



PARDUBICE - ideová studie **"PŘEDNÁDRAŽÍ - BRÁNA DO MĚSTA"**



Stav nádraží kolem roku 1920



ŘÍJEN
 2013

zhotovitel:
 Atelier "AURUM" s.r.o.
 JIRÁŠKOVA 21
 530 02 PARDUBICE



objednatel:
 STATUTÁRNÍ MĚSTO PARDUBICE
 MAGISTRÁT MĚSTA
 PERNŠTÝNSKÉ NÁMĚSTÍ 1
 530 21 PARDUBICE



objednatel :

STATURÁRNÍ MĚSTO PARDUBICE

MAGISTRÁT MĚSTA

PERNŠTÝNSKÉ NÁMĚSTÍ 1

530 21 PARDUBICE



zhotovitel :

ATELIÉR „AURUM“ S.R.O.

JIRÁSKOVA 21

530 02 PARDUBICE



zpracovatelský kolektiv Ateliéru „AURUM“ s.r.o. :

ING. ARCH. IVANA PETRŮ – zodpovědný projektant

ING. PAVEL PETRŮ

ING. ARCH. DANA SUCHÁNKOVÁ

ING. DRAHOMÍR JEŽEK

MICHAL IZÁK

Odborné konzultace :

ING. ARCH. MILAN KOŠAŘ

ING. LADISLAV PODIVÍN (DPmP)

OBCHODNÍ ODDĚLENÍ ČD

ING. MARTIN SMÍTAL (MOMOSO s.r.o.)

VERONIKA KAŠOVÁ (mmcité a.s.)

ING. VENDULKA RŮŽIČKOVÁ

OBSAH

ANALYTICKÁ ČÁST

A. Východiska, úkoly, vstupy do území, širší vztahy	4
A.1. VNÍMÁNÍ STRUKTURY MĚSTA, USPOŘÁDÁNÍ VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ	4
A.2. VZTAH PROSTORU NÁMĚSTÍ JANA PERNERA A DOPRAVNÍHO SYSTÉMU MĚSTA V KONTAKTNÍM ÚZEMÍ	6
A.3. ÚKOLY K ŘEŠENÍ	6

NÁVRHOVÁ ČÁST

B. ŘEŠENÍ DOPRAVY V ŠIRŠÍM ÚZEMÍ	8
B.1. Vazba řešeného území na dopravní systém města – varianta A	8
b.1.1. Stávající komunikace I/36	8
b.1.2. Dopravní napojení dopravního terminálu na náměstí Jana Pernera na komunikační systém města	8
b.1.3. Řešení dopravy v klidu ve vazbě na dopravní terminál	8
b.1.4. Křižovatka U Marka, dopravní napojení přilehlých území	8
b.1.5. Propojení prostoru přednádraží s oblastí jižně od železničního koridoru	8
b.1.6. Schéma řešení dopravy v kontaktním území – varianta A	11
b.1.7. Schéma prostorového a funkčního uspořádání kontaktního území – varianta A	12
b.1.8. Schéma řešení dopravy v kontaktním území – varianta A	13
B.2. Vazba řešeného území na dopravní systém města – varianta B	14
b.2.1. Stávající komunikace I/36	14
b.2.2. Dopravní napojení dopravního terminálu na náměstí Jana Pernera na komunikační systém města	14
b.2.3. Řešení dopravy v klidu ve vazbě na dopravní terminál	14
b.2.4. Křižovatka U Marka, dopravní napojení přilehlých území	14
b.2.5. Propojení prostoru přednádraží s oblastí jižně od železničního koridoru	14
b.2.6. Schéma řešení dopravy v kontaktním území – varianta B	15
b.2.7. Schéma prostorového a funkčního uspořádání kontaktního území – varianta B	16
C. ŘEŠENÍ DOPRAVNÍHO TERMINÁLU	17
C.1. ZÁSADY ŘEŠENÍ DOPRAVNÍHO TERMINÁLU NA NÁMĚSTÍ JANA PERNERA	17
C.2. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ - USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNÍHO TERMINÁLU	17
c.2.1. Příměstská a dálková doprava	17
c.2.2. Městská hromadná doprava	17
c.2.3. Informační systém, městský mobiliář	17
c.2.4. Řešení parkování pod úrovní dopravního terminálu	18
C.3. Silné a slabé stránky řešení dopravního terminálu	18
C.4. Řešení dopravního terminálu – situace M 1 : 500	19
C.5. Řešení podzemního podlaží dopravního terminálu – varianta A M 1 : 1000	20
C.6. Řešení podzemního podlaží dopravního terminálu – varianta B	21
C.7. Dopravní řešení terminálu – situace M 1 : 750	22
C.8. Informační systém dopravního terminálu – schéma M 1 : 600	23
C.9. Vizualizace – řešení dopravního terminálu	24
D. ŘEŠENÍ PARTERU V PŘEDNÁDRAŽÍ	25
D.1. ŘEŠENÍ PARTERU V PŘEDNÁDRAŽÍ VE VARIANTĚ „A“	25
D.2. ŘEŠENÍ PARTERU V PŘEDNÁDRAŽÍ VE VARIANTĚ „B“	25
D.3. ŘEŠENÍ PARTERU V PŘEDNÁDRAŽÍ VE VARIANTĚ „A“ – celková situace M 1 : 700	26
D.4. ŘEŠENÍ PARTERU V PŘEDNÁDRAŽÍ VE VARIANTĚ „A“ – celková situace	27
D.5. ŘEŠENÍ PARTERU V PŘEDNÁDRAŽÍ VE VARIANTĚ „B“ – celková situace M 1 : 700	28
D.6. ŘEŠENÍ PARTERU V PŘEDNÁDRAŽÍ VE VARIANTĚ „A“ – detaily dílčích řešení	29
D.7. ŘEŠENÍ PARTERU V PŘEDNÁDRAŽÍ VE VARIANTĚ „A“ – detaily dílčích řešení	29
D.8. NÁVRH ŘEŠENÍ OSVĚTLENÍ PARTERU - VIZUALIZACE	30
D.9. NÁVRH ŘEŠENÍ OSVĚTLENÍ PARTERU - VIZUALIZACE	30

E. VIZUALIZACE PROSTORU PŘEDNÁDRAŽÍ	31
E.1. DOPRAVNÍ TERMINÁL – CELKOVÝ POHLED – VARIANTA „A“ – NADHLED 1	31
E.2. DOPRAVNÍ TERMINÁL – CELKOVÝ POHLED – VARIANTA „A“ – NADHLED 2	32
E.3. DOPRAVNÍ TERMINÁL – POHLED OD VÝCHODU – VARIANTA „A“	33
E.4. DOPRAVNÍ TERMINÁL – POHLED OD BUDOVY NÁDRAŽÍ – VARIANTA „A“	34
E.5. DOPRAVNÍ TERMINÁL – VYBRANÉ DETAILS ŘEŠENÍ – VARIANTA „A“	34
F. ARCHITEKTONICKÉ PRVKY V PROSTORU PŘEDNÁDRAŽÍ	35
F.1. OBJEKT ZÁZEMÍ	35
F.2. ARCHITEKTONICKÉ PRVKY V ŘEŠENÍ PŘEDNÁDRAŽÍ – CYKLODŮM	36
F.3. ARCHITEKTONICKÉ PRVKY V ŘEŠENÍ PŘEDNÁDRAŽÍ – PLASTIKA S ŘEŠENÍM VODNÍHO PRVKU - VARIANTA A	36
F.4. ARCHITEKTONICKÉ PRVKY V ŘEŠENÍ PŘEDNÁDRAŽÍ – PLASTIKA S ŘEŠENÍM VODNÍHO PRVKU - VARIANTA B	36
G. ŘEŠENÍ KONTAKTNÍHO ÚZEMÍ	37
G.1. ARCHITEKTONICKÁ SITUACE – KONTAKTNÍHO ÚZEMÍ VARIANTA „A“	37
G.2. SCHEMA ARCHITEKTONICKÁ SITUACE – KONTAKTNÍHO ÚZEMÍ VARIANTA „B“	38
G.3. NADHLEDOVÁ VIZUALIZACE KONTAKTNÍHO ÚZEMÍ OD VÝCHODU – VARIANTA a	39
G.4. NADHLEDOVÁ VIZUALIZACE KONTAKTNÍHO ÚZEMÍ OD SEVEROZÁPADU – VAR. A	39
G.5. PRŮHLED DO PALACKÉHO TŘÍDY – VARIANTA A	40
G.6. VIZUALIZACE – POHLED OD HYPERMARKETU ALBERT – VARIANTA A	41
G.7. NADHLEDOVÁ VIZUALIZACE – KŘÍŽOVATKA U MARKA – VARIANTA A	41
G.8. POHLED DO PŘEDNÁDRAŽÍ Z PRŮCHODU V OBJEKTU V AREÁLU HOBÉ – VAR. A	41
G.9. NADHLEDOVÁ VIZUALIZACE – KŘÍŽOVATKA U MARKA – VARIANTA B	41
G.10. NADHLEDOVÁ VIZUALIZACE – POHLED OD SEVEROZÁPADU – VARIANTA B	42
G.11. ZÁPADNÍ ČÁST PŘEDNÁDRAŽÍ – VJEZD DO PODZEMNÍHO PAKOVIŠTĚ VAR. B	42
G.12. AREÁL HOBÉ	43
G.13. KŘÍŽOVATKA U MARKA	43
G.14. ÚZEMÍ MEZI OBCHODNÍM ZAŘÍZENÍM LIDL A ZÁPADNÍM OKRAJEM PŘEDNÁDRAŽÍ	44
H. VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ ZADÁNÍ STUDIE	46
H.1. ZPŮSOB ŘEŠENÍ ÚKOLŮ ZE ZADÁNÍ	46
h.1.1. Přeložka za lihovarem	46
h.1.2. Prostor přednádraží	46
h.1.3. Architektonické řešení	46
h.1.4. Dojem cestujícího, když vystoupí do prostoru přednádraží	46
h.1.5. Systém parkování	47
h.1.6. Vazby pěších tras	47
h.1.7. Řešení komunikace I/36	47
h.1.8. Dlouhodobý výhled	48
h.1.9. Participační proces	48
h.1.10. Finanční stránka	48
I. ZÁVĚR	49
I.1. Ideové řešení úkolů stanovených a analytické části	49
I.2. Ekonomická náročnost	52
J. REŠERŠE	53
J.1. PŘÍKLADY MĚSTSKÉHO MOBILIÁŘE	53
j.1.1. Zastávky, přístřešky	53
j.1.2. Lavičky	53
j.1.3. Odpadkové koše	54
j.1.4. Zahrazovací sloupky	54
J.2. NÁVRH OSVĚTLENÍ PROSTORU PŘEDNÁDRAŽÍ	55

IDEOVÁ STUDIE – „PŘEDNÁDRAŽÍ – BRÁNA DO MĚSTA“

Analytická část studie

A. Východiska, úkoly, vstupy do území, širší vztahy

A.1. VNÍMÁNÍ STRUKTURY MĚSTA, USPOŘÁDÁNÍ VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ, ORIENTACE V MĚSTSKÉM PROSTORU

Urbanizační osou města **PARDUBICE** je historicky založená spojnice Pernštýnské náměstí, náměstí Republiky, Třída Míru, Masarykovo náměstí, Palackého třída, náměstí Jana Pernera (nádraží).

Postupným rozvojem města, především pak jeho zvyšujícím se dopravním zatížením je většina těchto prostorů ovlivněna dopravou a v některých případech i novou výstavbou.

Svůj charakter původní funkce náměstí – shromažďovací, společenská, reprezentativní - si víceméně zachovalo pouze Pernštýnské náměstí, třebaže jeho cca 1/5 plochy je využívána pro dopravu v klidu. (současná kapacita parkování pro historické jádro města je deficitní).

Projdeme-li pod ZELENOU BRÁNOU na náměstí Republiky, procházíme pod jednou z nejvýznamnějších dominant a orientačních bodů centra města. Prostor náměstí je ale víceméně dopravní plochou – průchod čtyřproudé komunikace s vysokou dopravní zátěží, zařízení pro hromadnou dopravu a plochy pro dopravu v klidu vytěsňují pěšáka do vedlejší role. Jen prostor před budovou divadla v čele jižní strany náměstí zůstává veřejným prostranstvím s prioritou pohybu jeho pěších uživatelů. Možná je na místě si položit otázku - Je náměstí Republiky náměstím? Není to jen rozšířený uliční prostor?

Pokračujeme směrem západním po jedné z hlavních ulic Pardubic – Třídě Míru. Že je tato ulice vnímána obyvateli Pardubic jako hlavní tepna je nezpochybnitelné. O jejím významu a funkci toho bylo řečeno a napsáno mnoho. Bylo by nošením dříví do lesa se o této problematice více na tomto místě rozepisovat (připravována je její revitalizace).

Třída Míru se ve svém západním zakončení rozšiřuje a v jejím průčelí se tyčí nová dominanta – Magnum. Západně od tohoto objektu je prostor, který se stále nazývá Masarykovo náměstí, ale zde veřejné prostranství ve smyslu náměstí již nevnímáme. Rozšířeným uličním prostorem prochází městská dopravní tepna. Nebýt zde jedno z přestupních míst městské hromadné dopravy, pohyb pěších by byl zde minimální. Výstavbou AFI Palace s nabídkou parkovací kapacity se výrazně změnil způsob využívání a obraz veřejných prostranství v centru města. Významná část nakupujících a návštěvníků tohoto v centru města největšího obchodního centra přijíždí automobilem, pobudou v tomto objektu a do ostatních částí centra města často vůbec nezavítají. Můžeme tedy konstatovat, že Masarykovo náměstí není náměstím, ale opět rozšířeným městským uličním prostorem.

Překročíme-li světelnou dopravně vytíženou křižovatku a pokračujeme dále k západu, půjdeme po Palackého třídě. Ta je z jižní resp. jihovýchodní strany lemována pevnou linií severní strany blokové zástavby. Severní resp. severozápadní strana Palackého třídy není kompaktní. Ve střední části, v prostoru před pivovarem, kde zástavba ustupuje směrem od uliční linie a v prostoru bývalé továrny

Prokop, není v současné době ulice tvořena pevnou uliční zástavbou, která by jednoznačně uliční prostor vymezovala. Při jihovýchodní straně městské třídy je situována v podnoží objektů vybavenost. Ta spolu s řešením parteru včetně zeleně dotváří dojem komunikační tepny – spojnice centra města k nádraží.

Pevná městská struktura zástavby končí na křižovatce U Marka. Dále směrem západním vnímáme především dopravní tepnu víceproudé komunikace, která vede dopravu směrem ke křižovatce U Trojice (ale také v opačném směru dopravu přivádí). Na severní straně ulice je areál stávajícího autobusového nádraží se zcela provozně i architektonicky nevhodným objektem zázemí. Mezi areálem autobusového nádraží a bývalým areálem likérky HOBÉ je situována čerpací stanice pohonných hmot. Areál bývalé likérky v současné době neslouží svému původnímu účelu. Jednotlivé objekty jsou pronajímány jednotlivým subjektům pro funkce, které se ne vždy zdají být nejvhodnější do lokality, která by měla vytvářet pozitivní první dojem pro návštěvníky Pardubic. Pardubice – krajského města, které má své tradice, své hodnoty a přednosti, které by rádo svým návštěvníkům nabídlo a ukázalo.

Jižní strana ulice je tvořena solitérem budovy České pošty. Její lokalizace se vzhledem k jejím dopravním nárokům jeví jako velice problematická. Po obou stranách tohoto objektu nacházíme plochy zeleně, které svým rozpačitým dojmem nelákají kolemjdoucí k tomu, aby se zde zastavili, poseděli nebo jen prošli příjemným prostředím.

Proti bývalé likérce HOBÉ dominuje prostoru náměstí Jana Pernera objekt nádraží. Prostor mezi těmito dvěma areály (lihovar a nádraží) je přeťat víceproudou dopravní linií. Předprostor nádraží, odkud je směřována městská hromadná doprava do jednotlivých částí města, je z dnešního pohledu provozně ne zcela dobře zvládnutý. Velký rozptylový prostor před nádražní budovou by měl být určen především pro pěšáka, který by se zde měl cítit bezpečně. Místo toho zde zcela chaoticky na chodníku postávají taxíky, které se zde volně pohybují. Zásobování a dopravní obsluha jednotlivých provozoven v nádražní hale je řešena volným pohybem menších či větších nákladních automobilů po této ploše (mezi pěšáky). Řešení tohoto problému je ale nad rámec zadání úkolu. Vzhledem ke skutečnosti, že zásahy do nádražní budovy by při řešení našeho úkolu měly být minimální a nejsou nám známy další požadavky a podmínky, vnímáme tento problém ale jako zásadní pro vzájemné působení jednotlivých subjektů a provozů v tomto území a neopominutelné pro budoucí bezkonfliktní využití řešeného prostoru.

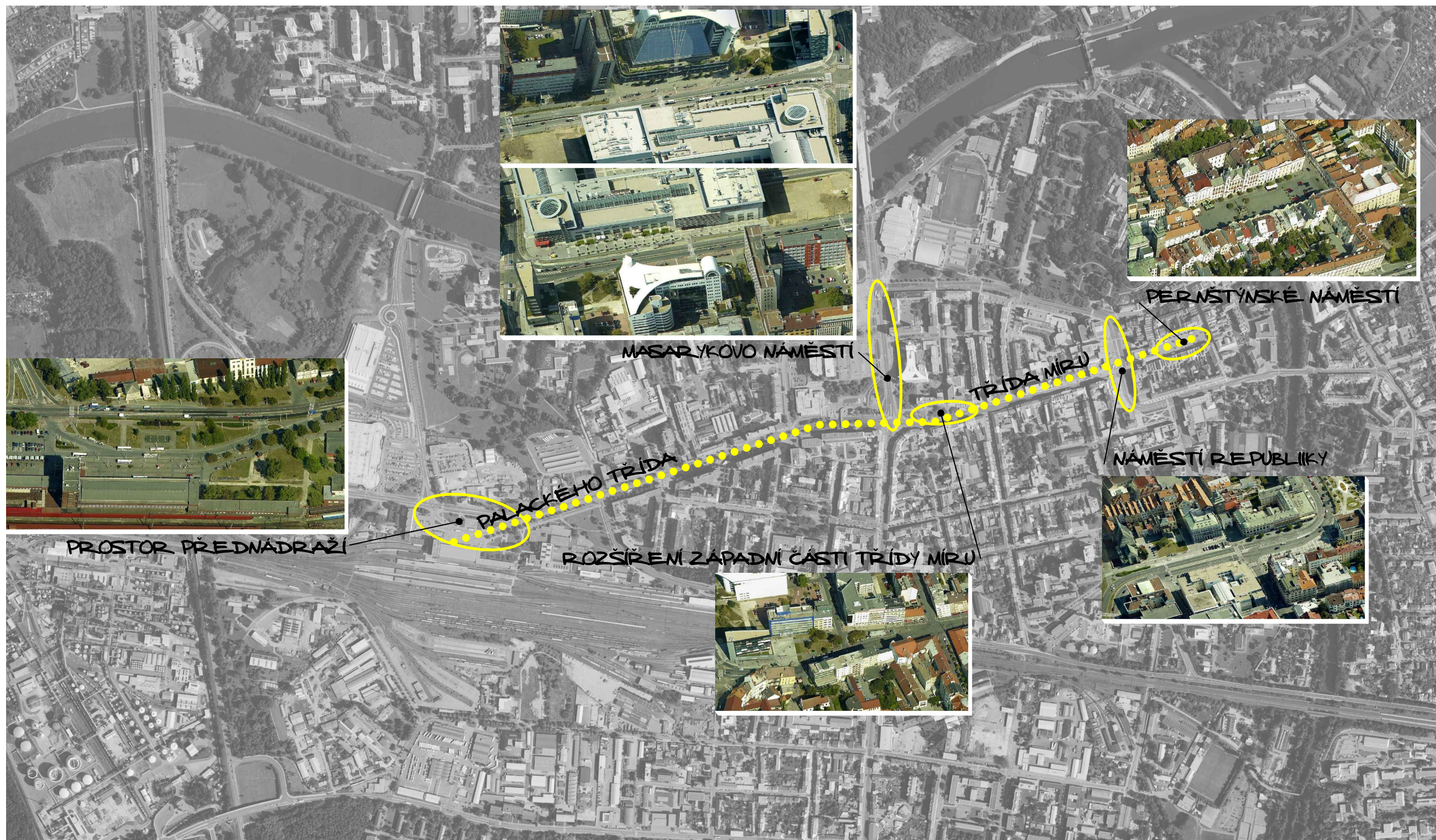
SHRNUTÍ

Z výše popsaného vyplývá, že veřejným prostranstvím resp. náměstím s jeho funkcí shromažďovací, setkávací tedy společenskou a reprezentativní je na hlavní urbanizační ose jen Pernštýnské náměstí (podružným historicky založeným prostorem je rozšíření Třídy Míru na jejím západním okraji). V ostatních má dominantní funkci průjezdná doprava.

Plošně by tedy největším veřejným prostorem, nikoliv náměstím, mohl být prostor přednádraží. Ten by měl být strukturován do jednotlivých částí podle převažujícího účelu. A tento cíl se snaží naplnit předložené řešení.

Orientačními body resp. dominantami na této urbanizační ose jsou – Zelená brána, Magnum a budova hotelu jako součást objektu nádraží. Rádi bychom mezi výše jmenované vložili ještě další výškově či architektonicky dominantní objekty, které by se mohly stát novými orientačními body v organismu města.

SCHEMA VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ NA HLAVNÍ URBANIZAČNÍ OSE CENTRA MĚSTA



A.2. VZTAH PROSTORU NÁMĚSTÍ JANA PERNERA A DOPRAVNÍHO SYSTÉMU MĚSTA V KONTAKTNÍM ÚZEMÍ

Těžiště zadaného úkolu spočívá ve vyřešení pokud možno bezkolizního provozu dopravního terminálu pro hromadnou dopravu v prostoru náměstí Jana Pernera a to nejen pro městskou hromadnou dopravu, ale i příměstskou a dálkovou dopravu dalších dopravců.

Zaměřili jsme se proto v prvních etapách práce na řešení provozu terminálu. Počet řešených variant s ponecháním průjezdné dopravy ve stávající stopě, lépe řečeno pokusů o řešení, které stále neodpovídalo našim představám jak o provozním tak architektonickém ztvárnění prostranství, poměrně rychle rostl. Když jsme se dostali nad číslo 10, pochopili jsme, že tímto směrem se ubírat nemůžeme. Prostorové nároky provozovatelů na kapacitní a provozní uspořádání terminálu jsou takové, že společně s průtahem celoměstské komunikace tímto vymezeným prostorem neumíme tento úkol vyřešit tak, aby obě funkce mohly bezkolizně a plnohodnotně vedle sebe fungovat. Proto jsme začali hledat řešení pro úpravu trasy celoměstské komunikace (stávající trasa komunikace I/36) v kontaktním území tak, abychom nenarušili dopravní systém města a to jak z pohledu platného tak připravovaného územního plánu. Zároveň jsme se seznámili s řešením ÚS HOBÉ (fa ADAM PRVNÍ s.r.o., architektonický ateliér, duben 2013), kde je uvažováno v celé ploše bývalého výrobního areálu s podzemním parkovištěm. Areál je po obvodě (ze severu a východu obkroužen novou komunikací a je rozdělen koridory parteru na 4 části.

S ohledem na výše uvedené jsme hledali možnost, jak uvolnit prostor náměstí Jana Pernera a to především odvedením průjezdné dopravy po Palackého třídě (severním okraji náměstí Jana Pernera). Proto jsme trasu průjezdné komunikace (I/36) posunuli severním směrem. V předložené dokumentaci jsou vyjádřeny dvě varianty možného vedení této komunikace. Její trasování je vedeno a technické řešení navrženo tak, aby byly respektovány nosné koncepční myšlenky výše uvedené územní studie (US HOBÉ). Hlavním důvodem pro změnu trasování této komunikace je tedy uvolnění prostoru náměstí Jana Pernera pro dopravní terminál a městský parter s prioritou pohybu pěších a lokálně cyklistů. Pro možnost zajištění dopravy v klidu a to tak, aby se počet kolizních míst těchto složek dopravy pokud možno minimalizoval.

A.3. ÚKOLY K ŘEŠENÍ

ozn.	Úkol (problém) k řešení
1	přeložka I/36
2	Vazba na řešení křižovatky U Trojice
3	dopravní řešení přednádraží - Terminál autobusové dopravy
4	podzemní parkování v přednádraží
5	propojení sídliště Dukla - Nádraží (areál lihovaru)
6	parter přednádraží + parter ve východní části přednádraží + objekt pošty
7	řešení cyklistické dopravy v klidu (ukládání kol)
8	památník Jana Pernera
9	dopravní obsluha provozoven v objektu nádražní budovy - s pojezdem ploch parteru přednádraží se neuvažuje
10	zapojení nádražní budovy do řešení přednádraží
11	areál lihovaru - využití staveb + dopravní napojení areálu
12	bytový dům v západní části přednádraží
13	umístění nových dominant veřejného prostoru
14	dopravní obsluha lokality mezi nádražím a křižovatkou U Trojice (zadní obslužná komunikace)
15	náhradní doprava pro ČD - přístup z nástupiště B1
16	zastávka u Hypermarketu Albert ve směru do centra
17	dopravní řešení křižovatky U Marka
18	křižovatka u hypermarketu



B. ŘEŠENÍ DOPRAVY V ŠIRŠÍM ÚZEMÍ

B.1. Vazba řešeného území na dopravní systém města – varianta A

b.1.1. Stávající komunikace I/36

Vedení komunikace I/36 vychází z předpokladu řešení MÚK U Trojice, které ponechává řešení dopravního napojení centra města z komunikace I/37 přes stávající okružní křižovatku u obchodního zařízení Lidl na západním zakončení Palackého třídy. Ve stávající stopě přivádí dopravu do prostoru ke křižovatce Palackého třídy a ulice Kpt. Bartoše. V místě křížení těchto ulic je navržena okružní křižovatka, která rozvede dopravní toky do jednotlivých částí řešeného území tak, aby vzájemně nekolidovaly. Varianta A posouvá trasu komunikace (stávající I/36) do prostoru areálu HOBÉ. Za okružní křižovatkou se navrhovaná trasa komunikace I/36 zanořuje pod terén tak, aby jednak bylo umožněno bezkolizní využití parteru v areálu HOBÉ pro prioritní pohyb peších a to nejen pro uživatele areálu, ale i pro pěší propojení prostoru přednádraží a sídlišť Závodu Míru a Polabiny. Zároveň toto řešení umožní přímé dopravní napojení podzemního podlaží areálu (zásobování, parkování). Komunikace (I/36) je vedena pod úroveň terénu obloukem až do zaústění ulice Hlaváčova, kde opět vyjíždí v trase stávající „rychlodráhy“ na povrch. Palackého třídu kříží mimoúrovňově. V místě tohoto křížení je na terénu navržena okružní křižovatka, ze které budou vedeny sjezdové rampy pro napojení na komunikaci vedenou pod terénem. Transzitní doprava tudíž mimoúrovňově vykříží Palackého třídu, vnitroměstská doprava pak pro rozvedení do jednotlivých směrů využije na terénu vybudované okružní křižovatky.

b.1.2. Dopravní napojení dopravního terminálu na náměstí Jana Pernera na komunikační systém města

Dopravní terminál bude ze západu dopravně napojen na dopravní systém města samostatným výjezdem z okružní křižovatky na křížení ulic Palackého a Kpt. Bartoše. Z východu bude napojen z okružní křižovatky u pošty. Odtud bude trasována ve stávající stopě komunikace směrem k západu. V úseku od křižovatky po vjezd do areálu HOBÉ se bude jednat o smíšený provoz vozidel hromadné dopravy a možné dopravní obsluhy areálu HOBÉ. Za odbočením do areálu HOBÉ bude dále umožněn příjezd pouze vozidel hromadné dopravy – městské, příměstské a dálkové.

b.1.3. Řešení dopravy v klidu ve vazbě na dopravní terminál

V této variantě není uvažováno s prodloužením jednoho z nástupních nebo výstupních tunelů v prostoru nástupišť železničního nádraží do území jižně od železničního koridoru, tudíž není řešeno ani jeho prodloužení do prostoru areálu HOBÉ. Proto není řešeno ani navazující využití podzemí dopravního terminálu pro parkování. Prostor suterénu objektu nádraží zůstává nedotčen.

Doprava v klidu je řešena na západní straně náměstí Jana Pernera. Dopravně je tento prostor napojen samostatným výjezdem z okružní křižovatky v prostoru křížení ulic Palackého a Kpt. Bartoše. V severní části plochy pro dopravu v klidu je řešeno především krátkodobé parkování (K+R) a stanoviště TAXI. V jižní části je vymezena plocha pro obsluhu zařízení v přilehlých objektech (ČD) a místo pro možnost odstavení vozidla zajišťujícího zásobování provozoven a zařízení např. v nádražní hale apod. *Tato vozidla by se již neměla volně pohybovat po rozptylové ploše před nádražní budovou, ta by měla být vyhrazena pouze pro pěší.*

Možnost parkování cestujících, kteří do lokality přijedou osobním autem s tím, že jejich další cesta bude realizována prostřednictvím hromadné dopravy (železniční nebo autobusové) by byla zajištěna v novém parkovacím domě, který by vznikl na místě stávajícího obytného objektu, který uzavírá prostor náměstí Jana Pernera na západní straně (P+R). Funkce „čistého“ bydlení není v této lokalitě vhodná a záměr jejího vymístění by měl být dlouhodobě sledován.

b.1.4. Křižovatka U Marka, dopravní napojení přilehlých území

Stávající křižovatka U Marka bude i nadále řešena jako průsečná, ulice odbočující z Palackého třídy (severním a jižním směrem) budou ale zajišťovat pouze dopravní obsluhu přilehlých území resp. stavebních bloků.

