

**ZADÁNÍ STUDIE
„MODERNIZACE
TRAMVAJOVÉ TRATI
V K. Ú. HODOLANY“**

únor 2024

Obsah

Identifikační údaje	1
1. Důvod pořízení studie a cíl studie	2
2. Vymezení řešeného území.....	2
3. Vztah k územně plánovací dokumentaci a podkladům.....	3
3.1. Územní plán Olomouc.....	3
3.2. Územní plán Olomouc – Změna X. (návrh pro společné jednání)	5
3.3. Územní studie.....	6
4. Vztah ke koncepčním dokumentům.....	10
4.1. Koncepce veřejných prostranství.....	10
5. Požadavky na obsah řešení studie.....	11
5.1. Požadavky na ochranu a rozvoj hodnot území	11
5.2. Požadavky na řešení veřejné infrastruktury a zeleně.....	12
6. Požadavky na obsah a zpracování dokumentace	15
6.1. Členění studie.....	15
6.2. Další požadavky	16
7. Podklady.....	16

Identifikační údaje

Zadavatel:

Statutární město Olomouc, Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc

ODBOR STRATEGIE A ŘÍZENÍ

ÚTVAR HLAVNÍHO ARCHITEKTA

1. Důvod pořízení studie a cíl studie

Cílem pořízení studie je prověřit hospodárnou modernizaci tramvajové tratě včetně umístění bezbariérových tramvajových zastávek a zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů (přechody pro chodce, místa pro přecházení, přejezdy pro cyklisty) v daném území tak, aby vyvolaný zásah negativně neovlivnil stávající veřejné prostranství, ale přispěl k jejich kultivaci. Předpokládá se minimalizace zásahu do uličního profilu a rekonstrukce a přeložky inženýrských sítí v nezbytně nutném rozsahu.

Veřejné prostranství zde má šířku i přes 20 m. Uliční profil tvoří komunikace, tramvajové těleso, oboustranné chodníky, na části ulice pásy zeleně, mostní konstrukce a železniční přejezd.

Studie navrhne etapizaci možného řešení s tím, že vzhledem k finančním možnostem města je hlavní priorita modernizace tramvajové tratě. Problémové či kolizní úseky lze řešit variantně.

Dle Modelu dopravy města Olomouce projede vymezeným úsekem průměrně až 20tis. vozidel za 24 hodin v obou směrech dohromady.

2. Vymezení řešeného území

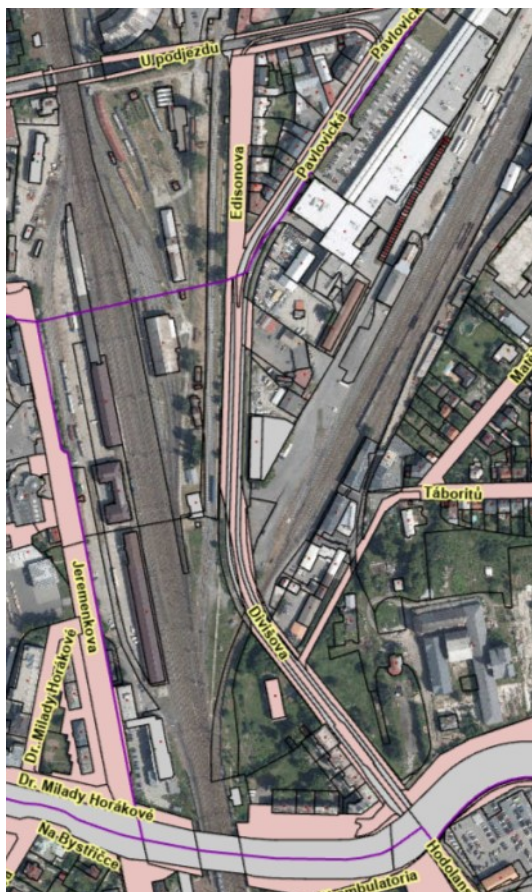
Řešený úsek prochází městskými částmi Staré Hodolany a Bělidla a Pavlovičky. Začátek úseku je na ulici Ostravská před tramvajovou zastávkou. Konec úseku tvoří tramvajová smyčka na ul. Edisonově, která se napojuje na ulici Divišovu.

