvářely jednotný urbanistický celek i když opticky oddělený provozním objektem Terminálu B. Hlavní osvětlení prostoru je zajištěno svítidly s LED zdroji, umístěnými na 8,0 - 10,0 m vysokých sloupech veřejného osvětlení. Vlastní svítidla vytváří

jedno nebo dvouramenné varianty sestav podle umístění v prostoru terminálu. Svítidla jsou rozmístěna především podél ploch určených pro pojezd linkovými autobusy, kde je kladen největší důraz na intenzitu osvětlení. Osvětlení je koncipováno tak, že nasvětluje především to, co nasvětleno má být, především plochy pro autobusy a pro pěší, cestující. Osvětlení není předimenzováno, takže nesnaží se nasvětlovat zeleň nebo budovy. Toto hlavní osvětlení je doplněno potom pomocným osvětlením a to v místech, kde nelze použít sloupy veřejného osvětlení, jako je prostor v blízkosti provozní budovy, případně v místě podjezdu pod ní. Zde je navrženo doplňkové osvětlení formou přisazených nebo zapuštěných svítidel v podhledu podjezdu v rámci Provozního objektu. Vše je ještě doplněno architektonickými svítidly, která jsou navržena v rámci mlatové odpočinkové plochy před Provozním objektem. Navržena jsou také nástěnná svítidla na delších subtilních ramenech na severní fasádě Provozního objektu, kde nasvětlují jednotlivá písmena označení terminálu. Venkovní nástěnné hodiny přesného času jsou podsvícené v rámci dodávky hodin. Speciální technická svítidla jsou ještě navržena v provedení venkovních chodníkových, zapuštěných svítidel, která jsou situována v místech pro přecházení chodců a cestujících. Všechna svítidla budou dodána v předepsaném krytí, tj. v IP 44 a vyšším a s použitím úsporných LED diod.

## **6.9 Zeleň**

V místě stavby budou zachovány 4 ks vzrostlých stromů a to západně od bytového domu určeného k demolici, které se stanou pilířem sadových úprav klidové plochy zajišťující krátkodobý odpočinek pro cestující. Dále bude proveden v rámci dalšího stupně projektové dokumentace dendrologický průzkum stávajících vzrostlých stromů podél třídy Palackého a následně bude rozhodnuto, zda navržené stromořadí vysokých stromů podél Palackého třídy bude počítat s využitím těchto stávajících stromů, případně s jejich doplněním jako náhradou za stromy ve špatném stavu. Nejzazší varianta by byla vykácení všech těchto vzrostlých stromů a jejich nahrazení výsadbou stromů nových, které by tvořily nové stromořadí. Na tyto stávající dřeviny navazuje doplnění prostoru o nově navrženou zeleň, která má za úkol zpříjemnit prostor terminálu pro čekající cestující, kde převládají zadlážděné a vyasfaltované plochy. Východně před Provozním objektem jsou navrženy stromy doplňující zadlážděnou plochu s velkou frekvencí pohybu cestujících. Jsou zde navrženy stromy s nižším vzrůstem do výšky maximálně 4,0 - 5,0m. Stromy mají za úkol poskytnout v tomto prostoru stín v letních měsících. Stromy zde budou vysazeny do ochranných mříží. Další

## MUVD – Terminál B – Návrh stavby Pardubice

stromy jsou navrženy východně při podjezdu pod Provozním objektem, kde přirozeně prodlužují již založenou řadu stromů v rámci realizace Terminálu A.

Další mohutnější stromy jsou navrženy v rámci zvýšeného záhonu západně od Provozního objektu při nástupišti č. 7, kde hrana zvýšeného záhonu bude sloužit ke krátkodobému posezení. Počítá se zde se stromy o výšce do 8,0 m a štíhlejší a řidší korunou.

Nízkou zelení bude osázena travnatá plocha mezi Provozním objektem a pozemkem Českých drah. Zde je navržena nižší zeleň ve formě keřů a hustých travin, které doplňují stávající 4 ks vzrostlých stromů. Vyšší stromy s mohutnější, rozložitější korunou a výšky 6,0 - 10,0 m jsou navrženy v rámci středového ostrůvku terminálu podél odstavných stání č. 1 - 4. I tyto jsou stromy vysázené do ochranných mříží a vhodně doplňují a zpříjemňují prostor terminálu.

Samostatnou částí sadových úprav jsou potom navržené gabionové treláže s popínavými rostlinami ohraničující a zároveň oddělující prostor Terminálu B.

Tyto stěny mají funkci jak estetickou, kdy odcloňují neupravené okolní pozemky od prostoru Terminálu B, tak zároveň zvyšují poměr ploch zeleně vůči zadlážděným a vyasfaltovaným plochám a fungují jako filtr vůči prašnému prostředí. Zároveň zvlhčují prostředí Terminálu a snižují teplotu v letních měsících.

### 7. CELKOVÉ POSOUZENÍ

Původní požadavek objednatele osm nástupních hran, dvě výstupní hrany a čtyři odstavná stání byl během zpracování konceptu dokumentace upraven. Byla připuštěna možnost využít jedno až dvě výstupní stání v terminálu A, ale byl doplněn požadavek krajského úřadu na zvýšení počtu odstavných stání na deset.

Přestože je prostor pro realizaci terminálu značně omezen podařilo se splnit požadavek na počet nástupních a výstupních hran. Rovněž umístění a funkční využití provozní budovy je dle zadání reálné. Pěší a cyklistická doprava je řešena bezbariérově.

Nepodařilo se splnit požadavek na počet odstavných stání. Dle navrženého řešení je odstavných stání pouze devět, nikoliv požadovaných deset.

Vzhledem ke kapacitě světelně řízené křižovatky je zcela nevhodné rozšiřovat jakékoliv parkování osobních vozidel v dotčeném prostoru, a proto je nutné zajistit koordinaci výstavby parkovacího domu za kolejištěm a přístupovou lávkou do multimodálního uzlu veřejné dopravy.

Navržené varianty využívají zadaný prostor v jehož okraji se nacházejí dvě vlečky, ale při zpracování studie se objevil požadavek na zachování stávajících vleček až do konce přestavby



