

Atelier malých okružních křižovatek
Ing. Petra NOVOTNÉHO

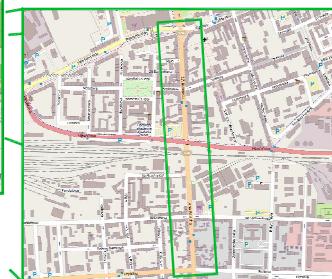
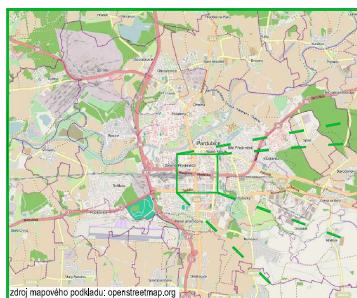


Kancelář autorizovaná v oborech: Dopravní stavby a Městské inženýrství

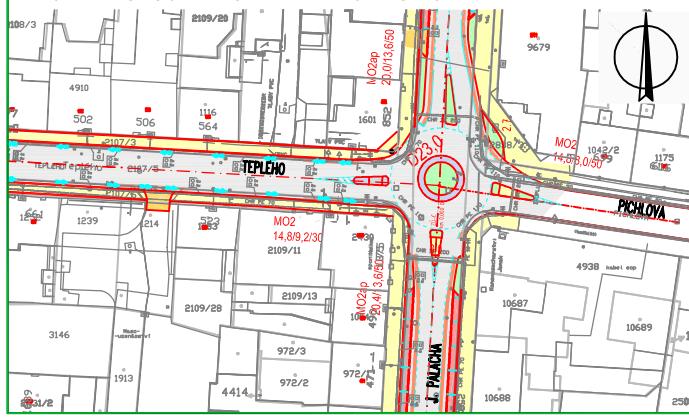
MODERNIZACE SILNIC II/324 A II/322 PARDUBICE

LOKALITA: ULICE 17. LISTOPADU

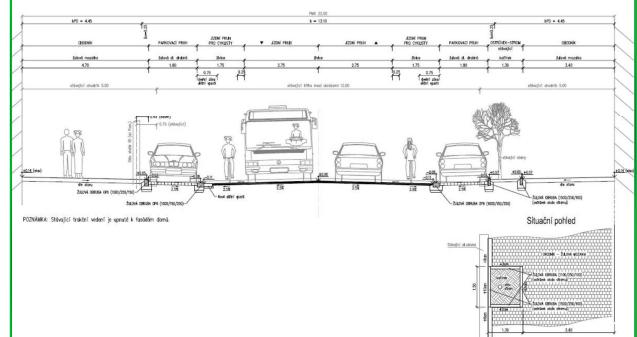
ROK VZNIKU PROJEKTU: 2009



KŘIŽOVATKA ULIC J. PALACHA x TEPLÉHO x PICHLOVA



II/324 - UL. 17. LISTOPADU - kategorie MO2ap 22,00/13,10/30



Ulice 17. listopadu a směrem na Chrudim pokračující ulice Jana Palacha jsou ve struktuře pardubických komunikaci specifické z okolka důvodů. Vlivem souboru všech druhů dopravy (pěší, cyklistické, veřejné hromadné a individuální) v poměru vysokých intenzací a zejména určitím prostoru byla kapacita této ulice vyčerpána. Je to v Pardubicích jediná ulice, kde chybí kapacita vlivem úsaku skupiny.

Dalším významním limitem je obecně funkce ulice a tím společná potřeba zásobování a krátkodobého parkování. Úprava silničního uspořádání je těž významně omezena uložením inženýrských sítí ve stávajících plochách. Tato vedení je treba respektovat.

Představeny noví je opět alternativním řešením, které využívá citlivým způsobem všem uživatelům vstří a snazi se jejich potřeby využitým způsobem skupit.

Pěší – v podélním směru jsou zachovány plochy sloužící pěším, v případě změny směru je potřeba dlešením zdejšího řešení. I sami místní žádají dosažitelnou bezpečnost pěším a přitom měnit kapacitu jízdních pruhů tak, jak slouží pěším. Táhnutí míst v ulici 17. listopadu před místem současného dnu pěším pro chodce.

Cyklisti mají vytvořen na vozovce vlastní prostor, v místech křížení treba se pohybu po jízdním pruhu, protože i cyklisty je třeba vst. k ohleduplnosti vč. chodců a změně vodorovného značení je všas upozornit na plný pohyb pěším.

- jízdní pruh pro cyklisty
- vícecestový jízdní pruh
- cyklokoridor vyznačený plakogramy.

Verejná hromadná doprava zůstává stávající prostor, její plnoulost se zvýší kapacitějším řešením křižovatek a míst pro přecházení.

Individuální doprava bude využívat stávající jízdní pás šířky 5,0 m, což se sňmečným značením v oblasti míst pro přecházení a v křižovatkách zajiští plnoulu dopravu, přiměřenou rychlosť i v důbe nízkých intenz (rozdíl hodiny).

Parkování a zásobování – cenný prostor ve stávajícím uličním profilu se podaří zajišťit změnou typu používaných silničních obrub. Bez zásluhu do uložení inženýrských sítí se tak podaří najít potřebných 50 kontinentů, které umožní zachování podzemního parkování po obou stranach ulice.