Obrázek 1: vymezení řešeného území



Obrázek 2: majetkoprávní vztahy v území

Majetky z ISKN
 SMOL
 Vlastnictví
 Stát
 Vlastnictví



Pozemky jsou převážně ve vlastnictví statutárního města Olomouc, další vlastníky pozemků v území je Česká republika.

3. Vztah k územně plánovací dokumentaci a podkladům

3.1. Územní plán Olomouc

Předmětné území je z hlediska platného Územního plánu Olomouce, který nabyl účinnosti dne 30. 9. 2014, součástí stabilizovaných ploch vzastavěném území, ploch dopravní infrastruktury 10/036S, 09/101S, 09/097S a 09/091, ulice Edisonova je součástí stabilizované plochy vzastavěném území, plochy veřejného prostranství 09/093S a ulice Ostravská je součástí stabilizované plochy vzastavěném území, plochy veřejného prostranství 10/006S.

Případně lze rozšířit o navazující plochy veřejných prostranství zejména o stabilizované plochy 10/003S a 10/039S.

Plochy stabilizované, tj. plochy, pro které se vymezují pro zajištění stabilizované struktury zástavby nebo jejich stávajícího vhodného využití.

Hlavním využitím ploch dopravní infrastruktury jsou pozemky dopravní infrastruktury řešené v souladu s koncepcí Územního plánu

Hlavním využitím ploch veřejných prostranství jsou pozemky veřejných prostranství, zejména náměstí, ulice, chodníky, neoplocená hřiště, veřejná zeleň a další veřejně přístupné prostory bez omezení.

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.

V místě křížení ulice Jiráskovy a Řezníčkovy je umístěno Městské subcentrum doplňkové. Městská subcentra doplňková zahrnují území určené k soustředění občanského vybavení, ke kultivaci veřejných prostranství způsobem odpovídajícím významu subcentra ve struktuře města a v rozvojových plochách k rozvoji vícepodlažní zástavby posilující městský charakter území (zejména kompaktní polyfunkční zástavby s komerčním parterem případně s veřejně přístupnými shromažďovacími prostory pro informovanost obyvatel).

Na plochách dopravní infrastruktury je veden překryvný koncepční prvek DC-01 koridor cyklistické dopravy. Podle upřesnění vevidované studii „Generelu cyklistické dopravy na území města Olomouce“ je tento překryvný prvek zpřesněn jako stezka pro chodce a cyklisty společná a v úseku na ulici Pavlovické jako chodník (vjezd cyklistů povolen).

Dále je zde umístěn koncepční prvek silniční dopravy křižovatka na základní komunikační síti prvku DS-34. DS-34: základní komunikační síť města – propojení ulic Tovární a Hodolanské částečně v trase železniční vlečky, včetně podjezdu pod Tovární ulicí, napojení na ulici Sladkovského (jižně od Tovární) a včetně křižovatek.

Na ulici Pavlovické je v platném územním plánu počítáno s prvkem koncepce veřejné hromadné dopravy DH-09 (tramvajová trať v trase Pavlovická – Chválkovická (po ulici Šubovu), včetně obřatiště).

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

Zájmovým územím jsou vedeny stávající koncepční prvky technické infrastruktury:

- kanalizační stoka hlavní
- teplovodní vedení významné
- elektronické komunikační vedení významné
- plynovod STL významný

Obrázek 3: Výřezy z Územního plánu Olomouce (Hlavní výkres)