MUVD – Terminál B – Návrh stavby  
Pardubice

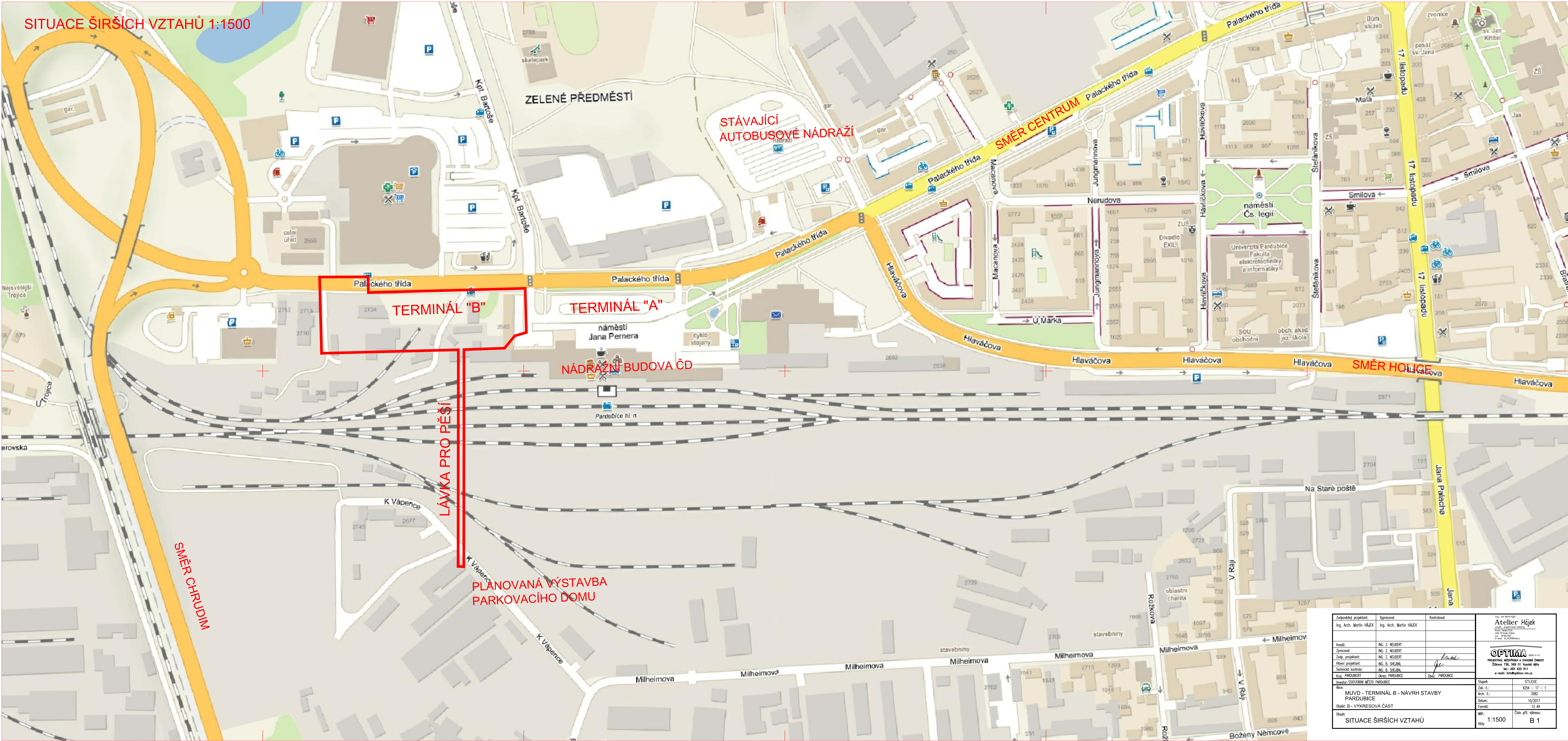
nádraží. Při provádění bude nutná koordinace obou staveb, případně vhodné upřednostnění výstavby vleček.

Dopravní napojení terminálu B na Palackého třídu je prakticky možné pouze přes stávající světelné křižovatky napojující terminál „A“ a by-pass u pošty.

Ve Vysokém Mýtě říjen 2017

zpracoval: Ing. Zbyněk Neudert





Zodpovědný projektant: Ing. Arch. Martin HÁJEK		Vypracoval: Ing. Arch. Martin HÁJEK	Kontroloval:	Ing. Mgr. Hájek Atelier Hájek PROJEKTOVÁ, INŽENÝRSKÁ A STAVATELSKÁ ČINNOST Zařízení 738, 368 a) Vyššího úřadu IČ: 465 450 911 e-mail: info@optima-viz.cz
Kreslil: Ing. Z. NEUBERT		Ing. Z. NEUBERT		
Zpracoval: Ing. Z. NEUBERT		Ing. Z. NEUBERT		
Vlastní projektant: Ing. A. ŠKOLNÍK		Ing. A. ŠKOLNÍK		
Technická kontrola: Ing. B. ŠKOLNÍK		Ing. B. ŠKOLNÍK		
Objekt: PARDUBICE		Objekt: PARDUBICE		Stupeň: STUDIE List: 4254 - 17 - 1 Arch. č.: 3382 Datum: 10/2017 Formát: 12 A4 Měřítko: 1:1500 Číslo příj. výkresu: B 1
Investor: STAVBAŘI MĚSTO PARDUBICE				
Název: MUV - TERMINÁL B - NÁVRH STAVBY PARDUBICE				
Objekt: B - VÝKRESOVÁ ČÁST				
Objekt: SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ				







