MAAUS
m. architektonické a urbanistické studio

GENERÁLNÍ PROJEKTANT: MAAUS s.r.o. Gorkého 51/1, 602 00 Brno-střed-Veveří IČO: 09613111	STAVEBNÍK: Statutární Město Olomouc Horní náměstí č.p. 583, radnice, 779 11 IČ:00299308	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. arch. Miroslava Zadražilová Ph.D. Číslo autorizace: 04884	KRESLIL: Ing. arch. Jakub Czapek +420 732 780 330 czapek@maaus.cz	
VEDOUCÍ PROJEKTU: Ing. arch. Jakub Czapek +420 732 780 330 czapek@maaus.cz	MÍSTO STAVBY: Ulice Palackého, Litovelská, tř. Míru Olomouc	

NÁZEV ZAKÁZKY:

REKONSTRUKCE UL. PALACKÉHO, LITOVELSKÉ A TŘ. MÍRU – ÚZEMNÍ STUDIE

STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE: **Územní studie**	DATUM:	prosinec 2023
ČÍSLO SMLOUVY **OSTR/SOD/1559/2023/Zem**	ČÍSLO PROJEKTU	**A42**
ČÁST: **textová část**	MĚŘÍTKO:	
DOKUMENT - VÝKRES: **PRŮVODNÍ ZPRÁVA**	ČÍSLO VÝKRESU: **A**	PARÉ:

Obsah

Název díla 4
Číslo smlouvy: 4
Objednatel: 4
Zpracovatel: 4
Zpracovatelský tým: 4
A.1 Seznam použitých zkratek 6
A.2 Účel a cíl územní studie 6
A.3 Seznam vstupních podkladů 6
A.4 Vymezení řešeného území 7
A.5 Řešené území z hlediska širších vztahů v území 8
A.1.1 Vyhodnocení souladu s platnou ÚPD a ÚPP 8
A.1.2 Problémy, hodnoty, limity a záměry v území 9
a) Hodnoty 9
b) Problémy 10
c) Limity 10
d) Záměry 10
A.6 Popis a odůvodnění navrhovaného řešení 10
A.1.1 Celková urbanistická koncepce a koncepce veřejných prostranství 10
a) Palackého – kamenná ulice 11
b) Palackého – Čechovy sady 11
c) Litovelská – obytná ulice 11
d) Třída Míru – začátek vnitřního města 12
e) Křižovatka Pražská 12
A.1.2 Koncepce zelené infrastruktury 12
a) Palackého – kamenná ulice 12
b) Palackého – Čechovy sady 13
c) Litovelská – obytná ulice 13
d) Třída Míru – začátek vnitřního města 13
A.1.3 Koncepce dopravní infrastruktury 13
a) Osobní automobilová doprava 14
b) Pěší a cyklistická doprava 15
c) Tramvajová doprava 16
d) Autobusová doprava 19
A.1.4 Koncepce technické infrastruktury 21
a) Hospodaření s dešťovými vodami 21

b) Likvidace splaškových vod 22
c) Vodovod 22
d) Plynovod 22
A.1.5 Etapizace 23
Odbočovací pruh 23
Zastávky Pražská zůstávají prozatím ve stávající poloze. V návrhu je ponechána prostorová rezerva pro jejich přesunutím blíže k městu, ... 23
A.1.6 Odůvodnění navrženého řešení 23
A.1.7 Variantní řešení – zhodnocení 23
a) Umístění dešťové kanalizace v uličním profilu. 24
b) Variantní umístění retence dešťových vod 24
c) Nesouhlas s umístění retence dešťových vod jednotlivých zúčastněných stran 24
d) Kompromisní varianta K 25
A.1.8 Odhad předpokládaných nákladů 26
A.1.9 Fotodokumentace stávajícího stavu 26
A.1.10 Vizualizace navrhovaného řešení 27
A.1.11 Seznam schémat, grafů a tabulek 28
A.1.12 Seznam obrazových příloh 29
A.1.13 Dokladová část – výstupy z dopravního modelu – zatížení současný stav 30
A.1.14 Dokladová část – výstupy z dopravního modelu – zatížení výhled 2040 33
A.1.15 Dokladová část – Záznamy z výrobních výborů – samostatné přílohy 36
A.1.16 Dokladová část – kompletní výstup z modelu dopravy ..... **Chyba! Záložka není definována.**

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název díla

REKONSTRUKCE UL. PALACKÉHO, LITOVELSKÉ A TŘ. MÍRU – ÚZEMNÍ STUDIE

Číslo smlouvy:

OSTR/SOD/001559/2023/Zem

Objednatel:

Statutární město Olomouc
Horní náměstí 583
779 11 Olomouc
IČO: 00299308
DIČ: CZ00299308

Zastoupené:
Ing. arch. Tomášem Pejpkem, náměstkem primátorem
kontaktní osoba ve věcech smluvních Ing. Zdeněk Bogoč, vedoucí odboru strategie a řízení
kontaktní osoba ve věcech technických: Ing. Martin Luňáček

Zpracovatel:

MAAUS s.r.o.
Gorkého 51/1,
602 00 Brno
IČO: 09613111
DIČ: CZ09613111

Zastoupená:
Ing. arch. Miroslava Zadražilová Ph.D., jednatelkou společnosti
+420 724 191 164
zadrazilova@maaus.cz
Číslo autorizace: ČKA 04884

Zpracovatelský tým:

Urbanistické řešení	**Maaus s.r.o.**	
	Ing. arch. Miroslava Zadražilová Ph.D (ČKA 04884) Ing. arch. Jakub Czapek Ing. arch. Karolína Wojtek Ing. arch. Nikola Bazelová Ing. arch. Markéta Bartoňková	
Kontaktní osoba: Ing. arch. Jakub Czapek	e-mail: mobil:	czapek@maaus.cz +420 732 780 330
Městské inženýrství	**Ing. Lucie Prošková (ČKAI 0013944)**	
	e-mail: mobil:	lucieproskova@gmail.com +420 602 219 194
Krajinářská architektura	**Ing. Eva Wagnerová (ČKA 00178)**	
	Ing. Tereza Bezděková e-mail: tel.:	 ewa@volny.cz +420 543 215 577

Pozemní komunikace	**NOMU projekt s.r.o.** Ing. Martin Novák (ČKAIT 1006999) e-mail: novak@nomuprojekt.cz tel.: +420 777 561 528
Pozemní komunikace a tramvajová doprava	**MB Projekt** Ing. Michal Březina (ČKAIT 1202291) e-mail: brezina@mbprojekta.cz tel.: +420 777 959 400

A: PRŮVODNÍ ZPRÁVA

A.1 Seznam použitých zkratek

DUR	Dokumentace pro územní rozhodnutí
HDV	hospodaření s dešťovou vodou
IAD	individuální automobilová doprava
TT	tramvajová trať
ŽT	železniční trať
MHD	městská hromadná doprava
MZI	modrozelená infrastruktura
ÚAP	územně analytické podklady
ÚHA	Útvar hlavního architekta
ÚP	územní plán
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚS	územní studie
VDZ	vodorovné dopravní značení
VHD	veřejná hromadná doprava
SŠ	střední škola
VOŠ	vysoká odborná škola

A.2 Účel a cíl územní studie

Účelem územní studie (dále ÚS) je vytvoření podkladu pro rozhodování v území. ÚS je zpracována v souladu v souladu s platným ÚP.

Cílem pořízení územní 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 návrh moderní tramvajové trati s bezbariérovou úpravou pro cestující. Kýženým cílem pořizovacího procesu je najít shodu v území, tak aby byl stanoven charakter či směr proměny tohoto veřejného prostranství.

A.3 Seznam vstupních podkladů

- katastrální mapa
- územní plán Olomouc
- územně analytické podklady
- výřez digitální polohopisné a technické mapy města (2013)
- VARIANTNÍ ŘEŠENÍ ULIČNÍHO PROFILU S UMÍSTĚNÍM TRAMVAJOVÉ TRATI TŘÍDA MÍRU – PRAŽSKÁ V OLOMOUCI (územní studie – ALFAPROJEKT OLOMOUC, a.s. a MCO Olomouc - 12/2012)
- TŘÍDA MÍRU – ÚPRAVA PRO ODBOČENÍ (DPS – ALFAPROJEKT OLOMOUC, a.s. 03/2019)
- ODBOČOVACÍ PRUH PALACKÉHO (studie – ALFAPROJEKT OLOMOUC, a.s. 06/2010)
- POINT PALACKÝ OFFICE & LIVING (DSP – simplonPOWER– 07/2022)
- ÚPRAVY VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ NA LITOVELSKÉ ULICI PŘI NÁROŽÍ ULIC ŽILINSKÁ A MOZARTOVA (Atelier G)
- US-56 Fort Šibeniční vrch (územní studie – jeČmen studio – 02/2019)
- ÚS Olomouc, Nová Ulice – Litovelská (územní studie - ING. DAN ŽIVOTA – 01/2013)

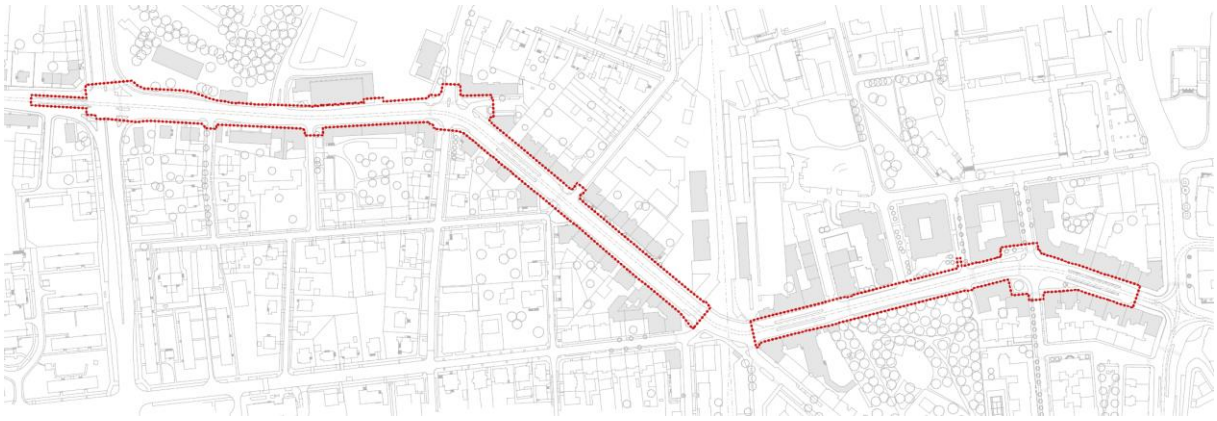
- Generel cyklistické dopravy – Aktualizace mapového podkladu cyklogenerelu (územní studie – Atelis - 11/2022)
- Koncepce vodního hospodářství města Olomouce (DHI a.s. - 02/2014)
- Hospodaření se srážkovými vodami – cesta k modrozelené infrastruktuře (studie - JV PROJEKT VH s.r.o – srpen 2018
- data z modelu dopravy města Olomouce (AFRY - 2023)
- Koncepce veřejných prostranství (MCA s.r.o. – 2022)
- Plán rozvoje veřejného osvětlení ve městě Olomouci (ELTODO OSVĚTLENÍ, s.r.o. 11/2021)
- Vyjádření o existenci sítí pro ověření správnosti technické mapy města
    - ČEZ distribuce
    - ČEZ ICT services
    - GasNET
    - MOVO
    - NEJ CZ
    - CETIN
    - T – Mobile
    - Vodafone
    - DPMO
- prohlídka místa, fotodokumentace

A.4 Vymezení řešeného území

Řešený úsek prochází městskými částmi Olomouc – střed a Olomouc – západ, a částečně zasahuje do městské části Neředín. Katastrálně jde o Olomouc – město (710504), Nová Ulice (10717), Neředín (710687). Začátek úseku na východě 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.

Řešené území nezahrnuje křížení tramvajové trati a železniční trati – železniční přejezd P7611 a je ukončeno z obou stran trati nejbližší křižovatkou. Z východu ŽT křižovatkou Krapkova/Palackého a ze západu křižovatkou Litovelská/ tř. Svornosti. Celková rozloha je ~ 3,2 ha

ÚS v nezbytném rozsahu řeší i území mimo vymezené řešené území tak, aby byly zajištěny potřebné návaznosti na okolní zástavbu a infrastrukturu.



vyobrazení 1 – řešené území

A.5 Řešené území z hlediska širších vztahů v území

A.1.1 Vyhodnocení souladu s platnou ÚPD a ÚPP

Navržené řešení je v souladu s platným územním plánem. Návrh je v souladu s ÚPP aktualizace mapového podkladu cyklogenerelu Olomouce.

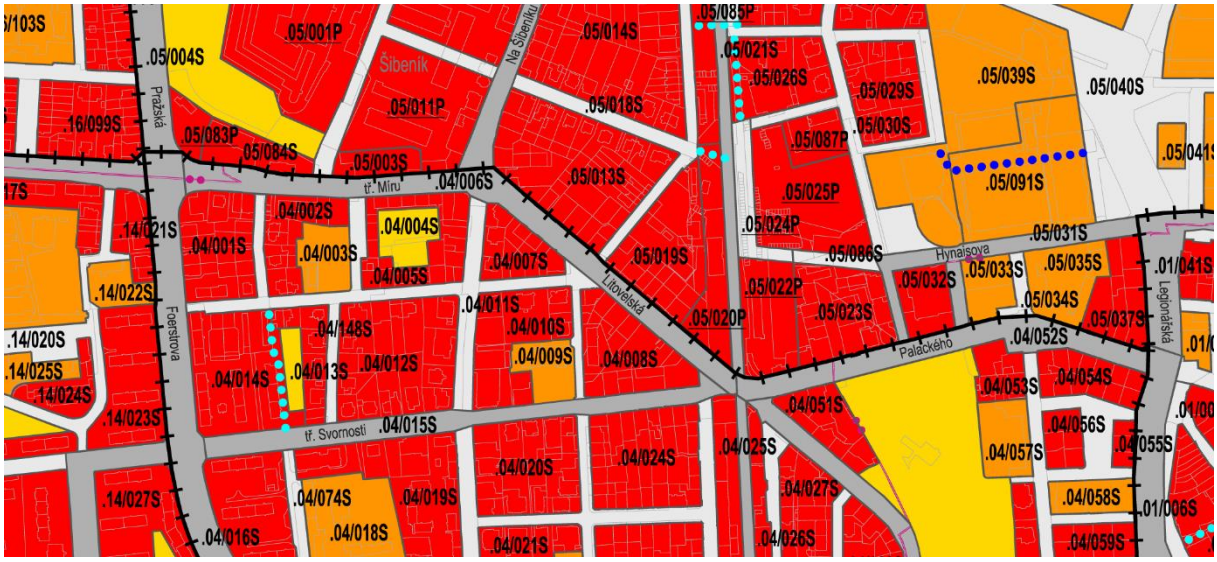
Z pohledu ÚP řešené území zahrnuje zejména plochy 04/052S a 04/006S. Částečně pak zasahuje do plochy 04/016S (ulice Pražská/Forestrova) do plochy 14/016S (západní část – tř. Míru) a do plochy 05/034S

Jde o:
plochy stabilizované v zastavěném území
s využitím:
plochy dopravní infrastruktury
hlavním využitím této plochy (D) jsou:
pozemky dopravní infrastruktury řešené v souladu s koncepcí Územního plánu.

V části Urbanistické koncepce ÚP je řešené území zmíněno v části *4.4.5. Městské třídy*. Je zde stanoven požadavek rozvíjet zástavbu posilující městský charakter území (zejména kompaktní vícepodlažní polyfunkční zástavby s komerčním parterem orientovaným do městské třídy) a kultivovat veřejná prostranství způsobem odpovídajícím významu městské třídy ve struktuře města

Řešené území je dále zmíněno v části *4.10. Koncepce rozvoje lokalit a ochrany a rozvoje hodnot lokalit*. Konkrétně je součástí Lokality 04 (Třída Svobody – úřednická čtvrť). Je zde stanoven požadavek rozvíjet charakter městského centra formou rozšíření centra zejména městskou smíšenou funkcí.

Řešené území se částečně kříží s vymezenou plochou US-39 a US-40 – jde však v podstatě jen o drobný překryv křížení s ulicí tř. Míru. Tato územní studie zde navrhuje rekonstrukci TT a doplnění VDZ.



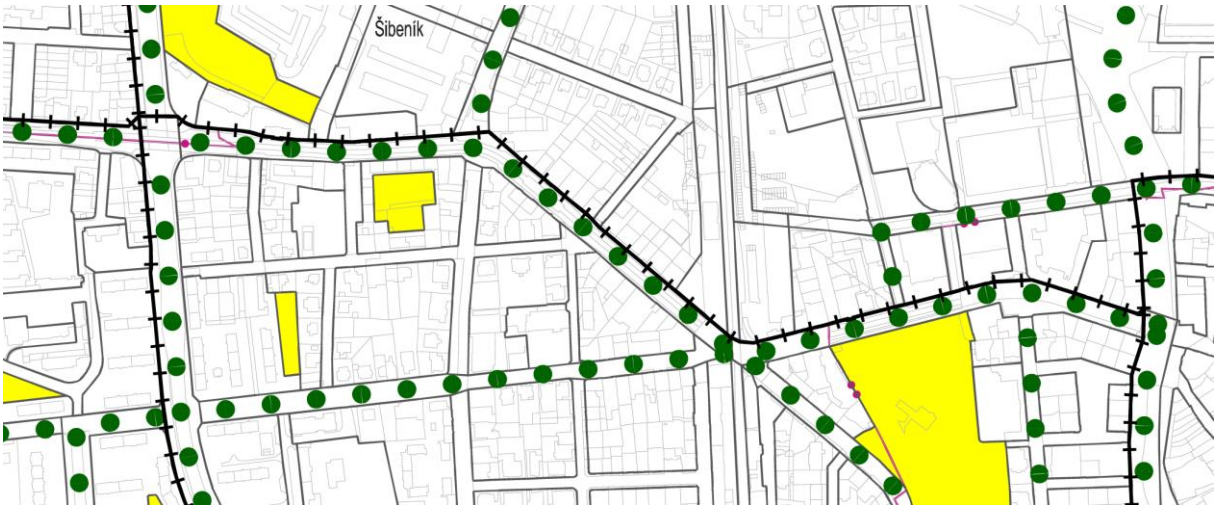
vyobrazení 2 – územní plán – Hlavní výkres (I/2.1)

Podél celého řešeného území je veden překryvný koncepční prvek *DC-01 koridor cyklistické dopravy*. Dle evidované (973891951193) územní studie „Aktualizace mapového podkladu cyklogenerelu Olomouce“ je tento překryvný prvek zpřesněn. Od křížení Palackého s Hynaisovou přes Litovelskou a tř. Míru v pokračování do Neředína jsou navrženy jízdní pruhy pro cyklisty. Zároveň je v tomto úseku stanoven požadavek na „prověření studií nebo v rámci zpracování investičního záměru“. V úseku Palackého mezi Náměstím hrdinů a Hynaisovou je navržen piktogramový koridor.
Generální poznámka této územní studie zní: *Dopravní režim je pouze předběžným návrhem, při zpracování vyššího stupně PD může dojít k jeho změně*.



vyobrazení 3 – Aktualizace mapového podkladu cyklogenerelu Olomouce – Přehledná situace (I.a)

Územní plán dle výkresu „Koncepce uspořádání krajiny a veřejné zeleně“ I/2.4 navrhuje liniovou zeleň podél celého řešeného území.



vyobrazení 4 – Koncepce uspořádání krajiny a veřejné zeleně (I/2.4)

A.1.2 Problémy, hodnoty, limity a záměry v území

a) Hodnoty

Řešené území je dle UAP součástí území zástavby hradebního okruhu a vilové zástavby Úřednické čtvrti. Významnou hodnotou je stávající zástavba ve východní části ulice Palackého a s tím související rozšířený veřejný prostor v křížení s ulicí Pöttingova. Náměstí dominuje monumentální a architektoniky výrazná stavba SŠ, VOŠ Emanuela Pöttinga. Dalšími hodnotami je sousedství s Čechovými sady a vegetací u fortu Galgenberg. V těsné návaznosti k řešenému území se nachází výtvarná díla – sousoší Dělnická rodina, a pomník Karla Wellnera.

b) Problémy

Problémem v území je zanedbanost veřejných prostranství a velmi špatný technický stav tramvajové trati, která je na hraně své životnosti. Dalším problémem v území je absence vegetace v uličním prostranství a nevhodné nakládání s dešťovými vodami. V neposlední řadě je výrazným problémem absence jakéhokoliv cyklo-opatření v celé délce řešeného území. V celém uličním profilu je nedostatečně využíván potenciál prostoru. Jízdní pruhy pro automobilovou dopravu jsou naddimenzované, parkování je maximalizováno a je realizováno v nepřerušovaných dlouhých řadách podél chodníků. Problémem pro chodce je místy nevhodné umístění trakčních sloupů uprostřed chodníků, které zamezuje plynulému míjení a průchodu chodců s kočárky nebo osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Jako problém byla vyhodnocena i absence kompozičního ukončení průhledu na západním konci ulice Litovelská.

c) Limity

Limity jsou dány územním plánem (funkční využití). Dalším limitem je nutnost zachování stávající stavební úpravy železničního přejezdu, které bylo proto vyňato z řešeného území.

d) Záměry

V navazujícím okolí se připravují záměry, které mají vliv na navržené řešení. Jsou jimi:

- Fort Šibeniční vrch | pořizovatel: Magistrát města Olomouce | projektant: je MgA., Ing. arch. Lukáš Blažek | stupeň dokumentace: územní studie
- Palacký Point (kanceláře a bydlení) | stavebník: Klapejda s.r.o. | projektant: Ing. Vladan Hanek, MBA | stupeň dokumentace: DSP
- Nová Ulice – Litovelská (víceúčelový komplex včetně bydlení | pořizovatel: Magistrát města Olomouce | projektant: Ing. Dan Života | stupeň dokumentace: Územní studie
- Křižovatka Pražská | pořizovatel: Statutární město Olomouc | projektant: Alfaprojekt Olomouc a.s. | stupeň dokumentace: ÚS

A.6 Popis a odůvodnění navrhovaného řešení

A.1.1 Celková urbanistická koncepce a koncepce veřejných prostranství

Charakter této významné městské radiály je velmi proměnlivý. Souhrnná délka sestávající z ulic Palackého, Litovelská a tř. Míru činí přibližně 1 km. V řešeném území je možné rozpoznat pět různých charakterů uličního prostranství, které souvisí s charakterem okolní zástavby. V návrhu se snažíme tento charakter a hodnoty jednotlivých úseků vyzdvihnout a podpořit. Dlouhá městská třída je traktována do menších úseků. Pro chodce, tedy uživatele, který nejvíce ocení pobytové a estetické kvality veřejných prostranství, se tak dlouhá ulice stane přívětivější a lépe čitelnou. Druhým neméně důležitým hlediskem návrhu je zachování stávající plynulosti provozu při zvětšení bezpečnosti jeho účastníků. Prvkem, který jednotlivé úseky městské třídy spojuje, je jednotné řešení tramvajové trati a uliční stromořadí. Navržená městka třída odpovídá svým charakterem městu Olomouc. Kryt tramvajové dráhy je v celé délce navržen z žulových kostek a uliční prostranství doplňuje stromořadí. Žulový kryt TT je možné případně zaměnit za jiný materiál, je však důležité materiálově jej oddělit o vozovky pro automobily. Řidiči IAD tak nebudou mít tendenci vjíždět na tramvajové těleso a zároveň bude podpořen liniový charakter trati. Různá materialista má významný vliv na vnímání charakteru radiály jako městské třídy. Navržené řešení zohledňuje požadavky kvalitně zpracovaného zadání územní studie, tedy:

- Rozvíjet charakter městského centra
- Optimalizace tramvajové trati
- Rozvoj pěší dopravy

- Kvalitní řešení cyklo dopravy
- Bezpečnost pěších a cyklistů
- Odpovědné hospodaření se srážkovými vodami
- Veřejný prostor, kde nepřevažuje dopravní charakter

a) Palackého – kamenná ulice

Největší hodnotou místa jsou stávající domy vymezující prostranství. Jedná se o stavby z přelomu 19. a 20. století. Historizující fasády jsou z pravidla ve velmi dobrém stavu díky citlivým opravám, kterými v nedávně době prošly. Je tedy více než příhodné, aby rekonstrukcí prošlo i přilehlé veřejné prostranství.
Nově je zde navržená pěší zóna což umožní obyvatelům přímé užívání prostranství, trávení zde volného času. Veškerá motorová doprava je svedena do dvou pruhů ve středu ulice. Ostatní prostor uličního profilu tedy 17,5 z přibližně 23,7 m je věnován chodcům, stromům, zahrádkám restaurací, cestujícím čekajícím na spoj MHD – plnohodnotnému městskému životu ve veřejném prostranství.
Součásti tohoto úseku je rozšíření veřejného prostranství v křížení s ulicí Pöttingova respektive tř. Spojenců. To je vhodné transformovat do podoby náměstíčka. Pohledová osa v průhledu ulice Palackého ze směru z města je ukončena monumentální stavbou zubní kliniky. Vstup pro tento významný objekt navrhujeme podpořit umístěním vodního prvku nebo případně sochařského díla. Je navrženo ponechání dvou stávajících stromů Crataegus laevigata (syn. oxyacantha) 'Paul's Scarlet', rozsah redukce stávajícího zatravnění bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace s ohledem na vytvoření podmínek pro prosperitu dřevin a vsakování dešťových vod.
Navrhujeme v náměstí sjednotit výšky povrchů, čímž bude podpořeno sjednocení a zklidnění prostoru. Jedinou bariérou tak bude nástupní hrana zastávky.
Při jižní straně náměstíčka, navrhujeme zachovat stávající vzrostlý strom a jeho kompozici doplnit o další. Popis řešení vegetačních úprav je dále ve zprávě. Stávající travnaté plochy u jižní strany navrhujeme zadláždit kamennou kostkou se širokou spárou. Dlažba bude řídnout směrem ke kmenům zmíněných stromů. Zatravněná kostka umožní příčné pohyby chodců, avšak umožní zachování trávníku a vsakování dešťových vod.

b) Palackého – Čechovy sady

Tomuto úseku dominuje zelená hranice Čechových sadů. Park je od ulice oddělen zděnou zídkou, která stanovuje z pohledu památkové ochrany významný kompoziční prvek. V současné stavu je tato jednolitá hrana v přímém protikladu s druhou stranou ulice, která svou nesouvislou uliční čárou a nekvalitními úpravami veřejného prostranství není pro park důstojným předpolím.
Navrhujeme zde nově stromořadí u severní strany ulice, které dotvoří pomyslnou uliční čáru, a měřítkem se tak prostor přiblíží městské třídě.
V místě zastávek Nádraží město, stromy nejsou navrženy z důvodu úzkého uličního profilu. Zde však stávající domy, i ty plánované, tvoří rovnou uliční čáru.

c) Litovelská – obytná ulice

V současném stavu je motorové dopravě věnován téměř celý uliční prostor. Pro pěší jsou zde jen chodníky, ve kterých jsou častokrát umístěny sloupy trakčního vedení. Hodnotu tohoto veřejného prostranství z našeho pohledu tvoří obytné domy, které ulici obklopují a také přilehlá úřednická čtvrť, které je tato ulice vlastně součástí.
U ulice, jako Mozartova nebo Žilinská, které ústí do Litovelské, stanoví nesmírný charakterový protiklad stávající podobě Litovelské, i když jde o jednu čtvrť. Návrh se tedy snaží potlačit dopravní charakter ulice. Návrhem aleje, záhonů pod stromy a zatravněnými parkovacími stáními proměňuje charakter na více obytný.
Změny jako rozšíření tramvajového tělesa, návrh cyklostezek a zúžení jízdních pruhů nemají vliv, na možnost průjezdu vozidel IAD. Omezena je pouze parkovací kapacita. Cílem územní studie nebylo řešení statické dopravy, ale především vytvoření kvalitního veřejného prostranství příjemného pro

všechny účastníky. Obytný charakter ulice bude podpořen i předpokládaným zvýšeným pohybem chodců v této ulici.

d) Třída Míru – začátek vnitřního města

Tento úsek charakterizují výrazné protiklady. Ulice je na jedné straně ohraničena vysokými bytovým domy s dlouhou a souvislou uliční čárou, která však dále směrem z města ustupuje a proměňuje se výška i délka uličních fasád. Na severní straně ulice jsou domy nesourodě orientovány vůči uličnímu prostranství s nepravidelnou uliční čárou – viz pozice novostavby samoobsluhy za halou Dukla, stavba kliniky či banky blíže k centru.
Návrh má za cíl uliční prostranství upořádat, ale zachovat rostlý charakter lokality.
Z kompozičních důvodu považujeme za vhodné doplnit nároží ulice Na Šibeníku a tř. Míru. V ÚS je navržena plocha stavebního pozemku a vhodný obrys novostavby. Půdorysná stopa je nepravidelná, což zapadá do charakteru ulice a zároveň stanoví pomyslnou protiváhu bankovního domu na nároží ulic Na Šibeníku, Litovelská.
Na jižní hraně navrhujeme stromy v nepravidelném sponu. K výsadbě těch na severu u navržené novostavby je vhodné přistoupit spolu s výstavbou domu. Stromy tak nejsou navrženy pouze před halou Dukla. Jde o kompoziční záměr a snahu o integraci této veřejné stavby do uličního prostoru. Považujeme za nezbytné jí kvalitně rekonstruovat a propojit s veřejným prostranstvím.

e) Křižovatka Pražská

Návrh v podstatě přejímá návrh přesunu zastávek blíže k městu, byl však doplněn o cyklostezky. Řešené území zahrnuje i doplnění VDZ v křižovatce Pražská, tř. Míru, tak aby bylo docíleno bezpečného převedení cyklistů přes toto křížení.

A.1.2 Koncepce zelené infrastruktury

V souladu s Koncepcí uspořádání krajiny a veřejné zeleně dle platného územního plánu jsou podél řešeného území navržená nová stromořadí. Jejich návrh je uzpůsoben prostorovým možnostem uličního profilu, se zohledněním inženýrských sítí a investičních nákladů, které by s návrhem dalších stromů v území začaly neúměrně narůstat vyvolanými přeložkami.

a) Palackého – kamenná ulice

Je zde navržené stromořadí na severní straně ulice. Navrženo je 18 stromů ve dvou souvislých úsecích, v jedné linii. Konkrétně je uvažován *jasan úzkolistý (fraxinus angustifolia RAYWOOD)*, tedy strom, který dosahuje vyššího vzrůstu s relativně úzkou korunou, s výraznou podzimní barevnosti, která vynikne na pozadí tlumených tónů fasád okolních budov. Ne příliš hustá koruna zároveň nebude zakrývat hodnotné, dekorativní fasády. Severní strana ulice byla zvolena proto, aby stávající budovy, obzvláště škola v nároží ulice Pöttinga, využily stínu, který stromy v letních měsících poskytnou.
V prvotní fázi návrhu byla prověřována i možnost výsadby i u jižní hrany ulice, ta je však nemožná z důvodu umístění kmenové stoky v tomto místě.

Rozšířenému veřejnému prostor v nároží třídy Spojenců dominuje vzrostlý solitérní strom. Keře v jeho okolí budou asanovány. Na druhé straně přes zmíněnou třídu Spojenců je navržena trojice bíle kvetoucích sakur – třešeň *pilovitá (Prunus serrulata SHIROTAE)*. Tato figura má kontrastovat s protějším solitérem a vytvořit harmonickou protiváhu v prostoru náměstíčka. Tato kompozice bude tak jakýmsi pomyslným úvodem pro třídu Spojenců s její lipovou alejí.

b) Palackého – Čechovy sady

V tomto prostoru je navržené pokračující stromořadí při severní straně ulice, tj. 11 stromů ve dvou souvislých úsecích, v jedné linii. Je zde uvažována *hrušeň Calleryova* (*Pyrus calleryana CHANTICLEER)*– bílé kvetoucí strom, který bude dorůstat i větších rozměrů. Koncepčním záměrem je vytvořit jakousi protistranu, důstojného partnera protější linii stromů v Čechových sadech. Snahou je, aby tato ulice měla charakter městské třídy, který bohužel nepodporuje nekvalitní urbanistická struktura vystavěná v posledním třicetiletí.

c) Litovelská – obytná ulice

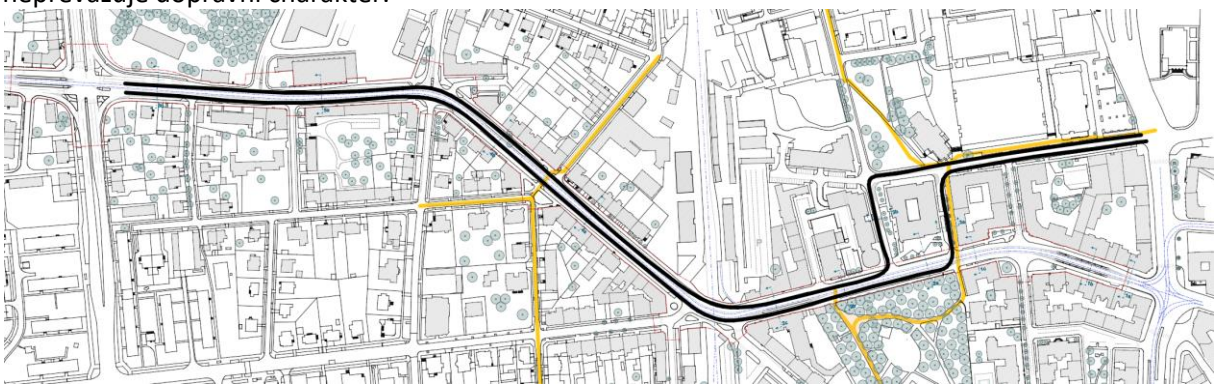
Je zde navržená oboustranná alej s celkem 40 stromy. Jedná se o *Muchovník stromový (*Amelanchier arborea 'Robin Hill'), který je vhodný do polostinných uličních prostorů. Tento kultivar je zde navržen pro útlý tvar koruny a transparenci, s ohledem na relativně úzký uliční profil 22–25 m.
Pozice aleje byla uzpůsobena navržené zastávce a také rozhledovým poměrům.
Stromy mají pouze drobné plody, které jsou oblíbenou potravou ptactva. Tímto bude podpořena biodiverzita v intravilánu a bude podpořen i obytný charakter ulice.

d) Třída Míru – začátek vnitřního města

Je zde navržené nepravidelné stromořadí u jižní strany ulice v počtu 16 stromů. Jde o Topol osika (Populus tremola). Tento kultivar spolu s nepravidelností samotné aleje vystihuje charakter tohoto úseku řešeného území. Stejné stromy jsou navrženy i na druhé straně ulice.

A.1.3 Koncepce dopravní infrastruktury

Klíčovým východisky pro návrh této územní studie z pohledu dopravy je optimalizace tramvajové trati a zvýšení komfortu jejich cestujících. Dalšími stejně důležitými hledisky pro návrh bylo zvýšení bezpečnosti pěších a cyklistů, a tedy rozvoj pěší dopravy a řešení cyklo dopravy v území.
V neposlední řádě byl průvodním motivem návrhu současný přístup k veřejným prostranstvím, kde nepřevažuje dopravní charakter.

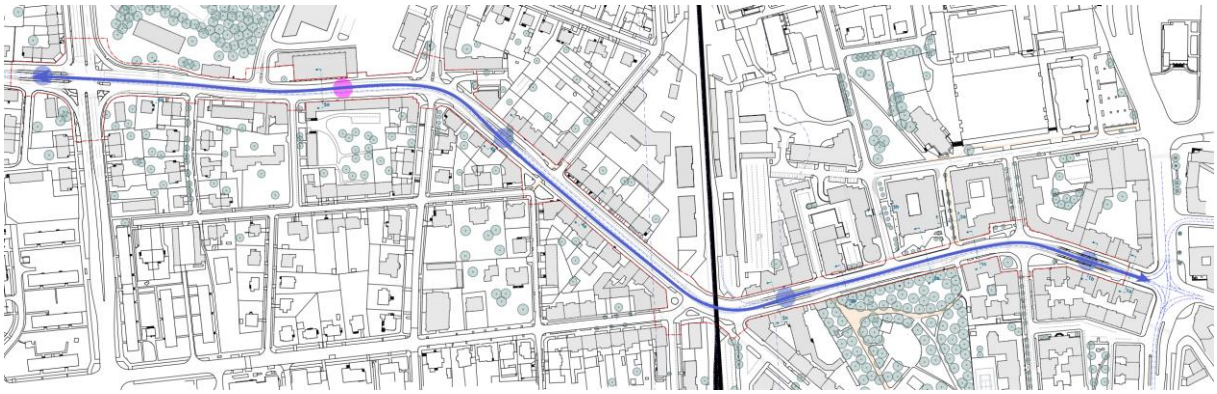


vyobrazení 5 - schéma trasování krajské komunikace – stávající stav



vyobrazení 6 - schéma trasování krajské komunikace – návrhový stav

černá linka – trasování silnice II/448
oranžová linka – cyklotrasy a cykloopatření



vyobrazení 7 - schéma zastávek VHD – stávající stav



vyobrazení 8 - schéma zastávek VHD – návrhový stav

modré puntíky – zastávky MHD
růžový puntík – regionální zastávka BUS

a) Osobní automobilová doprava

Výrazným prvkem území je krajská silnice druhé třídy číslo 448. Ta je v současném stavu vedena tř. Míru, ulicí Litovelská, částečně pak ulicí Palackého. Dále pak je jednosměrně vedena podél východní i západní fasády domu Namiro skrze pokračování Hynaisovy až do ulice Studentská. Hlavní dopravní proud se tak v úrovni Čechových sadů rozdělí na vozidla pokračující po Palackého (~25 %) a na vozidla jedoucí po Hynaisově (~75 %). Návrh počítá ve východní části ulice Palackého s vytvořením pěší zóny a zklidněním dopravy v této části řešeného území. V úseku od nám. Národních hrdinů po Pöttingovu, jde o pěší zónu se zákazem vjezdu motorových vozidel mimo dopravní obsluhy a vozidel

VHD. V úseku od Pöttingovy po začátek Čechových sadů (Hynaisova) je vjezd povolen bez omezení, popřípadě je navržena zóna setkávání. Tento návrh byl ověřen na dopravním modelu.
Drtivá většina vozidel se tak přesune z Palackého do Hynaisovy. Přibližně 6 % vozidel pak do Krapkovy, což je vyhodnoceno jako akceptovatelný nárust za cenu rozšíření zklidněného centra města. Úsek mezi Hynaisovou a Pöttingovou je navržen bez průjezdového omezení. Vykazuje jen minimální zatížení při zachování pohodlného vjezdu do podzemního parkování v domu Namiro při příjezdu z východní strany Olomouce po Studentské a Hynaisově, zároveň bude usnadněn i vjezd cílově dopravě do tř. Spojenců, která dle dopravního modelu nemá tranzitní charakter. V celé této části jsou vozy vedeny po tramvajovém tělese. Z dopravního modelu tak vyplynulo, že jediným souvisejícím opatřením musí být úprava křižovatky Legionářská x Studentská na okružní či světelně řízenou křižovatku. S úpravou této křižovatky se do budoucna rovněž počítá a v současné době je již zpracovaná projektová dokumentace na přestavbu na okružní křižovatku.

Návrh přetrasovává stávající vedení krajské komunikace po obou stranách domu Namiro pouze do Wellnerovy. Před Čechovými sady tak vzniká málo zatížená a zklidněná část ulice v režimu zóny 30, kde je tímto možné navrhnout zastávkové zálivy pro regionální autobusovou dopravu.
Kombinací těchto opatření dochází k výraznému zjednodušení křižovatky Palackého a Wellenerova. Vozidla jedoucí ze západu budou při levému odbočením dávat přednost pouze tramvajím. Zvýší se tak plynulost provozu. Značného zjednodušení dozná také křižovatka Hynaisova Palackého. Po Hynaisově v jejím severojižním směru budou jezdit pouze vozy zajíždějící do podzemních garáží a do zubní kliniky. Tato ulice tak může být zaměněna za cyklo-zónu s povoleným vjezdem dopravní obsluhy.

Základní šířka jízdního pruhu: 3,0 m
Minimální šířka jízdního pruhu oboustranně ohraničeného obrubami 3,25 m
Zúžena šířka odbočovacího pruhu 2,75 m

b) Pěší a cyklistická doprava

Dle územního plánu, cyklogenerelu města Olomouce a také zadání této územní studie, má být v území navrženo kvalitní řešení cyklo-dopravy. Ve východní části Palackého je navržena pěší zóna případně zóna setkávání, kde je umožněn vjezd cyklistům. Jejích trasy nejsou vyznačeny což je principem těchto zón. Od křižovatky Palackého s Hynaisovou až po křižovatky u tř. Míru, Pražská bylo snahou navrhnout souvislé a bezpečné cyklo-opatření umožňující plynulý provoz cyklistů. Ti jsou tak zpravidla vedeni v přidruženém dopravním prostoru na jednosměrné cyklostezce. Výjimku tvoří místa, kde to z prostorových či jiných důvodů nebylo možné. Jde tak o prostor zastávky Nádraží město, kde jsou cyklisti vedeni piktogramem (V20) ve vozovce. Dále pak v křížení s železniční tratí, které je vyňato z řešeného území. Studie však prověřila že stávající stavební uspořádání prostorově umožňuje vedení cyklistů ve vyhrazeném jízdním pruhu (V14 / IP20a). Samostatná cyklostezka je tak pak přerušena samozřejmě i v křižovatkách, kde je buďto navedena u větších křižovatek na cyklo-přejezd nebo u menších je překonána v hlavním dopravním prostoru skrze piktogram. Stavebně je cyklostezka od chodníku oddělena vždy fyzicky obrubníkem s výškovým rozdílem 2 cm a také vizuálně, červenou barvou. Převedení cyklistů z hlavního do přidruženého dopravního prostoru (a naopak) je řešeno “kodaňským“ způsobem skrze mírné nájezdové rampy vždy před a za křižovatkou.

Základní šíře cyklostezky: 1,5 m

Při zpracovávání studie byl ze strany zadavatele vznešen požadavek na posílení stávajících vazeb Čechových sadů s územím za zimním stadionem. Vzhledem k přetrasování krajské silnice, bude nově Hynaisova v severojižním směru vykazovat pouze minimální zatížení. Zatížení by v podstatě mělo být rovno 0, jelikož veškerá vozidla budou zajíždět samostatným pruhem do garáží, nebo do vnitrobloku zubní kliniky. Na Stávající 3,5m asfaltové vozovce může být tak zakázán průjezd vozidel, a celá tato šíře může být věnována cyklistům. Stávající chodník s cyklostezkou oddělený od vozovky stromy tak

může být věnován pouze pěším. Tato změna režimu ulice do podoby např. cyklo-zóny zdvojnásobí prostor vymezený pro pěší a cyklisty a spolu s omezeným průjezdem vozidel skrze Palackého výrazně usnadní vazbu mezi Čechovými sady a stadionem. Návrh s sebou nese pouze minimální stavební úpravy a vyžaduje spíše úpravy vodorovného a svislého dopravního značení.
Pěší vazba v těchto místech je posílena i návrhem místa pro přecházení přes ulici Palackého v prodloužení ulice Wellnerova.

Pro chodce byly pro bezpečnější překonání krajské komunikace navržené u přechodů pro chodce nové ostrůvky. Častokrát jsou tak nově logicky spojeny se zadávkami MHD.
Ostrůvky jsou nově navrženy i v křižovatce Na Šibeníku, Litovelská, zde jako jednostranně orientované místo obvyklé oboustranné orientace, což vede k výraznému zjednodušení geometrie křižovatky. Také byl navržen chybějící přechod přes ulici Wellnerova. Největším benefitem pro pěší je zbudování pěší zóny ve východní části ulice Palackého.

Šířka chodníku > 2 m
Minimální lokální šířka chodníku ve zúžení 1,5 m

c) Tramvajová doprava

Prostor tramvajové tratě je navržen pro provoz tramvají, a zároveň v něm může být vedena autobusová doprava. Stávající tramvajové zastávky Palackého, Nádraží město, Šibeník, Pražská bude možno využít pro busy MHD a VHD. Zastávka Pražská Může být výhledově přesunuta před křižovatku třídy Míru s ulicí Pražskou, v návrhu je pro ní ponechaná prostorová rezerva

Uspořádání zastávek

Palackého – mysová zastávka, délka nástupní hrany 55 m z Kaselského nebo zkoseného žulového obrubníku, šířka mezi obrubami 6,2m, osová vzdálenost kolejí – 3,5m. Možnost zastavení soupravy tramvaje a autobusu zároveň.



Obrázek 1 - Referenční zastávka Česká, Brno

Nádraží město – zastávka s nástupními ostrůvky šířky 2 m. Šířka mezi obrubami 6,2m, osová vzdálenost kolejí – 3,5m. Délka nástupní hrany 35 m z Kaselského obrubníku. Možnost zastavení soupravy tramvaje nebo jednoho vozu tramvaje a autobusu zároveň. Komunikace je pomocí ramp přizvednuta do úrovně 2 cm pod plochu chodníku a zastávky. Prostor pro pěší je od komunikace oddělen pomocí zahrazovacích sloupků.

Toto uspořádání je navrženo z důvodu úzkého uličního profilu mezi stávajícími uličními fasádami. Přizvednutí vozovky v podstatě do úrovně chodníku, umožní pro cestující VHD čekat na vozidlo nejen na ostrůvku, ale také na chodníku, jelikož překonání komunikace je v podstatě bezbariérové. Toto uspořádání poskytuje značný komfort pro cestující při zachování průjezdu pro vozidla i při stanicování vozidel MHD.



Obrázek 2 - Referenční zastávka Vojenská nemocnice, Brno

Šibeník – zastávka s nástupními ostrůvky š. 2,25m. Ostrůvek je od komunikace oddělen výškovým rozdílem 15 cm. Délka nástupní hrany 35 m z Kaselského obrubníku. Šířka mezi obrubami 6,2m, osová vzdálenost kolejí – 3,5m. Možnost zastavení soupravy tramvaje nebo jednoho vozu tramvaje a autobusu zároveň.



Obrázek 3 - Referenční zastávka Nám. 28.října, Brno

Pražská – nová zastávka s nástupními ostrůvky š. 2,5m. Ostrůvek je od komunikace oddělen výškovým rozdílem 15 cm a zahrazovacími sloupky. Délka nástupní hrany 35 m z Kaselského obrubníku. Šířka mezi obrubami 6,2m, osová vzdálenost kolejí – 3,5m. Možnost zastavení soupravy tramvaje nebo jednoho vozu tramvaje a autobusu zároveň.

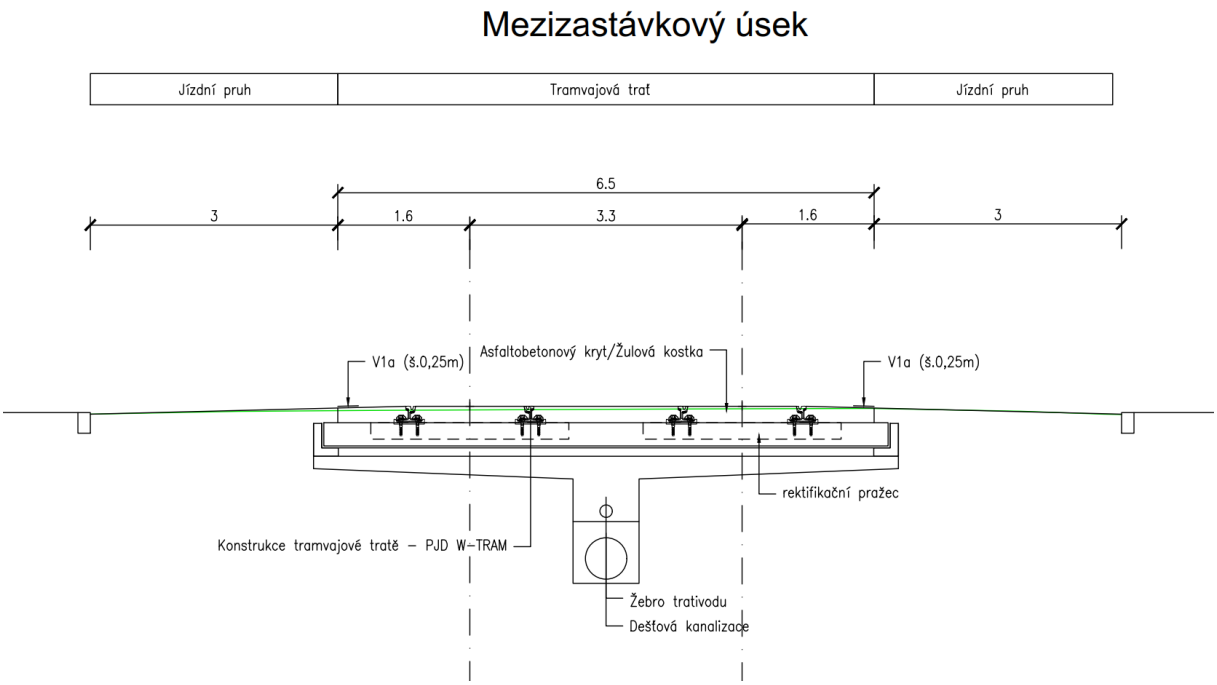


Obrázek 4 - Referenční zastávka Dětská nemocnice, Brno

Mezizastávkový úsek – šířka dopravního prostoru pro tramvajovou trať a autobusovou dopravu – 6,5m. Osová vzdálenost kolejí 3,3m. Osová vzdálenost kolejí před zastávkou je symetricky rozšířena z 3,3m na 3,5m pomocí kolejového „S“ s mezipřímou, případně dochází k rozšíření v obloucích.

Konstrukce TT

Bude rekonstruován svršek i spodek tramvajové dráhy. V ose os bude umístěn trativod a dešťová kanalizace. Svršek je uvažován jako pevná jízdní dráha typu W-TRAM. Pevná jízdní dráha je realizována pomocí vyztužené betonové desky, do které je pomocí upevňovadel uchycena kolejnice NT1.



vyobrazení 9 – příčný řez široké trati s pevnou jízdní dráhou

Sklony tratě

Tramvajová dráha stoupá směrem od zastávky Palackého po zastávku Pražská. Sklon na ulici Palackého je 6‰, Sklon na ulici Litovelská je 13‰, největší sklon na třídě Míru je 22‰.

Křížení s tratí č.275, přejezd P7611 – Správa železnic

Křížení není předmětem studie. Koleje se napojí na stávající stav před a za křížením. Geometrii křížení poskytne SŽ.

d) Autobusová doprava

Prostor tramvajové tratě je navržen pro provoz tramvají, a zároveň v něm může být vedena autobusová doprava. Ta tak může být nezávislá na zatížení individuální automobilovou dopravou v řešeném úseku. Šířkové poměry navržených zastávek umožňují jejich využití výlukovými či nočními autobusy.
Ve stávajícím stavu se v území nachází zastávka U Zlaté koule sloužící regionální autobusové dopravě, jako významný přestupní uzel na MHD. Její stávající uspořádání je zcela nevhodné, šířkové a rozhledové poměry v ulici tř. Míru neumožňují návrh zálivu pro tyto spoje. V rámci návrhu byla prověřena možnost sdružení této zastávky se zastávkou Šibeník. To bylo však po prověření četností spojů a délky stanicování vyhodnoceno jako nevhodné, z důvodu vysoké pravděpodobnosti zdržení vozidel VHD.
Návrh tedy počítá s náhradou zastávky U Zlaté koule, zastávkou novou u Čechových sadů, naproti domu Namiro. Tyto zastávky budou sloužit výhradě autobusům. Délka nástupní hrany 34 m z Kaselského obrubníku. Možnost zastavení dvou autobusu zároveň (kloubový + linkový). Ve směru z města je zastávka v zálivu. Ve směru do města se zastávka jeví jako v jízdním pruhu, avšak vozidla IAD budou VDZ navedena na tramvajové těleso. Zastávka ve směru do města je v uspořádání „cyklo-vídeňská“ z důvodu souvislého vedení této významné cyklotrasy.
Přesun zastávek od Zlaté koule blíže k městu, se jeví jako dobré řešení, jelikož na tř. Míru byli uživatelé nucení přestoupit na tramvaj a do centra dojet MHD. Nová poloha umožní alespoň části cestujících, dojít do centra pěšky a vyhnout se tak přestupu.



Obrázek 5 - Referenční zastávka Krymská, Praha



Obrázek 6 - Referenční zastávka Anthropos, Brno

A.1.4 Koncepce technické infrastruktury

a) Hospodaření s dešťovými vodami

Město Olomouc má v řešené lokalitě jednotnou kanalizační síť. Tato kanalizace odvádí společně dešťové a splaškové odpadní vody na čistírnu odpadních vod. Stávající stav, kdy jsou veškeré dešťové vody v území z ulic Palackého, Litovelské a tř. Míru sváděny uličními vpusťmi přímo do jednotných kanalizačních stok vedených při obou stranách ulic bude upraven. Dešťové vody budou nově odděleny, z řešeného území budou primárně sváděny do vegetačních pásů podél komunikací, kde dojde k jejich zdržení případně využití jako závlaha stromořadí, v místech bez zelených ploch budou dešťové vody sváděny do uličních vpustí a dále do nové dešťové kanalizace, kde dojde ke zdržení dešťových vod a jejich postupného vypouštění do jednotné kanalizace do stoky DN2000. V řešeném území bude zhotovena nová dešťová kanalizace umístěná v ose tramvajového tělesa. V následujícím stupni projektové dokumentace budou pomocí vsakovacích zkoušek a geologických sond ověřeny možnosti zasakování dešťových vod, ve studii se s touto variantou neuvažuje. Objekty hospodaření s dešťovými vodami jsou dimenzovány na návrhový déšť s periodicitou 0,2.
Povolený odtok do kanalizace je uvažován 3 l/s/ha. Doba prázdnění retenčního prostoru je požadována max. 24 hodin.
Redukovaná plocha pro stanovení povrchového odtoku je 3,175 ha.
Požadovaný retenční objem při 120minutovém dešti s návrhovým úhrnem srážek 31,9 mm je 925 m^3.
V plochách vegetačních pásů dojde k retenci 490 m3 srážkových vod. Zbývající objem srážek je nutno zdržet v prostoru dešťové kanalizace.
Z důvodu protichůdných postojů některých dotčených institucí jsou níže uvedeny dvě varianty řešení retence dešťových vod.

Varianta „U“ – ulice
Dešťová kanalizace vedena pod tramvajovým tělesem bude rozdělena na dvě samostatné stoky. Jedna stoka bude vedena v ulicích Litovelské a tř. Míru a bude napojena na jednotnou kanalizaci v prostoru před železničním přejezdem. K napojení dojde na stávající kanalizační stoku DN800. Druhá stoka bude zajišťovat odvádění dešťových vod z prostoru ulice Palackého od železničního přejezdu až k ulici Legionářská, kde bude napojena na stávající jednotnou stoku DN2000.
V této variantě je nutno po úsecích osadit kanalizační šachty s dělící stěnou, která bude zajišťovat retenční prostor v dešťové kanalizaci. Pro potřeby této studie je uvažováno s potrubím v délce 1082 m v dimenzi DN700.
Toto řešení neumožňuje v budoucnu pokračování dešťové kanalizace a dešťové vody budou dále odváděny (se zdržením) jednotnou kanalizací na ČOV.

Varianta „S“ – sady
Tato varianta uvažuje vedení dešťové kanalizace pod tramvajovým tělesem v celém řešeném území včetně podchodu pod železnicí. Celková délka potrubí je uvažována 1332 m, v dimenzi potrubí DN300 – DN500. Retenční prostor o objemu 400 m^3 by v této variantě byl umístěn mimo tramvajové těleso a uliční prostor. Jako nejvhodnější umístění retenční nádrže se jeví v prostoru dětského hřiště v Čechových sadech, kdy by podzemní prefabrikované nádrže byly umístěny pod hracími prvky. Trasa kanalizace k retenční nádrži by byla vedena v souběhu s teplovodem v chodníku a odtokové potrubí z nádrže by bylo vedeno s ohledem na stávající stromy v památkově chráněných Čechových sadech.
V budoucnu je případně možno dešťové vody vést z retenční nádrže navazující dešťovou stokou mimo jednotnou kanalizaci. Možným rizikem této varianty je neznalost detailního výškového řešení

sítí technické infrastruktury, s kterými by se navrhovaná dešťová stoka křížila, především teplovod a kabelová vedení v ulici Palackého před Čechovými sady.