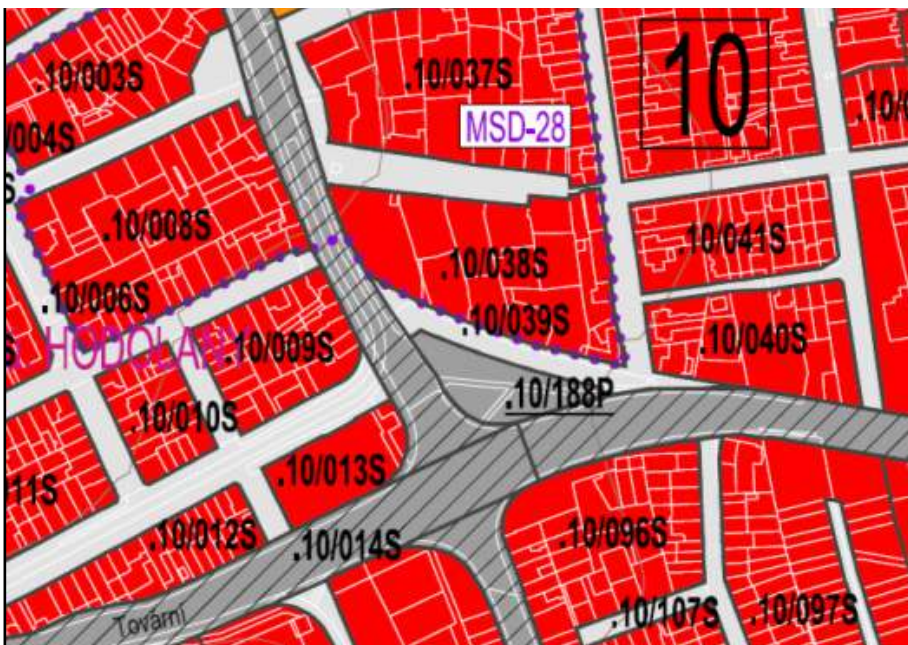
Obrázek 4: Výřez z Územního plánu Olomouce (Konceptce dopravní infrastruktury) – prvek DS-34



3.2. Územní plán Olomouc – Změna X. (návrh pro společné jednání)

V současnosti se pořizuje změna Územního plánu Olomouc označena jako Změna X. V návrhu pro společné jednání, které proběhlo v září 2022, byly v daném území navrženy drobné změny. Byla upuštěno od koncepčního prvku DH-09 a s dalším rozvojem tramvajové dopravy v tomto území město již do budoucna nepočítá. V návaznosti na řešené území je umístěna nová přestavbová plocha dopravní infrastruktury 10/188P, na které byl umístěn koncepční prvek DK-22: objekt nebo plocha statické dopravy u křižovatky ulic Lipenské a Tovární.

Obrázek 5: Výřez z návrhu Změny X. Územního plánu Olomouce (Hlavní výkres)



Obrázek 6: Výřez z návrhu Změny X. Územního plánu Olomouce (Konceptce dopravní infrastruktury)



3.3.Územní studie

- ÚS-44 Lipenská
(knesl kynčl architekti – 2021)

Studie řešila uliční profil Lipenské ulice včetně přilehlé zástavby, a to od křížení ul. Lipenské s ul. Rolsberskou po budoucí křížení s tzv. východní tangentou (přeložkou silnice I/46). Ve studii bylo prověřeno mimo jiného umístění nového parkovacího domu u křižovatky Lipenská/Hodolanská (naproti bývalého divadla). Ve výkresu Regulace byla plocha pro parkovací dům označena jako O2 a omezena volnými stavebními čarami.

Obrázek 7: Výřez z Územní studie ÚS-44 Lipenská (výkres Regulace)

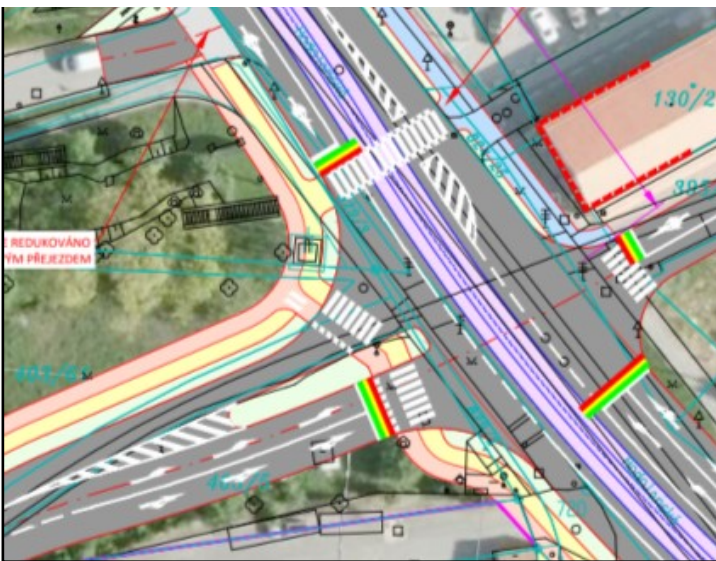


- Olomouc, ulice Hodolanská - návrh nového dopravního řešení (ALFAPROJEKT OLOMOUC, a.s – 2017)

