# **ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE**

„Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru“

# Cíle a účel pořízení studie

Cílem pořízení studie je prověřit možná řešení úpravy celého uličního prostoru, jehož součástí je místní komunikace, silnice II/448 a tramvajová trať. Hlavní motivací pro pořízení územní studie je dosažení moderní tramvajové tratě s bezbariérovou úpravou pro cestující.

Veřejné prostranství zde má šířku přes 20 m. Uliční profil tvoří komunikace, tramvajové těleso, oboustranné chodníky, na části ulice úzké pásy zeleně a podélné parkovací pásy.

Dle Modelu dopravy města Olomouce projede vymezeným úsekem průměrně od 10tis. po 16tis. vozidel za 24 hodin v obou směrech dohromady.

# Vymezení řešeného území

Řešený úsek prochází městskými částmi Olomouc – střed a Olomouc – západ, a částečně zasahuje do městské části Neředín. Začátek úseku je na ulici Palackého za křižovatkou náměstí Národních Hrdinů, konec úseku je po tramvajové zastávky Pražská na ulici tř. Míru za křižovatkou s ulicí Pražskou.



Obrázek 1: Řešený úsek – ortofoto

# Vztah k územně plánovací dokumentaci a podkladům

Předmětné území je z hlediska platného Územního plánu Olomouce, který nabyl účinnosti dne 30. 9. 2014, součástí stabilizovaných ploch v zastavěném území, ploch dopravní infrastruktury 04/052S, 04/006S, 04/016S a 14/016S. Případně lze rozšířit o navazující plochy veřejných prostranství zejména o stabilizovanou plochu 04/011S.

Využití ploch bude řešeno v souladu s podmínkami přípustného, případně podmíněně přípustného využití daných ploch. Přitom bude zohledněna skutečnost, že realizovat terénní úpravy a umísťovat stavby a zařízení lze v celém území pouze v souladu s jeho charakterem a s požadavky na ochranu a rozvoj hodnot.

Na plochách dopravní infrastruktury je veden překryvný koncepční prvek DC-01 koridor cyklistické dopravy. Podle upřesnění v evidované studii „Generelu cyklistické dopravy na území města Olomouce“ je tento překryvný prvek zpřesněn pouze v úseku od ulice Mozartovy v pokračování do Neředína jako integrační opatření, jízdní pruhy (vyhrazený/ ochranný) pro cyklisty. Opatření zahrnuje i způsob vedení cyklistů v přidruženém prostoru, ale výhradně při obou stranách vozovky jednosměrně.

Územní plán dle výkresu „Koncepce uspořádání krajiny a veřejné zeleně“ I/2.4 navrhuje liniovou zeleň ve stopě celého úseku. Studie by tedy měla navrhnout odpovídající řešení včetně zapojení zeleně.

Zájmovým územím jsou vedeny stávající koncepční prvky technické infrastruktury:

* kanalizační stoka významná
* vodovodní řad významný
* elektronické komunikační vedení významné



Obrázek 2: Výřez z Územního plánu Olomouc – Hlavní výkres



Obrázek 3: Výřez z Územního plánu Olomouc – Koncepce technické infrastruktury

# Vztah ke koncepčním dokumentům

# Koncepce veřejných prostranství

Vymezený úsek lze podle Koncepce veřejných prostranství ve městě Olomouci definovat jako zklidněné významné ulice. Jde o celoměstsky významné ulice s relativně vyšší intenzitou dopravy a s potenciálně živým parterem, kde je rychlost zpravidla omezena na 30 km/h, případně 50 km/h.

Na daných ulicích je vhodné využití řady nástrojů pro zklidnění dopravy, zejména navržení širokých chodníkových ploch za účelem komfortního pěšího pohybu a umožnit expanzi parteru do uličního profilu, využití stromořadí a dostatečného množství bezbariérových komfortních míst pro přecházení. Z hlediska oddělení jednotlivých provozů se nejčastěji využívá zvýšených ploch chodníků a integrovaného provozu ostatních druhů dopravy v ploše vozovky s prostorovým zohledněním průjezdu cyklistů.

Návrh veřejného prostranství by se měl odvíjet od zajištění dostatečné ochrany jeho slabších uživatelů (chodců - a to přednostně těch nejohroženějších, např. dětí a seniorů, cestujících veřejnou dopravou, cyklistů).