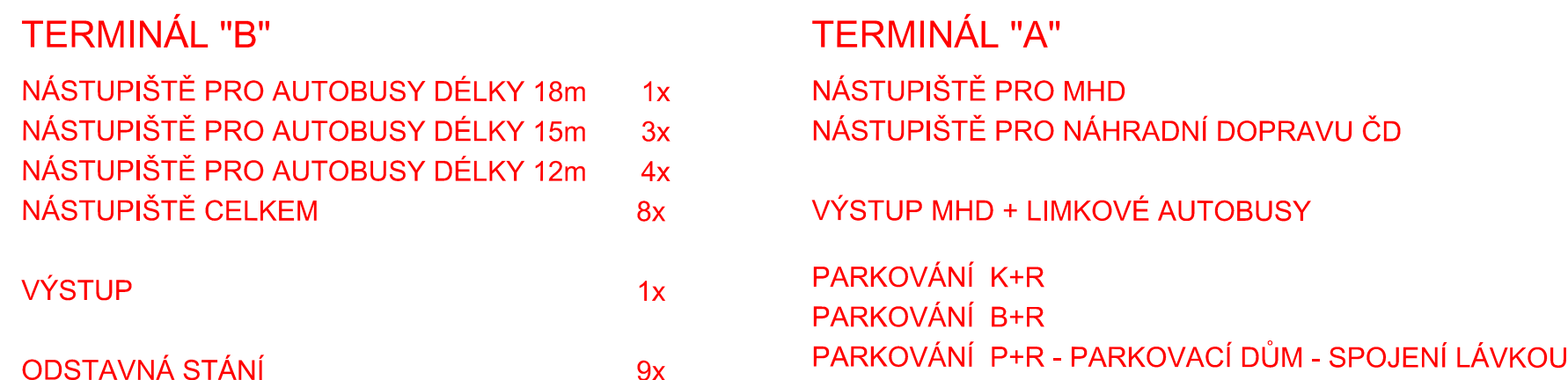






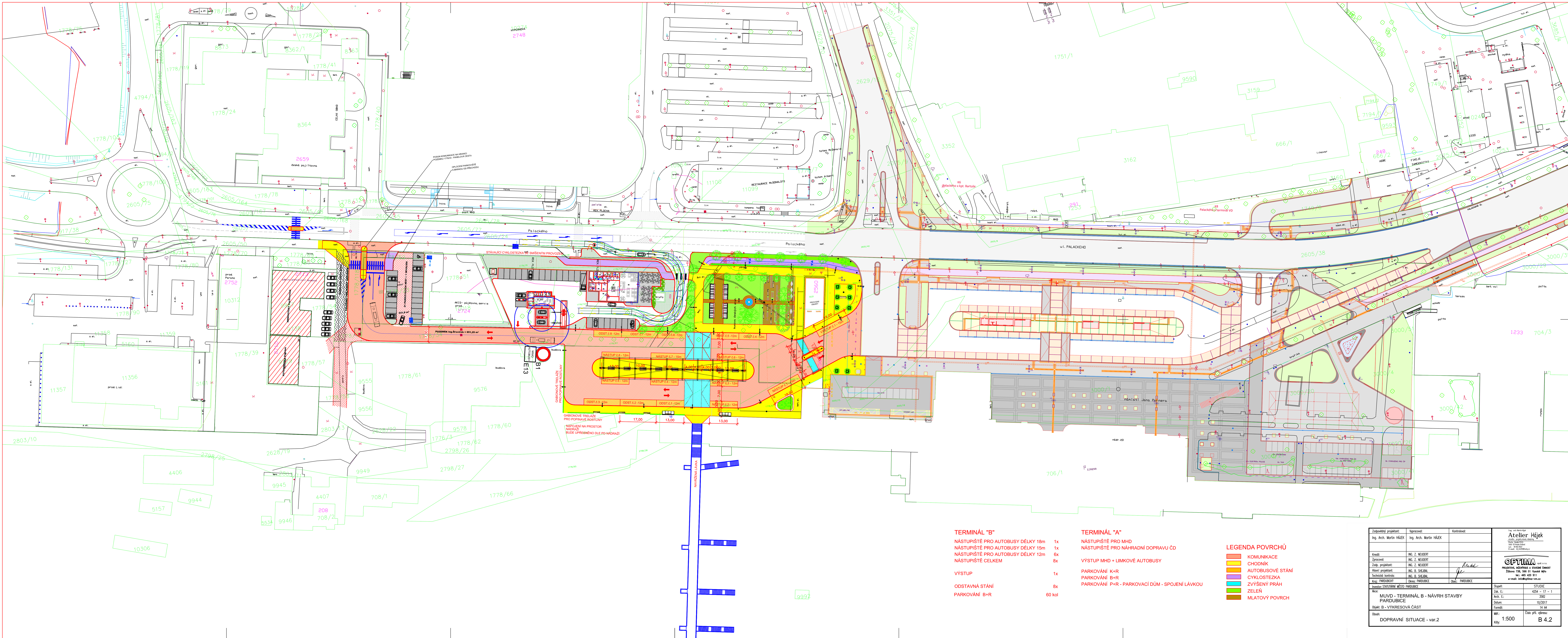


VARIANTA č.1



	KOMUNIKACE
	CHODNÍK
	AUTOBUSOVÉ STÁN
	CYKLOSTEZKA
	ZVÝŠENÝ PRÁH
	ZELEŇ
	MLATOVÝ POVRCH





TERMINÁL "B"

NÁSTUPIŠTĚ PRO AUTOBUSY DÉLKY 18m  
NÁSTUPIŠTĚ PRO AUTOBUSY DÉLKY 15m  
NÁSTUPIŠTĚ PRO AUTOBUSY DÉLKY 12m  
NÁSTUPIŠTĚ CELKEM

VÝSTUP

ODSTAVNÁ STÁNÍ

PARKOVÁNÍ B+R

TERMINÁL "A"

NÁSTUPIŠTĚ PRO MHD  
NÁSTUPIŠTĚ PRO NÁHRADNÍ DOPRAVU ČD

VÝSTUP MHD + LHKOVÉ AUTOBUSY

PARKOVÁNÍ K+R  
PARKOVÁNÍ B+R  
PARKOVÁNÍ P+R - PARKOVACÍ DŮM - SPOJENÍ LÁVKOU

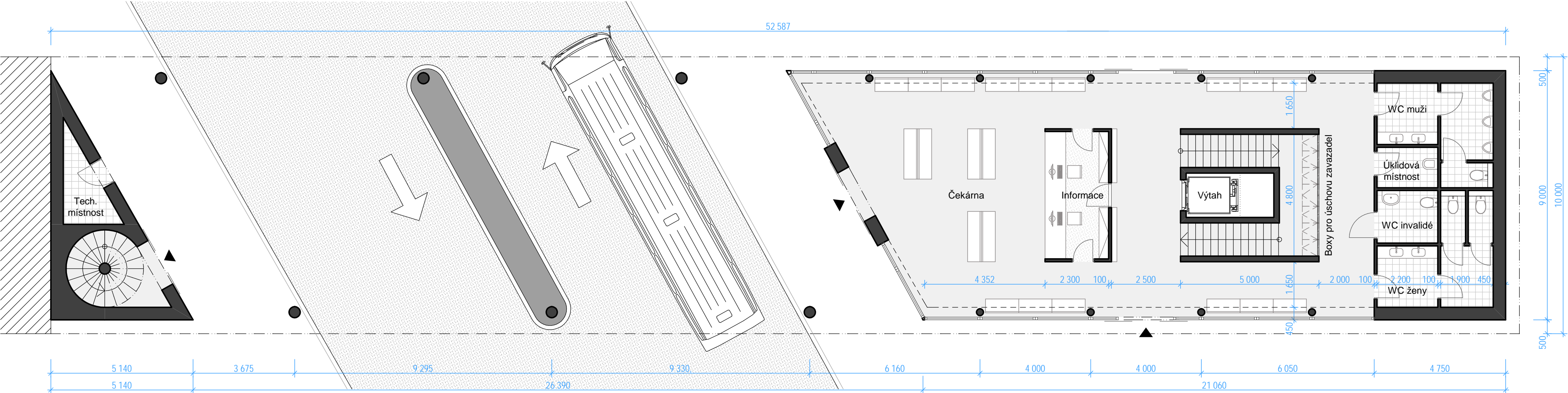
LEGENDA POVRCHŮ

- KOMUNIKACE
- CHODNÍK
- AUTOBUSOVÉ STÁNÍ
- CYKLOSTEZKA
- ZVÝŠENÝ PRAH
- ZELEN
- MLATOVÝ POVRCH

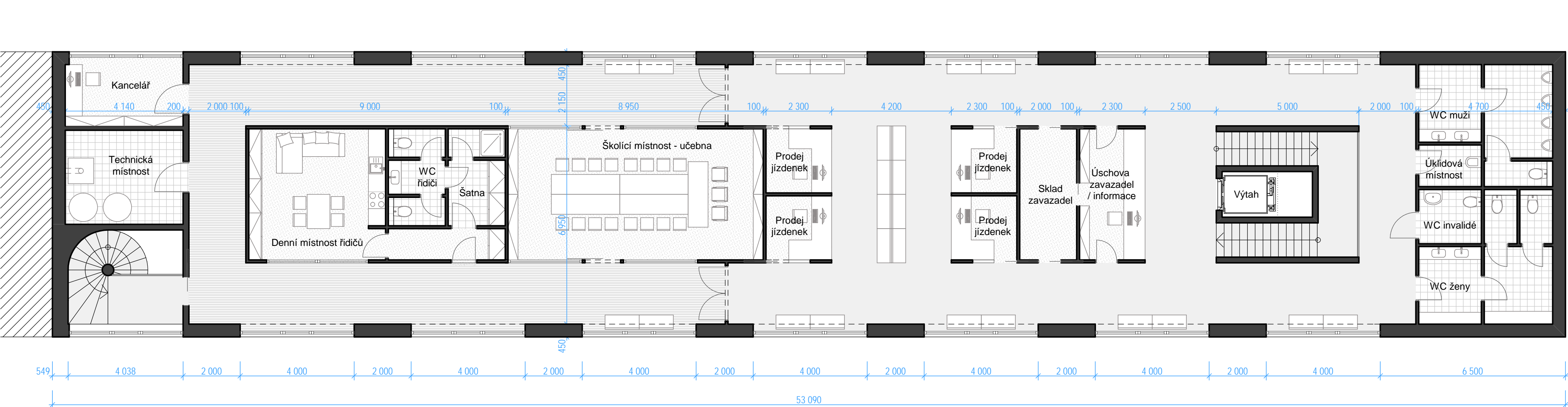