V obou variantách je možno dimenze potrubí upravit dle budoucího využití dešťových stok a jejich případné navázání na širší síť dešťové kanalizace.

b) Likvidace splaškových vod

Odkanalizování území
Splaškové vody z řešené lokality budou nově odděleny od dešťové vody z pozemních komunikací. Pokud to bude technicky možné, dojde k přepojení i okapových svodů a dešťových přípojek od objektů umístěných podél ulic Palackého, Litovelské a tř. Míru.
Součástí této akce bude obnova stok stávající jednotné kanalizace v ulicích Litovelské a tř. Míru, které jsou v Koncepci vodního hospodářství Města Olomouc uvedeny v plánu rekonstrukce v letech 2033-2037. Jedná o stoky v profilu DN400 o délkách 97 m, 300 m a 275 m.
V ulici Palackého je uvažováno se zrušením stávající kanalizace BT 500/700 při severní straně před budovou magistrátu, kde se nově uvažuje s výsadbou stromořadí, a zároveň je předpoklad nevyužívání této stoky.
Na samé východní straně dotčené lokality v ulici Palackého před budovami Fakultní nemocnice Olomouc, klinikou zubního lékařství a Střední zdravotnickou školou a Vyšší odbornou školou zdravotnickou Emanuela Pöttinga dojde k přeložení stávající jednotné kanalizační stoky a její rozdělení na dvě samostatné části. Zrušeno bude potrubí BT 500/700 o délce cca 239 m a nově nahrazeno splaškovými stokami o DN300 v délkách 50 m a 110 m, které budou napojeny na stávající jednotnou kanalizační stoku DN2000 umístěné při jižní straně ulice Palackého. Domovní přípojky budou v tomto místě zkráceny a přepojeny na nové stoky

c) Vodovod

Stávající vodovodní síť zůstane v principu zachována, vodovodní řady budou dále vedeny při obou stranách ulic Palackého, Litovelské a tř. Míru převážně v prostoru chodníku.
Vodovodní řady vedené v dotčeném území budou v prostoru nových stromořadí přeloženy do nové trasy dle prostorových možností. Délka překládaných vodovodů DN150 je 268 m. Zároveň jsou v rámci této studie zmíněny obnovy vodovodních řadů v délce 125 m, jež jsou uvedeny v Koncepci vodního hospodářství Města Olomouc dle plánu rekonstrukce v letech 2033-2037. Dimenze překládaných vodovodů zůstávají nezměněny. Minimální krytí vodovodu ve vozovce bude 1,5 m, v chodníku min. 1,0 m.

d) Plynovod

Stávající systém plynovodů se nemění. Avšak z důvodu kolize stávajícího plynovodu v ulici Palackého a tř. Míru s navrhovaným stromořadím, dojde k přeložení NTL plynovodu ve dvou úsecích, v délce 123 m a 121 m. Dimenze překládaných plynovodů zůstávají nezměněny. Minimální krytí plynovodu v chodníku bude. 0,8 m.

A.1.5 Etapizace

Vzhledem k tomu, že územní studie má sloužit i jako podklad pro vypracování projektové dokumentace s obdobným nebo stejným řešeným územím, nebylo přistoupeno k zásadnímu návrhu etapizace. Jediné místo, kde je navržena, je třída Míru. Konkrétně jde o odbočovací pruh do ulice Třída Jiřího Pelikána a poloha zastávek Pražská. V obou případech se může jednat o stavební úpravu, kterou lze realizovat v rámci samostatné/jiné investiční akce.

Odbočovací pruh může být nahrazen rozšířením chodníku a parkovacích kapacit. Podmínkou pro jeho odstranění je zdárné projednání této změny s DOSS, které bude pravděpodobně závislé od dostavění druhého napojení lokality nové zástavby v okolí tř. Jiřího Pelikána, tak jak jej stanovuje US-56: Fort Šibeniční vrch. V čase pořizování této územní studie nebylo vydáno UR pro druhé napojení této lokality, avšak na výrobních výborech bylo několikrát zmíněno, že jej soukromý investor již projekčně připravuje.

Zastávky Pražská zůstávají prozatím ve stávající poloze. V návrhu je ponechána prostorová rezerva pro jejich přesunutím blíže k městu, jelikož je počítáno s výstavbou tramvajové tratě v ulici Pražská. Přesun je tak možné realizovat až s touto novou tratí vedoucí na sever nezávisle na rekonstrukci TT v ulici tř. Míru.

A.1.6 Odůvodnění navrženého řešení

Návrh vznikl na základě kvalitně zpracovaného zadání spolupráci týmu různých specialistů. Nutnost pořízení US vycházela z havarijního stavu TT a společenské poptávky po revitalizaci prostranství. Zadání obsahovalo nutnost implementovat současné trendy a přístupy v práci s veřejným prostorem – ať už z hlediska estetického a enviromentálního, tak i z hlediska bezpečnosti, dopravy či technické infrastruktury.

Návrh byl několikrát projednán na výrobních výborech v plénu subjektů hájících veřejný zájem. Dále pak byl prezentován veřejnosti a projednán s možností vznést k návrhu připomínky. Ty byly vyhodnoceny a relevantní podněty byly do návrhu zapracovány.

Toto spojení kvalitního zadání a kompetentních zástupců dotčených subjektů přítomných na výrobních výborech, zpracovateli US umožnilo vytvořit návrh, který byl pozitivně přijat valnou většinou veřejnosti a má tak solidní potenciál soužit jako pozitivní vize pro budoucnost Olomouce a její plánování.

A.1.7 Variantní řešení – zhodnocení

Územní studie je mimo etapizaci variantně zpracována v části 'Hospodaření s dešťovými vodami'.

Současné řešení, kdy jsou dešťové vody skrze uliční vpusti svedeny do jednotné kanalizace, není možné zachovat. Do systému odvádění dešťových vod je nutné doplnit zpomalení jejich odtoku. V návrhu je počítáno s tím, že přibližně 50 % všech srážkových vod bude odvodněno k novým stromořadím v ulicích do výsadbového pásu, který bude zhotoven ze strukturálního substrátu umožňujícího právě zmíněnou retenci vody. Toto řešení je ve všech variantách stejné. Variantní řešení je tedy vyvoláno nutností vnést do území, potažmo mezi stávající inženýrské sítě, nové potrubí, a to dešťovou kanalizací, která zadrží nebo převede zbývajících 50 % dešťových vod.

Předmětem debat na výrobních výborech byly dvě možnosti trasování nové dešťové kanalizace. Po nalezení konsenzu nad polohou trasy dešťové kanalizace bylo diskutováno o umístění a technickém řešení samotné retence, avšak shoda mezi zúčastněnými nebyla v této věci dosažena.

a) Umístění dešťové kanalizace v uličním profilu.

Ve stávajícím stavu je zpravidla kanalizace i vodovod veden po obou stranách ulice. Vodovod častokrát spolu s dalšími inženýrskými sítěmi v chodníku. Kanalizace pak v jízdním pruhu. Střed ulice, tedy prostor pod tramvajovou tratí, je tak bez inženýrských sítí. Je tomu tak z praktických důvodů a nejedná se o neobvyklé řešení.

Varianta dešťové kanalizace mimo osu ulice

Na výrobních výborech byla diskutována varianta, kdy by v principu měla být jedna kanalizace zrušena a nahrazena kanalizací dešťovou. Přípojky domů na jedné straně ulice by musely být přepojeny do kanalizační stoky na druhé straně ulice. Přípojky, respektive jejich výškové uspořádání, je hlavním úskalím této varianty. Na podkladních datech bylo ověřeno, že výrazně prodloužené přípojky domů nemohou být zaústěny do stávající kanalizace na druhé straně ulice, jelikož by byly níže než kanalizace samotná. Návrh dešťové kanalizace v této variantě tedy znamená kompletní rekonstrukci splaškové kanalizace v celé délce ulice spolu s prohloubením uložení. Jako případná komplikace se zdá i velký počet přípojek, které by procházely pod tramvajovým tělesem a křížily jej. Půjde však o přípojky nové, jejichž životnost by měla být stejná nebo větší než u tramvajové tratě. Rekonstrukce kanalizace je ze své podstaty hloubky uložení a dimenze častokrát největším nákladem u rekonstrukce ulic. Pokud by měla tato varianta širší podporu, bylo by více než vhodné z důvodu životnosti stavby a optimalizace výdajů přistoupit k obnově všech inženýrských sítí v ulici. Z výše uvedeného se dá dovodit, že jde v podstatě o nejdražší možnou variantu, což je v rozporu se zadáním územní studie, potažmo s cíli rozvoje města. Z tohoto důvodu nebyla tato varianta dále prověřována či rozkreslena, a byla odmítnuta i valnou většinou zúčastněných na výrobním výboru.

Varianta dešťové kanalizace v ose ulice

Z prostorových důvodů se jedná o logickou variantu. Do určité míry se dá říct, že se jedná o standardní řešení, jelikož dešťová kanalizace se v ose tramvajových těles běžně realizuje. Taková kanalizace pak slouží k odvodnění samotného tramvajového tělesa. V návrhu této územní studie by sloužila i pro zajištění odvodnění ostatních zpevněných ploch, je nutné upravit pouze její dimenzi.

b) Variantní umístění retence dešťových vod

Retence dešťových vod v principu spočívá ve zřízení dostatečně velké nádrže, ze které je pomalu a regulovaně odpuštěna dešťová voda, aby nezahltila těleso do kterého je vypouštěna. V rámci návrhu územní studie byly prověřeny dvě možnosti umístění. Jejich bližší technický popis je uveden v kapitole A.1.4. Níže je popsán pouze základní princip fungování.

Varianta „U“ – ulice

Pomyslnou nádrž pro retenci dešťové vody stanoví samotné potrubí dešťové kanalizace. Potrubí je tak v případě dešťů zavodněno a v průběhu maximálně 24 hodin vypuštěno do splaškové kanalizace.

Varianta „S“ – sady

Nádrž pro zdržení vody je umístěna na nezastavěném místě bez inženýrských sítí, pod dětským hřištěm v parku Čechovy sady. Samotné hřiště může být po osazení nádrže zpětně instalováno.

c) Nesouhlas s umístění retence dešťových vod jednotlivých zúčastněných stran

Varianta „U“ – ulice

S retencí pod tramvajovým tělesem nesouhlasí DPMO. Nesouhlas se samotnou retencí je odůvodněn obavou z netěsností trubní retence, která je však skrze betonovou konstrukci samotné pevné jízdní

dráhy fakticky nepřístupná (mimo revizní šachty). Netěsnosti je možné sanovat bezvýkopovou technologií, která spočívá v zavedení pružného rukávu do existujícího potrubí.

Varianta „S“ – sady
Tato varianta může být v rámci celkového řešení území realizována pouze za předpokladu, že dojde k vybudování dešťové kanalizace i pod křížením tramvajové trati s železnicí. Hloubka uložení dešťové kanalizace pod železničním přejezdem bude cca 2,5 m. Toto území je však v současné době vyňato z řešeného území. Pokud by tomu tak bylo i v dalších fázích projektové přípravy, svádění dešťové vody do nádrže v Čechových sadech by bylo možné pouze v úseku od zmíněného křížení blíže k městu. Poloha nádrže v parku stejně jako poloha přívodního potrubí je navržena pod stávajícími zpevněnými plochami a není tak v podstatě problematická. Problémem je však trasa potrubí odvádějícího vodu do splaškové kanalizace. To je možné vést buďto mezi stávajícími vzrostlými stromy v parku nebo pod zpevněnou plochou a památkově chráněnou Litovelskou brankou. Obě řešení byla výškově prověřena, zda vyhoví na spádování, a tedy gravitační řešení systému.

Zhotovování vedení zasáhne do kořenového systému stávajících dřevin, což je v rozporu s požadavky Národního památkového úřadu a odboru městské zeleně a odpadového hospodářství. Z dostupných podkladů a bez podrobného dendrologického průzkumu nebylo možné zhodnotit důsledky takového zásahu. Stromy v parku jsou vysázeny v odstupech od 8–14 metrů.

Ve variantě vedení skrze Litovelskou branku je dalším možným problémem křížení odtokového potrubí z retenční nádrže s páteřním vodovodním řadem DN 500. Možný problém může vyvolat i křížení přívodního potrubí s potrubím teplovodu. Zda je možné tato křížení výškově realizovat, nebylo možné s dostupnými podklady ověřit.

Zástupci Národního památkového úřadu a odboru městské zeleně a odpadového hospodářství v průběhu projednávání informováni o požadavcích, za kterých je možné retenci, respektive napojení retence v parku realizovat. Podmínkou je, že budoucí správce tohoto potrubí odstoupí od nutnosti dodržet ochranné pásmo sítě, tak aby mohly být v ploše parku vysázeny stromy kdekoliv bez omezení. Dále Národní památkový úřad informoval, že v průběhu realizace může dojít k archeologickým nálezům.

d) Kompromisní varianta K

Vzhledem k výše popsaným problémům a setrvalému nesouhlasu zúčastněných stran. Byla mezi Zadavatelem a dotčenými odbory (včetně vodoprávního úřadu) diskutována i možnost řešit retenci dešťových vod jen ve vegetačních pásech podél komunikace. Tedy varianta bez zadržování dešťových vod ať už v parku tak pod tramvajovým tělesem.

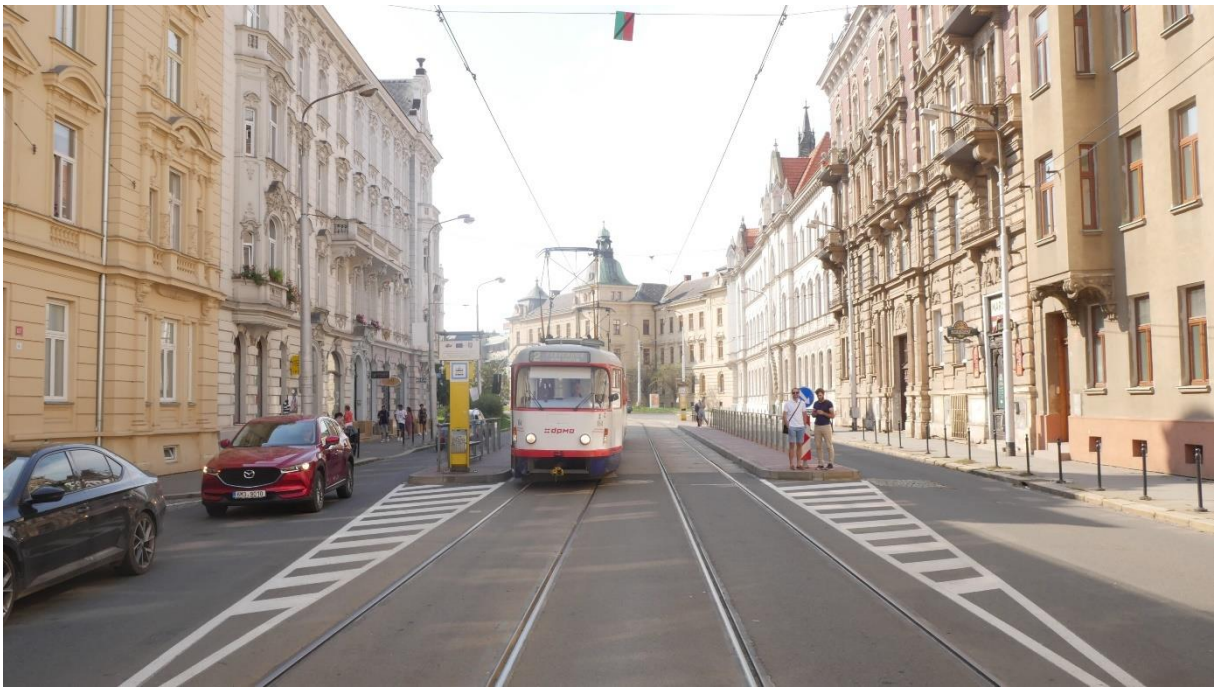
Toto řešení by nezachytilo všechnu dešťovou vodu, nýbrž jen 50 % dešťových vod v řešeném území. V této variantě by bylo pod tramvajovým tělesem uložené pouze potrubí o průměru ~DN 300. Díky tomuto řešení dojde k částečnému zpomalení odtoku dešťových vod z území a ke snížení zátěže ČOV.

poznámka Zhotovitele: Jednání, ze kterých vzešla varianta K probíhala bez účastí zhotovitele. Zhotovitel upozorňuje, že bude zpomalen odtok pouze 50% dešťových vod z území viz. výše.

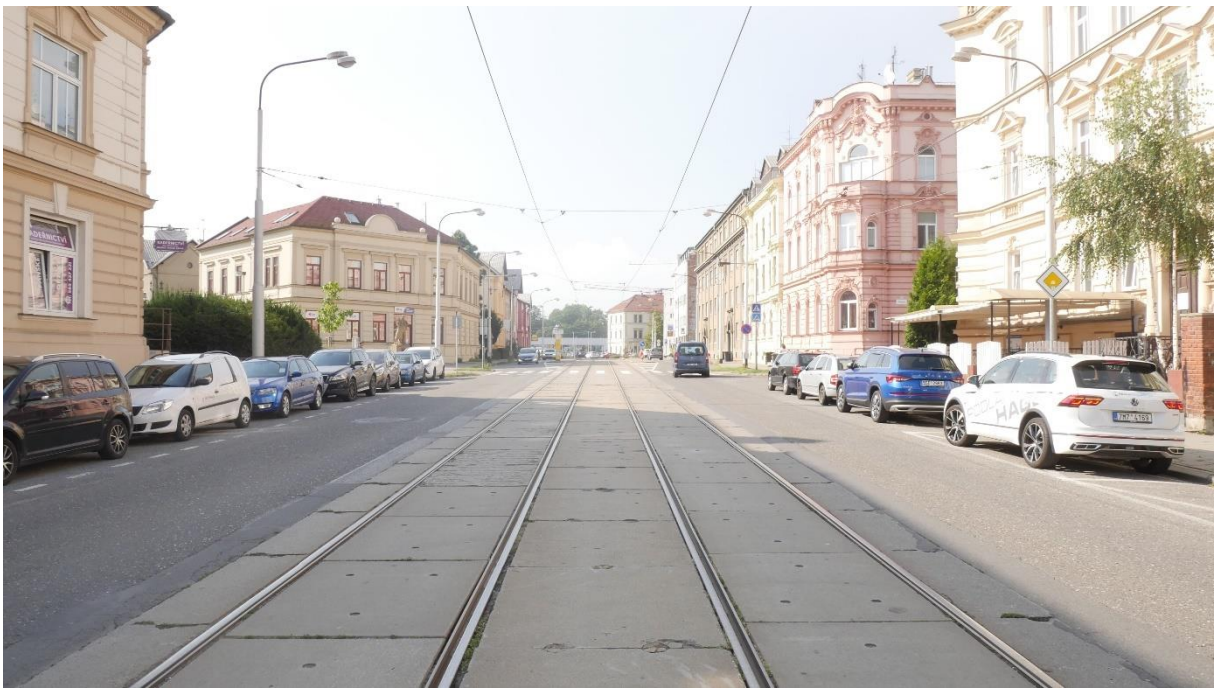
A.1.8 Odhad předpokládaných nákladů

Součástí části dokumentace s označením C

A.1.9 Fotodokumentace stávajícího stavu



Obrázek 7- stávající stav ulice Palackého

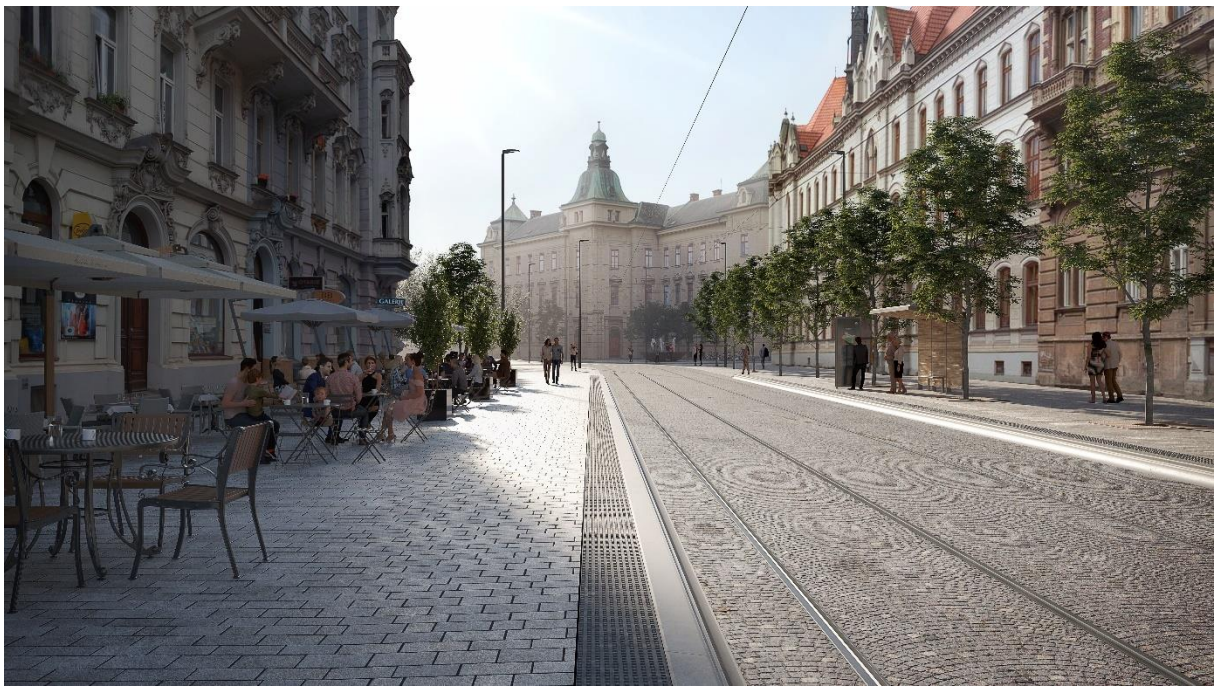


Obrázek 8- stávající stav ulice Litovelská



Obrázek 9 - stávající stav tř. Míru

A.1.10 Vizualizace navrhovaného řešení



Obrázek 10 - návrh ulice Palackého (vizualizace Janoušek Havlíček)



Obrázek 11 - návrh ulice Litovelská (vizualizace Janoušek Havlíček)



Obrázek 12 - návrh Třídy Míru (vizualizace Janoušek Havlíček)

A.1.11 Seznam schémat, grafů a tabulek

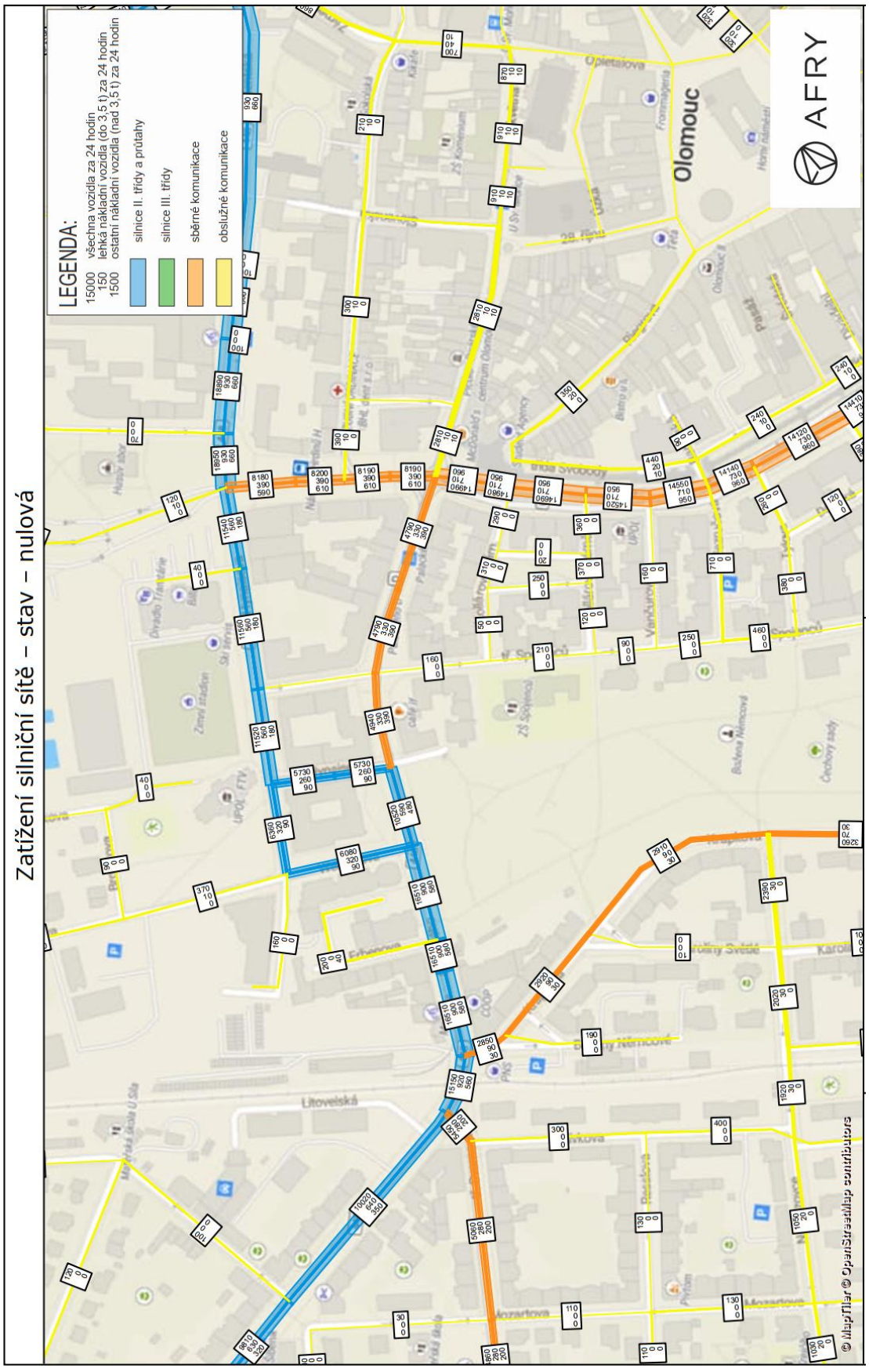
vyobrazení 1 – řešené území 7
vyobrazení 2 – územní plán – Hlavní výkres (I/2.1) 8
vyobrazení 3 – Aktualizace mapového podkladu cyklogenerelu Olomouce – Přehledná situace (I.a) 9
vyobrazení 4 – Koncepce uspořádání krajiny a veřejné zeleně (I/2.4) 9
vyobrazení 5 - schéma trasování krajské komunikace – stávající stav 13
vyobrazení 6 - schéma trasování krajské komunikace – návrhový stav 14
vyobrazení 7 - schéma zastávek VHD – stávající stav 14
vyobrazení 8 - schéma zastávek VHD – návrhový stav 14
vyobrazení 9 – příčný řez širé trati s pevnou jízdní dráhou 19

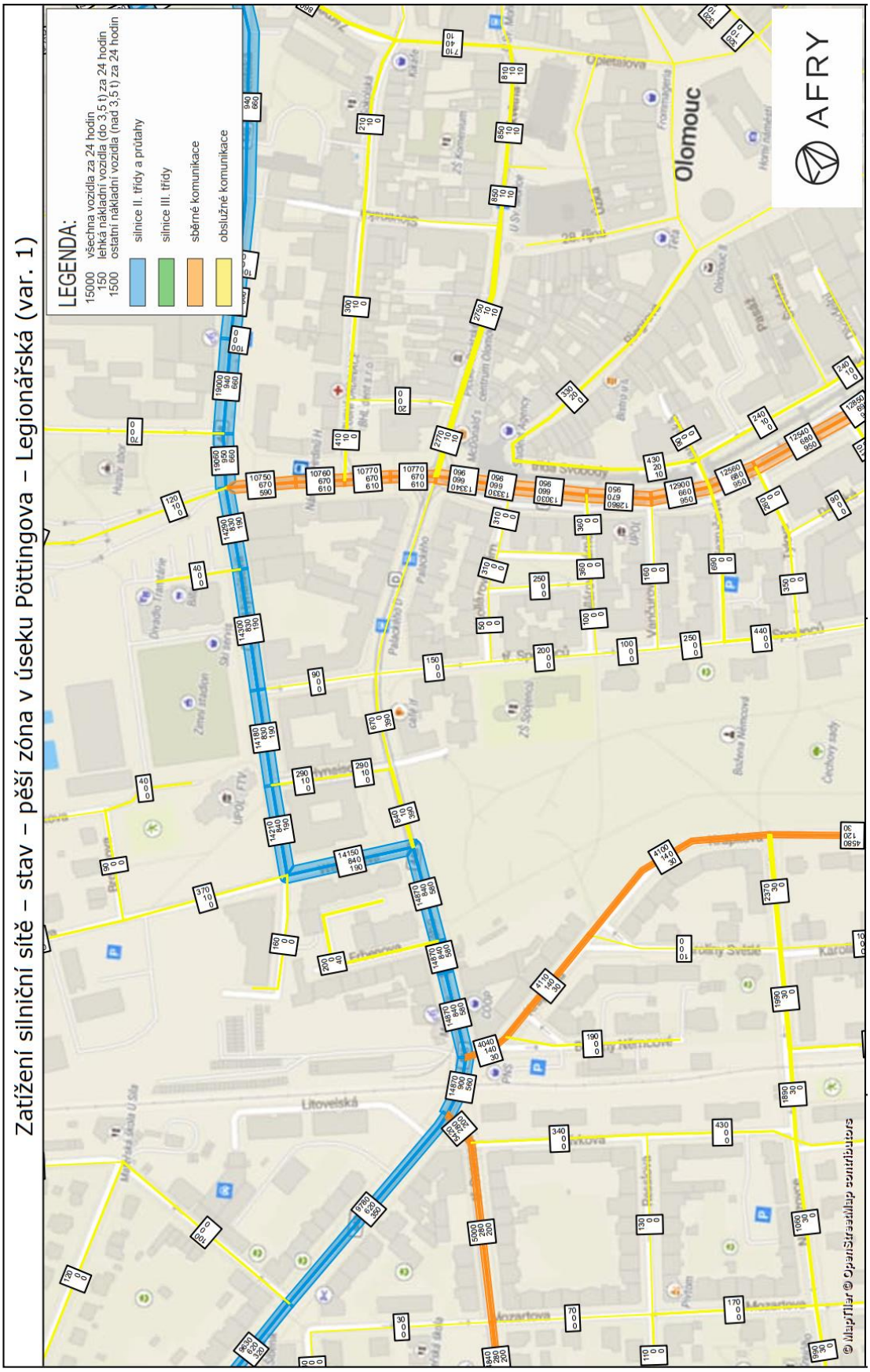
vyobrazení 10 - Zatížení silniční sítě – stav – nulová 30
vyobrazení 11 - Zatížení silniční sítě – stav – pěší zóna v úseku Pöttingova – Legionářská 31
vyobrazení 12 - Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou 1 a nulovou – stav 32
vyobrazení 13 - Zatížení silniční sítě – rok 2040 – nulová 33
vyobrazení 14 - Zatížení silniční sítě – rok 2040 – pěší zóna v úseku Pöttingova – Legionářská 34
vyobrazení 15 - Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou 1 a nulovou – rok 2040 35

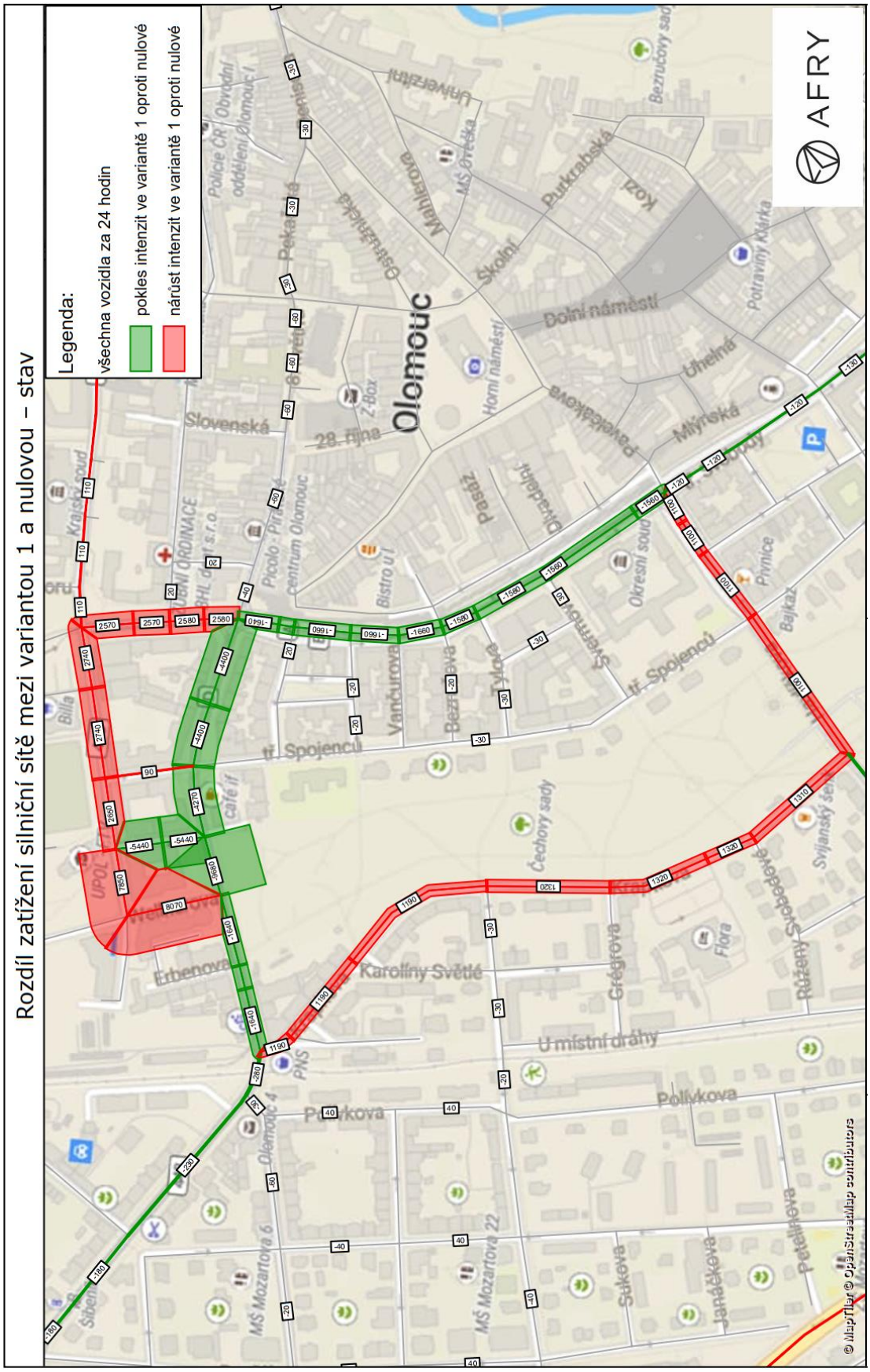
A.1.12 Seznam obrazových příloh

Obrázek 1 - Referenční zastávka Česká, Brno 16
Obrázek 2 - Referenční zastávka Vojenská nemocnice, Brno 17
Obrázek 3 - Referenční zastávka Nám. 28.října, Brno 17
Obrázek 4 - Referenční zastávka Dětská nemocnice, Brno 18
Obrázek 5 - Referenční zastávka Krymská, Praha 20
Obrázek 6 - Referenční zastávka Anthropos, Brno 20
Obrázek 7- stávající stav ulice Palackého 26
Obrázek 8- stávající stav ulice Litovelská 26
Obrázek 9 - stávající stav tř. Míru 27
Obrázek 10 - návrh ulice Palackého (vizualizace Janoušek Havlíček) 27
Obrázek 11 - návrh ulice Litovelská (vizualizace Janoušek Havlíček) 28
Obrázek 12 - návrh Třídy Míru (vizualizace Janoušek Havlíček) 28

A.1.13 Dokladová část – výstupy z dopravního modelu – zatížení současný stav

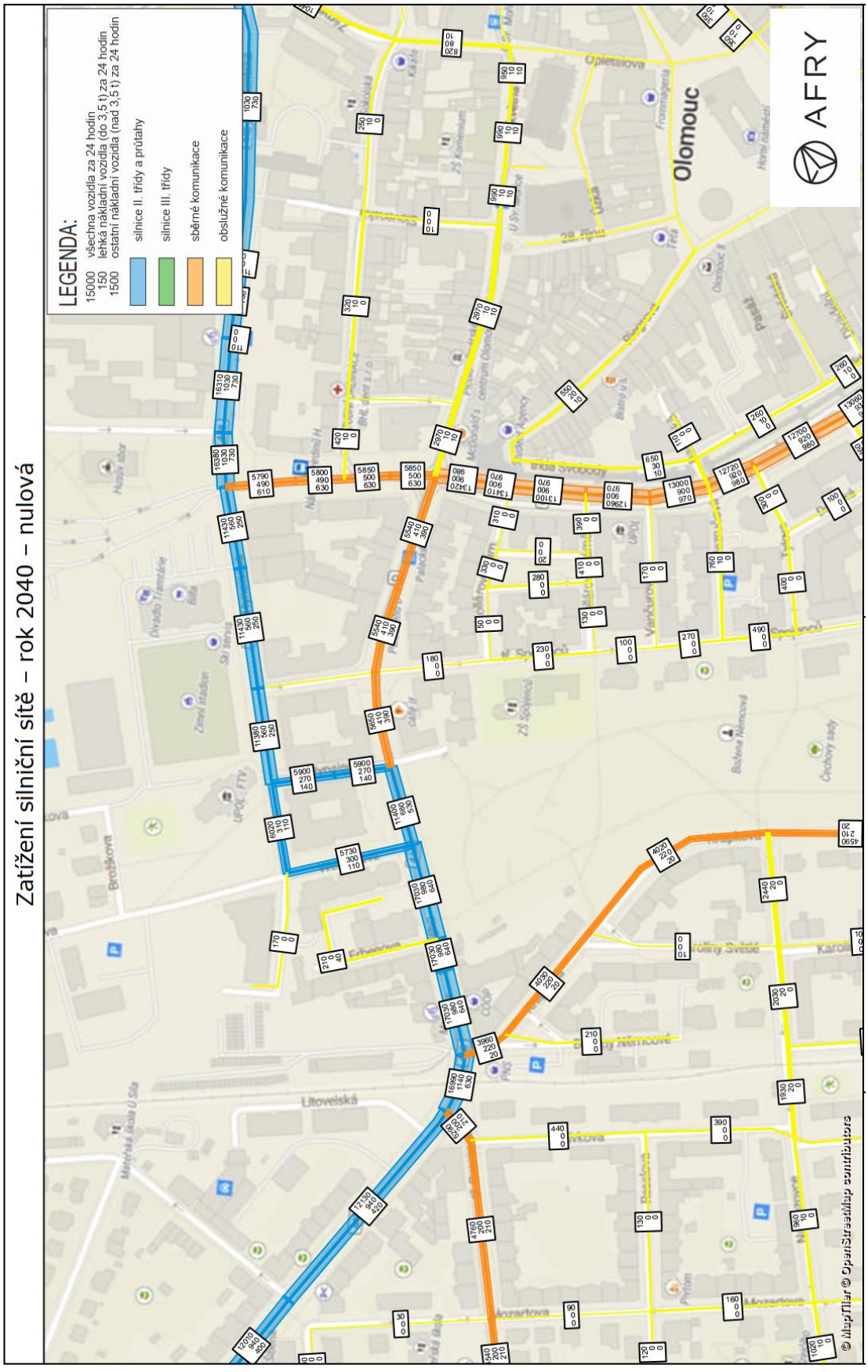

Zatížení silniční sítě – stav – nulová
LEGENDA:
15000 všechna vozidla za 24 hodin
150 lehká nákladní vozidla (do 3,5 t) za 24 hodin
1500 ostatní nákladní vozidla (nad 3,5 t) za 24 hodin
silnice II. třídy a průtahy
silnice III. třídy
sběrné komunikace
obslužné komunikace
Olomouc
AFRY
Litovelská
Opletalova
Jeremenkova
Masarykova
Legerova
Lafayettova
Novosadova
Kosmonautů
Karla IV.
Dr. Šmerala
Tř. Svobody
Palackého
Wurmova
Sokolská
Jiráskova
Dvořákova
Vrchlického
Nedvědova
Nám. Hrdinů
Nám. Republiky
Nám. Míru
Nám. Dr. E. Beneše
Nám. Solidarity
Nám. Osvobození
Nám. Přemysla Otakara II.
Nám. Svatopluka Čecha
Nám. Jana Zajíce
Nám. Jana Palacha
Nám. Jana Opletala
Nám. Jana Husa
Nám. Jana Žižky
Nám. Jana Nepomuckého
Nám. Jana Amose Komenského
Nám. Jana Evangelisty Purkyně
Nám. Jana Evangelisty Purkyně
Nám. Jana Evangelisty Purkyně


Zatížení silniční sítě – stav – pěší zóna v úseku Pöttingova – Legionářská (var. 1)
LEGENDA:
15000 všechna vozidla za 24 hodin
150 lehká nákladní vozidla (do 3,5 t) za 24 hodin
1500 ostatní nákladní vozidla (nad 3,5 t) za 24 hodin
silnice II. třídy a průtahy
silnice III. třídy
sběrné komunikace
obslužné komunikace
AFRY
Olomouc
Litovelská
Palackého
Jiráskova
Masarykova
Mozartova
Opletalova
Erbenova
Balbínova
Nám. Hrdinů
Nám. Míru
Wurmova
Vančurova
Dvořákova
Zimní stadion
ZŠ Spojenců
Botanická zahrada Olomouc
Čechovy sady
Hudební divadlo Karla Vetchého
Divadlo Tridárie
Hotel Flora
Hotel Agency
Hotel Svoboda
Hotel Moskevská
Hotel Palác
Hotel Barbora
Hotel Jalta
Hotel Ibis
Hotel Ostrý Svetr
Hotel Nemocnice
Hotel Pivovar
Hotel Pivovarský dům
Hotel Pivovarská
Hotel Pivovarská
Hotel Pivovarská

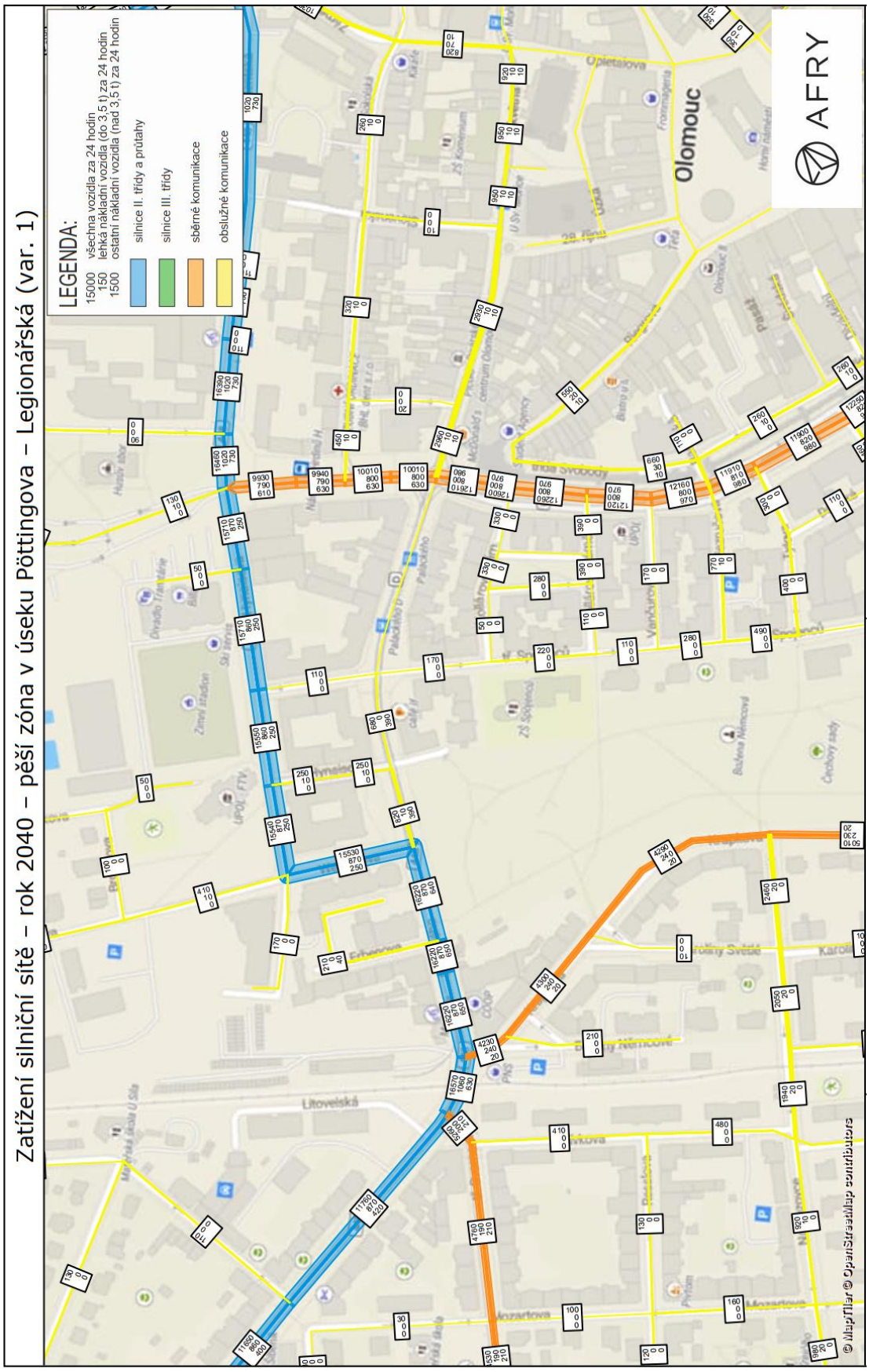


vyobrazení 12 - Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou 1 a nulovou – stav

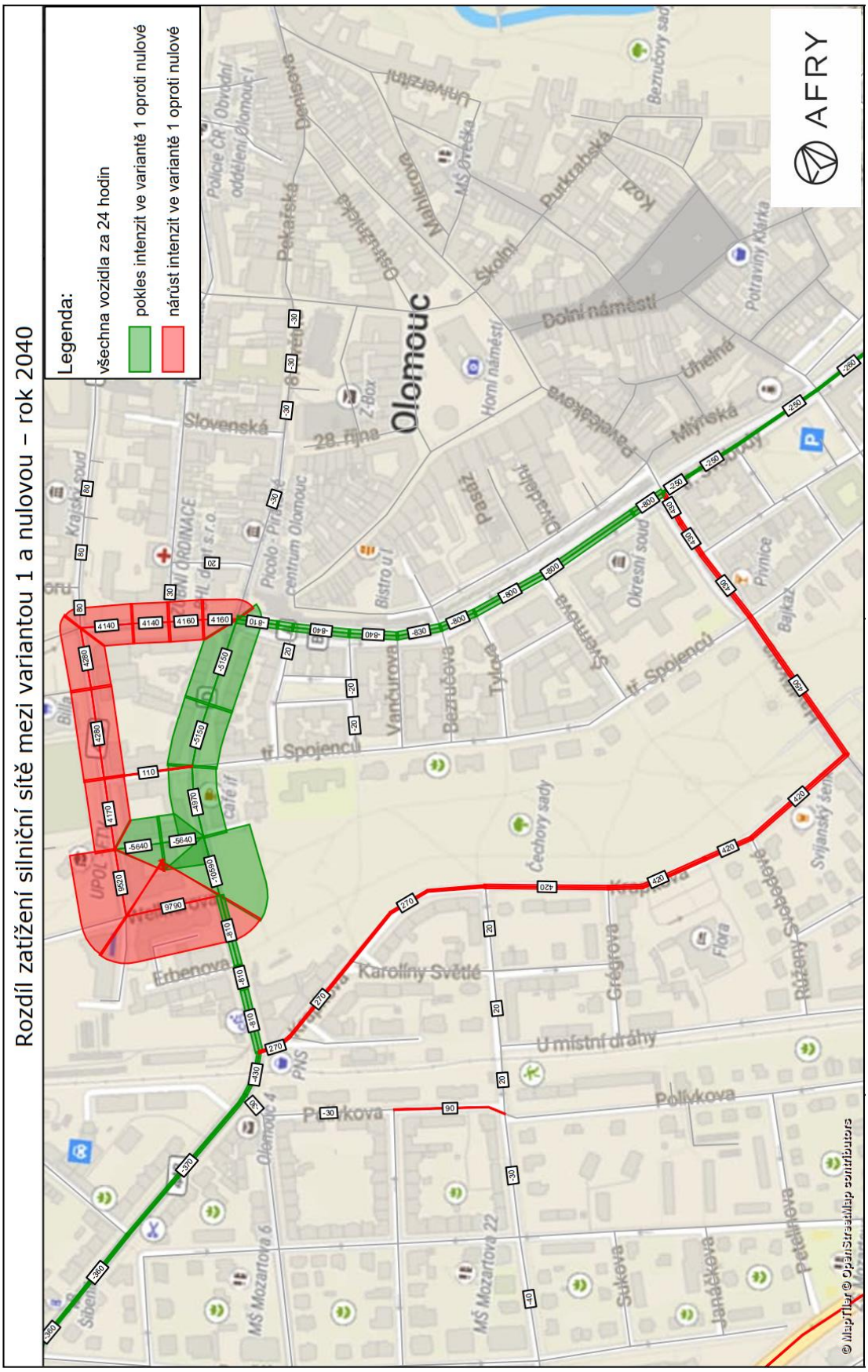
A.1.14 Dokladová část – výstupy z dopravního modelu – zatížení výhled 2040



vyobrazení 13 - Zatížení silniční sítě – rok 2040 – nulová



vyobrazení 14 - Zatížení silniční sítě – rok 2040 – pěší zóna v úseku Pöttingova – Legionářská



vyobrazení 15 - Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou 1 a nulovou – rok 2040

A.1.15 Dokladová část – kompletní výstup z modelu dopravy

Součástí části dokumentace s označením D

A.1.16 Dokladová část – Záznamy z výrobních výborů – samostatné přílohy

1. Zápis z 1.VV
2. Zápis z 2.VV
3. Připomínky k zápisu z 2. VV
4. Zápis z projednání návrhu s SSOK
5. Zápis z 3.VV 10:00
6. Zápis z 3.VV 13:00
7. Připomínky k zápisu z 3. VV
8. Zápis z 4.VV
9. Připomínky k zápisu z 4. VV a připomínky veřejnosti
10. Zápis 6.VV
11. Připomínky k zápisu z 6. VV
12. Záznam z jednání komise pro architekturu, územní plánování a pro program regenerace památek MPR ze dne 23.01.2024

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Stavba / záměr:	Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru – územní studie
Místo stavby/ záměru:	Olomouc
Stavebník / Investor:	Město Olomouc
Projektant:	MAAUS s.r.o.
Předmět jednání:	Úvodní, zahajovací jednání – 1. výrobní výbor
Místo jednání:	Sídlo zadavatele
Datum:	30.5.2023
Přítomni:	Presenční listina v příloze
Připomínky k zápisu nejpozději:	6.6.2023

Záznam z jednání:

Obsah:

1. Seznámení zástupců zadavatele a projektantů
2. Vysvětlení zadání a očekávání od uzemní studie
3. Představení území a podkladů, jejich aktuálnost, záměry a vztahy v území
4. Časové vazby

Po představení všech zúčastněných, byly zhodnoceny předané podklady. MAAUS požádal o předání podkladů i v otevřeném editovatelném formátu.
Konkrétně:

1. MCO – dopravní studie
2. Data z modelu dopravu předání v otevřeném editovatelném formátu.
3. Katastrální kresba v otevřeném formátu.

Výškopis a polohopis projektant již obdržel, upozornil však, že některá místa jsou neaktuální. Zadavatel přislíbil dohledání projektů, ke zmíněným místům, (viz situace v příloze) Zároveň však upozornil, že některé úpravy jako třeba vysazené plochy byly realizovány v rámci opravy a je možné, že podklad k nim nebude možné získat. Podklady k technické infrastruktuře zašle zadavatel v otevřeném formátu dgn a DWG (hlavně kanalizace a vodovod). Dostupné jsou i na stránkách města ve formátu PDF.

Zadavatel od studie očekává hlavně prověření prostorových možností v návaznosti na rozšíření ploch pro chodce cyklisty a stromy tak, aby mohly existovat spolu s tech. sítěmi. Stromy však nelze vysadit všude, potažmo nelze počítat s kompletními přeložkami všech sítí, jelikož sledovaným faktorem celé akce bude i její finanční náročnost.
Zadavatel dále upozornil, že častokrát jsou vedeny v ulicích dvě kanalizace nebo vodovody. Nutno projednat se zástupcem MOVO (p. Grecman). Který zadávací dokumentaci předběžně konzultoval s tím výsledkem, že jedna větev ať už vodovodu či kanalizace je častokrát v lepším technickém stavu než druhá souběžná. Zadavatel upozornil, že projednání se správci, je na zhotoviteli.

Dále byly podrobněji představená jednotlivá místa a záměry okolo nich. Ty byly zakresleny do papírové mapy.
Zastávky u ulice Pražská. – Je zde pořízená územní studie + dopravní studie, která počítá s přesunem zastávek blíže k městu za křižovatku, tak aby mohly obsluhovat i případně nově vzniklou TT směrem na sever. S těmito zastávkami je třeba počítat, a ideálně studii v tomto místě navrhnout etapovitě potažmo variantně.

U Koule. – V současném stavu zde zastavuje mnoho krajských autobusů. Stav zastávek je však velmi neutěšený.
Křížení ulice Žilinska-Mozartova. – Zadavatel upozornil, že v místě sousoší, z iniciativy komise místních části -KMČ vnikla studie estetizace tohoto veřejného prostranství

Křížení TT s ŽT – V této lokalitě existuje evidovaná územní studie, která počítá s výstavbou tak zvaného Palacký point. Zadavatel dále upozornil, že samotné fyzické křížení drah je vyjmuto z řešeného území studie. Zadavatel určí tuto hranici.

Palackého podél Parku. – Zadavatel uvedl že v zídce vymezující park, je alespoň v části veden teplovod, který je nutné zachovat. Zároveň uvedl, že budova sídla magistrátu, stojí na podzemní garáži, která vybíhá i mimo obrys budovy směrem k parku. Kapacita tohoto podzemního stání je přibližně 200 vozů.

Palackého – Zadavatel uvedl, že je zde potřeba zvětšit osovou vzdálenost tratí, jelikož zastávky jsou obsluhovány při výluce i autobusy.

Hynaisova – Proběhla debata nad trasováním krajské komunikace.

Zóna placeného parkování – bude rozšířena z aktuální Třídy Spojenců až po Pražskou.

Trakční sloupy. – Rekonstrukce 1985. Jsou častokrát neprakticky umístěny, takže blokují průchozí profil. Zadavatel předpokládá, že půjde o velké téma. Varianta převěsů je časově a majetkově náročná.

Zadavatel dále sdělil, že průvodním motivem z pohledu získaní dotačních prostředků, je „modernizace tramvajové trati“. Studie bude sloužit, jako podklad pro DUR, jejíž plánované zadání bude přímo navazovat na odevzdání studie (jaro 2024)

Zadavatel předpokládá že 4. října dojde k veřejnému projednání záměru s veřejností. Z tohoto důvodu je potřeba záměr předjednat z hlavními účastníky DOSSy a SIS dříve. Tato koordinační jednání bude svolávat město na základě domluvy a harmonogramu, který předloží MAAUS.
Za zhotovitele je ideální aby začátkem září existovala prvotní verze návrhu pro presentaci zainteresovaný stranám. Pracovně se sejít je možné v týdnu od 10-15.7 - jde však o prázdniny. Bude tedy operativně upřesněno na základě vyhotoveného harmonogramu.

Seznam příloh:
1 – Presenční listina
2 - Situace s vyznačením rozporů
3 – Harmonogram

Zapsal: Jakub Czapek

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Stavba / záměr:	Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru
Stavebník / Investor/objednatel:	Město Olomouc
Projektant/Zhotovitel:	Maaus s.r.o.
Předmět jednání:	2. výrobní výbor
Místo jednání:	odbor dopravy a územního rozvoje, Hynaisova 10, 5. patro.
Datum:	21.7.2023 10:30
Přítomni:	viz prezenční listina
Připomínky k zápisu nejpozději:	04.08.2023

Přílohy:

- Prezenční listina
- Hlavní prezentace ze dne 21.07.2023
- Prezentace jednotlivých úseků ze dne 21.07.2023

Záznam z jednání:

Obsah:

1. Zhotovitel představil team, kteří spolupůsobí na návrhu
2. Zhotovitel představil první koncept návrhu formou prezentace
3. Následně zahájil debatu nad jednotlivými úseky návrhu
4. Společná debata s DOSS
5. Stanovení lhůty pro připomínkování

Základní popis prezentace

Prezentace představila základní analýzy řešeného území, teze a koncept návrhu z hlediska urbanisticko-architektonického řešení, modro-zelené infrastruktury a dopravy. Byly prezentovány jednotlivé úseky řešeného území (směr od historického centra k ulici Pražská), které obsahovaly situaci úseků řešeného území, příslušné příčné uliční řezy se zobrazením polohy stromů, inženýrských sítí a základními kótami. Dále byl prezentován soutisk návrhu se stávajícími sítěmi technické infrastruktury. Na výkrese koncepce modrozelené infrastruktury a sítí byly znázorněny kolizní místa výsadby stromů a opatření pro zadržování vody se stávajícími sítěmi technické infrastruktury. Na situaci dopravy bylo znázorněno přemístění zastávek MHD. Zastávka Pražská je přemístěna blíže k městu, zastávka regionální hromadné dopravy U Zlaté koule byla přemístěna a sdružena se stávající zastávkou Šibeník. Trasování krajské komunikace je v návrhu změněno. Jednosměrná část ulice Hynaisova je přenesena do ulice Wellnerova, která je tak navržená jako obousměrná. Tramvajová trať z valné části kopíruje stávající polohu, změny jsou v řádech centimetrů. Výjimku tvoří trasování TT ve východní části tř. Míru, kde se nová TT odchyluje více od stávající bytové zástavby. Dráha je navržená jako pojížděná s pevným svrškem tak, aby mohla sloužit i pro autobusy a vozidla IZS. Součástí prezentace bylo i přednesení návrhu řešení nové dešťové kanalizace, která umožní zpomalený či regulovaný odtok dešťových vod.