Cílem územní studie bylo navrhnout novou čtyřramennou křižovatku (pro dopravní prvek DS-34) a její uspořádání, včetně úprav navazujících veřejných prostranství, úpravy komunikací pro pěší a cyklisty, včetně vybudování přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty, úpravy přidružených veřejných prostranství včetně ploch zeleně. Řešení bylo navrženo ve 3. etapách:

- Samostatný sjezd (napojení areálu na ul. Hodolanské)
- Etapa řešení (převedení chodců a cyklistů přes ulici Hodolanskou)
- Čtyřramenná křižovatka (cílové řešení)

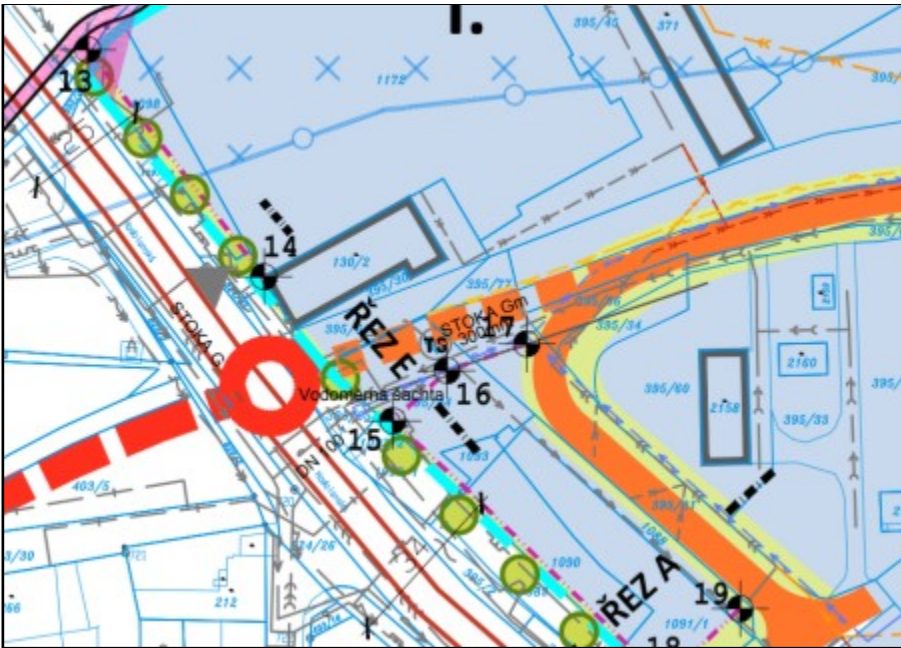
Obrázek 8: Výřez z Územní studie Olomouc, ulice Hodolanská - návrh nového dopravního řešení (výkres Čtyřramenná křižovatka)



- Územní studie Olomouc - Seliko, Hodolanská (ALFAPROJEKT OLOMOUC, a.s – 2015)

Územní studie byla pořízena za účelem stanovení podrobnějšího využití ploch a struktury zástavby a jejich zapojení do území včetně komplexního řešení srážkových vod a povrchového odtoku. Studie řešila podmínky pro zástavbu výrobních ploch v lokalitě Olomouc, Seliko - Hodolanská.

Obrázek 9: Výřez z Územní studie Olomouc - Seliko, Hodolanská (výkres Koordinační situace)



- Studie protipovodňové ochrany na řece Bystřici v Olomouci a Bystrovanech (AQUATIS a.s. Brno – 2005)

Cílem územní studie bylo navrhnout technické řešení protipovodňové ochrany a krajinných a ekologických opatření v návaznosti na urbanistické vazby.