Zatvrděný projektant:	Vypracoval:	Kontroloval:	<div>Ing. arch. Martin Hájek</div> <div><b>Atelier Hájek</b></div> <div>arch. projektová činnost</div> <div>DIK: 01/2004</div> <div>DIK: 01/2004</div> <div>DIK: 01/2004</div> <div>DIK: 01/2004</div> <div>DIK: 01/2004</div>
Ing. Arch. Martin HÁJEK	Ing. Arch. Martin HÁJEK		
Kreslil:	ING. Z. NEUDERT		
Zpracoval:	ING. Z. NEUDERT		
Zatv. projektant:	ING. Z. NEUDERT		
Technická kontrola:	ING. B. ŠKEDRA		<div><b>OPTIMA</b> spol. s r.o.</div> <div>PROJEKTOVÁNÍ, INŽENÝRING A STAVEBNÍ INŽENÝRING</div> <div>Žitkova 738, 566 01 Vysoká Myta</div> <div>tel. 485 480 911</div> <div>e-mail: info@optima-vn.cz</div>
Název: PARDUBICKÝ	Objekt: PARDUBICE	Číslo: PARDUBICE	
Investor: STAVBAŘNÍ MĚSTO PARDUBICE			
Město:			
Objekt: B - VÝKRESOVÁ ČÁST			
Objekt: B - VÝKRESOVÁ ČÁST			
Objekt:			
DOPRAVNÍ SITUACE - var.2			
Měřítko: 1:500			Číslo příj. výkresu: B 4.2