Témata obecné debaty.

Výsadba stromů, zřízení retencí dešťové vody a ochranné pásmo technických sítí.

Zhotovitel uvedl, že přibližně polovina navržených stromů je v kolizi se stávající infrastrukturou, a navrhuje ve vyznačených úsecích přeložky. Množství navržených stromů vzbudilo mezi zúčastněnými pozitivní reakci. V další debatě zaznělo, že stromy v ulicích jsou důležité a jejich výsadba be měla být navržena i za cenu přeložky například

jedné sítě. Zástupce objednatele (odbor zeleně) uvedl, že data o poloze sítí bývají v rozporu s realitou a ty tak častokrát až v realizaci brání výsadbě. Z tohoto titulu byl vznesen požadavek ze strany zástupců odboru zeleně, že by bylo vhodné zpracovat celoměstskou studii proveditelnosti sdružení kabelových vedení do kolektorů či energokanálů. Zástupkyně UHA – vodohospodářství uvedla, že v rámci této akce bude docházet k přeložkám technické infrastruktury pouze v nezbytném rozsahu (bez kolektorů či energokanálů), a to z důvodu finanční náročnosti, a tedy i realizovatelnosti rekonstrukce ulice.

Dešťová kanalizace a odvodnění zpevněných ploch

Zhotovitel navrhuje zřídit novou dešťovou kanalizaci, která by z konců řešeného území byla svedena do severozápadního cípu Čechových sadů, kde by byla zapojena do splaškové kanalizace. Toto řešení by umožnilo za pár let přepojení navržené dešťové kanalizace do souvislejšího systému odvodu dešťových vod například dál až k Floře. S navrhovaným umístěním jedné dešťové kanalizace do území zúčastnění souhlasili. Dále bylo debatováno trasování nové dešťové kanalizace. Jako vhodná se nabízí osa jízdního pásu pro IAD nebo osa os tramvajových kolejí. Dopravní podnik souhlasil s případným umístěním dešťové kanalizace (příp. další technické infrastruktury) pod tramvajové těleso. Retenční rýhy či vsaky pod tramvajovým tělesem možné nejsou.

V souvislosti s retencí v parku zástupce zadavatele (odbor památkové péče) upozornil, že pokud navržená řešení budou podzemní, tak se s nimi dá souhlasit. Pokud by se však mělo jednat o povrchové řešení např. retenční jezírko, tak z pohledu památkové péče do parku nepatří.

Zástupce zadavatele (odbor rozvoje) upozornil, že v ulici tř. Svobody (v křižovatce ulic Palackého x 8.května x Legionářská), by měl existovat zatrubněný Mlýnský potok, který by mohl být vhodným místem pro zaústění nové dešťové kanalizace. Zhotovitel konstatuje, že k zatrubněnému potoku nemá podklady a žádá jejich poskytnutí.

Veřejné osvětlení

Zástupce objednatele uvedl, že aktuálně převládá zásada odstraňovat převěsy pro trakční vedení a VO z nemovitostí. Je tedy v podstatě nemožné nové převěsy ve stávajících ulicích navrhovat. Nejvhodnějším řešením je sdružení trakčních sloupů s veřejným osvětlením.

Krajská komunikace

Mezi zúčastněnými nebyli přítomní zástupci majitele či správce krajské komunikace. Zhotovitel upozornil, že jejich názor má velký vliv na návrh uspořádání uličního profilu, tedy cykloopatření, stromořadí s retenčními rýhami, uspořádání zastávek, novou pěší zónu.

Zastávky

Zástupci dopravního podniku vznesli požadavek na zaslání návrhu zastávek včetně okótovaného půdorysu, příčného a podélného řezu.

Základní šířky navržené zpracovatelem

cyklostezky jednosměrné 1,5m
jízdní prostor pro tramvaje a autobusy 6m v zastávkách
jízdní prostor pro tramvaje a autobusy minimálně 6,5m v mezizastávkových úsecích
jízdní pruhy pro auta 3m

Podrobnost podkladů

Obecně byly vzneseny námitky na nedostatečnou podrobnost prezentovaných navrhovaných řešení. Zhotovitel upozornil, že se jedná o návrh základní koncepce, na jehož podkladě budou určeny mantinely jednotlivých zainteresovaných stan, dopravní principy, zásady přístupu k technické infrastruktuře (obzvláště MZI) a principy architektonicko-urbanistické. Zároveň upozornil, že se jedná o územní studii a míra podrobnosti návrhu je v souladu se zadáním územní studie.

Jednotlivé úseky

Úsek č. 1

Zhotovitel: ulice Palackého je navržena jako pěší zóna, kde bude zakázán vjezd motorovým vozidlům mimo dopravní obsluhu, zásobování a MHD. V tomto úseku dojde k výraznému zklidnění dopravy a vytvoření kvalitního veřejného prostoru s náměstíčkem, vodním prvkem, sochou a městským řešením vegetace zakomponované ve zpevněných a polozpěvněných površích. Cílem je proměnit stávající charakter ulice na ulici kamennou, navazující na historické jádro města. Zhotovitel uvedl, že pěší zóna začíná v křížení s ulicí Hynaisovou. Ulice Pöttingova a navazující tř. Spojenců zůstane jednosměrná s provozem ze severu na jih. Návrh počítá s jednořadou alejí stromů při severní straně ulice. Zhotovitel uvedl, že zde bude zřízena přeložka kanalizační stoky při severní straně a upravena/přeložena trasa slaboproudé sítě v místě kolize.

Projednání:
Zástupce objednatele (odbor památkové péče, vegetace a UHA) hodnotil tento úsek kladně. Z hlediska dopravy byly vzneseny připomínky nutnosti posouzení vlivu změny dopravy na území. Dále byl debatován začátek pěší zóny, zda je vhodný v křížení s ulicí Hynaisova nebo s ulicí Pöttingova. Objednatel uvedl, že v majetku města je dopravní model, který může být upraven tak, aby mohl být vyčíslen vliv pěší zóny na okolí v obou variantách.

Závěry:
Objednatel poskytne předání výstupů z dopravního modelu ve stávajícím i návrhovém stavu. Návrh stromořadí a s ním související přeložky byly akceptovány.

Úsek č. 2

Zhotovitel: návrh uvažuje vytvoření nového vstupu do parku Čechovy sady v místě přerušené zídky. Dále je navržena nová alej + retence, která s sebou nese přeložku sítě.

Projednání: Odbor památkové péče sdělil, že nový vstup do parku je za něj spíše nepřípustný. Odbor zeleně uvedl, že návrh nové parkové komunikace může být velmi problematický z hlediska stávajících stromů a výškového uspořádání.

Závěry:
Nový vstup do parku nebude navržen.

Úsek 3

Zhotovitel: součásti tohoto úseku je křížení tramvajové trati s dráhou, kde jsou v podstatě zanechány stávající obruby. Vozovka je doplněná o VDZ cyklopruhu. Uspořádání zastávek Nádraží Město je navrženo jako zastávka „brněnská“, a to z důvodu nedostatečné šířky ulice (jízdní pásy jsou zvednuty do úrovně zastávkového ostrůvku potažmo chodníku). Cyklista – piktogram, vozovka 3,75m.

Projednání: Objednatel upozornil, že prostor křížení je nezbytné vyjmout z řešeného území. Dále bylo debatováno přibližné rozmezí této hranice, které bude zapracováno do dalšího VV. Objednatel dále uvedl, že dráha pravděpodobně chystá rekonstrukci/údržbu křížení.

Závěry:
Křížení drah je nezbytné vypustit z řešeného území. Návrh stromořadí a s ním související přeložky byly akceptovány. Pro další práci je nezbytné znát požadavky správce/majitele této komunikace.

Úsek 4

Zhotovitel: Objasnění navrženého řešení a upozornění na šířky chodníku. Navržené uspořádání umožňuje výsadbu oboustranné aleje za předpokladu, že jízdní prostor pro tramvaj bude 6,5m a pro vozidla 3+3m. Rozšíření jednoho z těchto rozměrů povede k redukci cykloopatření nebo spíše k redukci výsadeb potažmo přeložek. Zdůraznění přesunu autobusové zastávky U Zlaté koule na místo současné tramvajové zastávky Šibeník a jejich sdružení.

Projednání: Na přesun zastávky vzneseny námitky nebyly. Dopravní podnik upozornil, že potřebuje zaslat prezentované podklady, aby se mohl vyjádřit.

Závěry:
Návrh stromořadí a s ním související přeložky byly akceptovány.

Úsek 5

Zhotovitel: Navrhuje výsadbu na soukromých pozemcích. Na jižní straně jsou navrženy nové stromy + retenční opatření, které si vyžádá přeložku plynovodu a možná i vodovodu. Křižovatka ulic Na Šibeníku, Litovelská, tř. Míru, Dvořákova je navžena se světelně signalizačním zařízením (SSZ). Návrh křižovatky je převzat z US Fort a zohledňuje navýšení dopravy v souvislosti s novou výstavbu (Fort).Toto opatření zároveň řeší legislativní požadavky na maximální délku přechodu pro chodce.

Projednání: Odbor zeleně uvedl, že výsadba stromů na neměstských pozemcích nemusí být problém, pokud je prováděna v režimu náhradních výsadeb. Zástupce objednatele upozornil, že dopravní intenzita je nízká i ve špičce a požaduje tuto křižovatku ponechat bez SSZ. Dále bylo ze strany objednatele požadováno navržení pouze jednoho ostrůvku, nikoliv dvou. Připomínka na chybějící zákres záměru nárožního domu vedle haly DUKLA.

Závěry:
Návrh dvojitého stromořadí v místě podélného pruhu pro parkování byl akceptován

Úsek 6

Zhotovitel: objasnil navržené řešení. Zdůraznil převzetí návrhu křižovatky ze zaevidované územní studie od Alfaprojekt Olomous a.s.. Tento návrh byl mírně upraven pouze v šířkách jízdních pásu/zastávek, tak aby mohly být navrženy i cyklostezky, a tedy bezpečné převedení cyklistů přes ulici Pražská.

Závěry:
Návrh cykloopatření a změny v šířkách oproti US Fort byly akceptovány.

Zpracovatel požaduje poskytnutí následujících podkladů:

- Průběh trasy a dimenzi zatrubněného Mlýnského potoka
- projekt rekonstrukce/údržby křížení tramvajové trati a železniční dráhy (pokud Objednatel považuje tento podklad za relevantní)
- poskytnutí intenzit dopravy v řešené oblasti v menším měřítku a také křižovatkových pohybů na křižovatkách Palackého x Wellnerova, Hynaisova x Wellnerova, Palackého x Hynaisova, Palackého x Pottingova x tř. Spojenců , Palackého x Legionářská x tř. Svobody x 8. května, Hynaisova x Studentská x Legionářská ve stávávajícím stavu + data v návrhovém stavu s pěší zónou (ve dvou variantách).
- Zástupci dopravního podniku vznesli požadavek na zpracování příčného a podélného řezu navrženými zastávkami. Tyto výkresy zpracujeme na základě poskytnutých podkladů. Upozorňujeme, že poskytnutý polohopis, obsahuje jen velmi malé množství měřených bodů výškopisu. Přesnost zpracování bude tedy závislá na tomto podkladu. Prosíme o potvrzení, zda máme vycházet z poskytnutých podkladů nebo nám budou poskytnuty jiné.
- podklady k záměru výstavby domu v ose ulice Litovelská (u Lidlu). Podklady se nám z veřejně přístupných zdrojů nepodařilo dohledat.

Termíny:

- Protože majitel/ správce krajské komunikace nebyl přítomen na výrobním výboru, prosíme o zprostředkování schůzky. Souhlas majitele/správce krajské komunikace je stěžejním podkladem pro návrh, a tedy další práci na projektu. Prosíme brzký návrh termínu (v červenci) tak, aby mohla být územní studie odevzdána dle zadání a smlouvy.
- Zhotovitel je nucen do doby konání konzultace se zástupci kraje přerušit práce.

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Stavba / záměr:	Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru
Stavebník / Investor/objednatel:	Město Olomouc
Projektant/Zhotovitel:	Maaus s.r.o.
Předmět jednání:	projednání studie s vlastníkem a správcem krajské komunikace
Místo jednání:	SSOK - Lipenská 120, kancelář Ing. Černého
Datum:	2.8.2023 10:00
Přítomni:	viz prezenční listina
Připomínky k zápisu nejpozději:	11.08.2023

Přílohy:

- prezenční listina
- hlavní prezentace
- prezentace jednotlivých úseků

Záznam z jednání:

Prezentace

Ze strany projektantů byl představen cíl, který sleduje návrh rekonstrukce ulice. Tedy urbanizace prostředí a přetvoření stávajícího charakteru ulice do podoby reprezentativní městské třídy. Dále byla prezentována koncepce řešení jednotlivých úseků. Zastávka Pražská je přemístěna blíže k městu dle územní studie Fort, zastávka regionální hromadné dopravy U Zlaté koule byla přemístěna a sdružena se stávající zastávkou Šibeník. Zastávka Nádraží město je uspořádána v režimu „brněnské" zastávky. Jedná se o klasickou zastávku s ostrůvky, kde jsou jízdní pásy pro vozidla přizvednuty do úrovně chodníků potažmo nástupních ostrůvků. Trasování krajské komunikace je v návrhu změněno. Jednosměrná část ulice Hynaisova je přenesena do ulice Wellnerova, která je tak navržena jako obousměrná. Palackého třída je navržena jako pěší zóna.
Tramvajová trať z valné části kopíruje stávající polohu, změny jsou v řádech centimetrů. Výjimku tvoří trasování TT ve východní části tř. Míru. Dráha je navržena jako pojížděná s pevným svrškem tak, aby mohla sloužit i pro autobusy a vozidla IZS.

Projednání

Diskuze probíhala kontinuálně v průběhu prezentace. Změna trasování krajské komunikace je v principu možná, dalo by se říct, že s přihlédnutím k přechodu pro chodce v ulici Hynaisova, dokonce i vhodná. Zásadním pro rozhodnutí, však bude výsledek prověření vlečnými křivkami pravého odbočení z Wellnerovy na Hynaisovu ulici (ve směru do města). Na první pohled není totiž jisté, zda je zde dostatečný poloměr i pro valník s návěsem (zásobování OD Billa).

Palackého – pěší zóna. Tato část ulice je v majetku města, zástupci kraje upozornili, že v současném stavu je možná cesta z města po tř. Svobody s levým odbočením na Palackého. Tato křižovatka je se SSZ. Pokud dojde k uzavření Palackého pro IAD, tak s velkou pravděpodobností dojde k přesunu tohoto levého odbočení do křižovatky Hynaisova/Studentská/Legionářská, která v současném stavu není se SSZ. Je více než vhodné tyto pohyby prověřit na dopravním modelu.

Zastávka Nádraží město. Zastávka je v uspořádaní navržena jako „brněnská" – z provozních důvodů je nutné navrhnout vhodný sklon vyrovnávací zvýšení. Řešení je pak akceptovatelné i z důvodu zvýšení bezpečnosti (zpomalení provozu v zastávkách).

Litovelská. Návrh uspořádání uličního prostoru, počítá s šířkou jízdních pásů pro vozidla 3 metry a s 6,5 metrovým prostorem pro TT+MHD. Zástupci kraje a SSOK uvedli, že na rekonstruovaných úsecích požadují zpravidla šíři 3,25 metrů, někdy však prostorové možnosti neumožňují ani to. Problémem je pak samotná údržba. Zástupce SSOK navrhl, aby v takovýchto ulicích údržbu zajišťovalo město, které disponuje vhodnější technikou pro údržbu komunikací ve městě. Zúčastnění uvedli, že tento model zajišťování údržby městem na krajských komunikacích, a naopak, je na některých komunikacích běžně aplikován, právě ze zmíněných důvodů. Závěr: pokud město zajistí zimní údržbu komunikací s šíří jízdních pásů 3 metry, tak kraj/SSOK s touto šíří bude souhlasit.

Diskuzi byla dále podrobena křižovatka: Šibeník/tř. Míru/Litovelská/Dvořákova. Zástupci kraje se shodli, že tato křižovatka negeneruje problémy a tedy není důvod navrhovat zde SSZ. Dále uvedli, že toto rozhodnutí je spíše na straně města, jelikož případná signalizace bude v jejich majetku. Zástupci města uvedli, že trvají na zachování křižovatky bez SSZ.

Křižovatka tř.Míru/ Třída Jiřího Pelikána. Po delší debatě nad stávajícím řešením, se zúčastnění dohodli, že je více než vhodné zamyslet se nad nutností zachovat samostatný levý odbočovací pruh v tř. Míru.

Zastávky Pražská. Zastávky jsou v návrhu přesunuty pod křižovatku, blíže k městu. Řešení je převzato z podkladů města. Návrh nebyl rozporován.

Na závěr projektanti uvedli, že návrh rekonstrukce s sebou ponese zřízení nové dešťové kanalizace, pravděpodobně v ose TT. Tento návrh byl ze strany zástupců kraje brán na vědomí.

Po jednání

Zástupce města předal kontakt na osobu, obsluhující dopravní model města.

Po jednání 3.8.2023

Zástupce města telefonicky uvedl, že město se na údržbě navrhovaných úseků silnic dohodne. Z tohoto titulu tedy potvrdil zachování šíře jízdních pásů 3 metry a pokračování v práci.

Územní studie rekonstrukce tramvajové trati Palackého, Litovelská, tř. Míru - zápis 2. VV – připomínky

ÚHA – doprava (Ing. Luňáček)

- u sdružených zastávek na Šibeníku je třeba provést konzultaci s KIDSOKem, zda je toto sdružení vhodné ve vazbě na nutnou minimální dobu obsazenosti linkami VLD (nyní nástup pouze předními dveřmi) a jejich kumulaci dle stávajícího jízdního řádu (odp. špička 3-4 spoje během 15 minut)

ÚHA – technická infrastruktura (Ing. Nadymáčková)

- Dle zadání prosím o zařazení do studie i rekonstrukce vodovodu a kanalizace, které jsou navrženy k rekonstrukci ve studii KVH. Požaduji zařadit rekonstrukci problematických úseků vodovodu dle KVH roky 2018-2028. U navržených částí k rekonstrukci let 2028 a více jejich stav a potřebu návrhu rekonstrukce zařadit dle požadavku a prověření stavu provozovatele.
- Odvodnění dešťových vod řešit přes zadržovací nádrž a následně až regulovaný odtok napojit do kanalizace. Odvodnění řešit ve dvou variantách pro všechny zpevněné plochy společně.
    - Varianta 1 zařízení HDV umístit v parku – ale bude nutno vyřešit:
        - umístění, aby nedošlo ke kolizi se stromy a možnými podzemními stavby,
        - využití vody k zálivce konzultovat se správcem parku - zda vodu využije,
        - vyřešit čistění soli z vody, taky aby bylo možné ji použít k zálivce stromů či zeleně a vyřešit nároky na umístění čistění,
        - navrhnout rozměry.
    - Varianta 2 zařízení HDV vně řešeného území- vyřešit:
        - navrhnout rozměry
        - vyřešit prostorové umístění nádrže pro odvodnění řešeného území a zajistit napojení řízeného odtoku do kanalizace,
- k otázce napojení dešťových svodů ze střech objektů, nutno svolat jednání ohledně následného provozování zařízení HDV.
- zatrubněný potok v ulici tř. Svobody (v křižovatce ulic Palackého x 8. května x Legionářská)- OSTR nemá k tomu odvodnění žádné podklady, dle podkladů co OSTR má není v majetku SMOl. S největší pravděpodobností se jedná o zatrubněné rameno Moravy, na které se nebude možné napojit. Vice bude vědět PMO.

Odbor městské zeleně a odpadového hosp. (Ing. Marušková)

- retenční nádrž na dešťové vody svedené z komunikace a zpevněných povrchů z Palackého ulice do Čechových sadů prosíme nenavrhovat.
- je potřebné zajistit od správců inženýrských sítí co nejpřesnější údaje o poloze sítí, i když se jedná o studii. (Na těchto údajích, z hlediska zeleně, stojí celé navrhované řešení.)

Národní památkový úřad (Ing. arch. Grassová)

- opakuji jen připomínku, kterou jsem již vyjádřila na jednání 21. 7. 2023. Ochranné pásmo MPR Olomouc zahrnuje celou ulici Palackého od třídy Svobody po železniční trať, trať tvoří hranici ochranného pásma. Ulice Litovelská a třída Míru jsou již situovány mimo plošně chráněné památkové území.
- Navržená alej v ulici Palackého je vhodná, historicky zde alej byla. Rovněž prostor malého náměstí na křížení ulic Palackého a Pöttingeovy představoval dle Sitteho regulačního plánu prostor obdobný u kostela sv. Mořice. Souhlasíme, aby tento prostor byl zkultivován, dnes je rozbitý a jsou zde silné tendence na umisťování reklamních ploch.

Národní památkový úřad (Ing. Kubeša)

- Nový nástup do parku by byl problematický, jak je uvedeno v zápise, ale současně by nově vybudovaná osa neměla žádnou vazbu s kompozicí parku, takže ji není možné akceptovat. Oba nástupní prostory do parku z Palackého ulice by si však určitou kultivaci zasloužily. Zejména pak vstup s Litovelskou brankou. Branka je zde "utopena" a průchod přes ni skýtá pohled na parkující automobily a dále pak do dvora přilehlých domů. Ideální není ani smíšený provoz s cyklisty, kdy je prostor u branky nepřehledný.
- Umístění podzemních nádrží v parku na záchyt dešťové vody je problematické, protože nad nimi nelze pěstovat stromy a stejně tak k nim musí být vybudováno nějaké potrubí. Již při budování takového většího vodního díla může dojít k poškození kořenů okolních stromů. Pokud by měly být na okraji parku, nebylo by možné doplnit plášťovou výsadbu, která odděluje výlučné prostředí historického parku od okolního uličního prostoru. Ve studii jsem, ale nenašel zákres, kde by takové nádrže měly být přesně umístěny, ani jak by byly velké. Toto by bylo nutné doplnit, aby byl záměr posouditelný.

Odbor památkové péče (Mgr. Kauerová, Mgr. Franc)

- Jedná se o budování podzemní retenční nádrže v Čechových sadech. Zde bych doporučovala zadat archeologickému úseku NPÚ objednávku na zpracování rešerše daného území, ať je předem známo, co se zde dá očekávat. Jejich účast je z mého pohledu nezbytné. Navíc upozorňuji, že ne všechny konstrukce objevené při archeologickém záchranném průzkumu lze vždy odbourat, a to může ovlivnit následné plány investorů.

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Stavba / záměr:	Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru
Stavebník / Investor/objednatel:	Město Olomouc
Projektant/Zhotovitel:	Maaus s.r.o.
Předmět jednání:	3. výrobní výbor
Místo jednání:	UHA – zasedací místnost, Hynaisova 10, 5. patro.
Datum:	13.9.2023 10:00
Přítomni:	viz prezenční listina
Připomínky k zápisu nejpozději:	**22.09.2023**

Přílohy:

- Prezenční listina
- Dokumenty prezentované na jednání

Záznam z jednání:

Obsah:

1. Reakce na připomínky vzešlé na předchozím výrobním výboru
2. Pěší zóna Palackého
3. Vstup do parku
4. Přechod pro chodce a ostrůvky
5. Trakční vedení
6. Nárožní dům Na Šiibeníku tř. Míru
7. Stanoviště pro vizualizace

Reakce na připomínky vzešlé na předchozím výrobním výboru

Řešené území

Bylo upraveno tak aby jeho obsahem nebyl železniční přejezd. To je tedy nově ukončeno na východe na začátku křižovatky s Krapkovou, na západě na začátku křižovatky s třídou Svornosti

Rekonstrukce vodovodu a kanalizace

Do dokumentace byly vyznačeny rekonstrukce plánované na roky 2018-2028. Ze strany zadavatele, byl vznesen požadavek, aby tyto rekonstrukce byly označeny v dokumentaci jinak než ostatní sítě, jelikož se nejedná o investice vyvolané návrhem tedy investice nezbytně nutné.

Dešťová kanalizace a MZI

Projektant představil dvě možnosti, řešení dešťové kanalizace, respektive retence dešťových vod v území.
V obou případech je plánovaná hlavní větev dešťové kanalizace vedena v ose tramvajové trati. Která by byla společná pro všechny správce a vlastníky. První varianta počítá s napojením této dešťové kanalizace do retenční nádrže umístěné pod dětským hřiště v Čechových sadech s regulovaným odtokem do splaškové kanalizace.
Druhá varianta počítá s retencí přímo v ulici pod tramvajovým tělesem formou trubní retence nebo rámových propustků. Zadavatel upozornil, že umístění retenční nádrže do parku je z jeho pohledu složité, potažmo neposkytuje žádnou výhodu oproti retenci trubní. Výhodou může být využívání dešťové vody, pro závlahu stromů, retenční nádrž by však musel být vybavená čištěním vody. Zadavatel proto doporučuje pokračovat

v projekci varianty trubní retence/rámových propustků, pokud se strany projektanta nebude představen nějaký pádný argument třeba ekonomický pro prioritizace varianty retenční nádrže v Čechových sadech.

Mezi zadavatelem a projektantem byla dály dále dohodnuty vstupní parametry pro výpočet retence. Tu je třeba
navrhovat pro odtok 3l/s/ha s dobou prázdnění retenčního prostoru max 24h.Plocha pro odvoděni = plocha řešeného území. Projektant sdělil že do výpočtu, pokud to bude dobře vyházet zahrne i střechy/střešní svody okolních nemovitostí, i když se jedná o palčivý problém. Ten je však legislativního nikoliv technického charakteru.

Projektantem byly dále představeny navržené přeložky vodovodu, plynovodu a kabelových tras.

Trasy inženýrských sítí
Oproti minulému výrobnímu výboru, byly do dokumentace zapracovány průběhy inženýrských sítí dle vyjádření jednotlivých správců dle určení zadavatele

Pěší zóna Palackého

Projektant sdělil, že od zpracovatele dopravního modelu města Olomouc obdržel intenzity dopravy týkající se variant i výhledů pěší zóny Palackého. Na základě toho byl upraven návrh jejího režimu. Charakter celé pěší zóny Palackého bude stejný v celé její délce, tedy plochy pro vozy i pěší bude v jedné úrovni. Bude však rozdělena do dvou režimů.
Pěší zóna Palackého v úseku mezi ulicemi tř. Spojenců a tř. Svobody je navržena se zákazem vjezdu IAD mimo dopravní obsluhy a MHD. Pěší zóna Palackého mezi ulicemi Hynaisova a Pöttingova je navržena s možností vjezdu všech vozidel. Při uzavření pro IAD pouze části Palackého vykazuje úsek mezi Hynaisovou a Pöttingovou pouze minimální zatížení kolem 1000 aut za 24h. Toto zprůjezdnní však výrazně zkráti závleky a zjednoduší pohyb vozidlům jedoucím z východu Olomouce do parkovacího domu Namiro, a dále pak rezidentům bydlícím v okolí tř. Spojenců.

Rozdílový diagram dále prokázal, že vozidla se z Palackého přemístí do Hynaisovy. Nebyla tak naplněná obava, že se vozidla přemísti na Krapkovu. Uzavření Palackého a znemožnění levého odbočení z tř. Svobody, se přesune do levého odbočení z Legionářské do Hynaisovy. Projektant provedl kapacitní posouzení této křižovatky ve výhledu. Řízení této křižovatky SSZ vyhoví na stupni B v podstatě bez stavebních úprav této křižovatky. Projektant dále uvedl, že ve výhledu vyhoví i případná úprava této křižovatky na křižovatku okružní. Dle návrhových parametrů s rezervou 1% a více. Zadavatel uvedl, že na tuto křižovatku v podobně křižovatky okružní existuje pravomocné stavební povolení. Zadavatel se s projektantem dohodl, že na základě návrhových parametrů zmíněné okružní křižovatky posoudí křižovatku Palackého/Legionářská, zda vyhodí bez SSZ při zamezení průjezdnosti palackého a realizace zmíněné okružní křižovatky.

Na základě debaty zadavatel odsouhlasil návrh Pěší zóny palackého ve výše popsaném režimu.

Vstup do parku

Projektant uvedl, že na základě minulého VV upustil od návrhu nového vstupu do parku. Bude prověřena možnost posílení nemotorových tras severojižní směrem kolem domu Namiro.

Přechod pro chodce a ostrůvky

Projektant představil návrh ostrůvků a přechodů pro chodce u křižovatky Polívkova Litovelská. Dále byla debatována nutnost návrhů přechodů pro chodce a ostrůvku v křižovatce Dvořákova/Litovelská. Zadavatel po konzultaci problematiky s PČR požaduje na přechodu pro chodce přes ulici tř. Míru navrhnout ostrůvek pouze

jeden tedy jednostranně orientovaný. Dále doporučuje zvážit nutnost návrhu přechodů pro chodce na všech ramenech křižovatky

Nárožní dům Na Šiibeníku tř. Míru

Projektant navrhl stavební pozemek, respektive stavební hranici. Znázorněn je i projektantem doporučený půdorysný tvar novostavby. Projektant dále osvětlil kompoziční důvodu tvarování. Zadavatel s návrhem souhlasil.

Trakční vedení

Do dokumentace byly nově zakresleny sloupy pro trakční vedení a VO. Ty jsou umístěny s ohledem na rozhledy a sítě. Sloupy jsou prioritně umisťovány do stávajících pozic. Projektant počítá z důvodu velikosti sloupů zhotovit jejich základ jako vrtanou pilotu. V dokumentaci jsou znázorněny sloupy umístěné v ochranném pásmu ostatních inženýrských sítí. Ve stávajícím stavu je trakční vedení u zastávky Nádraží město umístěno na převěsech. Návrh počítá se zachováním těchto převěsů, jelikož z prostorových důvodů není v podstatě možné umístit nové sloupy v tomto místě. Zhotovitel se z projektantem shodl, že věc bude dořešena s vlastníky nemovitostí v dalším stupni PD.

Stanoviště pro vizualizace

Projektant představil 4 možné stanoviště pro vizualizace. Zhotovitel vybral 3 z nich, která jsou rovnoměrně rozmístěná po délce řešeného úseku.

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Stavba / záměr:	Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru
Stavebník / Investor/objednatel:	Město Olomouc
Projektant/Zhotovitel:	Maaus s.r.o.
Předmět jednání:	3. výrobní výbor
Místo jednání:	UHA – zasedací místnost, Hynaisova 10, 5. patro.
Datum:	13.9.2023 13:00
Přítomni:	viz prezenční listina
Připomínky k zápisu nejpozději:	**22.09.2023**

Přílohy:

- Prezenční listina
- Dokumenty prezentované na jednání

Záznam z jednání:

Stavební a provozní řešení zastávek v řešeném území

Projektant na začátek stručně představil koncepci řešeného území včetně dopravy. V návrhu je počítáno s pevnou tramvajovou dráhou, která bude pojížděna i autobusy. Je tomu tak z toho důvodu, aby byla prioritní MHD nad dopravou IAD. Zástupce DPMO a KIDSOK upozornili, že někdy může být vhodné, aby autobus měl možnost předjet tramvaj, tak aby obzvláště regionální BUS nenabíral zbytečně zpoždění. Projektant uvedl, že stavebně tento manévr nebude znemožněn. V širé trati je počítáno s šířkovým uspořádáním 6,5m pro TT dále pak 3+3 m pro jízdní pásy. Je to tedy spíše otázkou dopravního značení.

Dále byly debatovány osové vzdálenosti os kolejišť. Projektant uvedl, že jak v širé trati v zastávkách je navržená osovka 3,3 m a to z toho důvodu, aby nemuselo být přistoupeno k návrhu kolejových esek. Zástupci DPMO upozornili, že normová hodnota v zastávkách činí 3,5m tedy mezi obrubami 6,2m. Projektant věc prověří a do dokumentace zapracuje. V širé trati bude ponechána šířka 6,5m

Palackého
Projektant představil návrh této zastávky jak na půdoryse, tak referenčním obrázku. Zúčastnění se dohodli že navržená délka nástupní hrany 55 m pro soupravu a kloubový autobus je dostatečné (33+18).

Nádraží město
Zastávka je navržena oproti stávajícímu stavu s přizvednutými jízdními pásy pro automobilovou a kolovou dopravu. Tak aby došlo ke zklidnění provozu a zároveň zvýšení bezpečnosti pěších v zastávce. Toto uspořádání bylo z pohledu zúčastněných rovněž vnímáno jako vhodné. Jedná se o jakousi obdobu Vídeňské zastávky avšak ze zachováním možnosti průjezdu zastávky vozidly i v době odbavování cestujících na zastávce. Zúčastnění se shodli, že nástupní hrana délky 35m je dostatečná (souprava)

Šibeník
Návrh počítá se sdružením zastávky MHD a regionální autobusové dopravy. Po hluboké debatě, se zúčastnění shodli, že není vhodné tyto zastávky sdružovat, z důvodu velmi odlišných dob stanicování. Zástupci KIDSOK, zadavatele a DPMO vyzvali projektanta aby se pokusil najít v území vhodné místo pro umístění zastávek

regionální autobusové dopravy. Projektant přislíbil, že na začátku týdne od 18.9. zašle skicu možní pozice zastávek. V další debatě byla diskutována třeba poloha na západním konci ulice Litovelská, či před Namirem. Projektant se na tyto dvě lokality zaměří. Aktuální návrh délky nástupní hrany může být upraven na 35 m (souprava), jelikož zastavovat zde budou pouze vozidla MHD

Pražská
Projektant konstatoval, že toto uspořádání, kdy je zastávka Pražská přemístěna před křižovatku blíže k městu, koresponnduje s US FORT a tedy i dlouhodobými záměry města potažmo zástavbou na sever u OD Globus. Zúčastnění se shodli, že nástupní hrana délky 35 m je dostatečná (souprava

Dešťové vody a retence

Projektant představil návrh dešťové kanalizace, stejně jako variantu retence vody formou trubní retence či rámového propustku pod tramvajovým tělesem. Ze strany DPMO bylo sděleno, že jsou s referenční realizací v Jablonci nad Nisou seznámení. Upozornili však, že šlo o jinou situaci. Realizace retence pod TT nebyla ze strany DPMO vyloučena.

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Stavba / záměr:	Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru
Stavebník / Investor/objednatel:	Město Olomouc
Projektant/Zhotovitel:	Maaus s.r.o.
Předmět jednání:	3. výrobní výbor
Místo jednání:	UHA – zasedací místnost, Hynaisova 10, 5. patro.
Datum:	13.9.2023 10:00
Přítomni:	viz prezenční listina
Připomínky k zápisu nejpozději:	**22.09.2023**

Přílohy:

- Prezenční listina
- Dokumenty prezentované na jednání

Záznam z jednání:

Obsah:

1. Reakce na připomínky vzešlé na předchozím výrobním výboru
2. Pěší zóna Palackého
3. Vstup do parku
4. Přechod pro chodce a ostrůvky
5. Trakční vedení
6. Nárožní dům Na Šibeníku tř. Míru
7. Stanoviště pro vizualizace

Reakce na připomínky vzešlé na předchozím výrobním výboru

Řešené území

Bylo upraveno tak aby jeho obsahem nebyl železniční přejezd. To je tedy nově ukončeno na východe na začátku křižovatky s Krapkovou, na západě na začátku křižovatky s třídou Svornosti

Rekonstrukce vodovodu a kanalizace

Do dokumentace byly vyznačeny rekonstrukce plánované na roky 2018-2028. Ze strany zadavatele, byl vznesen požadavek, aby tyto rekonstrukce byly označeny v dokumentaci jinak než ostatní sítě, jelikož se nejedná o investice vyvolané návrhem tedy investice nezbytně nutné. Stav sítí je špatný, dle mého názoru by mohla rekonstrukce tramvajové trati stav ještě zhoršit a proto se přikláním k rekonstrukci IS současně s ulicí a TT.

Jestliže nenavrhujete rekonstrukci IS jako nezbytně nutnou, pak toto tvrzení je nutno podložit kladným vyjádřením správce IS. A do studie zapsat, že případná oprava je možná i bez výkopovou technologii. A rozpor s evidovanou studii „Koncepce vodního hospodářství-TEV“ odůvodnit……

Dešťová kanalizace a MZI

Projektant představil dvě možnosti, řešení dešťové kanalizace, respektive retence dešťových vod v území.
V obou případech je plánovaná hlavní větev dešťové kanalizace vedena v ose tramvajové trati. Která by byla společná pro všechny správce a vlastníky. První varianta počítá s napojením této dešťové kanalizace do

retenční nádrže umístěné pod dětským hřiště v Čechových sadech s regulovaným odtokem do splaškové kanalizace.
Druhá varianta počítá s retencí přímo v ulici pod tramvajovým tělesem formou trubní retence nebo rámových propustků. Zadavatel upozornil, že umístění retenční nádrže do parku je z jeho pohledu složité, potažmo neposkytuje žádnou výhodu oproti retenci trubní. Výhodou může být využívání dešťové vody, pro závlahu stromů, retenční nádrž by však musel být vybavená čištěním vody. Zadavatel proto doporučuje pokračovat v projekci varianty trubní retence/rámových propustků, pokud se strany projektanta nebude představen nějaký pádný argument třeba ekonomický pro prioritizace varianty retenční nádrže v Čechových sadech.
Do studie popsat nevýhody a problémy s možným umístěním retenční nádrže v Čechových sadech.

Mezi zadavatelem a projektantem byla dály dále dohodnuty vstupní parametry pro výpočet retence. Tu je třeba
navrhovat pro odtok 3l/s/ha s dobou prázdnění retenčního prostoru max 24h.Plocha pro odvoděni = plocha řešeného území. Hodnota regulovaného odtoku z jednoho zařízení HDV nemá být z provozních důvodů nižší než 0,5 l/s. Objem vsakovacího nebo akumulačního zařízení se doporučuje navrhnou na max. objem 5-ti letého.
Projektant sdělil že do výpočtu, pokud to bude dobře vyházet zahrne i střechy/střešní svody okolních nemovitostí, i když se jedná o palčivý problém. Ten je však legislativního nikoliv technického charakteru.

Projektantem byly dále představeny navržené přeložky vodovodu, plynovodu a kabelových tras.

Trasy inženýrských sítí
Oproti minulému výrobnímu výboru, byly do dokumentace zapracovány průběhy inženýrských sítí dle vyjádření jednotlivých správců dle určení zadavatele

Pěší zóna Palackého

Projektant sdělil, že od zpracovatele dopravního modelu města Olomouc obdržel intenzity dopravy týkající se variant i výhledů pěší zóny Palackého. Na základě toho byl upraven návrh jejího režimu. Charakter celé pěší zóny Palackého bude stejný v celé její délce, tedy plochy pro vozy i pěší bude v jedné úrovni. Bude však rozdělena do dvou režimů.
Pěší zóna Palackého v úseku mezi ulicemi tř. Spojenců a tř. Svobody je navržena se zákazem vjezdu IAD mimo dopravní obsluhy a MHD. Pěší zóna Palackého mezi ulicemi Hynaisova a Pöttingova je navržena s možností vjezdu všech vozidel. Při uzavření pro IAD pouze části Palackého vykazuje úsek mezi Hynaisovou a Pöttingovou pouze minimální zatížení kolem 1000 aut za 24h. Toto zprůjezdnní však výrazně zkráti závleky a zjednoduší pohyb vozidlům jedoucím z východu Olomouce do parkovacího domu Namiro, a dále pak rezidentům bydlícím v okolí tř. Spojenců.

Rozdílový diagram dále prokázal, že vozidla se z Palackého přemístí do Hynaisovy. Nebyla tak naplněná obava, že se vozidla přemísti na Krapkovu. Uzavření Palackého a znemožnění levého odbočení z tř. Svobody, se přesune do levého odbočení z Legionářské do Hynaisovy. Projektant provedl kapacitní posouzení této křižovatky ve výhledu. Řízení této křižovatky SSZ vyhoví na stupni B v podstatě bez stavebních úprav této křižovatky. Projektant dále uvedl, že ve výhledu vyhoví i případná úprava této křižovatky na křižovatku okružní. Dle návrhových parametrů s rezervou 1% a více. Zadavatel uvedl, že na tuto křižovatku v podobně křižovatky okružní existuje pravomocné stavební povolení. Zadavatel se s projektantem dohodl, že na základě návrhových parametrů zmíněné okružní křižovatky posoudí křižovatku Palackého/Legionářská, zda vyhodí bez SSZ při zamezení průjezdnosti palackého a realizace zmíněné okružní křižovatky.

Na základě debaty zadavatel odsouhlasil návrh Pěší zóny palackého ve výše popsaném režimu.¨

Vstup do parku

Projektant uvedl, že na základě minulého VV upustil od návrhu nového vstupu do parku. Bude prověřena možnost posílení nemotorových tras severojižní směrem kolem domu Namiro.

Přechod pro chodce a ostrůvky

Projektant představil návrh ostrůvků a přechodů pro chodce u křižovatky Polívkova Litovelská. Dále byla debatována nutnost návrhů přechodů pro chodce a ostrůvku v křižovatce Dvořákova/Litovelská. Zadavatel po konzultaci problematiky s PČR požaduje na přechodu pro chodce přes ulici tř. Míru navrhnout ostrůvek pouze jeden tedy jednostranně orientovaný. Dále doporučuje zvážit nutnost návrhu přechodů pro chodce na všech ramenech křižovatky

Nárožní dům Na Šibeníku tř. Míru

Projektant navrhl stavební pozemek, respektive stavební hranici. Znázorněn je i projektantem doporučený půdorysný tvar novostavby. Projektant dále osvětlil kompoziční důvodu tvarování. Zadavatel s návrhem souhlasil.

Trakční vedení

Do dokumentace byly nově zakresleny sloupy pro trakční vedení a VO. Ty jsou umístěny s ohledem na rozhledy a sítě. Sloupy jsou prioritně umisťovány do stávajících pozic. Projektant počítá z důvodu velikosti sloupů zhotovit jejich základ jako vrtanou pilotu. V dokumentaci jsou znázorněny sloupy umístěné v ochranném pásmu ostatních inženýrských sítí. Ve stávajícím stavu je trakční vedení u zastávky Nádraží město umístěno na převěsech. Návrh počítá se zachováním těchto převěsů, jelikož z prostorových důvodů není v podstatě možné umístit nové sloupy v tomto místě. Zhotovitel se z projektantem shodl, že věc bude dořešena s vlastníky nemovitostí v dalším stupni PD.

Stanoviště pro vizualizace

Projektant představil 4 možné stanoviště pro vizualizace. Zhotovitel vybral 3 z nich, která jsou rovnoměrně rozmístěná po délce řešeného úseku.

Urbanistické řešení Palackého

- Přesunout zásobovací místa blíže ke křižovatce Nám. Hrdinů a v této souvislosti posunout zastávky více k ul. Pöttingova. Zapracováno
- Prověřit možnost umístění přístřešků na všech zastávkách (město používá jednotný přístřešek Aureo – mmcité). Prověřeno – zakreslením do situace.
- Prověřit doplnění cyklostojanů, a v dalších fázích počítat s doplněním dalšího mobiliáře (lavičky, koše, a jiné – typy standardně používané městem). Cyklostojany jako i další mobiliář, je možné v řešeném území umístit. Nutno v řešit v navazující fázi PD
- Prověřit umístění restauračních zahrádek v návaznosti na vybavení v parteru. Předzahrádky je možné umístit v chodníkových plochách, nebo dočasně na místo parkovacích stání v rámci ZUK.
- Prověřit variantně nároží ul. Palackého – Pöttingova bez umístění vodního prvku. Nároží je možné realizovat i bez vodního prvku. Je zde možné dodatečně osadit výtvarné dílo/sochu.

- Obě travnaté plochy na nárožích ul. Palackého – tř. Spojenců zmenšit tak, aby byly zachovány osy stávajících chodníků v ul. tř. Spojenců – plochy jsou navrženy z dlažby prorůstající trávou, například žulová kostka se širokou spárou. Plocha tak umožňuje i příčné pohyby.
- Ul. Hynaisova (vjezdy do garáží) – je třeba zajistit zásobování a vjezd pacientů do dvorního traktu budovy stomatologie (prověřit sdílený prostor) Zapracováno.
- Prověřit umístění stromů před objektem Wellnerova 3a vzhledem k šířce chodníku, jeho frekventovanosti a sešikmení fasády nároží. Na základě podkladů, je šířka dostatečná
- Dořešit vazbu cyklistů při výjezdu z parku naproti ul. Erbenova Zapracováno

Urbanistické řešení Litovelská

- Odlišit materiálově sjezdy (žulová kostka) od parkovacích míst (distanční, příp. polopropustná dlažba) Odlišeno
- Navýšit počet parkovacích míst při principu zachování stromořadí (navrhnout stromy většího vzrůstu s užší korunou při větším rozponu – druhová skladba se upřesní v další fázi) Zapracován požadavek na zvětšení počtu parkovacích stání. Nově je navržen strom, za každý stáním místo po dvou stáních. Je tomu tak z toho důvodu, že návrh stromů co dvě vstání by vzhledem k četnosti vjezdů a sloupů trakčního vedení znamenal nárůst celkového počtu o 1ks za cenu toho, že stromy nebudou naproti sobě nebo nebudou v pravidelném sponu.
- prověřit řešení veřejného prostranství nároží Žilinská – Mozartova (zašleme podrobnější podklad)

Urbanistické řešení tř. Míru

- prověřit umístění parkovacích stání, vč. dořešení zeleně, podél bytových domů naproti sportovní haly Vegetační pás je navržen šíře 1,5 m. Není možné jej tedy využít pro podélné parkování vozidel. Rozšíření tohoto pásu je možné pouze na úkor chodníků, což nedoporučujeme (chodník je široký cca 2,4 m). Ve stávajícím stavu zde parkovací stání nejsou. Obyvatelé bytových domů na jihu ulice parkují ve vlastním vnitrobloku.
- z legendy není patrné, co znamenají červené přerušované čáry u os tramvajových kolejí jde o chybu. odmazáno
- prověřit nezbytnost odbočovacího pruhu do ul. Jiřího Pelikána vzhledem ke zúžení chodníku Navrženo v režimu etapizace. Jakmile bude lokalita Třídy Jiřího Pelikána napojena dvoustraně, je možné tento odbočovací pruh bez náhrady zrušit.

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Stavba / záměr:	Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru
Stavebník / Investor/objednatel:	Město Olomouc
Projektant/Zhotovitel:	Maaus s.r.o.
Předmět jednání:	4. výrobní výbor
Místo jednání:	UHA – zasedací místnost, Hynaisova 10, 5. patro.
Datum:	4.10.2023
Přítomni:	viz prezenční listina
Připomínky k zápisu nejpozději:	**13.10.2023**

Přílohy:

- Prezenční listina
- Dokumenty prezentované na jednání

Záznam z jednání:

Obsah:

1. MZI + dešťová kanalizace
2. Reakce na zápis z 3.VV
3. Návrh regionálních zastávek BUS
4. Parkovací stání Litovelská
5. Žilinská Litovelská – parčík
6. Křižovatka Dvořákova, Na Šibeníku
7. Odbočovací pruh do Třídy Jiřího Pelikána
8. Zastávky MHD

MZI + dešťová kanalizace

Ze strany projektanta byla představena varianta retence vody v území prostřednictvím trubní retence/rámových propustků pod tramvajovým tělesem. Následně mezi zúčastněnými, proběhla koncepční diskuze o vhodnosti jednotlivých řešení.

Varianta 0 – bez dešťové kanalizace

Všichni zúčastnění se shodli, že zrekonstruovat ulici bez rozdělení dešťových a splaškových není vhodné ani možné

Varianta 1 – Retence pod tramvajovým tělesem

Na 3.VV byla tato varianta určena jako hlavní k dalšímu rozpracování. Dopravní podnik upozornil, že stále nepovažuje za vhodné retenovat vody pod pevnou jízdní dráhou. Pokud by k tomuto návrhu mělo být přistoupeno považuje za vhodnější provést retenci jako trubní stejného průřezu v celé délce úseku, místo umisťování objektů jen v některých částech ulice.

Varianta 2 - Retence v Čechových sadech

Retenční nádrž přibližně o 500 m3 v místě dětského hřiště. Zástupci památkového úřadu upozornili, že nepovažují za vhodné retenovat vody v parku. Jednak z důvodu návrhu potrubí mezi stromy, a také kontaminace půdy v parku solemi a znečištěním z vozovek a chodníků.

Projektant sdělil, že nádrž v parku počítá pouze s retencí nikoliv zasakováním vody. Jako taková bude navržená i zhotovená jako těsná, s regulovaným odtokem do jednotné kanalizace. Trasa přívodu je navržena v trase stávajících zpevněných ploch v parku. Trasa odvodu vody je navržena mezi stromy dle podkladů polohopisu.

Po dlouhé debatě všech zúčastněných bylo rozhodnuto, že územní studie bude odevzdaná variantně. DPMO na závěr upozornil, že nechce projekt jakkoliv blokovat, avšak návrh retenčních objektů/komor pod TT opravdu považuje za nevhodný.

Reakce na zápis z 3.VV

zásobovací místa byla přesunuta blíže ke křižovatce Nám. Hrdinů a v této souvislosti byla posunuta zastávka Palackého více k ul. Pöttingova

Na situačním výkrese byla prověřena možnost umístění přístřešků na všech zastávkách

Cyklostojany jako i další mobiliář, je možné v řešeném území umístit. Nutno v řešit v navazující fázi PD

Nároží ul. Palackého – Pöttingova je možné realizovat i bez umístění vodního prvku, do legendy výkresu bylo doplněno, že se může jednat i o výtvarné dílo/sochu, doplněné dle dispozic města

Travnaté plochy na nárožích ul. Palackého – tř. Spojenců jsou navrženy s žulové kostky se širokou spárou, tak aby tyto plochy umožňovaly i příčné pohyby. Kostka nebude umístěna až úplně ke stávajícím stromům tak aby nebyl narušen jejich kořenový systém.

Návrh regionálních zastávek BUS

Návrh byl projektantem představen a zúčastněnými přijat bez připomínek.

Parkovací stání Litovelská

Zapracován požadavek na zvětšení počtu parkovacích stání. Nově je navržen strom, za každý stáním místo po dvou stáních. Je tomu tak z toho důvodu, že návrh stromů, co dvě vstání by vzhledem k četnosti vjezdů a sloupů trakčního vedení znamenal nárůst celkového počtu o 1ks za cenu toho, že stromy nebudou naproti sobě nebo nebudou v pravidelném sponu. Celkový počet stání v ulici Litovelská byl navýšen z počtu 8 na 31

Žilinská Litovelská – parčík

Projektant obdržel podklad 3.10. a prověřil, že je možné jej realizovat. Návrhy tedy nejsou v kolizi.

Nárožní dům Na Šiibeníku tř. Míru

Projektant navrhl stavební pozemek, respektive stavební hranici. Znázorněn je i projektantem doporučený půdorysný tvar novostavby. Projektant dále osvětlil kompoziční důvodu tvarování. Zadavatel s návrhem souhlasil.

Křižovatka Dvořákova, Na Šibeníku

Do návrhu byl zapracován požadavek na jednostranné ostrůvky pro přechody pro chodce

Odbočovací pruh do Třídy Jiřího

Toto místo je zpracováno variantně. Nová výstavba kolem Třídy Jiřího Pelikána, se stále rozvíjí. Zůčastnění se dohodli že v další fázi projektové přípravy je nezbytné zkoordinovat tyto dva projekty, tak aby bylo jasné zda se v dohledné době dá počítat s dalším napojením nové bytové výstavby a tedy i zrušením odbočovacího pruhu v ulici tř. Míru. Došlo by tak k rozšíření chodníku a realizaci 8 nových parkovacích stání.

Zastávky MDH

Projektant uvedl, že zvětšil osovou vzdálenost mezi obrubami v zastávkách na 6,2m z původních 6m DPMO upozornil, že požaduje aby změna osové vzdálenosti os byla symetrická.

Černě jsou zapsány připomínky k návrhu

Červeně je znázorněno vypořádání připomínek nevyžadující zapracování

Zeleně je znázorněno vypořádání připomínek k prověření projektantem nebo k zapracování

Modře je vyznačeno doplnění/odpověď projektanta

Připomínky ke konceptu územní studie „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru „ po veřejném projednání

Kamil Andree

- Přesunem zastávky tramvaje na Šibeníku až na úroveň křižovatky s ulicí Před Lipami s naznačeným vodorovným dopravním značením V13 – šikmé rovnoběžné čáry dojde k tomu, že ze směru od Neředína, Pražské a Foerstrovy nebude možno do ulice Před Lipami odbočit. Vozidla zde mířící budou muset objet celou budovu Namira a vrátit se zpět a vjet do ulice z druhé strany. Naprosto nevhodné a absurdní řešení.

V tomto uzlu je důležité udržet stávající velmi silnou vazbu pro pěší a cyklisty (Mozartova – Před Lipami). V současné době uvedený přechod s přejezdem nesplňuje normové požadavky na svoji délku, proto byl v návrhu dovybaven ochrannými ostrůvky s doplněním potřebného vodorovného značení. Pak je na zvážení změna organizace dopravy spočívající v otočení jednosměrného provozu v ul. Před Lipami, která by neměla zásadní vliv na obsluhu dané oblasti.

- Projekt vůbec při tak rozsáhlé rekonstrukci neřeší úpravu veřejného prostoru v přilehlém „náměstíčku“ u křížení ulic Mozartova a Žilinská (Garch). Tento prostor je „rozbitý“, nepoužitelný a uprostřed jej hyzdí popelnice. Přitom by stačila malá kultivace alespoň prostoru dnes zarostlého neurčitým křovím, kde by mohlo být třeba malé posezení ve stínu stromu a popelnice umístěny v přístřešku dále na ulici. Relativně drobné a tedy velmi levné úpravy by udělaly mnoho pro každodenní užití tohoto veřejného prostoru a možná i pro sousedské slavnosti, které se zde pravidelně konají. Tedy nepochopitelně promarněná šance v místě prováděné rekonstrukce.

Pro danou část veřejného prostoru je zpracována samostatná studie „Úprava veřejného prostranství na ul. Litovelské při nároží ul. Žilinská a Mozartova“. V územní studii bude doplněn odkaz na tuto studii.

- Další problém je vyústění cyklostezky z Čechových sadů a návazná cesta směr Litovelská a Hejčín. S ohledem na vysoký provoz, je zde velmi nebezpečný výjezd. Kolizní místo pro hustou automobilovou dopravu křížící se s přecházejícími, přejíždějícími cyklisty či koloběžkáři. Jak je bezpečnost tohoto místa řešena není zřejmé.

Návrh reflektuje stávající vazbu a chování cyklistů v tomto místě. Dopravní značení upozorňuje projíždějící řidiče vozidel na zvýšený pohyb cyklistů. Rovněž je třeba připomenout, že cyklisté nemají na přejezdu pro cyklisty přednost před projíždějícími vozidly.

- Vznik této pěší zóny bez aut v ulici Palackého samozřejmě znamená, že ta auta pojedou jinudy. Tedy zde se dopravní situace zklidní, ale jinde naroste. Silnice, která sloužila k jednoduchému a přímému

přemístění z bodu A do bodu B, má být nahrazena velkou objížďkou. Konkrétně dojde k navýšení přesměrované dopravy, a to v obou směrech na křižovatce „U letadla“ tedy křížení ulic Legionářská, Studentská, Hynaisova a výjezdu z parkoviště. Již dnes poměrně vytížená křižovatka. Nedovedu si představit, že bez její rekonstrukce, která by řešila zejména průjezd z vedlejších směrů, je toto vhodné řešení. Veřejnosti poskytnutá část studie toto opět nijak neřeší. Tedy je to nedotaženo a nedomyšleno. K nárůstu ovšem dojde v dopravě v ulicí Krapkova. Řidiči jedoucí od Globusu, Neředína budou místo užití ulice Palackého a dlouhé objížďky Hynaisovou užívat zkratku ulicí Krapkovou, při jízdě směrem Tržnice, Šantovka či vlakové nádraží.

Dle současných trendů je budování takovýchto zklidněných míst s vyloučením individuální automobilové dopravy žádoucí a navržené vytvoření pěší zóny bylo v rámci veřejného projednávání přijímáno veskrze kladně. Rovněž byl návrh podpořen vypracováním dopravního modelu, ze kterého vyplynulo, že jediným souvisejícím opatřením musí být úprava křižovatky Legionářská x Studentská (okružní či světelně řízená křižovatka). S úpravou této křižovatky se do budoucna rovněž počítá a v současné době je již zpracovaná projektová dokumentace. Co se týče zvýšeného zatížení ul. Krapkova, pak dle modelu přenos individuální dopravy není tak zásadní, kdy dojde k navýšení dopravy o cca 1000 vozidel /den. Pro doplnění ještě uvádíme, že na ul. Palackého, v místě plánované pěší zóny, dojde ke snížení intenzity dopravy o cca 4400 vozidel/den.

- Celkově studii chybí textová část, která by změny podrobně odůvodnila a vysvětlila a to zejména dopady v dopravě.

Součástí finální verze studie bude i textová část.