V kvalitním veřejném prostoru nepřevažuje dopravní charakter. Dědictví politiky rozvoje motorové dopravy zanechalo městům často naddimenzované jízdní pruhy a profily křižovatek, které ubírají z uličních profilů prostor chodcům, zeleni a společenským příležitostem.

Ke zvyšování obytnosti ulice slouží celá řada nástrojů, především:

* omezení rychlosti a úprava šířkového uspořádání ulice
* minimalizování tranzitní části komunikace ve prospěch pobytových a společenských ploch

Tato opatření lze kombinovat s řadou dalších nástrojů pro zklidnění dopravy, mezi které patří:

* plochy vozovky výškově srovnávané s plochami chodníků (celoplošně, či v místech křižovatek - vjezdů do obytných ulic, přechodů, u budov veřejné vybavenosti...)
* vysazené chodníkové plochy v křižovatkách, místech přechodů pro chodce a u zastávek tramvajové dopravy
* optické zklidňování materiálovým členěním - např. provedením parkovacích pásů v polopropustném povrchu, umístěním parkovacích stání v rámci povrchu chodníku, způsobem kladení dlažby
* zúžení komunikace
* změna průběhu jízdního pruhu např. změnou režimu parkování
* výsadba zeleně, zejména stromořadí
* umístění městotvorného mobiliáře

Zejména v kompaktní městské zástavbě platí, že většina potřeby parkovacích stání se v současnosti naplňuje ve veřejném prostranství navzdory tomu, že jde často o velmi cenné plochy. V nově vznikající zástavbě by měla být vždy primárně uspokojena v rámci soukromých pozemků, zpravidla v rámci budov, nejčastěji v podzemních garážích. Ve veřejných prostranstvích nesmí doprava v klidu vytvářet souvislé bariéry v pěším pohybu, nesmí se stávat, že možnost v místě zaparkovat vzniká či setrvává na úkor ostatních funkcí veřejného prostoru. Parkovací místa nemohou existovat na úkor zeleně a pobytového zázemí ve veřejném prostranství. Pro parkování je vhodné hledat neexponované plochy. V ulicích jsou z hlediska kvality prostoru zpravidla vhodnější podélná stání, nejlépe formou parkovacích míst prostřídaných se stromořadím. Parkovací pásy je vhodné materiálově odlišit od vozovky a stavebně vymezit tak, aby nedocházelo k živelnému parkování v křižovatkách apod.

# Požadavky na obsah řešení studie

Studie prověří městotvorné úpravy celého uličního profilu. Zaměří se zejména na návrhy vedoucí ke zkvalitnění daného veřejného prostoru, tak aby mohl být užívaný různými formami dopravy, jako je pěší, cyklistická, automobilová i veřejná doprava. Vše bude navrženo tak, aby vznikl využitelný kvalitní veřejný prostor.

## Požadavky na ochranu a rozvoj hodnot území

Ze základní koncepce rozvoje území obce, ochrany a rozvoje jeho hodnot Územního plánu Olomouc, a z koncepce rozvoje lokality 04 (Třída Svobody – úřednická čtvrť) a lokality 05 (Legionářská, Šibeník a Hejčín) a ochrany a rozvoje hodnot lokalit vyplývají zejména tyto upřesňující požadavky na ochranu a rozvoj hodnot:

* rozvíjet charakter městského centra formou rozšíření centra zejména městskou smíšenou funkcí na plochách mimo jiných na části plochy 04/052S,
* rozvíjet třídu Míru, třídu Svobody, ulice Litovelskou, Palackého, Rooseveltovu, Velkomoravskou, Albertovu, Foersterovu, Štítného, Wolkerovu, Havlíčkovu, Štítného a část ulice Polské od třídy Svobody po ulici Rooseveltovu jako městské třídy,
* rozvíjet liniovou zeleň podél třídy Míru, třídy Spojenců, třídy Svornosti, třídy Svobody a podél ulic Litovelské, Palackého, Krapkovy, Vídeňské, Havlíčkovy, Wolkerovy, Štítného, Na Vozovce, Polské, Rooseveltovy, Foersterovy, Albertovy, Velkomoravské a Schweitzerovy.