Na jih odbočující stávající komunikace (v ulici Hlaváčova) bude zaslepena a bude sloužit pro dopravní obsluhu přilehlého obytného vnitrobloku. Ten je v současné době vzhledem k dopravní zátěži na přilehlé komunikaci velice obtížně dopravně obslužitelný. Přesto je dopravně využíván velice intenzivně. Po celém jeho vnitřním obvodu je využíván pro parkování a odstavování vozidel. Částečně by bylo možno pro tuto funkci (dopravu v klidu) využít zbylou část stávající zaslepené komunikace. Pro dopravní napojení vnitrobloku bude šířkově postačovat jen část stávající komunikace, která je před křižovatkou U Marka rozšířena do několika řadících pruhů.

Na sever odbočující komunikace by sloužila pro dopravní obsluhu stávajícího přilehlého obytného vnitrobloku, areálu pivovaru a nového bloku zástavby, který by mohl vzniknout v prostoru stávajícího autobusového nádraží.

b.1.5. Propojení prostoru přednádraží s oblastí jižně od železničního koridoru

Zadáním studie a poskytnutými podklady (dle sledovaného záměru ČD) je preferován záměr na spojení těchto částí města formou prodloužení nástupního tunelu pod nástupiště nádraží do prostoru ulice K Vápence. Toto prodloužení by nemělo být z důvodu co možná největšího zkrácení tunelu v celé své délce v přímém směru, ale trasa by se měla v jeho jižní části odklonit západním směrem.

Toto řešení vnímáme jako možné, nicméně tento způsob vedení pěších při vzdálenosti cca 250m pod terénem vnímáme jako problematický. A to z několika důvodů:

- Při snaze zkrácení trasy tunelu je tento vyústěn v místech, která jsou velmi vzdálená od místa koncentrace jeho uživatelů –především obyvatel sídliště Dukla
- Vyústění tohoto tunelu na jihu je uvažováno v místech, které zatím není pro pěšáka atraktivní
- Prostor tunelu a navíc takto dlouhého může mnoho potenciálních uživatelů odradit – stísněnost, bezpečnost...



Praha - Žižkovský tunel

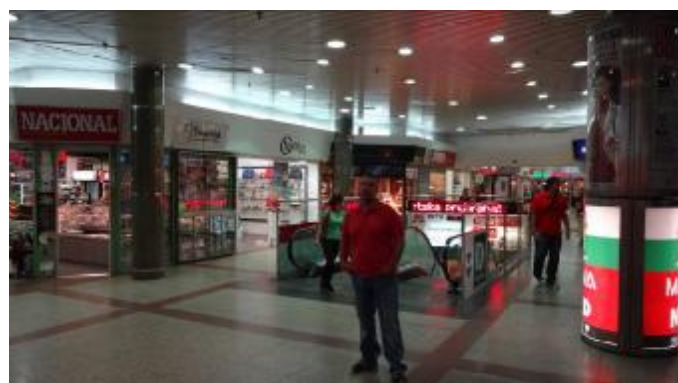


Příklad z Japonska



Zkušenosti z jiných podobných staveb nemají pozitivní ohlasy. Pokud jsou takové stavby ve světě realizovány, spojují atraktivní místa ve městě s tím, že je do této podzemní stavby zapojen např. i výstup z metra a frekvence uživatelů dosahuje takových hodnot, že tento tunel není jen pouhou dopravní spojnici, ale velice živou a atraktivní pasáží. Tomu pak odpovídají i její prostorové parametry a způsob využití. Tento princip se ale pro naše řešení uplatnit nedá.

Příklad ze současného Záhřebu – Chorvatsko. Podchod pod nádražím v centru města



Proto jsme hledali jiná možná řešení, která by byla atraktivní pro uživatele, přinesly by městu novou zajímavost a atraktivní prvek v organismu města a ozvláštnění prostoru nádraží a přednádraží.

Jako první se nabízí řešení nad terénem – lávka. Ta by mohla být architektonicky i technicky velice zajímavou stavbou.

http://www.e-architekt.cz/obrazky2007/11/_7595_nejlepsi_ocel/01.jpg

<http://www.calgarycitynews.com/2012/03/celebrations-planned-to-open-peace.html>





<http://www.dezeen.com/2010/03/09/pedestrian-bridge-for-la-roche-sur-yon-by-bernard-tschumi-and-hugh-dutton/>



<http://inhabitat.com/calatrava-reveals-new-foot-and-bike-bridge/>

Toto řešení jako podvariantní vyznačujeme ve varinadě B.

Další možností, kterou jsme zvažovali, bylo využití již výše zmíněného tunelu, ale jiným způsobem. Tak, aby zajistil spojení 2 částí města oddělených bariérou železničního koridoru, ale aby jeho uživatel měl pocit bezpečí, komfortu a rychlého spojení. Jako další možnost jsme tedy prověřovali využití podzemního tunelu, který by ale svou trasou nebyl limitován délkou a jeho vyústění, resp. výstup z něj by mohl být kdekoli jižně od železničního koridoru, v místě, kde bude po regeneraci tohoto území realizována stavba či areál, který svou náplní a kapacitou by byl odpovídající protiváhou prostoru přednádraží. Tato podzemní stavba by mohla svým příčným profilem být srovnatelná s tunelem pro pěší, ale tímto prostorem by se mohl pohybovat dopravní prostředek, který by cestující vozil mezi dvěma stanicemi - *minimetro*. Protože stanice na straně nádraží by se nevyhnutelně dotkla suterénu nádražní budovy, posuzovali jsme tyto dopady na místě a konzultovali možnosti využití suterénu s jedním z uživatelů tohoto objektu. Po zvážení možných důsledků jsme tuto možnost dále nerozvíjeli.

Varianta 1 naznačuje další ze způsobů možného propojení přednádraží a oblasti kolem Milheimovy resp. Teplého ulice. Možná na první pohled se jedná o velice nestandardní řešení. Ale chtěli jsme do města vnést nový prvek, který by plnil svoji funkci a zároveň byl určitou zajímavostí, možná raritou. Z hlediska prostorových nároků v oblasti kolejíště a variability při výběru trasy resp. koncového místa na jižní straně jistě velice flexibilní. Navíc koncové místo na jižní straně se může přiblížit ulici Teplého a tím i obyvatelům Dukly. V této variantě uvažujeme s realizací *lanovky*. České dráhy mají

zkušenosti s provozováním takového zařízení, možná i Dopravní podnik města Pardubic by se do tohoto projektu rád zapojil, případně ho sám provozoval.

Např. takováto lanovka bude zajišťovat dopravu v olympijském městě Soči. Její celková délka je 5383 m, přepravní rychlost je 7,5 m/s a jízdní doba je 11,25 min. Kapacita kabiny je 30 osob.



Pochopitelně v měřítku a přepravních kapacitách se v Pardubicích tomuto projektu rovnat nemůžeme.

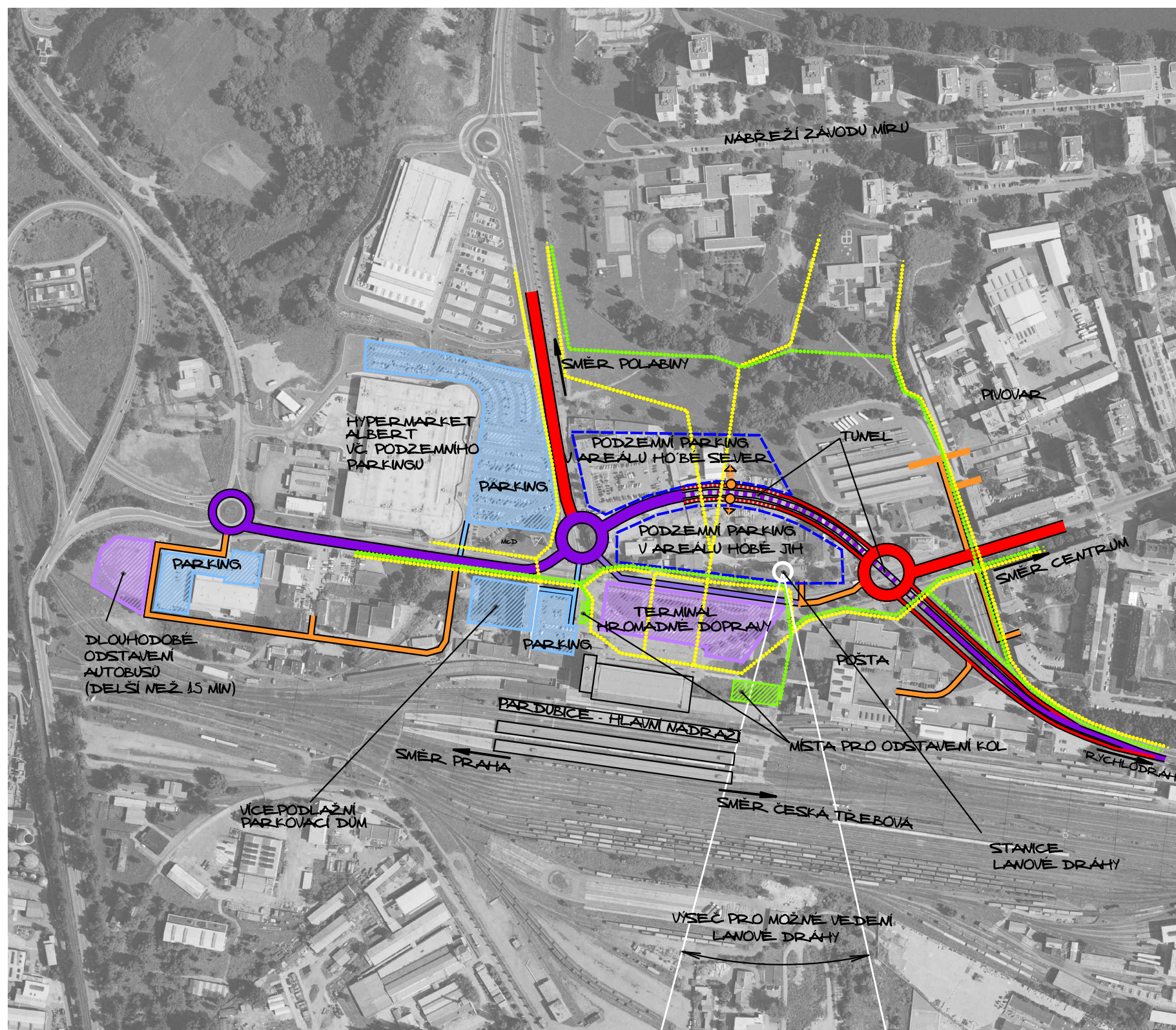
V Londýně byl podobný projekt - lanovka uvedena do provozu v roce 2012.



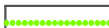
Pokud by stanice lanovky na jižním konci byla realizována v blízkosti ul. Teplého, pak by překonávala vzdálenost cca 700 m. Lokalizace této stanice lanovky lze upřesnit podle záměrů na revitalizaci tohoto území. Výběr místa může být upřesněn podle vlastnických poměrů, podle nejvhodnějšího místa vzhledem k situování budoucích zařízení, jejich kapacity a atraktivitu.

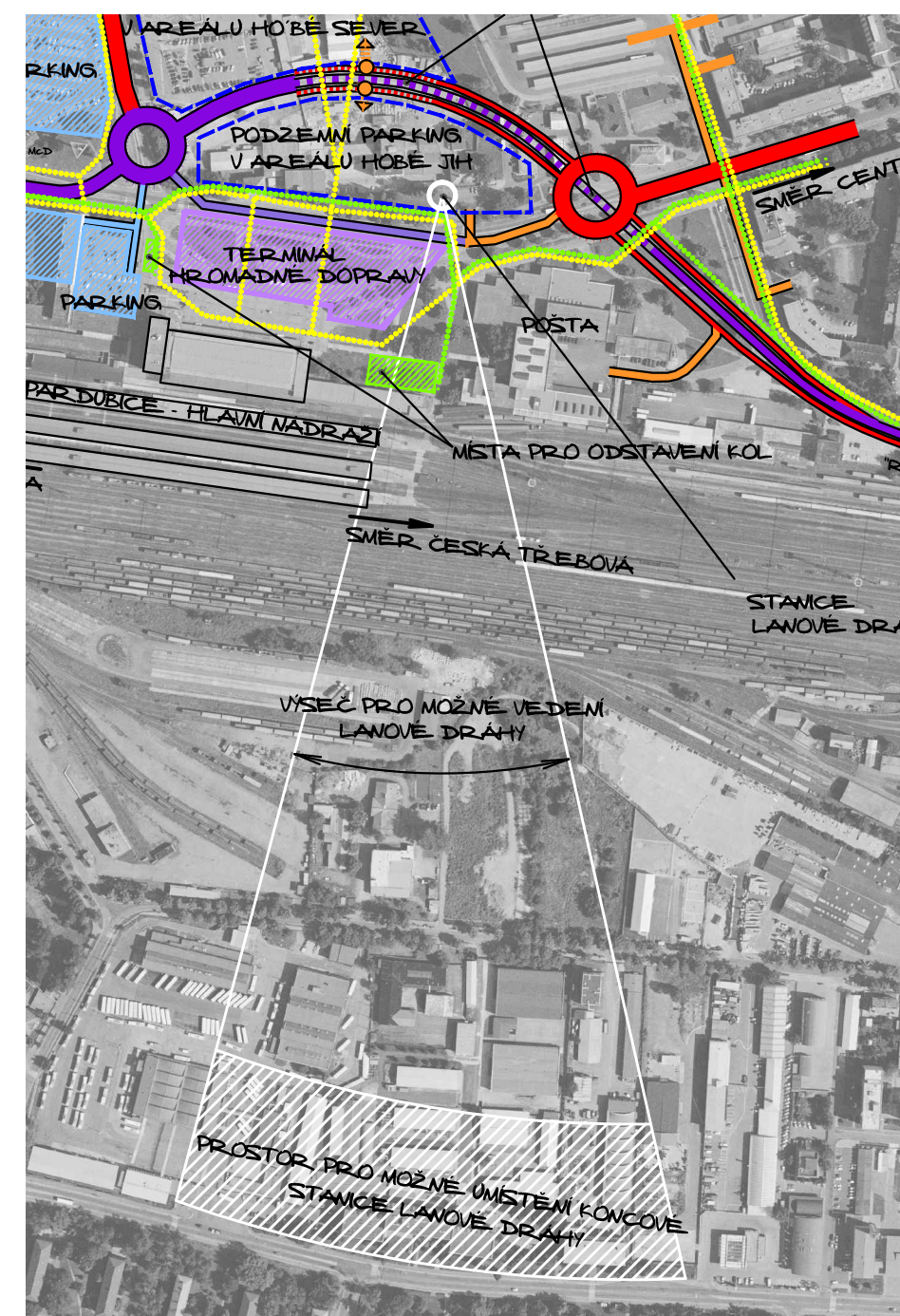
V prostoru přednádraží, lépe řečeno v areálu HOBÉ, by mohla lanovka využívat pro svou stanici vyšší patra nového objektu tak, aby nebyla v kolizi s trakčním vedením v prostoru dopravního terminálu. Navíc by mohla být tematicky spojena s možností využití tohoto objektu, který je popsán v kapitole G – řešení širšího území.

b.1.6. Schéma řešení dopravy v kontaktním území – varianta A

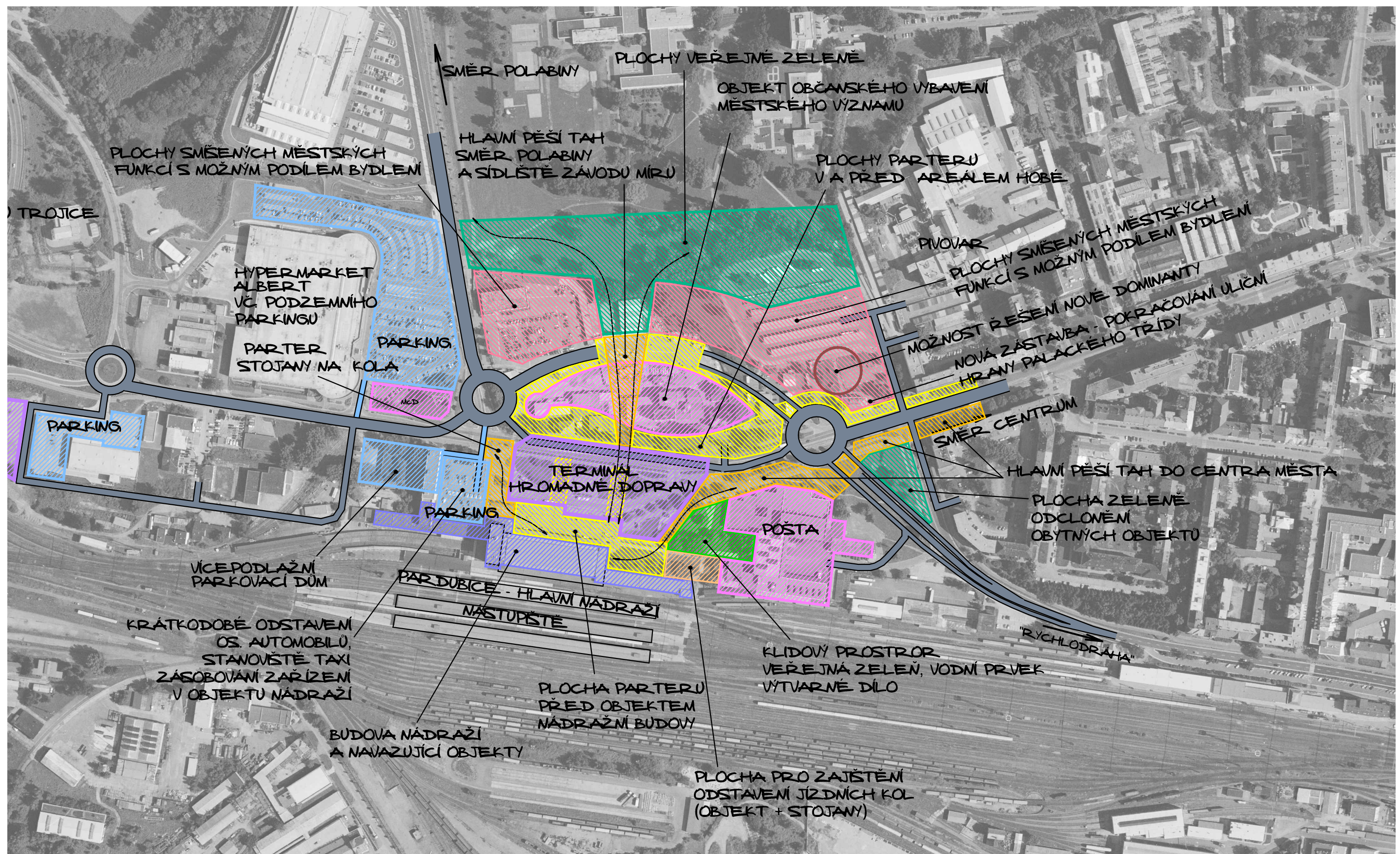


LEGENDA:

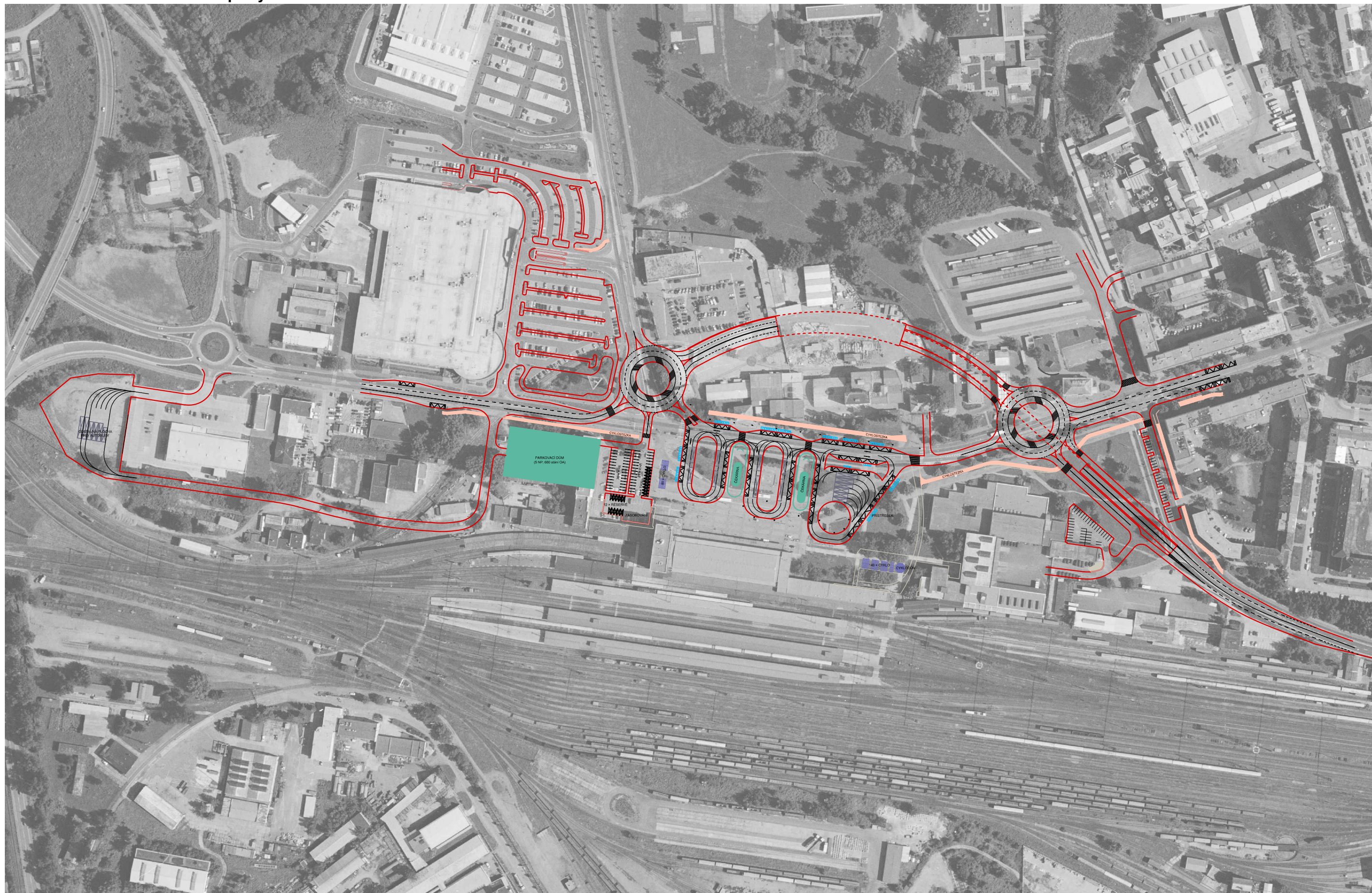
-  TRANZITNÍ DOPRAVA
-  VNITŘNÍ MĚSTSKÁ DOPRAVA
-  DOPRAVNÍ OBSLUHA
-  HROMADNÁ DOPRAVA
-  DOPRAVA V KLIDU (NA TERÉNU, OBJEKT)
-  DOPRAVA V KLIDU (POD TERÉNEM)
-  VÝZNAMNÉ TRASY PRO PĚŠÍ
-  VÝZNAMNÉ TRASY PRO CYKLISTY
-  VÝSEČ PRO TRASU LANOVKY



b.1.7. Schéma prostorového a funkčního uspořádání kontaktního území – varianta A



b.1.8. Schéma řešení dopravy v kontaktním území – varianta A



B.2. Vazba řešeného území na dopravní systém města – varianta B

b.2.1. Stávající komunikace I/36

Trasování komunikace I/36 vychází z předpokladu řešení MÚK U Trojice, které bylo součástí 6. Změny územního plánu. Přestože jsme původně s tímto trasováním silnice I/36 v této stopě neuvažovali, k této myšlence nás vrátila studie využití areálu HOBÉ, která kolem tohoto areálu vede obslužnou komunikaci, kterou napojuje na ul. Kpt. Bartoše v místě připojení parkovací kapacity u obchodního centra Albert. Protože vidíme jako předpoklad pro fungování dopravního terminálu v přednádraží nutnost posunu stávající trasy komunikace I/36 mimo její stávající stopu, předkládáme znova ke zvážení původní myšlenku s tím, že upravujeme trasování této komunikace. Posunujeme západním směrem polohu okružní křižovatky u objektu pošty a trasu komunikace vedeme v užším kontaktu s areálem HOBÉ. Přeložka stávající silnice I/36 mimoúrovňově kříží v souladu s platným územním plánem ulici Kpt. Bartoše (vedena v zářezu). Na tuto ulici je napojena na severní straně tohoto křížení rampou – zajišťující propojení ve směru do Polabin od centra města a sjezdem ve směru od Polabin k MÚK U Trojice. Na jižní straně křížení by byla vybudována rampa, která by ve směru od MÚK U Trojice do centra města (I/37) zajistila připojení na ul. Kpt. Bartoše. Její připojení na tuto ulici by pak vytvořilo průsečnou křižovatku v místě připojení parkovišť u obchodního centra Albert.

Jižněji od výše popsaného křížení, v místě připojení ulice Kpt. Bartoše na Palackého třídu je navržena okružní křižovatka, ze které je rozvedena doprava do prostoru dopravního terminálu, do areálu HOBÉ, do prostoru pro dopravu v klidu v prostoru přednádraží a do pokračování Palackého třídy západním směrem ke stávající okružní křižovatce u obchodního zařízení Lidl.

b.2.2. Dopravní napojení dopravního terminálu na náměstí Jana Pernera na komunikační systém města

Dopravní terminál bude ze západu dopravně napojen na dopravní systém města samostatným výjezdem z okružní křižovatky na křížení uliv Palackého a Kpt. Bartoše. Z východu bude napojen rovněž samostatným výjezdem z okružní křižovatky u pošty. Odtud bude trasována komunikace ve stávající stopě směrem k západu – vedena bude po severním okraji dopravního terminálu.

b.2.3. Řešení dopravy v klidu ve vazbě na dopravní terminál

V této variantě je uvažováno s prodloužením nástupního tunelu v prostoru nástupišť železničního nádraží do území jižně od železničního koridoru a jeho pokračováním dál na sever, tj. pod objektem nádraží pod plochu dopravního terminálu v prostoru náměstí Jana Pernera.