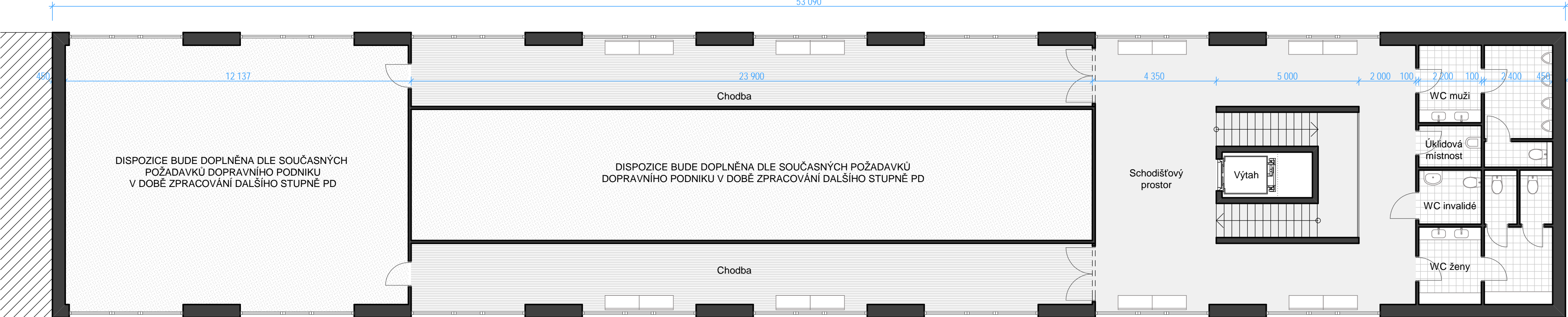
PŮDORYS I. NP



PŮDORYS II. NP




PŮDORYS III. NP



# PARDUBICE TERMINÁL B

PROVOZNÍ OBJEKT  
TERMINÁLU B  
půdorysy objektu



Zodpovědný projektant :	Vypracoval :	Kontroloval :	 <b>ATELIER HÁJEK</b> urbanismus, architektura, interiéry, design
Ing. arch. Martin Hájek	Ing. arch. Václav Hájek		
Kraj : <b>Pardubický</b>		M.Ú. : <b>Pardubice</b>	
Investor : <b>Statutární město Pardubice</b>			<b>Pavla Hanšpí 233/6</b> 500 02 Hradec Králové tel. 49 553 4537 E-mail: <a href="mailto:M.HAJEK@volny.cz">M.HAJEK@volny.cz</a>
Akce : <b>MUVD - TERMINÁL B - NÁVRH STAVBY</b>			Datum : říjen 2017
Objekt : <b>PROVOZNÍ BUDOVA TERMINÁLU</b>			Stupeň : studie
			Měřítko : 1:250
Stavební část :			Formát : 2xA3
<b>PŮDORYSY OBJEKTU</b>			Číslo výkresu : <b>B. 5. 1.</b>



PARDUBICE - TERMINÁL B

PROVOZNÍ OBJEKT TERMINÁLU B - pohledy objektu



POHLED VÝCHODNÍ

POHLED SEVERNÍ



POHLED ZÁPADNÍ



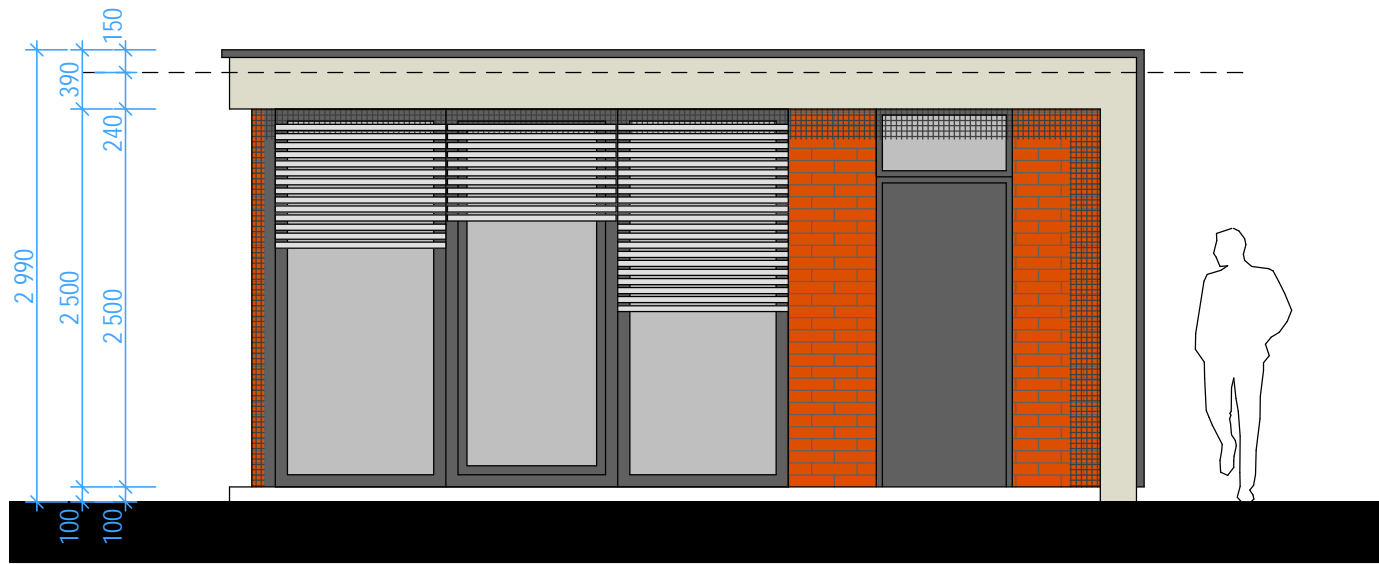
Zodpovědný projektant :		Vypracoval :	Kontroloval :	 <b>ATELIER HÁJEK</b> <small>urbanismus, architektura, interier, design</small>
Ing. arch. Martin Hájek		Ing. arch. Václav Hájek		
Kraj :	<b>Pardubický</b>	M.Ú. :	<b>Pardubice</b>	
Investor :	<b>Statutární město Pardubice</b>			
Akce :	<b>MUVD - TERMINÁL B - NÁVRH STAVBY</b>			
Objekt :	<b>PROVOZNÍ OBJEKT TERMINÁLU</b>			
Stavební část :				
<b>POHLEDY OBJEKTU</b>				
Datum :				
Stupeň :				studie
Měřítko :				1:100
Formát :				2xA3
Číslo výkresu :				B. 5. 2.