## Požadavky na řešení veřejné infrastruktury

## Dopravní infrastruktura

Studie:

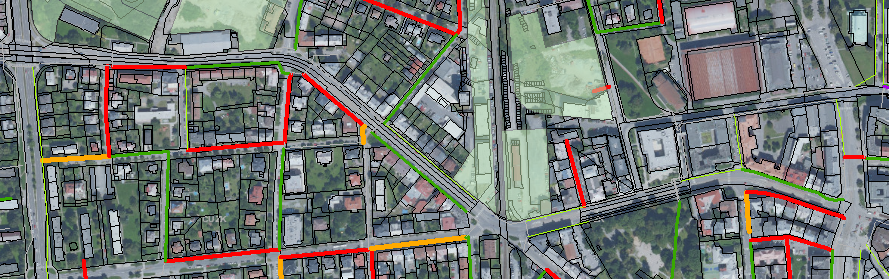
* navrhne uliční prostor včetně vhodného začlenění tramvajové dráhy, prověří umístění pojížděné tramvajové dráhy,
* bude respektovat danou silnici a její hierarchické zatřídění,
* v případě navržení změny dopravního uspořádání bude návrh prokázán kapacitním posouzením,
* bude respektovat a rozvíjet pěší dopravu, v řešeném úseku navrhne kvalitní pobytové prostory,
* navrhne řešení kvalitního způsobu vedení cyklistické dopravy,
* prověří umístění sdružených zastávek pro tramvajovou a autobusovou dopravu, případně navrhne vhodné umístění nových autobusových zastávek (zejména v prostoru u tramvajové zastávky Palackého),
* prověří umístění mysových zastávek nebo zastávek vídeňského typu,
* prověří umístění přístřešků MHD na zastávky veřejné hromadné dopravy,
* navrhne přestupní uzel hromadné dopravy tzv. „U Koule“ na třídě Míru (DH-15)
* navrhne řešení ve vztahu k majetkoprávním vztahům parkovacích pásů zejména podél ulice Litovelské,
* navrhne takové řešení, které bude minimálně zasahovat do ochranného pásma železnice,
* nevrhne městotvorné řešení odpadového hospodářství,
* bude řešena problematika statické dopravy dle normy ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“,
* bude respektovat studii „Variantní řešení uličního profilu s umístěním tramvajové trati Třída Míru - Pražská v Olomouci“, navrhne etapizaci realizace tohoto uzlu.

Veškeré návrhy budou řešeny v souladu se standardy modrozelené infrastruktury a s důrazem na dodržení kritérií pro hospodaření s dešťovými vodami.

## Technická infrastruktura

Studie:

* prověří technický stav stávajících inženýrských sítí, bude respektovat podmínky provozovatelů
  + dle Koncepce vodního hospodářství je vodovodní síť převážně v dobrém technickém stavu, rekonstrukce vodovodu by měla započít roku 2042,
    - v červeně vyznačených úsecích vykazuje vodovod zvýšenou poruchovost, prověřit možnost rekonstrukce minimálně v těchto částech,



Obrázek 4: vyznačení poruchových úseků vodovodu – červené úseky

* + dle Koncepce vodního hospodářství by rekonstrukce stoky v zájmovém území měla začít v roce 2035, stoka je z roku 1935 (téměř za hranici životnosti),
    - studie prověří zahájení rekonstrukce kanalizace (BXIf, BXIch, BXIf1, BXI, BXId, BXIa1),
    - studie prověří přepojení zdvojeného kanalizačního potrubí do jednoho kanalizačního potrubí, zejména v ulici Palackého,
* bude respektovat studii „Koncepce vodního hospodářství města Olomouce“, prověří možnost hospodaření s dešťovými vodami a prověří případnou možnost odvedení dešťových vod ze zpevněných ploch přírodě blízkým způsobem k zeleni v souladu s platnou legislativou, Koncepcí vodního hospodářství města Olomouce,
* bude v návrhu veřejných prostranství respektovat principy hospodaření s dešťovými vodami podle schválené studie „Hospodaření se srážkovými vodami – cesta k modrozelené infrastruktuře“ a dokumentu „Standardy objektů hospodaření s dešťovými vodami a objektů modrozelené infrastruktury“,
* umístění prvků technické infrastruktury včetně prvků hospodaření s dešťovými vodami bude koordinováno s výsadbou stromů, tvořící nezbytnou součást modrozelené infrastruktury ve městě. V rámci koordinace bude respektován výsadbový pás (či místa) pro umístění stromořadí bez podélně orientovaných vedení technického vybavení a vytvořen dostatečný prokořenitelný prostor zajišťující dlouhodobou existenci stromů,
* bude respektovat koncepční dokument Plán rozvoje veřejného osvětlení ve městě Olomouci,
* v dokladové části budou doložena vyjádření správců dotčených sítí.