- Dále jsem nezaznamenal, že by studie byla projednána v odborných komisích (dopravní, pro architekturu apod.) či v radě města. Tento standardní postup by jistě přinesl podrobnější a přesnější informace a případnou oponenturu či alternativy.

Studie bude projednána na společném listopadovém jednání komise pro architekturu a komise dopravy.

- Zdá se totiž v této podobě, že by malý kousek pěší zóny (150m?), nenavazující na centrum, nestál za dopravní komplikace, které by nastaly. Možná by se hodilo jiné řešení typu zjednosměrnění ulice Palackého, které by umožnilo větší komfort chodců a cyklistů a nevedlo by k tak velkému uvedenému dopravnímu zatížení. Případně užití silnice pro auta spolu s tramvají. Ale to jsou samozřejmě věci, které je nutno dopravně prověřit, což neumím.

Již bylo popsáno výše.

Lenka Poskočilová

jsem ředitelkou Rodinného centra Provázek, z.s., spoluprajeme již přes 20 let se SMOL v oblasti naplňování koncepce města.

Svou činnost jsme v roce 2019 přemístili do bývalého kina Lípa, ve vlastnictví církve BJB Olomouc. Budova se nachází na samém dolním úpatí ulice, sousedí s ul. Litovelskou, která má projít rozsáhlou rekonstrukcí.

Tímto bych chtěla vnést připomínku ohledně uzpůsobení parkovacích míst, tak jak je veřejnost vyzvána, do 20.10.2023.

Návštěvnost našeho centra ve všedních dnech, dosáhla v roce 2022 přes 3 600 účastníků! Podle dat letošního roku, jsme tohoto čísla dosáhli už do konce měsíce září, lze tedy předpokládat, že údaj překonáme do konce roku 2023 o další stovky (návštěvnost můžeme dokladovat podepsanými prezenčními listinami účastníků).

Jistě chápete, že stávající kapacity parkovacích míst v okolí jsou nedostatečné.

Samotné RC má k dispozici pouze cca 3 místa, která vyhrazujeme pro obslužnost, zásobování a zaměstnance multifunkčního domu Lípa.

Účastníci programů RC jsou zejména rodiny s malými dětmi do 3let. Na tradiční dotaz účastníků programů, kde lze zaparkovat, nemám kladnou odpověď Často se stává, že návštěvníci s batolaty přichází pozdě poté, co beznadějně krouží v přilehlých ulicích.

Také o víkendu je celý dům hojně navštěvovaný členy církve, jde o desítky rodin, často přijíždí z celé Olomouce a okolí.

Parkování na Ul. Polívkova i Litovelská je již v dopoledních hodinách takřka nemožné a parkování podél krajnic Tř. Svornosti není na celé délce dolní poloviny ulice umožněna, ač jde o poměrně širokou ulici (úprava dopravním značením zákaz stání, po obou stranách).

Zpoplatněné parkování je možné za pizzerií JVS, avšak - pokud rodiny navštěvují aktivity v týdnu opakovaně a zdrží se nejméně v rozsahu dvou hodin, pak možnost placeného parkování pochopitelně nevyhledávají, pro mnohé je nedostupné.

Připravované změny vizuálu ulic kolem tramvají kvitujeme coby občané Olomouce s povděkem, avšak nedostatek parkovacích míst se přenáší i do návrhu.

Dle článku v Olomouckém deníku - v Litovelské zase charakter obytné ulice se stromořadím a parkováním rezidentů...", je navrhované řešení vzhledem k místním službám nedostatečné a neplní svůj účel právě ani pro rezidenty, jejichž místa vzhledem k zájmu o parkování v místě, pak pro ně nejsou stejně dostupná. To víme i z vlastních zkušeností coby rezidentů, kdy "naše" přilehlá místa, a to i v našem dvorku, jak jsem zmiňovala, bývají obsazována neznámými lidmi.

Nepochybuji o Vaší dobré vůli vyjít vstříc (nejen) tisícům návštěvníků multifunkčního domu Lípa, i architektonické zdatnosti navrhovatelů a pevně věřím, že řešení nejdete (možná by bylo možné zaměnit stávající i navrhované podélné uzpůsobení parkovacích stání podél ulice Litovelská za šikmé, což při nepatrném zvětšení šířky prostoru pro parkování, může přinést velmi cenné zisky v počtech míst...?).

Dostatečný počet parkovacích míst, by přispěl ke zkvalitnění občanské vybavenosti a snadnější dostupnosti místních služeb, nejen pro rodiny s malými dětmi, ale i místní obyvatele.

Cílem územní studie nebylo primárně řešení statické dopravy, ale vytvořit kvalitní veřejné prostranství příjemné pro všechny, tj. bydlící i projíždějící či procházející. Návrh je koncipován tak, aby tento veřejný prostor umožnil funkčně umístit jak prostor pro vozidla, tak i pro pěší, cyklisty a

veřejnou dopravu, a to vše rovněž i při doplnění zeleně. Z uvedených důvodů proto nelze do tohoto prostoru umístit šikmá či kolmá parkovací místa. Rovněž je třeba zmínit, že uvedená lokalita bude v brzké budoucnosti součástí rozšíření zóny placeného parkování, kdy na všech veřejných parkovacích místech bude návštěvník platit 20 Kč/hod. v pracovní dny v době od 8:00 do 18:00. Na závěr poznamenáváme, že je povinností každého subjektu řešit statickou dopravu pro své potřeby či aktivity.

Jan Mléčka

prosím o uvážení, zda do celkové koncepce nezahrnout alespoň základní názor na prostor komunikačního uzlu Svornosti, Litovelská, Krapkova. Jedná se o stěžejní prvek pohledových os a v současnosti není nijak smysluplně řešen (vyšlivší zbytková zeleň s odpadními kontejnery atp.), alespoň s důrazem na kvalitu prostoru pro pěší. Do budoucna by mohl sloužit i jako jeden z podkladů pro celkové dopravní řešení.

Uvedený prostor záměrně nebyl zařazen do řešeného území a to zejména ve vazbě na blízký železniční přejezd a jeho ochranné pásmo. Již v minulosti jsme se tímto problematickým uzlem zabývali, ale z důvodů dodržení normových požadavků na železniční křížení a zachování všech stávajících pohybů (vč. vedení linek MHD ul. tř. Svornosti) nebylo nalezeno takové řešení, které by bylo ze strany města akceptovatelné.

Emil Weiss

Dnes jsem si přečetl článek v "Hanáckém večerníku" a nestačil jsem se divit co se chystá.

Chci se zeptat: město má tolik peněz, že je bude vyhazovat za takový nesmysl?

Já budu třeba sedět na zahrádce v Palackého ulici a kolem mne budou jezdit smradící autobusy? To nemyslíte snad vážně. Tam přece nemůže být pěší zóna, a aby tam jezdili autobusy. Zbytečně vyhazujete peníze za takové studie.

A ostatní doprava bude jezdit kolem zimáku, ti co jedou k tržnici tak pojedou delší trasu, spálí více PHM a to je ta ekologie?

Dle současných trendů, a v souladu se schváleným Plánem udržitelné městské mobility či Koncepce veřejných prostranství, je budování takovýchto zklidněných míst s vyloučením individuální automobilové dopravy žádoucí a navržené vytvoření pěší zóny bylo v rámci veřejného projednávání přijímáno veskrze kladně. Rovněž byl návrh podpořen vypracováním dopravního modelu, ze kterého vyplynulo, že jediným souvisejícím opatřením musí být úprava křižovatky Legionářská x Studentská (okružní či světelně řízená křižovatka). S úpravou této křižovatky se do budoucna rovněž počítá a v současné době je již zpracovaná projektová dokumentace.

To bude další paskvil, tak jako se to stalo na Zikově ulici.

Určitě by místo té pěší zóny v Palackého ulici stálo za úvahu konečně už pořádně opravit tř. Svobody, která je v katastrofálním stavu (už se tam pomalu nedá jezdit, je to sama díra a výmol, člověk je jak na houpačce), je třeba tam zrušit kostky a místo nich položit tichý asfalt.

Změna povrchu na tř. Svobody by z důvodu nestabilního podloží vyžadovala komplexní rekonstrukci, kterou se v současné době neuvažuje a to zejména z hlediska velkých investičních nákladů.

Tramvajové zastávky už nedělejte ala Vídeň. Když tam projede třeba sanitka, tak ti co čekají na zastávce nemohou ani dýchat, kolik se tam zvíří prachu, protože to nikdo nečistí. Pokud tam zastaví tramvaj, tak ostatní účastníci musí také zastavit a potom tím celá doprava kolabuje. Navíc jsou z kostek a auta proto vydávají více hluku (tak jako některé křižovatky co jste v poslední době rekonstruovali).

Ve městě má být klasická tramvajová zastávka s ostrůvkem, auta pak mohou nerušeně projíždět a žádná tramvaj je neblokuje. Přístup cestujících na ostrůvek je pomocí přechodu pro chodce.

Ano v ideálním případě má být zastávka řešena tak, jak popisujete, tj. samostatný tramvajový ostrůvek s přechody pro chodce. K řešení tramvajových zastávek tzv. vídeňským typem se přistupuje pouze v případech, kdy šířkové poměry nedovolují umístění alespoň všech minimálních požadovaných funkcí, tj. tramvajová trať, vozovka, chodníky, tak jak tomu je pouze u zastávky Olomouc - město.

Ano v ideálním případě má být zastávka řešena tak, jak popisujete, tj. samostatný tramvajový ostrůvek s přechody pro chodce. K řešení tramvajových zastávek tzv. vídeňským typem se přistupuje pouze v případech, kdy šířkové poměry nedovolují umístění alespoň všech minimálních požadovaných funkcí, tj. tramvajová trať, vozovka, chodníky. V řešeném území nejsou „vídeňské“ zastávky navrženy.

Petr Doležel

Návrh jako celek velmi vítám a podporuji navrhované úpravy uličních profilů.

Z pohledu projektanta dopravních staveb a denního účastníka silničního provozu v této lokalitě bych upozornil na možné komplikace a potřebu dořešení alespoň v základních parametrech i ve stádiu studie:

-Výjezd z ul. Krapkovy vlevo není v současnosti možný, bývá řidiči porušován přikázaný směr jízdy vpravo, otáčení vozidel pak probíhá na ul. Palackého nebo kolem Namira, což bude ztíženo – znemožněno z důvodu zúžení vozovky – navržených cyklopruhů, zastávek a zamezení průjezdu propojkou Hynaisovy.

Související je i napojení ul. Erbenovy, kdy není v současnosti možné legálně odbočit na výjezdu vlevo a opět bývá toto porušováno.

Návrhem právě dojde k eliminaci nežádoucího otáčení v ul. Palackého. Pro legální trasu na ul. Litovelská lze využít z ul. Krapkova ulice Na Vozovce, Polívkova a tř. Svornosti, nebo alternativně po ul. Palackého, Wellnerova, Hynaisova a Pöttingova. Pro napojení ul. Erbenova se oproti stávající situaci nic nemění a obsluha zůstává stejná, tzn. pro potřeby levého výjezdu lze využít trasu přes ul. Krapkovu a pro potřeby levého vjezdu z ul. Palackého opět ulice Wellnerova, Hynaisova a Pöttingova.

-Co kdyby se zrušily tramvajové zastávky Nádraží Město a Palackého a nahradily jednou zastávkou před Namirem spojenou s bus.

Zrušení obou zastávek a vytvoření nové před budovou Namiro by mělo za následek významné zhoršení přestupních vazeb. Na zastávce Olomouc – město tramvaj – vlak, na zastávce Palackého pak tramvaj – tramvaj a tramvaj – autobus (MHD, příměstské).

-Bude zřejmě nutné řešit i úpravu křižovatky Wellnerova x Hynaisova a Wellnerova x Palackého z důvodu zabezpečení průjezdu nákladních vozidel.

Bylo v studii prověřeno vlečnými křivkami.

-V současnosti možný výjezd z ulice tř. Svornosti vlevo na Litovelskou bude značně ztížen, pro pohyb nákladních vozidel bude nutná úprava ostrůvku, obrub vlečných křivek

Jedná se o výjezd z oblasti s omezenou tonáží~~, bylo v studii prověřeno vlečnými křivkami.~~

-Odbočení vlevo z Litovelské do ulice Před lipami nebude legálně možné z důvodu posunu ostrůvků zastávky ke křižovatce.

V tomto uzlu je důležité udržet stávající velmi silnou vazbu pro pěší a cyklisty (Mozartova – Před Lipami). V současné době uvedený přechod s přejezdem nesplňuje normové požadavky na svoji délku, proto byl v návrhu dovybaven ochrannými ostrůvky s doplněním potřebného vodorovného značení. Pak je na zvážení změna organizace dopravy spočívající v otočení jednosměrného provozu v ul. Před Lipami, která by neměla zásadní vliv na obsluhu dané oblasti.

-Uváděné zachování počtu parkovacích míst na ul. Litovelské zřejmě nebude pravdivé, odhaduji snížení kapacity na 50 %, ale podporuji navržené řešení

Redukce počtu parkovacích míst vychází z požadavku na řešení modrozelené infrastruktury a doplněná zeleně do uličního profilu.

-Obsluha slepé části ulice Litovelská (domy 28 – 30) bude problematická, legálně nebude možná obsluha vozidly TSmO.

Předpokládáme, že obsluha bude probíhat stejně jako nyní a vozidla TSMO budou do daného slepého úseku couvat.

-Výjezd z Dvořákovy vlevo – opět velmi ztížen vložením ostrůvku, nutné úpravy dle vlečných křivek vozidel nutné obsluhy, rovněž odbočení vpravo z ul. Na Šibeníku na tř. Míru není navrženo pro pohyb nákladních vozidel.

Jedná se o výjezd z oblasti s omezenou tonáží~~, bylo v studii prověřeno vlečnými křivkami.~~

-Na tř. Míru v úseku před č.o. 19 je chodník z důvodu CS zužován, a ještě bude omezován trolej. stožáry, je vhodné zvážit zúžení řadicích pruhů, případně posun tram. trati severně

Bude prověřena možnost zúžení odbočovacího pruhu. Zároveň je navrženo po vybudování propojení tř. Jiřího Pelikána až na ul. Erenburgova zrušení uvedeného odbočovacího pruhu. Čímž bude možné rozšířit chodník a doplnit parkovací místa.

Odbočovací pruh bude zúžen na 2,75 m tedy minimální možnou hodnotu.

-Délka řadicích pruhů na tř. Míru před křižovatkou s Pražskou je zkrácena, ve špičkách zde vozidla jedoucí v přímém směru blokují průjezd vozidel odbočujících vlevo a vpravo. Vhodné je navrhnout řadicí pruhy co nejdelší.

Délka řadící pruhů je stejná jako nyní a řešení je převzato ze studie „Variantní řešení uličního profilu s umístěním tramvajové trati Třída Míru - Pražská v Olomouci“. Jejich prodloužení není možné z důvodu kolize se sousedním stavebním objektem.

-Zastávka Pražská má přístup jen z jedné strany. Toto řešení obecně nebývá chodci respektováno a volí příchod i z druhé strany ve směru příchodu. Doporučuji navrhnout přechod i ve směru od ul. Za Zlatou koulí.

Bude prověřeno doplnění přechodu. Aktuálně prověřujeme.

- Změna polohy zastávky Pražská před křižovatku vyplývá z výhledového vedení tram. trati po ul. Pražské. Většina cestujících však dochází do lokality nad křižovatkou a bude muset překonávat rušné komunikace po přechodech řízených SSZ.

V rámci zadání studie bylo stanoveno navrhnout etapizaci pro tento uzel, spočívající v zachování polohy zastávek ve stávající poloze do doby rozhodnutí o realizaci tramvajové větve do lokality Pražská – východ. To bude do studie doplněno.

Bude doplněno

- Navrhovaná pěší zóna na ul. Palackého omezí přístup do jednosměrné ulice tř. Spojenců pouze z ulice Pöttingeova, čímž se zde výrazně zvýší provoz (zásobování, rezidenti, ZŠ Spojenců).

Pěší zóna je navrhována pouze v úseku od křižovatky Palackého x Pöttingova x tř. Spojenců po křižovatku s nám. Hrdinů. Toto řešení nikterak neomezí pohyb do tř. Spojenců.

Zuzana Novotná

Chodci mají dostatečný prostor pro pohyb, stejně jako hromadná doprava. Co je bohužel lehce nedořešené, je cyklo situace z Čechových sadů směr Hejčín. Dlouhodobě upozorňuji, že pokud nebude infrastruktura dostatečně bezpečná a příjemná (a přímá) pro děti a studenty, tak rodiče je na ty kola neposadí a budou je po městě vozit autem. Přetíženost křižovatky U Anči neúměrně roste. Děkujeme za přechod níže u kavárny, ale problémy se musí řešit už dříve.

Problematické body:

- U Sila není areál prostupný, aby mohly děti "bezpečně" procházet.

Nesouvisí s danou územní studií (mimo řešení území).

- Most pro pěší a cyklisty přes koleje neexistuje, úrovňové řešení SŽ odmítlo. https://www.idnes.cz/olomouc/zpravy/olomouc-lavka-pres-trat-hejcin-bourani-nahrada-protesty-mistni-cast.A180120_377707_olomouc-zpravy_stk?

Nesouvisí s danou územní studií (mimo řešení území).

- Situace v tomto řešení zrovna v části z parku děti vrhá přímo do silnice (pruhy).

Z uvedeného dotazu není patrné, o který výjezd z parku se jedná. Výjezd z parku na ul. Hynaisova vede přes sdílený zklidněný prostor určený pouze pro vjezd a výjezd z podzemních garáží a obsluhu dvorního traktu zubní polikliniky. Co se týká výjezdu u zverimexu, tak návrh reflektuje stávající vazbu a chování cyklistů v tomto místě. Dopravní značení upozorňuje projíždějící řidiče vozidel na zvýšený pohyb cyklistů. Rovněž je třeba připomenout, že cyklisté nemají na přejezdu pro cyklisty přednost před projíždějícími vozidly.

- Okolo Hynaisky není přehledná situace, dokonce loni v zimě tam byl sražen dospělý cyklista. Momentálně „hejčíňáci" jsou z této části vrženi na Ladovu, která není řešena.

Nesouvisí s danou územní studií (mimo řešení území).

- Parky využívají cyklisti na průjezd nejen z jihu Olomouce, ale i ze středu a z východu

Nesouvisí s danou územní studií (mimo řešení území).

Další připomínky:

- zajímavá prostorová řešení, např. jednosměrný cyklopruh vedle chodníku a současně třeba i podélné stání.

- odvážné je to zúžení na Palackého – když to jde na Palackého, může i na ulici 8.května.

- auta tedy budou muset jet kolem zimáku? Vlastně proč ne.

- Je tu možnost být odvážnější i na Litovelské. Ať kapacitní doprava končí na okruhu Pražská, Foerstrova.

Jedná se o průtah silnice II. třídy, tudíž takové omezení není možné.

- chodníky s cyklopruhem jsou celkem úzké, není to moc ideální řešení. Přitom autům a tramvajím zase zůstávají 4 pruhy + ještě někde parkovací pruhy. Je to podobné jako na Masaryčce.

Jízdní pruhy jsou navrženy na nejnižší možné šířky.

- nechte na některých místech jet auta po kolejích (je tam "jen" 7 tisíc aut za den) - v Brně takto jezdí tramvaje společně s auty i při 10 tisíc intenzitě. Pak zbyde více prostoru pro chodce a cyklisty. Uděláte prosím analýzu této situace?

Požadavek DPMO je z hlediska bezpečnosti (eliminace kolize auto – tramvaj)nenavrhovat takováto řešení.

Otázka k prověření:

- DPMO spěchá na opravu kolejí, mají slíbené dotace z ITI – k vyčerpání do konce r. 2027 (pod hrozbou zastavení dopravy od Drážního úřadu). Přitom studie by dostala stavební povolení za 2-3 roky. Stihne se to zrealizovat zároveň? Budou peníze na všechny tři jednotlivé části, aby se mohly zalít koleje do roviny se zbytkem plánované pěší zóny / zastávek / vozovky?

Pro splnění podmínek čerpání dotace je třeba mít kolaudační rozhodnutí do konce roku 2029. Předpoklad je, že v příštím roce bude zahájena projektová příprava s vydáním stavebního povolení do konce roku 2025.

Díky, že myslíte i na MZI. Jaký by to mohlo být koeficient? Podle čeho jej počítáte – máte na tuto část vypracované jednotlivé přípravy pro MZI?

Navržená opatření MZI se skládají zejména z návrhu nové dešťové kanalizace s retencí, a retenčních prostor v rámci strukturovaného substrátu pod výsadbovými pásy. Dá se říci, že retenci vody v řešeném území bude zajištěna těmito dvěma prostředky přibližně v poměru 50:50. Návrhové parametry činí: 3l/s/ha s dobou prázdnění retenčního prostoru max 24h.

Eva Treutnerová

chtěla bych vyjádřit svůj nesouhlas s novou pěší zónou v Olomouci. Doprava ve městě je už tak dost složitá a výsledkem této novinky bude pouze další přetížení jiných tras - např. Wolkerovy ulice, která je už nyní neustále ucpaná. Myslím, že by o takové významné věci měli rozhodovat občané města, a za tím účelem by bylo vhodné je plošně oslovit. Je to další klacek pod nohy řidičům.

Dle současných trendů, a v souladu se schváleným Plánem udržitelné městské mobility či Koncepce veřejných prostranství, je budování takovýchto zklidněných míst s vyloučením individuální automobilové dopravy žádoucí a navržené vytvoření pěší zóny bylo v rámci veřejného projednávání přijímáno veskrze kladně. Rovněž byl návrh podpořen vypracováním dopravního modelu, ze kterého vyplynulo, že jediným souvisejícím opatřením musí být úprava křižovatky Legionářská x Studentská (okružní či světelně řízená křižovatka). S úpravou této křižovatky se do budoucna rovněž počítá a v současné době je již zpracovaná projektová dokumentace.

Eliška Mrtvá

děkujeme, že máme možnost vyjádřit se ke konceptu rekonstrukce ulic Palackého, Litovelská a Třída Míru v Olomouci.

- vytvoření pěší zóny v ulici Palackého se nám nejeví jako potřebné a nevidíme v této změně hlubší smysl

Dle současných trendů, a v souladu se schváleným Plánem udržitelné městské mobility či Koncepce veřejných prostranství, je budování takovýchto zklidněných míst s vyloučením individuální automobilové dopravy žádoucí a navržené vytvoření pěší zóny bylo v rámci veřejného projednávání přijímáno veskrze kladně.

- počet tramvajových zastávek od ulice Pražská po náměstí Hrdinů by byl dostačující v počtu 3, v současné době i v konceptu jsou tramvajové zastávky 4 a jsou ve srovnání s ostatními částmi města Olomouce dosti blízko sebe a navíc bychom předpokládali, že tramvajová zastávka se v budoucnu přiblíží obchodu LIDL na tř. Jiřího z Poděbrad, zdravotnímu středisku Na Šibeníku a školce ve Škrétové ulici (posunutí zastávky na ulici Litovelská má opačný trend)

Koncept umístění tramvajových zastávek je stejný jako je tomu dnes, až na přemístění zastávky Pražská, kdy se předpokládá s výstavbou nové tramvajové trati do lokality Pražská – východ. Mírné posunutí zastávky Na Šibeníku směrem do centra vychází z navázání přechodu pro chodce, který je velmi využívaný jak pěšími, tak cyklisty.

- vzdálenost vysázení stromů od domu na Třídě Míru (především 839/11 a 840/13) není nejšťastnější, větve budou sahat až do oken bytů v nižších patrech, dům je orientován na sever, byty jsou tmavé a chladné, za celý den zde nezasvítí slunce a vysázením stromů se ještě zvýší vlhkost v bytech a bude se muset více svítit (i když se apeluje na šetření s el. energií), fasáda domů bude trpět plísní, vzhledem k uvedeným skutečnostem doporučujeme vysázení stromů na druhé straně ulice, tj. před tzv. halou Na Šibeníku.

Výběr stromů byl zvolen zahradním architektem právě s ohledem na uváděné obavy a jako vhodný druh byla zvolena osika.

- před vstupními vchody domu Třída Míru 839/11 a 840/13 chybí umožnění přístupu CHODNÍK - VOZIDLO - doplnění umístění dlažby v travnatém pásu, pokud nebudou stromy umístěny na druhé straně ulice), nevíme, jak nebo kde budou nastupovat do vozidel přestárlí nebo nemocní lidé, jak bude stěhován nábytek, případně stavební materiál, pokud někdo bude provádět např. rekonstrukci v bytě.

Ano, budou doplněny přístupové chodníky. Bude doplněno

++

<u>Odbor investic</u>

předesílám, že jsem bohužel nemohl být včera na VV k této studii, ale byl jsem na veřejném projednání této studie. Některé dotazy se těchto připomínek taky dotkly, takže mám tyto poznámky na které byste se měli zaměřit:

-Údajně nejde realizace stavby provést po etapách – podle mě musí být zajištěna etapovitost akce, musí se počítat i s realizací TT v předstihu (záleží na jak dlouho tu trať DÚ ještě povolí)

Etapovitost v tomto smyslu nelze, lze praktikovat pouze etapovitost po dílčích úsecích.

-Studie by se měla doplnit o křižovatku Legionářská Studentská – byly k tomu také dotazy (světelná křižovatky vs okružní křižovatka)

V studii je úprava této křižovatky uvedena jako podmínka pro realizaci.

Po dlouhé debatě všech zúčastněných bylo rozhodnuto, že územní studie bude odevzdaná variantně - Nesouhlasím, v rámci studie by mělo být dohodnuto finální řešení. Kdo bude tento majetek mít ve správě? Jedná se o krajskou komunikaci a dešťová kanalizace by se měla předávat kraji? Nutno dořešit!! Odbor investic opětovně upozorňuje, že jakékoli variantní řešení studie prodlouží navazující projektovou přípravu. Pokud nebude jasné zadání pro následné stupně PD, bude odbor investic muset prvně tuto specifikaci zadání řešit a zajistit. Až poté bude možné zahájit výběrové řízení na zhotovitele projektové dokumentace.

O výsledné variantě rozhodne RMO, kdy se jedná pouze o dílčí část týkající se retence dešťových vod.

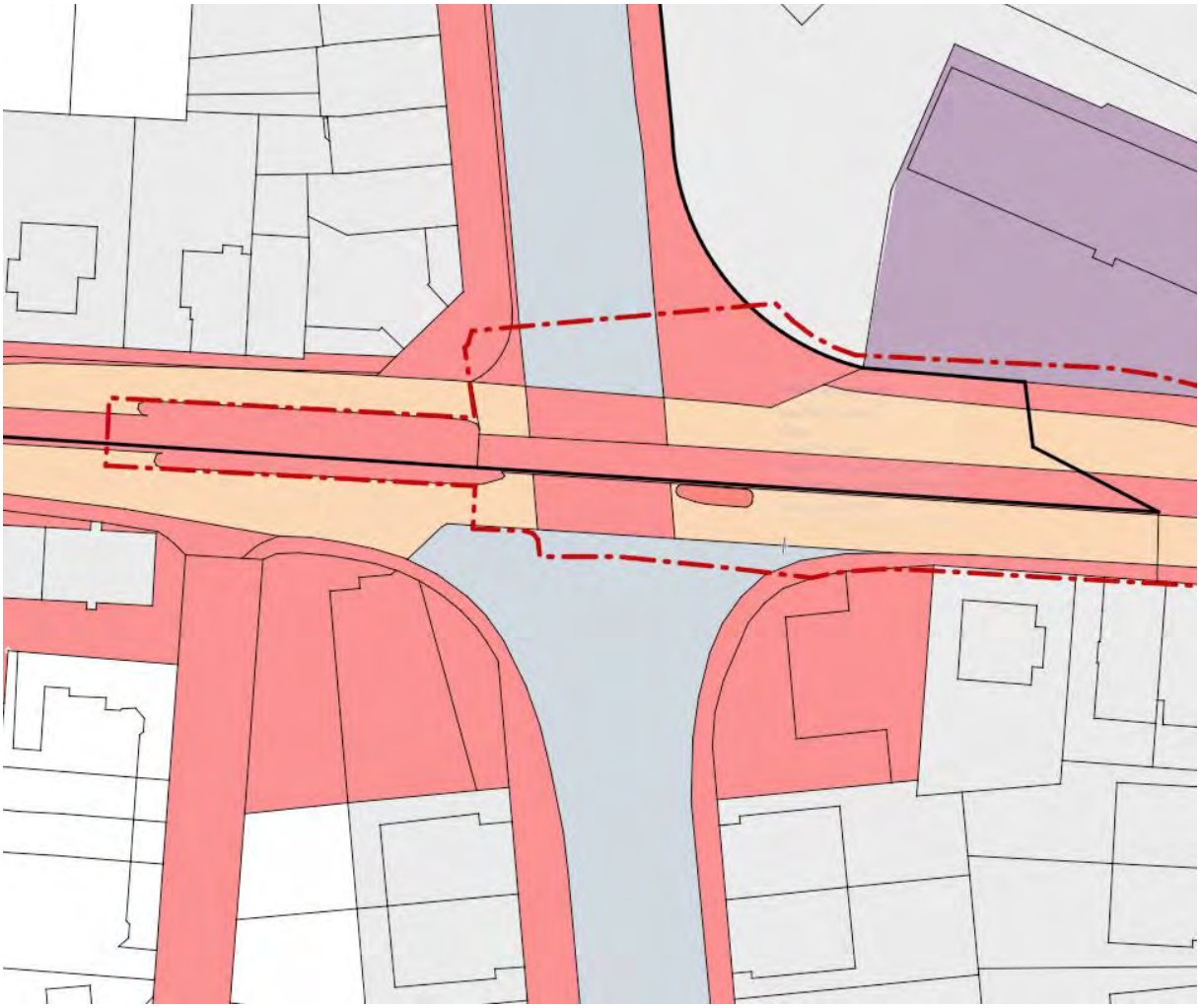
Cyklostojany jako i další mobiliář, je možné v řešeném území umístit. Nutno v řešit v navazující fázi PD - Studie by měla toto řešit. Zejména ve vztahu k pěší zóně

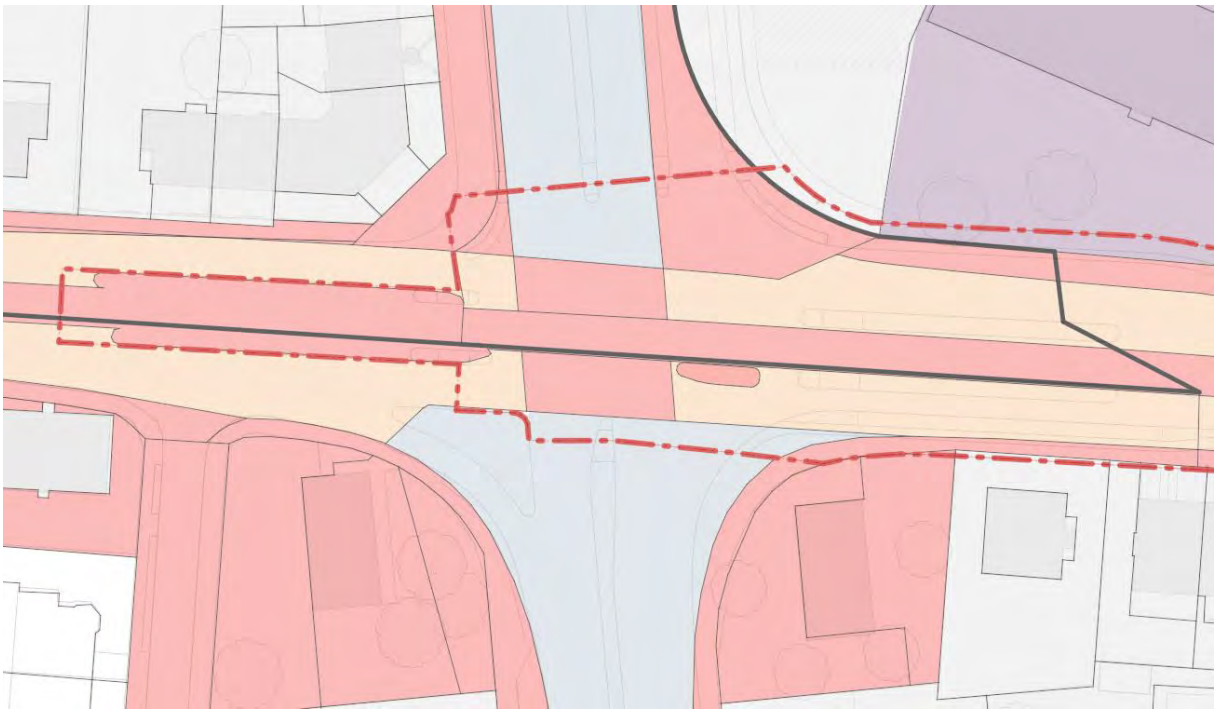
Bude do studie zapracováno.

Požadujeme, aby ve studii byly řešeny majetkoprávní vztahy. Jestliže navržená opatření nebudou umístěna na pozemcích ve vlastnictví statutárního města Olomouc, projekční práce se zastaví do vyřešení majetkoprávních vztahů. Může se stát, že nedojde k jejich vyřešení a budeme muset ukončit projektování, či provést změnu zadání. To znamená, že se projekt prodlouží a mohou být účtovány vícenáklady.

Dle majetkoprávní mapy řešené území je vymezeno pouze na pozemcích ve vlastnictví SMOl a Olomouckého kraje, který bude spoluinvestorem, jakožto vlastní velké části komunikace. Dále jsou dotčeny pozemky státu (ÚZSVM), na kterých jsou umístěny stavy SMOl či Olomouckého kraje.
V současné době již probíhá majetkový převod těchto pozemků do vlastnictví města, resp. kraje.

Ulice Pražská jako silnice I. třídy je v majetku státu, omlouvám se za chybu v majetkové mapě. Samotné křížení Pražská, Tř. Míru je v majetku SMOI/kraje.





LEGENDA VLASTNICKÝCH VZTAHŮ

hranice řešeného území

hranice pozemků

Statutární město Olomouc,
Horní náměstí 583, 77900 Olomouc

Olomoucký kraj,
Jeremenkova 1191/40a, Hodolany, 77900 Olomouc
Správa silnic Olomouckého kraje, příspěvková organizace,
Lipenská 753/120, Hodolany, 77900 Olomouc

ČR, správa: Ministerstvo obrany,
Tychonova 221/1, Hradčany, 16000 Praha 6

ČR - Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových,
Rašínovo nábřeží 390/42, Nové Město, 12800 Praha 2

ČR - Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Nusle,
14000 Praha 4

ČR - Fakultní nemocnice Olomouc,
Zdravotníků 248/7, Nová Ulice, 77900 Olomouc

České dráhy, a.s.,
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1

Majetky v soukromém vlastnictví

Žádáme, aby byla studie projednána s ŘSD.

Není potřeba studii projednávat s ŘSD, jelikož nejsou dotčeny žádné pozemky v jejich správě.

<u>Odbor památkové péče</u>

-retenční nádrž na ploše nemovité kulturní památky Čechovy sady není vhodná

O způsobu řešení retence rozhodne RMO.

-cyklostojany a další mobiliář v ochranném pásmu Městské památkové rezervace Olomouc – nutno zakomponovat již do studie, záměr předložit ve správním řízení Odboru památkové péče

Bude do studie zapracováno.

-Nároží ul. Palackého – Pöttingova - výtvarné dílo/socha, doplněné dle dispozic města – opět nutno zakomponovat již do studie, záměr předložit ve správním řízení Odboru památkové péče

Ve studii je výtvarné dílo (vodní prvek) zakomponován.

Pejpek

- v analytických grafikách (např. schéma pěších tahů) doplnit návrh zaokruhování parků přes areál zimního stadionu a podél západního průčelí Namira do parku

Je ve studii zapracováno.

- v té souvislosti prosím o navrácení do návrhu přechodu v této ose i napojení na síť cest v parku (při následném projednání s památkovou péčí v této věci prosím intervenovat za samosprávu).

V uvedené ose bylo doplněno místo pro přecházení. Úpravy v ploše parku jsou mimo řešené území.

NPU: Nový nástup do parku by byl problematický, jak je uvedeno v zápise, ale současně by nově vybudovaná osa neměla žádnou vazbu s kompozicí parku, takže ji není možné akceptovat.

UHA

- parkování tř. Míru – zohlední sjezd sjezdy vs. parkování (stejný problém jako byl na ul. Litovelská)
- umístit mobiliář – minimálně cyklostojany (již nyní jsou umístěny např. u budovy zubní polikliniky)
- řešení veřejného prostranství nároží Žilinská – Mozartova (převzít ze studie – alespoň schematicky)
- tř. Míru x Pražská – doplnit etapizaci dle zadání
- vyhodnocení řešení variant retence dešťových vod
- zaslat textovou část studie

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Stavba / záměr:	Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru
Stavebník / Investor/objednatel:	Město Olomouc
Projektant/Zhotovitel:	Maaus s.r.o.
Předmět jednání:	6. výrobní výbor
Místo jednání:	UHA – zasedací místnost, Hynaisova 10, 5. patro.
Datum:	16.01.2024
Přítomni:	viz prezenční listina
Připomínky k zápisu nejpozději:	**24.01.2024**

Přílohy:

- Prezenční listina
- Dokumenty prezentované na jednání

Záznam z jednání:

Obsah:

1. Představení

Představení aktuální rozpracovanosti projektu a důvody konání VV

Projektant zrekapituloval návrh, který je v podstatě totožný s návrhem projednaným na 4. VV. Podstatným rozdílem je variantní návrh zastávky Šibeník. Tato zastávka byla nově variantně navržena v uspořádání zastávkového mysu. Požadavek na prověření této varianty vychází od komise dopravy a architektury, kde byl návrh prezentován dne 21.11.
Cílem 6. VV je variantní řešení projednat, a vybrat lepší řešení.

Zastávka Šibeník

Zastávka v uspořádání zastávky mysové umožňuje legální odbočení do ulice Před Lipami. To není při návrhu klasických zastávkových ostrůvků možné. Zároveň vede ke zklidnění dopravy. Po delší debatě všech zúčastněných, se zúčastnění shodli, že návrh mysové zastávky není v tomto místě vhodný, a je dále nutné sledovat pouze variantu klasických zastávek.

Zastávka regionální autobusové dopravy

Současná zastávka U Zlaté koule je v návrhu přenesena do pozice před domem Namiro. Ze strany zadavatele bylo uvedeno, že tato zastávka je vhodně umístěna, protože může být nově využita i vozy MHD např. linkou 16, která tak může vynechat zastávku nám. Hrdinů. Zástupce KIDSOK uvedl, že pokud by měla být zastávka obsluhována i kloubovými autobusy délky 18 m je více než vhodné navrhnout zastávkovou hranu tak aby umožnila stanicování kloubového autobusu i linkového zároveň, což se rovná souhrnné délce ~ 34 m. Projektant uvedl, že prodloužení na tuto délku je technicky možné.

MZI + dešťová kanalizace

Ze strany projektanta byly rekapitulovány varianty retence vody v území Následně mezi zúčastněnými, proběhla koncepční diskuze o vhodnosti jednotlivých řešení. Polovina nutné kapacity retence dešťové vody je zajištěna průlehy a vegetačními pásy v ulicích v obou variantách. Zbylá část musí být retenována technicky.

Varianta S – Retence v Čechových sadech
Retenční nádrž o velikosti 400 m3 v místě dětského hřiště. Zástupci památkového úřadu upozornili, že nepovažují za vhodné retenovat vody v parku. A to z důvodu nulového přínosu pro park samotný. Retence je v parku možná pouze za předpokladu, že ze strany budoucího správce tohoto potrubí bude odstoupeno od nutnosti dodržet ochranné pásmo tohoto potrubí, tak aby mohly být v ploše parku vysázeny stromy kdekoliv bez omezení. Dle sdělení NPÚ, by při případné realizaci by nesměly být poškozeny koruny a zejména kořeny stávajících dřevin – to předpokládá nezasahování do kořenových zón a kořenových prostorů. Zástupce zadavatele dále upozornil, že projednání i samotná realizace potrubí může být problematická z důvodu případných archeologických nálezů.

Tato varianta však nebyla vyloučena. Zadavatel požaduje, aby v této fázi byly doloženy argumenty písemně, proč není vhodné realizovat retenci v parku.

Varianta U – Retence pod tramvajovým tělesem
Tato retence je navržena jako trubní stejného průřezu v celé délce úseku. Vzhledem k tomu, že křížení TT s dráhou je vyňato z řešeného území, je toto řešení jediné možné v úseku ulice tr. Míru a Litovelská. Zástupce DPMO upozornil, že pevná jízdní dráha značně znemožňuje opravy jakéhokoliv potrubí pod TT. Dále byla diskutována možnost přesunu tohoto potrubí. Do osy jízdního pruhu v ulici Litovelská, které by tak nahradilo jednu splaškovou kanalizaci. Toto řešení je možné, avšak technicky znamená přepojení všech přípojek přilehlých domů do druhé splaškové kanalizace. Všechny přípojky by tak křížily TT

V další debatě bylo potvrzeno, že finální rozhodnutí v této věci bude mít rada města, která zvolí jednu variantu, která bude dále sledována ve vyšším stupni projektové přípravy.

Závěr
Po ukončení VV byl debatován další postup ve věci zastávky Šibeník, přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty v tomto místě a levého odbočení do ulice Před Lipami. Zadavatel vznesl požadavek ať projektant prověří, jak daleko je nutno odsunout zmíněný příjezd/přechod tak aby bylo možné levé odbočení bez křížení dopravního stínu. Toto prověření má být navrženo v obou variantách jednosměrnosti ulice Před Lipami.

Komentář Zadavatele k zápisu

Zadavatel Požaduje, aby projektant doplnil textovou část o informace, které byly během všech jednání konzultovány, a následně tyto informace shrnul do závěrů studie použitelných pro radu města. Jedná se o následující doplnění:

Varianta U
- popsat, že případná oprava akumulačního potrubí pod TT je možná i bezvýkopovou technologií,
-popsat proč není možné přesunout všechny sítě do jednoho kolektoru nebo sítě přeložit tak, aby byla jen jedna kanalizace a jeden vodovod v ulici. Odůvodnit tak, jak bylo odůvodněno na předchozích jednáních (z důvodu výškových, křížení TT s přípojky atd..). Popsat, že vedení IS v kolektoru neřeší uvolnění prostoru pro zeleň a vetší prostor pro vsakovací pásy kolem komunikace. Uložení sítí v kolektorech by znamenalo přeložení všech sítí v celé ulici a došlo by ke křížení TT s přípojky, navíc by se dle předchozích sdělení projektanta nebylo možné výškově se trefit do kanalizace uložené v ulici nám. Národních hrdinů. V kolektorech není možné s provozních důvodů uložit i kanalizační sběrače. Ty by pak musely být uloženy mimo kolektor, což by nepředstavovalo žádnou prostorovou úlevu pro dešťovou kanalizaci. Naopak by řešení bylo kompilované možná i neproveditelné a docházelo by ke křížení TT s přípojky.
- popsat nesouhlas DPMO s uložením DN700 pod TT

Varianta S:
- doplnit text o informaci, že projektant prověřil umístění akumulace a IS v parku s ohledem na výškové umístění stávajících IS (pokud bylo prověřeno) a zohlednil umístění stávajících stromu v parku. Doplnit informace, zda by docházelo ke kácení stromů (hrubím odhadem konstatovat počet ks), v jakých vzdálenostech se IS od stávajících stromů nacházejí (opět hrubím odhadem konstatovat). Doplnit informaci o tom, zda je možné dodržet minimální odstupy od stávajících IS a odůvodnit proč není možné navrhovanou kanalizaci vést pod tamním pěším propojením vedoucím napříč Litovelská branka k ulici Hynaisovou.
-doplnit odhadované výškové uložení dešťové kanalizace místě křížení s dráhou,
-popsat upozornění zástupců památkového úřadu a zástupců zeleně. Doplnit popis možných vzniklých problému, které byly na jednáních opakovaně diskutovány na předchozích jednáních.
-Zadavatel požaduje, aby v této fázi byly doloženy argumenty písemně, proč není vhodné realizovat retenci v parku od zástupců památkářů a odboru městské zeleně.

Obecně:
- popsat závěry, které byly na jednání řečeny, že zhruba 50% dešťové vody je dle předložené studie možno akumulovat v zeleni podél komunikace, zbylých 50% je nutno akumulovat buď v akumulačním potrubí pod TT nebo v parku, tím by bylo dodrženo 100% HDV dle legislativy. Popsat další možnost řešení, která by vedla k zlepšení stávajícího stavu akumulací dešť. vody v zeleni a následnému odvedení 50% dešť. vody do dešť. kanalizace a dále do splaškové kanalizace, viz závěr jednání ze dne 16. 1. 2024

V návaznosti na výrobní výbor dne 16.1.2024 proběhlo interní jednání, dne 23.1.2024, za účasti Ing. Nadymáčkové, Ing. Ulehlu (MOVO), zástupců ODUR (Ing.Kmoníčková a Ing. Gajdošová), zástupců DPMO (Ing. Czibor a Ing. Stejskal).

Kde, bylo konstatováno, že zástupci DPMO nesouhlasí s akumulací dešťových vod v DN700 pod tělesem TT, ale jsou ochotni souhlasit s vedením dešťové kanalizace pod tělesem TT DN300. Dešťové potrubí by svádělo asi 50% dešťových vod ze zpevněných ploch do akumulace v parku popřípadě do kanalizace splaškové. Jestliže by nebylo možné realizovat akumulaci v parku, přítomní se shodli, že by bylo možné zahájit zpracování PD bez akumulace v parku, vzhledem k tomu, že dojde k zlepšení stávajícího stavu.

Co se týče údržby vsakovacích objektu bylo konstatováno, že provozovatel zařízení HDV bude ještě diskutován, ale pokud by byl zájem, aby zařízení HDV provozovalo MOVO, bylo by tak možné za předpokladu rozšíření smlouvy a samotná realizace zařízení by musela splňovat podmínky jako je snadná údržba, možný monitoring, předsazení lapačů kalů a jiné.

Záznam z jednání komise pro architekturu, územní plánování a pro program regenerace památek MPR

datum jednání: 23.01.2023, 15.00 – 17:45
přítomni: Ing. arch. Radek Liška, Ing. Monika Hryzbilová, Mgr. David Novák, Ing. arch. Lukáš Blažek, Ing. arch. Michal Giacintov, Ing. arch. Pavel Vrba, Ing.arch. Pavel Grasse, Ing. arch. David Helcel, Ing. Miroslav Pospíšil, Magdaléna Vanečková, Václav Kryl
omluveni: Radim Schubert, Jana Fraitová
hosté: Ing.arch. Jakub Czapek, Ing. Martin Luňáček, Mgr. Veronika Richterová, Ing.arch. Eva Bomberová, Ing. Jan Berka, Ing. Jiří Žák a Ing. arch. Martina Strnadová (připojeni online)
tajemník: Ing. arch. Jana Křenková

Program:
1. Malá zimní hala – studie (Ing. Jiří Žák, Ing. arch. Martina Strnadová)
2. Územní studie Palackého – Litovelská – tř. Míru (Ing.arch. Czapek)
3. Lokalita Tržnice
4. Různé

Jednání komise proběhlo ve velkém zasedací místnosti ODÚR, a řídil ho její předseda Ing. arch. Radek Liška. Na úvod byl jednohlasně schválen výše uvedený program jednání komise.

2. Územní studie Palackého – Litovelská – tř. Míru

Ing.arch. Czapek prezentoval návrh územní studie Palackého – Litovelská – tř. Míru v rozsahu úprav od minulého jednání komise, které reagují na připomínky a podněty, zejména představil varianty řešení tramvajové zastávky Šibeník a odbočení do ulice Před lipami, které bylo kladně projednáno s DI.

Diskuze:

- Ing. arch. David Helcel: zastávka Olomouc město je navržena jako nebezpečné místo pro cyklisty - řešením by byla zastávka vídeňského typu. Pro širší chodníky a cyklostezky by preferoval provoz automobilů po tramvajovém pásu nebo odstranění parkovacích míst, popř. alespoň zúžit jízdní pruhy a nerealizovat rozšíření kolejí. Vzhledem k dostatečné šířce uličního profilu navrhuje nakreslit cyklopruhy na vozovku již nyní, což podpořil tam kde je to možné i projektant Ing. arch. Czapek. (ve studii toto nebylo prověřováno, s výjimkou křížení tratí).
    - Ing. M. Luňáček: Jedná se o průtah městem, silnici II. třídy, v návrhu byly zohledněny i požadavky vlastníka (Olomoucký kraj) se kterým bylo domluveno zúžení šířky jízdního pruhu na 3m. V návrhu dochází k částečné redukci parkovacích míst, díky čemuž je možné umístit do uličního profilu zeleň. Zastávky jsou navrženy s ostrůvkem a zvýšeným prahem pro komfort chodců.
    - Ing.arch. Czapek: Zástavka vídeňského typu zde není možná v kombinaci s přímou návazností přechodu pro chodce.
- Ing.arch. Pavel Grasse: navrhuje obrubníkové vpusti, pro komfort cyklistů.
- Ing.arch. Radek Liška: vyjádřil pochybnost nad schopností uličního profilu pojmout všechny zamýšlené funkce v navrženém standardu a upozornil na možnou kritickou situaci v okolí křižovatky Palackého - Krapkova po vybudování zamýšleného polyfunkčního /velkokapacitního/ domu vedle Moolbiku, kde je v těsné blízkosti tramvajové zastávky výjezd a nájezd do podzemních garáží.