Obrázek 10: Výřez z Územní studie - Studie protipovodňové ochrany na řece Bystřici v Olomouci a Bystrovanech (výkres Urbanistické a ekologické začlenění do krajinné struktury)



- Územní studie Olomouc, US-27 Divišova-Bystrovanská (A2 ARCHITEKTI s.r.o. – 2015)

Cílem územní studie bylo prověřit a konkretizovat podmínky využití plochy řešeného území. Návrh byl zpracován v jedné základní variantě řešení kostry dopravní a technické infrastruktury a regulačních prvků. Řešené území dříve charakterizované jedním blokem, zahrnujícím stávající objekty bývalých sladoven a objekty RD, bylo rozděleno na čtyři menší celky (vymezené bloky) vymezené trasami místních komunikací. Způsob vnitřního uspořádání jednotlivých bloků je v rámci studie řešen ve třech ideových variantách.”

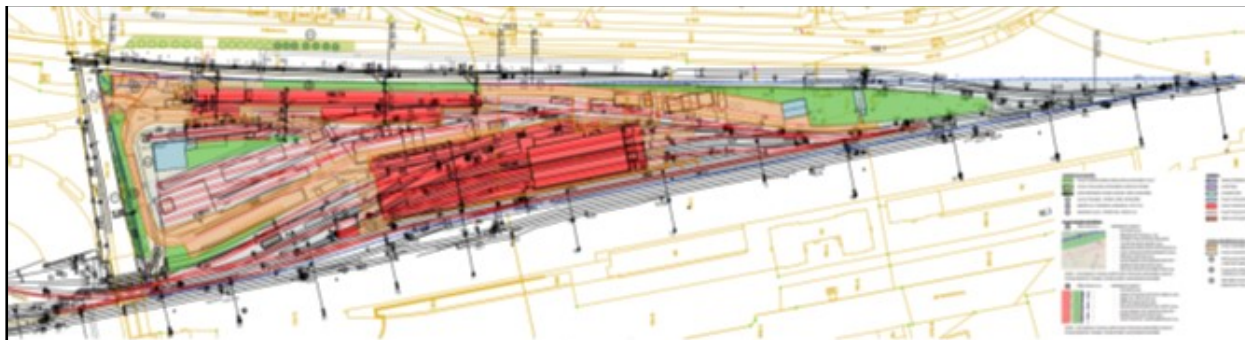
Obrázek 11: Výřez z Územní studie Olomouc, US-27 Divišova-Bystrovanská (výkres Hlavní výkres)



- Územní studie Areál technicko hygienické údržby Olomouc (SAGASTA, s.r.o – 2022)

Úkolem územní studie bylo stanovení podrobnějšího využití a struktury zástavby pro danou část stabilizované plochy, a řešení jejich vazeb na okolní území. Byly upřesněny podmínky prostorového uspořádání staveb. Hlavním záměrem v území je výstavba areálu k zajištění komplexního provozu střediska údržby. Zájmové území je situováno do stávajícího areálu údržby, dojde tedy k demolicím některých stávajících objektů, výstavbě nových hal pro údržbu kolejových vozidel, souvisejících technologických objektů, konfiguraci kolejíště a nové realizaci zpevněných ploch.

Obrázek 12: Výřez z Územní studie Areál technicko hygienické údržby Olomouc (výkres Situační výkres celkový)



4. Vztah ke koncepčním dokumentům

4.1. Koncepce veřejných prostranství

Koncepce veřejných prostranství pracuje s výhledovým stavem po vymístění průtahu silnice I. třídy, nevztahuje se tedy k současnému stavu a je v ní uvedeno následující:

„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 navrzení 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 prostrádaných se stromořadím. Parkovací pásy je vhodné materiálově odlišit od vozovky a stavebně vymezit tak, aby nedocházelo k živelnému parkování v křižovatkách apod.“

5. Požadavky na obsah řešení studie

Studie prověří zejména modernizaci tramvajové tratě včetně umístění bezbariérových tramvajových zastávek. Dále prověří zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů v daném území. Vše bude navrženo tak, aby vznikl využitelný kvalitní veřejný prostor.