S vedením pěších pod úroveň terénu souvisí způsob řešení dopravy v klidu v řešeném prostoru. Prostory pro parkování osobních vozidel a zajištění dopravní obsluhy pro objekt nádražní budovy je navržen v úrovni podzemního podlaží. Stejně jako ve variantě A je i v zde řešen příjezd do této části řešeného území, která zajišťuje dopravu v klidu, samostatným výjezdem z okružní křižovatky na styku ulic Kpt. Bartoše a Palackého – západní okraj náměstí Jana Pernera. Zde je uvažováno v severní části s parkovištěm pro krátkodobé odstavení vozidla (K+R) a stanoviště TAXI. V jižní části je vymezena plocha pro obsluhu zařízení v přilehlých objektech (ČD) a místo pro možnost odstavení vozidla zajišťujícího zásobování provozoven a zařízení např. v nádražní hale apod. Tato vozidla by se již neměla volně pohybovat po rozptylové ploše před nádražní budovou, ta by měla být vyhrazena pouze pro pěší. V této části řešené plochy je umístěna i sjezdová rampa do podzemního parkoviště. V úrovni

podzemního podlaží by se tedy odehrávalo parkování vozidel (P+R) cestujících, kteří zde zanechají vozidlo a pokračují dále ve své cestě prostředkem hromadné dopravy. V části tohoto prostoru, která by přiléhala k suterénu objektu nádražní budovy, by byl vyhrazen prostor pro možnost zásobování zařízení umístěných v objektu nádražní budovy, především v nádražní hale malými vozidly (omezení tonáže dle prostorových možností podzemního podlaží).

b.2.4. Křižovatka U Marka, dopravní napojení přilehlých území

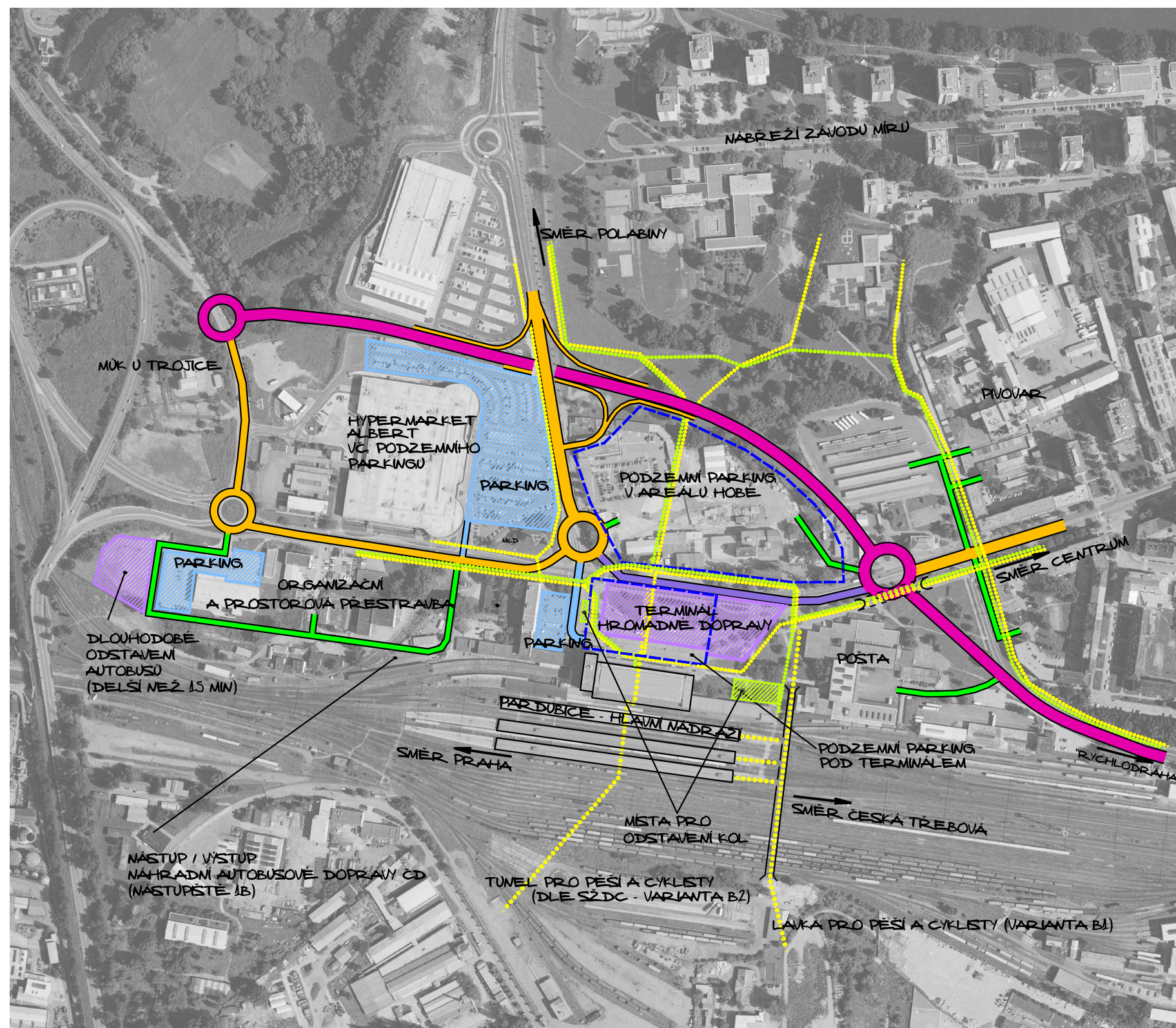
Křižovatka U Marka bude řešena jako průsečná, ulice odbočující z Palackého třídy (severním a jižním směrem) budou zajišťovat dopravní obsluhu přilehlých území resp. stavebních bloků. Řešení je totožné s variantou A.

b.2.5. Propojení prostoru přednádraží s oblastí jižně od železničního koridoru

Propojení částí území na severu a na jihu železničního koridoru ve vazbě na železniční stanici (nádraží) je v této variantě řešeno v souladu se sledovaným záměrem prodloužení nástupního tunelu až do oblasti ulice K Vápence.

Stávající tunel by byl před suterénem nádražní budovy rozšířen tak, aby mohl ve stejném směru pokračovat dále pod budovou východně od schodiště vedoucího z nádražní haly do stávajícího tunelu. Tunel by vstoupil do prostoru suterénu objektu nádraží, odkud by měl být umožněn přístup do nádražní haly (do prostoru pokladen). Tunel by prošel suterénem nádražní budovy a pokračoval severovýchodním směrem pod plochou dopravního terminálu do areálu HOBÉ. Tunel by procházel pod nástupištem B dopravního terminálu, na kterém by byl realizován výstup do krytého prostoru u objektu zázemí. Těleso tunelu by pokračovalo až do prostoru severní hrany nástupišť pro příměstskou dopravu resp. rozšířeného městského parteru před areálem HOBÉ, kde by byl situován další výstup do této části veřejného prostoru. Prodloužení tunelu do prostoru areálu HOBÉ je možné v souladu se studií prověřující možnosti využití toho území zpracovanou firmou ADAM PRVNÍ s.r.o., která uvažuje s využitím podzemního podlaží pro parkování a zásobování.

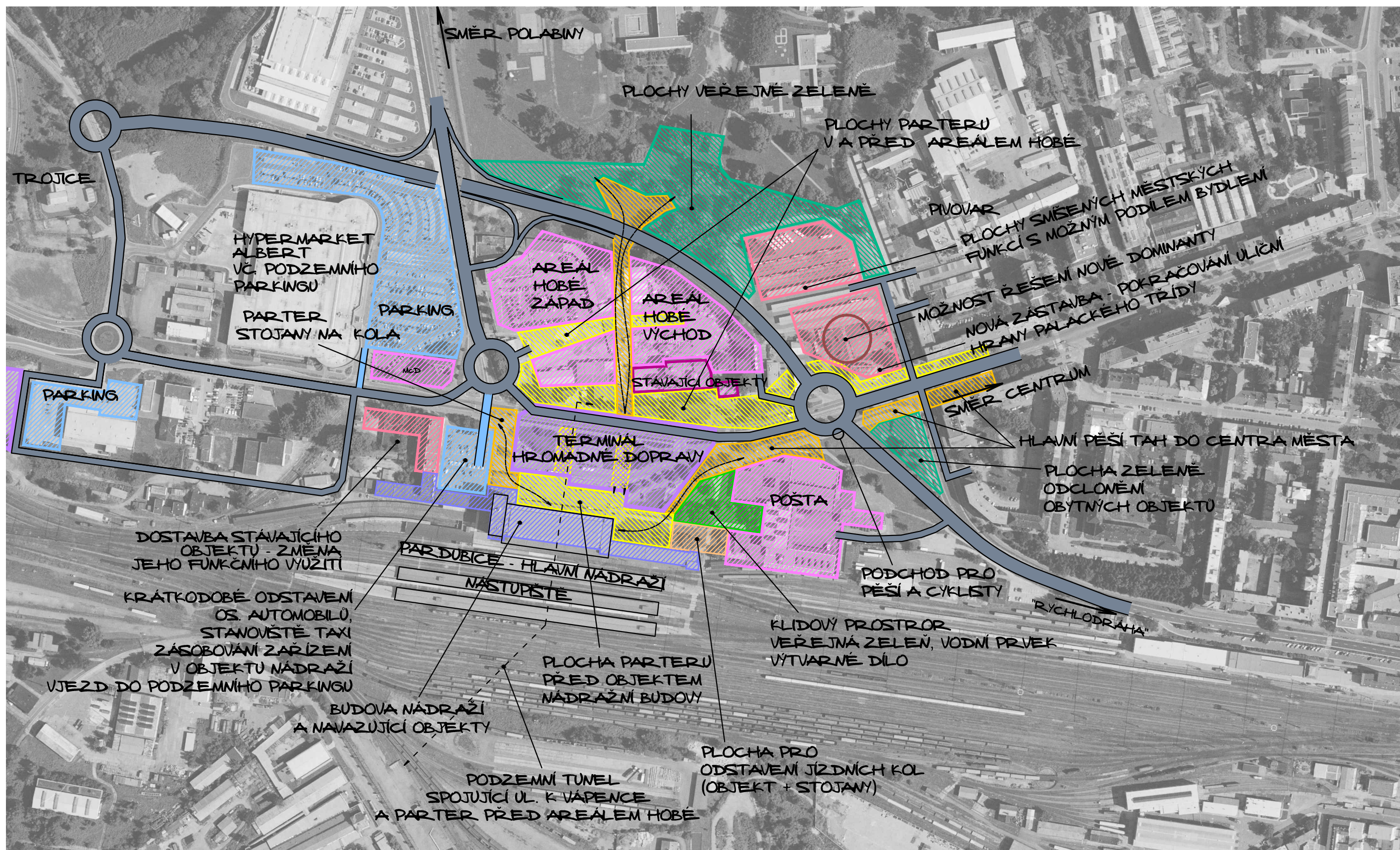
b.2.6. Schéma řešení dopravy v kontaktním území – varianta B



LEGENDA:

- TRANZITNÍ DOPRAVA (NAD A POD TERÉNEM)
- VNITŘNÍ MĚSTSKÁ DOPRAVA
- DOPRAVNÍ OBSLUHA
- HROMADNÁ DOPRAVA
- DOPRAVA V KLIDU (NA TERÉNU, OBJEKT)
- DOPRAVA V KLIDU (POD TERÉNEM)
- VÝZNAMNÉ TRASY PRO PĚŠÍ
- VÝZNAMNÉ TRASY PRO CYKLISTY

b.2.7. Schéma prostorového a funkčního uspořádání kontaktního území – varianta B



C. ŘEŠENÍ DOPRAVNÍHO TERMINÁLU

C.1. ZÁSADY ŘEŠENÍ DOPRAVNÍHO TERMINÁLU NA NÁMĚSTÍ JANA PERNERA

Snahou předkládaného řešení bylo zachování těchto, řešitelem stanovených, zásad:

- Provoz vozidel hromadné dopravy (městské, příměstské i dálkové dopravy) v dopravním terminálu maximálně oddělit od tranzitní a vnitřní dopravy města
- Prostorové oddělení ploch pro jednotlivé dopravce včetně objektu zázemí
- Snaha o prostorové oddělení nástupních a výstupních míst podle směrů
- Minimalizovat místa křížení pohybu pěších a vozidel hromadné dopravy
- Snadná orientace cestujících, jednoduchý, srozumitelný informační systém
- Vizuální přehlednost prostranství
- Místa pro krátkodobé odstavení vozidel hromadné dopravy řešit ve vazbě na řešení výstupních či nástupních zastávek, minimalizovat pohyb vozidel po areálu terminálu
- možnost výjezdu vozidel hromadné dopravy do různých směrů
- zajištění stání pro mimořádnou dopravu

C.2. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ - USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNÍHO TERMINÁLU

Dopravní terminál je napojen na dopravní systém města ze dvou okružních křižovatek – na západě v prostoru napojení ulice Kpt. Bartoše na Palackého třídu, na východě u objektu stávající pošty.

Dopravní terminál využívá pro svůj provoz většinu plochy náměstí Jana Pernera. Ve stopě stávající komunikace I/36 je vedena průjezdná doprava vozidel hromadné dopravy. Z této komunikace směrem k jihu (k budově železničního nádraží) vybíhají 3 prostorově modifikované okruhy – objízdne ostrovy s jednosměrným provozem vozidel - otáčecí smyčky.

c.2.1. Příměstská a dálková doprava

Západní smyčka (okruh) by byla vyhrazena pro dopravce zajišťující příměstskou resp. dálkovou autobusovou dopravu. Při západní vnější hraně „A“ je řešena výstupní hrana v prostorových parametrech pro 2 autobusy (A1) a jedno nástupní – odjezdové stanoviště (A2). Na východní vnější hraně jsou řešeny 2 nástupní stanoviště v polotěsném řazení (B1 a B2) pro dálkovou dopravu.

Pro příměstskou a dálkovou autobusovou dopravu jsou řešena odjezdová stanoviště na severní hraně průjezdné komunikace terminálu (v prostoru parteru před areálem HOBÉ). Je zde řešena nástupní hrana s možností umístění 4 odjezdových stanovišť (E1 – E4) z toho jedno v prostorových parametrech pro kloubový autobus (E4), jedno jako dvojzastávka (E2) a jedno výstupní stanoviště (E5) v prostorových parametrech pro kloubový autobus. Stanoviště jsou řešena v těsném resp. polotěsném řazení.

Celkem je tedy řešeno:

- Výstupní stanoviště pro 2 (12 m) autobusy +1 (18m) autobus

- Nástupní stanoviště pro 7 (12m) autobusů + 1 (18m) autobus. Nástupní stanoviště pro dálkovou dopravu budou umístěna na stanovištích B1 a B2.

U vnitřní hrany smyčky, u vnitřního ostrůvku jsou řešena 4 odstavná stání – pro krátkodobé odstavení autobusu (cca do 15ti minut). Pro delší stání autobusů bude využívána plocha pod nadjezdem u Parama resp. západně od parkovišť u obchodního zařízení Lidl, kde bude řešeno i zázemí řidičů.

Na nástupišti „B“ je řešen objekt zázemí - infocentra pro dopravce zajišťující příměstskou a dálkovou autobusovou dopravu.

c.2.2. Městská hromadná doprava

Pro řešení městské hromadné dopravy je vyhrazena střední a východní smyčka (okruh).

Na západní hraně střední smyčky (okruhu) je řešeno výstupní stanoviště (B3) pro vozidla přijíždějící ve směru od západu (od Polabiny resp. Dukly) v prostorových parametrech pro 2 vozidla (15m + 15m). Na východní hraně je řešeno nástupní stanoviště (C1) pro stejný směr (Polabiny, Dukla) v prostorových parametrech pro 2 (15m) vozidla v těsném řazení.

U vnitřní hrany, u vnitřního ostrůvku jsou řešena 4 odstavná stání pro dvě krátká a dvě dlouhá vozidla.

Na západní hraně východního smyčky (okruhu) je řešeno nástupní stanoviště (C2) v prostorovém uspořádání pro jedno (15m) vozidlo pro směr západ (Polabiny, Dukla). Dále je zde řešeno výstupní stanoviště (C3) pro směr od centra města v prostorovém uspořádání pro 2 vozidla (12m+15m).

Na východní hraně východního smyčky jsou řešena 2 odjezdová stanoviště pro směr do centra města (D1 a D2) v prostorovém uspořádání (D1) 2x15m a (D2) 2x12m v polotěsném řazení. Uvnitř této východní smyčky jsou řešena odstavná a manipulační stání pro 6 vozidel.

Na severní straně východní smyčky je řešen prostor pro zajištění mimořádné dopravy. Po obou stranách podlouhlého ostrůvku, který odděluje vnitřní prostor východní smyčky od průjezdné komunikace, je možno řešit stání pro 4 vozidla (F1 a F2) – pro 2 vozidla v každém směru.

Na nástupišti „C“ je řešen objekt zázemí – infocentra se zázemím pro řidiče a to pro Dopravní podnik města Pardubic a.s.

c.2.3. Informační systém, městský mobiliář

V celém prostoru dopravního terminálu by měly být řešeny prvky parteru, městského mobiliáře a provozních objektů jednotným způsobem, s výtvarným záměrem jednotící myšlenky urbanistického a architektonického řešení.

Informační systém by měl být řešen pro celý prostor dopravního terminálu tak, aby cestující měl jasné a srozumitelné informace o tom, v jakém čase a z kterého místa mu jeho spoj odjíždí. K tomuto účelu budou složité informační panely umístěné jednak na hlavním panelu umístěném ve východní části parteru před budovou nádraží, jednak v objektech provozního zázemí – na nástupištích „B“ a „C“.

Každé nástupiště bude odlišeno jednak barevně (na prvcích informačního systému např. na označení zastávek, na prvcích městského mobiliáře např. odpadkové koše, hrany zastřešení zastávek apod.), jednak písmenným označením.

c.2.4. Řešení parkování pod úrovní dopravního terminálu

Ve variantě B, která řeší propojení prostoru přednádraží s oblastí jižně od železničního koridoru ve shodě se záměrem prodloužením nástupního tunelu pod nástupišti nádraží do prostoru ulice K Vápence, je řešena doprava v klidu v prostoru přednádraží pod úrovní dopravního terminálu. Z prostoru v západní části prostranství, kde je prioritně řešena osobní doprava, je zajištěn sjezdovými rampami vjezd do úrovně podzemního podlaží. Zde je řešeno jednak parkování osobních vozidel, možnost zásobování zařízení umístěných v objektu nádražní budovy a průchod pěších do areálu HOBÉ jako pokračování trasy z oblasti jižně od železničního koridoru. Část parkovací kapacity je uvažována pro cestující, kteří do Pardubic přijedou osobním automobilem a dále pokračují hromadnou dopravou. Valná většina těchto cestujících bude pokračovat v cestě vlakem. Daleko menší část pak autobusovou dopravou (P+R).

Část kapacity je nutno uvažovat pro uživatele, kteří budou využívat zařízení umístěných v navazujícím území. Především se jedná o zařízení v objektu nádražní budovy např. restaurace, hotel, obchody a provozovny. Otázkou je využití sálu kina, které je v současné době mimo provoz.

Nutno je uvažovat i o zařízeních v dalších objektech – např. zdravotnická zařízení (ordinace lékařů), administrativa, kurýrní služby. V neposlední řadě je nutno uvažovat i s možností parkování zaměstnanců jednotlivých organizačních složek a dceřiných společností Českých drah, které v těchto objektech působí.

Parkoviště mohou využívat i klienti české pošty, pro které v návaznosti na tento objekt jsou možnosti parkování minimální.

- Vytvoření podmínek pro rozdělení nástupních hran pro jednotlivé dopravce
- Vytvoření podmínek pro rozdělení nástupních hran pro městskou hromadnou dopravu do jednotlivých směrů
- Vytvoření podmínek pro možnost krátkodobého odstavení vozidel hromadné dopravy
- Možnost oddělených zázemí (informačního centra) pro jednotlivé druhy hromadné dopravy
- Vytvoření podmínek pro možnost zajištění mimořádné dopravy
- Prostorové oddělení ploch pro řešení osobní dopravy

C.3. Silné a slabé stránky řešení dopravního terminálu

Slabé stránky:

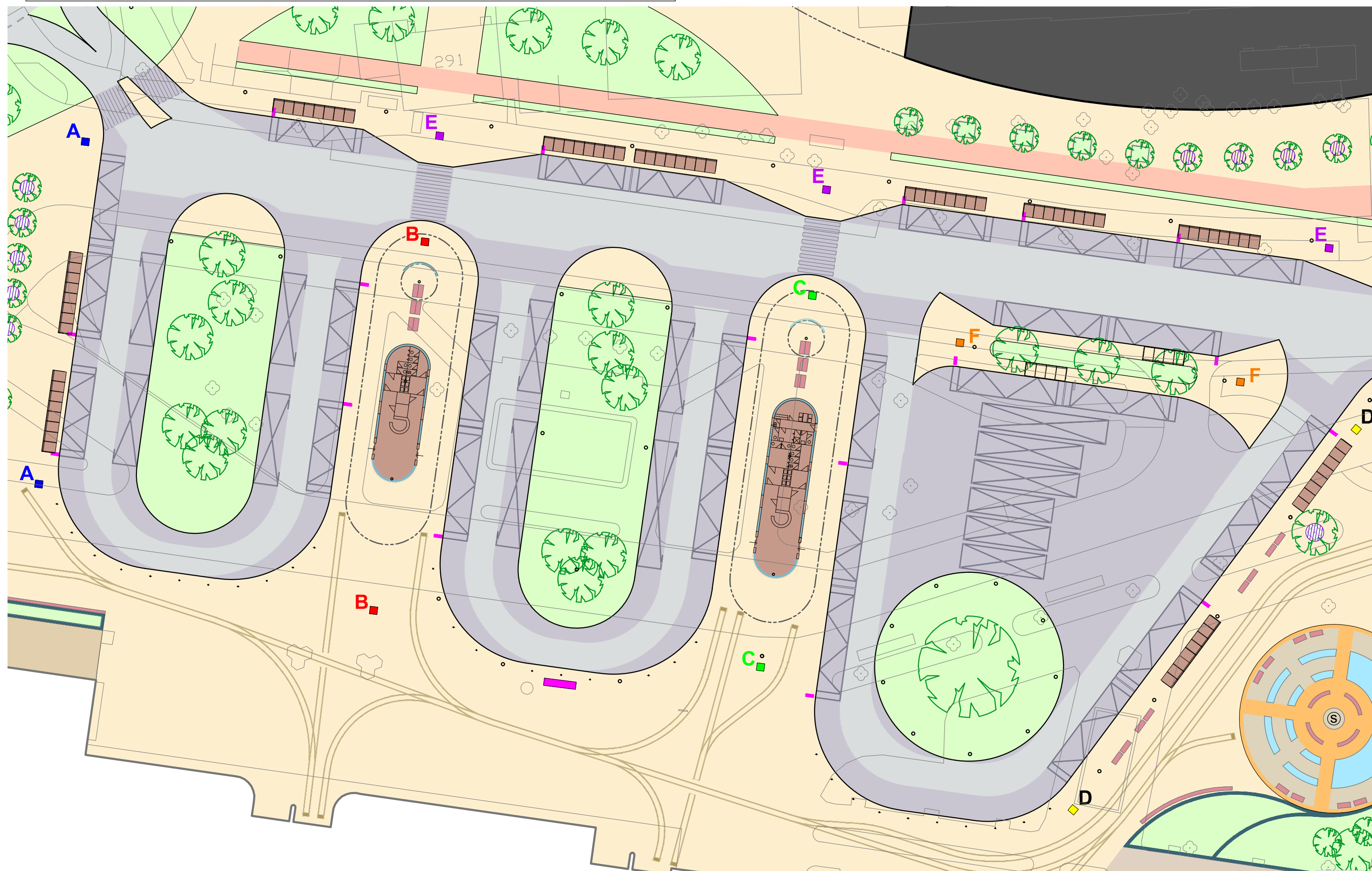
- Pro reálnost řešení je nutno do přípravy záměru zapojit majitele dotčených pozemků a areálů a konstruktivním jednáním s nimi vytvořit podmínky pro možnost přeložky stávající silnice I/36
- Plošné nároky na řešení terminálu a podmiňujících úprav dopravního systému
- Ekonomická náročnost především podmiňujících úprav dopravního systému

Silné stránky:

- Vytvoření dopravního terminálu jako „uzavřeného areálu“ pro vozidla hromadné dopravy
- Odvedení tranzitní dopravy z prostoru „přednádraží“
- Oddělení ploch pro provoz vozidel hromadné dopravy a ploch využívaných pěšími uživateli prostranství a cyklisty
- Minimalizace křížení dopravních směrů motorové dopravy a pěších, vytvoření podmínek pro minimalizaci ohrožení chodců a cyklistů v prostoru dopravního terminálu
- Vytvoření podmínek pro snadnou orientaci cestujících v dopravním terminálu, vytvoření jasného a srozumitelného informačního systému

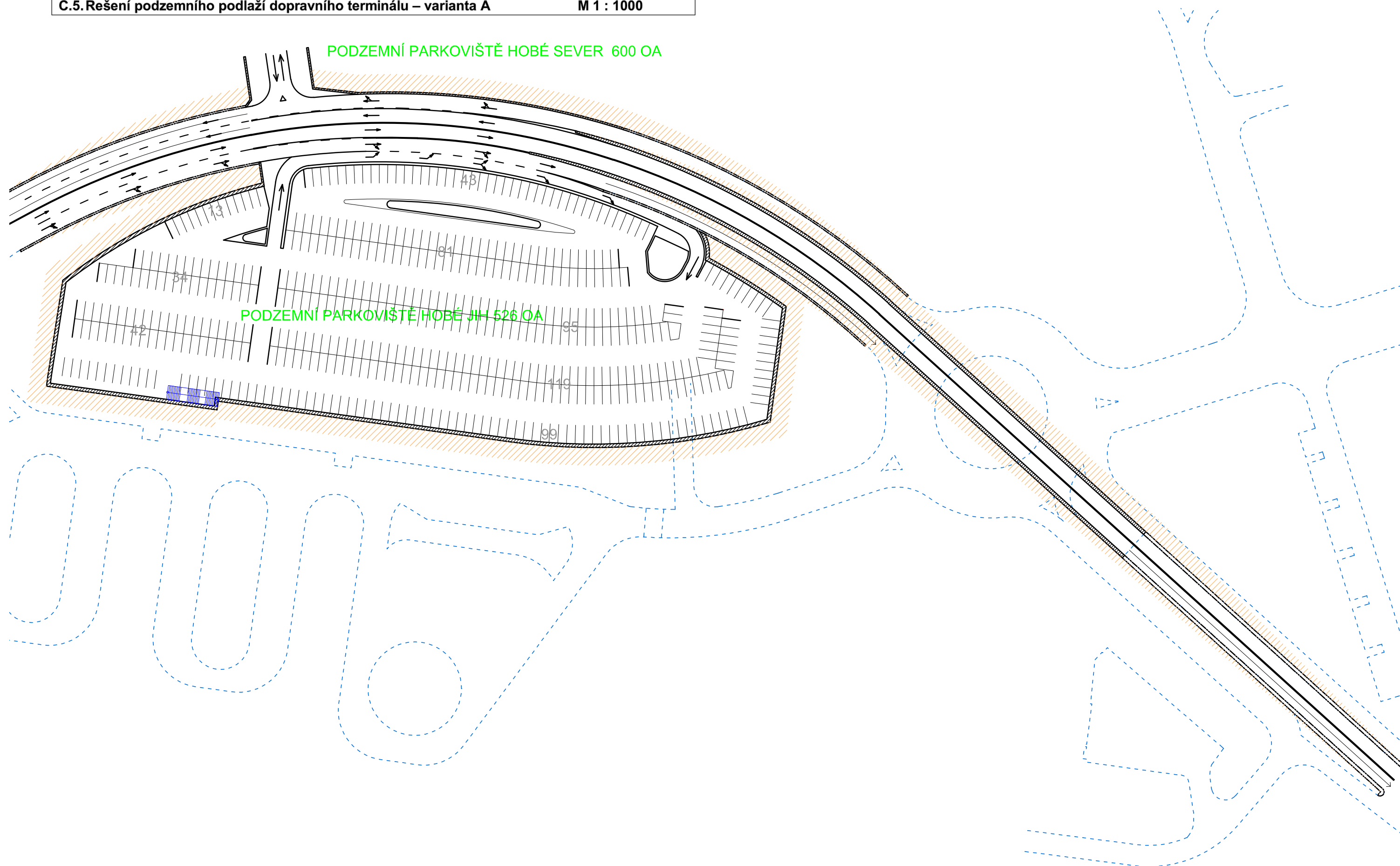
C.4. Řešení dopravního terminálu – situace