Závěr: komise podporuje Územní studii Palackého – Litovelská – tř. Míru (pro – 7, proti – 2, zdržel se – 2)

SEZNAM DOKUMENTACE

Uzemní studie -„Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru“

textová část

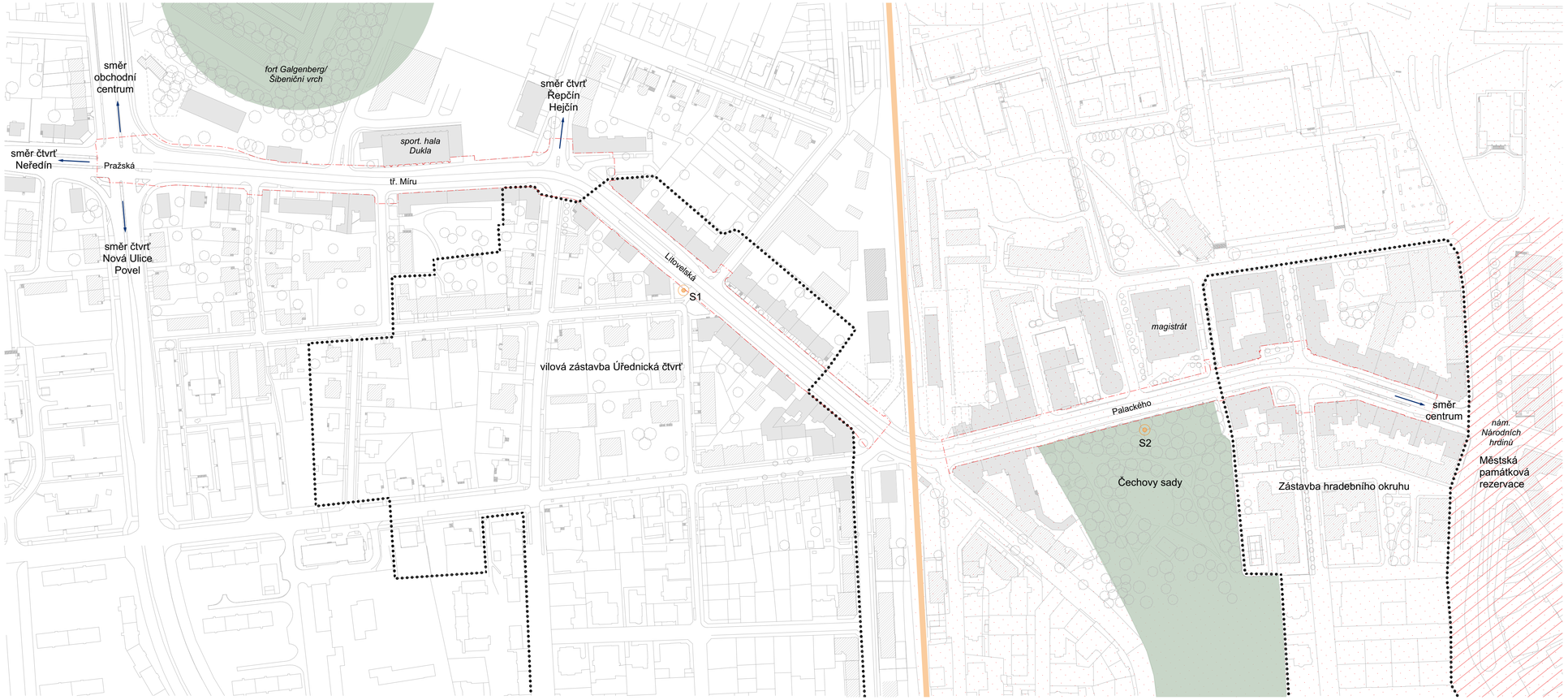
A. Textová zpráv a dokladová část

grafická část

B.1 Výkres širších vztahů
B.2 Stávající stav - vymezení řešeného území
B.3 Výkres stávajícího stavu
B.4 Stávající uliční profily
B.5 Stávající koordinační výkres
B.6 Výkres majetkových vztahů
B.7 Výkres hodnot, problémů, limitů a záměrů
B.8 Výkres charakterového dělení na úseky
B.9 Hlavní výkres - urbanistické řešení
B.10 Urbanistické řešení - ulice Palackého
B.11 Urbanistické řešení - ulice Litovelská
B.12 Urbanistické řešení - třída Míru
B.13 Charakteristické uliční profily - návrh
B.14 Vizualizace ulice Palackého
B.15 Vizualizace ulice Litovelská
B.16 Vizualizace ulice tř. Míru
B.17 Výkres koncepce dopravy
B.18 Výkres koncepce dopravy - ulice Palackého
B.19 Výkres koncepce dopravy - ulice Litovelská
B.20 Výkres koncepce dopravy - třída Míru
B.21 Koordinační výkres
B.22 Koordinační výkres - ulice Palackého
B.23 Koordinační výkres - ulice Litovelská
B.24 Koordinační výkres - třída Míru
B.25 Technická infrastruktura - hospodaření s dešťovými vodami - varianta "U"
B.26 Technická infrastruktura - hospodaření s dešťovými vodami - varianta "S"
B.27 Technická infrastruktura - kanalizace jednotná a splašková
B.28 Technická infrastruktura - zásobování vodou
B.29 Technická infrastruktura - zásobování plynem

přílohy

C. odhad realizačních nákladů
D. kompletní výstup z modelu dopravy

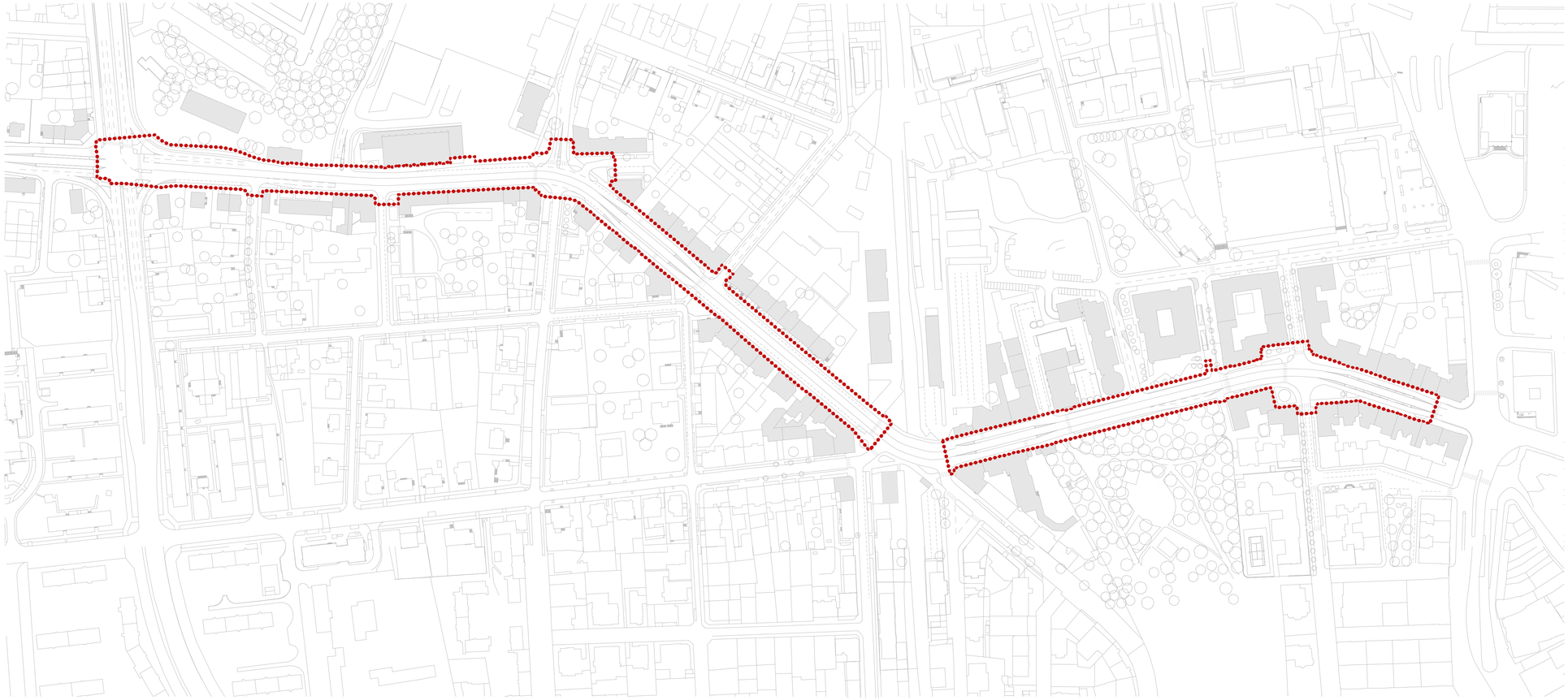


LEGENDA

- hranice řešeného území
- ochranné pásmo památkové rezervace
- památková rezervace Olomouc
- parková zeleň
- S1- Sousoší dělnická rodina
- S2 - pomník Karla Wellnera
- vlaková trať

MAAUS
m. architektonické a urbanistické studio

POŘIZOVATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc kontaktní osoba: Ing. Martin Lufáček e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu tel: +420 732 124 926	ZPRACOVATEL: MAAUS s.r.o. Gorkého 51/1, 602 00 Brno-střed-Veveří e-mail: info@maaus.cz tel: +420 732 251 804
LOKALITA: ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.
ČÍSLO SMLOUVY: OSTR/SOD/1559/2023/Zem	VYPRACOVAL: Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová
NÁZEV ZAKÁZKY: **ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru"**	
STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE: **Územní studie**	
FÁZE PROJEKTU: **NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE**	
ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM: 12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **Výkres širších vztahů**	MĚŘÍTKO: ČÍSLO VÝKRESU: **B.1** PARÉ:



LEGENDA

hranice řešeného území

stávající budovy ohraničující řešené území

MAAUS

m. architektonické a urbanistické studio

POŘIZOVATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc kontaktní osoba: Ing. Martin Lufáček e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu tel: +420 732 124 926	ZPRACOVATEL: MAAUS s.r.o. Gorkého 51/1, 602 00 Brno-střed-Veveří e-mail: info@maaus.cz tel: +420 732 251 804
LOKALITA: ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.
ČÍSLO SMLOUVY: OSTR/SOD/1559/2023/Zem	VYPRACOVAL: Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová
NÁZEV ZAKÁZKY: **ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru"**	
STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE: **Územní studie**	
FÁZE PROJEKTU: **NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE**	
ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM: 12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **Stávající stav - vymezení řešeného území**	MĚŘÍTKO: ČÍSLO VÝKRESU: **B.2** — PARÉ:



LEGENDA

- hranice řešeného území
- katastrální mapa
- objekty stávající
- objekty stávající ohraničující řešené území
- vjezdy do objektů na soukromý pozemek
- trakční / osvětlovací sloupy
- socha / památník
- vstupy do parku
- fasádní uchycení veřejného osvětlení a převěsů
- obousměrný cyklopruh
- hrany, obruby
- vodorovné dopravní značení
- přechod pro chodvce
- osa stávající tramvajové dráhy
- osa stávající vlakové dráhy
- zastávkový ostrůvek se zahrazovacími sloupky
- stromy

MAAUS

m. architektonické a urbanistické studio

POŘIZOVATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc kontaktní osoba: Ing. Martin Luňáček e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu tel: +420 732 124 926	ZPRACOVATEL: MAAUS s.r.o. Gorkého 51/1, 602 00 Brno-střed-Veveří e-mail: info@maaus.cz tel: +420 732 251 804
LOKALITA: ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.
ČÍSLO SMLOUVY: OSTR/SOD/1559/2023/Zem	VYPRACOVAL: Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová

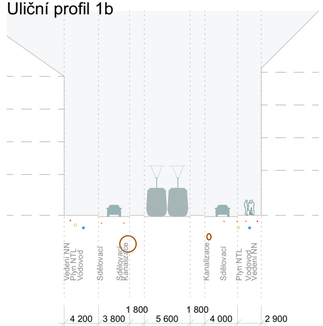
NÁZEV ZAKÁZKY:
ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru"

STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE:
Územní studie

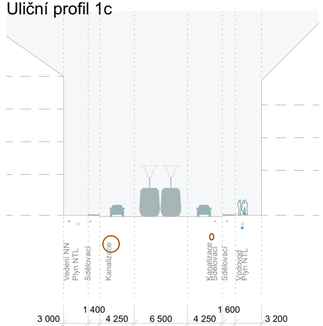
FÁZE PROJEKTU:
NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE

ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM:	12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **Výkres stávajícího stavu**	MĚŘÍTKO: ČÍSLO VÝKRESU: **B.3**	 PARÉ:

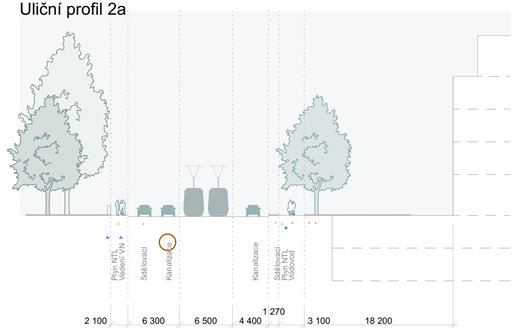
Uliční profil 1b



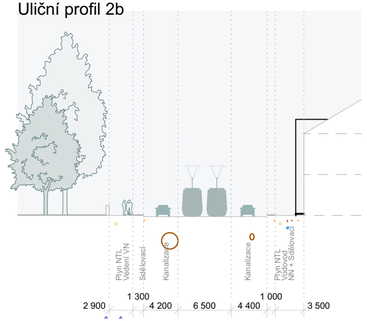
Uliční profil 1c



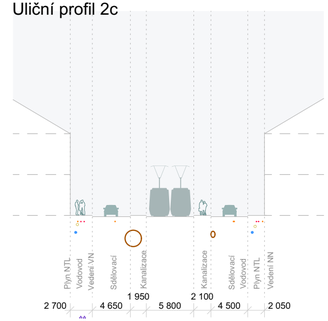
Uliční profil 2a



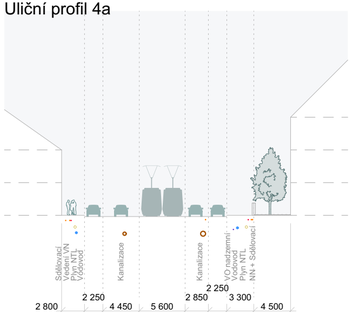
Uliční profil 2b



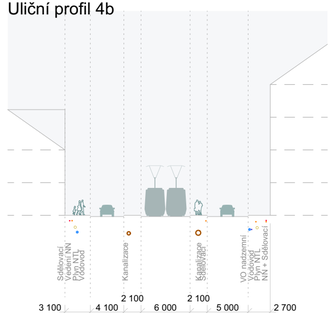
Uliční profil 2c



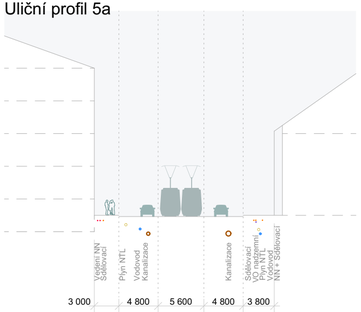
Uliční profil 4a



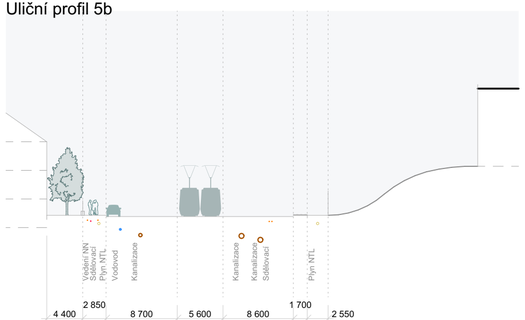
Uliční profil 4b



Uliční profil 5a



Uliční profil 5b



MAAUS
m. architektonické a urbanistické studio

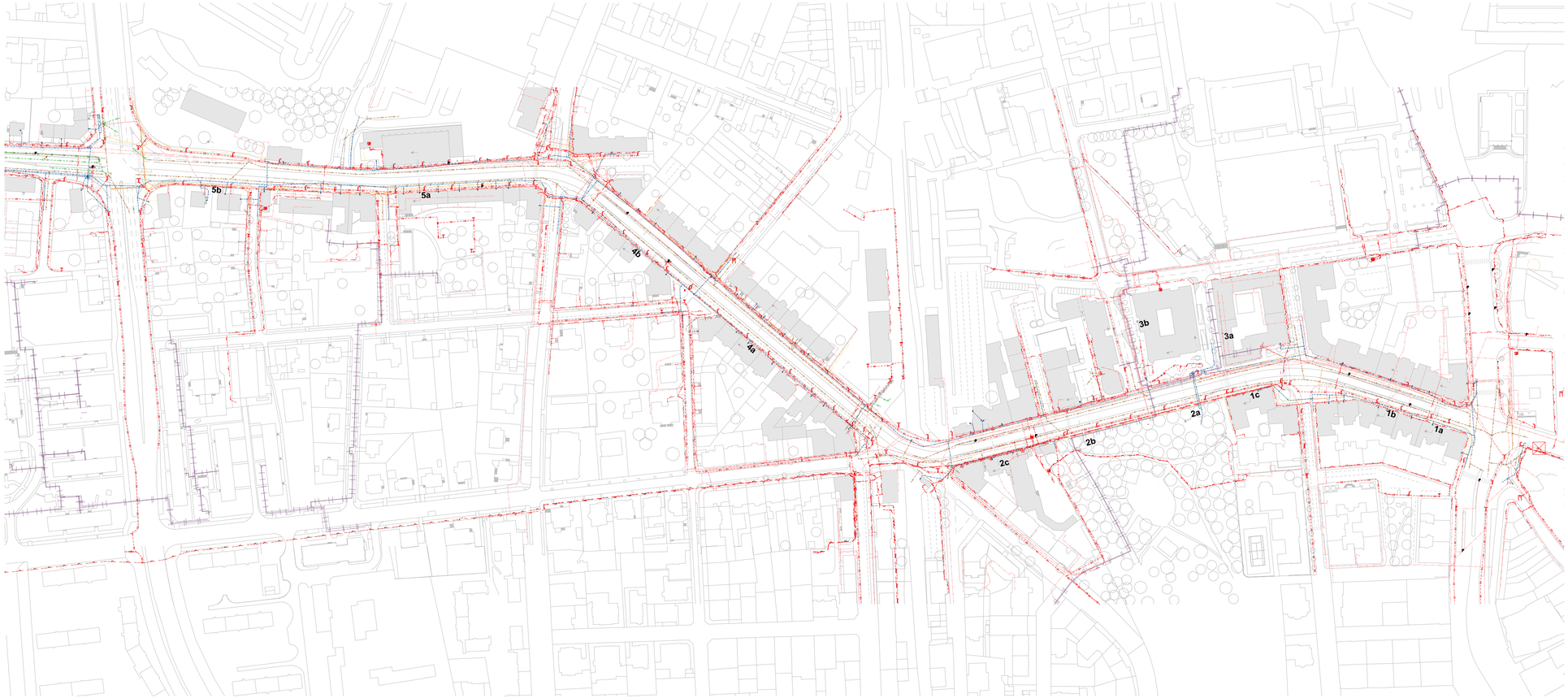
POŘIZOVATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc kontaktní osoba: Ing. Martin Luňáček e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu tel: +420 732 124 926	ZPRACOVATEL: MAAUS s.r.o. Gorkého 51/1, 602 00 Brno-střed-Veveří e-mail: info@maaus.cz tel: +420 732 251 804
LOKALITA: ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.
ČÍSLO SMLOUVY: OSTR/SOD/1559/2023/Zem	VYPRACOVAL: Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová

NÁZEV ZAKÁZKY:
ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru“

STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE:
Územní studie

FÁZE PROJEKTU:
NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE

ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM:	12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **Stávající uliční profily**	MĚŘÍTKO:	
	ČÍSLO VÝKRESU: **B.4**	PARÉ:



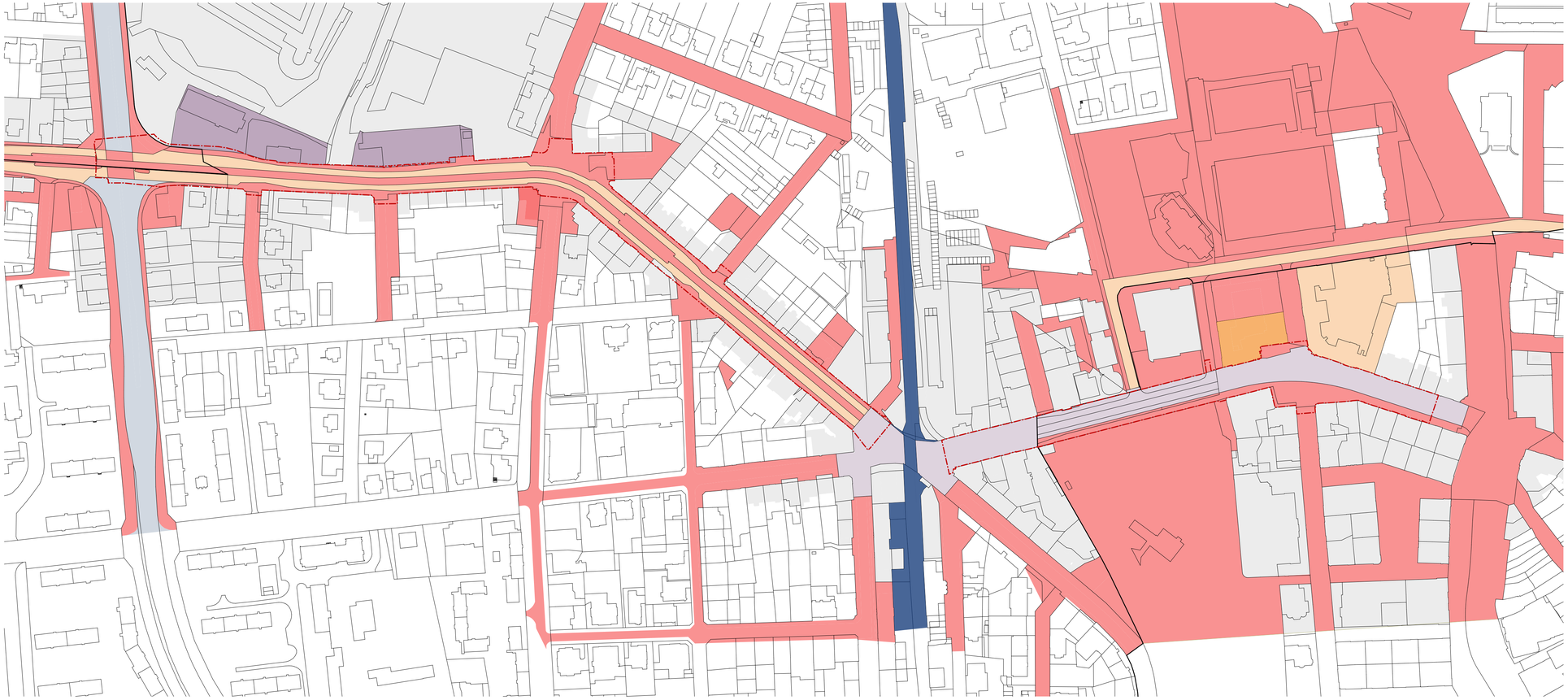
LEGENDA

stávající technické sítě

- kanalizace jednotná
- kanalizace dešťová
- vodovod řad
- vedení NN
- vedení VN
- slaboproudé kabely
- plynovod NTL
- plynovod STL
- plyn ve výstavbě (neuveden do provozu)
- silové kabely VO
- horkovod teplovod

MAAUS
m. architektonické a urbanistické studio

POŘIZOVATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc kontaktní osoba: Ing. Martin Luňáček e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu tel: +420 732 124 926	ZPRACOVATEL: MAAUS s.r.o. Gorkého 51/1, 602 00 Brno-střed-Veveří e-mail: info@maaus.cz tel: +420 732 251 804
LOKALITA: ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.
ČÍSLO SMLOUVY: OSTR/SOD/1559/2023/Zem	VYPRACOVAL: Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová
NÁZEV ZAKÁZKY: **ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru"**	
STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE: **Územní studie**	
FÁZE PROJEKTU: **NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE**	
ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM: 12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **Stávající koordinační výkres**	MĚŘÍTKO: ČÍSLO VÝKRESU: **B.5** PARÉ:

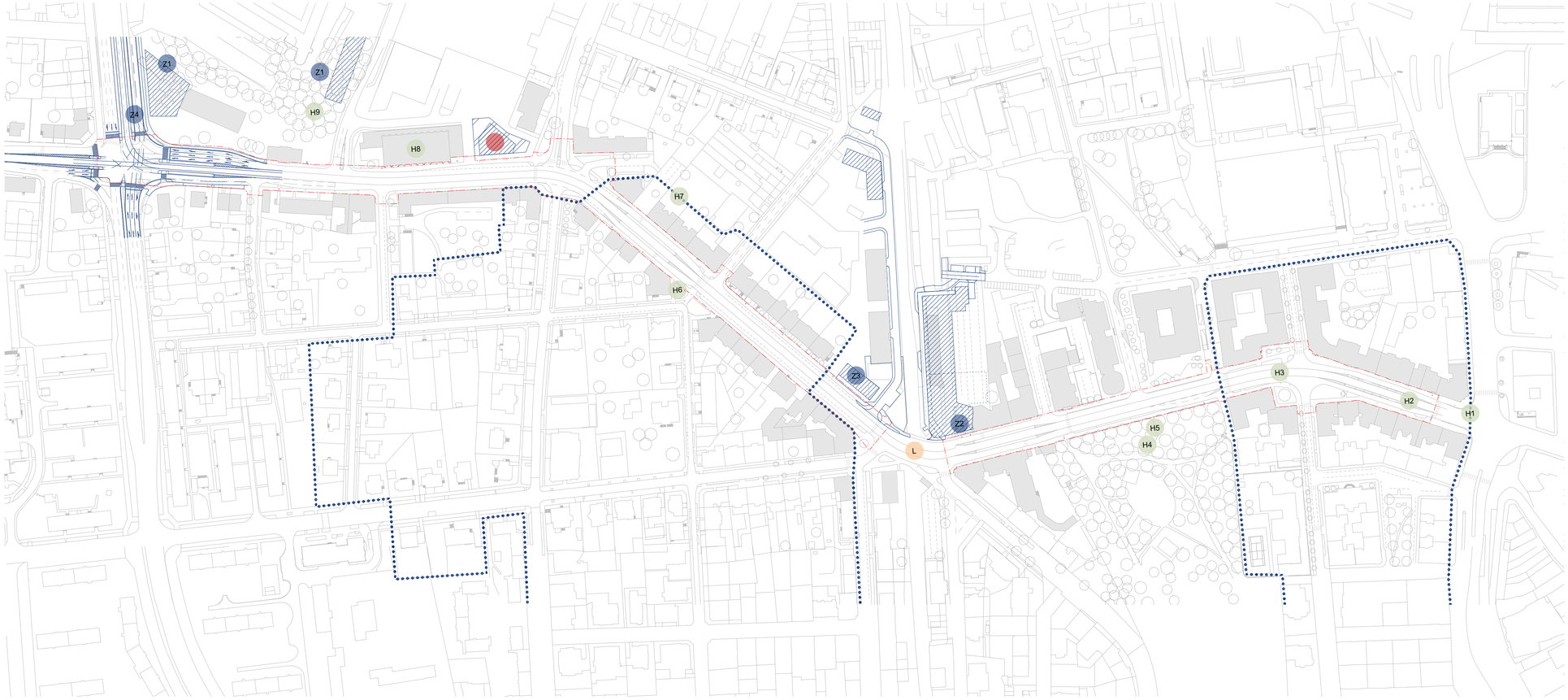


LEGENDA VLASTNICKÝCH VZTAHŮ

- hranice řešeného území
- hranice pozemků
- Statutární město Olomouc,
  Horní náměstí 583, 77900 Olomouc
- Olomoucký kraj,
  Jeremenkova 1191/40a, Hodolany, 77900 Olomouc
  Správa silnic Olomouckého kraje, příspěvková organizace,
  Lipenská 753/120, Hodolany, 77900 Olomouc
- ČR, správa: Ministerstvo obrany,
  Tychonova 221/1, Hradčany, 16000 Praha 6
- ČR - Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových,
  Rašínovo nábřeží 390/42, Nové Město, 12800 Praha 2
- ČR - Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Nusle,
  14000 Praha 4
- ČR - Fakultní nemocnice Olomouc,
  Zdravotníků 248/7, Nová Ulice, 77900 Olomouc
- České dráhy, a.s.,
  nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1
- Majetky v soukromém vlastnictví

MAAUS
m. architektonické a urbanistické studio

POŘIZOVATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc kontaktní osoba: Ing. Martin Lufáček e-mail: martin.lufacek@olomouc.eu tel: +420 732 124 926	ZPRACOVATEL: MAAUS s.r.o. Gorkého 51/1, 602 00 Brno-střed-Veveří e-mail: info@maaus.cz tel: +420 732 251 804
LOKALITA: ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.
ČÍSLO SMLOUVY: OSTR/SOD/1559/2023/Zem	VYPRACOVAL: Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová
NÁZEV ZAKÁZKY: **ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru"**	
STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE: **Územní studie**	
FÁZE PROJEKTU: **NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE**	
ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM: 12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **Výkres majetkových vztahů**	MĚŘÍTKO: ČÍSLO VÝKRESU: **B.6** PARÉ:



LEGENDA

problémy

Celý uliční profil řešeného území nedostatečně využívá svůj potenciál. Jízdní pruhy pro auta jsou naddimenzované, parkování je podél silnice před domy v dlouhých řadách. Nevhodné umístění trakčních sloupů, které jsou často umístěné uprostřed chodníků, zamezující plynulý pohyb chodců. Tramvajová trať a zastávky jsou zastaralé. Taktéž povrchy zpevněných ploch by zasloužily obnovu. V ulicích chybí stromy.

chybí nárožní budova

limity

stávající vlaková trať

záměry

Z1 **Fort Šibeniční vrch |** pořizovatel: Magistrát města Olomouce | projektant: je MgA., Ing. arch. Lukáš Blažek | stupeň dokumentace: územní studie

Z2 **Palacký Point** (kanceláře a bydlení) | stavebník: Klapejda s.r.o. | projektant: Ing. Vladan Hanek, MBA | stupeň dokumentace: DSP

Z3 **Nová Ulice - Litovelská** (víceúčelový komplex včetně bydlení | pořizovatel: Magistrát města Olomouce | projektant: Ing. Dan Života | stupeň dokumentace: Územní studie

Z4 **Křižovatka Pražská** | pořizovatel: Statutární město Olomouc | projektant: Alfaprojekt Olomous a.s. | stupeň dokumentace: ÚS

hodnoty

H1 zástavba hradebního okruhu

H2 potenciál kamenné ulice

H3 historické náměstíčko se stromy

H4 park Čechovy sady

H5 pomník Karla Wellnera

H6 sousoší Dělnická rodina

H7 vilová zástavba Úřednická čtvrť

H8 tělovýchovné centrum Dukla - potenciál v rekonstrukci

H9 vegetace u fortu Galgenberg

MAAUS
m. architektonické a urbanistické studio

POŘIZOVATEL:
STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC
Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc
kontaktní osoba: Ing. Martin Lufáček
e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu
tel: +420 732 124 926

ZPRACOVATEL:
MAAUS s.r.o.
Gorkého 51/1, 602 00 Brno-střed-Veveří
e-mail: info@maaus.cz
tel: +420 732 251 804

LOKALITA:
ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:
Ing. Arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.

ČÍSLO SMLOUVY:
OSTR/SOD/1559/2023/Zem

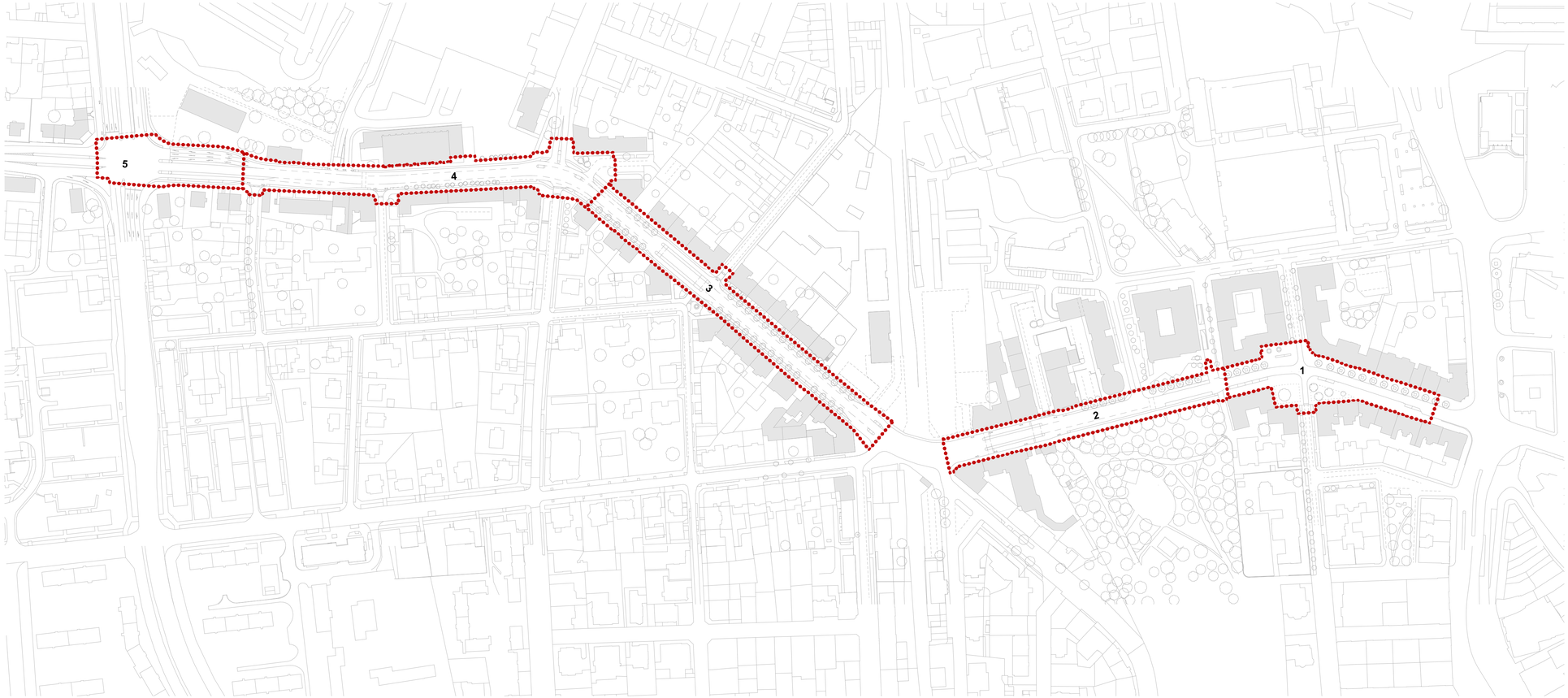
VYPRACOVAL:
Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová

NÁZEV ZAKÁZKY:
ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru"

STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE:
Územní studie

FÁZE PROJEKTU:
NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE

ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM:	12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **Výkres hodnot, problémů, limitů a záměrů**	MĚŘÍTKO:	
	ČÍSLO VÝKRESU: **B.7**	PARÉ:



LEGENDA

- hranice řešeného území
- stávající budovy ohraničující řešené území
- 1 Palackého - kamenné město
- 2 Palackého - Čechovy sady
- 3 Litovelská - obytná ulice
- 4 Třída míru - začátek vnitřního města
- 5 Křižovatka Pražská

MAAUS
m. architektonické a urbanistické studio

POŘIZOVATEL:
STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC
Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc
kontaktní osoba: Ing. Martin Luňáček
e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu
tel: +420 732 124 926

ZPRACOVATEL:
MAAUS s.r.o.
Gorkého 51/1, 602 00 Brno-střed-Veveří
e-mail: info@maaus.cz
tel: +420 732 251 804

LOKALITA:
ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:
Ing. Arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.

ČÍSLO SMLOUVY:
OSTR/SOD/1559/2023/Zem

VYPRACOVAL:
Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová

NÁZEV ZAKÁZKY:
ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru"

STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE:
Územní studie

FÁZE PROJEKTU:
NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE

ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM:	12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **Výkres charakterového dělení na úseky**	MĚŘÍTKO:	
	ČÍSLO VÝKRESU: **B.8**	PARÉ:



LEGENDA

- hranice řešeného území
- katastrální mapa

zástavba

- objekty stávající
- doporučený obrys novostavby domu na nároží
- obrys stavebního pozemku pro novostavbu na nároží
- objekty budoucí záměry v území
- vjezdy do objektů na soukromý pozemek

sdružené trakční a osvětlovací sloupy

- stávající
- nové ve stávající poloze
- nové mimo OP sítí
- nové v OP sítí
- stávající fasádní uchycení veřejného osvětlení a převěsů

veřejné prostranství

- vodní prvek
- stávající socha / památník
- místo vhodné pro umístění cyklostojanů

zpevněné plochy

- pojízdné plochy živičný povrch
- pojízdné plochy kostky
- zatravňovací dlažba - parkovací stání / vjezdy
- cykloprah
- stávající obousměrný cykloprah
- cyklista veden piktogramem v silniční vozovce
- cyklopatření - zásobování vjezd povolen
- pochozí a smíšené plochy dlažba
- hrany, obruby
- rozmezí ploch
- přerušovaná obruba pro MZI
- vodorovné dopravní značení
- přechod pro chodvce
- vymezené místo pro přecházení
- osa obnovované tramvajové dráhy
- osa stávající vlakové dráhy
- zastávkový ostrůvek se zahrazovacími sloupky

nezpevněné plochy a zeleň

- zatravněné plochy navrhované
- stromy stávající
- stromy navrhované

MAAUS
m. architektonické a urbanistické studio

POŘIZOVATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc kontaktní osoba: Ing. Martin Luňáček e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu tel: +420 732 124 926	ZPRACOVATEL: MAAUS s.r.o. Gorkého 51/1, 602 00 Brno-střed-Veveří e-mail: info@maaus.cz tel: +420 732 251 804
LOKALITA: ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.
ČÍSLO SMLOUVY: OSTR/SOD/1559/2023/Zem	VYPRACOVAL: Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová
NÁZEV ZAKÁZKY: **ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru"**	
STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE: **Územní studie**	
FÁZE PROJEKTU: **NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE**	
ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM: 12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **Hlavní výkres - urbanistické řešení**	MĚŘÍTKO: ČÍSLO VÝKRESU: **B.9** PARÉ:



nové stromy

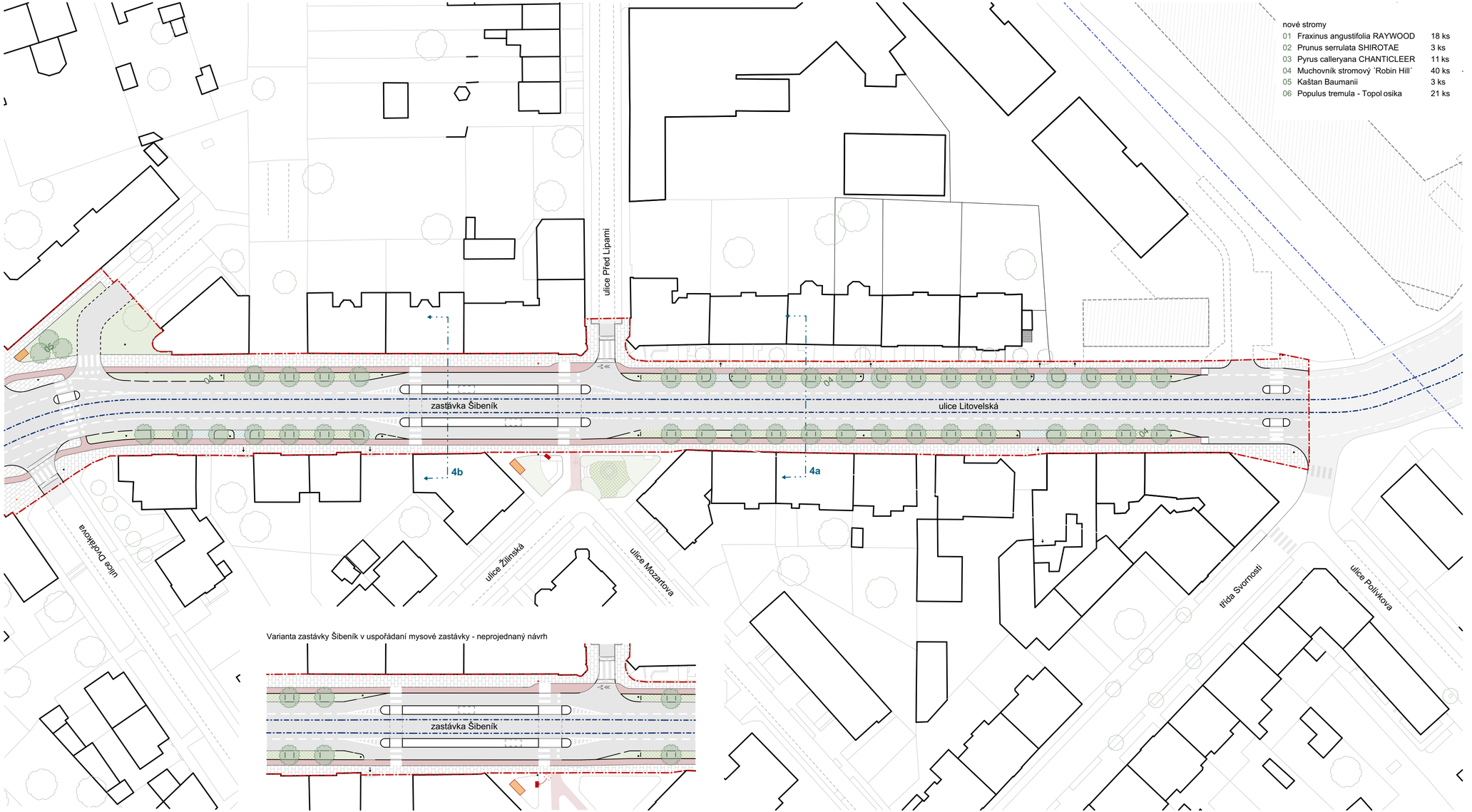
01	Fraxinus angustifolia RAYWOOD	18 ks
02	Prunus serrulata SHIROTAE	3 ks
03	Pyrus calleryana CHANTICLEER	11 ks
04	Muchovník stromový ´Robin Hill´	40 ks
05	Kaštan Baumanii	3 ks
06	Populus tremula - Topol osika	21 ks

LEGENDA

- hranice řešeného území
- katastrální mapa
- **zástavba**
- objekty stávající
- doporučený obrys novostavby domu na nároží
- obrys stavebního pozemku pro novostavbu na nároží
- objekty budoucí záměry v území
- vjezdy do objektů na soukromý pozemek
- **sdružené trakční a osvětlovací sloupy**
- stávající
- nové ve stávající poloze
- nové mimo OP sítí
- nové v OP sítí
- stávající fasádní uchycení veřejného osvětlení a převěsů
- **veřejné prostranství**
- vodní prvek
- stávající socha / památník
- místo vhodné pro umístění cyklostojanů
- **zpevněné plochy**
- pojízdné plochy živičný povrch
- pojízdné plochy kostky
- zatravňovací dlažba - parkovací stání / vjezdy
- cykloprup
- stávající obousměrný cykloprup
- cyklista veden piktogramem v silniční vozovce
- cyklopatření - zásobování vjezd povolen
- pochozí a smíšené plochy dlažba
- hrany, obruby
- rozmezí ploch
- přerušovaná obruba pro MZI
- vodorovné dopravní značení
- přechod pro chodvce
- vymezené místo pro přecházení
- osa obnovované tramvajové dráhy
- osa stávající vlakové dráhy
- zastávkový ostrůvek se zahrazovacími sloupky
- **nezpevněné plochy a zeleň**
- zatravněné plochy navrhované
- stromy stávající
- stromy navrhované

MAAUS
m. architektonické a urbanistické studio

POŘIZOVATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc kontaktní osoba: Ing. Martin Lufáček e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu tel: +420 732 124 926	ZPRACOVATEL: MAAUS s.r.o. Gorkého 51/1, 602 00 Brno-střed-Veveří e-mail: info@maaus.cz tel: +420 732 251 804
LOKALITA: ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.
ČÍSLO SMLOUVY: OSTR/SOD/1559/2023/Zem	VYPRACOVAL: Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová
NÁZEV ZAKÁZKY: **ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru"**	
STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE: **Územní studie**	
FÁZE PROJEKTU: **NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE**	
ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM: 12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **Urbanistické řešení - ulice Palackého**	MĚŘÍTKO: ČÍSLO VÝKRESU: **B.10** PARÉ:



nové stromy

01	Fraxinus angustifolia RAYWOOD	18 ks
02	Prunus serrulata SHIROTAE	3 ks
03	Pyrus calleryana CHANTICLEER	11 ks
04	Muchovník stromový ´Robin Hill´	40 ks
05	Kaštan Baumanii	3 ks
06	Populus tremula - Topol osika	21 ks

Varianta zastávky Šibeník v uspořádání mysové zastávky - neprojednaný návrh

LEGENDA

- hranice řešeného území
- katastrální mapa

zástavba

- objekty stávající
- doporučený obrys novostavby domu na nároží
- obrys stavebního pozemku pro novostavbu na nároží
- objekty budoucí záměry v území
- vjezdy do objektů na soukromý pozemek

sdružené trakční a osvětlovací sloupy

- stávající
- nové ve stávající poloze
- nové mimo OP sítí
- nové v OP sítí
- stávající fasádní uchycení veřejného osvětlení a převěsů

veřejné prostranství

- vodní prvek
- stávající socha / památník
- místo vhodné pro umístění cyklostojanů

zpevněné plochy

- pojízdné plochy živičný povrch
- pojízdné plochy kostky
- zatravňovací dlažba - parkovací stání / vjezdy
- ckylopruh
- stávající obousměrný cyklopruh
- cyklista veden piktogramem v silniční vozovce
- cykloopatření - zásobování vjezd povolen
- pochozí a smíšené plochy dlažba
- hrany, obruby
- rozmezí ploch
- přerušovaná obruba pro MZI
- vodorovné dopravní značení
- přechod pro chodvce
- vymezené místo pro přecházení
- osa obnovované tramvajové dráhy
- osa stávající vlakové dráhy
- zastávkový ostrůvek se zahrazovacími sloupky

nezpevněné plochy a zeleň

- zatravněné plochy navrhované
- stromy stávající
- stromy navrhované

MAAUS
m. architektonické a urbanistické studio

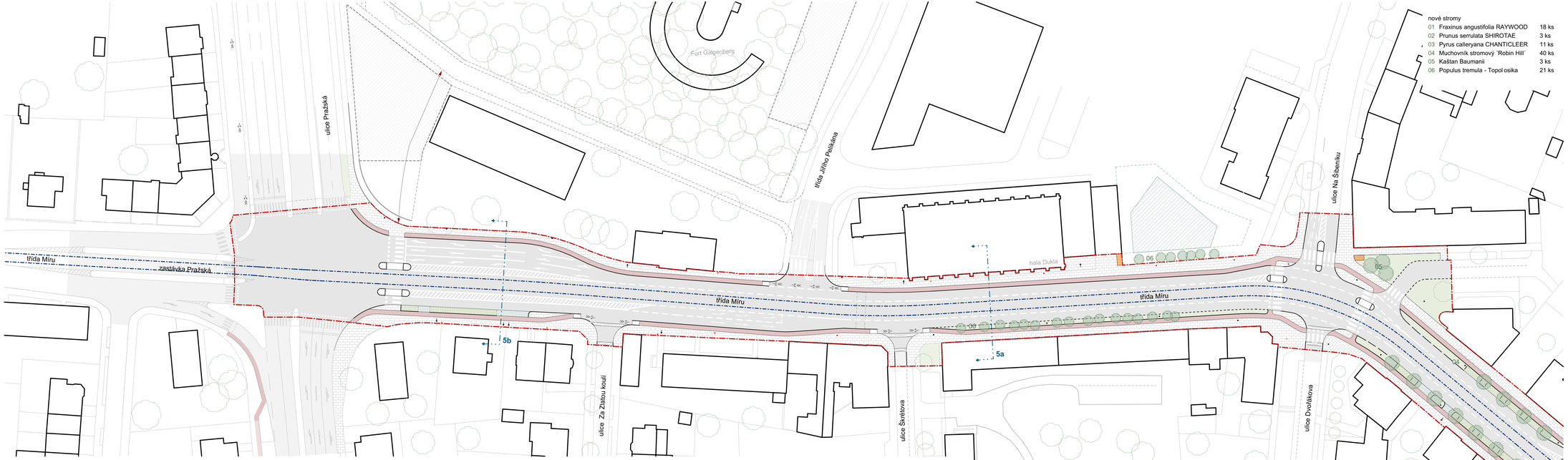
POŘIZOVATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc kontaktní osoba: Ing. Martin Luňáček e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu tel: +420 732 124 926	ZPRACOVATEL: MAAUS s.r.o. Gorkého 51/1, 602 00 Brno-střed-Veveří e-mail: info@maaus.cz tel: +420 732 251 804
LOKALITA: ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.
ČÍSLO SMLOUVY: OSTR/SOD/1559/2023/Zem	VYPRACOVAL: Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová

NÁZEV ZAKÁZKY:
ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru“

STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE:
Územní studie

FÁZE PROJEKTU:
NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE

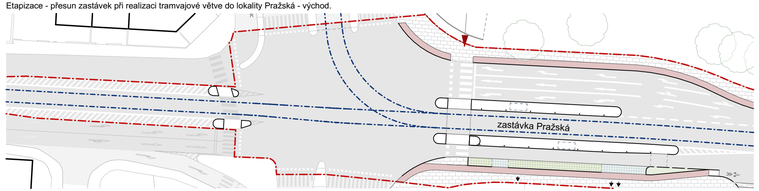
ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM:	12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **Urbanistické řešení - ulice Litovelská**	MĚŘÍTKO: ČÍSLO VÝKRESU: **B.11**	1:750 PARÉ:



nové stromy

01	Fraxinus angustifolia RAYWOOD	18 ks
02	Prunus serrulata SHIROTAE	3 ks
03	Pyrus calleryana CHANTICLEER	11 ks
04	Muchovník stromový ´Robin Hill´	40 ks
05	Kaštan Baumanii	3 ks
06	Populus tremula - Topol osika	21 ks

Etapizace - přesun zastávek při realizaci tramvajové větve do lokality Pražská - východ.



zrušení odbočovacího pruhu - do ulice Třída Jiřího Pelikána po dostavění druhého napojení lokality - rozšíření chodníku a parkovacích kapacit



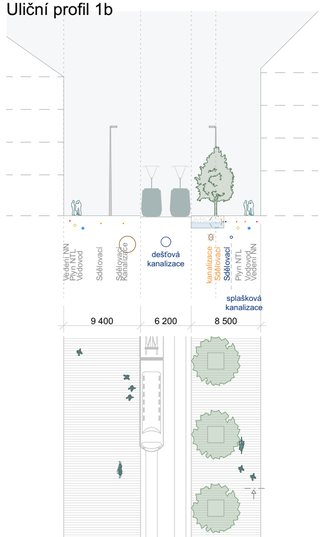
LEGENDA

- hranice řešeného území
- katastrální mapa
- **zástavba**
- objekty stávající
- doporučený obrys novostavby domu na nároží
- obrys stavebního pozemku pro novostavbu na nároží
- objekty budoucí záměry v území
- vjezdy do objektů na soukromý pozemek
- **sdružené trakční a osvětlovací sloupy**
- stávající
- nové ve stávající poloze
- nové mimo OP sítí
- nové v OP sítí
- stávající fasádní uchycení veřejného osvětlení a převěsů
- **veřejné prostranství**
- vodní prvek
- stávající socha / památník
- místo vhodné pro umístění cyklostojanů
- **zpevněné plochy**
- pojízdné plochy živičný povrch
- pojízdné plochy kostky
- zatravňovací dlažba - parkovací stání / vjezdy
- cykloprup
- stávající obousměrný cykloprup
- cyklista veden piktogramem v silniční vozovce
- cyklopatření - zásobování vjezd povolen
- pochozí a smíšené plochy dlažba
- hrany, obruby
- rozmezí ploch
- přerušovaná obruba pro MZI
- vodorovné dopravní značení
- přechod pro chodvce
- vymezené místo pro přecházení
- osa obnovované tramvajové dráhy
- osa stávající vlakové dráhy
- zastávkový ostrůvek se zahrazovacími sloupky
- **nezpevněné plochy a zeleň**
- zatravněné plochy navrhované
- stromy stávající
- stromy navrhované

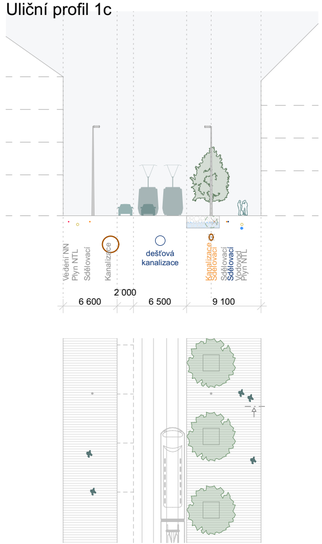
MAAUS
m. architektonické a urbanistické studio

POŘIZOVATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc kontaktní osoba: Ing. Martin Luňáček e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu tel: +420 732 124 926	ZPRACOVATEL: MAAUS s.r.o. Gorkého 511/1, 602 00 Brno-střed-Veveří e-mail: info@maaus.cz tel: +420 732 251 804
LOKALITA: ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.
ČÍSLO SMLOUVY: OSTR/SOD/1559/2023/Zem	VYPRACOVAL: Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová
NÁZEV ZAKÁZKY: **ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru"**	
STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE: **Územní studie**	
FÁZE PROJEKTU: **NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE**	
ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM: 12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **Urbanistické řešení - třída Míru**	MĚŘÍTKO: ČÍSLO VÝKRESU: **B.12** PARÉ:

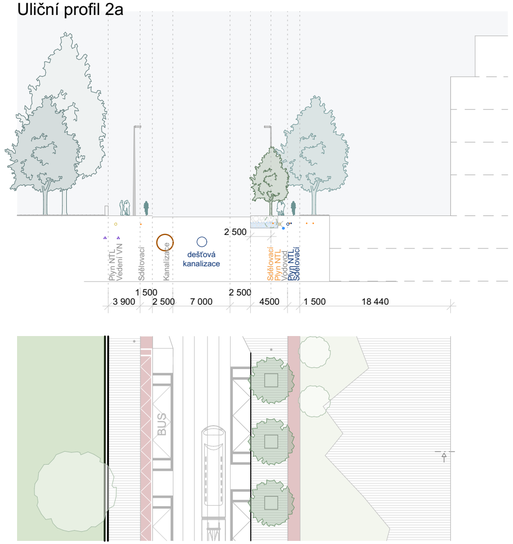
Uliční profil 1b



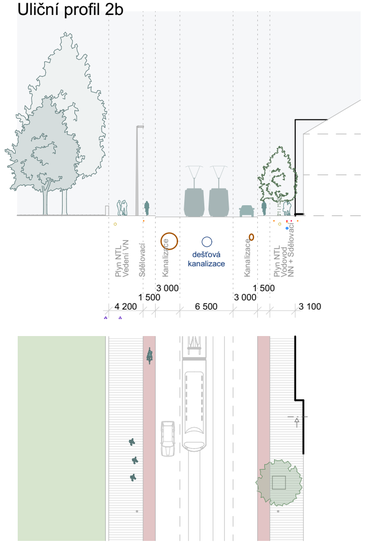
Uliční profil 1c



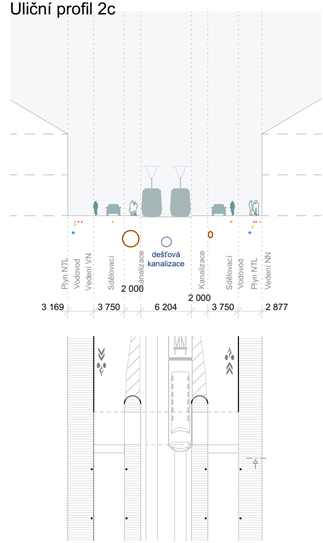
Uliční profil 2a



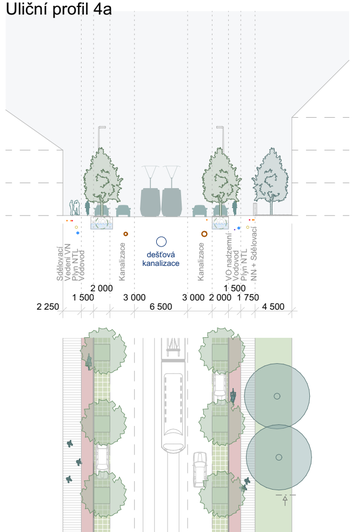
Uliční profil 2b



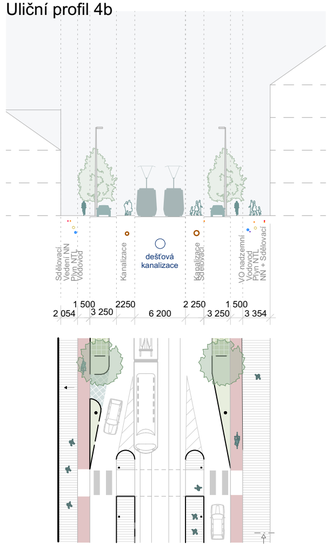
Uliční profil 2c



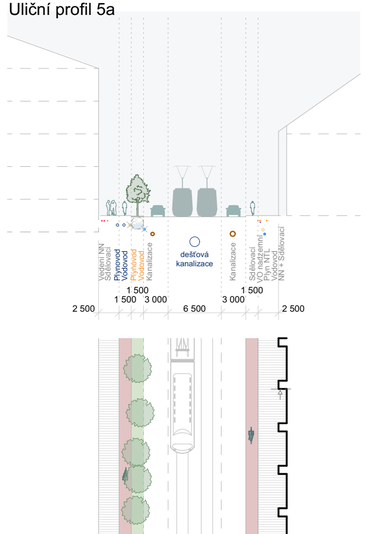
Uliční profil 4a



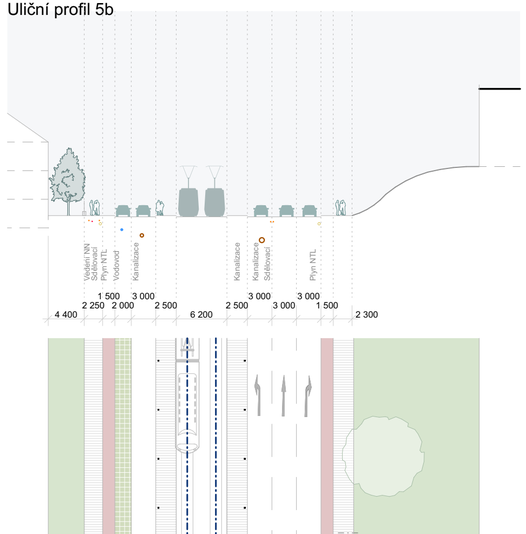
Uliční profil 4b



Uliční profil 5a



Uliční profil 5b



legenda popisů:
šedá - stávající, zanechávané sítě
oranžová - rušené sítě
modrá - nové sítě

MAAUS
m. architektonické a urbanistické studio

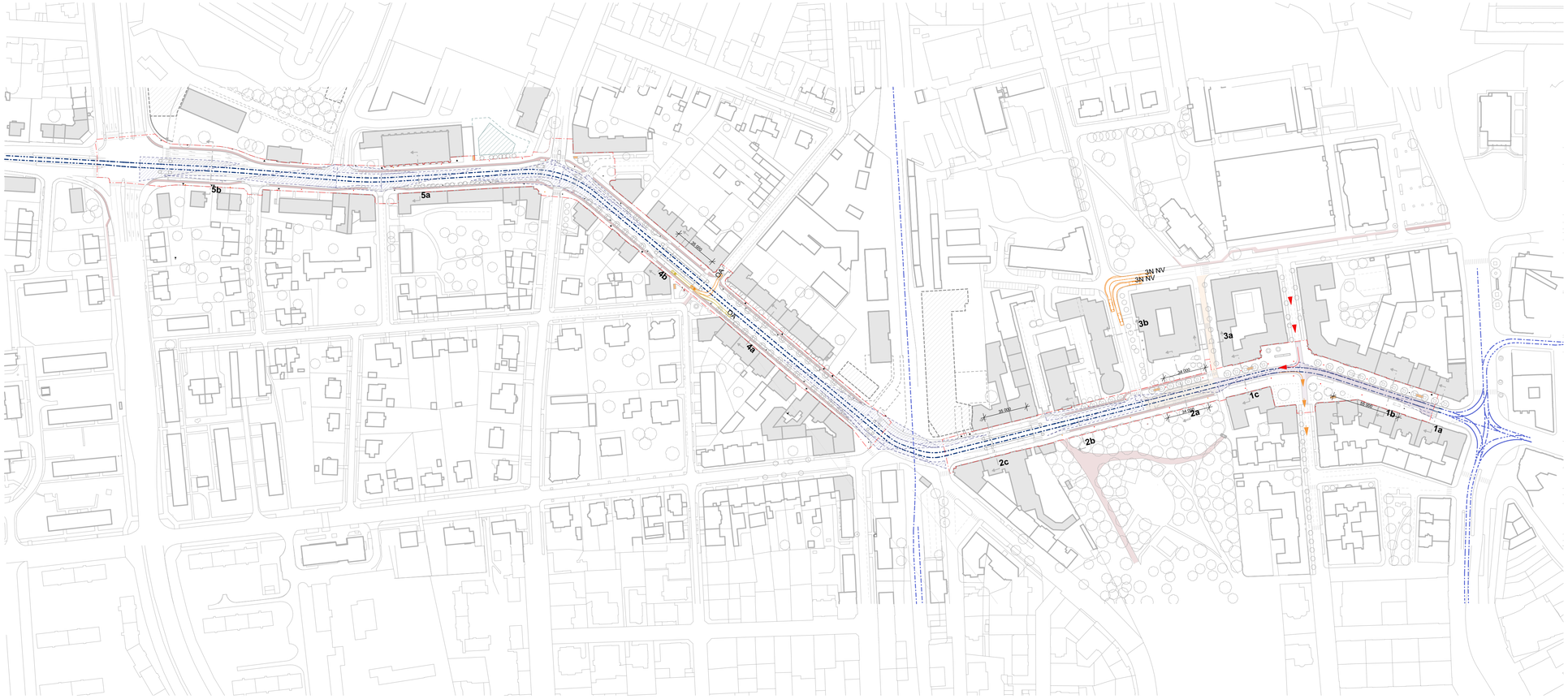
POŘIZOVATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc kontaktní osoba: Ing. Martin Luňáček e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu tel: +420 732 124 926	ZPRACOVATEL: MAAUS s.r.o. Gorkého 51/1, 602 00 Brno-střed-Veveří e-mail: info@maaus.cz tel: +420 732 251 804
LOKALITA: ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.
ČÍSLO SMLOUVY: OSTR/SOD/1559/2023/Zem	VYPRACOVAL: Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová
NÁZEV ZAKÁZKY: **ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru“**	
STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE: **Územní studie**	
FÁZE PROJEKTU: **NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE**	

ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM:	12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **Charakteristické uliční profily - návrh**	MĚŘÍTKO:	
	ČÍSLO VÝKRESU: **B.13**	PARÉ:


OTARIE
BB
GALERIE







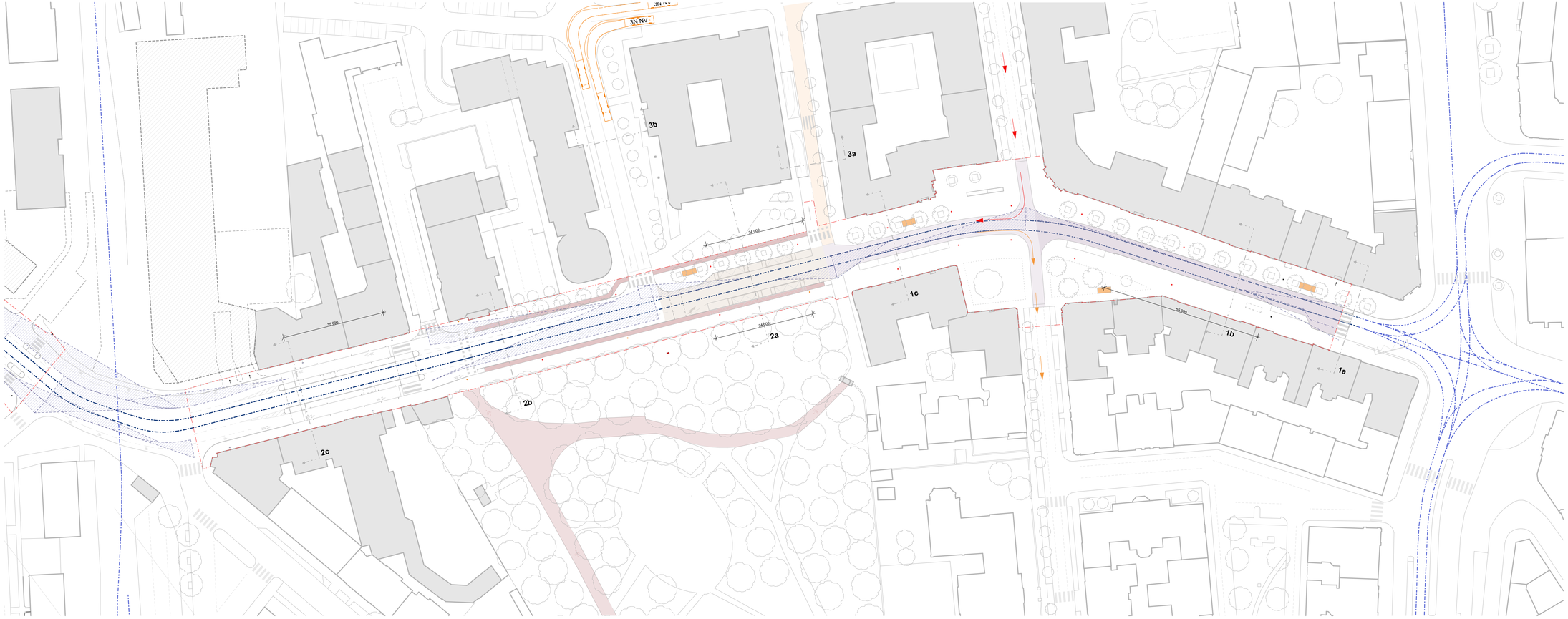
LEGENDA

- dopravní obsluze a MHD vjezd povolen - pěší zóna
- vjezd bez omezení - zóna setkávání/pěší zona
- vjezd bez omezení - zóna 30
- dopravní obsluze vjezd povolen - cyklo zóna
- stávající obousměrná cyklostezka
- alternativní poloha zastávek regionální autobusové dopravy
- konstrukce rozhledových trojúhelníků
- místo vhodné pro umístění cyklostojanů
- vlečné křivky
- usnadnění vjezdu do podzemních garáží Namiro Hynaisova z východu
- zmenšení závleků vozidel jedoucích na třídu Spojenců
- vjezdy do objektů na soukromý pozemek

3N NV **Vlečné křivky**
třínápravové nákladní vozidlo

MAAUS
m. architektonické a urbanistické studio

POŘIZOVATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc kontaktní osoba: Ing. Martin Lufáček e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu tel: +420 732 124 926	ZPRACOVATEL: MAAUS s.r.o. Gorkého 51/1, 602 00 Brno-střed-Veveří e-mail: info@maaus.cz tel: +420 732 251 804
LOKALITA: ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.
ČÍSLO SMLOUVY: OSTR/SOD/1559/2023/Zem	VYPRACOVAL: Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová
NÁZEV ZAKÁZKY: **ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru"**	
STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE: **Územní studie**	
FÁZE PROJEKTU: **NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE**	
ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM: 12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **Výkres koncepce dopravy**	MĚŘÍTKO: ČÍSLO VÝKRESU: **B.17** PARÉ:



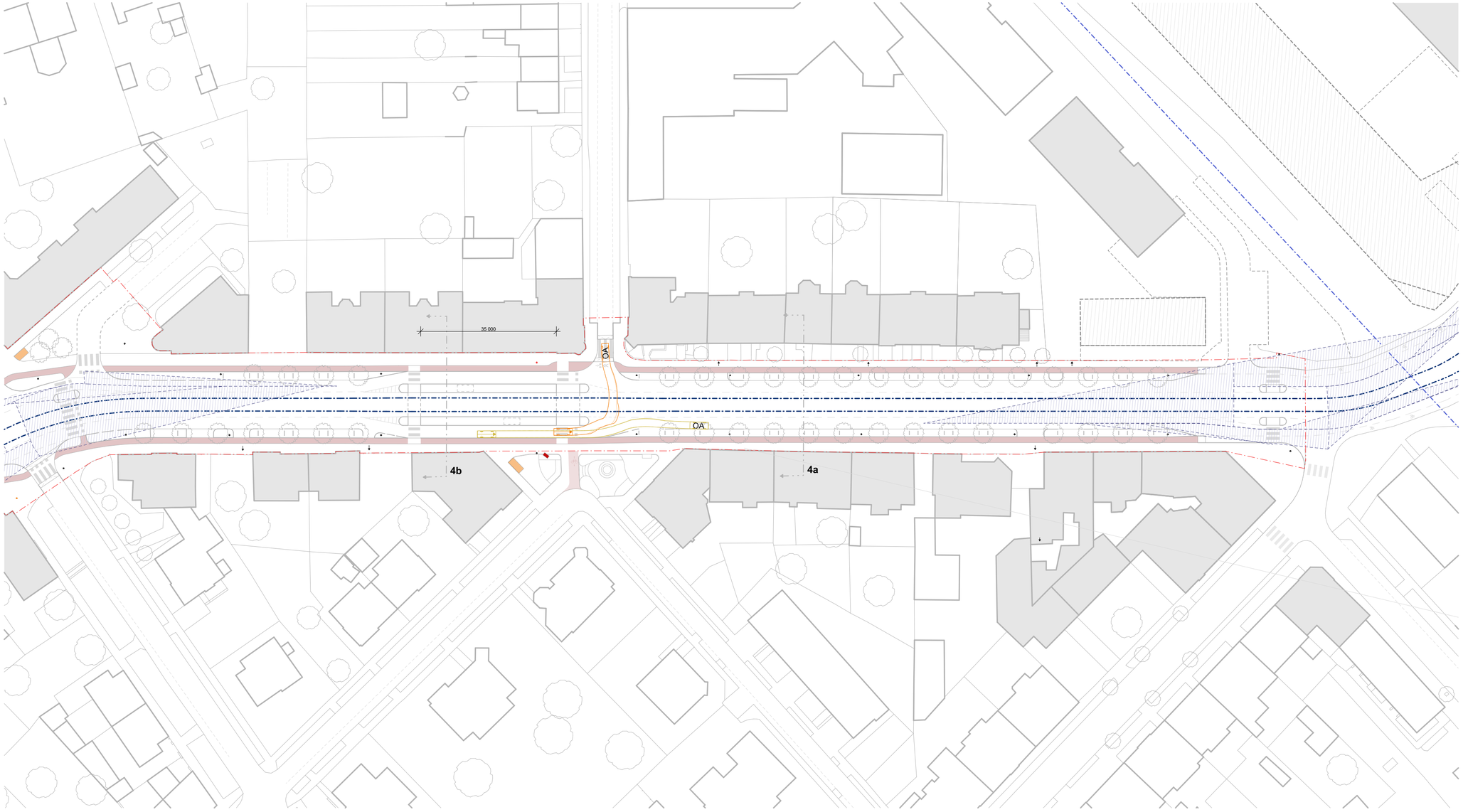
LEGENDA

- dopravní obsluze a MHD vjezd povolen - pěší zóna
- vjezd bez omezení - zóna setkávání/pěší zona
- vjezd bez omezení - zóna 30
- dopravní obsluze vjezd povolen - cyklo zóna
- stávající obousměrná cyklostezka
- alternativní poloha zastávek regionální autobusové dopravy
- konstrukce rozhledových trojúhelníků
- místo vhodné pro umístění cyklostojanů
- vlečné křivky
- usnadnění vjezdu do podzemních garáží Namiro Hynaisova
- z východu
- zmenšení závlеků vozidel jedoucích na třídu Spojenců
- vjezdy do objektů na soukromý pozemek

3N NV **Vlečné křivky**
třínápravové nákladní vozidlo

MAAUS
m. architektonické a urbanistické studio

POŘIZOVATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc kontaktní osoba: Ing. Martin Luňáček e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu tel: +420 732 124 926	ZPRACOVATEL: MAAUS s.r.o. Gorkého 51/1, 602 00 Brno-střed-Veveří e-mail: info@maaus.cz tel: +420 732 251 804
LOKALITA: ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.
ČÍSLO SMLOUVY: OSTR/SOD/1559/2023/Zem	VYPRACOVAL: Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová
NÁZEV ZAKÁZKY: **ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru"**	
STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE: **Územní studie**	
FÁZE PROJEKTU: **NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE**	
ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM: 12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **Výkres koncepce dopravy - ulice Palackého**	MĚŘÍTKO: ČÍSLO VÝKRESU: **B.18** PARÉ:



LEGENDA

- dopravní obsluze a MHD vjezd povolen - pěší zóna
- vjezd bez omezení - zóna setkávání/pěší zona
- vjezd bez omezení - zóna 30
- dopravní obsluze vjezd povolen - cyklo zóna
- stávající obousměrná cyklostezka
- alternativní poloha zastávek regionální autobusové dopravy
- konstrukce rozhledových trojúhelníků
- místo vhodné pro umístění cyklostojanů
- vlečné křivky
- usnadnění vjezdu do podzemních garáží Namiro Hynaisova z východu
- zmenšení závleků vozidel jedoucích na třídu Spojenců
- vjezdy do objektů na soukromý pozemek

3N NV **Vlečné křivky**
třínápravové nákladní vozidlo

MAAUS
m. architektonické a urbanistické studio

POŘIZOVATEL:
STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC
Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc
kontaktní osoba: Ing. Martin Luňáček
e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu
tel: +420 732 124 926

ZPRACOVATEL:
MAAUS s.r.o.
Gorkého 51/1, 602 00 Brno-střed-Veveří
e-mail: info@maaus.cz
tel: +420 732 251 804

LOKALITA:
ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:
Ing. Arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.

ČÍSLO SMLOUVY:
OSTR/SOD/1559/2023/Zem

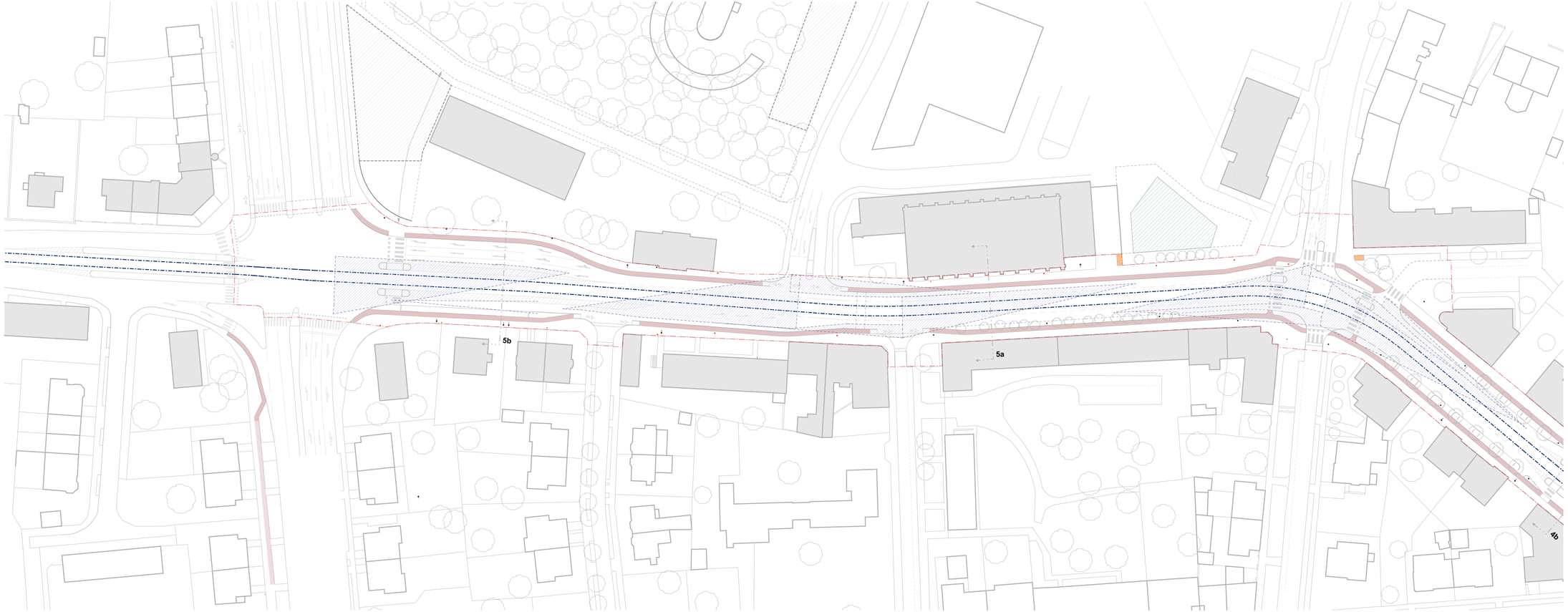
VYPRACOVAL:
Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová

NÁZEV ZAKÁZKY:
ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru“

STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE:
Územní studie

FÁZE PROJEKTU:
NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE

ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM:	12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **Výkres koncepce dopravy - ulice Litovelská**	MĚŘÍTKO:	1:750
	ČÍSLO VÝKRESU: **B.19**	PARÉ:



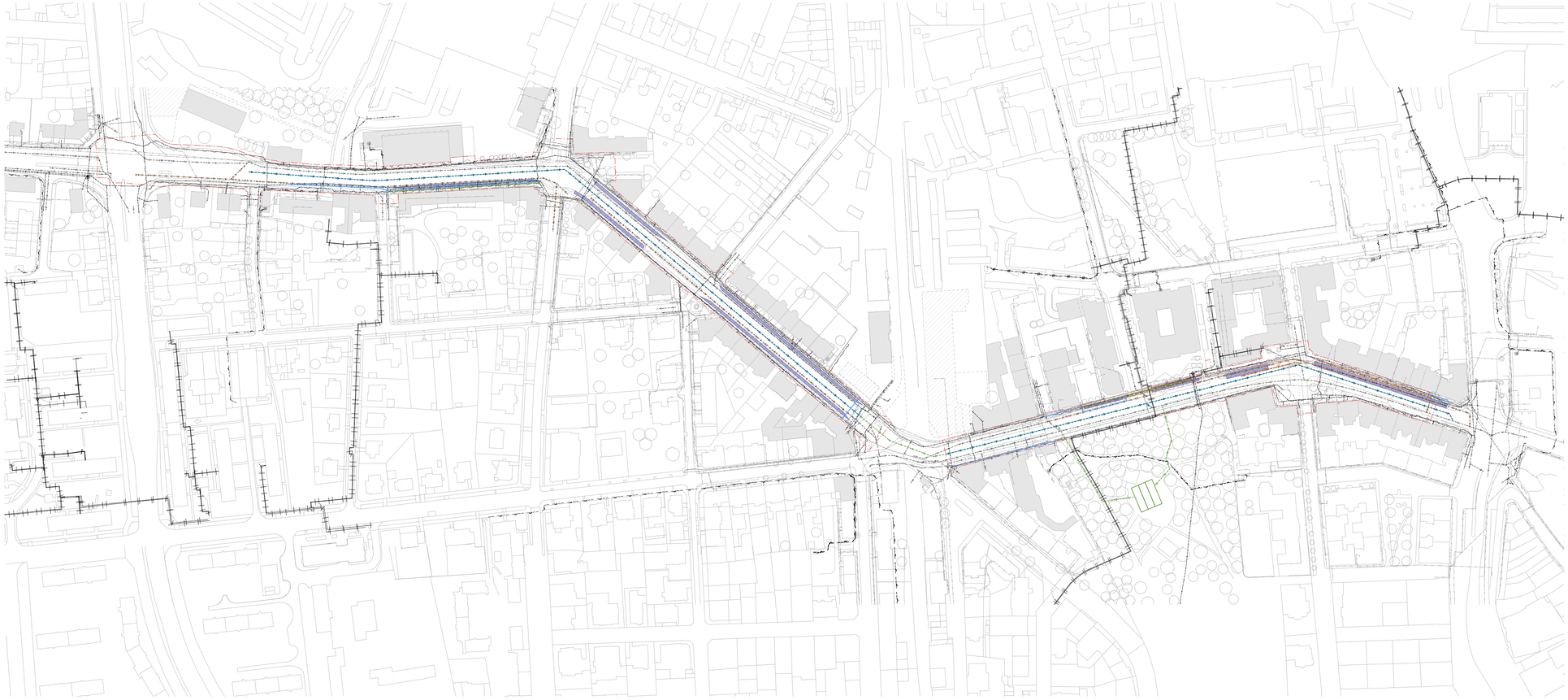
LEGENDA

- dopravní obsluze a MHD vjezd povolen - pěší zóna
- vjezd bez omezení - zóna setkávání/pěší zona
- vjezd bez omezení - zóna 30
- dopravní obsluze vjezd povolen - cyklo zóna
- stávající obousměrná cyklostezka
- alternativní poloha zastávek regionální autobusové dopravy
- konstrukce rozhledových trojúhelníků
- místo vhodné pro umístění cyklostojanů
- vlečné křivky
- usnadnění vjezdu do podzemních garáží Namiro Hynaisova
- z východu
- zmenšení závleků vozidel jedoucích na třídu Spojenců
- vjezdy do objektů na soukromý pozemek

3N NV **Vlečné křivky**
třínápravové nákladní vozidlo

MAAUS
m. architektonické a urbanistické studio

POŘIZOVATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc kontaktní osoba: Ing. Martin Lufáček e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu tel: +420 732 124 926	ZPRACOVATEL: MAAUS s.r.o. Gorkého 51/1, 602 00 Brno-střed-Veveří e-mail: info@maaus.cz tel: +420 732 251 804
LOKALITA: ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.
ČÍSLO SMLOUVY: OSTR/SOD/1559/2023/Zem	VYPRACOVAL: Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová
NÁZEV ZAKÁZKY: **ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru"**	
STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE: **Územní studie**	
FÁZE PROJEKTU: **NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE**	
ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM: 12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **Výkres koncepce dopravy - třída Míru**	MĚŘÍTKO: ČÍSLO VÝKRESU: **B.20** PARÉ:



LEGENDA

stávající	rušené	nové	obnova	
				kanalizace jednotná
				kanalizace dešťová
				propoj dešťové kanaliazce
				propoj - alternativa
				vodovod řad
				vedení NN
				vedení VN
				slaboproudé kabely
				plynovod NTL
				plynovod STL
				horkovod teplovod
				podzemní prvky MZI
				podzemní reteční nádrž

MAAUS
m. architektonické a urbanistické studio

POŘIZOVATEL:
STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC
Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc
kontaktní osoba: Ing. Martin Luňáček
e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu
tel: +420 732 124 926

ZPRACOVATEL:
MAAUS s.r.o.
Gorkého 51/1, 602 00 Brno-střed-Veveří
e-mail: info@maaus.cz
tel: +420 732 251 804

LOKALITA:
ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:
Ing. Arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.

ČÍSLO SMLOUVY:
OSTR/SOD/1559/2023/Zem

VYPRACOVAL:
Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová

NÁZEV ZAKÁZKY:
ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru"

STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE:
Územní studie

FÁZE PROJEKTU:
NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE

ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM:	12/2023
DOKUMENT - VÝKRES:	MĚŘÍTKO:	
Koordinační výkres	ČÍSLO VÝKRESU: **B.21**	PARÉ:

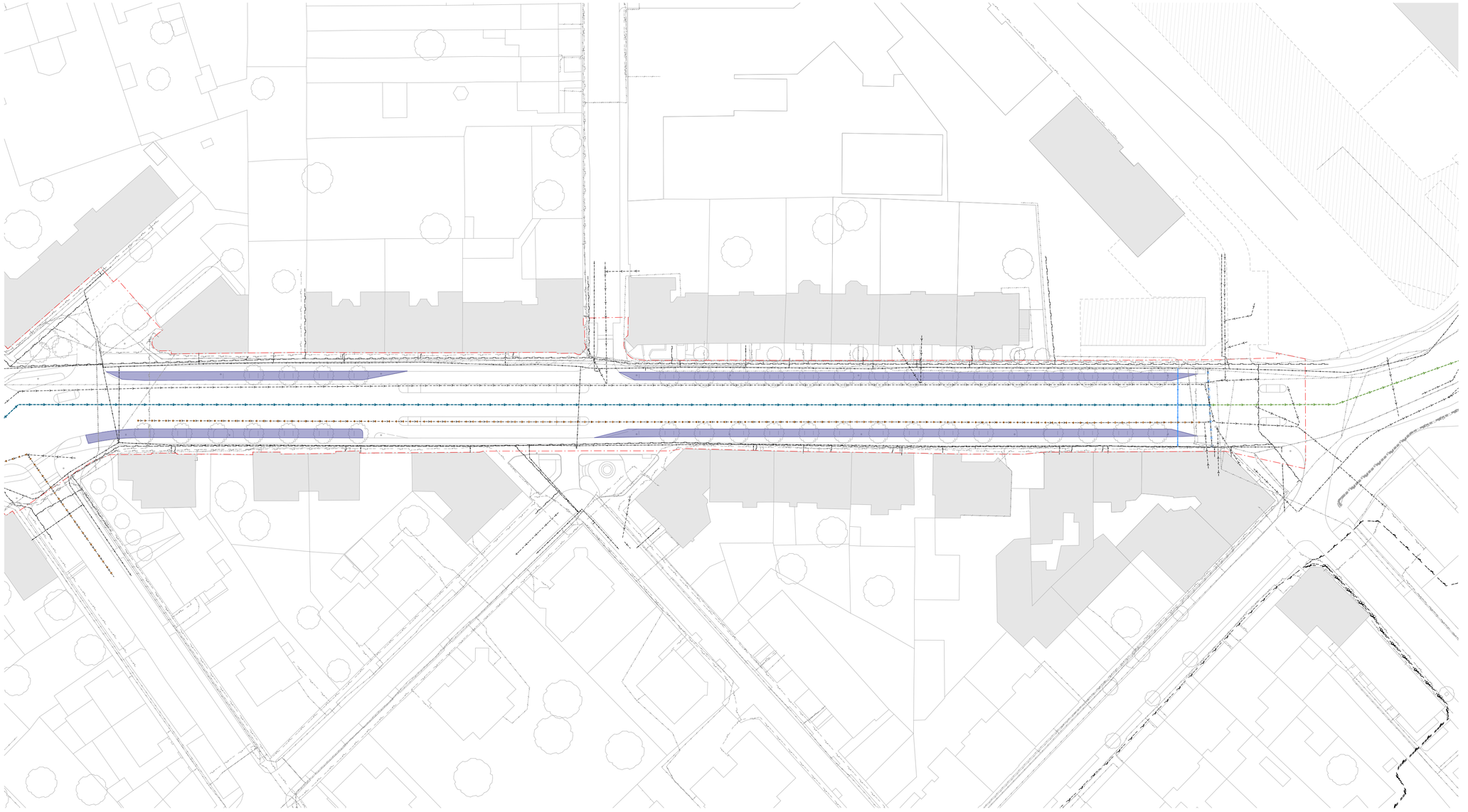


LEGENDA

stávající	rušené	nové	obnova	
				kanalizace jednotná
				kanalizace dešťová
				propoj dešťové kanaliazce
				propoj - alternativa
				vodovod řad
				vedení NN
				vedení VN
				slaboproudé kabely
				plynovod NTL
				plynovod STL
				horkovod teplovod
				podzemní prvky MZI
				podzemní reteční nádrž

MAAUS
m. architektonické a urbanistické studio

POŘIZOVATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc kontaktní osoba: Ing. Martin Luňáček e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu tel: +420 732 124 926	ZPRACOVATEL: MAAUS s.r.o. Gorkého 511/1, 602 00 Brno-střed-Veveří e-mail: info@maaus.cz tel: +420 732 251 804
LOKALITA: ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.
ČÍSLO SMLOUVY: OSTR/SOD/1559/2023/Zem	VYPRACOVAL: Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová
NÁZEV ZAKÁZKY: **ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru"**	
STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE: **Územní studie**	
FÁZE PROJEKTU: **NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE**	
ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM: 12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **Koordinační výkres - ulice Palackého**	MĚŘÍTKO: ČÍSLO VÝKRESU: **B.22** PARÉ:



LEGENDA

stávající	rušené	nové	obnova	
				kanalizace jednotná
				kanalizace dešťová
				propoj dešťové kanaliazce
				propoj - alternativa
				vodovod řad
				vedení NN
				vedení VN
				slaboproudé kabely
				plynovod NTL
				plynovod STL
				horkovod teplovod
				podzemní prvky MZI
				podzemní reteční nádrž

MAAUS
m. architektonické a urbanistické studio

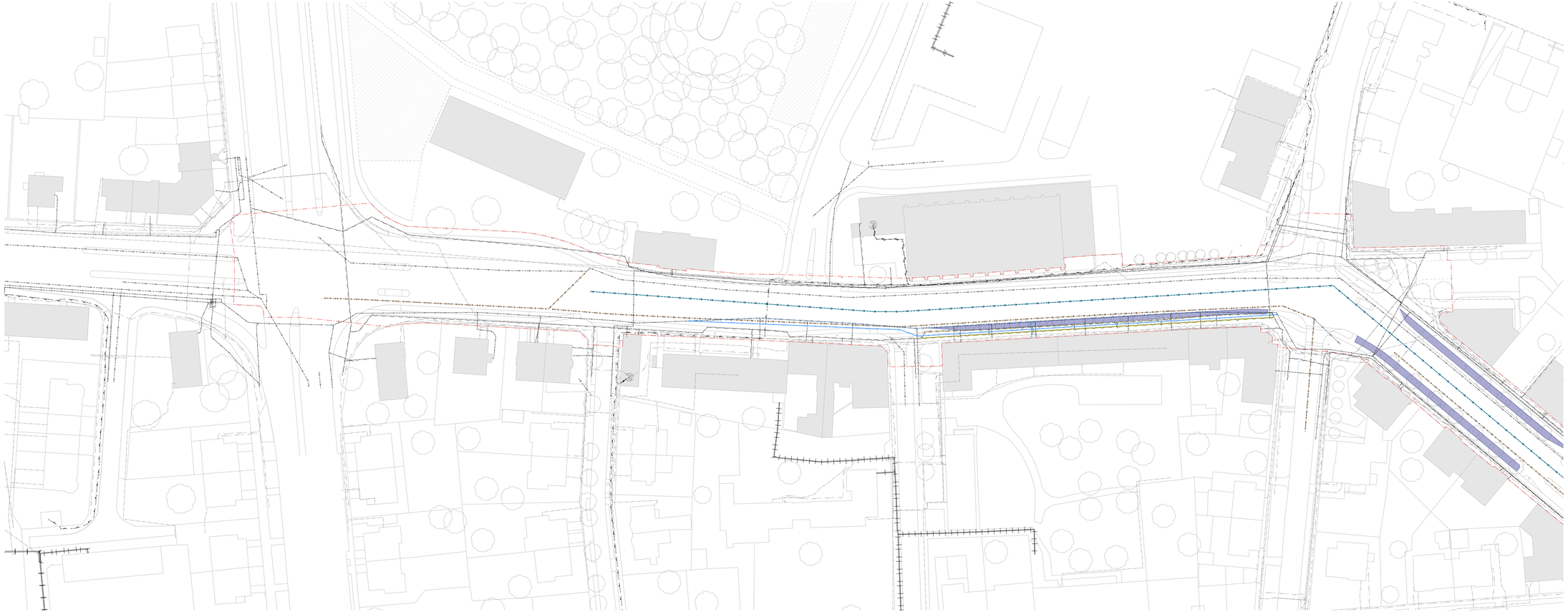
POŘIZOVATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc kontaktní osoba: Ing. Martin Luňáček e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu tel: +420 732 124 926	ZPRACOVATEL: MAAUS s.r.o. Gorkého 51/1, 602 00 Brno-střed-Veveří e-mail: info@maaus.cz tel: +420 732 251 804
LOKALITA: ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.
ČÍSLO SMLOUVY: OSTR/SOD/1559/2023/Zem	VYPRACOVAL: Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová

NÁZEV ZAKÁZKY:
ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru“

STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE:
Územní studie

FÁZE PROJEKTU:
NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE

ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM:	12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **Koordinační výkres - ulice Litovelská**	MĚŘÍTKO:	1:750
	ČÍSLO VÝKRESU: **B.23**	PARÉ:

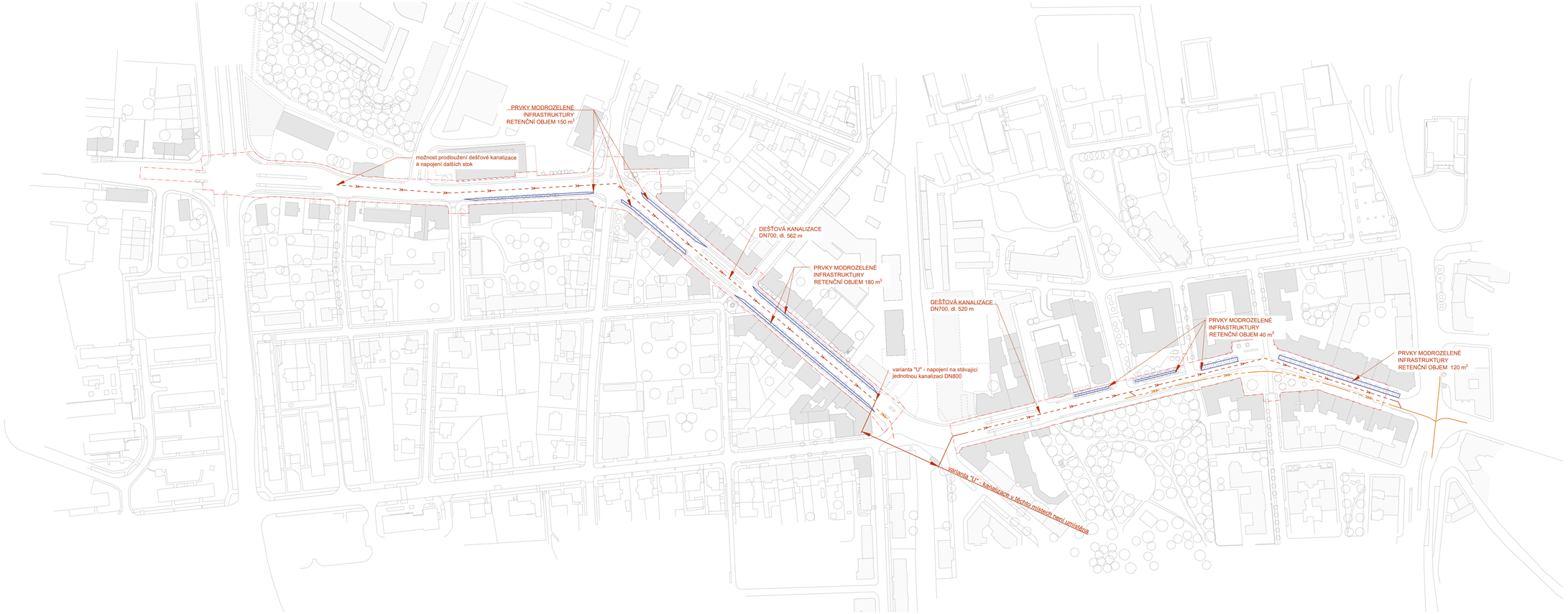


LEGENDA

stávající	rušené	nové	obnova	
				kanalizace jednotná
				kanalizace dešťová
				propoj dešťové kanaliazce
				propoj - alternativa
				vodovod řad
				vedení NN
				vedení VN
				slaboproudé kabely
				plynovod NTL
				plynovod STL
				horkovod teplovod
				podzemní prvky MZI
				podzemní reteční nádrž

MAAUS
m. architektonické a urbanistické studio

POŘIZOVATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc kontaktní osoba: Ing. Martin Lufáček e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu tel: +420 732 124 926	ZPRACOVATEL: MAAUS s.r.o. Gorkého 51/1, 602 00 Brno-střed-Veveří e-mail: info@maaus.cz tel: +420 732 251 804
LOKALITA: ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.
ČÍSLO SMLOUVY: OSTR/SOD/1559/2023/Zem	VYPRACOVAL: Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová
NÁZEV ZAKÁZKY: **ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru"**	
STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE: **Územní studie**	
FÁZE PROJEKTU: **NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE**	
ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM: 12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **Koordinační výkres - třída Míru**	MĚŘÍTKO: ČÍSLO VÝKRESU: **B.24** PARÉ:



LEGENDA:

- HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
- stávající budovy
- kanalizace - stávající
- kanalizace - stávající rušená
- kanalizace jednotná - návrh
- kanalizace dešťová - návrh
- kanalizace splaškova - návrh
- modrozelená infrastruktura - návrh

SPECIALIZOVANÁ PROFESE **MĚSTSKÉ INŽENÝRSTVÍ**	SPOLEČNOST: Ing. Lucie Prošková
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Lucie Prošková	VYPRACOVAL: Ing. Lucie Prošková

MAAUS
m. architektonické a urbanistické studio

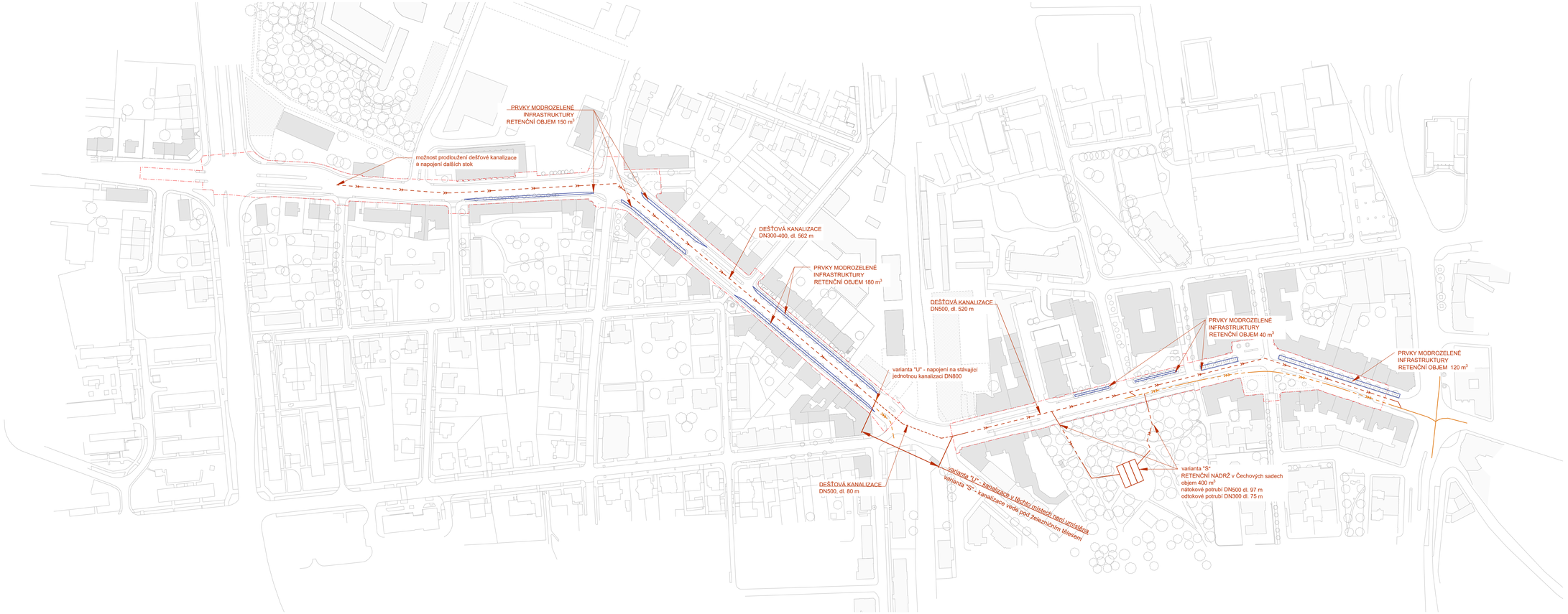
POŘIZOVATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc kontaktní osoba: Ing. Martin Lukáček e-mail: martin.lukacek@olomouc.eu tel: +420 732 124 926	ZPRACOVATEL: MAAUS s.r.o. Gorkého 51/1, 602 00 Brno-střed-Veveří e-mail: info@maaus.cz tel: +420 732 251 804
LOKALITA: ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.
ČÍSLO SMLOUVY: OSTR/SOD/1559/2023/Zem	VYPRACOVAL: Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová

NÁZEV ZAKÁZKY:
ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru"

STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE:
Územní studie

FÁZE PROJEKTU:
NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE

ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM:	12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **Technická infrastruktura - hospodaření s dešťovými vodami - varianta "U"**	MĚŘÍTKO: 1:2000	
	ČÍSLO VÝKRESU: **B.25**	PARÉ:



LEGENDA:

- HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
- stávající budovy

- kanalizace - stávající
- kanalizace - stávající rušená
- kanalizace jednotná - návrh
- kanalizace dešťová - návrh
- kanalizace splašková - návrh
- modrozelená infrastruktura - návrh

SPECIALIZOVANÁ PROFESE **MĚSTSKÉ INŽENÝRSTVÍ**	SPOLEČNOST: Ing. Lucie Prošková
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Lucie Prošková	VYPRACOVAL: Ing. Lucie Prošková

MAAUS
m. architektonické a urbanistické studio

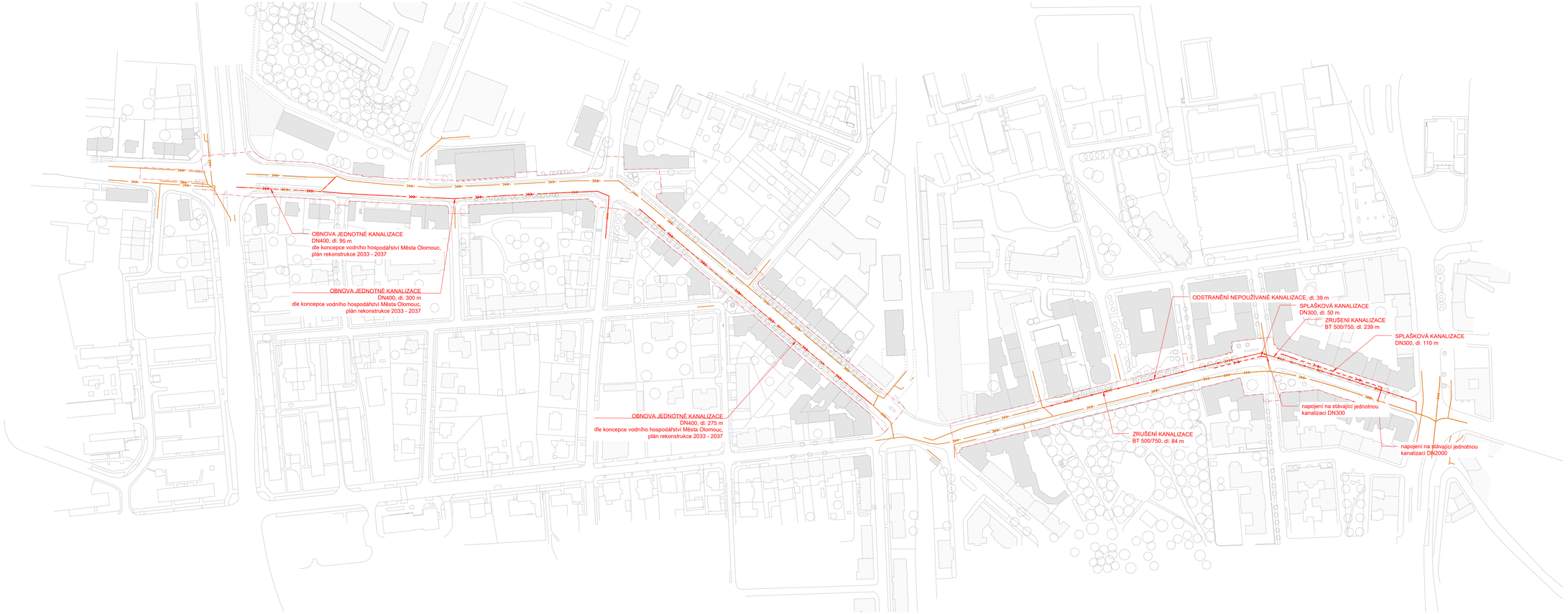
POŘIZOVATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc kontaktní osoba: Ing. Martin Luňáček e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu tel: +420 732 124 926	ZPRACOVATEL: MAAUS s.r.o. Gorkého 51/1, 602 00 Brno-střed-Veveří e-mail: info@maaus.cz tel: +420 732 251 804
LOKALITA: ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.
ČÍSLO SMLOUVY: OSTR/SOD/1559/2023/Zem	VYPRACOVAL: Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová

NÁZEV ZAKÁZKY:
ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru"

STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE:
Územní studie

FÁZE PROJEKTU:
NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE

ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM:	12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **Technická infrastruktura - hospodaření s dešťovými vodami - varianta "S"**	MĚŘÍTKO: ČÍSLO VÝKRESU: **B.26**	1:2000 PARÉ:



LEGENDA:

HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

stávající budovy

kanalizace - stávající

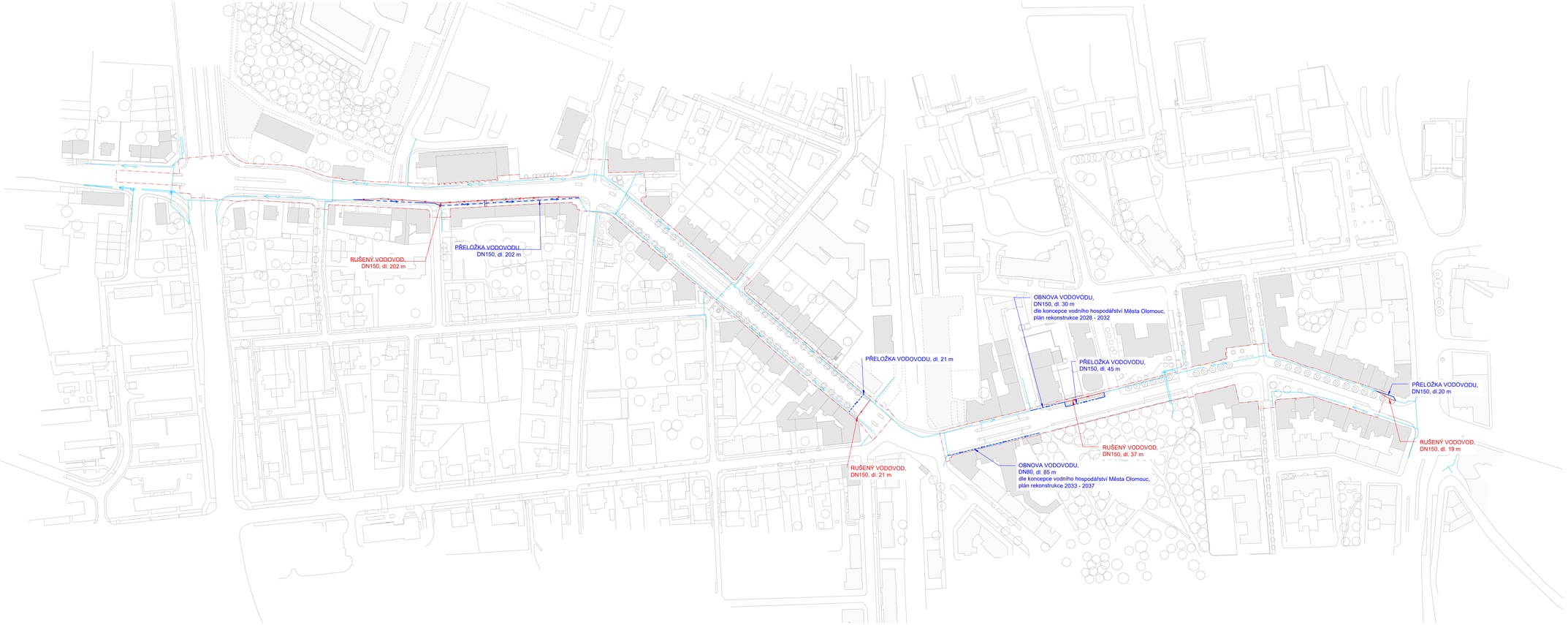
kanalizace - stávající rušená

kanalizace jednotná - návrh

kanalizace dešťová - návrh

kanalizace splašková - návrh

SPECIALIZOVANÁ PROFESE **MĚSTSKÉ INŽENÝRSTVÍ**	SPOLEČNOST: Ing. Lucie Prošková	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Lucie Prošková	VYPRACOVAL: Ing. Lucie Prošková	
MAAUS **m. architektonické a urbanistické studio**		
POŘIZOVATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc kontaktní osoba: Ing. Martin Lučáček e-mail: martin.lucacek@olomouc.eu tel: +420 732 124 926	ZPRACOVATEL: MAAUS s.r.o. Gorkého 51/1, 602 00 Brno-střed-Veveří e-mail: info@maaus.cz tel: +420 732 251 804	
LOKALITA: ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.	
ČÍSLO SMLOUVY: OSTR/SOD/1559/2023/Zem	VYPRACOVAL: Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová	
NÁZEV ZAKÁZKY: **ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru"**		
STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE: **Územní studie**		
FÁZE PROJEKTU: **NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE**		
ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM:	12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **Technická infrastruktura - kanalizace jednotná a splašková**	MĚŘÍTKO:	1:2000
	ČÍSLO VÝKRESU: **B.27**	PARÉ:



LEGENDA:

HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
stávající budovy

vodovod - stávající
vodovod - stávající rušený
vodovod - návrh

SPECIALIZOVANÁ PROFESE **MĚSTSKÉ INŽENÝRSTVÍ**	SPOLEČNOST: Ing. Lucie Prošková
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Lucie Prošková	VYPRACOVAL: Ing. Lucie Prošková

MAAUS
m. architektonické a urbanistické studio

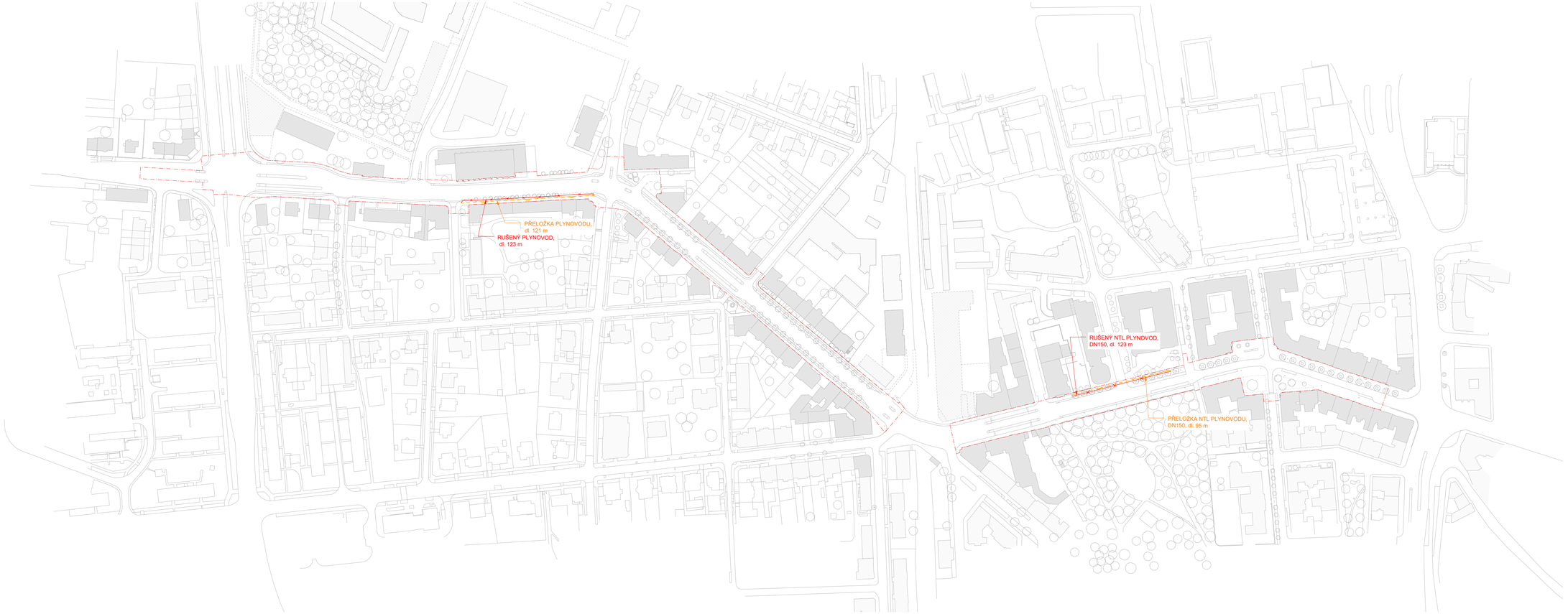
POŘIZOVATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc kontaktní osoba: Ing. Martin Luňáček e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu tel: +420 732 124 926	ZPRACOVATEL: MAAUS s.r.o. Gorkého 51/1, 602 00 Brno-střed-Veveří e-mail: info@maaus.cz tel: +420 732 251 804
LOKALITA: ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.
ČÍSLO SMLOUVY: OSTR/SOD/1559/2023/Zem	VYPRACOVAL: Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová

NÁZEV ZAKÁZKY:
ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru"

STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE:
Územní studie

FÁZE PROJEKTU:
NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE

ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM:	12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **Technická infrastruktura - zásobování vodou**	MĚŘÍTKO:	1:2000
	ČÍSLO VÝKRESU: **B.28**	PARÉ:



LEGENDA:

HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

stávající budovy

plynovod NTL - stávající

plynovod NTL - stávající rušený

plynovod NTL - návrh

SPECIALIZOVANÁ PROFESE **MĚSTSKÉ INŽENÝRSTVÍ**	SPOLEČNOST: Ing. Lucie Prošková
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Lucie Prošková	VYPRACOVAL: Ing. Lucie Prošková

MAAUS
m. architektonické a urbanistické studio

POŘIZOVATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc kontaktní osoba: Ing. Martin Luňáček e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu tel: +420 732 124 926	ZPRACOVATEL: MAAUS s.r.o. Gorkého 51/1, 602 00 Brno-střed-Veveří e-mail: info@maaus.cz tel: +420 732 251 804
LOKALITA: ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.
ČÍSLO SMLOUVY: OSTR/SOD/1559/2023/Zem	VYPRACOVAL: Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová

NÁZEV ZAKÁZKY:
ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru"

STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE:
Územní studie

FÁZE PROJEKTU:
NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE

ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM:	12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **Technická infrastruktura - zásobování plynem**	MĚŘÍTKO: ČÍSLO VÝKRESU: **B.29**	1:2000 PARÉ:

MAAUS

m. architektonické a urbanistické studio

POŘIZOVATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc kontaktní osoba: Ing. Martin Luňáček e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu tel: +420 732 124 926	ZPRACOVATEL: MAAUS s.r.o. Gorkého 51/1, 602 00 Brno-střed-Veveří e-mail: info@maaus.cz tel: +420 732 251 804
LOKALITA: ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.
ČÍSLO SMLOUVY: OSTR/SOD/1559/2023/Zem	VYPRACOVAL: Ing. arch Jakub Czapek, Ing. arch. Markéta Bartoňková, Ing. arch. Nikola Bazelová

NÁZEV ZAKÁZKY:
ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru“

STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE:
Územní studie

FÁZE PROJEKTU:
NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE

ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM:	12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **odhad realizačních nákladů**	MĚŘÍTKO:	-
	ČÍSLO VÝKRESU: **C.**	PARÉ:

ODHAD RELIZAČNÍCH NÁKLADŮ

Položka	[Kč] cena
Rekonstrukce ulice	**822 492 161**
Hospodaření s dešťoovou vodou - varianta U - ulice	47 129 040
Hospodaření s dešťoovou vodou - varianta S - sady	49 807 000
Hospodaření s dešťoovou vodou - varianta K	39 455 000
NÁKLADY NA REALIZACI VE VARIANTE "U" bez DPH	**869 621 201**
NÁKLADY NA REALIZACI VE VARIANTĚ "S" bez DPH	**872 299 161**
NÁKLADY NA REALIZACI VE VARIANTĚ "K" bez DPH	**861 947 161**

ODHAD RELIZAČNÍCH NÁKLADŮ
Rekonstrukce ulice

Položka	[Kč] cena
Demolice	**77 925 000**
Demolice stávajících povrchů	67 925 000
Odstranění stávající tramvajové tratě	8 000 000
Demolice veřejného osvětlení a trakčního vedení	2 000 000
Vegetační úpravy	**12 542 400**
Ochrana stromů při stavbě, ošetření stávající vegetace	1 800 000
Výsadba stromů a následná péče	3 920 000
Stromové mříže	5 800 000
Založení trvalkových výsadeb, záhonů a následná péče	1 022 400
Tramvajová trať	**170 000 000**
Nová tramvajová trať	148 000 000
Trakční vedení	22 000 000
Komunikace, zpevněné plochy	**453 325 500**
žulová kostka - trať	129 996 000
žulová kostka - pěší zóna mimo trať	4 680 000
živičné povrchy asfltobeton	196 066 000
chodníky	69 453 000
nástupní ostrůvky, ostrůvky pro přechody pro chodce	13 156 000
cyklopruh	30 688 000
žulová kostka prorostlá trávou	3 490 500
zatravěnná dlažba - parkovací stání	5 796 000
Drobné stavby, architektura	**21 200 000**
Zastávkaové přístřešky	5 200 000
Vodní prvek včetně uměleckého díla	16 000 000
Technická infrastruktura	**37 499 261**
Veřejné osvětlení	6 700 000
přeložka vodovodu	5 662 080
obnova vodovodu	2 053 925
přeložka plynovodu	3 388 608
přeložka kanalizace	3 008 800
obnova kanalizace	15 363 100
zrušení kanalizace	1 322 748
Vedlejší rozpočtové náklady	**50 000 000**
NÁKLADY NA REALIZACI bez DPH	**822 492 161**

ODHAD RELIZAČNÍCH NÁKLADŮ
Hospodaření s dešťoovou vodou - varianta U - ulice

Položka	[Kč] cena
Zřízení průlehů pod vegetačními plochami a stáními	11 390 000
Nové trubní vedení dešťové kanalizace DN 700	33 239 040
Vedlejší rozpočtové náklady	2 500 000
NÁKLADY NA REALIZACI bez DPH	**47 129 040**

ODHAD RELIZAČNÍCH NÁKLADŮ
Hospodaření s dešťoovou vodou - varianta S - sady

Položka	[Kč] cena
Zřízení průlehů pod vegetačními plochami a stáními	11 390 000
Nové trubní veden dešťové kanalizace DN300-DN500	26 265 000
Zemní práce k RN	2 352 000
Retenční nádrž v parku včetně vystrojení	7 000 000
Vedlejší rozpočtové náklady	2 800 000
NÁKLADY NA REALIZACI bez DPH	**49 807 000**

ODHAD RELIZAČNÍCH NÁKLADŮ
Hospodaření s dešťoovou vodou - varianta K

Položka	[Kč] cena
Zřízení průlehů pod vegetačními plochami a stáními	11 390 000
Nové trubní veden dešťové kanalizace DN300-DN500	26 265 000
Vedlejší rozpočtové náklady	1 800 000
NÁKLADY NA REALIZACI bez DPH	**39 455 000**

MAAUS m. architektonické a urbanistické studio		
POŘIZOVATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc kontaktní osoba: Ing. Martin Luňáček e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu tel: +420 732 124 926	ZPRACOVATEL: AFRY CZ s.r.o. U Hellady 697/4, 140 00 Praha 4	
LOKALITA: ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	KONTROLOVAL: Ing. Marek Šída	
ČÍSLO SMLOUVY: OSTR/SOD/1559/2023/Zem	AUTORSKÝ KOLEKTIV: Ing. Zuzana Volfová, Ing. Kseniia Vakhrusheva, Michal Prosek, Pavel Prosek	
NÁZEV ZAKÁZKY: **ÚZEMNÍ STUDIE „Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru“**		
STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE: **Územní studie**		
FÁZE PROJEKTU: **NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE**		
ČÍSLO ZAKÁZKY A42	DATUM:	12/2023
DOKUMENT - VÝKRES: **kompletní výstup z modelu dopravy**	MĚŘÍTKO:	-
	ČÍSLO VÝKRESU: **D.**	PARÉ:

Číslo zakázky

2023/0279

OLOMOUC, REKONSTRUKCE TRAMVAJOVÉ TRATI PALACKÉHO – DOPRAVNÍ MODEL



Objednatel:

MAAUS s.r.o.

Gorkého 51/1

602 00 Brno

Zhotovitel:

AFRY CZ s.r.o.

U Hellady 697/4, 140 00 Praha 4

www.afry.cz

9/2023

Zhotovitel:
AFRY CZ s.r.o.

Zastoupený:
Ing. Petr Košan

Autorský kolektiv:
Ing. Zuzana Volfová
Ing. Kseniia Vakhrusheva
Michal Prosek
Pavel Prosek

Kontrola:
Ing. Marek Šída

Datum:
09/2023

Číslo zakázky:
2023/0279

Objednatel:
MAAUS s.r.o.