# PARDUBICE - TERMINÁL B

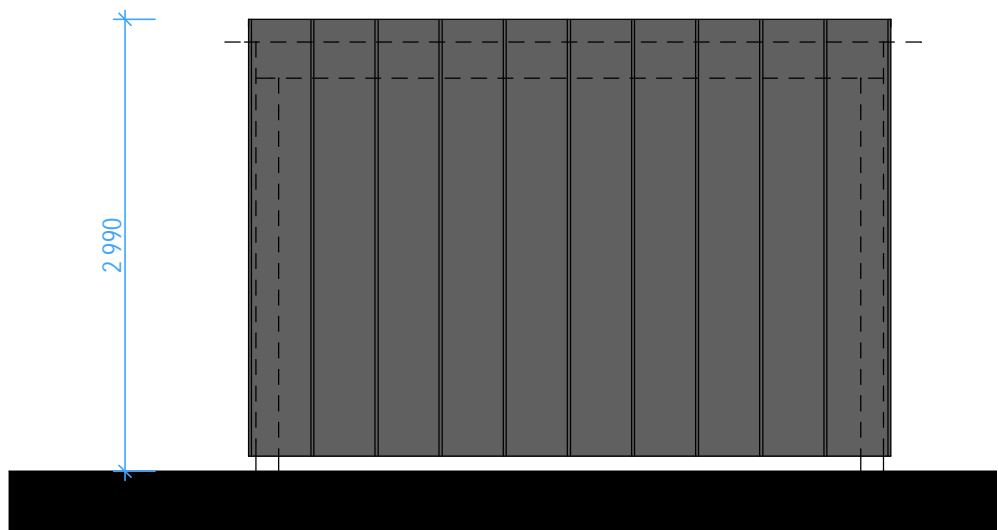
## PROVOZNÍ OBJEKT ODSTAVNÝCH STÁNÍ



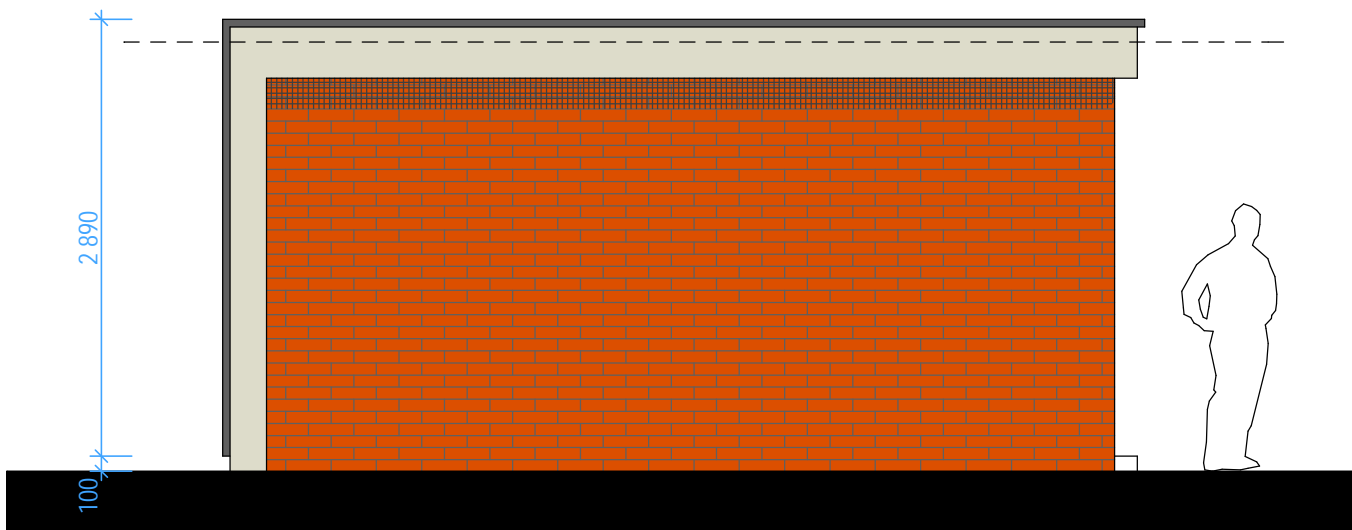
POHLED JIŽNÍ



POHLED VÝCHODNÍ

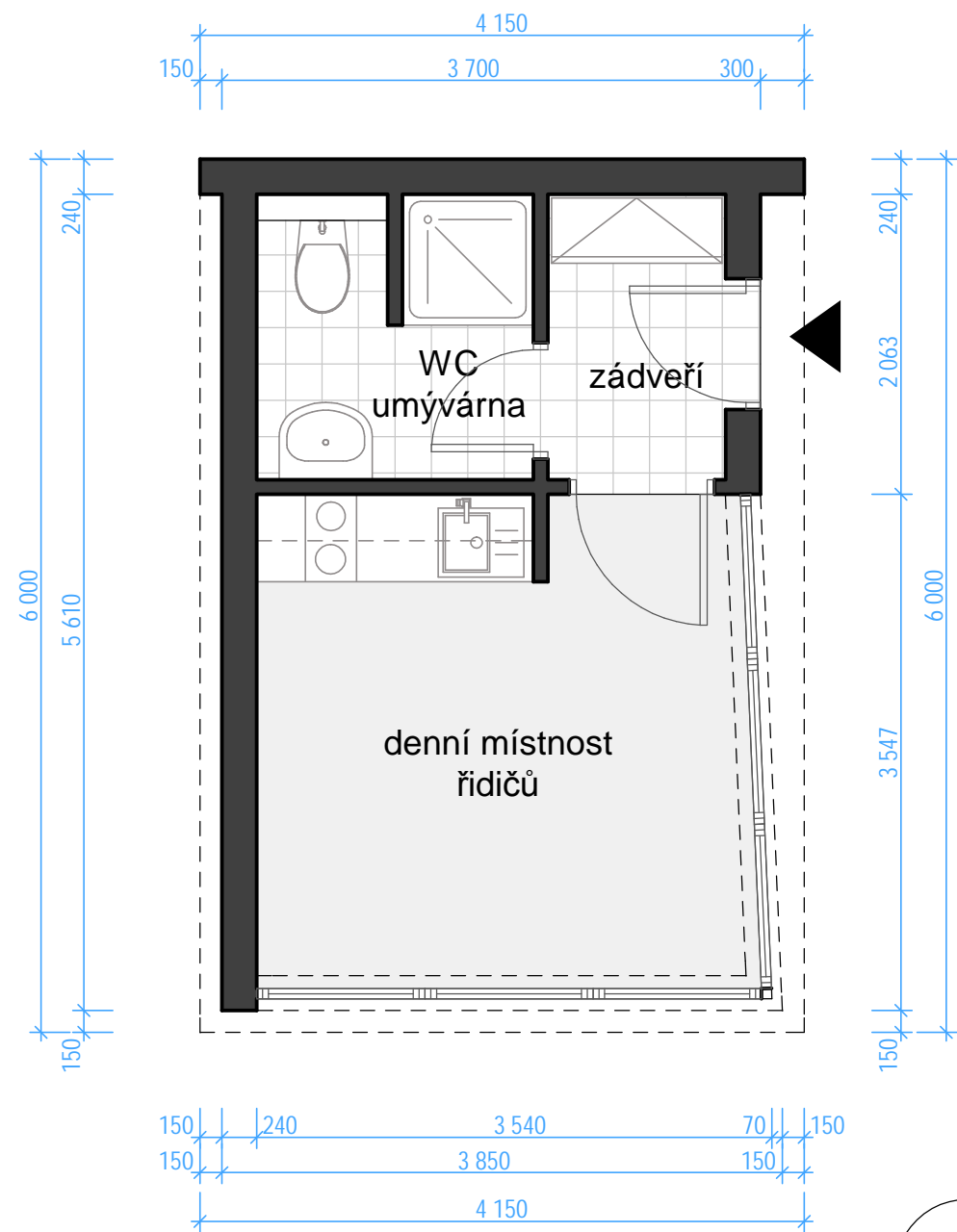


POHLED SEVERNÍ



POHLED ZÁPADNÍ

### PŮDORYS



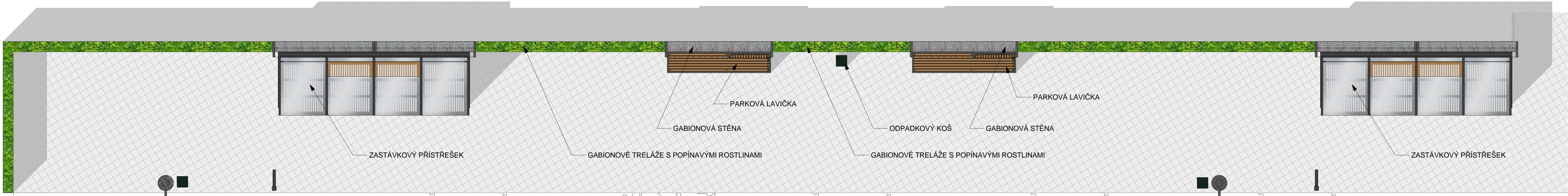
Zodpovědný projektant :	Vypracoval :	Kontroloval :	<b>ATELIER HÁJEK</b> urbanismus, architektura, interiéry, design  Pavla Hanuš 233/6 500 02 Hradec Králové tel. 49 553 4537 E-mail: M_HAJEK@volny.cz
Ing. arch. Martin Hájek	Ing. arch. Martin Hájek		
Kraj : <b>Pardubický</b>	M.Ú. : <b>Pardubice</b>		
Investor : <b>Statutární město Pardubice</b>			
Akce : <b>MUVD - TERMINÁL B - NÁVRH STAVBY</b>			Datum : říjen 2017
Objekt : <b>PROVOZNÍ OBJEKT ODSTAVNÝCH STÁNÍ</b>			Stupeň : studie
			Měřítko : 1:250
			Formát : 2xA3
Stavební část : <b>PŮDORYS + POHLEDY OBJEKTU</b>			Číslo výkresu : <b>B. 5. 3.</b>