5.1. Požadavky na ochranu a rozvoj hodnot území

Ze základní koncepce rozvoje území obce, ochrany a rozvoje jeho hodnot Územního plánu Olomouc, z koncepce rozvoje lokalit 09 (Chválkovice, Pavlovičky a Bělidla) a 10 (Hodolany a Rolsberk) a ochrany a rozvoje hodnot lokality vyplývají zejména níže uvedené požadavky na ochranu a rozvoj hodnot. Některé z nich se týkají výhledového stavu po vymístění silnice I. třídy nebo navazujícího území a v zadání jsou uvedeny z důvodů poskytnutí informací v širších souvislostech.

- posilovat obytný charakter východní části města podél osy ulic Chválkovické – Hodolanské – Přerovské v návaznosti na výstavbu tzv. Východní tangenty,
- rozvíjet ulice Divišovu, Pavlovickou, Chválkovickou a U Podjezdu jako městské třídy,
- rozvíjet liniovou zeleň mimo jiných podél ulic Divišovy a Pavlovické,
- chránit a rozvíjet prostupnost podél řeky Bystřice formou městského nábřeží od ulice Jeremenkovy po ulici Divišovu,
- chránit a posilovat prostupnost podél řeky Bystřice formou rekreačního nábřeží od ulice Divišovy po východní konec ulice Libušiny (k mostu),
- chránit a rozvíjet prostupnost ze zástavby směrem k řece Bystřici,
- chránit a rozvíjet městské subcentrum hlavní v centru Hodolan u křižovatky Hodolanské a Jiráskovy na plochách 10/003S, 10/008S, 10/037S, 10/038S, 10/050S, 10/051S a na částech ploch 10/006S, 10/036S a 10/039S,
- chránit a rozvíjet rezidenční charakter lokality dnes obydlých částí lokality,
- chránit a rozvíjet prostupnost podél řeky Bystřice formou městského nábřeží v prostoru od ulice Jeremenkovy po ulici Hodolanskou,
- chránit a posilovat prostupnost podél řeky Bystřice formou rekreačního nábřeží v prostoru od ulice Hodolanské po východní konec ulice Libušiny (k mostu),

- chránit a rozvíjet prostupnost podél řeky Bystřice zejména budováním pěších a cyklistických stezek,
- chránit a posilovat blokovou strukturu zástavby zejména v centru Hodolan v okolí ulic Jiráskovy, Řezníčkovy a Elišky Krásnohorské a v prostoru mezi ulicemi Rolsberskou, Lipenskou, Vaničkovou a Na Výsluní.

5.2.Požadavky na řešení veřejné infrastruktury a zeleně

Dopravní infrastruktura

Studie:

- navrhne modernizaci tramvajové tratě včetně bezbariérových zastávek v souladu s podmínkami OPD3,
- prověří umístění pojižděné tramvajové dráhy,
- prověří umístění přístřešků na zastávkách veřejné hromadné dopravy,
- bude respektovat a rozvíjet pěší dopravu s akcentem na zvyšování bezpečnosti, vč. prověření umístění nových přechodů pro chodce,
- prověří řešení kvalitního způsobu vedení cyklistické dopravy,
- bude respektovat silnici a její hierarchické zatřídění, bude minimalizovat stavební zásahy do komunikace
- navrhne etapizaci realizace:
 - jako prioritní je realizace modernizace tramvajové trati, včetně umístění bezbariérových tramvajových zastávek,
 - následná etapizace bude spočívat zejména v úpravách vedoucích k bezpečnosti pro chodce a cyklisty,
- navrhne případné varianty řešení jednotlivých problémových či kolizních úseků.

Předpokládané členění na objekty:

- modernizace tramvajové trati
- bezbariérové zastávky
- lokální prvky pro zvýšení dopravní bezpečnosti (přechody aj.)
- liniové prvky pro zvýšení komfortu pěších a cyklistů
- zeleň
- vyvolané rekonstrukce a přeložky inženýrských sítí

Etapizace a členění na objekty mohou být dohodnuty na výrobních výborech jinak.

