

## RECENZE DIPLOMOVÉ PRÁCE

Název diplomové práce:	<b>Návrh úprav areálu Univerzity Pardubice - Stavařov</b>
Autor diplomové práce:	<b>Bc. Eva Huňáčková</b>
Vedoucí diplomové práce:	Ing. František Haburaj, Univerzita Pardubice
Recenzent diplomové práce:	Ing. Pavel Marek, Valbek, spol. s r.o., Plzeň
Datum vypracování:	03.01.2011

---

Diplomová práce ve stupni studie dopravního řešení (dále studie) se zabývá úpravou areálu kampusu UPa a jeho bezprostředního okolí. Studie se podrobněji nezabývá sítěmi technické infrastruktury.

Studie je zpracována invariantně. Návrh je rozdělen na dvě části. Opatření I. se týkají okolí Rektorátu, budovy DFJP a FES. Opatření II. se týkají okolí nové budovy FCHT a průtahu silnice II/324 (ulice Hradecká).

V průvodní zprávě je velmi podrobně analyzován stávající stav, kdy největším problémem zájmového území je doprava v klidu. Je vypočten počet parkovacích stání požadovaný dle příslušné technické normy a na základě tohoto navrženo řešení upravující organizaci dopravy a doplnění nových ploch pro dopravu v klidu. Je otázkou „politického“ rozhodnutí, zda je úkolem Univerzity, popř. města Pardubice, tyto plochy zřídit, resp. zda po zřízení tyto nezaplatit a tím přenést alespoň část nákladů na jejich uživatele.

Studie respektuje všeobecné stavební předpisy a jsou zde navržena vyhrazená stání pro osoby s omezenou schopností pohybu.

### **Situace Opatření 1**

Navrhovaný souhrn opatření lze z urbanistického hlediska hodnotit velmi kladně. Vymístění podélného parkování z MK Studentská činí z této reprezentativní komunikaci a potlačuje její dopravní význam, čímž významně zvyšuje její pobytovou funkci.

Poznámky k návrhu:

- Na MK Studentská jsou navrženy tři přechody pro chodce ve vzájemné vzdálenosti cca 90m, resp. 60m. Z hlediska návaznosti pěších komunikací se prostřední přechod zdá zbytečný a je možné jej nahradit místem pro přecházení.
- Také na vedlejších komunikacích (např. příjezd směrem na Stavařov) jsou navrženy přechody pro chodce, které jsou s ohledem na zatížení komunikací a počet chodců zbytečné a je možné je bezpečně nahradit místem pro přecházení.
- Relativně problematický je návrh zpomalovací prahu na MK Studentská, jelikož jsou zde vedeny pravidelné linky MHD. Práh bude autobusy přejezdny, ale z hlediska cestujících v autobuse (zejména stojících) je toto řešení nevhodné.
- Je nutné dořešit napojení stávajících garáží, popř. tyto zbourat a nahradit je dalšími parkovacími plochami.
- Komunikace před budovou FES je navržena jako funkční skupina D1 (obytná zóna), ale dle situace tomuto neodpovídá stavební uspořádání (je zde navržena samostatný chodník). Je otázkou diskuze zda není vhodnější komunikaci zařadit jako funkční skupinu C (např. v režimu „tempo 30“).

## **Situace Opatření 2**

Návrh parkovacích ploch a nemotoristických komunikací lze opět hodnotit velmi kladně. V návrhu je dále z územního plánu města převzata OK Hradecká (II/324) x Poděbradská. Tato je převzata bez větších úprav, pouze s doplněním napojení ulice K Cihelnám.

Poznámky k návrhu:

- U některých vyhrazených stání chybí přístup na souběžný chodník. (Toto však není smyslem studie, ale až dalších stupňů projektové dokumentace.)
- Ve směru od Hradce Králové je navržen přechod pro chodce přes dva jízdni pruhy v jednom směru jízdy. Délka přechodu je možná dle příslušné ČSN, ale toto řešení je pro chodce velice nebezpečné a dle ČSN nevhodné. Posunutím odpojení bypassu za přechod by bylo toto zbytečné riziko odstraněno. Je otázkou, zda je vůbec nutné z hlediska kapacity křižovatky tento bypass (na Bohdaneč) navrhovat?
- Napojení tohoto bypassu (na Bohdaneč) je provedeno do mrtvého úhlu a nebude zajištěn bezpečný rozhled dle příslušné technické normy.
- Je otázkou z jakého důvodu je navržen dvou pruhový okružní pás? Velice nebezpečný je dvou pruhový výjezd z OK směrem do centra, kdy je možné v pravém pruhu OK pokračovat směrem na H. Králové.

Přestože návrh vlastní OK nebyl předmětem studie a je převzat z jiných podkladů (územního plánu), není nutné / vhodné tento bez úprav automaticky přebírat. Je otázkou zda je vůbec předmětem územního plánování konkrétní tvar nějaké křižovatky. Ve smyslu stavebního zákona je toto věcí územního a následně stavebního řízení.

## **Obecné připomínky k technickému řešení:**

- V některých řezech chybí přirozená vodící linie (např. A-A vpravo)
- Na některých komunikacích chybí bezpečnostní odstup, resp. není navržena dostatečná šířka chodníku (např. D-D).
- Šířka jednosměrné komunikace s provozem cyklistů v protisměru je navržena na limitní parametry, přestože je možné použít šířky doporučené dle TP 179.
- Nedostatečná šířka některých podélných vyhrazených parkovacích stání (např. u budovy DFJP).
- Nevhodně navržena palisáda na okraji kolmého / šikmého stání, která není vidět z pohledu řidiče (např. I-I). V tomto případě je vhodnější klasický svah.
- Je nutné dořešit dopravní značení (např. chybí P4, IP26, apod.) nebo nejsou značky správně umístěny (vzájemná vzdálenost, poloha, apod.).
- Pro přehlednost jednotlivých situací stavby by bylo vhodné doplnit jednoduché šipky označující směr jízdy jednosměrných komunikací.

## **Závěr**

Obsah diplomové práce odpovídá zadání.

Zpracovaná studie navrhuje řešení dopravních ploch v areálu a okolí Univerzity Pardubice. Přesunutím parkovacích ploch mimo MK Studentská vytváří velmi zajímavý přístup do areálu, který je doplněn městskou zelení.

Jedná se o materiál, který může být podkladem pro diskuzi samosprávy Univerzity a Města o způsobu přípravy a případně financování stavby, a následně podkladem pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace.

Ve studii se vyskytují drobné nedostatky technického charakteru, které nesnižují její úroveň a je možné je bez větších obtíží odstranit v případné další projektové přípravě.

Vzhledem k výše uvedeným faktům hodnotím diplomovou práci klasifikačním stupněm: **výborně**.

V Plzni 03.01.2011

Pavel Marek

Doplňující otázky:

- 1) Důvod umístění drenáže uprostřed jízdního pruhu (např. A-A), resp. 1,5m od konce zemní pláně konstrukce vozovky (např. B-B)?
- 2) Kde je umístěna přirozená vodicí linie pro osoby s postižením zraku a co ji tvoří?