Zastoupený:

OLOMOUC, REKONSTRUKCE TRAMVAJOVÉ TRATI PALACKÉHO – DOPRAVNÍ MODEL

AFRY CZ s.r.o.
Sídlo společnosti
Magistrů 1275/13
140 00 Praha 4

Telefon +420 277 005 500
Zapsána u Městského soudu v Praze
IČO: 45306605
DIČ: CZ45306605

afry.com

afrycz@afry.com
ID schránky: ay4ur5q

OBSAH

1 ÚVOD 5
2 DOPRAVNÍ MODEL 5
2.1 MODEL STÁVAJÍCÍHO STAVU 5
2.2 DOPRAVNÍ POPTÁVKA 7
2.3 DOPRAVNÍ NABÍDKA 8
2.4 PŘIDĚLENÍ NA SÍŤ 9
2.5 KALIBRACE MODELU 9
3 DOPRAVNÍ PROGNÓZA 10
3.1 DOPRAVNÍ POPTÁVKA 10
3.2 DOPRAVNÍ NABÍDKA 12
4 VÝSTUPY Z DOPRAVNÍHO MODELU 13
4.1 KARTOGRAMY INTENZIT 13
4.2 POROVNÁNÍ VÝHLEDOVÝCH VARIANT 13
5 ZÁVĚRY 14
6 REFERENCE 15

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 – Dopravní model České republiky 6
Obrázek 2 – Rozsah dopravního modelu použitý pro studii 7
Obrázek 3 – Dopravní zóny v řešeném území 8
Obrázek 4 – Kvalita kalibrace na nejnovější data – individuální doprava 10
Obrázek 6 – Rozvojové zóny dle ÚP [5] 11
Obrázek 7 – Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou 1 a nulovou – rok 2040 14
Obrázek 8 – Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou 2 a nulovou – rok 2040 14

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1 – Analýza zatížení v zájmovém území – všechna vozidla 9

GRAFICKÉ PŘÍLOHY

1.1 Zatížení silniční sítě – stav – nulová
1.2 Zatížení silniční sítě – stav – pěší zóna v úseku Pöttingova – Legionářská (var. 1)
1.3 Zatížení silniční sítě – stav – pěší zóna v úseku Hynaisova – Legionářská (var. 2)
2.1 Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou 1 a nulovou – stav

2.2 Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou 2 a nulovou – stav
3.1 Zatížení silniční sítě – rok 2040 – nulová
3.2 Zatížení silniční sítě – rok 2040 – pěší zóna v úseku Pöttingova – Legionářská (var. 1)
3.3 Zatížení silniční sítě – rok 2040 – pěší zóna v úseku Hynaisova – Legionářská (var. 2)
4.1 Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou 1 a nulovou – rok 2040
4.2 Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou 2 a nulovou – rok 2040
5.1 Kartogram křižovatky Palackého × Wellnerova – stav
5.2 Kartogram křižovatky Palackého × Legionářská × tř. Svobody × 8. května – stav
5.3 Kartogram křižovatky Hynaisova × Studentská × Legionářská – stav
6.1 Kartogram křižovatky Palackého × Wellnerova – stav – var.1
6.2 Kartogram křižovatky Palackého × Legionářská × tř. Svobody × 8. května – stav – var.1
6.3 Kartogram křižovatky Hynaisova × Studentská × Legionářská – stav – var.1
7.1 Kartogram křižovatky Palackého × Wellnerova – stav – var.2
7.2 Kartogram křižovatky Palackého × Legionářská × tř. Svobody × 8. května – stav – var.2
7.3 Kartogram křižovatky Hynaisova × Studentská × Legionářská – stav – var.2
8.1 Kartogram křižovatky Palackého × Wellnerova – rok 2040
8.2 Kartogram křižovatky Palackého × Legionářská × tř. Svobody × 8. května – rok 2040
8.3 Kartogram křižovatky Hynaisova × Studentská × Legionářská – rok 2040
9.1 Kartogram křižovatky Palackého × Wellnerova – rok 2040 – var.1
9.2 Kartogram křižovatky Palackého × Legionářská × tř. Svobody × 8. května – rok 2040 – var.1
9.3 Kartogram křižovatky Hynaisova × Studentská × Legionářská – rok 2040 – var.1
10.1 Kartogram křižovatky Palackého × Wellnerova – rok 2040 – var.2
10.2 Kartogram křižovatky Palackého × Legionářská × tř. Svobody × 8. května – rok 2040 – var.2
10.3 Kartogram křižovatky Hynaisova × Studentská × Legionářská – rok 2040 – var.2

1 ÚVOD

Předmětem projektu je zpracování dopravního modelu a výpočet intenzit dopravy pro účely rekonstrukce tramvajové trati Palackého v Olomouci.

Pro výpočet současného a výhledového dopravního zatížení komunikační sítě byl použit model individuální automobilové dopravy města Olomouce, zpracovaný pro město Olomouc v říjnu 2022.

Dopravní model byl kalibrován na celostátní sčítání dopravy ŘSD (2020) [1] a na data ze smyčkových detektorů světelně řízených křižovatek.

Výhledový dopravní model a prognóza byly vytvořeny pro jeden časový horizont (rok 2040).

Dopravní model byl zpracován pro dvě varianty organizace dopravy v ulici Palackého:

- Varianta 1 – pěší zóna na ulici Palackého v úseku Pöttingova – Legionářská.
- Varianta 2 – pěší zóna na ulici Palackého v úseku Hynaisova – Legionářská, povolený průjezd Pöttingova směrem do tř. Spojenců.

V obou variantách byla přetrasována silnice II. třídy obousměrně do ulice Wellnerova.

Varianty byly vyhodnoceny v dopravním modelu současného stavu i ve výhledovém dopravním modelu pro rok 2040.

Výstupem z dopravního modelu jsou kartogramy intenzit, které zobrazují celodenní intenzity osobních, lehkých nákladních a těžkých nákladních vozidel, rozdílové kartogramy mezi variantami a kartogramy křižovatkových pohybů pro křižovatky:

- Palackého x Wellnerova,
- Palackého x Legionářská x tř. Svobody x 8. května,
- Hynaisova x Studentská x Legionářská.

2 DOPRAVNÍ MODEL

Pro vytvoření dopravního modelu a výpočet zatížení pro posuzované varianty byl použit dopravně-plánovací software PTV-VISION® společnosti PTV Karlsruhe. Použit byl program pro modelování dopravní poptávky a zatěžování komunikační sítě VISUM® 2022.

Program VISUM® obsahuje modul jak na modelování přepravní poptávky, tak na přiřazení matic dopravní poptávky na parametrizovanou dopravní síť. Vstupy do modulu přepravní poptávky jsou: členění území do zón, demografické a aktivitní informace o jednotlivých zónách, vzory dopravního chování homogenních skupin obyvatelstva, rozhodovací algoritmy a nabídka dopravních sítí a dopravních služeb. Výstupem jsou matice dopravních objemů jízd v členění na osobní, lehká nákladní (hmotnost do 3,5 t) a ostatní nákladní vozidla (hmotnost nad 3,5 t).

Modul na přiřazování poptávky na dopravní síť respektuje kapacitně závislé zatěžování, desítky iteračních kroků, síť definovanou uzly, spojnicemi, délkou, kategorií, kapacitou, výchozí rychlostí, křižovatkami, povolenými křižovatkovými pohyby a délkou zdržení.

Program VISUM® umožňuje sledovat rozdíly v zatížení komunikační sítě pro různé varianty a různé časové horizonty. Výstupem je síť s ročním průměrem denních intenzit (RPDI).

2.1 MODEL STÁVAJÍCÍHO STAVU

Základ modelu komunikační sítě byl převzat z modelu individuální automobilové dopravy v celé České republice do podrobnosti silnic III. třídy a hlavních průjezdných komunikací ve městech, včetně základních silnic evropského významu v zahraničí, zpracovaný v rámci zakázky „Aktualizace

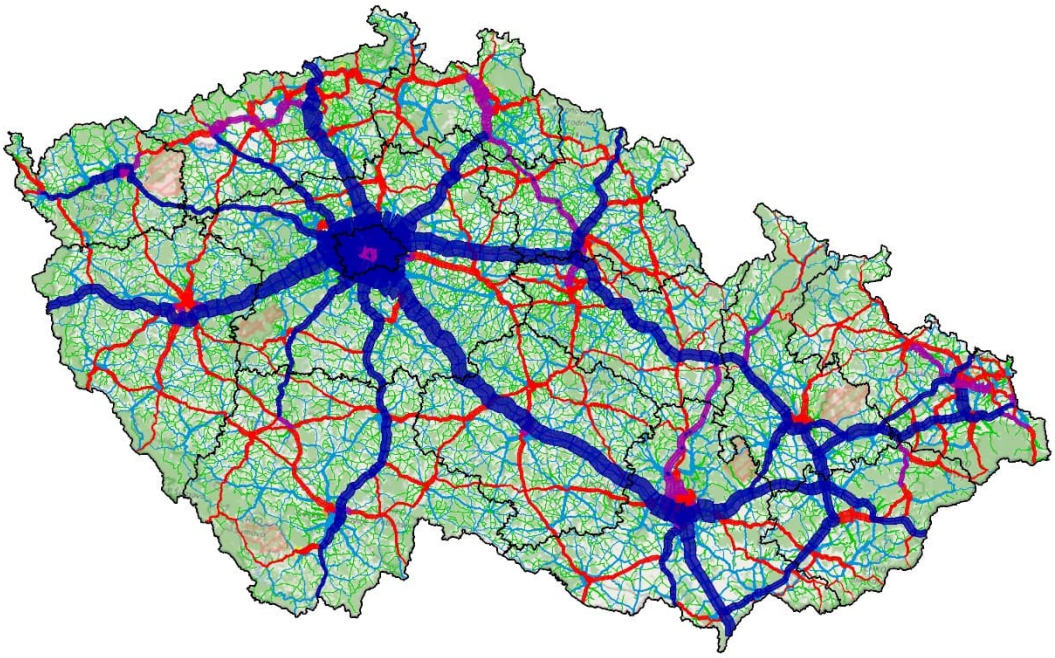
kategorizace silniční sítě do roku 2040“ [2]. Tento model je průběžně aktualizován a používán pro potřeby ŘSD ČR, krajů a měst. V současné době je aktualizován na celostátní sčítání 2020 [1].

Dopravní model intenzit automobilové dopravy zahrnuje kompletní komunikační síť a dopravní vztahy na území České republiky, včetně přeshraničních vazeb, a to jak pro současný stav, tak i v prognóze do roku 2050.

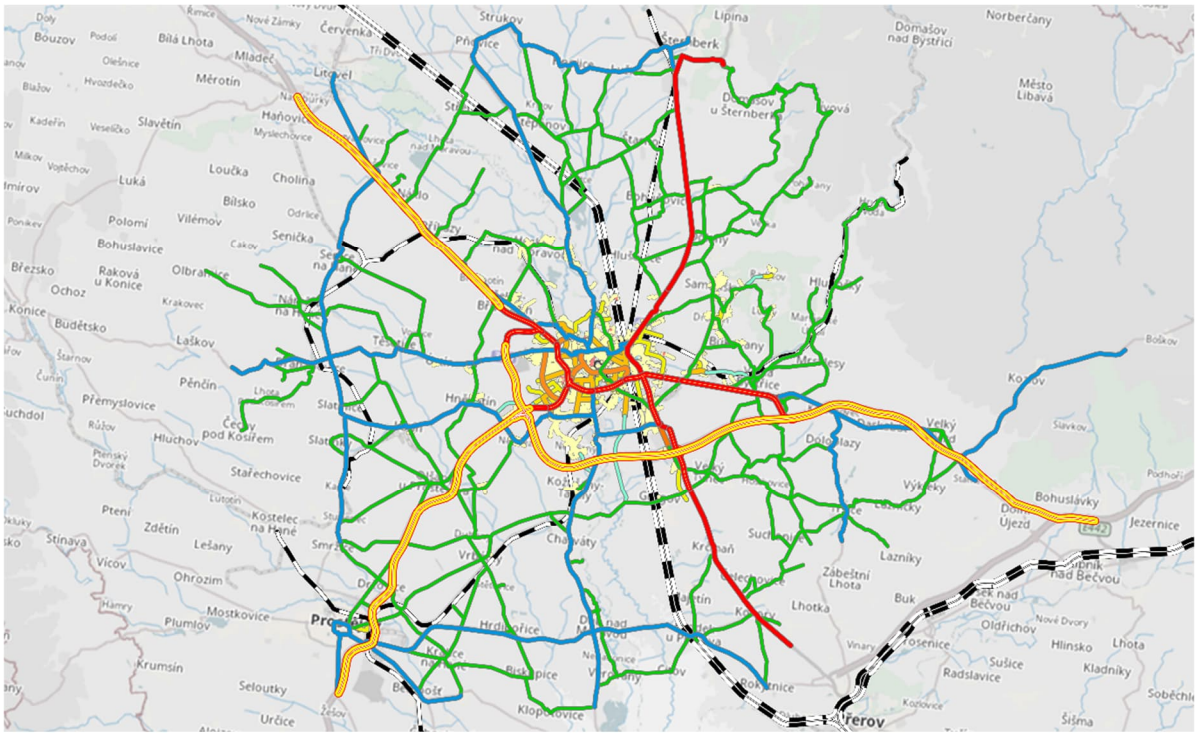
Dopravní model se skládá z modelu dopravní poptávky, který představují matice přepravních vztahů pro jednotlivé druhy dopravy, a z modelu přepravní nabídky, který obsahuje parametrizovanou komunikační síť.

Při zpracování této studie byla z celorepublikového modelu (Obrázek 1) vyříznuta část sítě zahrnující okolí Olomouce (Obrázek 2). Tím, že dopravní model je zpracován na pozadí celorepublikového dopravního modelu, je možné ve výpočtech zohlednit změny intenzit na vstupujících komunikacích do „vyříznuté“ části sítě způsobené dostavbou komunikační sítě na území celé České republiky.

Obrázek 1 – Dopravní model České republiky



Obrázek 2 – Rozsah dopravního modelu použitý pro studii



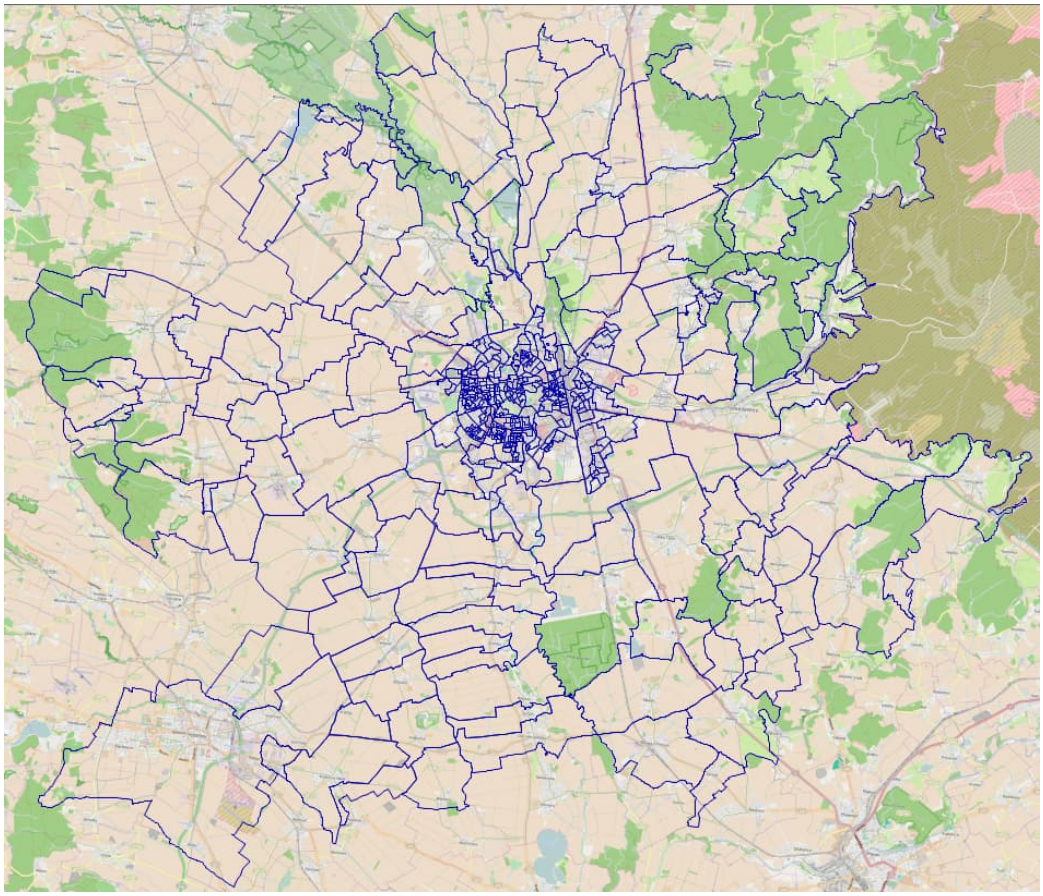
2.2 DOPRAVNÍ POPTÁVKA

Vstup dopravní poptávky z matic přepravních vztahů do sítě se odehrává pomocí napojení dopravních zón. Celé řešené území obsahuje 847 dopravních zón. Katastrální území města Olomouce je rozděleno na dopravní zóny podle sčítacích obvodů v počtu 445, okolní obce jsou rozděleny na dopravní zóny podle základních sídelních jednotek. Vstup poptávky do řešeného území na hranicích dopravního modelu je zajištěn pomocí vstupních zón.

Dopravní zóny jsou napojeny na komunikační síť. Napojení slouží jak pro individuální dopravu, tak pro cestující hromadnou dopravou. Vztah mezi napojením dopravní zóny a zastávkami hromadné dopravy je realizován přímo po komunikační síti a je započten do celkové cestovní doby.

Matice přepravních vztahů byly vypočteny na základě demografických údajů Českého statistického úřadu [3], především z údajů o vyjížďce a dojížďce do zaměstnání a škol a z anketního směrového průzkumu v systému veřejné hromadné dopravy. Výstupem jsou matice dopravních objemů jízd v členění na osobní, lehká nákladní (hmotnost do 3,5 t) a ostatní nákladní vozidla (hmotnost nad 3,5 t) bez autobusů hromadné dopravy.

Obrázek 3 – Dopravní zóny v řešeném území



2.3 DOPRAVNÍ NABÍDKA

Pro vytvoření modelu dopravní nabídky je použit program VISUM®, modul na přiřazení poptávky na dopravní síť, který je součástí dopravně-plánovacího softwaru PTV-VISION® společnosti PTV Karlsruhe. Program VISUM® pracuje na základě principů síťové analýzy. Síť je tvořena uzly a hranami (spojnicemi), představujícími komunikační síť. Uzly představují křižovatky, zastávky hromadné dopravy a místa napojení dopravních zón.

Pro každou spojnici jsou zadány následující parametry:

- typ spojnice (dálnice, silnice pro motorová vozidla, silnice I., II. a III. třídy, železnice, místní komunikace rychlostní, sběrné, obslužné, pěší cesty),
- přípustné dopravní systémy,
- maximální rychlost,
- kapacita / 24 hod.

Uzly představují křižovatky, místa napojení dopravních zón nebo zastávky veřejné dopravy. Křižovatky mají následující parametry:

- typ křižovatky (světelně řízená, neřízená s / bez přednosti v jízdě, mimoúrovňová),
- zakázané pohyby v křižovatkách,
- zdržení při průjezdu křižovatkou.

Silniční komunikace jsou v dopravním modelu děleny podle typu na:

- dálnice,
- silnice pro motorová vozidla,

- silnice I. třídy (a průtahy),
- silnice II. třídy (a průtahy),
- silnice III. třídy,
- místní komunikace rychlostní (funkční skupina A),
- místní komunikace sběrné (funkční skupina B),
- místní komunikace obslužné (funkční skupina C).

2.4 PŘIDĚLENÍ NA SÍŤ

Po výpočtu matic proběhlo přidělení přepravních vztahů na komunikační síť a výpočet zatížení komunikační sítě. Volba trasy mezi dvěma dopravními zónami se uskutečňuje na základě impedance (odporu) trasy, která závisí na jízdní době. Jízdní doba je závislá na zdržení při průjezdech křižovatkami a na jízdní rychlosti na trase, která je závislá na stupni saturace (poměr intenzity a kapacity). Kapacitně závislý výpočet tak po dosažení určité stupně saturace přiděluje vztahy na alternativní, méně zatížené trasy.

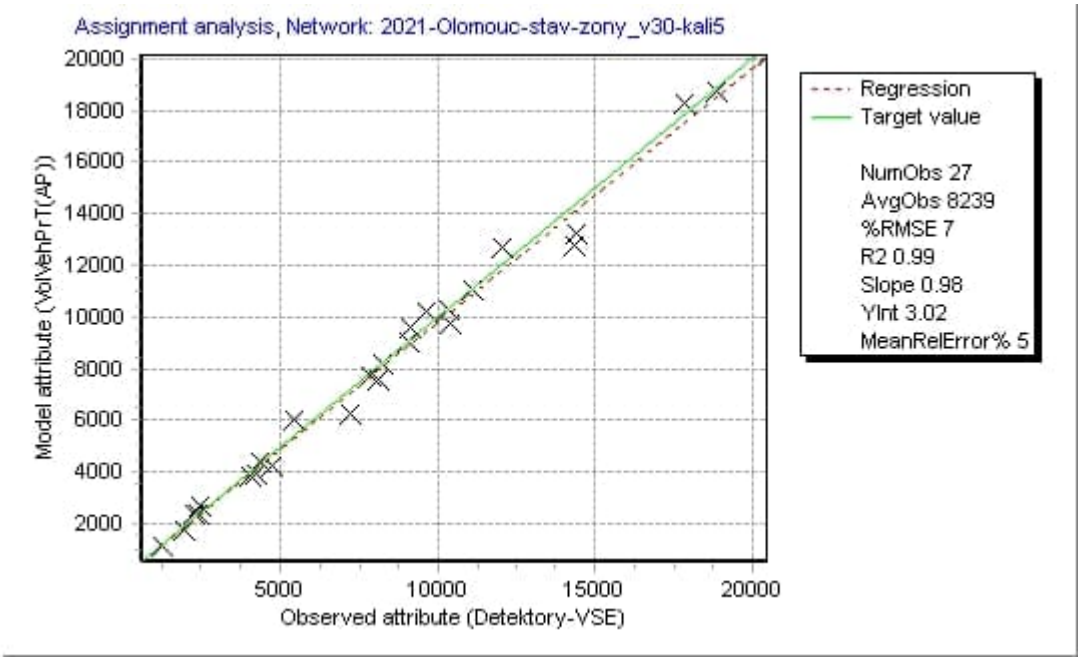
Při přidělení na síť není uvažováno s vlivem zpoplatnění sítě dálnic, silnic, ani dalších vlivů, jako např. s regulací dopravy (zpoplatnění vjezdu do centra, parkovací zóny atd.).

2.5 KALIBRACE MODELU

Výsledné matice cest individuální dopravy současného stavu jsou kalibrovány na Celostátní sčítání dopravy provedené Ředitelstvím silnic a dálnic v roce 2020 [4] a dále jsou každoročně kalibrovány na data z křižovatkových smyček. Během poslední aktualizace v roce 2022 byly kalibrovány na data ze smyček na 8 křižovatkách ve městě z června 2022.

Kvalita kalibrace na křižovatkách je zobrazena v následujícím grafu porovnáním modelu (Model atribute VolVehPrT) se sledovanými hodnotami (Observed attribute Detektory-VSE) pomocí regresní křivky.

Graf 1 – Analýza zatížení v zájmovém území – všechna vozidla



Porovnání podle vzorce GEH (minimálně 85 % srovnání musí mít GEH <5), za předpokladu podílu hodinových intenzit ve výši 10 % z celodenních hodnot, je pro profily a křižovatkové pohyby celkem následující:

- Celkový počet porovnání 27
- Počet GEH <5 27
- Počet GEH> 5 0
- Podíl GEH <5 100 %

Kvalita kalibrace na aktuální data je rovněž zobrazena v následujícím obrázku porovnáním modelu se sledovanými daty na konkrétních úsecích komunikací.

Obrázek 4 – Kvalita kalibrace na nejnovější data – individuální doprava



Výsledkem je kalibrovaný model k roku 2022.

3 DOPRAVNÍ PROGNÓZA

Dopravní prognóza vychází z předpokládaného rozvoje území a rozvoje dopravní sítě. Prognostický dopravní model je sestaven pro rok 2040. Rovněž výhledový model pro rok 2040 je každoročně aktualizován pro Magistrát města.

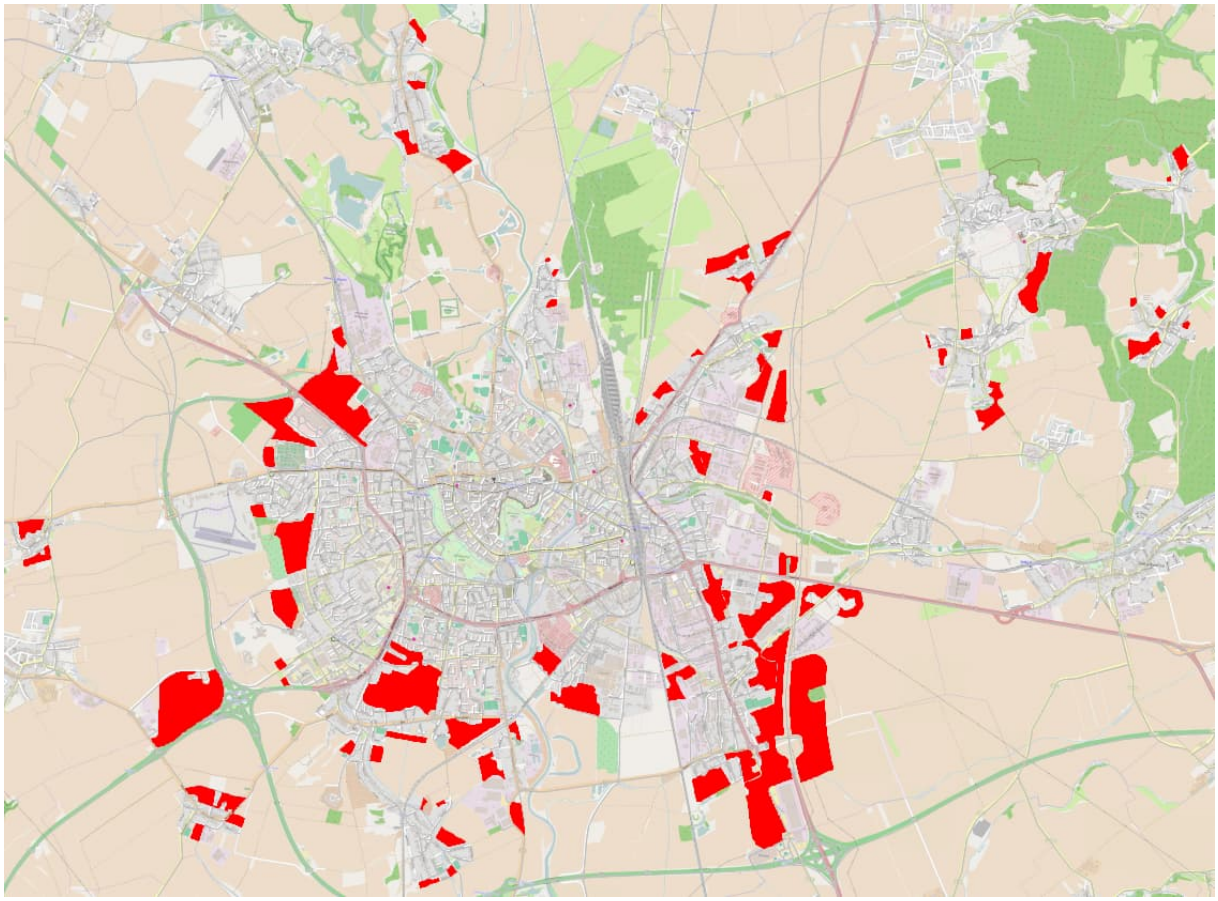
Pro vytvoření dopravního modelu a výpočet zatížení byl použit dopravně-plánovací software PTV-VISION® společnosti PTV Karlsruhe stejně jako pro model současného stavu. Použity byly programy VISEM® 8.10 pro modelování dopravní poptávky a VISUM® 2020 pro zatěžování komunikační sítě.

3.1 DOPRAVNÍ POPTÁVKA

Dopravní poptávka k roku 2040 obsahuje nové dopravní zóny, které představují rozvojové plochy dle Územního plánu města Olomouce [5]. Jedná se celkem o 74 dopravních zón, které vznikly sloučením jednotlivých dílčích rozvojových ploch.

Objem generované dopravy byl stanoven na základě využití plochy, její plošné výměry a koeficientu zastavění v poměru k již existujícím zónám. Celkový nárůst počtu cest individuální dopravou s cílem/zdrojem v Olomouci v roce 2040 oproti současnému stavu představuje téměř 10000 cest za den.

Obrázek 5 – Rozvojové zóny dle ÚP [5]



Mimo město Olomouc a mimo zájmové území je dopravní poptávka převzata z aktualizovaného modelu individuální automobilové dopravy celé ČR [2] pro rok 2040, který je zpracován na základě aktualizovaných TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy z roku 2018 [6]. Stanovení výhledového počtu cest je provedeno pomocí koeficientů vývoje pro jednotlivé vztahy mezi zónami. Koeficienty jsou určeny podle typu zóny, délky cesty a typu vozidla, pro který je koeficient určován. Každá zóna je charakterizována třemi parametry:

- příslušnosti zóny do konkrétního kraje ČR,
- velikost obce podle počtu obyvatel,
- příslušnost obce do rozvojové osy nebo oblasti podle Zásad územního rozvoje kraje (ZÚR).

Délky cest mezi jednotlivými zónami jsou rozděleny do tří kategorií:

- do 5 km,
- od 5 km do 20 km,
- nad 20 km.

Posledním parametrem je skupina vozidel, pro které jsou koeficienty určovány. Jedná se o:

- osobní vozidla,
- lehká nákladní vozidla,
- těžká vozidla.

Nárůst dálkových vztahů, které jsou vůči řešenému území tranzitní, vychází z celorepublikového modelu dopravy [2], který je zpracován na stejných principech uvedených výše (TP 225 [6]).

Nárůsty přeshraniční dopravy vychází z koeficientů vývoje mezioblastních vztahů pro zóny reprezentující přeshraniční dopravu dle TP 225 [6]. Tyto koeficienty vychází z rozdělení na jednotlivé

typy vozidel (osobní vozidla, lehká nákladní vozidla a těžká vozidla) a ze země, do/z které cesta směřuje (Bavorsko, Sasko, Polsko, Slovensko, Rakousko).

3.2 DOPRAVNÍ NABÍDKA

V individuální dopravě je ve výhledu oproti současnému stavu uvažováno na území města Olomouce se zprovozněním těchto komunikací:

- R35 v úseku Neředín – Křelov;
- I/46 východní tangenta (přeložka silnice I/46) od křižovatky s R35 přes křižovatku s ulicí Lipenskou na sever po hranici řešeného území;
- Další komunikace dle územního plánu:
    - propojení silnice II/448 u Topolan se silnicí R35,
    - propojení ulice Pražské s ulicí Řepčínskou,
    - propojení ulice Pavlovické s ulicí U Panelárny,
    - propojení ulice U Panelárny s křižovatkou na přeložce silnice I/46, včetně zapojení ulice Železniční,
    - přeložka silnice III/4432 od křižovatky s tzv. Východní tangentou (přeložkou silnice I/46), souběžně s ní směrem na Samotíšky, včetně křižovatky a napojení na původní trasu III/4432,
    - propojení třídy Míru od fortu Neředín se silnicí R35,
    - propojení třídy Míru od krematoria po stávající okružní křižovatku u parkoviště obchodního centra Globus,
    - propojení ulic Tomkovy a Svatoplukovy východně od stávající železniční trati č. 275,
    - propojení ulic Mošnerovy a Hněvotínské,
    - přeložka silnice č. II/570 (propojení ulic Štúrovy a Jilemnického severně od zástavby Nedvězí),
    - propojení Libušiny ulice s prodloužením ulice U Panelárny,
    - propojení ulic Železniční a Švabinského,
    - propojení ulic U Dětského domova a Přichystalovy,
    - propojení ulic Přichystalovy a Šlechtitelů,
    - přeložka ulice Dolní Novosadské (silnice II/435) jižně od křížení s ulicí Keplerovou (silnicí II/570),
    - přeložka ulice Holické s křížením železniční trati č. 270 a se zapojením do ulice Přerovské v místě nadjezdu nad vlečkou,
    - propojení ulice Přerovské s ulicí Hamerskou podél železniční vlečky,
    - propojení ulic Hamerské a prodloužené Keplerovy u křižovatky s tzv. Východní tangentou (přeložkou silnice I/46),
    - prodloužení ulice Keplerovy ke křižovatce s tzv. Východní tangentou (přeložkou silnice I/46),
    - pokračování prodloužené ulice Keplerovy od křižovatky s tzv. Východní tangentou (přeložkou silnice I/46) na východ,
    - přeložka silnice III/4432,
    - propojení silnice ze Sv. Kopečka do Radíkova s ulicí Darwinovou,
    - propojení ulic Jeremiášovy a Hraniční, včetně křižovatky s ulicí Brněnskou,
    - propojení ulice Heydukovy s komunikací do Hejčína západně od mostu přes Moravu,
    - prodloužení ulice Pavelkovy k novému propojení ulic Přerovské a Hamerské,
    - přestavba křižovatky ulic Pražské a Erenburgovy,
    - přestavba křižovatky ulic Brněnské, Albertovy, Wolkerovy a Velkomoravské a křižovatky ulic Wolkerovy a Polské, včetně zapojení ulice I. P. Pavlova, včetně úpravy tramvajové trati,
    - propojení ulic Tovární a Hodolanské částečně v trase železniční vlečky, včetně podjezdu pod Tovární ulicí, napojení na ulici Sladkovského (jižně od Tovární),

- účelová komunikace významná podél ulice Lipenské,
- účelová komunikace významná propojující ulici Švabinského a silnici III/4432 přes polní trať Celky s křížením tzv. Východní tangenty (přeložky silnice I/46), včetně propojení s ulicí Šternberskou přes polní trať Padělky,
- jižní část propojení ulice Sladovní a ulice Jablonského (od ulice Pavlovické po uvažovanou přeložku železniční trati č. 270),
- navržené přeložky silnice III/4432.

Mimo území Olomouce zahrnuje komunikační síť v roce 2040 následující stavby:

- D1 v úseku Říkovice – Přerov,
- D35 v úseku Opatovice – Mohelnice,
- D48 v celé délce,
- D49 v úseku Hulín – Fryšták – hranice ČR/SR,
- R55 v úseku Otrokovice – Moravský Písek.

Dopravní model byl zpracován pro dvě varianty organizace dopravy v ulici Palackého:

- Varianta 1 – pěší zóna na ulici Palackého v úseku Pöttingova – Legionářská.
- Varianta 2 – pěší zóna na ulici Palackého v úseku Hynaisova – Legionářská, průjezd Pöttingova směrem do tř. Spojenců bude povolen.

V obou variantách je v ulici Palackého zachován jak provoz tramvají, tak autobusů veřejné hromadné dopravy.

4 VÝSTUPY Z DOPRAVNÍHO MODELU

4.1 KARTOGRAMY INTENZIT

Výstupem z dopravního modelu jsou kartogramy intenzit individuální automobilové dopravy, které zobrazují zatížení komunikační sítě ve formátu [všechna vozidla / lehká nákladní vozidla (do 3,5 t) / ostatní nákladní vozidla (nad 3,5 t) za 24 hodin] a rozdílové kartogramy mezi variantami.

Dalším výstupem z dopravního modelu jsou detailní kartogramy křižovatkových pohybů na křižovatkách:

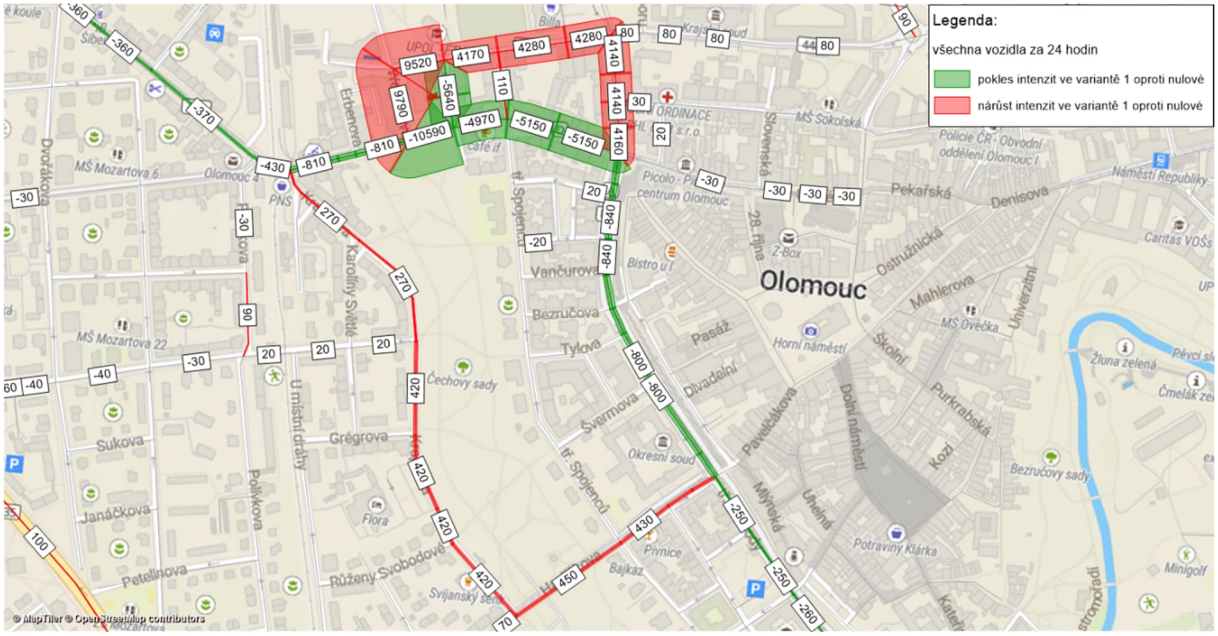
- Palackého x Wellnerova,
- Palackého x Legionářská x tř. Svobody x 8. května,
- Hynaisova x Studentská x Legionářská.

Kartogramy křižovatek zobrazují zatížení silniční sítě ve formátu [osobní vozidla / lehká nákladní vozidla (do 3,5 t) / ostatní nákladní vozidla (nad 3,5 t)], a to v období za 24 hodin.

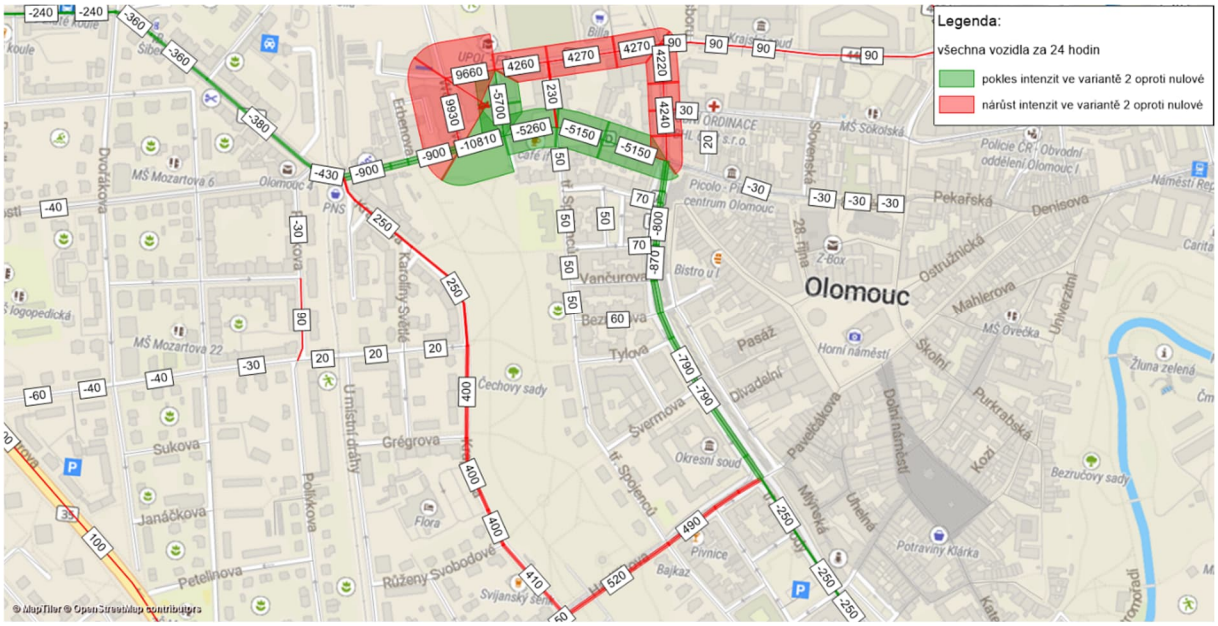
4.2 POROVNÁNÍ VÝHLEDOVÝCH VARIANT

Pro vyhodnocení vlivu změny organizace dopravy v ulici Palackého byly vytvořeny rozdílové kartogramy intenzit vozidel pro varianty 1 a 2 oproti variantě nulové (Obrázek 6 a Obrázek 7).

Obrázek 6 – Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou 1 a nulovou – rok 2040



Obrázek 7 – Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou 2 a nulovou – rok 2040



V obou výhledových variantách vozidla objíždějí zakázaný úsek ulice Palackého přes ulici Legionářská (nárůst o cca 4 240 voz.), na paralelní ulici Hynaisova (maximální nárůst o 9 660 voz.) a ulici Wellnerova (nárůst o 9 930 voz.). Mírný nárůst intenzit vozidel se projevuje na ulicích Havlíčkova a Kapkova (nárůst o 250 až 520 vozidel).

5 ZÁVĚRY

Předmětem projektu bylo zpracování dopravního modelu a výpočet intenzit dopravy pro účely rekonstrukce tramvajové trati Palackého v Olomouci.

Dopravní model byl kalibrován na celostátní sčítání dopravy ŘSD (2020) [1] a na data ze smyčkových detektorů světelně řízených křižovatek z roku 2022. Výhledový dopravní model a prognóza byly vytvořeny pro rok 2040 ve dvou variantách organizace dopravy v ulici Palackého.

Výstupem z dopravního modelu jsou kartogramy intenzit, které zobrazují celodenní intenzity osobních, lehkých nákladních a těžkých nákladních vozidel, rozdílové kartogramy mezi variantami a kartogramy křižovatkových pohybů pro tří křižovatky.

6 REFERENCE

[1] ŘSD, *Celostátní sčítání dopravy 2020.*

[2] AF-CITYPLAN, s.r.o., *Aktualizace kategorizace silniční sítě do roku 2040,* 2016.

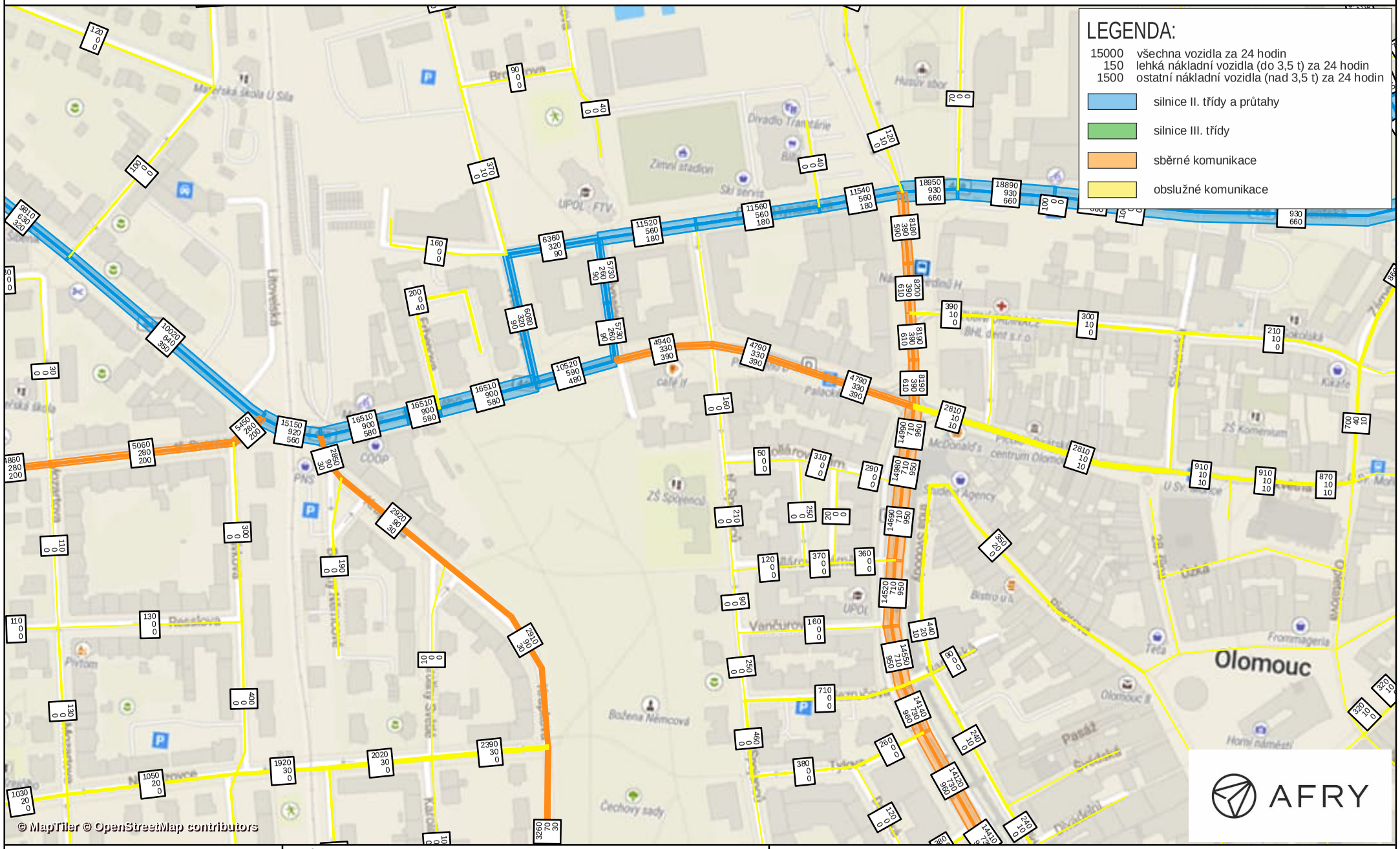
[3] ČSÚ, *Statistický lexikon obcí České republiky 2011,* 2013.

[4] ŘSD, *Celostátní sčítání dopravy 2020,* 2022.

[5] „Územní plán Olomouc," [Online]. Available: http://www.olomouc.eu/o-meste/uzemni-planovani/novy-uzemni-plan.

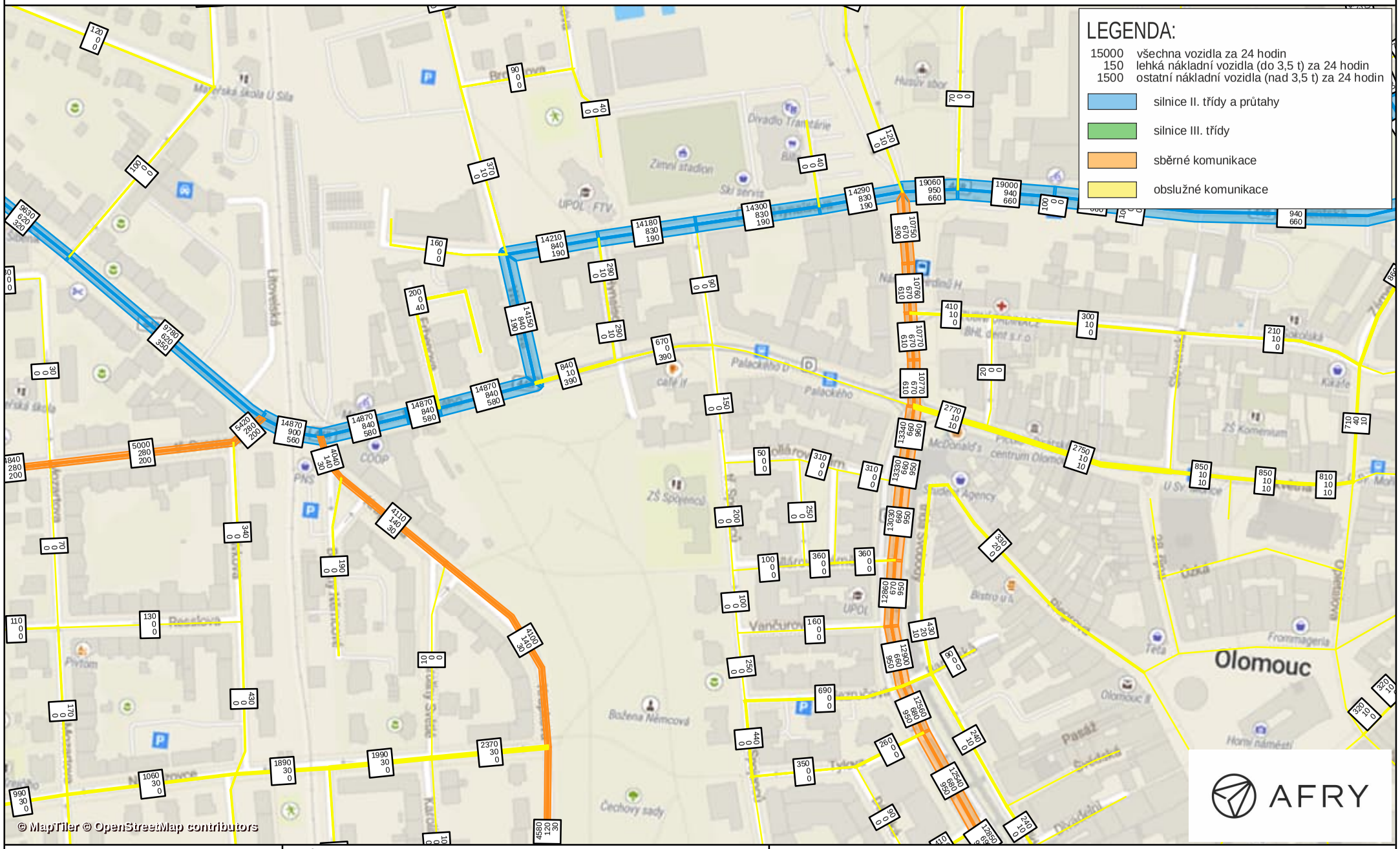
[6] EDIP, *TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy,* 2018.