M 1 : 500

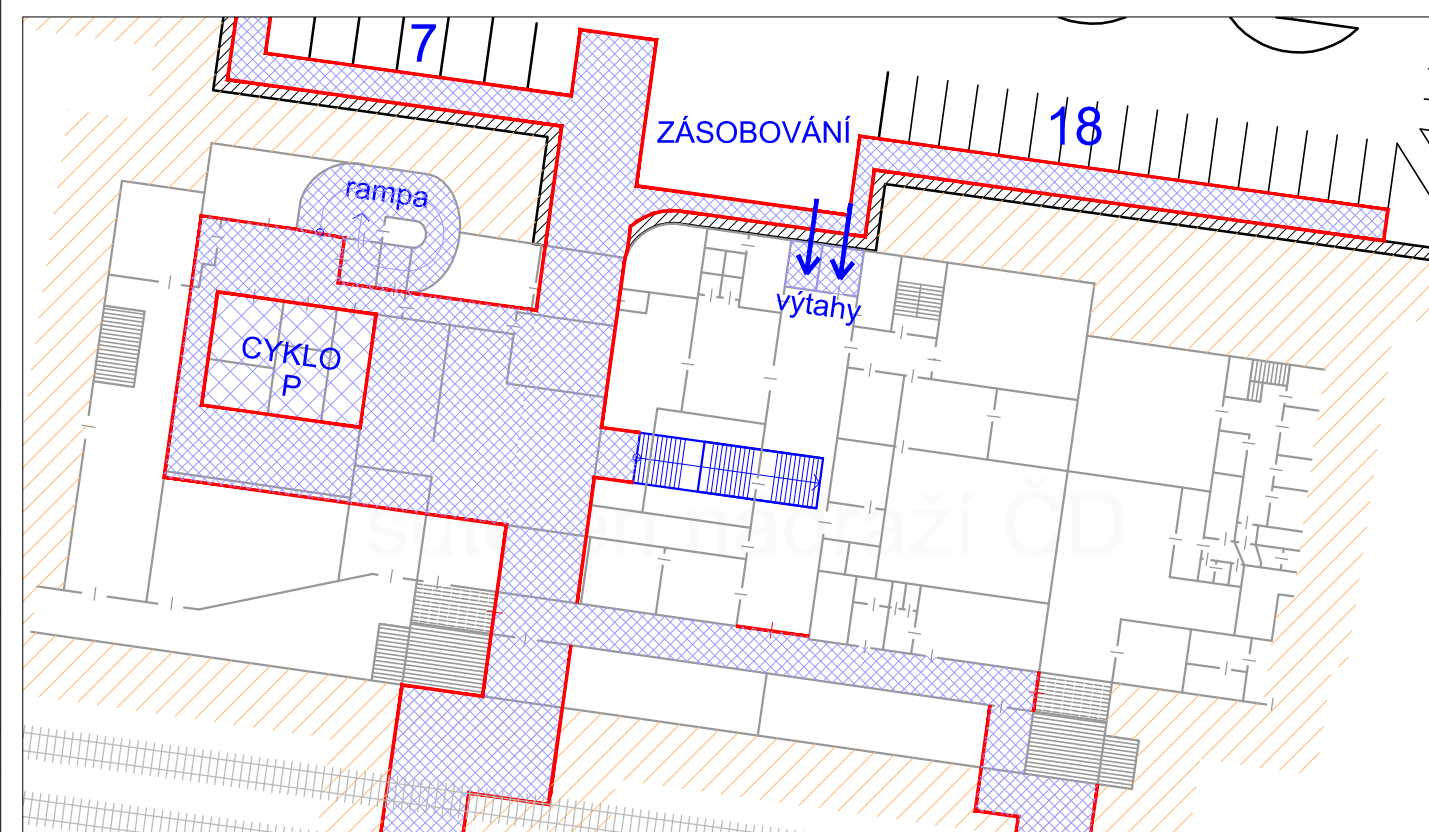
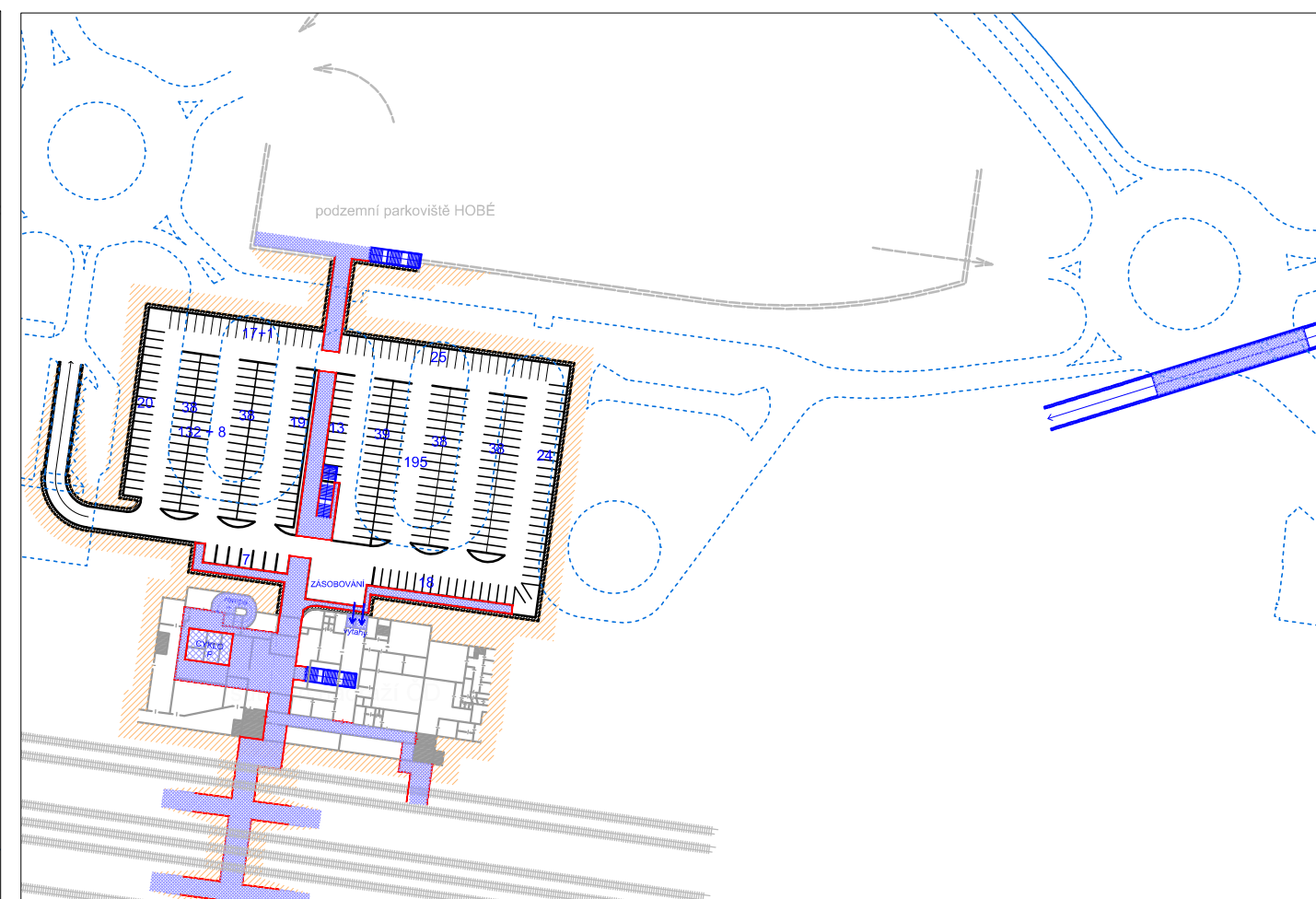
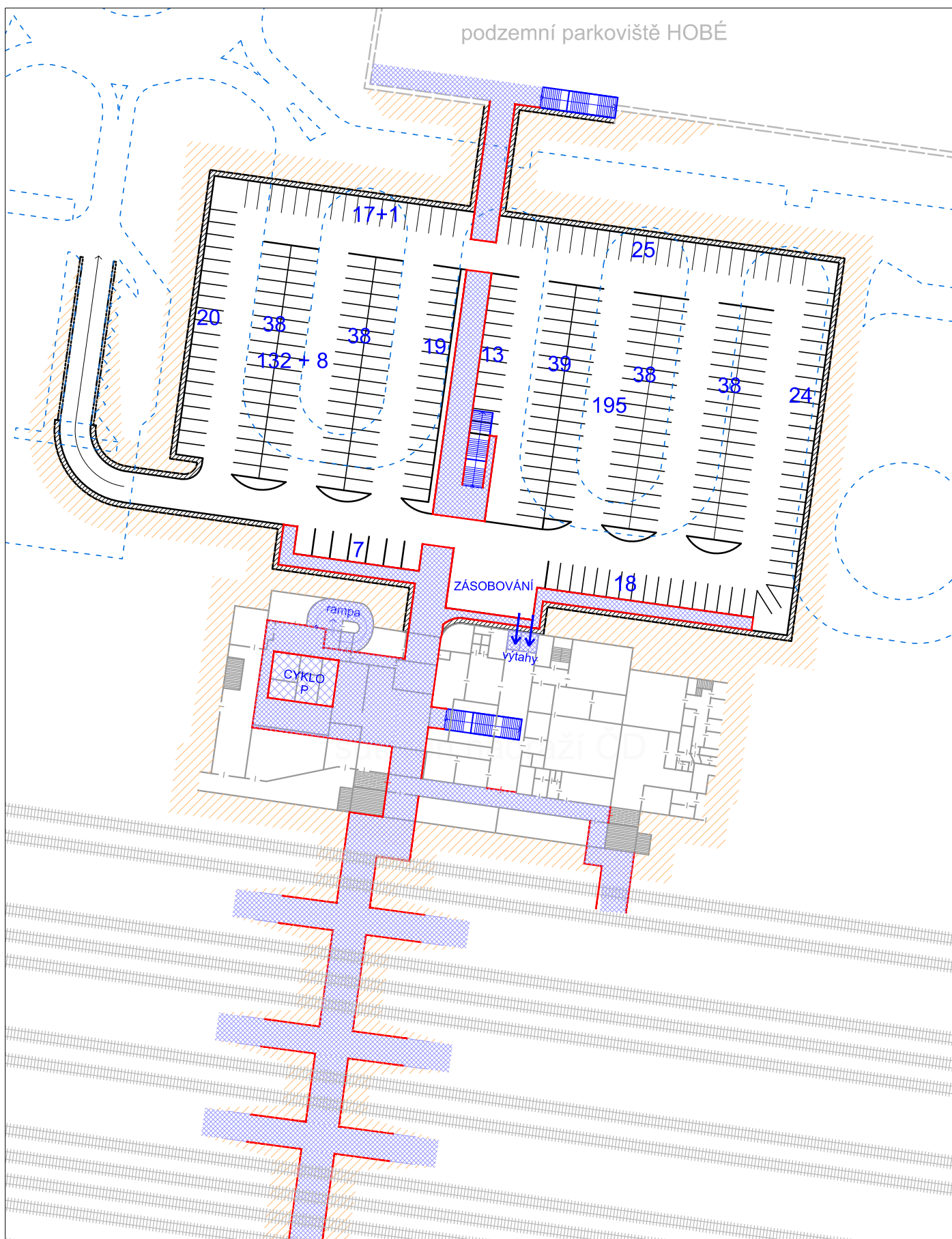


C.5. Řešení podzemního podlaží dopravního terminálu – varianta A

M 1 : 1000



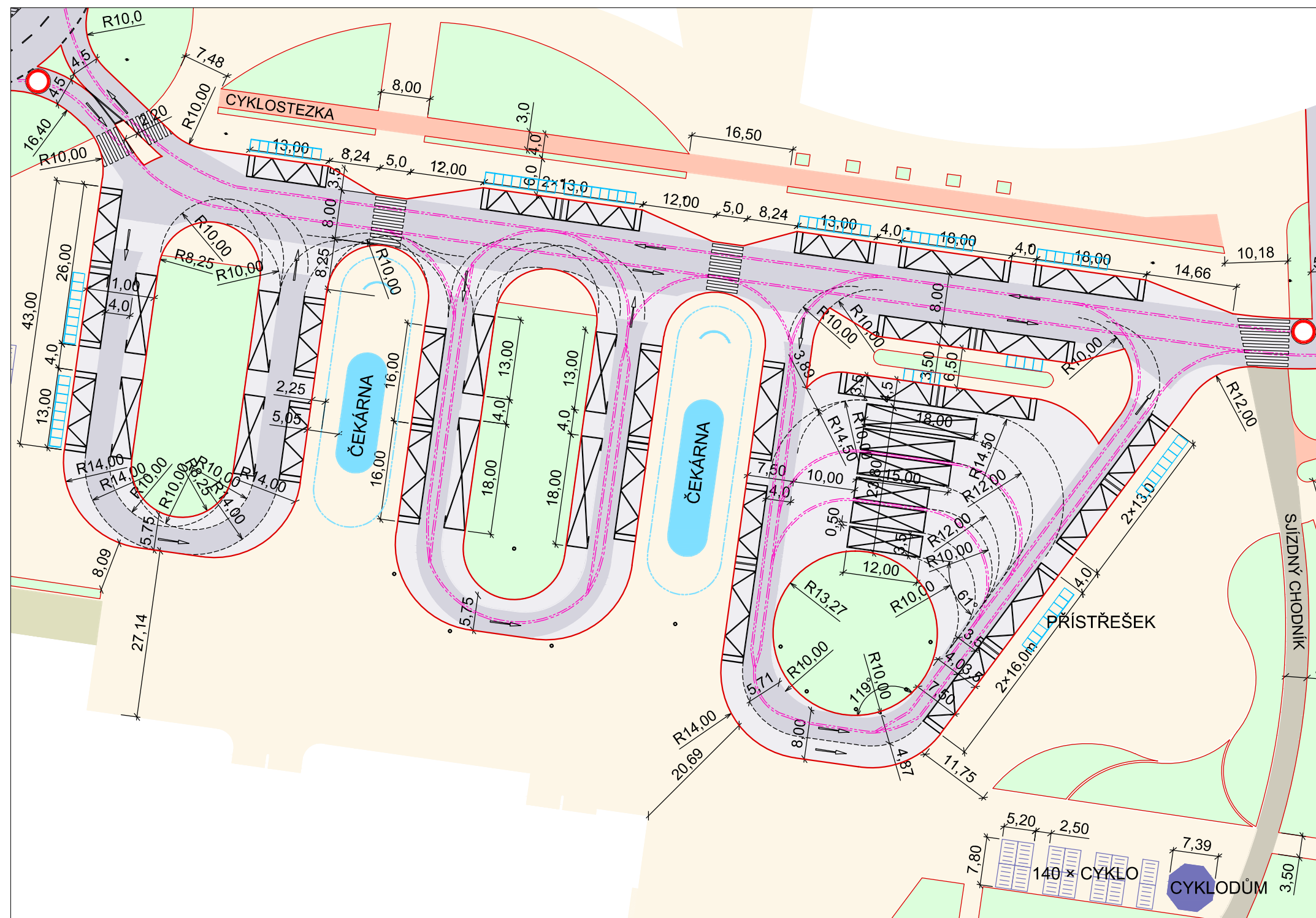
C.6. Řešení podzemního podlaží dopravního terminálu – varianta B



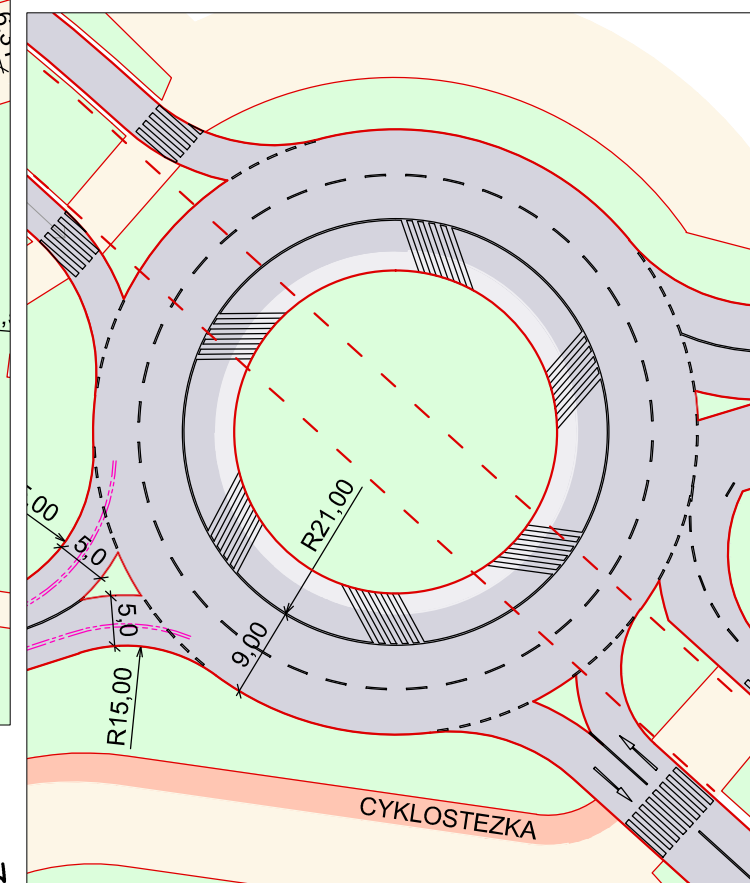
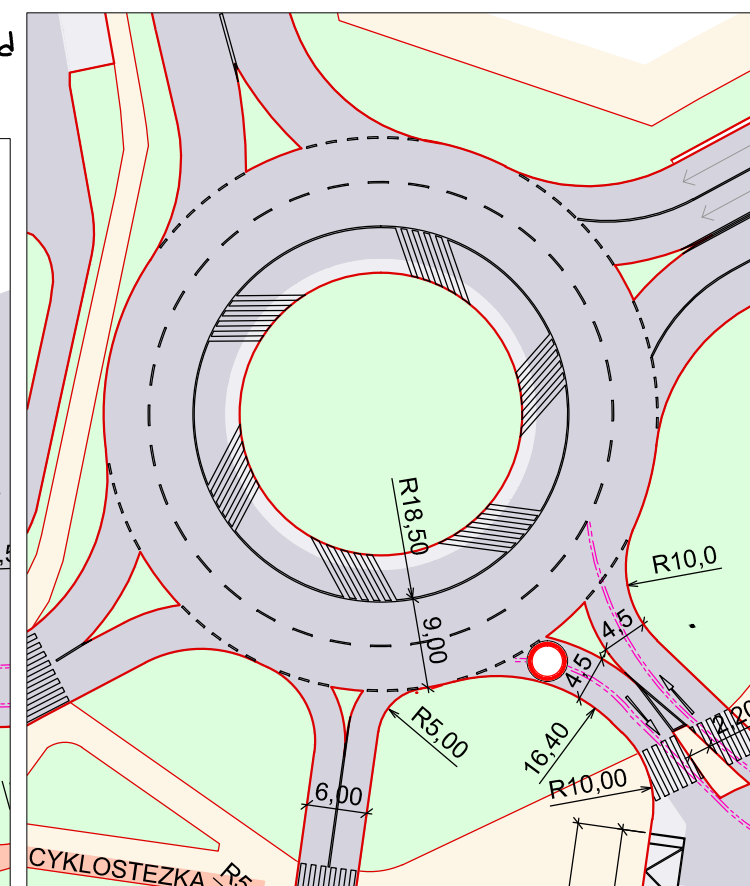
C.7. Dopravní řešení terminálu – situace

M 1 : 750

okružní křižovatka západ

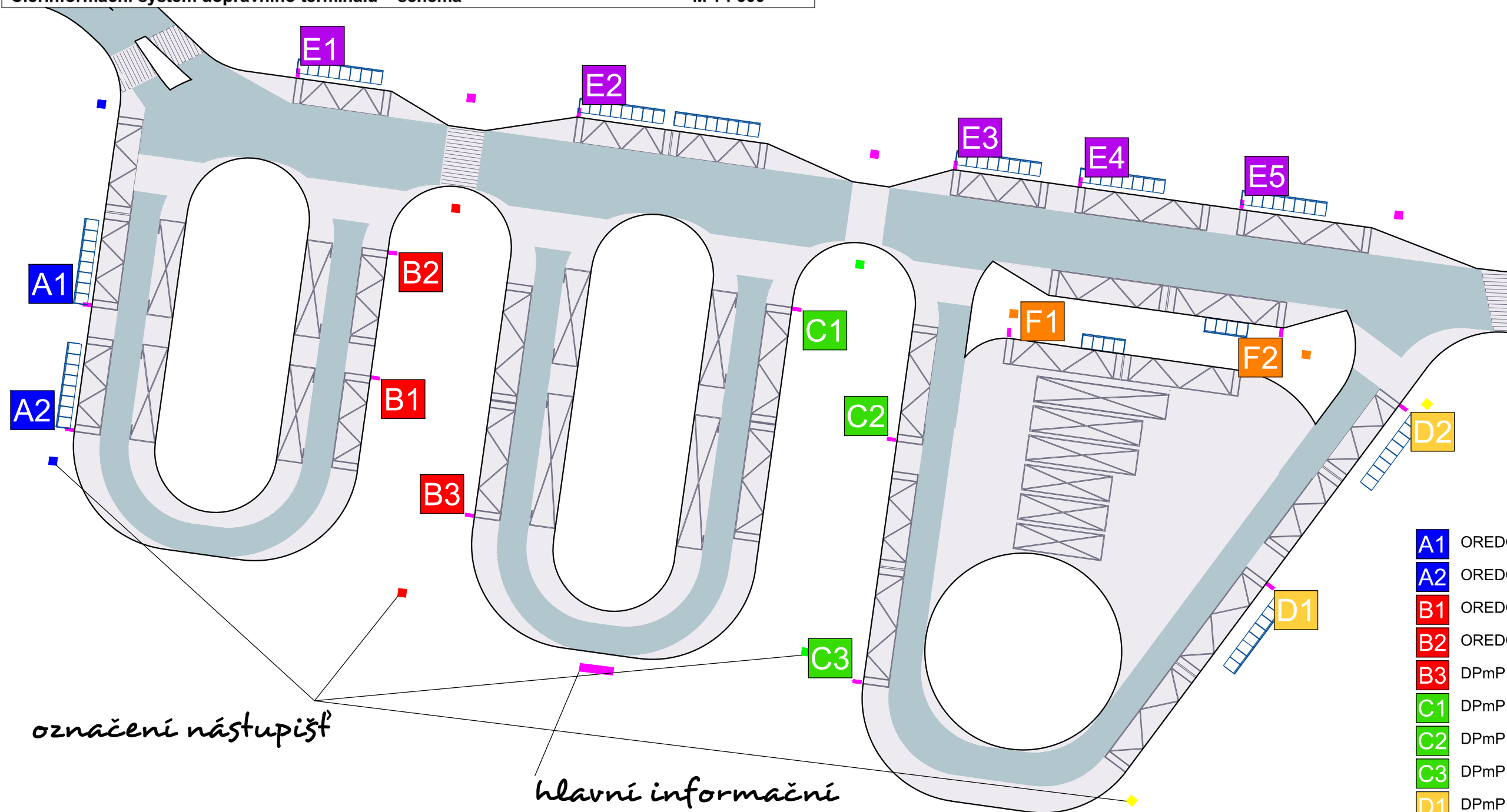


okružní křižovatka východ



C.8. Informační systém dopravního terminálu – schéma

M 1 : 600



označení nástupišť

hlavní informační
panel s informacemi o
odjezdech jednotlivých
linek

- A1 OREDO výstupní
- A2 OREDO nástupní
- B1 OREDO nástupní (dálková doprava)
- B2 OREDO nástupní (dálková doprava)
- B3 DPmP výstupní od Polabin
- C1 DPmP nástupní do Polabin
- C2 DPmP nástupní do Polabin
- C3 DPmP výstupní od centra
- D1 DPmP nástupní do centra
- D2 DPmP nástupní do centra
- E1 OREDO nástupní
- E2 OREDO nástupní
- E3 OREDO nástupní
- E4 OREDO nástupní
- E5 OREDO výstupní od směru Holice
- F1 mimořádná doprava
- F2 mimořádná doprava

C.9. Vizualizace – řešení dopravního terminálu



D. ŘEŠENÍ PARTERU V PŘEDNÁDRAŽÍ

D.1. ŘEŠENÍ PARTERU V PŘEDNÁDRAŽÍ VE VARIANTĚ „A“

Řešení parteru v prostoru náměstí Jana Pernera se v jednotlivých předkládaných variantách liší víceméně v řešení detailů než v systému řešení dopravního terminálu a tím pádem i v řešení parteru. Zásadně se pak liší v řešení kontaktního území včetně jeho dopravního řešení.

Celý prostor přednádraží je řešen s představou přehledného, vzdušného, příjemného a moderního prostoru. Základem řešení je uspořádání ploch dopravního terminálu, které upřednostňuje bezpečný a bezkolizní pohyb cestujících a uživatelů prostranství.

Před objektem nádražní budovy je respektován dostatečný rozptylový prostor - v minimálním rozměru šíře 20m. Povrch tohoto prostranství bude řešen s ohledem na bezpečný a pohodlný pohyb pěších, v součinnosti s orgány památkové péče, neboť prostranství přiléhá k objektu požívajícímu památkovou ochranu. Objekt „železniční stanice Pardubice“ je zapsán ve státním seznamu nemovitých památek od 3.5.1958 pod rejstř. číslem 47810/6-4875.

Hlavní pěší tahy, resp. směry pohybu uživatelů území jsou vyznačeny v povrchu parteru schématem evokujícím systém kolejí (vzájemné provázání různých druhů dopravy v jedné lokalitě – symbolické k osobě Jana Pernera – vazba na plastika ve východní části přednádraží). Jejich výtvarné ztvárnění může být různé – od jiného materiálu a způsobu zdláždění, přes kovové pásy až ke světlovodům – zajímavé noční nasvětlení prostoru.

Plocha parteru by ve stejném materiálovém provedení byla realizována na jednotlivých nástupištích dopravního terminálu, aby měl pěšák pocit, že se pohybuje neustále v prostoru, který je vyhrazen právě pro něho.

Na nástupištích B a C budou řešeny objekty zázemí (popsáno v kapitole F), které budou zajišťovat krytá stání pro cestující. Na ostatních stanovištích (zastávkách) budou řešeny přístřešky, které budou svým architektonickým řešením reagovat na tvarosloví, které se prolíná celým řešením prostoru náměstí a budou v celém prostoru jednotného charakteru. Tyto je možno řešit jako individuální architektonické a konstrukční řešení pro tento konkrétní záměr, nebo lze dost dobře vybrat z katalogové řady některých výrobců, případně řešit jejich konkrétní úpravou. V předkládaném řešení je uvažováno s barevným odlišením detailů na těchto zastávkách v souladu s barevným řešením navrženého informačního systému v jednotlivých částech dopravního terminálu.

V krytých prostorách u objektů zázemí, v zastávkách na jednotlivých stanovištích a v jednotlivých klidových částech parteru budou umístěny lavičky. Systém laviček bude vycházet z jednotného základního řešení. V jednotlivých místech parteru se mohou dílčím způsobem lišit svým např. materiálovým řešením, tvarem či technickým provedením (bez nebo s opěradlem). Většina laviček by měla být realizována v provedení „antivandal“. Příklady možných řešení jsou uvedeny v kapitole J – rešerše.

V prostoru terminálu, prostranství před objektem nádraží i v prostoru městského parteru před jižní stranou objektů v areálu HOBÉ budou umístěny odpadkové koše. Ty budou dle umístění v jednotlivých částech dopravního terminálu v detailech barevně odlišeny.

V západní části prostranství, mezi plochou pro dopravu v klidu a hranou A dopravního terminálu je řešena plocha parteru se dvěma řadami stromů nižšího vzrůstu a menší korunou, osazených do

pochůzích mříží. Ve střední části mezi stromy jsou umístěny stojany na jízdní kola. Prostor mezi řadami stromů je doplněn lavičkami.

Zohledněna je terasa před restaurací v objektu nádraží. Plocha je dílčím způsobem redukována (od severu), okraj terasy je doplněn o možnost zeleného pásu, který prostorově oddělí terasu od provozu na otevřeném prostranství.

V jihovýchodní části prostoru přednádraží je řešena plocha parteru s možností posezení před obnoveným bočním vchodem z nádražní haly. Prostor je doplněn dvěma řadami stromů nižšího vzrůstu a s menší korunou, osazených do pochůzích mříží.

Východněji je pak řešen prostor pro cyklisty. Jednak jsou v parteru navrženy stojany na jízdní kola, ale také objekt bezpečné úschovny kol.

Mezi tímto prostorem, pěším tahem do centra města a objektem pošty je řešen hlavní klidový prostor se zelení. Respektováno je zachování možnosti příjezdu vozidel záchranného systému na jednotlivá nástupiště nádraží – pojízdný chodník. U objektu pošty je respektována zeleň. V těžišti tohoto prostoru je situována plastika symbolizující osobu Jana Pernera, která je umístěna ve středu kruhového architektonicky ztvárněného dominantního prvku parteru doplněného vodními plochami a možností posezení.

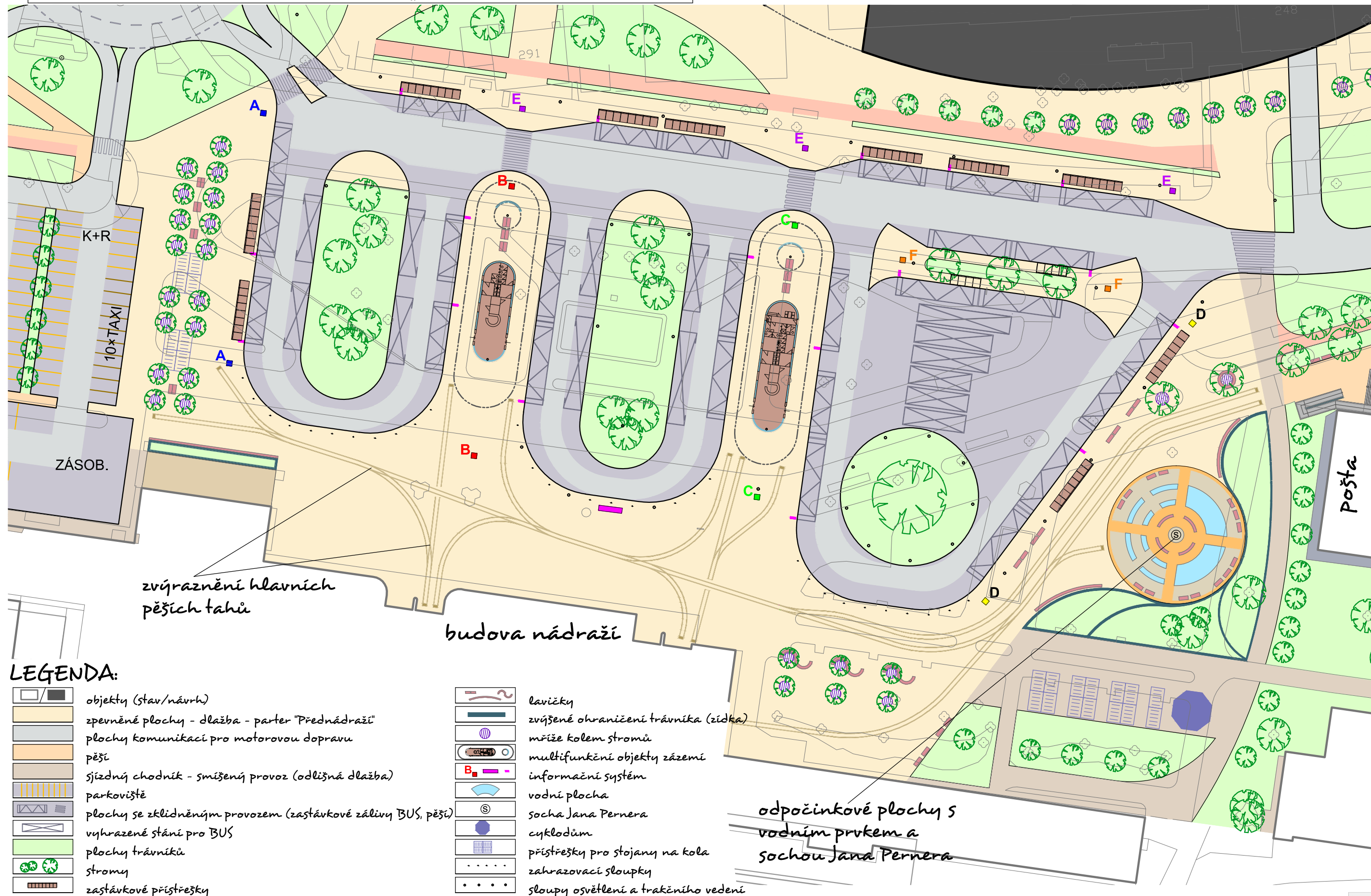
D.2. ŘEŠENÍ PARTERU V PŘEDNÁDRAŽÍ VE VARIANTĚ „B“

Jak bylo uvedeno výše, varianta B se odlišuje jen v detailech. Na nástupišti B je orientován objekt zázemí tak, aby výstupní schodiště z podzemního podlažní vyústilo do parteru v kryté části tohoto objektu.