## Požadavky na řešení zeleně

Studie:

* navrhne odpovídající řešení včetně zapojení zeleně, prověří umístění stromořadí,
* výsadbové pásy (či místa) určená pro umístění stromů a zajišťující minimální prostor nutný pro rozvoj uličního stromořadí budou o šířce min. 2m.

# Požadavky na formu obsahu a uspořádání textové a grafické části studie

## Textová část bude obsahovat zejména:

* vymezení řešeného území,
* urbanistické řešení,
* koncepci dopravy,
* koncepci inženýrských sítí,
* koncepci zeleně,
* případnou etapizaci,
* odůvodnění navrženého řešení,
* odhad předpokládaných nákladů,
* dokladovou část.

## Grafická část bude dokumentovat zejména:

* širší vztahy,
* stávající stav území, majetkoprávní vztahy v řešeném území,
* urbanistickou koncepci,
* koncepci veřejné infrastruktury,
* výkres řešení uličního profilu včetně dopravní obsluhy a koridoru pro vedení sítí technické infrastruktury, řešení pásů doprovodné a izolační zeleně se zákresem stromů,
* charakteristické příčné řezy zástavby a uličního profilu včetně schematického zobrazení sousední zástavby a navrhovaného uspořádaní inženýrských sítí,
* základní technické detaily řešení,
* vizualizace – nadhled, uliční profil v min. třech charakteristických řezech rovnoměrně po celé délce řešeného úseku.

Studie bude odevzdána v tištěné podobě v 4 vyhotoveních a jedenkrát v digitální podobě  grafickou částí ve formátu \*.dgn (nebo \*.dwg) a \*.pdf a textovou částí ve formátu \*.docx a \*.pdf . Textová i grafická část mohou být po dohodě se zadavatelem a pořizovatelem upřesněny.

# Další požadavky

Studie bude zpracována autorizovaným architektem ve spolupráci s  dopravním specialistou, včetně specialisty na kolejovou dopravu. V průběhu zpracování bude studie projednávána s pořizovatelem a zadavatelem, s vlastníky komunikací, s veřejností, s komisemi místních částí, s odbornými komisemi, se správci sítí a příslušnými dotčenými orgány.

# Podklady předané zadavatelem

Pro zpracování územní studie jsou k dispozici následující podklady:

* Územní plán Olomouc (dálkový přístup: <http://www.olomouc.eu/o-meste/uzemni-planovani/novy-uzemni-plan>),
* Územně analytické podklady (dálkový přístup: https://www.olomouc.eu/o-meste/uzemni-planovani/uzemne-analyticke-podklady),
* katastrální mapa v digitální podobě,
* Koncepce vodního hospodářství města Olomouce, zpracovatel DHI a.s., 2012-2014 (dálkový přístup: https://www.olomouc.eu/o-meste/uzemni-planovani/koncepce-metodiky/kvh),
* studie „Hospodaření se srážkovými vodami – cesta k modrozelené infrastruktuře“ (dálkový přístup: <https://www.olomouc.eu/o-meste/uzemni-planovani/koncepce-metodiky/modrozelena-infrastruktura>).
* data z modelu dopravy města Olomouce
* Koncepce veřejných prostranství, zpracovatel MCA s.r.o. (dálkový přístup: <https://www.olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/25_/25864/KVP-navrhova-cast.cs.pdf>)
* Plán rozvoje veřejného osvětlení ve městě Olomouci (dálkový přístup: <https://www.olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/19_/19661/Pl%C3%A1n%20rozvoje%20VO.cs.pdf>).
* dopravní studie „Variantní řešení uličního profilu s umístěním tramvajové trati tř. Míru – Pražská“, zpracovatel ALFAPROJEKT Olomouc a MCO Olomouc, 2012.