Dokumentace byla zpracována SW ArchiCAD 7.0

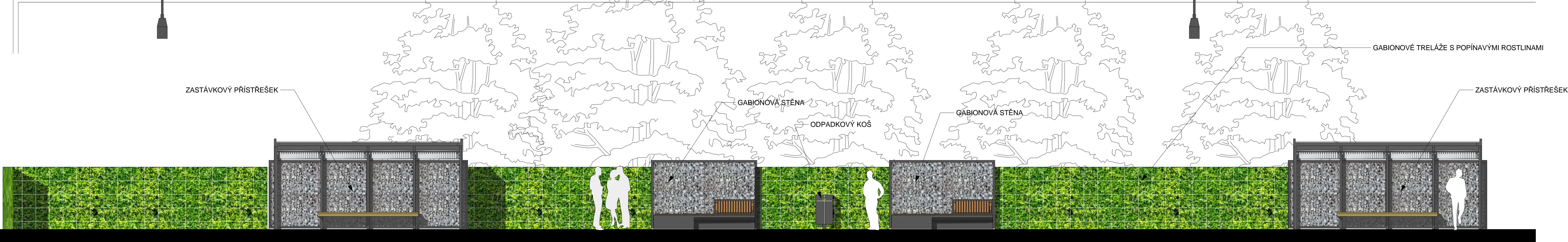


PARDUBICE - TERMINÁL B  
SEVERNÍ ODDĚLUJÍCÍ STĚNA TERMINÁLU

ČÁST 1 - PŮDORYS



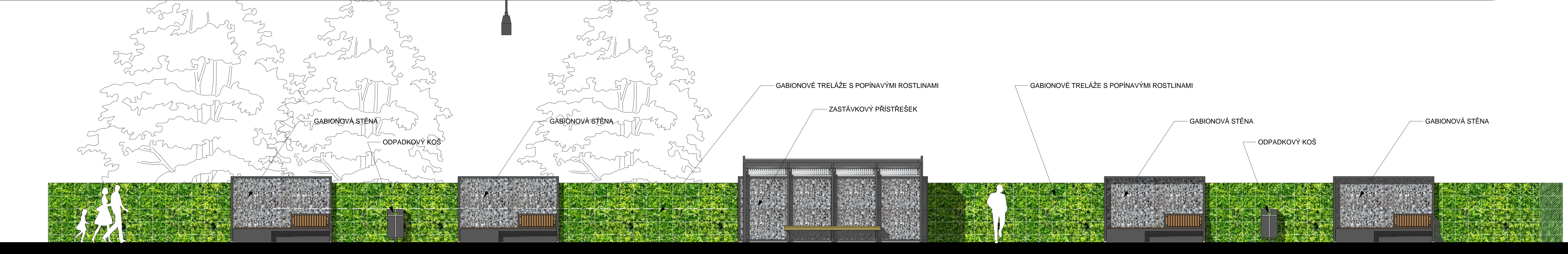
ČÁST 1 - POHLED



ČÁST 2 - PŮDORYS

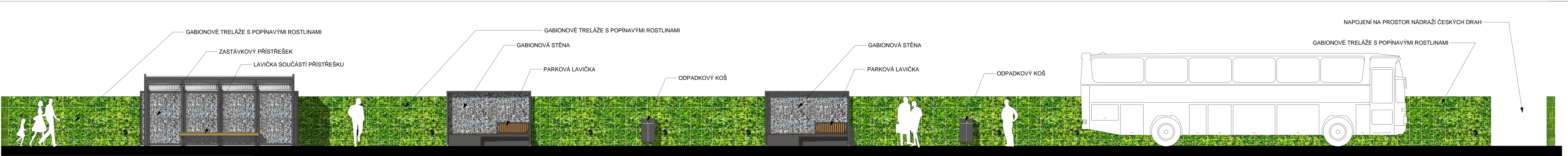


ČÁST 2 - POHLED

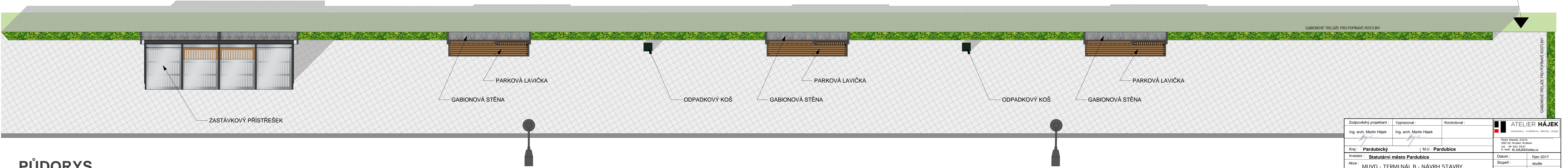


Zodovodný projektant :	Vypracoval :	Kontroloval :	<b>ATELIER HÁJEK</b>
Ing. arch. Martin Hájek	Ing. arch. Martin Hájek		PROJEKTANT: M. HÁJEK, M. HÁJEK, M. HÁJEK
Kraj : Pardubický	M.Ú. : Pardubice		
Investor : Správa městského území Pardubice		Datum : 11.01.2017	Stupeň : studie
Alce : MÚV - TERMINÁL B - NÁVRH STAVBY		Mřížka : 1:50	
Objekt : SEVERNÍ ODDĚLUJÍCÍ STĚNA TERMINÁLU		Formát : 24x3	
Stavění část : PŮDORYS A POHLEDY OBJEKTU		Číslo výkresu : B. 5. 4.	






ČELNÍ POHLED OD TERMINÁLU



PŮDORYS

Zodpovědný projektant :		Vypracoval :	Kontroloval :	 ATELIER HÁJEK architektonická kancelář, s.r.o. IČ: 252 25 252 DI: 145 145 145 DI: 145 145 145
Ing. arch. Martin Hájek		Ing. arch. Martin Hájek		
Kraj : Pardubický		M.Ú. : Pardubice		
Investor : Statutární město Pardubice		Datum : říjen 2017		
Akce : MUVB - TERMINÁL B - NÁVRH STAVBY		Stupeň : studie		
Objekt : VARIANTA č. 2 - JIŽNÍ ODDĚLUJÍCÍ STĚNA		Měřítko : 1:50		
Stavební část : PŮDORYS A POHLEDY OBJEKTU		Číslo výkresu : B. 5. 5.		




Dokumentace byla zpracována SW AutoCAD 7.0





# PARDUBICE TERMINÁL B

## VIZUALIZACE 1

Zodpovědný projektant :		Vypracoval :	Kontroloval :	 <div>ATELIER HÁJEK</div> <div>urbanismus, architektura, interiéry, design</div> <div>Pavla Hanuše 233/6 500 02 Hradec Králové tel. 49 553 4537 E-mail: M_HAJEK@volny.cz</div>
Ing. arch. Martin Hájek		Ing. arch. Václav Hájek		
				
Kraj : <b>Pardubický</b>		M.Ú. : <b>Pardubice</b>		
Investor : <b>Statutární město Pardubice</b>				Datum : říjen 2017
Akce : <b>MUVD - TERMINÁL B - NÁVRH STAVBY</b>				Stupeň : studie
Objekt : <b>TERMINÁL B</b>				Měřítko : 1:250
				Formát : 2xA3
Stavební část :				Číslo výkresu :
VI ZUALI ZACE 1				B. 6. 1.

Dokumentace byla zpracována SW ArchiCAD 7.0





# PARDUBICE TERMINÁL B

## VIZUALIZACE 2

Zodpovědný projektant :		Vypracoval :		Kontroloval :		<div><div><div></div><div></div></div><div>ATELIER HÁJEK</div><div>urbanismus, architektura, interiéry, design</div></div> <div>Pavla Hanuše 233/6 500 02 Hradec Králové tel. 49 553 4537 E-mail: M_HAJEK@volny.cz</div>	
Ing. arch. Martin Hájek		Ing. arch. Václav Hájek					
Kraj : <b>Pardubický</b>		M.Ú. : <b>Pardubice</b>					
Investor : <b>Statutární město Pardubice</b>						Datum : říjen 2017	
Akce : MUVD - TERMINÁL B - NÁVRH STAVBY						Stupeň : studie	
Objekt : TERMINÁL B						Měřítko : 1:250	
						Formát : 2xA3	
Stavební část : VI ZUALI ZACE 2						Číslo výkresu : B. 6. 2.	

Dokumentace byla zpracována SW ArchiCAD 7.0





# PARDUBICE TERMINÁL B

## VIZUALIZACE 3

Zodpovědný projektant :		Vypracoval :		Kontroloval :		<div><div><div></div><div></div></div><div>ATELIER HÁJEK</div><div>urbanismus, architektura, interiéry, design</div></div> <div><div>Pavla Hanuše 233/6</div><div>500 02 Hradec Králové</div><div>tel. 49 553 4537</div><div>E-mail: M_HAJEK@volny.cz</div></div>	
Ing. arch. Martin Hájek		Ing. arch. Václav Hájek					
Kraj : <b>Pardubický</b>		M.Ú. : <b>Pardubice</b>					
Investor : <b>Statutární město Pardubice</b>						Datum : říjen 2017	
Akce : <b>MUVD - TERMINÁL B - NÁVRH STAVBY</b>						Stupeň : studie	
Objekt : <b>TERMINÁL B</b>						Měřítko : 1:250	
						Formát : 2xA3	
Stavební část : <b>VI ZUALI ZACE 3</b>						Číslo výkresu : <b>B. 6. 3.</b>	

Dokumentace byla zpracována SW ArchiCAD 7.0





# PARDUBICE TERMINÁL B

## VIZUALIZACE 4

Zodpovědný projektant :	Vypracoval :	Kontroloval :	<div><div></div><div>ATELIER HÁJEK</div><div>urbanismus, architektura, interiéry, design</div></div>	
Ing. arch. Martin Hájek	Ing. arch. Václav Hájek			
Kraj : <b>Pardubický</b>		M.Ú. : <b>Pardubice</b>		<div><div></div><div>Pavla Hanuše 233/6</div><div>500 02 Hradec Králové</div><div>tel. 49 553 4537</div><div>E-mail: M_HAJEK@volny.cz</div></div>
Investor : <b>Statutární město Pardubice</b>			Datum :	říjen 2017
Akce : MUVD - TERMINÁL B - NÁVRH STAVBY			Stupeň :	studie
Objekt : TERMINÁL B			Měřítko :	1:250
			Formát :	2xA3
Stavební část :			Číslo výkresu :	
VI ZUALI ZACE 4			B. 6. 4.	



Dokumentace byla zpracována SW ArchiCAD 7.0





# PARDUBICE TERMINÁL B

## VIZUALIZACE 5

Zodpovědný projektant :		Vypracoval :	Kontroloval :	<div><div><div></div><div></div></div><div>ATELIER HÁJEK</div><div>urbanismus, architektura, interiéry, design</div></div> <div><div>Pavla Hanuše 233/6</div><div>500 02 Hradec Králové</div><div>tel. 49 553 4537</div><div>E-mail: M.HAJEK@volny.cz</div></div>	
Ing. arch. Martin Hájek		Ing. arch. Václav Hájek			
					
Kraj : <b>Pardubický</b>		M.Ú. : <b>Pardubice</b>			
Investor : <b>Statutární město Pardubice</b>				Datum :	říjen 2017
Akce : <b>MUVD - TERMINÁL B - NÁVRH STAVBY</b>				Stupeň :	studie
Objekt : <b>TERMINÁL B</b>				Měřítko :	1:250
				Formát :	2xA3
Stavební část :				Číslo výkresu :	
VI ZUALI ZACE 5				B. 6. 5.	