Prostorově, nikoliv provozně, se liší řešení jihovýchodní části prostoru přednádraží. Rovněž je respektováno zachování možnosti příjezdu vozidel záchranného systému na jednotlivá nástupiště nádraží – pojízdný chodník. Řešena je plocha se stojany pro jízdní kola a umístění objektu úschovny kol.

Západně od objektu pošty je řešeno klidové místo snížením nivelety části parteru. Vyrovnávací stupně mohou částečně sloužit pro posezení. V jihozápadní části tohoto prostoru je umístěn vodní prvek a před ním je situována plastika symbolizující osobu Jana Pernera. V prostoru u vodního prvku a podél východní hrany sníženého prostoru je řešeno umístění laviček. Za touto hranou je navržena řada stromů, která by tvořila pozadí a prostorově by oddělila prostor parteru přednádraží a navázala na zeleň u objektu pošty. Pokud by byla realizována lávka nad kolejištěm zajišťující propojení prostorů severně a jižně od železničního koridoru, pak do prostoru zeleně východně od objektu pošty by bylo umístěno schodiště z této lávky tak, aby navazovalo na pěší tah od nádraží do centra města.

D.3. ŘEŠENÍ PARTERU V PŘEDNÁDRAŽÍ VE VARIANTĚ „A“ – celková situace M 1 : 700



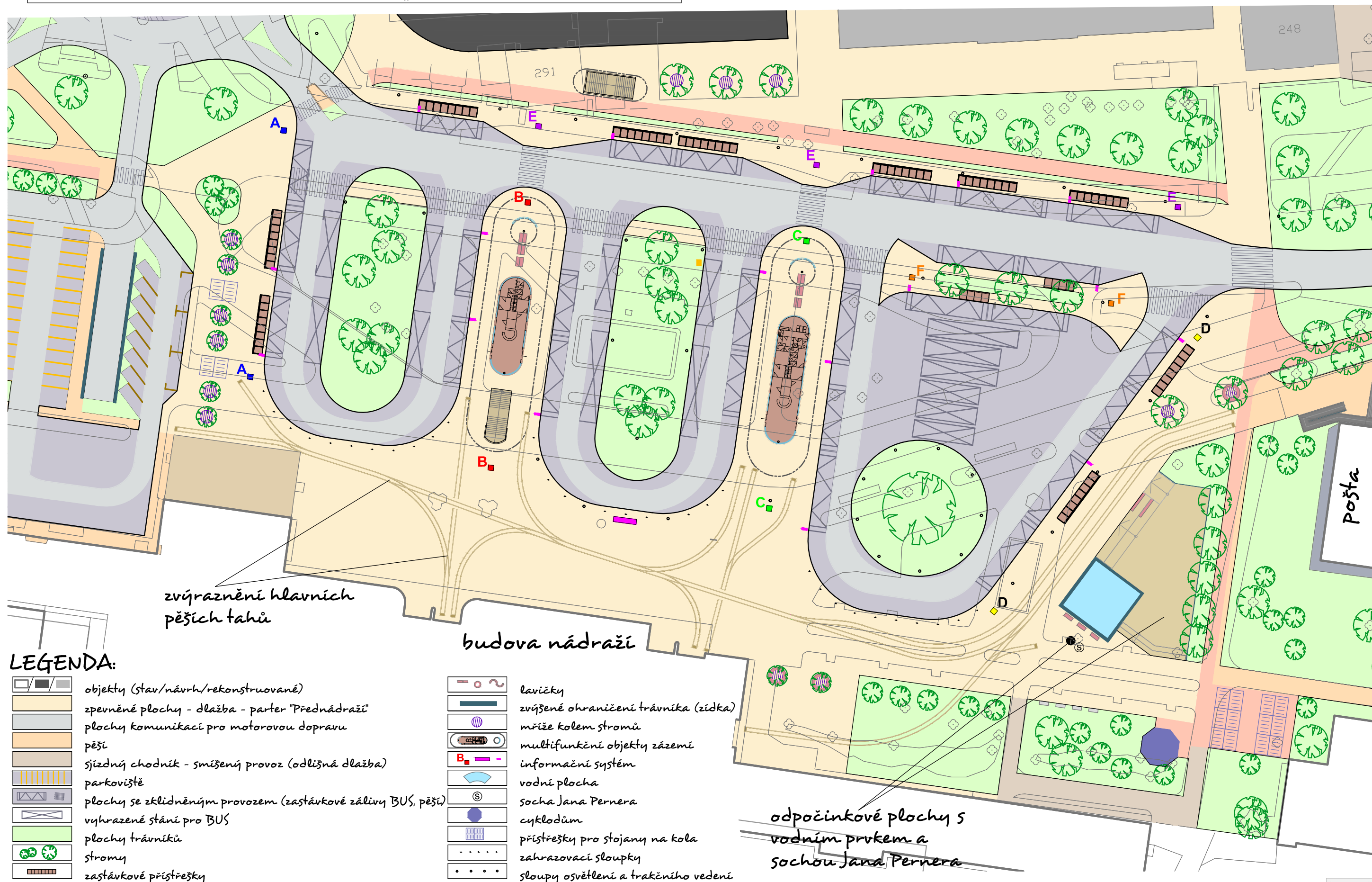
LEGENDA:

	objekty (stav/návrh)		lavičky
	zpevněné plochy - dlažba - parter "Přednádraží"		zvýšené ohraničení trávníka (zídka)
	plochy komunikací pro motorovou dopravu		mříže kolem stromů
	pěši		multifunkční objekty zázemí
	síjdný chodník - smíšený provoz (odlišná dlažba)		informační systém
	parkoviště		vodní plocha
	plochy se zklidněným provozem (zastávkové zálivky BUS, pěši)		socha Jana Pernera
	vyhrazené stání pro BUS		cyklodům
	plochy trávníků		přístřešky pro stojany na kola
	stromy		zahrazovací sloupky
	zastávkové přístřešky		sloupky osvětlení a trakčního vedení

D.4. ŘEŠENÍ PARTERU V PŘEDNÁDRAŽÍ VE VARIANTĚ „A“ – celková situace



D.5. ŘEŠENÍ PARTERU V PŘEDNÁDRAŽÍ VE VARIANTĚ „B“ – celková situace M 1 : 700



LEGENDA:

	objekty (stav/návrh/rekonstruované)		lavičky
	zpevněné plochy - dlažba - parter "Přednádraží"		zvýšené ohraničení trávníka (zídka)
	plochy komunikací pro motorovou dopravu		mříže kolem stromů
	pěši		multifunkční objekty zázemí
	síjdný chodník - smíšený provoz (odlišná dlažba)		informační systém
	parkoviště		vodní plocha
	plochy se zklidněným provozem (zastávkové zálivky BUS, pěši)		socha Jana Pernera
	vyhrazené stání pro BUS		cyklodům
	plochy trávníků		přístřešky pro stojany na kola
	stromy		zahrazovací sloupky
	zastávkové přístřešky		sloupky osvětlení a trakčního vedení

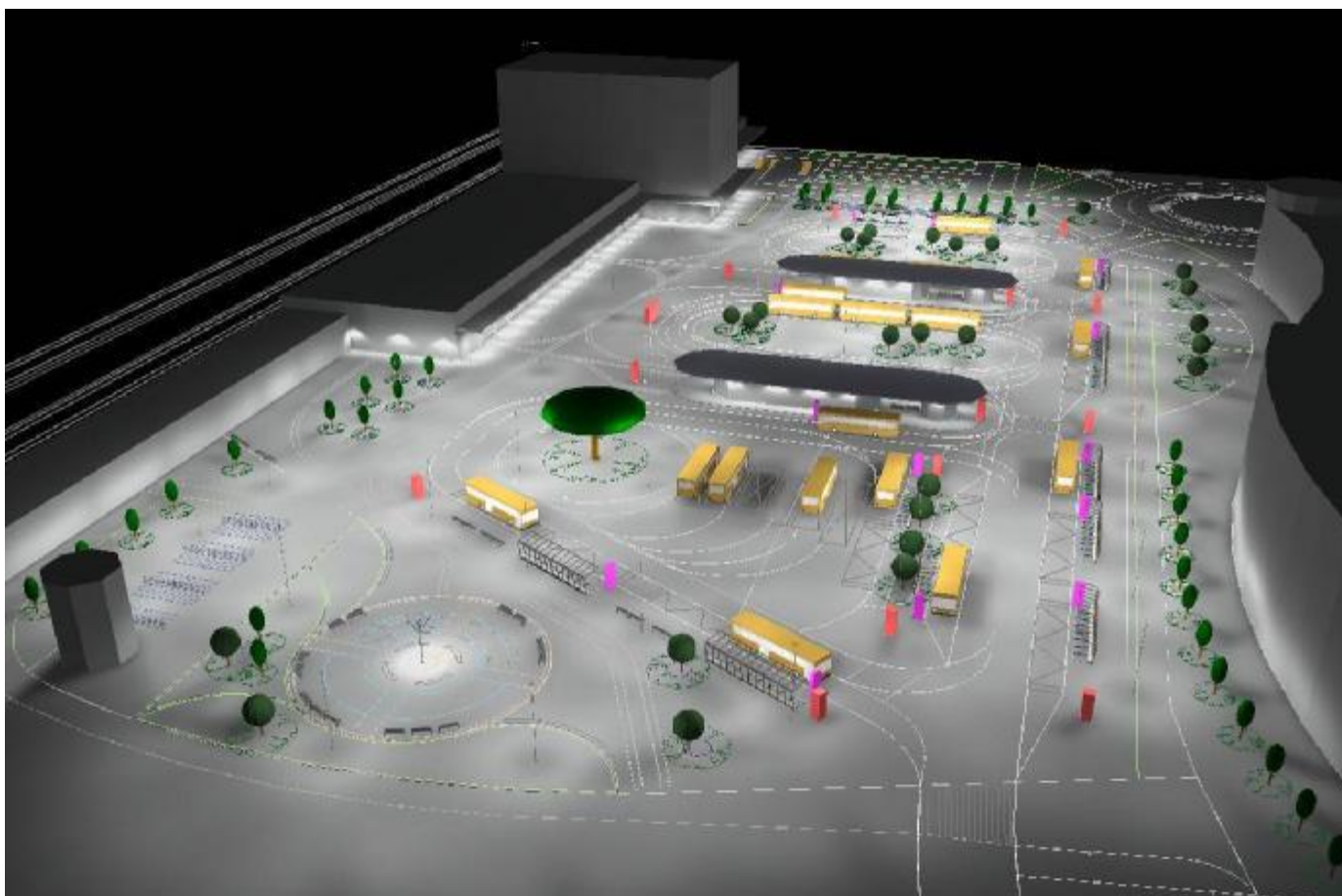
D.6. ŘEŠENÍ PARTERU V PŘEDNÁDRAŽÍ VE VARIANTĚ „A“ – detaily dílčích řešení



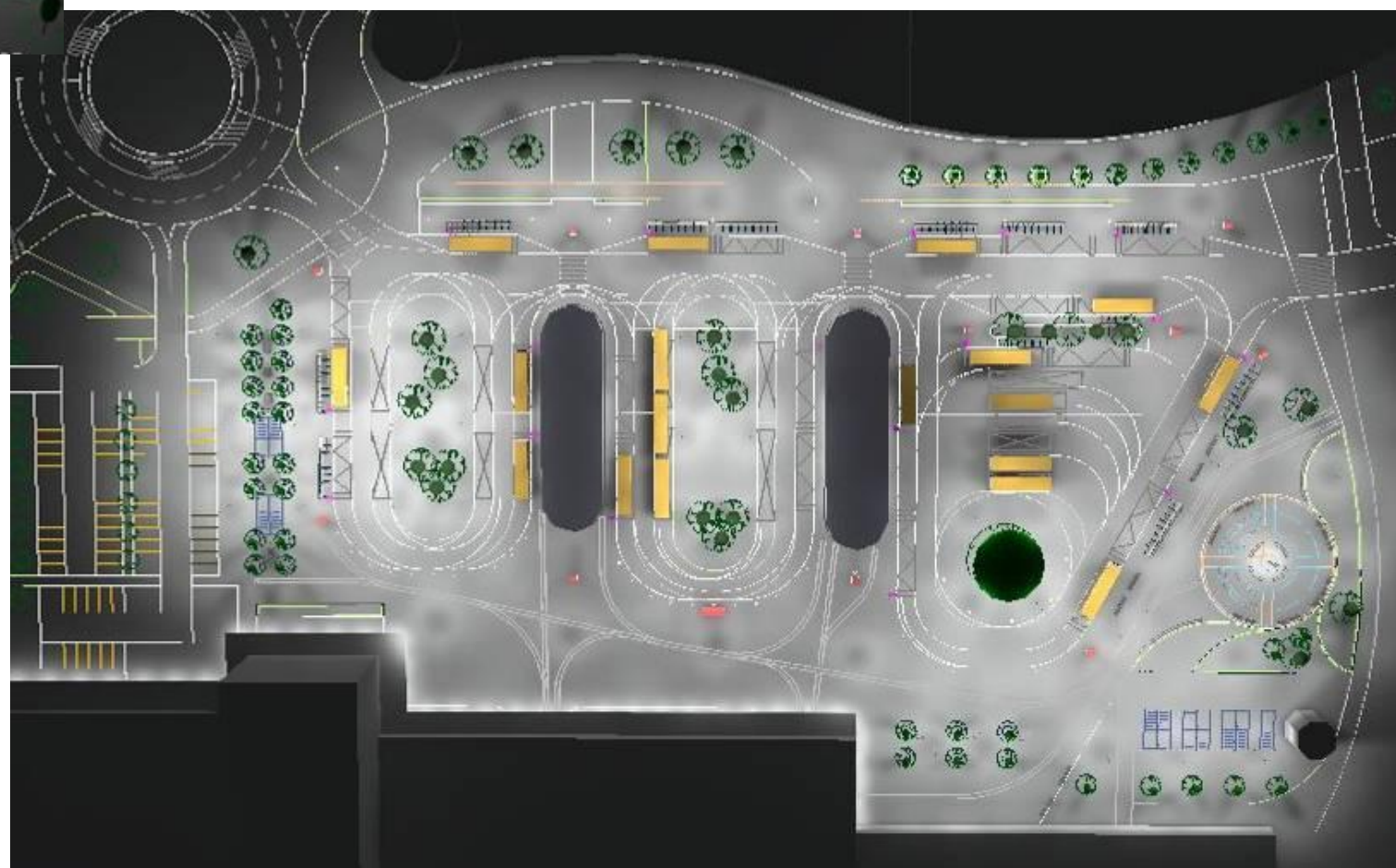
D.7. ŘEŠENÍ PARTERU V PŘEDNÁDRAŽÍ VE VARIANTĚ „A“ – detaily dílčích řešení



D.8. NÁVRH ŘEŠENÍ OSVĚTLENÍ PARTERU - VIZUALIZACE



D.9. NÁVRH ŘEŠENÍ OSVĚTLENÍ PARTERU - VIZUALIZACE



PZN. Dle návrhu fy MOMOSO s.r.o.

E. VIZUALIZACE PROSTORU PŘEDNÁDRAŽÍ

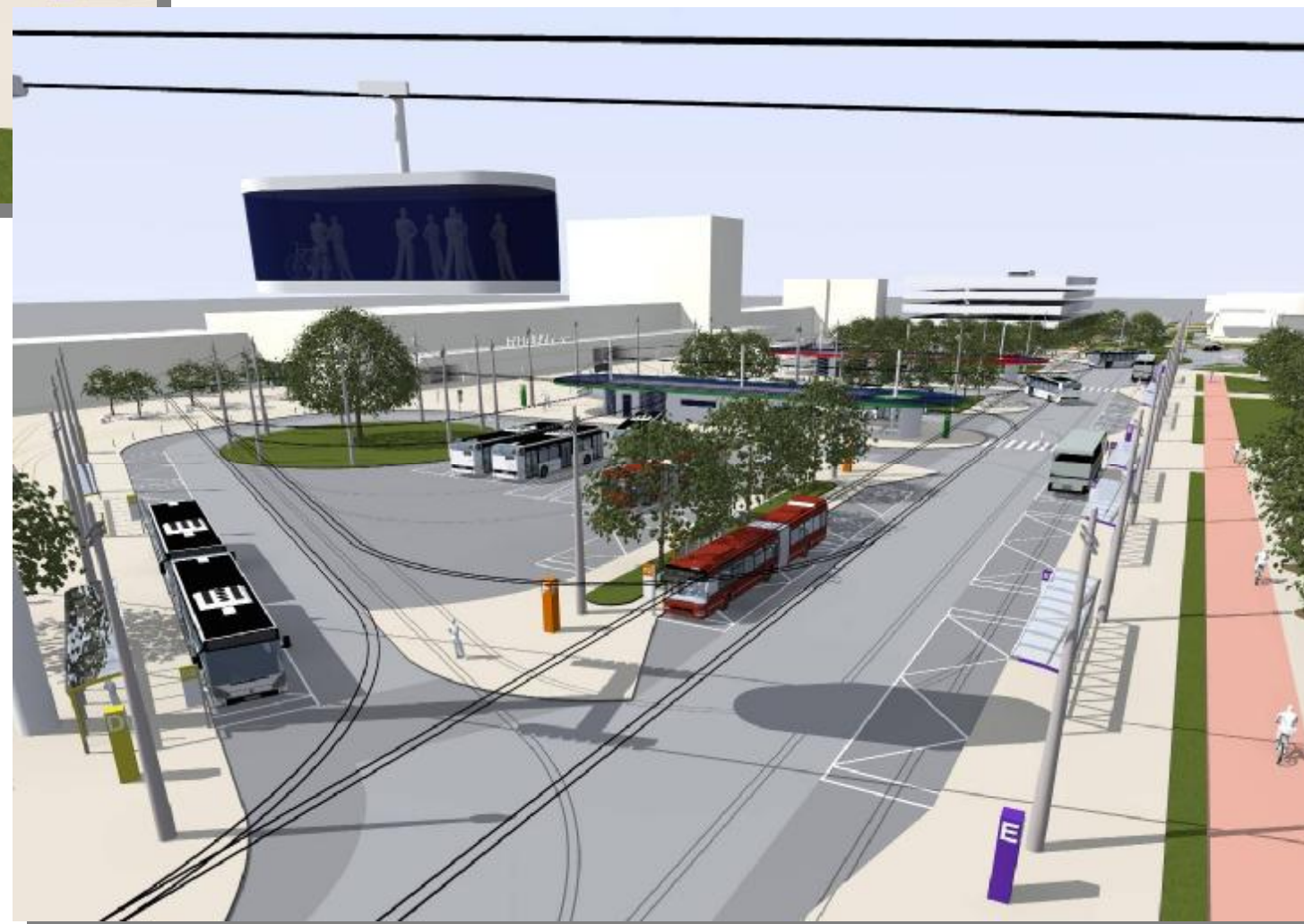
E.1. DOPRAVNÍ TERMINÁL – CELKOVÝ POHLED – VARIANTA „A“ – NADHLED 1



E.2. DOPRAVNÍ TERMINÁL – CELKOVÝ POHLED – VARIANTA „A“ – NADHLED 2



E.3. DOPRAVNÍ TERMINÁL – POHLED OD VÝCHODU – VARIANTA „A“



E.4. DOPRAVNÍ TERMINÁL – POHLED OD BUDOVY NÁDRAŽÍ – VARIANTA „A“



E.5. DOPRAVNÍ TERMINÁL – VYBRANÉ DETAILS ŘEŠENÍ – VARIANTA „A“



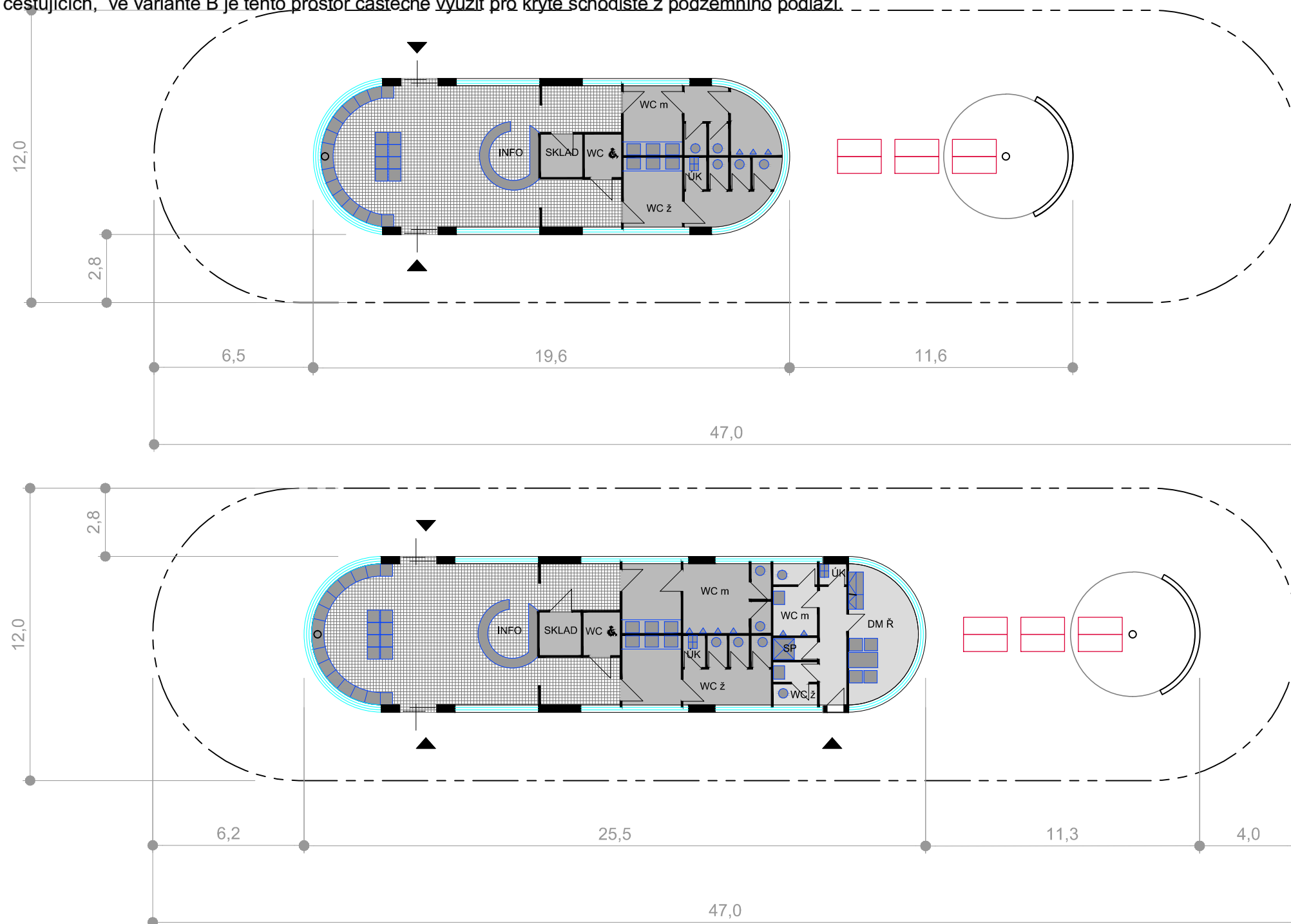
F. ARCHITEKTONICKÉ PRVKY V PROSTORU PŘEDNÁDRAŽÍ

F.1. OBJEKT ZÁZEMÍ

Objekty zázemí jsou řešeny na nástupištích **B** a **C** terminálu pro hromadnou dopravu.

Na nástupišti **B** je řešen objekt s infocentrem pro dopravce zajišťující dálkovou a příměstskou dopravu. Kromě prostorné čekárny s pultem infocentra je v objektu řešeno veřejné WC včetně WC pro pohybově handicapované a příruční sklad. Součástí objektu je i ve variantě A krytý prostor pro čekání cestujících, ve variantě B je tento prostor částečně využit pro kryté schodiště z podzemního podlaží.

Na nástupišti **C** je řešen objekt s infocentrem pro dopravce zajišťující městskou hromadnou dopravu. Kromě prostorné čekárny s pultem infocentra je v objektu řešeno veřejné WC včetně WC pro pohybově handicapované a příruční sklad. V objektu je rovněž řešen prostor pro zázemí řidičů vozidel MHD se samostatným vstupem. Řešeno je sociální zařízení pro ženy a muže, sprcha a denní místnost s kuchyňkou.