Veškeré návrhy budou řešeny v souladu se standardy modrozelené infrastruktury a s důrazem na dodržení kritérií pro hospodaření s dešťovými vodami. Jestliže nebude možné u měněných nebo nově vzniklých zpevněných ploch dodržet zásady hospodaření s dešťovými vodami, bude odůvodnění součástí závěru studie.

Technická infrastruktura

Studie:

- prověří technický stav stávajících inženýrských sítí dotčených stavbou, bude respektovat podmínky vlastníka inženýrských sítí a provozovatele v souladu s Konceptí vodního hospodářství, která uvádí, že:
 - vodovod je v ulici Pavlovická a Divišova z roku 2006 a v dobrém technickém stavu. Vodovod v ulici Hodolanská je z roku 1980 a vzhledem k tomu, že se jedná o potrubí převážně z PE tedy potrubí z

materiálu s krátkou životností. Studie prověří rekonstrukci vodovodu jako případnou podmiňující investici a to v případě, kdy by rozsah návrhu (TT, zastávky, přechody atd) byl v kolizi s tímto vodovodem.

- Koncepce vodního hospodářství na trase vodovodního řadu navrhuje opatření zahrnující investiční a neinvestiční opatření, které zpracovávají studii zohlední a zahne do návrhu..

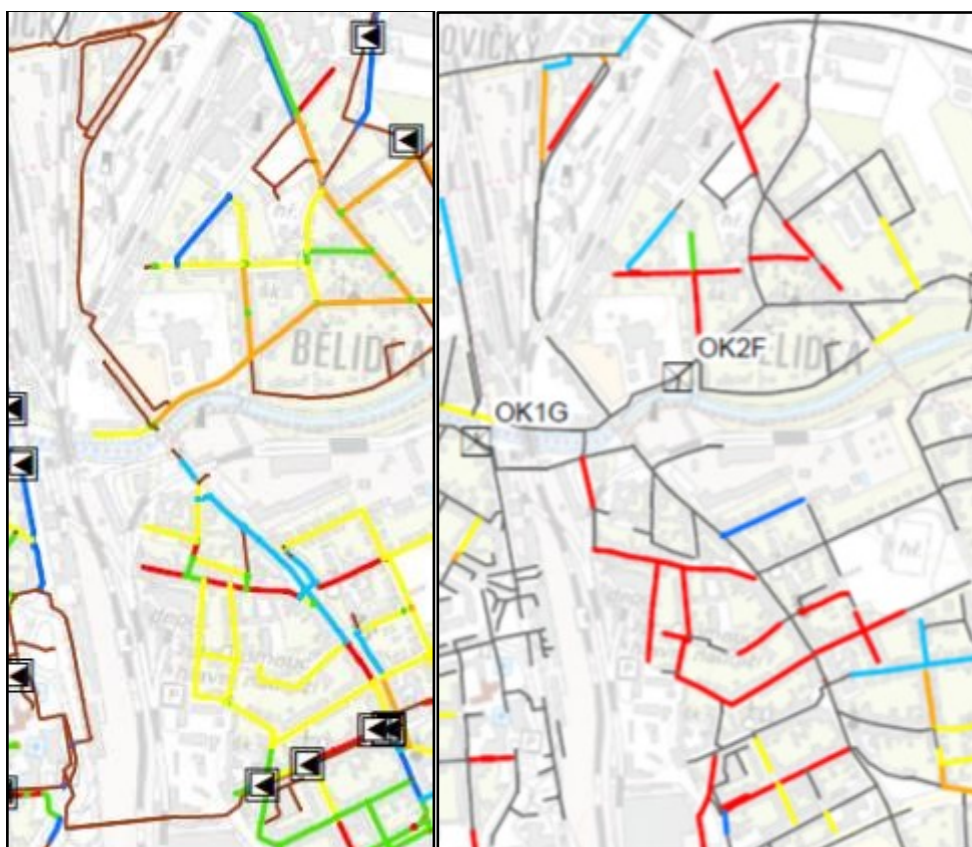
Jedná se o opatření označeny Q_082, P_081 a Q_148. (Q vytvoření měrného okrsku, P rozdělení sítě na okrsky)