Dokumentace byla zpracována SW ArchiCAD 7.0





# PARDUBICE TERMINÁL B

## VIZUALIZACE 6

Zodpovědný projektant :		Vypracoval :	Kontroloval :	 <div>ATELIER HÁJEK urbanismus, architektura, interiéry, design</div>
Ing. arch. Martin Hájek		Ing. arch. Václav Hájek		
				
Kraj : <b>Pardubický</b>		M.Ú. : <b>Pardubice</b>		<div>Pavla Hanuš 233/6 500 02 Hradec Králové tel. 49 553 4537 E-mail: M_HAJEK@volny.cz</div>
Investor : <b>Statutární město Pardubice</b>				<div>Datum : říjen 2017</div>
Akce : <b>MUVD - TERMINÁL B - NÁVRH STAVBY</b>				<div>Stupeň : studie</div>
Objekt : <b>TERMINÁL B</b>				<div>Měřítko : 1:250</div>
				<div>Formát : 2xA3</div>
Stavební část :				Číslo výkresu :
VI ZUALI ZACE 6				B. 6. 6.




Dokumentace byla zpracována SW ArchiCAD 7.0





# PARDUBICE TERMINÁL B

## VIZUALIZACE 7

Zodpovědný projektant :		Vypracoval :	Kontroloval :	 <div>ATELIER HÁJEK urbanismus, architektura, interiéry, design</div>
Ing. arch. Martin Hájek		Ing. arch. Václav Hájek		
				
Kraj : <b>Pardubický</b>		M.Ú. : <b>Pardubice</b>		<div>Pavla Hanuše 233/6 500 02 Hradec Králové tel. : 49 553 4537 E-mail: M_HAJEK@volny.cz</div>
Investor : <b>Statutární město Pardubice</b>				<div>Datum : říjen 2017</div>
Akce : <b>MUVD - TERMINÁL B - NÁVRH STAVBY</b>				<div>Stupeň : studie</div>
Objekt : <b>TERMINÁL B</b>				<div>Měřítko : 1:250</div>
				<div>Formát : 2xA3</div>
Stavební část :				Číslo výkresu :
VI ZUALI ZACE 7				B. 6. 7.



Dokumentace byla zpracována SW ArchiCAD 7.0





# PARDUBICE TERMINÁL B

## VIZUALIZACE 8

Zodpovědný projektant :		Vypracoval :		Kontroloval :		<div><div><div></div><div></div></div><div>ATELIER HÁJEK</div><div>urbanismus, architektura, interiéry, design</div></div>	
Ing. arch. Martin Hájek		Ing. arch. Václav Hájek					
							
Kraj : <b>Pardubický</b>			M.Ú. : <b>Pardubice</b>			Pavla Hanuše 233/6 500 02 Hradec Králové tel. 49 553 4537 E-mail: M_HAJEK@volny.cz	
Investor : <b>Statutární město Pardubice</b>						Datum : říjen 2017	
Akce : <b>MUVD - TERMINÁL B - NÁVRH STAVBY</b>						Stupeň : studie	
Objekt : <b>TERMINÁL B</b>						Měřítko : 1:250	
						Formát : 2xA3	
Stavební část : <b>VI ZUALI ZACE 8</b>						Číslo výkresu : <b>B. 6. 8.</b>	



Dokumentace byla zpracována SW ArchiCAD 7.0





# PARDUBICE TERMINÁL B

## VIZUALIZACE 9

Zodpovědný projektant :		Vypracoval :		Kontroloval :		<div><div><div></div><div></div></div><div><b>ATELIER HÁJEK</b> urbanismus, architektura, interiéry, design</div></div> <div><div>Pavla Hanuše 233/6 500 02 Hradec Králové tel. : 49 553 4537 E-mail: M.HAJEK@volny.cz</div></div>	
Ing. arch. Martin Hájek		Ing. arch. Václav Hájek					
							
Kraj : <b>Pardubický</b>			M.Ú. : <b>Pardubice</b>				
Investor : <b>Statutární město Pardubice</b>						Datum : říjen 2017	
Akce : MUVD - TERMINÁL B - NÁVRH STAVBY						Stupeň : studie	
Objekt : TERMINÁL B						Měřítko : 1:250	
						Formát : 2xA3	
Stavební část :						Číslo výkresu :	
VI ZUALI ZACE 9						B. 6. 9.	

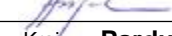

Dokumentace byla zpracována SW ArchiCAD 7.0





# PARDUBICE TERMINÁL B

## VIZUALIZACE 10



Zodpovědný projektant :		Vypracoval :		Kontroloval :		<div><div><div></div><div></div></div><div>ATELIER HÁJEK</div><div>urbanismus, architektura, interiéry, design</div></div> <div><div>Pavla Hanuše 233/6</div><div>500 02 Hradec Králové</div><div>tel. : 49 553 4537</div><div>E-mail: M_HAJEK@volny.cz</div></div>	
Ing. arch. Martin Hájek		Ing. arch. Václav Hájek					
							
Kraj : <b>Pardubický</b>			M.Ú. : <b>Pardubice</b>				
Investor : <b>Statutární město Pardubice</b>						Datum : říjen 2017	
Akce : MUVD - TERMINÁL B - NÁVRH STAVBY						Stupeň : studie	
Objekt : TERMINÁL B						Měřítko : 1:250	
						Formát : 2xA3	
Stavební část :						Číslo výkresu :	
VI ZUALI ZACE 10						B. 6. 10.	





# PARDUBICE TERMINÁL B

## VARIANTA Č. 2 - VIZUALIZACE 1




Zodpovědný projektant :		Vypracoval :	Kontroloval :	<div><div><div></div><div></div></div><div>ATELIER HÁJEK</div><div>urbanismus, architektura, interiéry, design</div></div> <div><div>Pavla Hanuše 233/6</div><div>500 02 Hradec Králové</div><div>tel. : 49 553 4537</div><div>E-mail: M.HAJEK@volny.cz</div></div>	
Ing. arch. Martin Hájek		Ing. arch. Václav Hájek			
					
Kraj : <b>Pardubický</b>		M.Ú. : <b>Pardubice</b>			
Investor : <b>Statutární město Pardubice</b>				Datum :	říjen 2017
Akce : MUVD - TERMINÁL B - NÁVRH STAVBY				Stupeň :	studie
Objekt : TERMINÁL B - VARIANTA 2				Měřítko :	1:250
				Formát :	2xA3
Stavební část :				Číslo výkresu :	
VI ZUALI ZACE 1				B. 6. 11.	





# PARDUBICE TERMINÁL B

VARIANTA č. 2 - VIZUALIZACE 2

Zodpovědný projektant :		Vypracoval :	Kontroloval :	 <div>ATELIER HÁJEK urbanismus, architektura, interiéry, design</div> <div>Pavla Hanuše 233/6 500 02 Hradec Králové tel. : 49 553 4537 E-mail: M_HAJEK@volny.cz</div>
Ing. arch. Martin Hájek		Ing. arch. Václav Hájek		
				
Kraj : <b>Pardubický</b>		M.Ú. : <b>Pardubice</b>		
Investor : <b>Statutární město Pardubice</b>				Datum : říjen 2017
Akce : MUVD - TERMINÁL B - NÁVRH STAVBY				Stupeň : studie
Objekt : TERMINÁL B - VARIANTA 2				Měřítko : 1:250
				Formát : 2xA3
Stavební část :				Číslo výkresu :
VI ZUALI ZACE 1				B. 6. 12.

Dokumentace byla zpracována SW ArchiCAD 7.0