LEGENDA:

- čekárna pro veřejnost
- WC muži, ženy, informace
- sklad pro obsluhu
- zázemí pro řidiče MHD a zaměstnance
- WC muži, ženy
- sprcha
- úklid
- denní místnost pro řidiče MHD

F.2. ARCHITEKTONICKÉ PRVKY V ŘEŠENÍ PŘEDNÁDRAŽÍ – CYKLODŮM



F.3. ARCHITEKTONICKÉ PRVKY V ŘEŠENÍ PŘEDNÁDRAŽÍ – PLASTIKA S ŘEŠENÍM VODNÍHO PRVKU - VARIANTA A

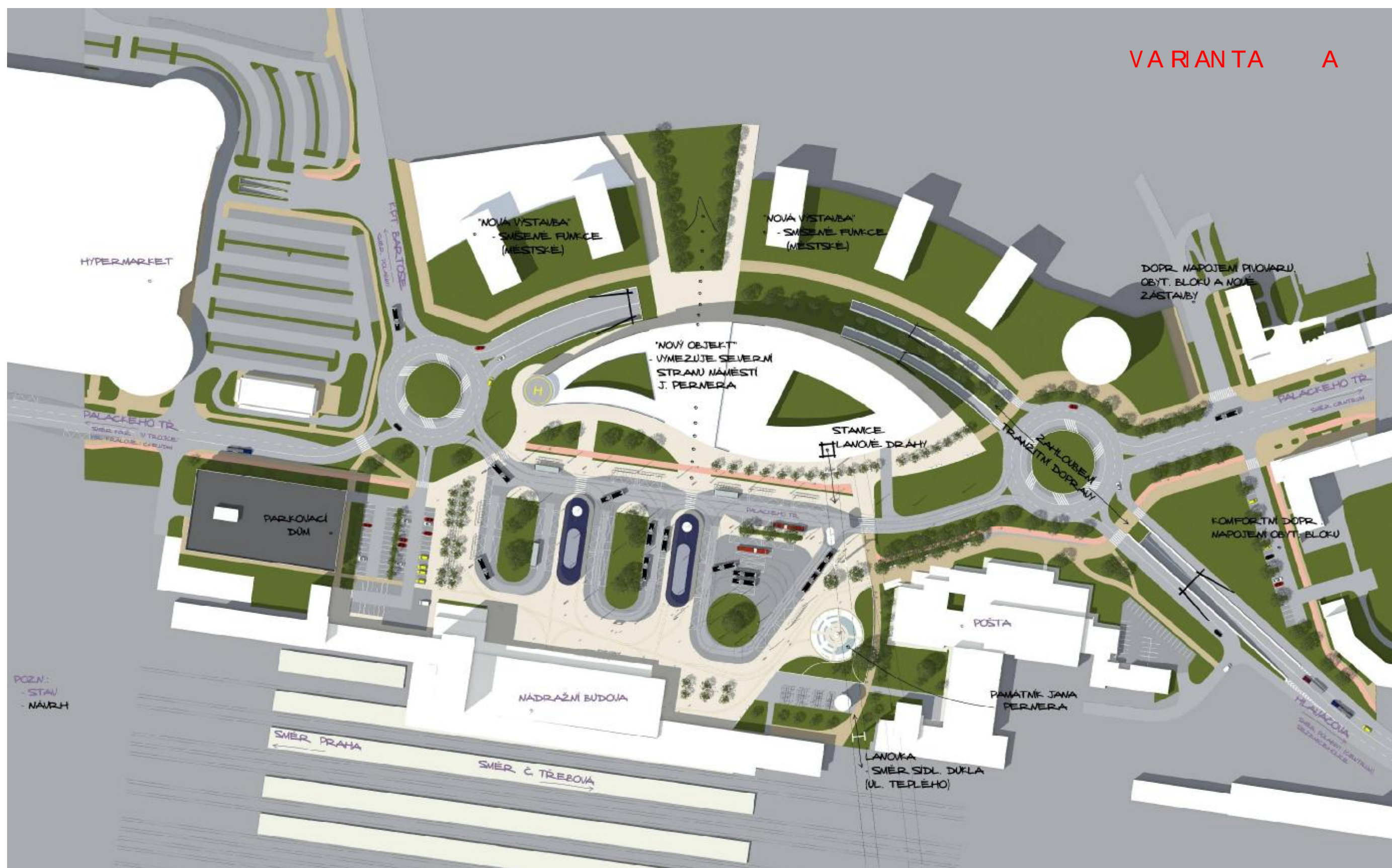


F.4. ARCHITEKTONICKÉ PRVKY V ŘEŠENÍ PŘEDNÁDRAŽÍ – PLASTIKA S ŘEŠENÍM VODNÍHO PRVKU - VARIANTA B



G. ŘEŠENÍ KONTAKTNÍHO ÚZEMÍ

G.1. ARCHITEKTONICKÁ SITUACE – KONTAKTNÍHO ÚZEMÍ VARIANTA „A“

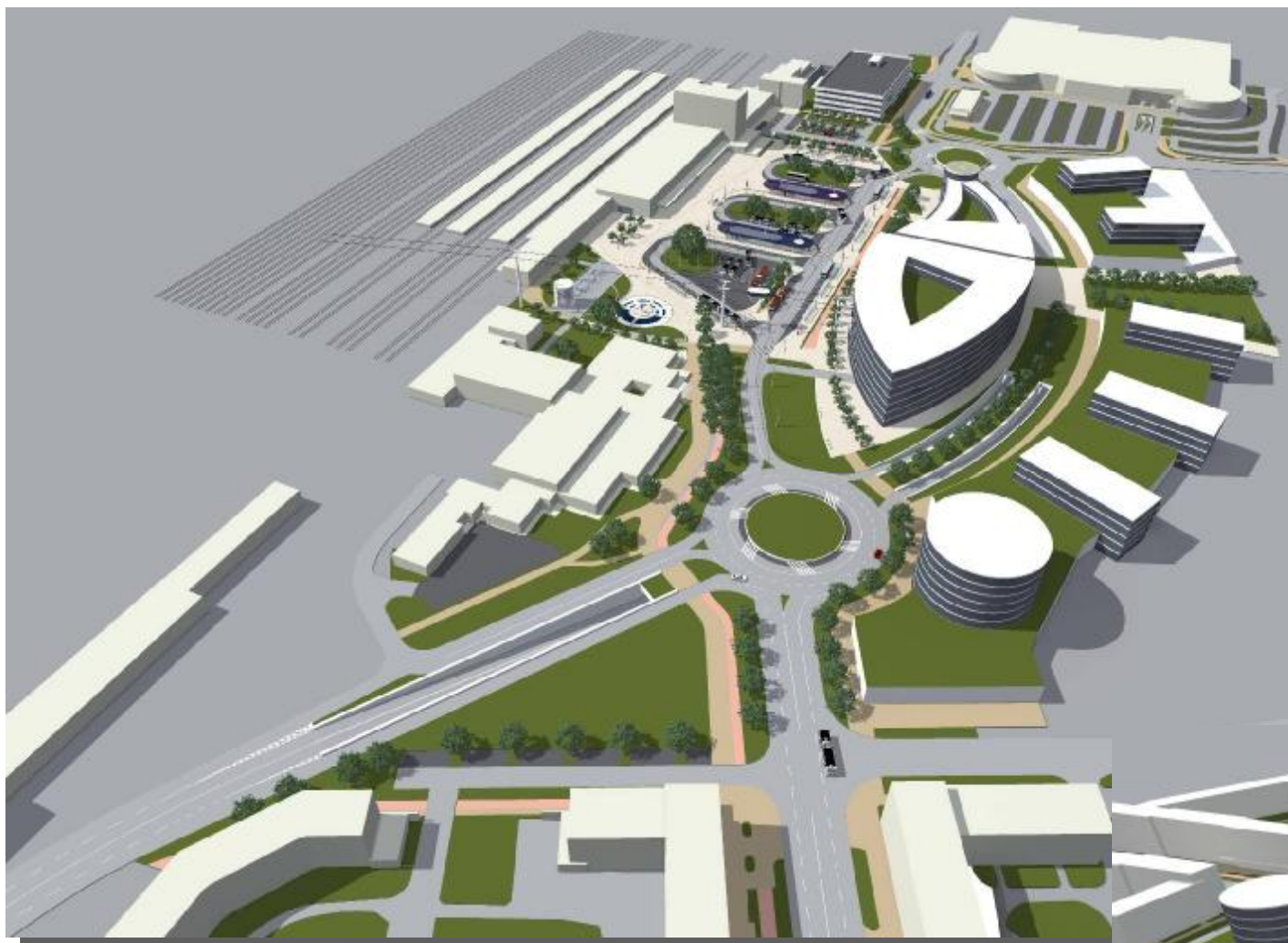


G.2. SCHEMA ARCHITEKTONICKÁ SITUACE – KONTAKTNÍHO ÚZEMÍ - VARIANTA „B“



VARIANTA B

G.3.NADHLEDOVÁ VIZUALIZACE KONTAKTNÍHO ÚZEMÍ OD VÝCHODU – VARIANTA a



G.4.NADHLEDOVÁ VIZUALIZACE KONTAKTNÍHO ÚZEMÍ OD SEVEROZÁPADU – VAR. A



G.5.PRŮHLED DO PALACKÉHO TŘÍDY – VARIANTA A



G.6. VIZUALIZACE – POHLED OD HYPERMARKETU ALBERT – VARIANTA A



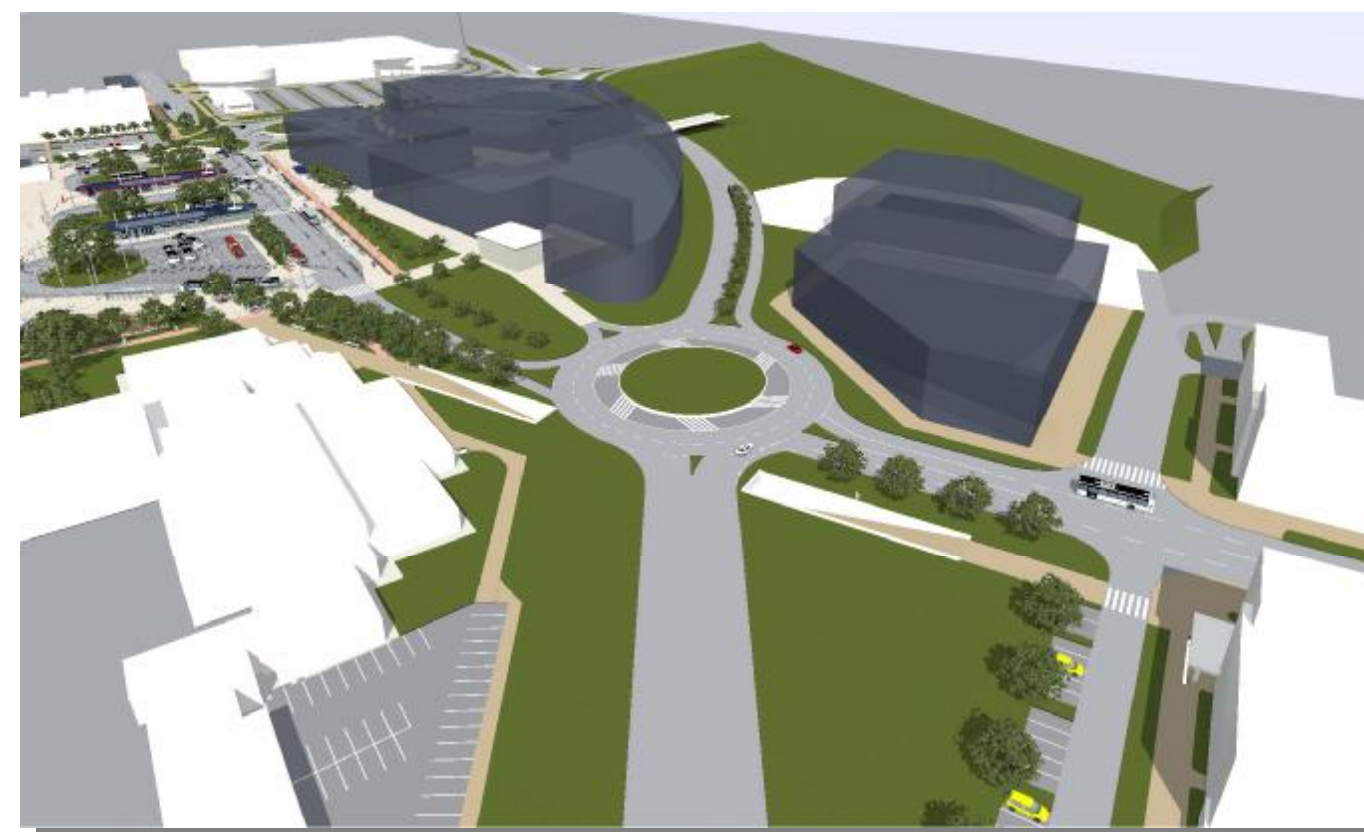
G.8. POHLED DO PŘEDNÁDRAŽÍ Z PRŮCHODU V OBJEKTU V AREÁLU HOBÉ – VAR. A



G.7. NADHLEDOVÁ VIZUALIZACE – KŘÍŽOVATKA U MARKA – VARIANTA A



G.9. NADHLEDOVÁ VIZUALIZACE – KŘÍŽOVATKA U MARKA – VARIANTA B



G.10. NADHLEDOVÁ VIZUALIZACE – POHLED OD SEVEROZÁPADU – VARIANTA B



G.11. ZÁPADNÍ ČÁST PŘEDNÁDRAŽÍ – VJEZD DO PODZEMNÍHO PAKOVIŠTĚ VAR. B



G.12. AREÁL HOBÉ

Při řešení zadaného úkolu jsme došli k jednoznačnému závěru, že bez řešení návaznosti na areál, který bezprostředně s řešeným prostranstvím souvisí a tvoří jeho severní prostorové vymezení, nelze dosáhnout kýženého výsledku. Proto považujeme za nutné, aby byl pro předložené cílové řešení hledán konsenzus řešení mezi všemi subjekty, které mají své zájmy v řešeném území. Aby pro dosažení vyšších cílů třeba i spojili své síly a společně usilovali o to, aby se ve městě podařilo vybudovat něco, co bude provozně sloužit s dlouhodobým výhledem a přinese do centra města takový prvek, který zvedne městu jeho kredit a rozšíří nabídku pro město Pardubice příznačných zajímavostí. Tím by město posílilo svůj význam jako turistický cíl, který nenabízí jen historické a tradiční hodnoty, ale dokáže vybudovat i hodnoty současné a moderní.

Ve variantě A, řešíme převedení stávající komunikace I/36 pod úroveň terénu a prostor parteru nad touto komunikací rozděluje plochu areálu na dvě části. Jižní část přiléhá k prostoru přednádraží a plocha rozšířeného městského parteru vytváří nástupní prostor do tohoto území. V jižní části areálu HOBÉ uvažujeme s vybudováním moderního objektu, který svými proporci a měkkými liniemi fasád bude reagovat na utváření prostranství. Směrem do centra města objekt graduje a vytváří dominantní nároží. Naopak směrem k západu drží objekt nižší výškovou linii, jen v zakončení u navrhované okružní křižovatky je zdůrazněn válcovitým segmentem vytvářejícím lokální dominantu v této části řešeného území. Ve střední části objektu v úrovni parteru je objekt prolomen širokým průchodem, který navede pěšáka do vnitřního parteru areálu. Takto nasměrovaný pěší tak pokračuje dále k severu do prostoru městské zeleně na jižním okraji sídliště Závodu Míru, resp. jižně od areálu školských zařízení.

V jižní fasádě objektu se významně uplatňuje prolomení související se stanicí lanové dráhy. Lanovka zajíždí do objektu v úrovni 3. NP tak, aby nekolidovala s trakčním vedením trolejbusové dopravy.

Zamýšleli jsme se i nad funkčním využitím tohoto objektu. Zní velice jednoduše označení „komerční občanská vybavenost“. Ale co si pod tímto pojmem představit. Každého okamžitě napadne – obchody. Ale je takové využití v Pardubicích žádoucí? Připomeňme si skutečnost, jaké důsledky mělo otevření AFI Paláce pro ostatní obchody v centrální části města. Proto jsme hledali něco, co v Pardubicích chybí, co by tematicky souviselo s řešeným územím a městem jako takovým, co by nabídlo nové možnosti např. pro trávení volného času.

Nabízí se tedy charakteristika: **prezentační**, multifunkční, vzdělávací, interaktivní centrum města Pardubice. Tematicky by využití mělo vycházet z tradic a symbolů. Vždyť máme v Pardubicích na co navázat. Z oblasti dopravy jsou tady z historie významná jména Jana Kašpara, Jana Pernera, ze současnosti železniční koridor, letiště, plánovaný přístav, své místo mají v Pardubicích i sběratelé historických vozidel. Své postavení a historii v oblasti chemického průmyslu mají podniky např. Explosia, Synthesia, Paramo. Pardubice jsou známé i elektrotechnickým průmyslem a výrobou – Tesla, Foxcon, potravinářským průmyslem – Pardubický perník, pivovar. Pardubice mají dnes významné podstaty i ve vysokém a středním školství (Universita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera), ve sportu – dostihy, plochá dráha, lední hokej, basketbal. Samozřejmě má město svoji historii a nesmíme zapomenout ani na oblast kultury. To vše by mohlo být v objektu prezentováno – např. interaktivními expozicemi, kde by návštěvník mohl vidět zblízka exponáty z nejrůznějších oborů a to v reálné podobě. Proč by si nemohl např. na trenažéru vyzkoušet, jak se řídí letadlo, lokomotiva, prohlédnout si vystavené exempláře např. historických vozů. Vidět jak se peče a zdobí perník, jak se vaří pivo, jak vypadá hokejová výstroj, co si musí např. brankář všechno obléknout a v čem se musí hýbat, kolik taková výstroj váží, jaké to je sednout si na koně atd.

Proč by jednotlivé podniky zde nemohly předvádět své výrobní programy, školy představovat své studijní programy, propagovány zde mohou být např. některé projekty např. TechnoPark Pardubice.

Děti by jistě zaujaly např. modely letadel, vlaků, ale i např. poznávání přírody a ekologická výchova – akvária, terária, nebo určité formy prezentující botanické zajímavosti.

Své uplatnění by zde jistě našla i oblast vzdělávání – prostory pro přednášky, studovny, odborná knihovna, laboratoře.

Z kultury a zábavy – např. předváděcí centrum – módní přehlídky, výstavy a to stálé i putovní tematické expozice třeba i ve spolupráci s Muzeem východních Čech a dalších.

Severní část areálu HOBÉ je řešena s ohledem na navazující plochy zeleně a blízké sídliště. Tvarování objektů v podnoží, které může být využito pro komerci a zázemí objektů, zohledňuje vymezení parteru nad trasou komunikace vedenou pod terénem. Objekty se rozestupují kolem pěšího tahu vedeného ve směru sever – jih, resp. z prostoru přednádraží do ploch zeleně ležících severně. Zeleň je tak na tomto pěším tahu vtažena až do kontaktu s vnitřním parterem. Na kompaktní podnoží jsou v hřebenovém uspořádání umístěny vícepodlažní objekty, jejichž orientace hlavních fasád (cca východ – západ) umožňuje využití i pro funkci bydlení.

G.13. KŘÍŽOVATKA U MARKA

Svou podobu v navrženém řešení mění křižovatka U Marka. Hlavní dopravní tah je odkloněn od obytných objektů na jižní straně Palackého třídy západním směrem a funkci stávající křižovatky U Marka převezme navrhovaná okružní křižovatka.

Stávající křižovatka pak klesne v hierarchii a ve významu dopravního systému města a bude sloužit pouze pro dopravní obsluhu přilehlých území. Směrem na jih bude zajišťovat dopravní obsluhu vnitrobloku. Část stávající komunikace vedené západně podél obytných objektů může být zachována, průjezdný profil bude zúžen úměrně dopravnímu významu a zbytek plochy může být využit pro parkování.

Ve směru na sever by místní komunikace zajišťovala dopravní obsluhu stávajících zastavěných území – obytný blok (řešení a stav vnitrobloku je nevyhovující – doporučena jeho revitalizace) a areál pivovaru. Dlouhá linie řadových garáží západně podél areálu pivovaru ve stávajícím stavu by při svém zachování degradovala snahu o zlepšení komfortu a kvality veřejného prostranství. V prostoru mezi stávající místní komunikací a navrhovanou trasou by v prostoru stávajícího autobusového nádraží mohla vzniknout nová zástavba, která by prodloužila severní hranu zástavby Palackého třídy. Tato zástavba by byla rovněž dopravně napojena z místní komunikace.

G.14. ÚZEMÍ MEZI OBCHODNÍM ZAŘÍZENÍM LIDL A ZÁPADNÍM OKRAJEM PŘEDNÁDRAŽÍ

Toto území je prodloužením Palackého třídy západním směrem za prostranství náměstí Jana Pernera. Dnes je toto území, přestože je polohou součástí centrální části města, vnímáno jako periferie. Domníváme se, že pokud chceme vytvořit důstojnou bránu do města, měli bychom se zamyslet i nad podobou tohoto území.

Severní strana tohoto území je dnes tvořena především hmotou hypermarketu Albert, západněji pak areálem Celního úřadu. Prostor parteru se zastávkou hromadné dopravy je možno považovat za městský.

Ovšem využití jižní strany této příjezdové komunikace do města jistě nevzbuzuje dojem krajského města. Mezi obchodním zařízením Lidl a řešeným územím přednádraží se nachází nejrůznější směsice drobných provozoven, servisů a prodejen. Jejich dopravní napojení je nekomfortní a komplikuje dopravní situaci na přilehlé městské komunikaci. Architektura objektů je odpovídající jejich využití s prioritou funkčnosti. V návaznosti na objekt nádraží a přilehlých objektů se zde nachází řada dalších větších i menších staveb. Organizace tohoto území je pro našince velice nepřehledná, chaotická a do budoucna by bylo jistě přínosné uvažovat s prostorovou přestavbou tohoto území.



Jelikož jsme se zabývali i myšlenkou, jakým způsobem zajistit nástup do vozidel, zajišťujících náhradní autobusovou dopravu ČD tak, aby se nepokračovalo stávajícím způsobem, kdy přistavované autobusy se volně pohybují mezi cestujícími prostorem před nádražní budovou.

Jak vyplynulo z konzultací se zástupci ČD, Tito by uvítali, aby cestující využívající mimořádně náhradní autobusovou dopravu měli tato vozidla dostupná z areálu nádraží a nemuseli se dlouze přemisťovat a hledat stanoviště v rámci dopravního terminálu. Proto jsme si prohlédli výše popsané území a v předkládaném řešení navrhujeme paralelní obslužnou komunikaci, která by zajišťovala bezkolizní obsluhu přilehlého území jižní strany. Podél severní strany přiléhající ke komunikaci může být řešen městský parter, který podpoří dojem městské ulice a také tvář objektů směrem do ulice může doznat úprav a zkvalitnění architektury.

Plochy v návaznosti na objekty nádraží a stávající prodloužené nástupiště jsou dnes využívány způsobem, který neodpovídá původnímu záměru a supluje nedostatky v řešení celého území. Ukazuje se, že nutno řešit striktní vymezení ploch pro jejich konkrétní funkci a vyřešit dostatek parkovacích míst tak, aby živelně nestála auta tam, kde se to momentálně hodí.

Např. na 1b. nástupišti:



pod ním:



U pošty:



v parčíku vedle pošty:



U nádraží:



Pro vedení paralelní silnice využíváme stávajících účelových komunikací a manipulačních ploch.



Komunikace by mohla být zapojena do stávající stykové křižovatky u jižní strany hypermarketu Albert tak, aby napojení vytvořilo křižovatku průsečnou. Komunikace projde jižně od obchodního zařízení Lidl a podél stávajících parkovacích ploch by byla napojena na stávající místní komunikaci. Ta je zapojena do stávající okružní křižovatky. Pro provoz autobusů je uvažováno s jednosměrným provozem od západu k východu.

Pro řešení náhradní autobusové dopravy ČD by mohla být přebudována západní část nástupiště 1B, která je v současné době nevyužívaná, neudržovaná a možná i pro své okolí nebezpečná.



H. VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ ZADÁNÍ STUDIE

H.1. ZPŮSOB ŘEŠENÍ ÚKOLŮ ZE ZADÁNÍ

h.1.1. Přeložka za lihovarem

Na začátku prací jsme se snažili v několika variantách prověřit, zda lze do prostoru přednádraží umístit vedle stávajícího průtahu komunikace I/36 i terminál hromadné dopravy tak, aby splňoval zadané prostorové nároky jednotlivých jeho uživatelů a zároveň splňoval požadavky na provoz takového zařízení tak, aby byly respektovány výchozí předpoklady, tak jak jsou formulovány v zadání studie.

Závěr byl pro naše řešení jednoznačný. Tranzitní dopravu přes prostor přednádraží, který by měl být komfortním prostorem, který bude důstojnou bránou do města, kde si návštěvník vytváří první dojem z městského prostředí a ve kterém by se měl cítit bezpečně, je nutno vymístit.

Nová trasa této komunikace, která převede především tranzitní a vnitroměstskou dopravu od křižovatky U Marka na silnici I/37 resp. do ulice Kpt. Bartoše, je v předloženém řešení ve 2 variantách posunuta severním směrem. Obě varianty se liší mírou kontaktu s areálem HOBÉ a technickým řešením – částečné zahloubení a po terénu.

h.1.2. Prostor přednádraží

Prostor přednádraží je důsledně členěn na jednotlivé prostory s převládající funkcí – hromadná doprava, osobní doprava – doprava v klidu, parter apod.

V prostoru přednádraží je prioritně řešen provoz a zázemí terminálu hromadné dopravy, doprava v klidu, dopravní obsluha přilehlých objektů, provoz pěších a cyklistů a městský parter.

Řešení dopravního terminálu je řešeno jako dopravně uzavřený areál, který splňuje prostorové nároky, zajišťuje plynulý provoz vozidel a bezkolizní pohyb cestujících.

Respektována je prostorově dominantní úloha objektu nádražní budovy a rozptýlový volný prostor před ní, který je řešen jako plocha městského parteru se snadnou orientací uživatelů území.

V západní části prostoru přednádraží je řešena doprava v klidu, možnost zajištění dopravní obsluhy a stanoviště TAXI.

Ve východní části je řešena klidová, odpočinková zóna s vyšším podílem zeleně.

Na obou stranách prostoru jsou řešena zařízení pro cyklisty.

h.1.3. Architektonické řešení

Předložené řešení se snaží o architektonickou střídmost, jednoduchost, identitu prostoru, snadnou přehlednost, orientaci. Řešení architektonických detailů a městského mobiliáře je úzce provázáno s informačním (orientačním) systémem dopravního terminálu.

Hmotové a materiálové řešení architektonických prvků, včetně drobných objektů zázemí dopravců, je navrženo tak, aby působily jako součást parteru, aby nevytvářely pohledové bariéry a nechaly vyniknout architekturu okolních objektů, které budou vytvářet rámec tohoto městského prostoru.

Na jižní straně prostranství jednoznačně dominuje budova nádraží s výškovou dominantou hotelu – respektujeme tradice a kvalitu. Na severní straně prostranství, kde se nachází stávající areál HOBÉ je ve variantě A navržen nový objekt, který by měl tomuto prostranství vtisknout charakter

moderního, dynamického, ale zároveň kultivovaného městského prostředí. Ve variantě B respektujeme některé původní objekty tohoto areálu. Jedná se o objekty, které jsme se všichni, kteří tímto prostorem často procházíme nebo projíždíme, naučili vnímat jako orientační body v této části města.

V obou variantách je respektován objekt pošty. Nicméně bychom uvítali, kdyby se potvrdily záměry na přemístění tohoto zařízení do jiné lokality s lepší možností dopravní obsluhy. Potom by mohla být rozšířena plocha veřejného prostranství s vysokým podílem zeleně a prostor přednádraží by se rozšířil, uvolnil ze sevřených mantinelů a pocitově by mohl být více spjat s parterem Palackého třídy.

V obou předložených variantách se předpokládá vymístění obytného objektu na západní straně prostranství. Tato funkce není v kontextu navrhovaného řešení, ale ani za stávající situace, v území vhodná. Hygienické podmínky, hluková zátěž, prach, zplodiny především z dopravní zátěže tohoto území neskýtají vhodné podmínky pro bydlení. Ani architektura tohoto objektu nevnáší do prostranství požadovanou kvalitu. Ve variantě A je uvažováno s tím, že tento objekt by mohl být nahrazen moderním, vícepodlažním parkovacím domem. Ve variantě B je uvažováno s možností revitalizace tohoto objektu a jeho dostavbou. Předpokladem ale stále zůstává, že funkce bydlení by měla být vymístěna a objekt by měl být využit k jiným účelům.

h.1.4. Dojem cestujícího, když vystoupí do prostoru přednádraží

První dojem při příjezdu do jakéhokoliv cíle je velice důležitý. Ten si nesu v sobě po celou dobu pobytu. Jeho korekce je samozřejmostí. Ale ta se uskuteční až poté, co uvidím a pocítím atmosféru prostředí dalších lokalit, objektů, prostranství a osob, se kterými se setkám a to v pozitivním i negativním slova smyslu. Proto je velice důležité, aby cestující, návštěvník, který přijede do Pardubic, poté co vystoupí do prostoru přednádraží, do prostoru města, se mohl ujistit, že je v Pardubicích. Podle informačního systému, který musí být jasný a přehledný, mohu pak směřovat svoji další cestu.



Pokud budu pro svoji další cestu využívat městskou hromadnou dopravu, budu se snadno orientovat podle prostorového členění dopravního terminálu, podle barevného odlišení jednotlivých stanic, které jsou umístěny a barevně řešeny podle dalšího směřování spoje. Barevně budou řešeny nejen údaje na informačních tabulích, ale barevně shodně budou řešeny jednotlivé prvky městského mobiliáře – např. označení stanovišť autobusů, barevné prvky na přístřešcích, odpadkových koších apod.

Budu-li dále pokračovat pěšky, podle orientačních bodů (dominant) se zorientuji v městském prostoru. Půjdu-li směrem do centra města, budu naveden informačním systémem a řešením parteru do směru – východně – podél objektu pošty ke křižovatce U Marka. Tady mimoúrovňově překonám (ve variantě A) průjezdný tah komunikace I/36 a v úrovni terénu vykřídím pouze místní dopravu. Ta nedosahuje intenzit dopravy průjezdné tímto dopravním uzlem. Ve variantě B překonám dopravní bariéru také bezkolizně – podchodem pod průtahem silnice a křižovatkou.

Pokud budu směřovat na sever, do Polabin nebo sídliště Závodu Míru, využiji rozšířeného parteru do dopravního terminálu, který mě dovede k přechodu. Zde vykřídím pouze provoz vozidel hromadné dopravy (vnitřní dopravu dopravního terminálu) a budu v rozšířeném parteru před areálem HOBÉ. Ve variantě A projdu širokým průchodem pod objektem občanského vybavení, projdu vnitřním náměstím a vyjdu do veřejné zeleně. Zde mě řešení parteru a vedení pěších cest navede na směr do Polabin nebo do přilehlého sídliště. Ve variantě B mohu jako pěšák, který vystoupil z vlaku buď vyjít do nádražní haly v úrovni parteru pokračovat dále jednotlivých částí města. Nebo mohu projít podzemním parkingem až do prostoru areálu HOBÉ. Zde podle řešení tohoto areálu mohu pokračovat v úrovni podzemního podlaží, nebo mohu vyjít do úrovně parteru. Zde projdu vnitřním veřejným prostranstvím až k severnímu okraji areálu, podél kterého je trasována významná městská komunikace. Tu překonám mimoúrovňově nadchodem (širokou lávkou), na kterou nemusím ale vystoupat, neboť komunikace bude řešena v částečném zářezu.

Pokud budu cyklista, který si zaparkoval svoje jízdní kolo v přednádraží, pak si ho vyzvednu v bezpečném parkovacím domě pro jízdní kola východně od budovy nádraží, případně ve stojanu, které jsou řešeny v téže části prostranství, případně v západní části na pěším tahu směr hypermarket Albert. Pokud nejsem místní a chtěl bych využít pro pohyb po městě jízdního kola, pak využiji půjčovnu městských jízdních kol. Na něm se přemístím na zamýšlené místo, v jehož blízkosti kolo vrátím (např. do stojanů k tomuto účelu určených).

Pokud jsem motorista, který využívá k cestě na nádraží a zpět vlastní automobil, pak zamířím ve variantě A k parkovacímu domu umístěnému v západní části přednádraží, ve variantě B si vyzvednu vůz v podzemním parkingu pod dopravním terminálem.

Pokud potřebuji někoho na nádraží přivést osobním automobilem, nebo někoho na nádraží naopak vyzvednout, pak k tomuto účelu je v západní části prostoru přednádraží řešena plocha pro krátkodobé odstavení automobilů. V téže lokalitě je řešeno také stanoviště TAXI.

V případě přestupu na jiný dopravní prostředek a nebo z jiného důvodu budu mít časovou rezervu, kterou budu chtít strávit v příjemném prostředí, v klidu, relaxovat, utřídit si dojmy, promyslet co dál, k tomu mohu využít klidového prostoru ve východní části prostranství. Zde je řešena parková úprava zeleně s vodním prvkem, výtvarným dílem symbolizujícím postavu člověka, který dal tomuto prostranství jméno, Jana Pernera.

h.1.5. Systém parkování

- V západní části prostoru přednádraží je řešeno plocha pro krátkodobé parkování - K+R. Napojení této plochy je řešeno z okružní křižovatky u hypermarketu Albert.
- Parkování (P+R) je řešeno v prostoru přednádraží ve 2 variantách. Ve variantě A je parkování řešeno na terénu, resp. ve vícepodlažním parkovacím domě v místě stávajícího obytného objektu.