- kanalizace je poměrně nová stoka G DN1400 v severní části ulice Hodolanská je z roku 2006, část stoky G DN1500 v jižní části ulice Hodolanská je z roku 1970. V ulici Divišova je stoka Fa DN500 je z roku 1982, stoka EI DN400 z roku 1977. Stoka EI DN500 v ulici Edisonova je z roku 1928 a je dle koncepce vodního hospodářství navržena k rekonstrukci. Zdvojená stoka v ulici Pavlovická je z roku 2012 –EII DN400 a EIIa z roku 1977. V ulici Pavlovická studie prověří případné sjednocení stok. U stok starších 50-ti let studie prověří stav a případně navrhne jejich rekonstrukci současně s realizací TT.
- v ulici Hodolanská je umístěna dešťová stoka, studie prověří její případné využití a stav.

Obrázek 13: vyznačení opatření k optimalizaci tlakových poměrů vodovodu



Obrázek 14: barevně vyznačeny navržené rekonstrukce IS (vlevo vodovod, vpravo kanalizace)



- bude respektovat studii „Konceptce vodního hospodářství města Olomouce“ a „Hospodaření se srážkovými vodami – cesta k modrozelené infrastruktuře“ prověří možnost odvedení dešťových vod z nově vzniklých zpevněných ploch a z tělesa tramvajové trati přírodě blízkým způsobem k zeleni. Nově navržené či upravované zpevněné plochy budou odvodněny v souladu s platnou legislativou, „Konceptcí vodního hospodářství města Olomouce“ a v souladu se „Standardsy objektů hospodaření s dešťovými vodami a objektů modrozelené infrastruktury“. V případě, že nebude možné navrhnout hospodaření s dešťovými vodami v souladu s výše uvedeným, bude odůvodnění součástí závěrů studie.
- bude respektovat koncepční dokument Plán rozvoje veřejného osvětlení ve městě Olomouci,
- v dokladové části budou doložena vyjádření správců dotčených sítí.

Zeleň

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.

6. Požadavky na obsah a zpracování dokumentace

6.1.Členění studie

Textová část bude obsahovat zejména:

- vymezení řešeného území,
- analýzu řešeného území,
- urbanistické řešení,
- koncepci dopravy,
- koncepci inženýrských sítí,
- koncepci zeleně,
- etapizaci, členění na objekty
- případné varianty,
- odůvodnění navrženého řešení,
- odhad předpokládaných nákladů dle členění na objekty,
- dokladovou část.

Grafická část bude obsahovat zejména:

- širší vztahy,
- stávající stav územ (analýza), majetkoprávní vztahy v řešeném území,
- urbanistickou koncepci (doloženou celkovou situací řešeného uličního profilu)
- koncepci veřejné infrastruktury (doloženou výkresem dopravního řešení a výkresem technické infrastruktury)
- řešení pásů doprovodné a izolační zeleně se zákresem stromů,
- charakteristické příčné řezy včetně uspořádání inženýrských sítí,
- etapizace,
- případné varianty,
- základní technické detaily řešení,
- vizualizace – nadhled, uliční profil v min. třech charakteristických řezech.

Studie bude odevzdána v tištěné podobě v 3 vyhotoveních a jedenkrát v digitální podobě s 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 na pracovním jednání.

6.2. Další požadavky

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

7. Podklady

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/PI%C3%A1n%20rozvoje%20VO.cs.pdf),
- ÚS-44 Lipenská (knesl kynčl architekti – 2021),
- Olomouc, ulice Hodolanská - návrh nového dopravního řešení (ALFAPROJEKT OLOMOUC, a.s – 2017),
- Územní studie Olomouc - Seliko, Hodolanská (ALFAPROJEKT OLOMOUC, a.s – 2015),
- Studie protipovodňové ochrany na řece Bystřici v Olomouci a Bystrovanech (AQUATIS a.s. Brno – 2005),
- Územní studie Olomouc, US-27 Divišova-Bystrovanská (A2 ARCHITEKTI s.r.o. – 2015),
- Územní studie Areál technicko hygienické údržby Olomouc (SAGASTA, s.r.o – 2022),
- Operační program Doprava pro programové období 2021-2027 – [věcné vymezení podporovaných projektů drážní infrastruktury MHD](#) (MDČR – 2022).