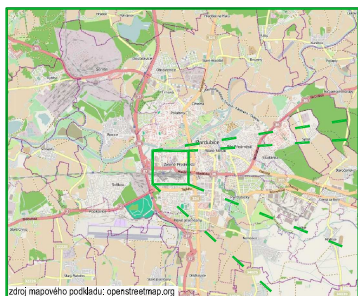




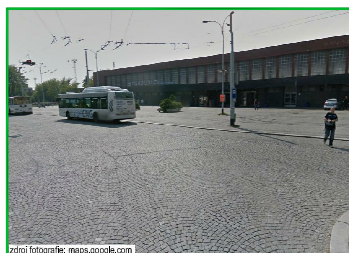
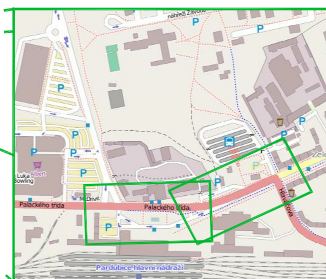
NÁMĚSTÍ JANA PERNERA A ÚPRAVA KŘÍŽOVATEK NA PALACKÉHO TRIDĚ

LOKALITA: ZELENÉ PŘEDMĚSTÍ

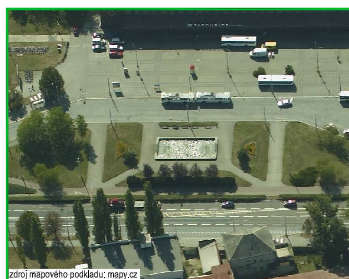
ROK VZNIKU PROJEKTU: 2004



zdroj: mapového podkladu: openstreetmap.org



zdroj: fotografie: mapa.google.com



zdroj: mapového podkladu: mapy.cz

Realizaci autobusového nádraží v 80. letech 20. století došlo k „přetváření“ těsné vazby mezi železniční (dálkovou a regionální) a autobusovou (regionální a místní) dopravou. Pro zvýšení atraktivit a kvality veřejné dopravy je proto užitečné umožnit opět cestujícím komfortní, časově a prostorově nánosnou vazbu mezi jednotlivými druhy dopravy.

Řešení, zde představené, vzniklo v Atelieru malých okružních křižovatek v roce 2004 jako vlastní námět pro diplomovou práci. Které nebyla následně realizována. Ilustrováním principu je umožnění obousměrného provozu trojúhelníku a autobusů před nádražní budovou. Tím dojde ke zkrácení tras těchto vozidel, času dojezdu a zkrácení doby potřebné na přestupy (řádové o 3 – 5 minut).

Kvalitně řešené křižovatky umožní odbočení do všech směrů s dostatečnou rezervou kapacity, tudíž i vletu úpravě kapacitní dopravy není potřeba žádné další novostavby komunikace. V případě, že však tato komunikace bude pro jiné potřeby městského dopravního systému opodstatněná, je možná ji realizovat. Díky plynulému dopravnímu napojení prostoru před nádražní budovou na západním i východním konci náměstí Jana Pernera je zajištěno důsledné vyměšlení automobilové dopravy z prostoru nástupišť, čímž dojde k významnému dopravnímu zjednodušení a zvýšení bezpečnosti a komfortu pro pěší i řidiče busů. Pro hornodruhou dopravu je vyřídováno možnost vjezdu napojení na městské komunikace a je tak umožněn příjezd terminálů nejkratší cestou bez tzv. závětek, které jsou nutné při jednosměrném provozu. Tyto závětky plní nájezd při zachování stávajícího jednosměrného provozu na provozních nákladech UHPM² zbytečně vydaných 5 mil. Kč ročně. Podobné náklady mohou platit i obyvatelé Pardubic, zejména Polabín, pokud jedou k nádraží od západu a vrací se stejnou cestou zpět.

Další výhodou zde představeného návrhu je zachování a zkrácení stávajících pěších tras, Palackého třídu lze pak bezpečně přejít na pěti místech místo stávajících dvou přechodů. Cyklistická doprava je rovněž optimálně řešena tímto dopravním konceptem a to jak pro uvažované propojení, tak pro přestup na ostatní druhy dopravy. V bezpodmínečné úživnosti nádraží dleby kapacitní parkoviště systému KPH². V projektu jsou tři příslušné rezervy:

- Irregularní garáž parku plochu náměstí
- parkoviště v části bytového areálu Hrobě
- na ploše náměstí (varianta nejnevhodnější, nejmenší vhodná, ale možná)

Návrh účelně minimalizuje dopravní plochy, využívá dopravní inteligentní systémy a respektuje stávající zelen. Důsledně liniově uspořádání parteru nádražní budovy či jasné funkcionální členění této parterové dominanty a respektuje práci architektů Karla Řepky, Karla Kelhody a Josefa Dierky.