Ve variantě B je řešeno v podzemním parkingu pod plochou dopravního terminálu a parteru před objektem nádražní budovy. Podzemním tunelem pro pěší a cyklisty je uvažováno propojení s podzemním parkingem pod areálem HOBÉ.

h.1.6. Vazby pěších tras

Navrhované řešení respektuje všechny hlavní směry pěších a cyklistů v prostoru přednádraží a kontaktním území.

- Směr do centra města je od nádraží nejvíce frekventovaný. Proto byla věnována pozornost bezkoliznímu křížení pěších s trasou průjezdné komunikace – stávající I/36. Ve variantě A je průjezdná doprava zanořena pod úroveň terénu a pěšák tak vykřídí pouze místní dopravu řešenou na terénu okružní křižovatkou. Ve variantě B, kde je veškerá doprava vedena po terénu, je toto vykřížení řešeno podchodem pro pěší a cyklisty.
- Směr na sever, do sídliště Polabiny a Závodu Míru je řešen přes areál HOBÉ. Ve variantě A je pěšák veden parterem v úrovni terénu na severní okraj areálu, kde volně přejde do systému pěších cest a stezek v ploše městské zeleně. Automobilová doprava je tímto územím vedena pod terénem. Ve variantě B, kde je doprava vedena v zářezu podél obvodu areálu HOBÉ, pěšák tuto komunikaci překonává bezkolizně nadchodem (širokou lávkou).
- Variantně je řešeno propojení území přednádraží s územím ležícím jižně od železničního koridoru. Sledovaný záměr na prodloužení stávajícího nástupního tunelu nevidíme jako šťastné řešení. Velká vzdálenost, kterou je nutno překonat je dána šíří kolejiště. Proto by byl tunel velice dlouhý. Aby se v něm pěšák (cyklista) necítil příliš stísněně, musel by mít odpovídající prostorový (šířkový a výškový) profil, což by zvyšovalo ekonomickou náročnost. Proto jsme se pokusili hledat jiná řešení, která by byla bezkolizní z hlediska provozu a zároveň by přinesla do území novou atraktivitu, unikátní zajímavost.

Ve variantě A je řešení tohoto spojení navrženo kyvadlovou lanovou dráhou.

Varianta B reflektuje na výše uvedený záměr prodloužení nástupního tunelu. Nicméně za zajímavější řešení považujeme lávku nad kolejištěm. Ta by mohla být novou technickou a architektonickou zajímavostí (možno prověřit např. architektonickou soutěží).

h.1.7. Řešení komunikace I/36

Tato komunikace je v předkládaném řešení trasována ve 2 variantách. Společná je ale pro obě varianty zásada, že je vymístěna z přednádražního prostoru do severnější polohy.

Varianta A řeší posun této komunikace do prostoru areálu HOBÉ s tím, že ji zapouští pod úroveň terénu. Na západním okraji řešeného prostoru je navržena okružní křižovatka, ze které je trasa

komunikace I/36 vedena směrem do města výjezdem východním směrem. Z okružní křižovatky komunikace klesá sjezdovou rampou pod úroveň terénu v areálu HOBÉ. Další okružní křižovatka je řešena na východním okraji řešeného prostoru. Ta ale pouze rozvádí do jednotlivých směrů místní a vnitroměstskou dopravu. Tranzitní doprava je vedena pod terénem až do oblasti jižně od této okružní křižovatky a v ulici Hlaváčova pak vyjíždí na úroveň terénu.

Varianta B řeší vedení této komunikace po terénu, po východním a severním obvodu areálu HOBÉ. Severovýchodně od objektu pošty je řešena okružní křižovatka. Areál HOBÉ komunikace obchází po terénu resp. využívá výškového rozdílu mezi terénem v areálu a v severně navazujících plochách zeleně. Směrem k západu, k ulici Kpt. Bartoše trasa ještě více klesá do zářezu tak, aby mimoúrovňově tuto ulici vykřížila. Na ulici Kpt. Bartoše je pak napojena rampami a to ve směru od Polabin k MÚK U Trojice, ve směru od centra do Polabin. Dále pak ve směru od MÚK U Trojice na ulici Kpt. Bartoše a od ul. Kpt. Bartoše směrem do centra města.

Západním směrem ke křižovatce U Trojice by komunikace pokračovala mezi obchodními zařízeními Albert a OBI v terénním zářezu. Vzhledem ke stávajícímu stavu v území, kdy parkovací plochy a místní komunikace se přiblížily k sobě na velmi malou vzdálenost a komplikují tak možnost vedení trasy této komunikace, by bylo nutné hledání kompromisu mezi technickým řešením a dotčením stávajících dopravních ploch.

h.1.8. Dlouhodobý výhled

Navrhované řešení, vzhledem k tomu, že při jeho návrhu byly zohledněny vazby v širším území, zajistí z dlouhodobého hlediska možnosti dopravní obsluhy pro celé kontaktní území. Navrhované řešení zohledňuje stávající stav dopravního systému, kdy dopravní zátěže na jednotlivých úsecích v řešené lokalitě jsou velmi vysoké. **V případě, že bude postupně dobudován dopravní systém města s jeho tangentami, které by měly snížit dopravní zátěž na sledovaných úsecích, bude toto řešení stále funkční a svými parametry bude vyhovovat dopravním nárokům této části města a svou úrovní bude odpovídat měřítku moderního krajského města.**

h.1.9. Participační proces

- Zapracovány jsou kapacitní požadavky jednotlivých dopravců specifikované v zadání ideové studie
- Konzultační schůzka s vedením DPmP o principech navrhovaného řešení terminálu hromadné dopravy
- Pracovní schůzka nad řešením dopravního terminálu s vedoucím středisek vrchního vedení a měníren DPmP
- Konzultační schůzka se zástupci organizační jednotky ČD sídlící v Pardubicích
 - o Záměry, potřeby, stávající stav
 - o Prohlídka prostor stávající nádražní budovy – hala, suterén
 - o Prohlídka nástupišť, prostor a zařízení pro pohybově hendikepované a okolí nádraží ve vazbě na řešený prostor
- Konzultační schůzka se zpracovatelem ÚS HOBÉ
- Konzultační schůzka na ŘSD Pardubice – připravovaná rekonstrukce MÚK U Trojice

- Místní šetření v kontaktním území, prověření vazeb v řešeném prostoru přednádraží, fotodokumentace stavu v území,

h.1.10. Finanční stránka

Doložen je hrubý odhad nákladů na řešení jednotlivých dílčích úkolů, které přímo souvisí s řešením dopravního terminálu. Jednotlivá dílčí řešení jsou naceněna samostatně, neboť výsledným řešením může jejich vzájemná kombinace.

I. ZÁVĚR

I.1. Ideové řešení úkolů stanovených a analytické části

Přehled jednotlivých (prostorových a funkčních) prvků návrhu - dílčí záměry a jejich zařazení do prezentovaných variant řešení

Jednotlivé způsoby řešení úkolů lze vzájemně kombinovat (vzájemně se vylučující logicky kombinovat nelze)

ozn.	prvek návrhu / zjednodušený popis řešení	zobr. ve variantě A/B	identifikační znak	pozn.1: (doplnění popisu)	pozn.2: (hlavní výhody / nevýhody)
1	přeložka I/36			vzniká veřejné prostr. bez průtahu tranzitní dopravy	přednádraží bude využito úměrně své kapacitě
	"krátká" - areálem HOBÉ	A	v úseku západní část ul. Hlaváčova - okružní křiž. u hypermarketu Albert na ul. Kpt. Bartoše - pod terénem	možnost přímého napojení - vjezdů do podzemního parkingu v areálu HOBÉ ("pravé odbočení")	+ bezpečnost - nekolizní průchod pro pěší a cyklisty směr sídliště Polabiny a Závodu Míru
	"dlouhá" - za areálem HOBÉ	B	nové zapojení komunikace do MÚK U Trojice	areál HOBÉ dopravně napojen z okružních křižovatek	+ využití konfigurace terénu / - úprava řešení MÚK U Trojice
2	vazba na řešení křižovatky U Trojice				
	respektování zásad uvažované rekonstrukce MÚK	A	hlavní výjezd z MÚK směrem do centra města do stávajícího zakončení Palackého třídy		+ souladu s připravovanou rekonstrukcí MÚK
	rozšíření řešení MÚK o zapojení nové trasy stávající I/36	B	hlavní výjezd z MÚK směrem do centra - mezi Albert a OBI		/ - úpravy řešení MÚK, pravděpodobný zásah do stávajících dopravních ploch u obchodních zařízení
3	dopravní řešení přednádraží - Terminál hromadné dopravy				
	řešeno invariantně	A B	dopravně uzavřený areál pro hromadnou dopravu	minimalizace kolizních bodů pěší + motorové vozidlo	
4	podzemní parkování v přednádraží				
	ne	A		parkování řešeno ve vícepodlažním parkovacím domě (západní část prostoru přednádraží)	/ - náhradní byty za bytový dům na jehož místě je navržen parkovací dům
	ano	B	sjezdová rampa v západní části přednádraží	výstupy do parteru, nádražní haly	+ návaznost na řeš. tunelu směrem na jih (do ul. K vápence)
5	propojení sídliště Dukla - Nádraží (areál HOBÉ)				
	lanovka	A	variabilita umístění stanic	v prostoru přednádraží stanice v objektu v jižní části areálu HOBÉ, nekoliduje s trakčním vedením trolejbusů	+ efektivita, atraktivita, výhodnost překonání kolejiště, přiblížení sídliště Dukla / - časový rozvrh provozu (denní, noční provoz)
	podz. tunel - pro pěší a cyklisty	B1	výstup do nádražní haly, úschovna kol v suterénu haly	možnost propojení do podzemního podlaží v areálu HOBÉ	/ - délka tunelu pod kolejištěm, bezpečnost, psychologické působení uzavřeného podzemního prostoru, možnost kolize pěší/cyklista
	lávka pro pěší a cyklisty	B2	nová architektonicky ztvárněná stavba, řešeno jako tubus (vliv počasí)	v přednádraží nástup u objektu pošty	+ možnost nástupu na jednotlivá železniční nástupiště
	podz. tunel - minimetro		lehké metro, kabina - vodorovný výtah	výstup do nádražní haly	+ malý průměr tělesa, bezpečnost, komfort
6	parter přednádraží + parter ve východní části přednádraží + objekt pošty				
	pošta beze změny	A B	rozptylový prostor před objektem nádražní budovy, klidový prostor se zelení, vodním prvkem a plastikou, řešení parkování jízdních kol	respektována možnost příjezdu vozidel záchranného systému do prostoru kolejiště - záchranná služba na nástupiště	
	přesun provozu pošty do jiné lokality - demolice objektu	B2	rozšíření klidové zóny, městský park	zmíněno pouze v textu	

řešení cyklistické dopravy v klidu (ukládání kol)				vyplývá z řešení vedení cyklodopravy v prost. přednádraží	
7	parkovací dům pro kola ve vých. části předn.	A	B		
	stojany na kola ve východní i západní části přednádraží	A	B		
	možnost využít sjezdovou rampu v objektu nádraží	A	B	úprava suterénu nádražní budovy, obnova úschovny kol, půjčovna kol	
památník Jana Pernera					
8	symbolika v řešení parteru celého přednádraží	A	B	schematické vyjádření kolejí v parteru přednádraží vyznačující hlavní směry pohybu uživatelů prostranství	
	socha ve východní části přednádraží		B	je součástí klidové zóny	
dopravní obsluha provozoven v objektu nádražní budovy - s pojezdem ploch parteru přednádraží se neuvažuje					+ parter přednádraží čistě pro pěší
9	pouze z manipulačních ploch v západní části přednádraží	A		vyhrazená část dopravní plochy	/ - nutnost dopravy nákladu do objektu nádraží od místa vykládky jiným způsobem
	malé dodávky z podzemí + manipulační plochy		B	obnova funkce výtahů v objektu nádraží	+ přiblížení místa vykládky a místa určení
zapojení nádražní budovy do řešení přednádraží					
10	bez významných stavebních zásahů do budovy nádraží	A	B	obnovení sjezdové rampy pro cyklisty u hlavního vchodu do objektu nádraží, úprava suterénu pro úschovnu a půjčovnu jízdních kol	
	stavební zásahy do budovy nádraží		B	- řešení suterénu, návaznost tunelů pro pěší a podzemního parkingu pod plochou dopravního terminálu - výstup do nádražní haly - umístění automatů na prodej jízdenek v suterénu nádražní budovy	/ - neznalost stanoviska vlastníka objektu k těmto úpravám, míra participace na vybudování moderního komplexního dopravního terminálu
	obnova východního (bočního) vstupu do nádražní haly	A	B		
	obnova výtahů		B	zásobování, zajištění přístupu pro imobilní cestující	
areál HOBÉ - využití staveb + dopravní napojení areálu					+ navrhujeme konkrétní náplň komerčního využití
11	kompletní demolice + nové objekty, nové využití	A		parter v areálu HOBÉ, bezkolizní pohyb peších	+ prezentační centrum města Pardubice, (multifunkční, interaktivní) nabídka nových možností pro volný čas, vzdělávání. Prezenci města i subjektů ve městě působících
	částečná demolice - hodnotné objekty zůstanou		B	areál HOBÉ jako samostatný celek	možnost samostatného řešení podzemního parkování (dle ADAM PRVNÍ s.r.o.)
bytový dům v západní části přednádraží					
12	demolice	A		nový vícepodlažní parkovací dům	/- nutnost řešení náhradního bydlení pro stávající obyvatele objektu (vhodné řešit zároveň s výstavbou terminálu)
	změna funkce		B	objekt zůstane + změna jeho funkčního využití + dostavba	/- nutnost řešení náhradního bydlení pro stávající obyvatele objektu (není nutno řešit zároveň s výstavbou terminálu)
umístění nových dominant veřejného prostoru					
13	Centrum prezentace Pardubic Palackého	A		nový dominantní objekt tvořící severní stranu nám. J. Pernera	/- nutnost dohody s vlastníkem areálu
	terminál hromadné dopravy jako prostorová dominanta	A	B	dominanta v prostoru křižovatky U Marka	
	severozápadní část řešeného území	A	B	jihozápadní nároží areálu HOBÉ u okružní křižovatky, vstup do města	
	památník Jana Pernera	A	B	lokální dominantu při řešení parteru	

14	dopravní obsluha lokality mezi nádražím a křižovatkou U Trojice (zadní obslužná komunikace)					
	řešena invariantně	A	B	souběžná komunikace se stávající západní částí Palackého	zapojení do křižovatky u hypermarketu Albert - průsečná křižovatka, 2. napojení do dopravní plochy u Lidlu	+ bezkolizní dopravní obsluha území (navrženého k prostorové přestavbě), zajištění místa pro náhradní dopravu ČD /- nutnost přemístění provozů ČD využívajících zavlečkování
15	náhradní doprava pro ČD - přístup z nástupiště B1					
	řešena invariantně	A	B	příjezd vozidel náhradní dopravy ČD komunikací mezi kolejištěm a stávající západní částí Palackého		+ cestující využívající náhradní dopravu nemusí opustit areál nádraží/- nutnost přemístění provozů ČD využívajících zavlečkování
16	zastávka u Hypermarketu Albert ve směru do centra					
	řešena invariantně	A	B	oboustranná zastávka Albert	zlepšení dostupnosti ve směru od západu	+ zkrácení docházkové vzdálenosti /- rozšíření uličního prostoru do pozemků soukromých subjektů
17	dopravní řešení křižovatky U Marka					
	dopravní napojení obytného bloku	A	B	oddělení místní dopravy od hlavního tranzitního tahu	z části stávající komunikace parkovací místa	+ oddálení silnice městského komunikačního systému od obytných budov
	nová okružní křižovatka - tranzit - přímý směr zapuštění pod terén	A		vnitroměstská a místní doprava na terénu	dopravní napojení pošty do okružní křižovatky	
	okružní křižovatka - veškerá doprava na terénu		B		připojení areálu pošty - stávajícím způsobem	
18	křižovatka u hypermarketů na ul. Kpt. Bartoše					
	mimoúrovňová křižovatka		B1			
	okružní křižovatka		B2	zmíněno pouze v textu	významný násyp - zvýšení nivelety komunikace podél areálu HOBÉ u okružní křižovatky	

I.2. Ekonomická náročnost

Přednádraží Pardubice - varianta A

Poř.č.	Popis položky	hodnota	objem	jed. cena	cena celk
1	Bourání vozovek dlážděných	m²	5900	800,00 Kč	4 720 000,00 Kč
2	Bourání vozovek živičných	m²	9200	1 300,00 Kč	11 960 000,00 Kč
3	Bourání chodníků	m²	7500	900,00 Kč	6 750 000,00 Kč
4	Likvidace ČSPHM-plochy	m²	3250	1 300,00 Kč	4 225 000,00 Kč
5	Likvidace ČSPHM-objekty	m²	3000	450,00 Kč	1 350 000,00 Kč
6	Podmiňující demolice Lihovar	m²	9200	400,00 Kč	3 680 000,00 Kč
7	Živičné vozovky do 3,5t	m²	14520	1 550,00 Kč	22 506 000,00 Kč
8	Živičné vozovky	m²	3984	3 100,00 Kč	12 350 400,00 Kč
9	Živičné plochy ostatní	m²	1463	1 300,00 Kč	1 901 900,00 Kč
10	Zastávkové plochy BUS - dlážděný	m²	4991	3 300,00 Kč	16 470 300,00 Kč
11	Parkoviště OA	m²	1291	1 550,00 Kč	2 001 050,00 Kč
12	Cyklostezk a chodníky	m²	6165	1 250,00 Kč	7 706 250,00 Kč
13	Sjízdne chodníky	m²	630	1 500,00 Kč	945 000,00 Kč
14	Zpevněné plochy dlážděné - Parter 1	m²	9126	1 350,00 Kč	12 320 100,00 Kč
15	Zpevněné plochy dlážděné - Parter 2	m²	243	1 350,00 Kč	328 050,00 Kč
16	Zpevněné plochy dlážděné - Parter 3	m²	195	1 350,00 Kč	263 250,00 Kč
17	Zpevněné plochy dlážděné - Parter 4	m²	1531	1 350,00 Kč	2 066 850,00 Kč
18	Vodní plocha	m²	250	4 600,00 Kč	1 150 000,00 Kč
19	Tunel na trase kom. přeložky - 4 pruhy	m	1612	25 000,00 Kč	40 300 000,00 Kč
20	Tunel na trase kom. přeložky - 2 pruhy	m	1977	25 000,00 Kč	49 425 000,00 Kč
21	Ozelenění	m²	17205	500,00 Kč	8 602 500,00 Kč
22	VO	dle nabídky			7 973 000,00 Kč
23	Elektronické komunikace		1	3000000 Kč	3 000 000,00 Kč
24	Přeložky sítí v prostoru MUK	kpl.	1	10 000 000,00 Kč	10 000 000,00 Kč
součet celkem					231 994 650,00 Kč

25	Cyklopark. dům	kpl.	1	8 000 000,00 Kč	8 000 000,00 Kč
26	Podmiňující demolice Lihovar	m²	17200	400,00 Kč	6 880 000,00 Kč
27	Demolice bytového objektu	m²	8700	500,00 Kč	4 350 000,00 Kč
28	Výstavba nového bytového domu	m²	8700	5 200,00 Kč	45 240 000,00 Kč
29	Parkovací dům	m²	45975	3 000,00 Kč	137 925 000,00 Kč
Součet celkem					202 395 000,00 Kč

Přednádraží Pardubice - propojení do území jižně od žel. koridoru

Poř.č.	Popis položky	hodnota	objem	jed. cena	cena celk
1	Podchod pod nádražím	m²	2700	110 400,00 Kč	298 080 000,00 Kč
2	Lávka přes nádraží	m²	1800	42 800,00 Kč	77 040 000,00 Kč
3	Lanovka přes nádraží	m	450	50 000,00 Kč	22 500 000,00 Kč

Přednádraží Pardubice - varianta B

Poř.č.	Popis položky	jednotky	objem	jed. cena	cena celk
1	Bourání vozovek dlážděných	m²	5900	800,00 Kč	4 720 000,00 Kč
2	Bourání vozovek živičných	m²	9200	1 300,00 Kč	11 960 000,00 Kč
3	Bourání chodníků	m²	7500	900,00 Kč	6 750 000,00 Kč
4	Likvidace ČSPHM-plochy	m²	3250	1 300,00 Kč	4 225 000,00 Kč
5	Likvidace ČSPHM-objekty	m²	3000	450,00 Kč	1 350 000,00 Kč
6	Podmiňující demolice Lihovar	m²	9200	400,00 Kč	3 680 000,00 Kč
8	Živičné vozovky do 3,5t	m²	25657	1 550,00 Kč	39 768 350,00 Kč
9	Živičné vozovky	m²	3984	3 100,00 Kč	12 350 400,00 Kč
10	Živičné plochy ostatní	m²	1329	1 300,00 Kč	1 727 700,00 Kč
11	Zastávkové plochy BUS - dlážděný	m²	5154	3 300,00 Kč	17 008 200,00 Kč
12	Parkoviště OA	m²	1200	1 550,00 Kč	1 860 000,00 Kč
13	Cyklostezk a chodníky	m²	6720	1 250,00 Kč	8 400 000,00 Kč
14	Sjízdne chodníky	m²	630	1 500,00 Kč	945 000,00 Kč
15	Zpevněné plochy dlážděné - Parter 1	m²	9115	1 350,00 Kč	12 305 250,00 Kč
16	Zpevněné plochy dlážděné - Parter 2	m²	353	1 350,00 Kč	476 550,00 Kč
17	Zpevněné plochy dlážděné - Parter 3	m²	131	1 350,00 Kč	176 850,00 Kč
18	Zpevněné plochy dlážděné - Parter 4	m²	119	1 350,00 Kč	160 650,00 Kč
19	Vodní plocha	m²	250	4 600,00 Kč	1 150 000,00 Kč
20	Podchod	m²	1272	11 000,00 Kč	13 992 000,00 Kč
21	Most	m²	440	47 000,00 Kč	20 680 000,00 Kč
22	Ozelenění	m²	19834	500,00 Kč	9 917 000,00 Kč
26	VO	dle nabídky			7 973 000,00 Kč
27	Elektronické komunikace	kpl.	1	3000000	3 000 000,00 Kč
28	Podmiňující přeložky sítí	kpl.	1	5000000	5 000 000,00 Kč
Součet celkem					189 575 950,00 Kč

29	Podzemní parkoviště	m²	38000	5 800,00 Kč	220 400 000,00 Kč
30	Cyklopark. Dům	kpl.	1	8 000 000,00 Kč	8 000 000,00 Kč
Součet celkem					228 400 000,00 Kč

Ceny jsou stanoveny podle Ukazatelů průměrné rozpočtové ceny na měrovou jednotku (ÚRS Praha 2012).

Přestože předkládané řešení se ekonomicky jeví jako nákladné, domníváme se, že takovéto zásahy do organismu vnitřního města by měly být realizovány s dlouhodobou vizí cílového řešení. Pardubice si zaslouží, aby začaly být reálně řešeny dopravní problémy a kolizní místa. Ne tak, aby se jednalo o dočasná a provizorní řešení, ale aby finanční prostředky byly vynaloženy účelně a smysluplně s dlouhodobou vizí.

J. REŠERŠE

J.1. PŘÍKLADY MĚSTSKÉHO MOBILIÁŘE

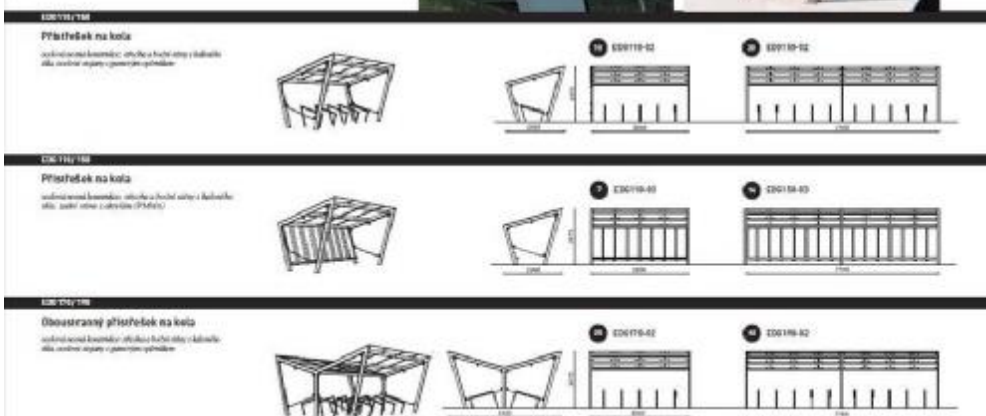
Jako možnost řešení vidíme výběr z nabídky firmy „mmcite“. Tyto prvky se již ve městě uplatnily a bylo by možno na ně navázat.

j.1.1. Zastávky, přístřešky

aureo



edge



j.1.2. Lavičky

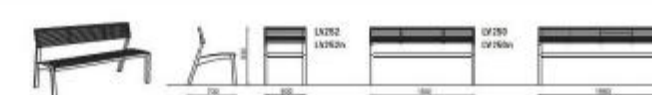


52 53
vera

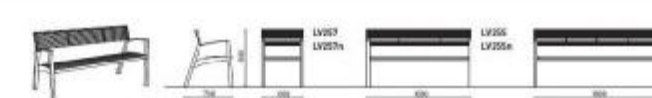
LV201/201
Parková lavička
osazená laminátovými, zadní z ocelových nebo nerezových špiček



LV201/201/202
Parková lavička s opěradlem
osazená laminátovými, zadní z ocelových nebo nerezových špiček



LV201/201/203
Parková lavička s opěradlem a područkami
osazená laminátovými, zadní z ocelových nebo nerezových špiček



56 57
vera

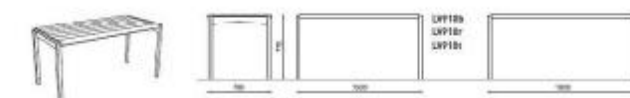
LV510
Oslovková lavička
osazená laminátovými, zadní z nerezových nebo ocelových špiček



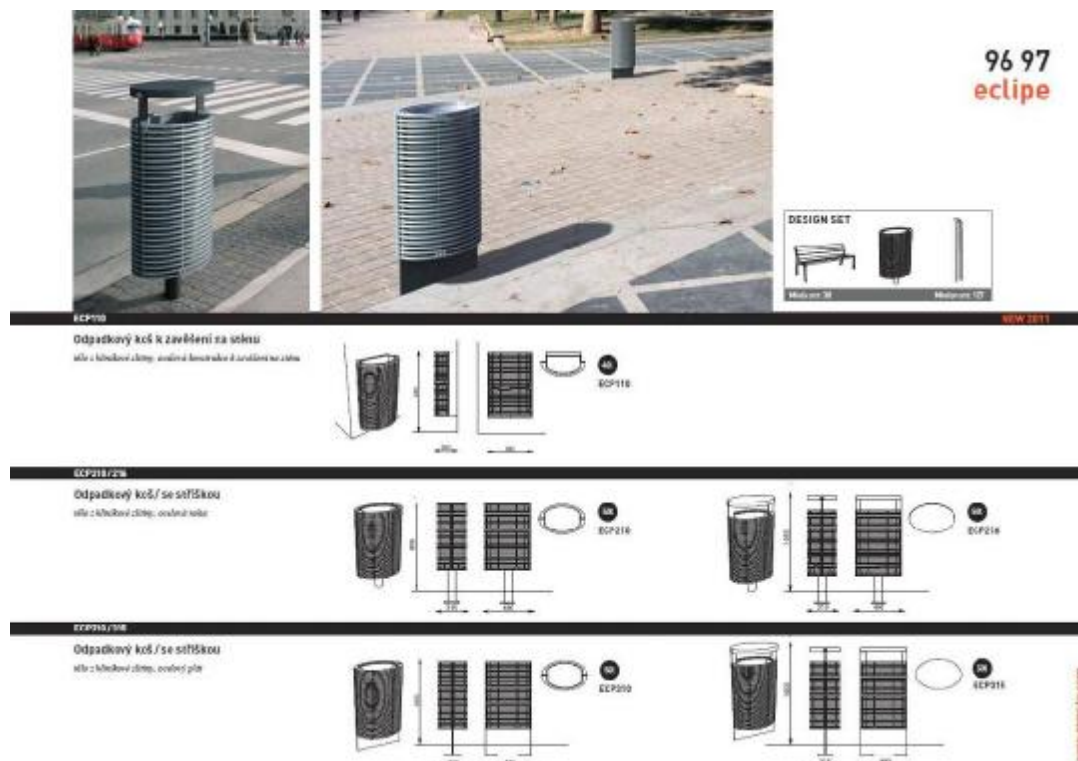
LV510
Oslovková lavička s opěradlem
osazená laminátovými, zadní z nerezových nebo ocelových špiček



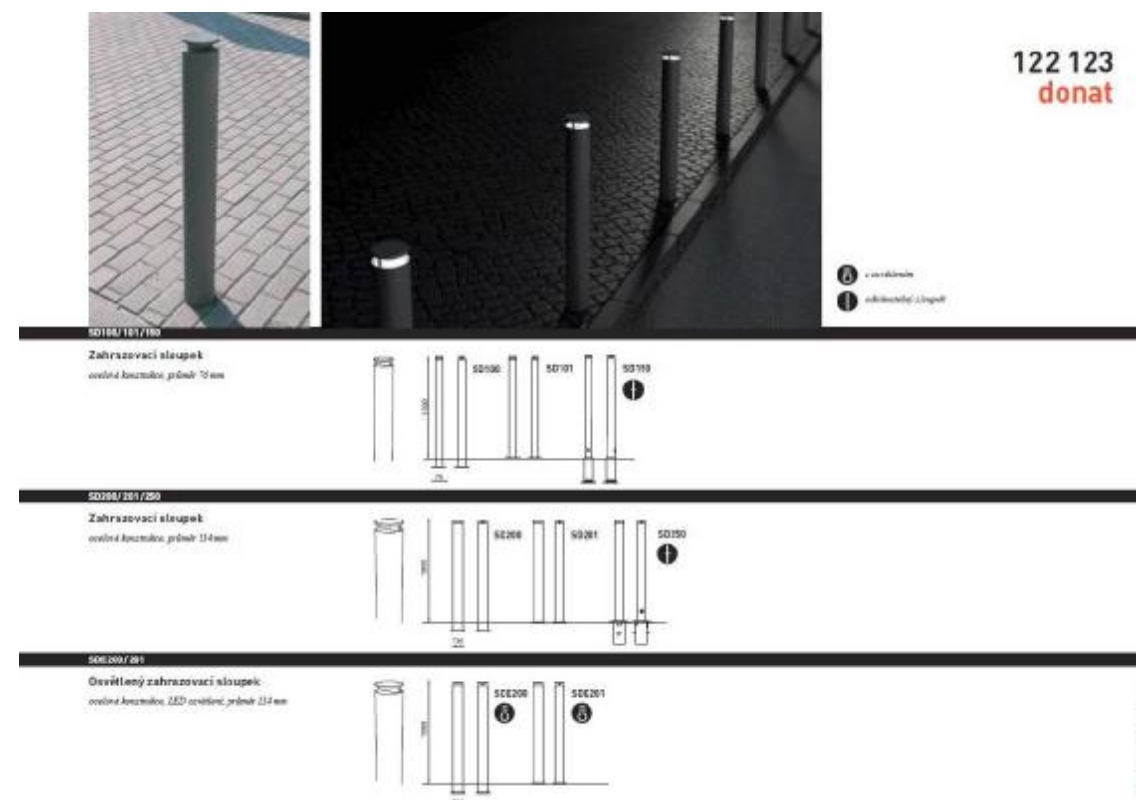
LV510/511
Oslovkový stůl
osazená laminátovými, dřevěná deska



j.1.3. Odpadkové koše



j.1.4. Zahrazovací sloupky



mielon

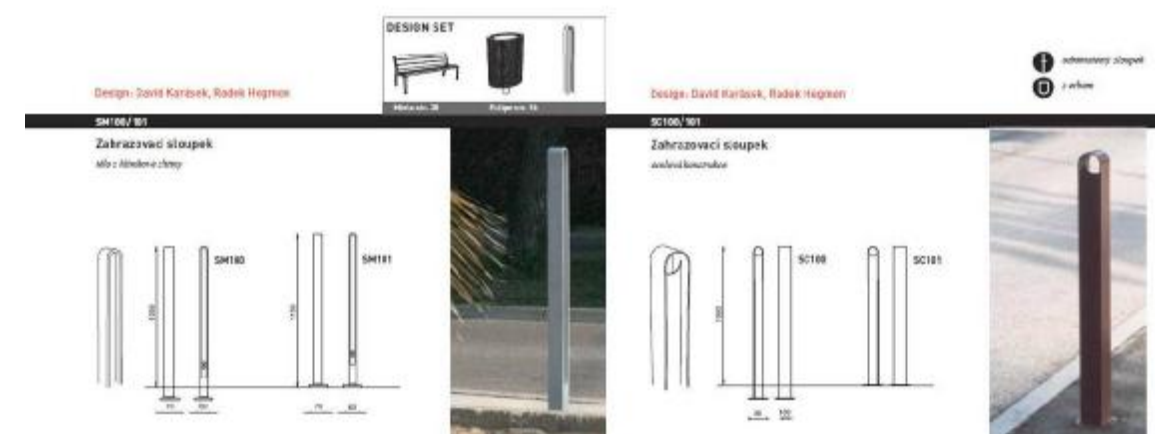
Jemná tvarová linie hliníku tentokrát na zahrazovacím sloupku. Stříhá proporce a jemně modelovaný tvar navazuje na řadu laviček Miel. Možnost dvou výškových provedení. Instalaci v řadě umocníme stěrkou.

Tělo sloupku tvoří odliště z hliníkové slitiny.

cyd

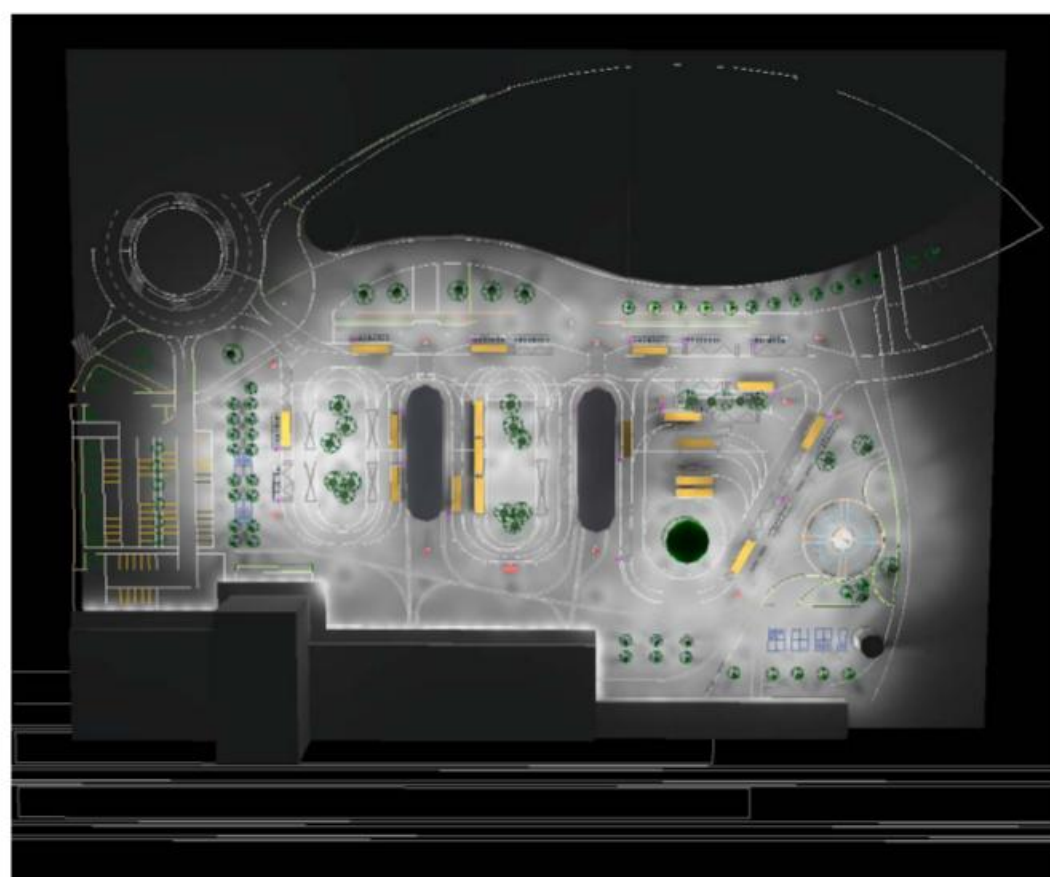
Jemná tvarová linie sloupku s ohledem na charakteristiku svým kompaktním tvarem. Je základem pro řadu zábradlí.

Ocelová zinkovaná konstrukce opatřená nástrahami pro osazení výhledového světla. Možnost uchycení spojovacího řetězu. Kování variabilní na délku nebo pod dlažbu se skrytými šrouby. K dispozici i sloupek odlišností se podílí rychlostí.



J.2. NÁVRH OSVĚTLENÍ PROSTORU PŘEDNÁDRAŽÍ

Projekt osvětlení přednádraží



MOMOSO s.r.o , Nová kolonie 1451/1, 155 00 Praha 13

email: info@momoso.cz, web: www.momoso.cz

projekt: přednádraží

umístění svítidla v projektu: osvětlení venkovních ploch

označení svítidla v projektu: A1



Konstrukce svítidla

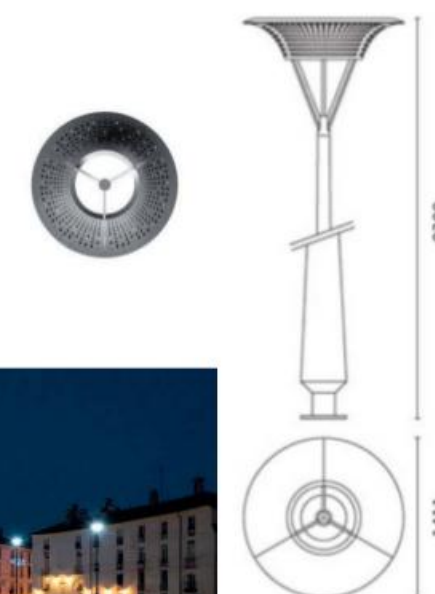
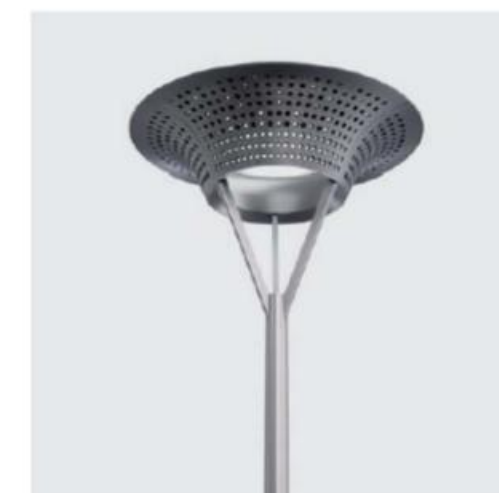
materiál korpusu:	lakovaná ocel
materiál krytu svítidla:	sklolaminát
materiál reflektoru:	PMMA čočky
barevné provedení:	RAL 9007 (nebo na přání)
způsob montáže:	Přírubový sloup
stupeň krytí svítidla:	IP65

Světelný zdroj a předřadník

výkon svítidla:	390W
typ světelného zdroje:	LED
typ patice:	-
typ předřadníku:	LED driver
nouzový modul:	-

Rozměry svítidla

výška svítidla:	9300 mm
šířka svítidla:	1411 mm
délka svítidla:	1411 mm



MOMOSO s.r.o , Nová kolonie 1451/1, 155 00 Praha 13

email: info@momoso.cz, web: www.momoso.cz

projekt: **přednádraží**

umístění svítidla v projektu: **pod přístřeškem nástupišť**

označení svítidla v projektu: **B1**



Konstrukce svítidla

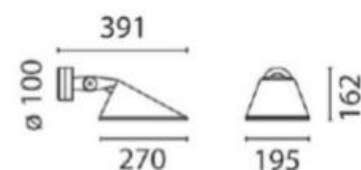
materiál korpusu:	Lakovaný tlakově litý hliník
materiál krytu svítidla:	Tvrzené bezpečnostní sklo
materiál reflektoru:	PMMA čočky
barevné provedení:	bílá
způsob montáže:	Přisazené nástěnné
stupeň krytí svítidla:	IP65

Světelný zdroj a předřadník

výkon svítidla:	30W
typ světelného zdroje:	LED
typ patice:	-
typ předřadníku:	LED driver
nouzový modul:	-

Rozměry svítidla

výška svítidla:	162 mm
šířka svítidla:	195 mm
délka svítidla:	391 mm



MOMOSO s.r.o., Nová kolonie 1451/1, 155 00 Praha 13

email: info@momoso.cz, web: www.momoso.cz

projekt: **přednádraží**

umístění svítidla v projektu: **pod markýzou nádražní bodovy**

označení svítidla v projektu: **C1**



Konstrukce svítidla

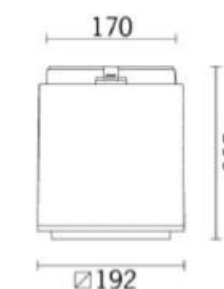
materiál korpusu:	Lakovaný tlakově litý hliník
materiál krytu svítidla:	Tvrzené bezpečnostní sklo
materiál reflektoru:	PMMA čočky
barevné provedení:	bílá
způsob montáže:	Přisazené stropní
stupeň krytí svítidla:	IP65

Světelný zdroj a předřadník

výkon svítidla:	30W
typ světelného zdroje:	LED
typ patice:	-
typ předřadníku:	LED driver
nouzový modul:	-

Rozměry svítidla

výška svítidla:	225 mm
šířka svítidla:	192 mm
délka svítidla:	192 mm



MOMOSO s.r.o., Nová kolonie 1451/1, 155 00 Praha 13

email: info@momoso.cz, web: www.momoso.cz

přednádraží - projekt osvětlení



31.10.2013

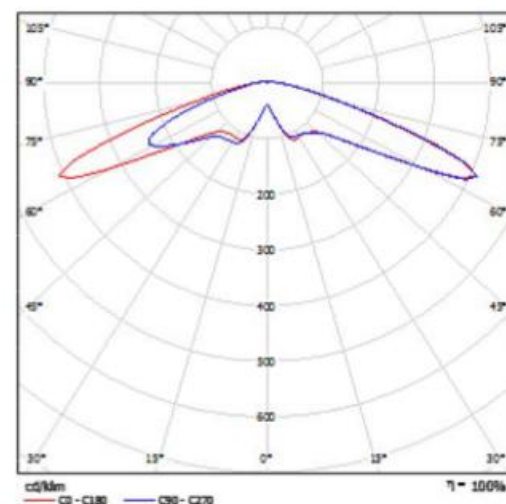
MOMOSO s.r.o.
projekce osvětlení
Nová kolonie 1451/1
155 00 Praha 13

Zpracovatel MOMOSO s.r.o.
Telefon +420 604 104 488
Fax
e-mail info@momoso.cz

Datový list svítidla - A1



Výstup světla 1:



Outdoor luminaire with down light symmetrical optic, designed to use LED lamps. Consists of a pole and an optical assembly. The optical assembly and cover are made of fibreglass, and the assembly is fixed to the pole by stainless steel arms. RAL 9007 grey paint. Optical assembly consists of Neutral White monochrome LEDs for general lighting, symmetrical optic. Electronic control gear inside the product. Optical assembly IP67, components assembly IP64. Pole made of EN 10025-S235JR 70 micron hot galvanised steel with RAL 9007 textured grey paint coating; complete with flush access cover (200x100mm) and fixing plate for securing to the ground. The pole has an internal grounding system, with grounding lug, insert and screw. The luminaire technical characteristics conform to EN60598-1 standards and particular requirements.

System complete with pole with base-plate - 22200lm 390W - Neutral White - Symmetrical optic - Grigio

přednádraží - projekt osvětlení



31.10.2013

MOMOSO s.r.o.
projekce osvětlení
Nová kolonie 1451/1
155 00 Praha 13

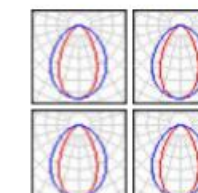
Zpracovatel MOMOSO s.r.o.
Telefon +420 604 104 488
Fax
e-mail info@momoso.cz

přednádraží / Kusovník svítidel

1 ks

D1

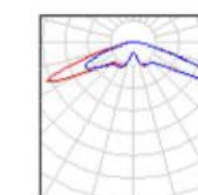
Světelný tok (Svítidlo): 2949 lm
Světelný tok (Zdroje): 2950 lm
Výkon svítidla: 129.3 W



50 ks

A1

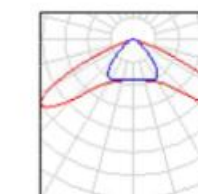
Světelný tok (Svítidlo): 20291 lm Světelný tok (Zdroje): 20290 lm
Výkon svítidla: 315.0 W



21 ks

B1

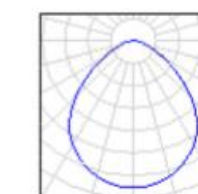
Světelný tok (Svítidlo): 1933 lm
Světelný tok (Zdroje): 2672 lm
Výkon svítidla: 31.4 W



33 ks

C1

Světelný tok (Svítidlo): 1749 lm Světelný tok (Zdroje): 2430 lm
Výkon svítidla: 30.0 W



přednádraží - projekt osvětlení

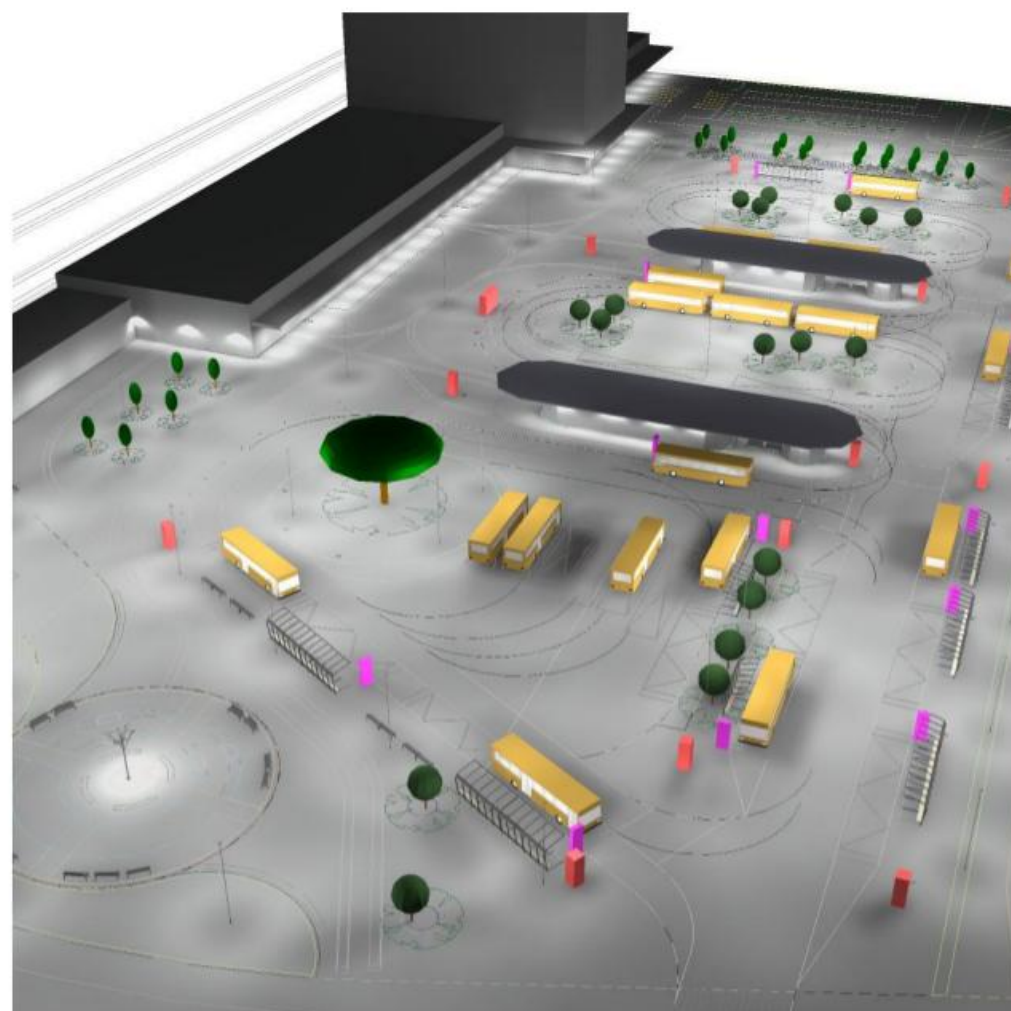


31.10.2013

MOMOSO s.r.o.
projekce osvětlení
Nová kolonie 1451/1
155 00 Praha 13

Zpracovatel MOMOSO s.r.o.
Telefon +420 604 104 488
Fax
e-mail info@momoso.cz

přednádraží / Ztvárnění 3D



MOMOSO s.r.o. , Nová kolonie 1451/1, 155 00 Praha 13, info@momoso.cz

Strana 7

přednádraží - projekt osvětlení

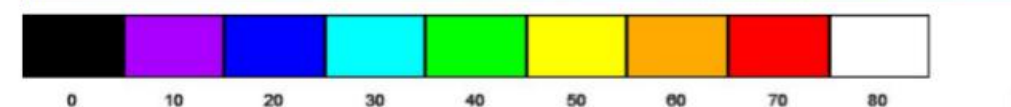
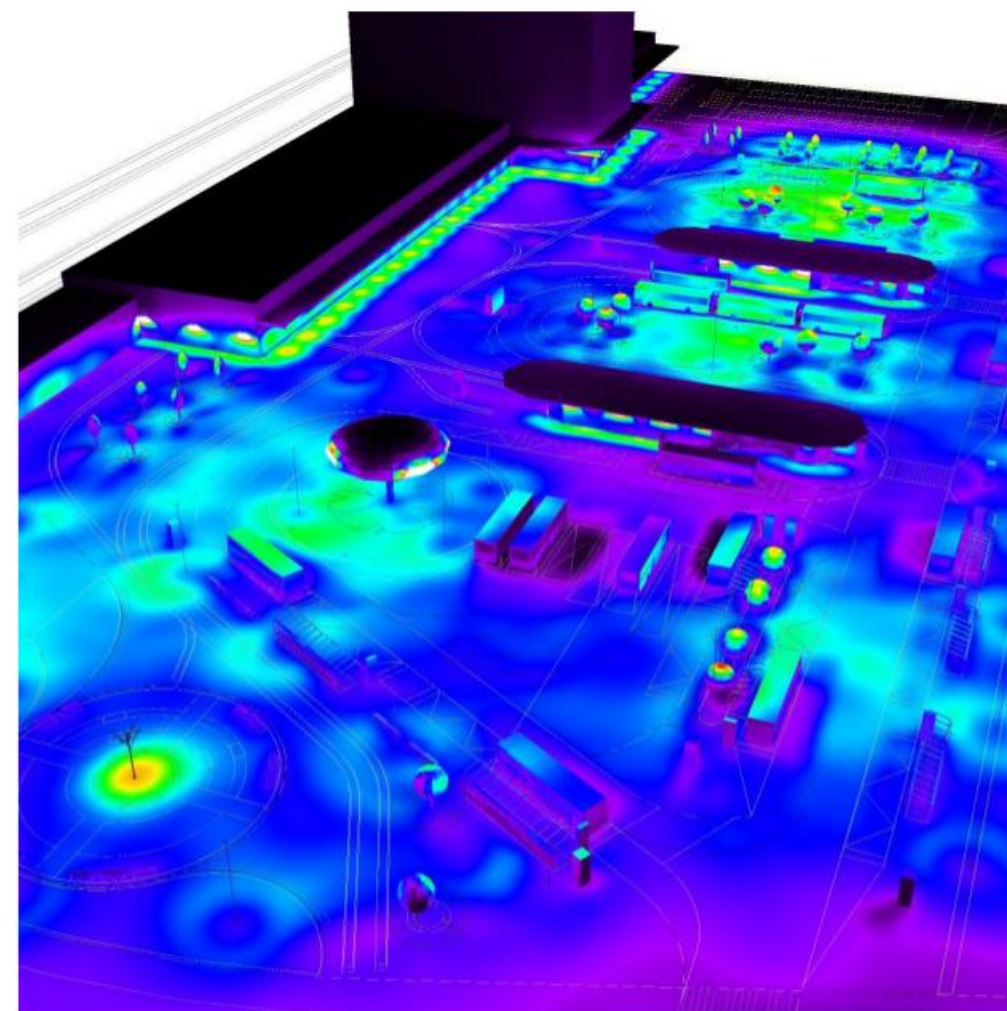


31.10.2013

MOMOSO s.r.o.
projekce osvětlení
Nová kolonie 1451/1
155 00 Praha 13

Zpracovatel MOMOSO s.r.o.
Telefon +420 604 104 488
Fax
e-mail info@momoso.cz

přednádraží / Renderování nepravými barvami



MOMOSO s.r.o. , Nová kolonie 1451/1, 155 00 Praha 13, info@momoso.cz

Strana 8

přednádraží - projekt osvětlení

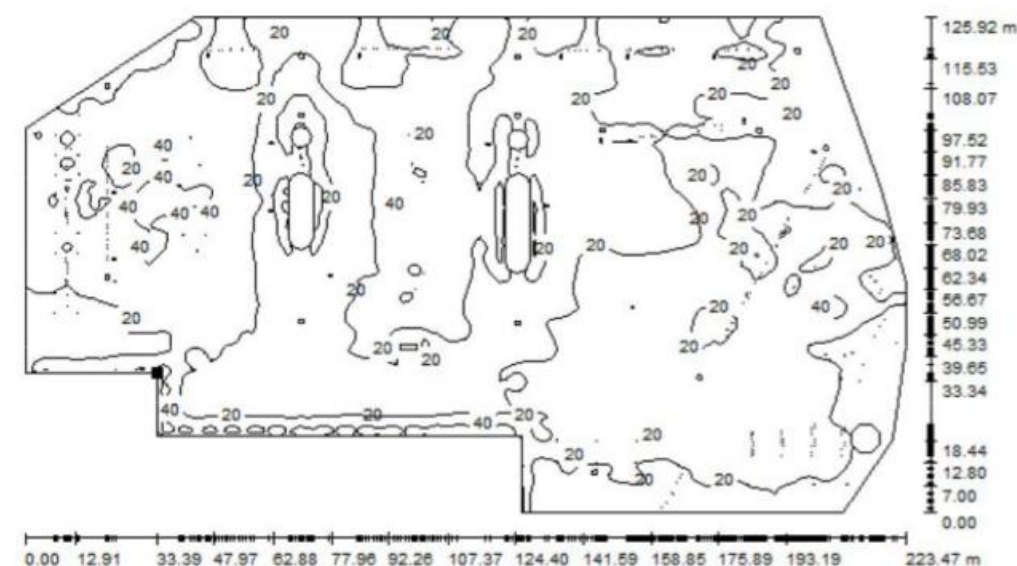


MOMOSO s.r.o.
projekce osvětlení
Nová kolonie 1451/1
155 00 Praha 13

Zpracovatel MOMOSO s.r.o.
Telefon +420 604 104 488
Fax
e-mail info@momoso.cz

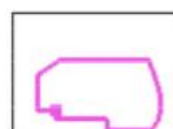
31.10.2013

přednádraží / celá plocha přednádraží / Isolinie (E, kolmo)



Hodnoty v Lux, Měřítko 1 : 1598

Poloha plochy ve venkovní scéně:
Označený bod:
(239.600 m, 141.500 m, 0.000 m)



Rastr: 128 x 128 Body

E_m [lx]	E_{min} [lx]	E_{max} [lx]	E_{min} / E_m	E_{min} / E_{max}
22	0.52	63	0.023	0.008

NABÍDKA / QUOTATION

MNA135064



akce: **přednádraží**
odborný: Atelier "AURUM" s.r.o.
adresa: Pardubice, Jiráskova 21, PSČ 530 02
IČ: 429 37 680
DIČ: CZ42937680
kontaktní osoba: Ing. Pavel Petrá, aurum@aurumroom.cz, 603 573 803
dodavatel: MOMOSO s.r.o.
adresa: Nová kolonie 1451/1, 155 00 Praha 13
IČ: 01693701
DIČ: CZ01693701
kontakt email: info@momoso.cz

ozn.	kód produktu	popis	strana v katalogu	dostupnost	počet	jednotková cena	sleva	jednotková cena po slevě	cena bez DPH	cena s DPH
A1	MMS13456325	LED svítidlo 390W IP65 sloup h=9300mm		na dotaz	50	176 235 Kč	25%	132 176 Kč	6 608 813 Kč	7 996 663 Kč
B1	MMS13562178	LED svítidlo 30W IP65 nástěnné		na dotaz	21	21 721 Kč	25%	16 291 Kč	342 106 Kč	413 948 Kč
C1	MMS13958475	LED svítidlo 30W IP65 stropní		na dotaz	33	34 251 Kč	25%	25 688 Kč	847 712 Kč	1 025 732 Kč
D1	MMS13566217	LED svítidlo 130W IP65 designové svítidlo h=5500mm		na dotaz	1	232 161 Kč	25%	174 121 Kč	174 121 Kč	210 988 Kč
Cena celkem bez recyklaci a dopravy									7 972 751 Kč	9 647 029 Kč
PLC-DOPRAVA doprava				1		- Kč			- Kč	- Kč
REC-ZDROJ příspěvek na recyklaci zdroje						5,21 Kč			- Kč	- Kč
REC-SVÍTIDLO příspěvek na recyklaci svítidla						8,40 Kč			- Kč	- Kč
Cena celkem včetně recyklaci a dopravy									7 972 751 Kč	9 647 029 Kč

Poznámky:

Kontakt: info@momoso.cz

31.10.2013