Zatížení silniční sítě – stav – nulová



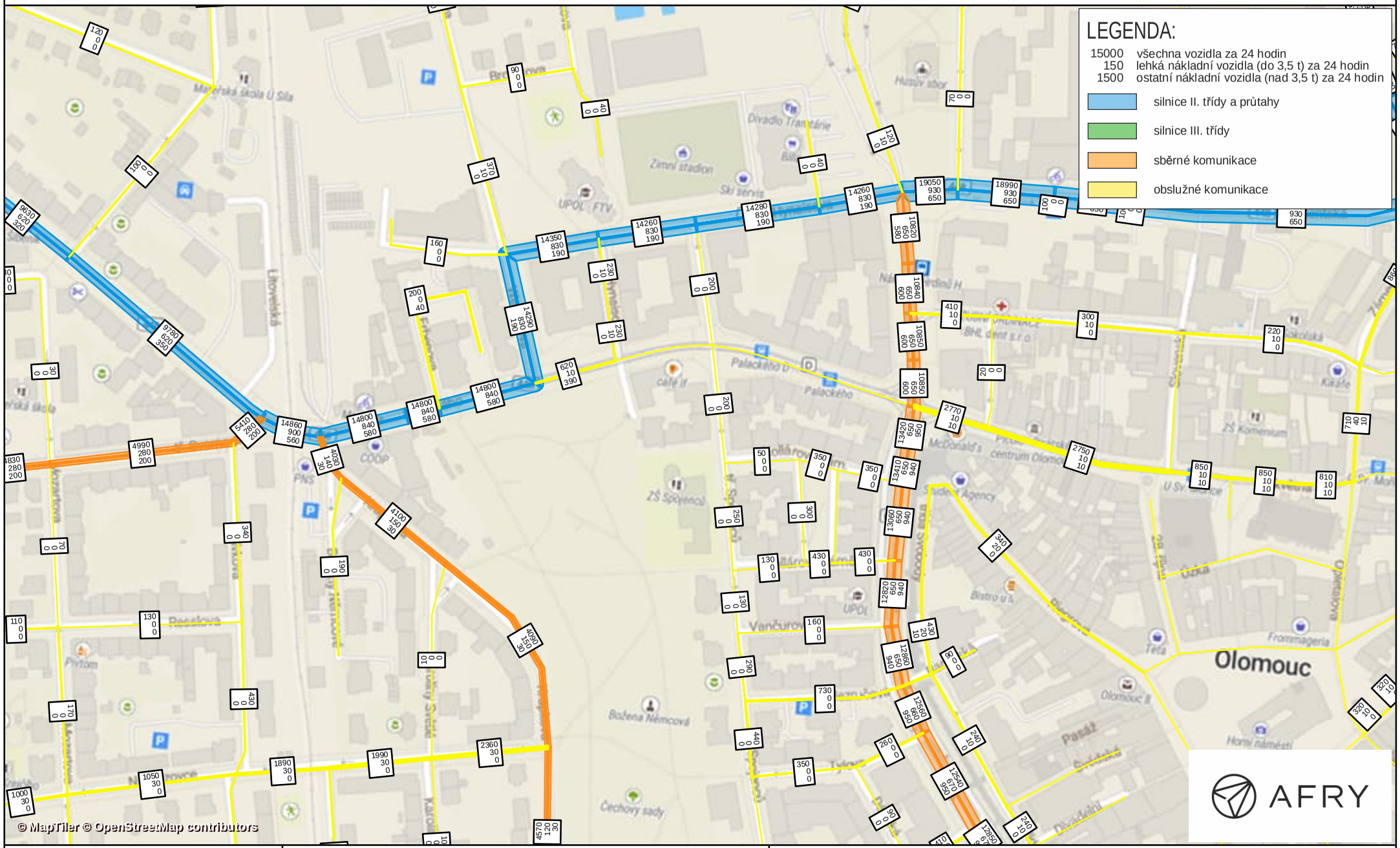
AFRY CZ s.r.o.; www.afry.cz	Územní studie – Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	Zatížení silniční sítě – stav – nulová
U Hellady 697/4, 14000 Praha 4	9 / 2023	Příloha: 1.1

Zatížení silniční sítě – stav – pěší zóna v úseku Pöttingova – Legionářská (var. 1)



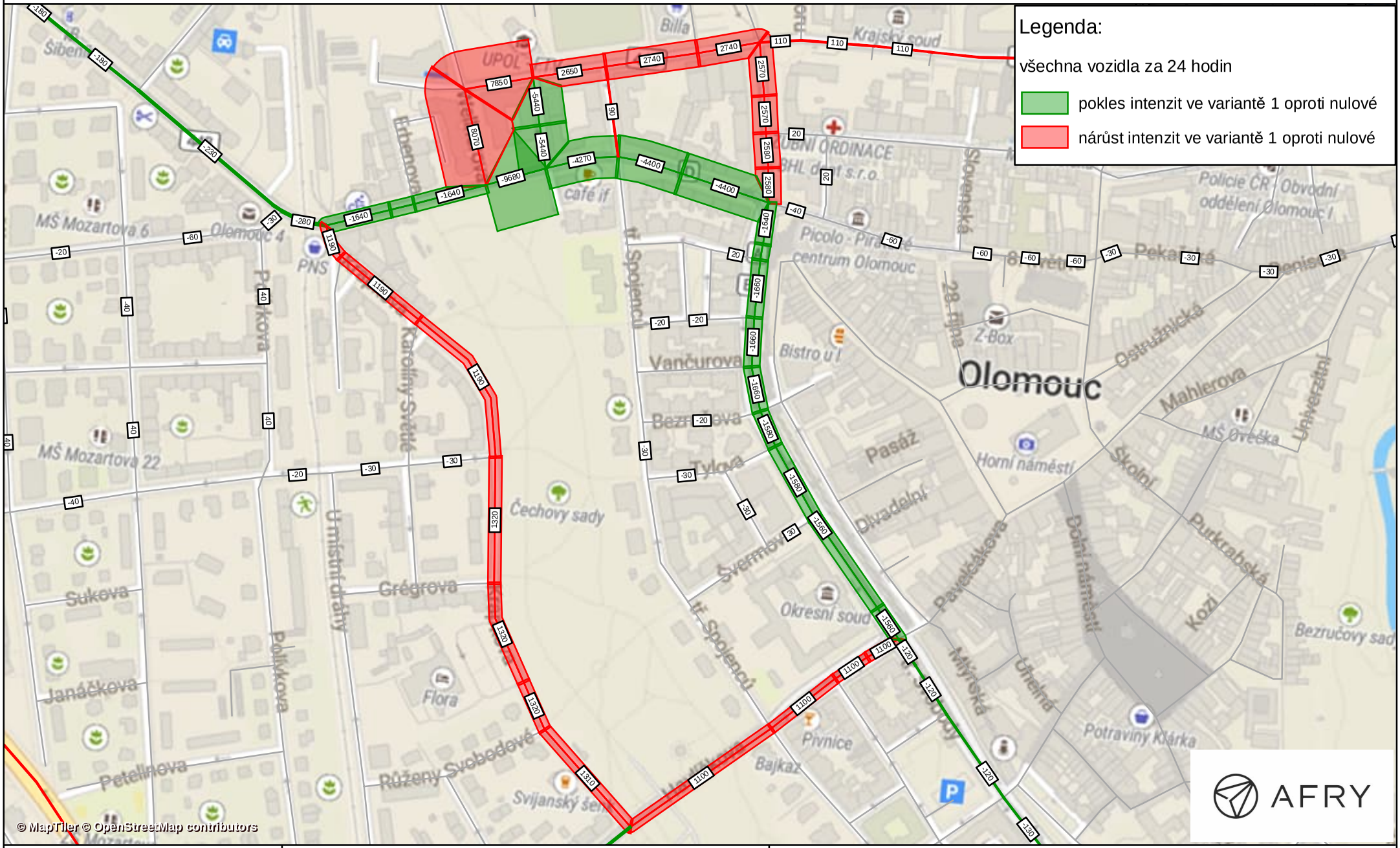
AFRY CZ s.r.o.; www.afry.cz	Územní studie – Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	Zatížení silniční sítě – stav – pěší zóna v úseku Pöttingova – Legionářská (var. 1)
U Hellady 697/4, 14000 Praha 4	9 / 2023	Příloha: 1.2

Zatížení silniční sítě – stav – pěší zóna v úseku Hynaisova – Legionářská (var. 2)



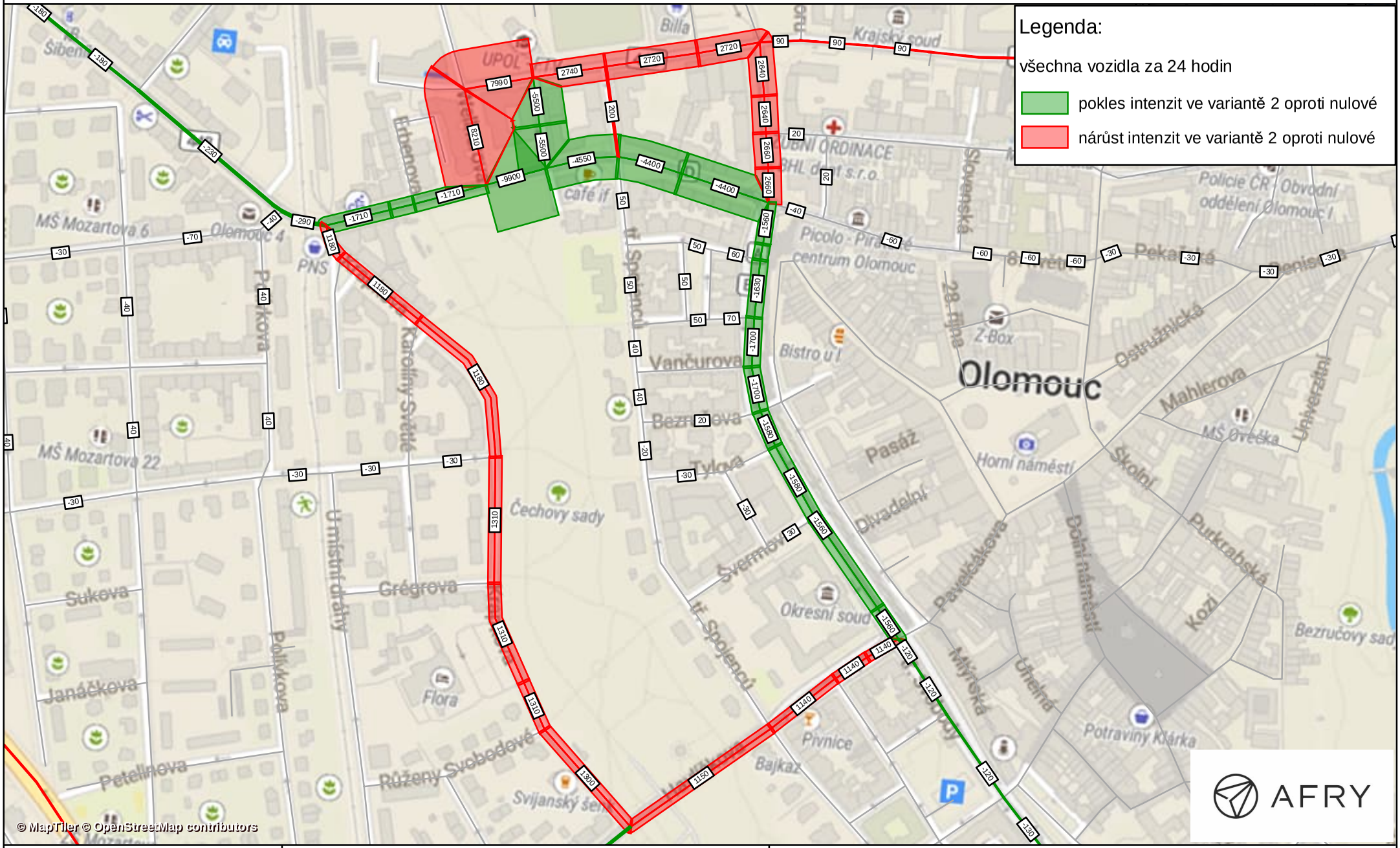
AFRY CZ s.r.o.; www.afry.cz	Územní studie – Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	Zatížení silniční sítě – stav – pěší zóna v úseku Hynaisova – Legionářská (var. 2)
U Hellady 697/4, 14000 Praha 4	9 / 2023	Příloha: 1.3

Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou 1 a nulovou – stav



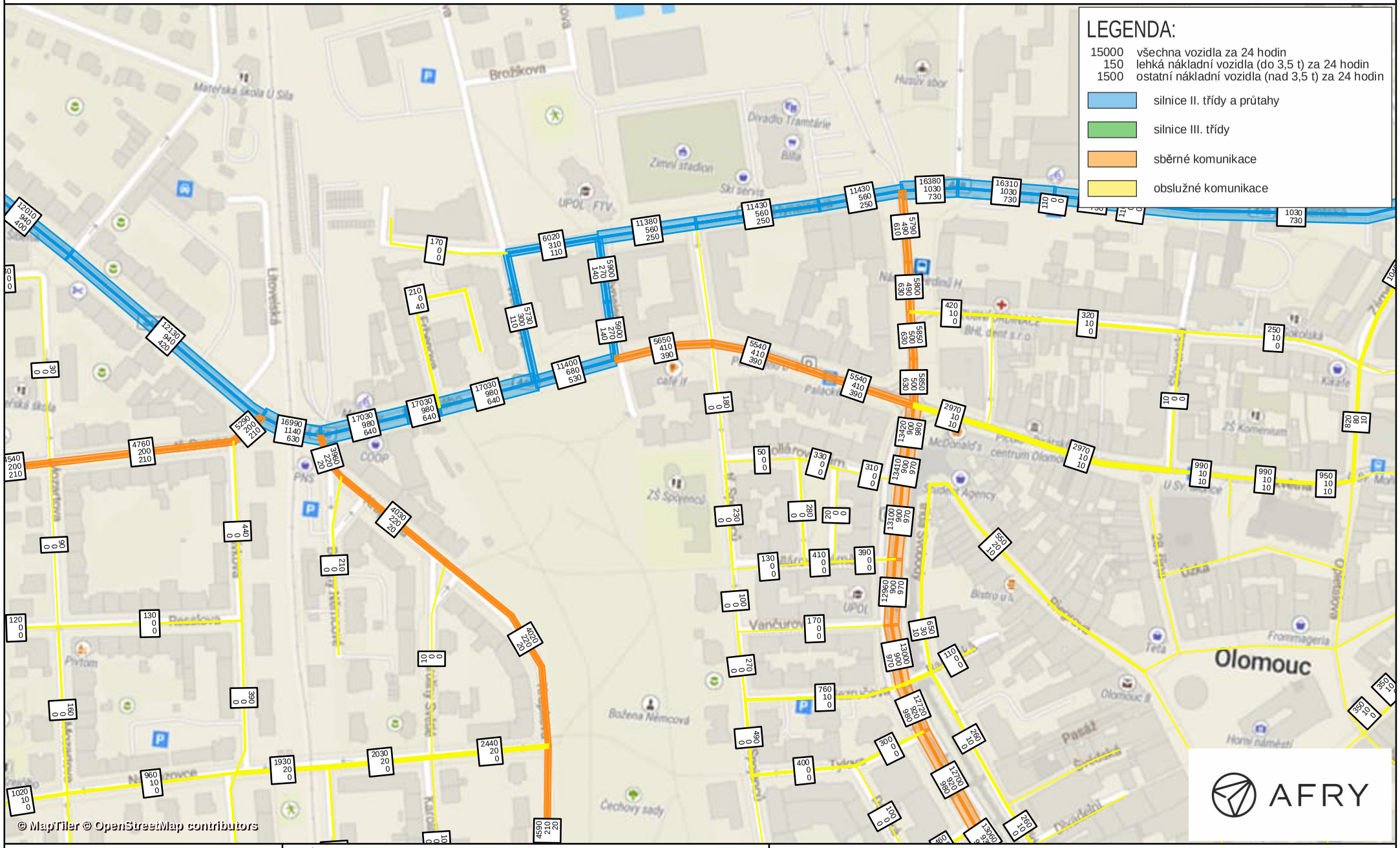
AFRY CZ s.r.o.; www.afry.cz	Územní studie – Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou 1 a nulovou – stav
U Hellady 697/4, 14000 Praha 4	9 / 2023	Příloha: 2.1

Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou 2 a nulovou – stav



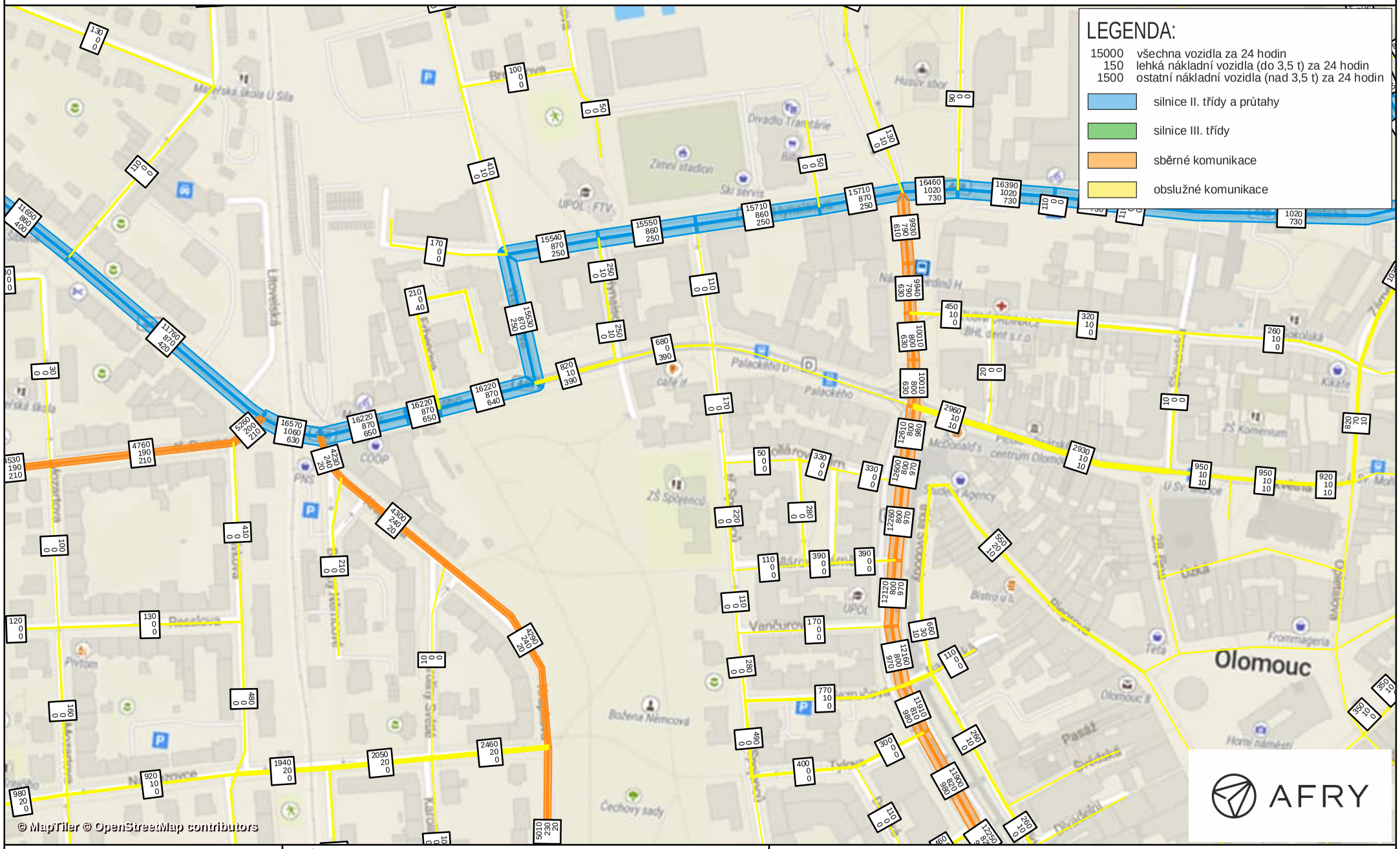
AFRY CZ s.r.o.; www.afry.cz	Územní studie – Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou 2 a nulovou – stav
U Hellady 697/4, 14000 Praha 4	9 / 2023	Příloha: 2.2

Zatížení silniční sítě – rok 2040 – nulová



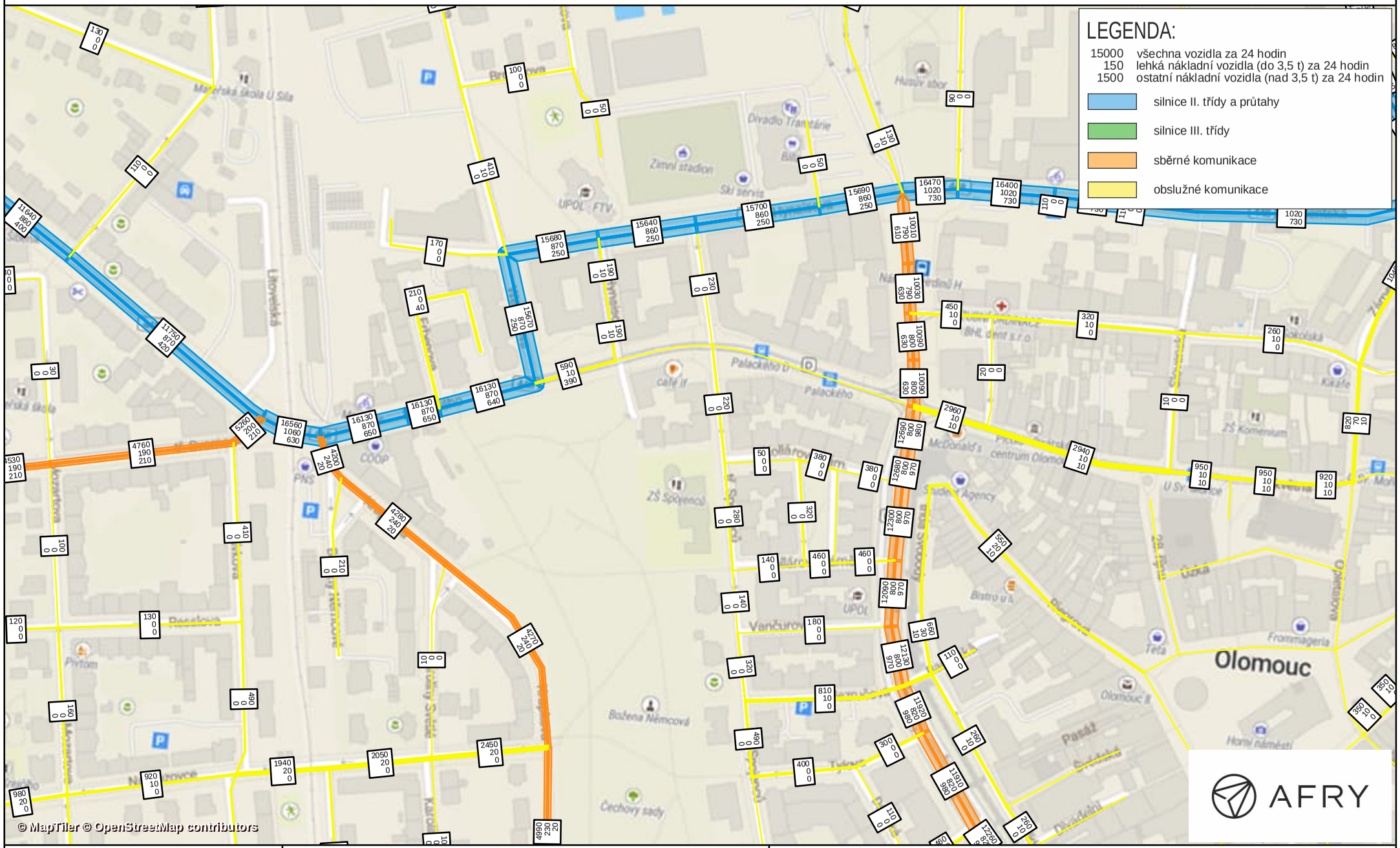
AFRY CZ s.r.o.; www.afry.cz	Územní studie – Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	Zatížení silniční sítě – rok 2040 – nulová
U Hellady 697/4, 14000 Praha 4	9 / 2023	Příloha: 3.1

Zatížení silniční sítě – rok 2040 – pěší zóna v úseku Pöttingova – Legionářská (var. 1)



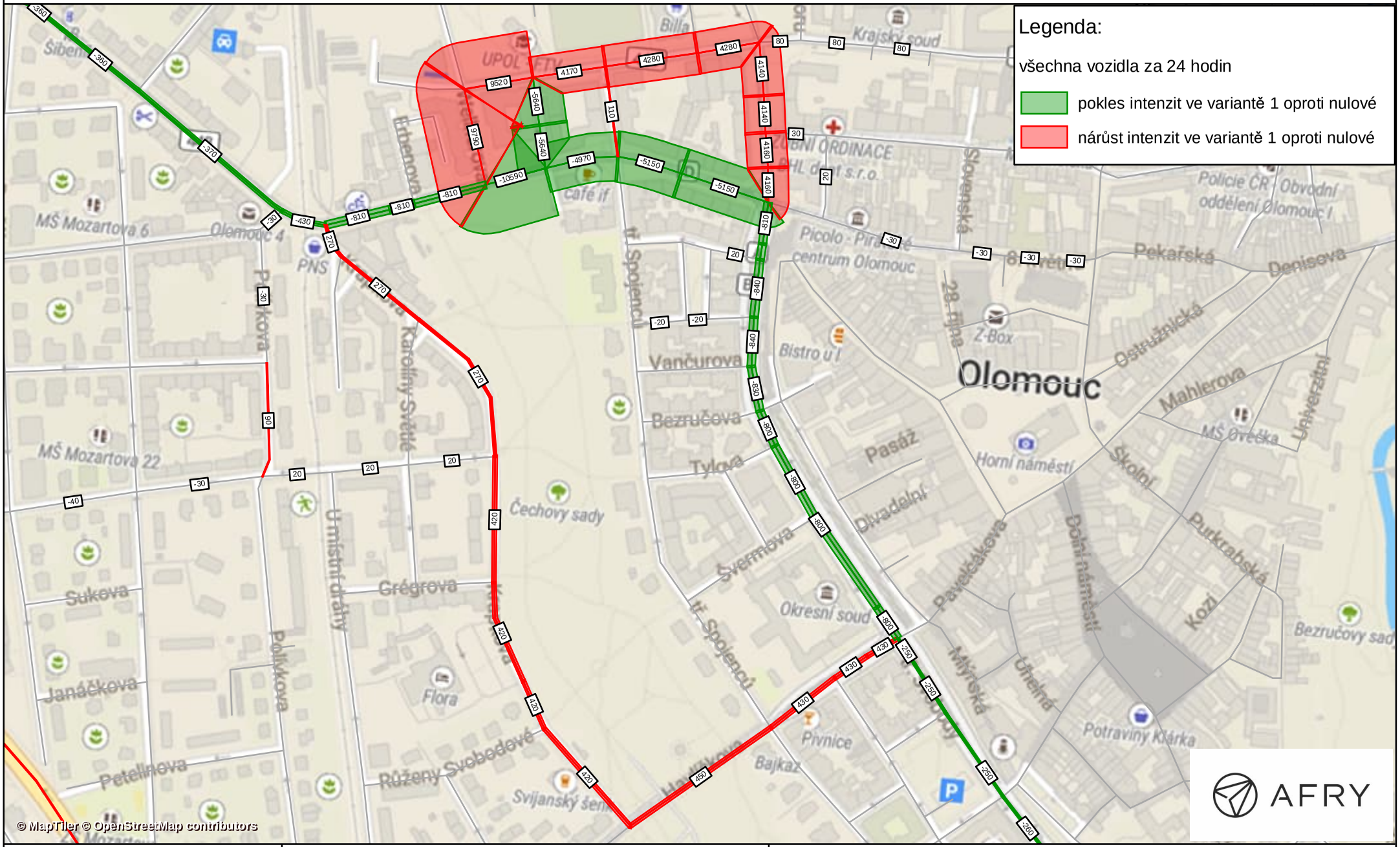
AFRY CZ s.r.o.; www.afry.cz	Územní studie – Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	Zatížení silniční sítě – rok 2040 – pěší zóna v úseku Pöttingova – Legionářská (var. 1)
U Hellady 697/4, 14000 Praha 4	9 / 2023	Příloha: 3.2

Zatížení silniční sítě – rok 2040 – pěší zóna v úseku Hynaisova – Legionářská (var. 2)



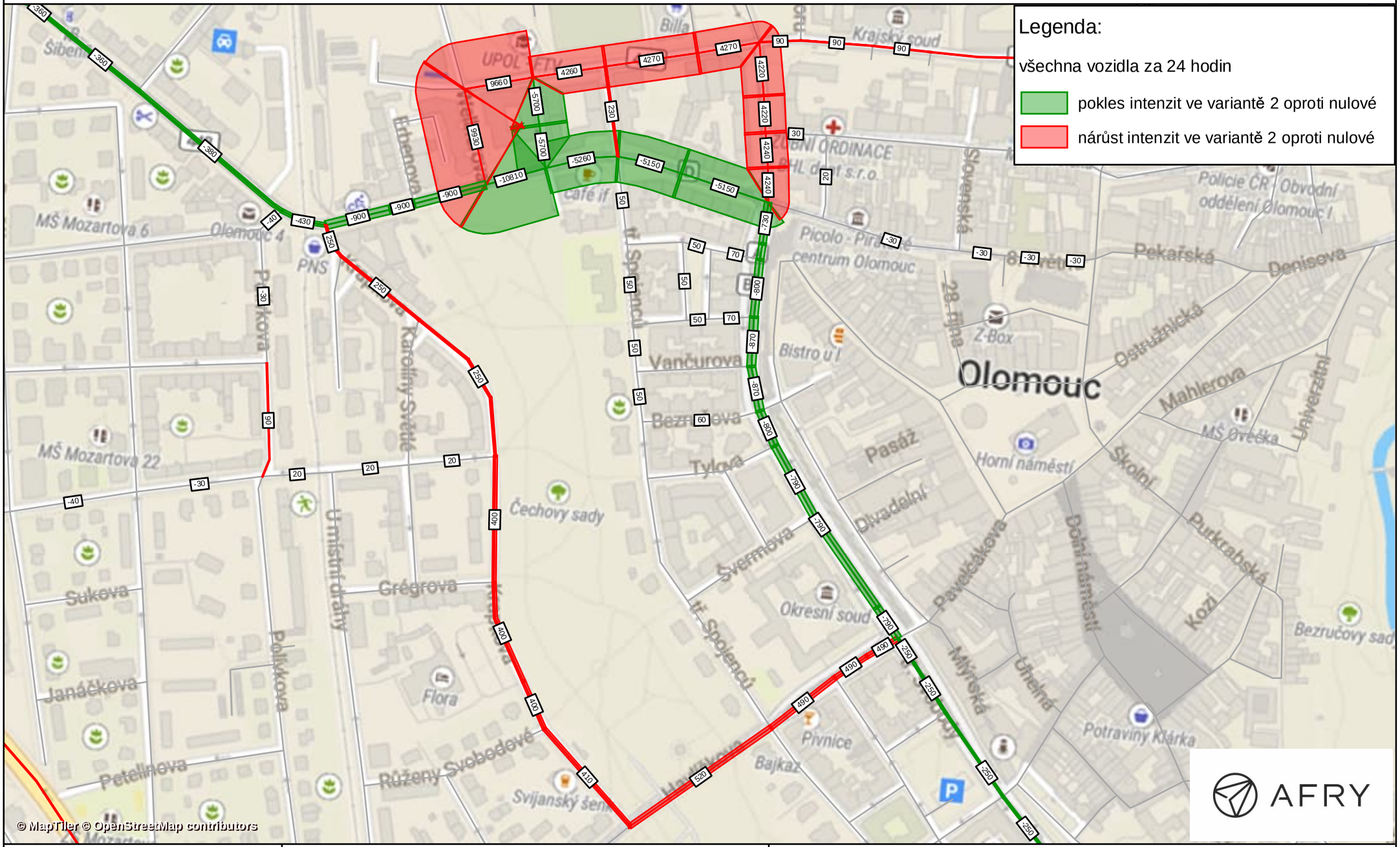
AFRY CZ s.r.o.; www.afry.cz	Územní studie – Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	Zatížení silniční sítě – rok 2040 – pěší zóna v úseku Hynaisova – Legionářská (var. 2)
U Hellady 697/4, 14000 Praha 4	9 / 2023	Příloha: 3.3

Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou 1 a nulovou – rok 2040



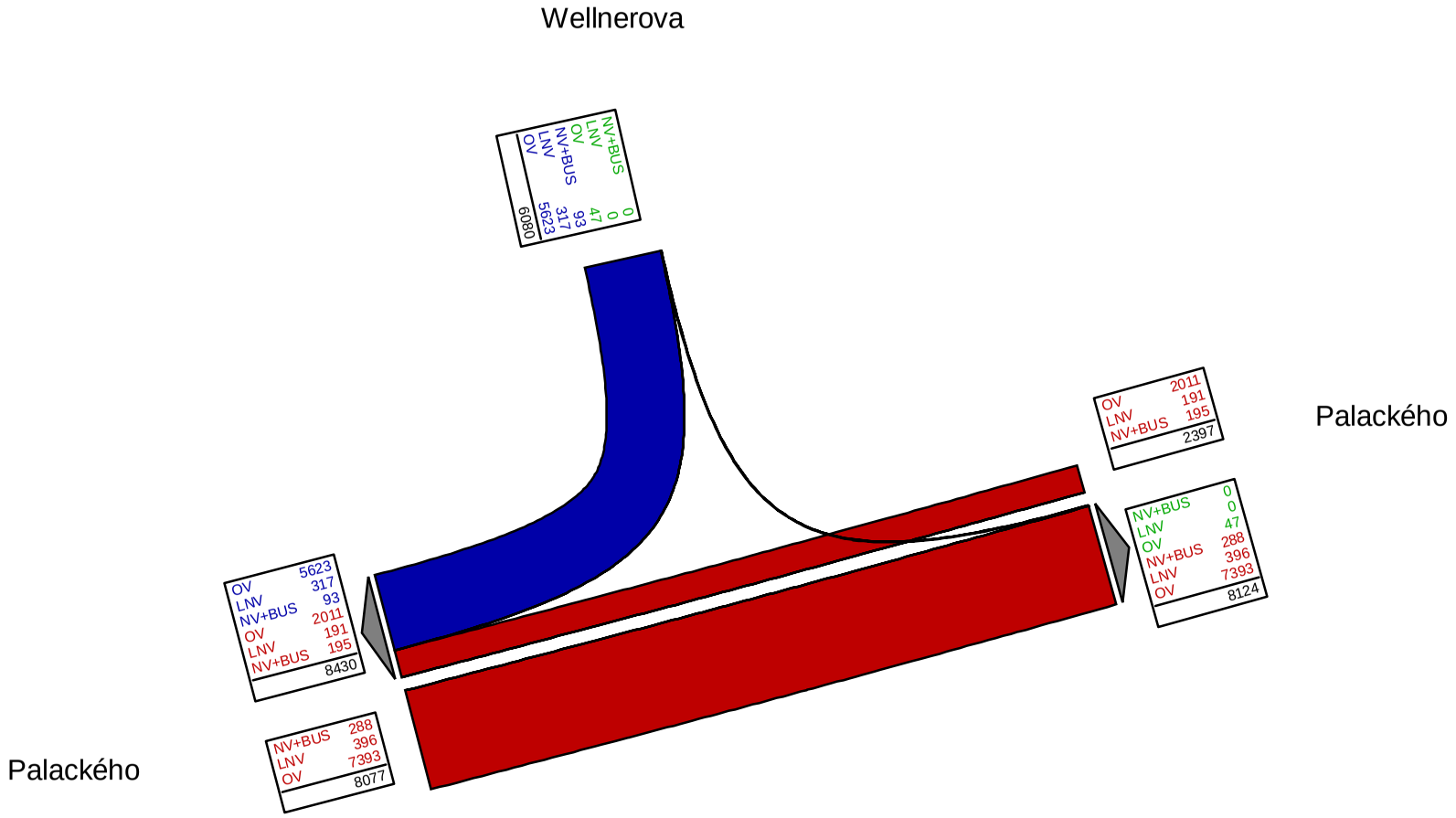
AFRY CZ s.r.o.; www.afry.cz	Územní studie – Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou 1 a nulovou – rok 2040
U Hellady 697/4, 14000 Praha 4	9 / 2023	Příloha: 4.1

Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou 2 a nulovou – rok 2040



AFRY CZ s.r.o.; www.afry.cz	Územní studie – Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	Rozdíl zatížení silniční sítě mezi variantou 2 a nulovou – rok 2040
U Hellady 697/4, 14000 Praha 4	9 / 2023	Příloha: 4.2

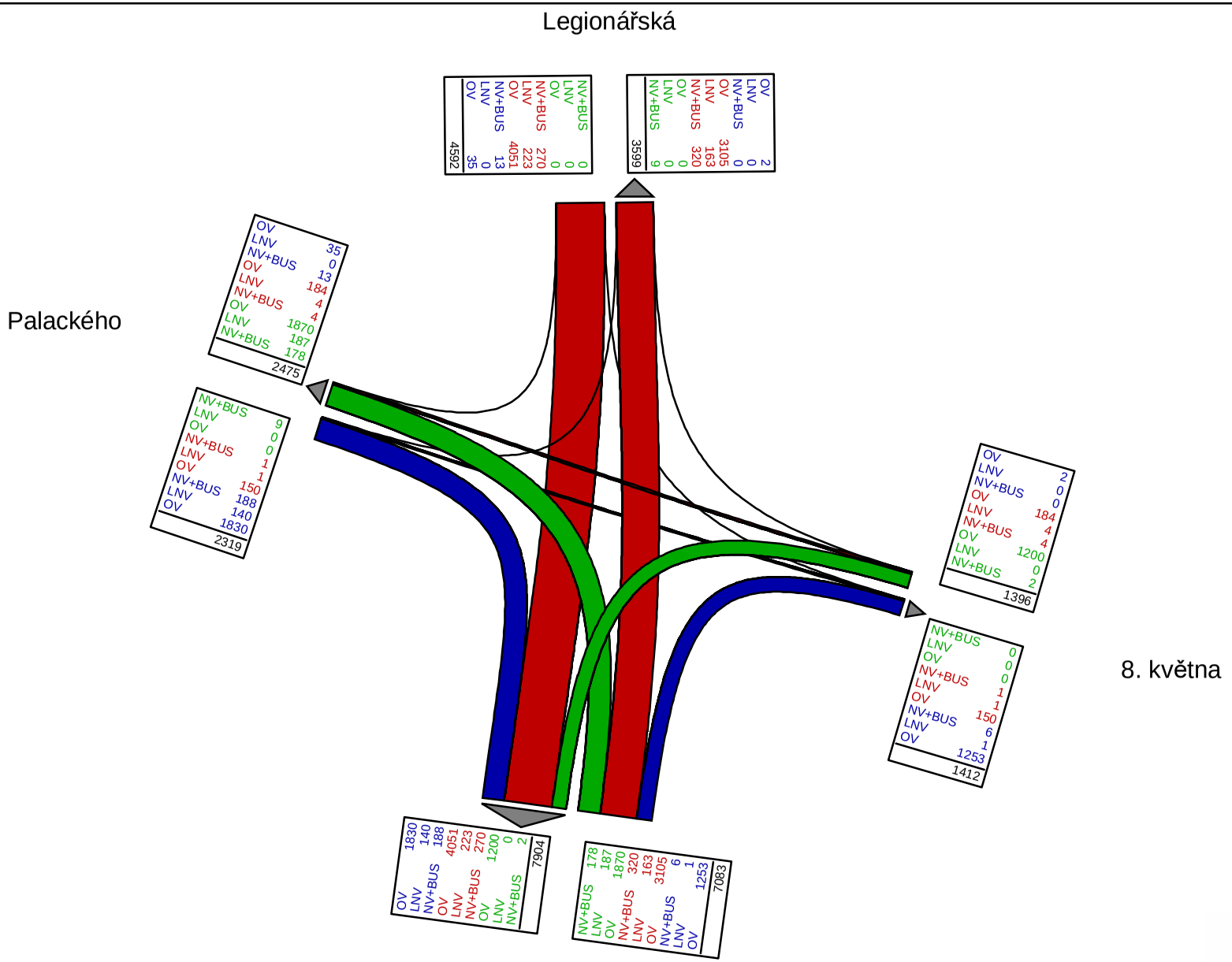
Kartogram křižovatky Palackého × Wellnerova – stav



AFRY

AFRY CZ s.r.o.; www.afry.cz	Územní studie – Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	Kartogram křižovatky Palackého × Wellnerova – stav
U Hellady 697/4, 14000 Praha 4	9 / 2023	Příloha: 5.1

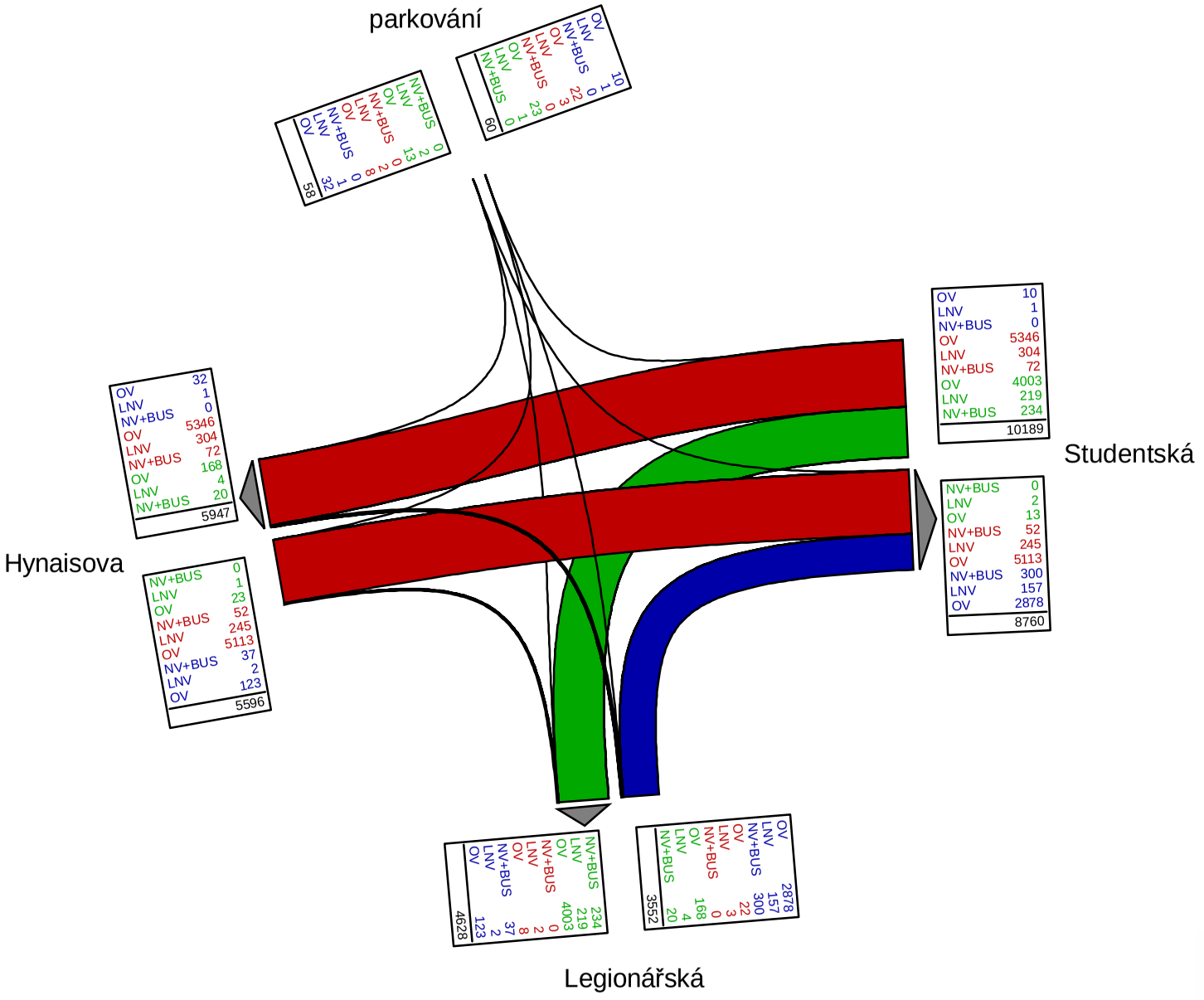
Kartogram křižovatky Palackého × Legionářská × tř. Svobody × 8. května – stav



AFRY

AFRY CZ s.r.o.; www.afry.cz	Územní studie – Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	Kartogram křižovatky Palackého × Legionářská × tř. Svobody × 8. května – stav
U Hellady 697/4, 14000 Praha 4	9 / 2023	Příloha: 5.2

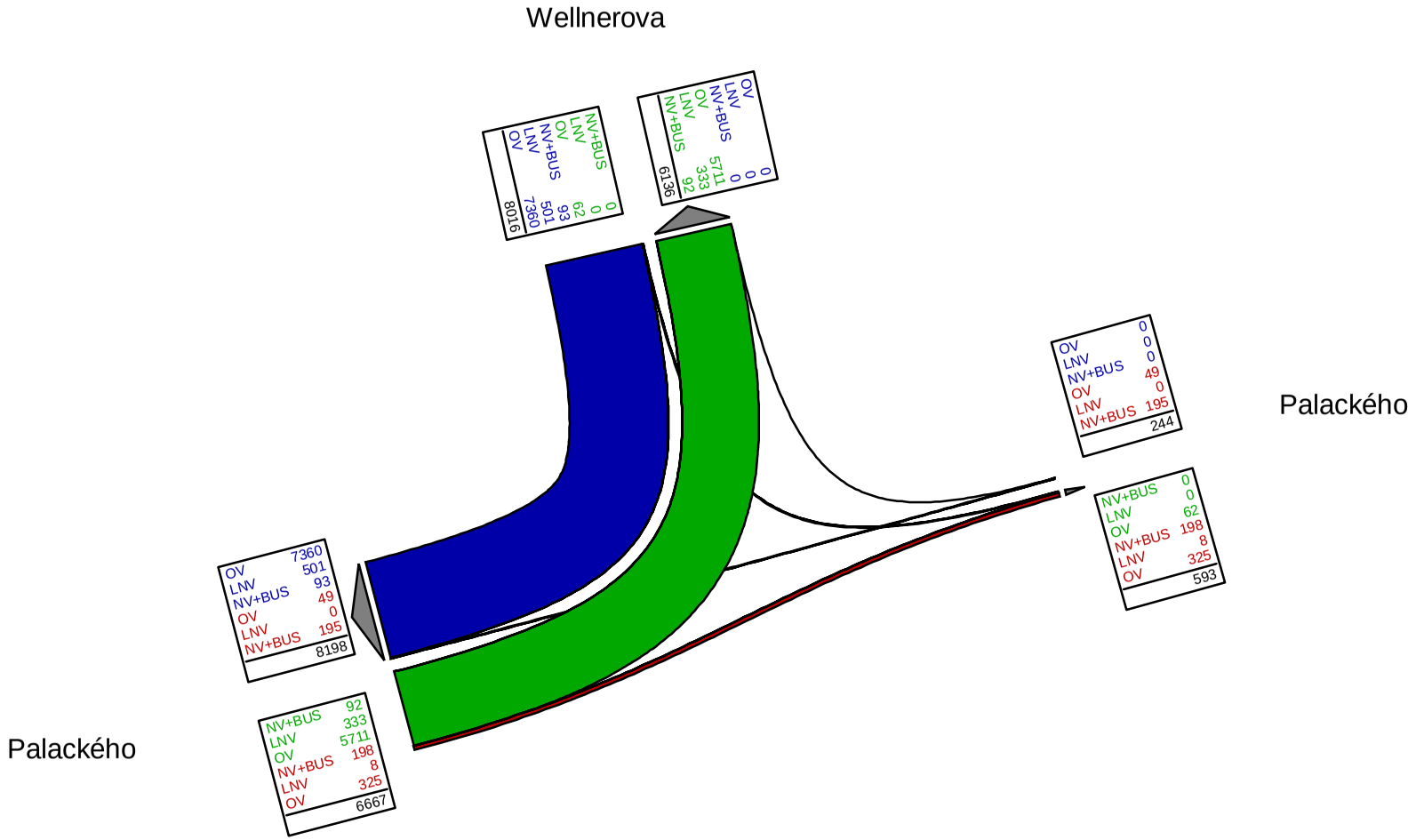
Kartogram křižovatky Hynaisova × Studentská × Legionářská – stav



AFRY

AFRY CZ s.r.o.; www.afry.cz	Územní studie – Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	Kartogram křižovatky Hynaisova × Studentská × Legionářská – stav
U Hellady 697/4, 14000 Praha 4	9 / 2023	Příloha: 5.3

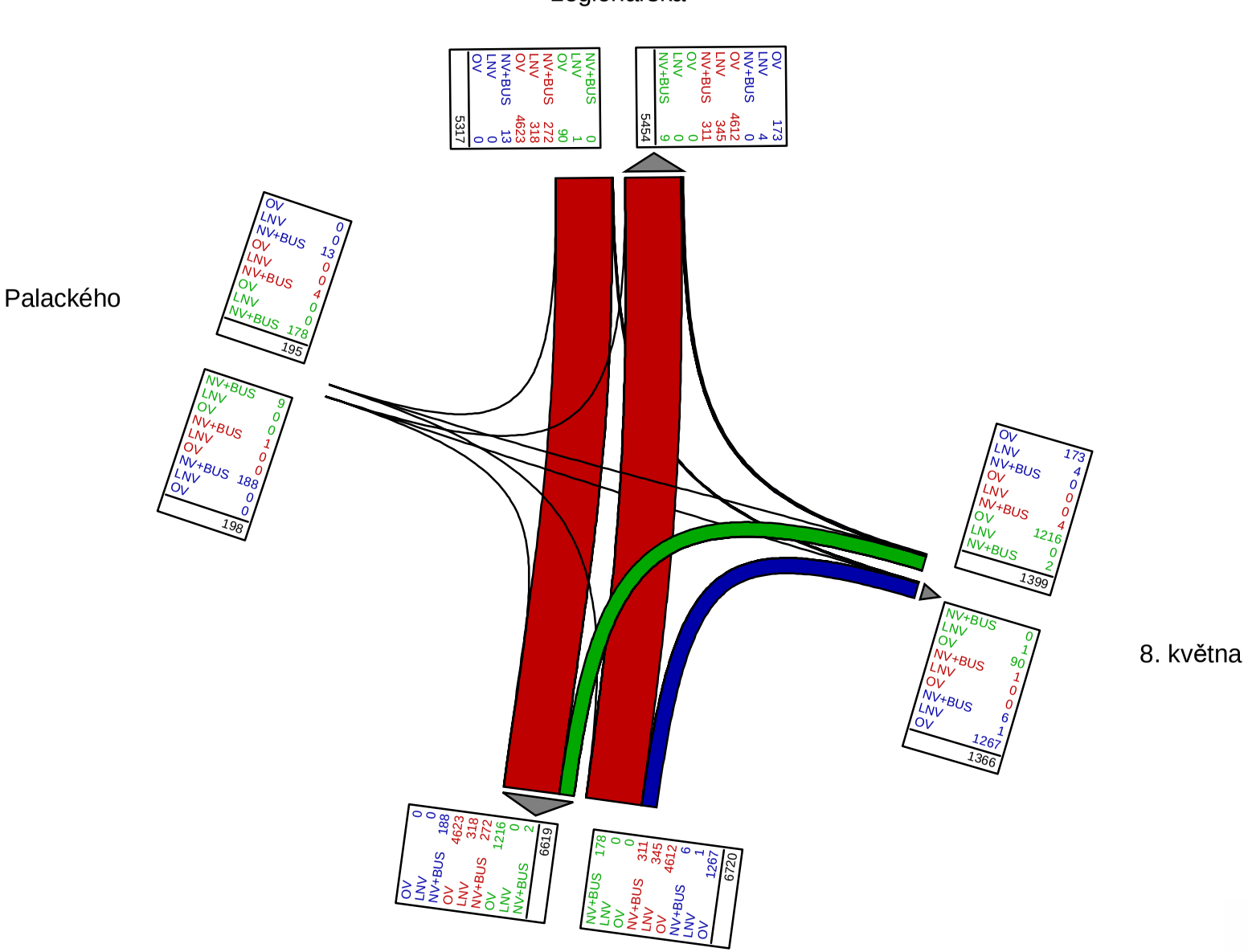
Kartogram křižovatky Palackého × Wellnerova – stav – var. 1



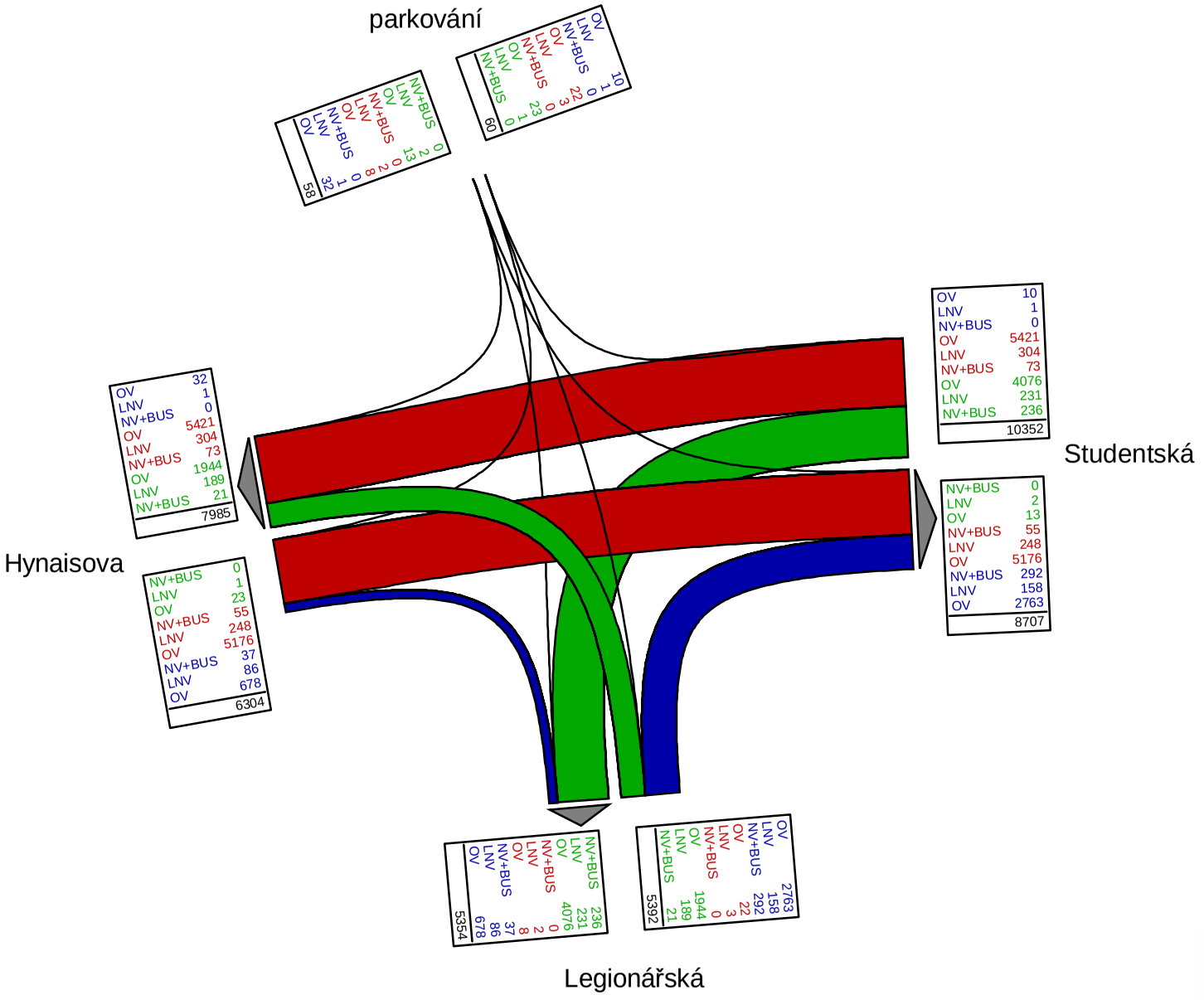
AFRY

AFRY CZ s.r.o.; www.afry.cz	Územní studie – Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	Kartogram křižovatky Palackého × Wellnerova – stav – var. 1
U Hellady 697/4, 14000 Praha 4	9 / 2023	Příloha: 6.1

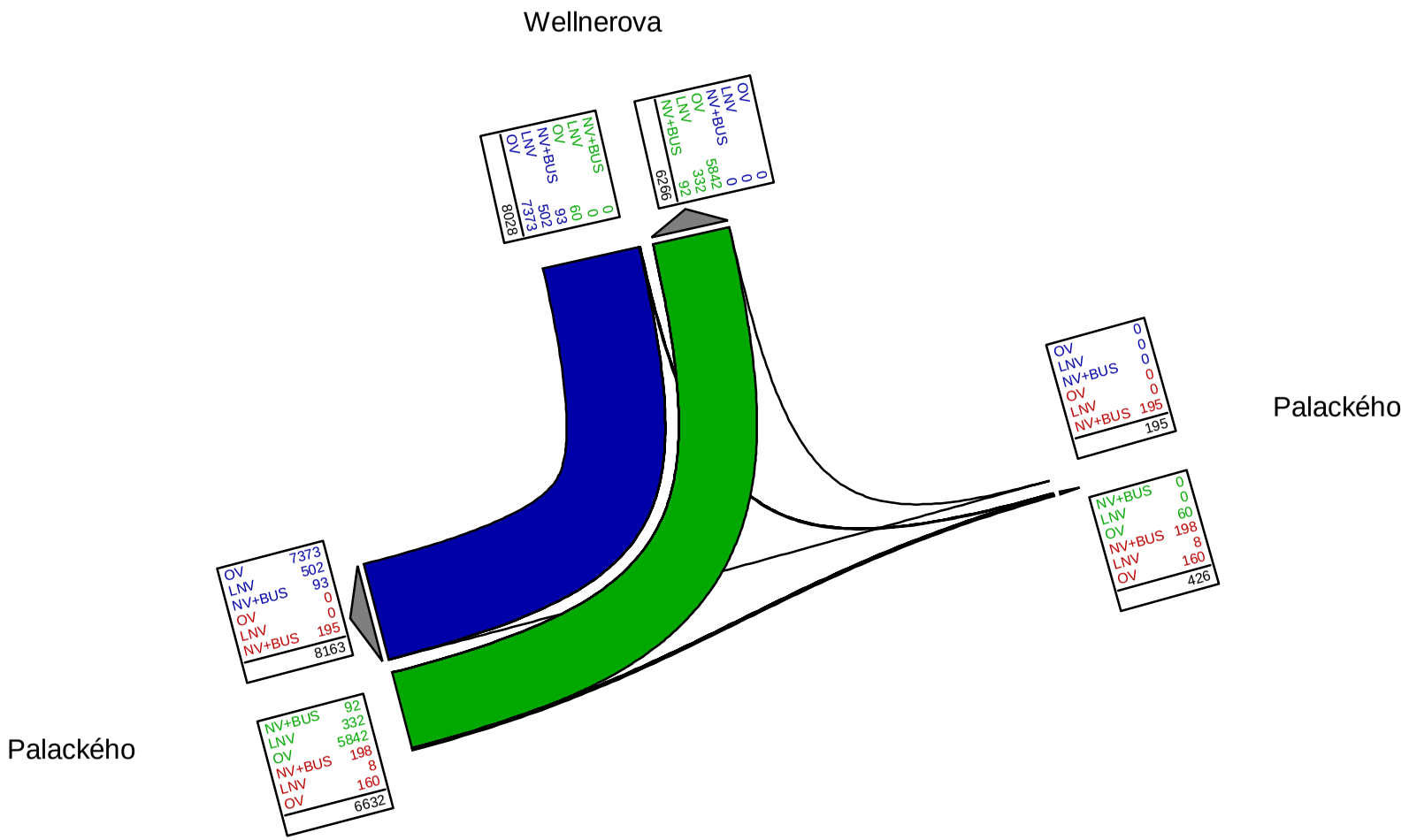
Kartogram křižovatky Palackého × Legionářská × tř. Svobody × 8. května – stav – var. 1



Kartogram křižovatky Hynaisova × Studentská × Legionářská – stav – var. 1



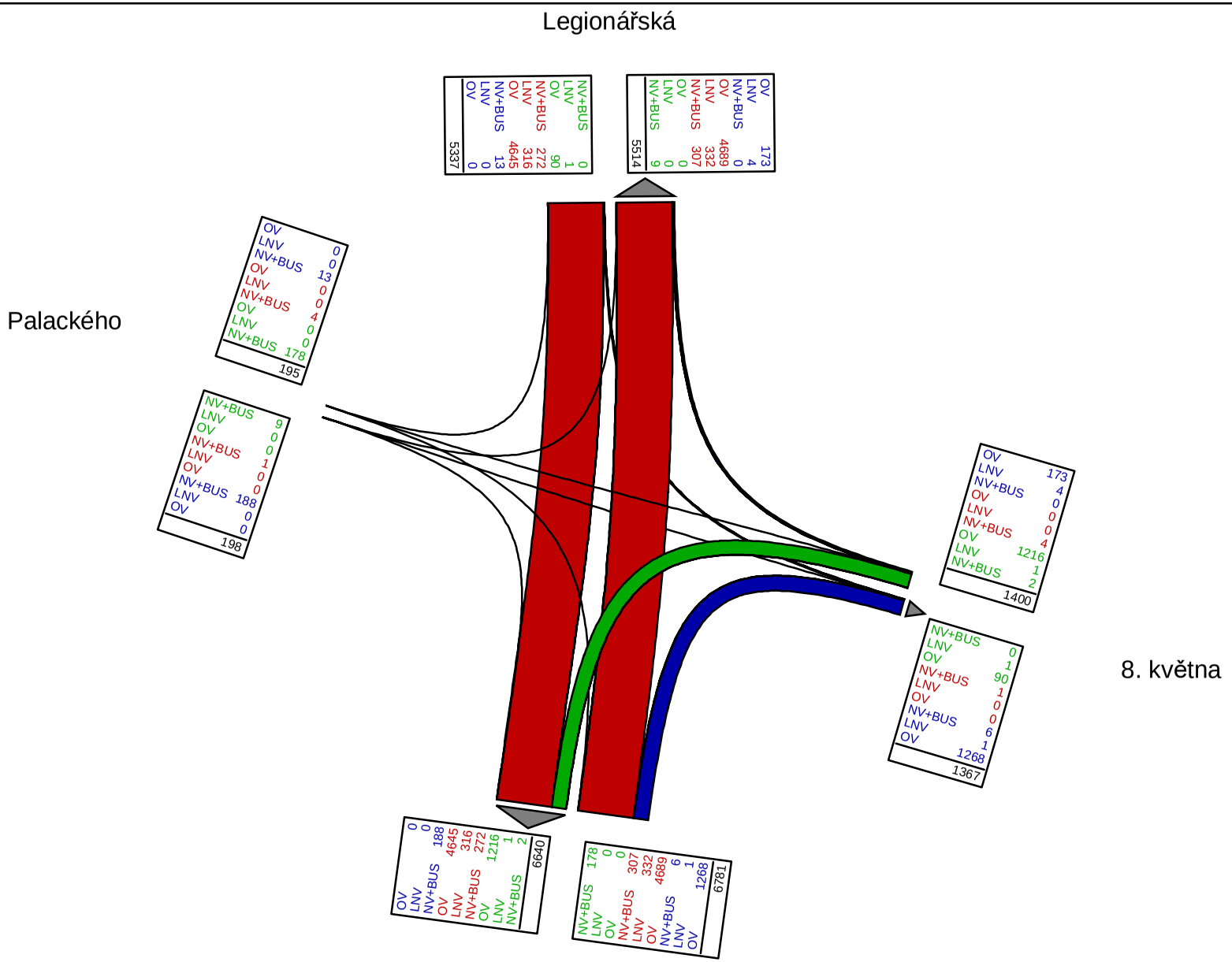
Kartogram křižovatky Palackého × Wellnerova – stav – var. 2



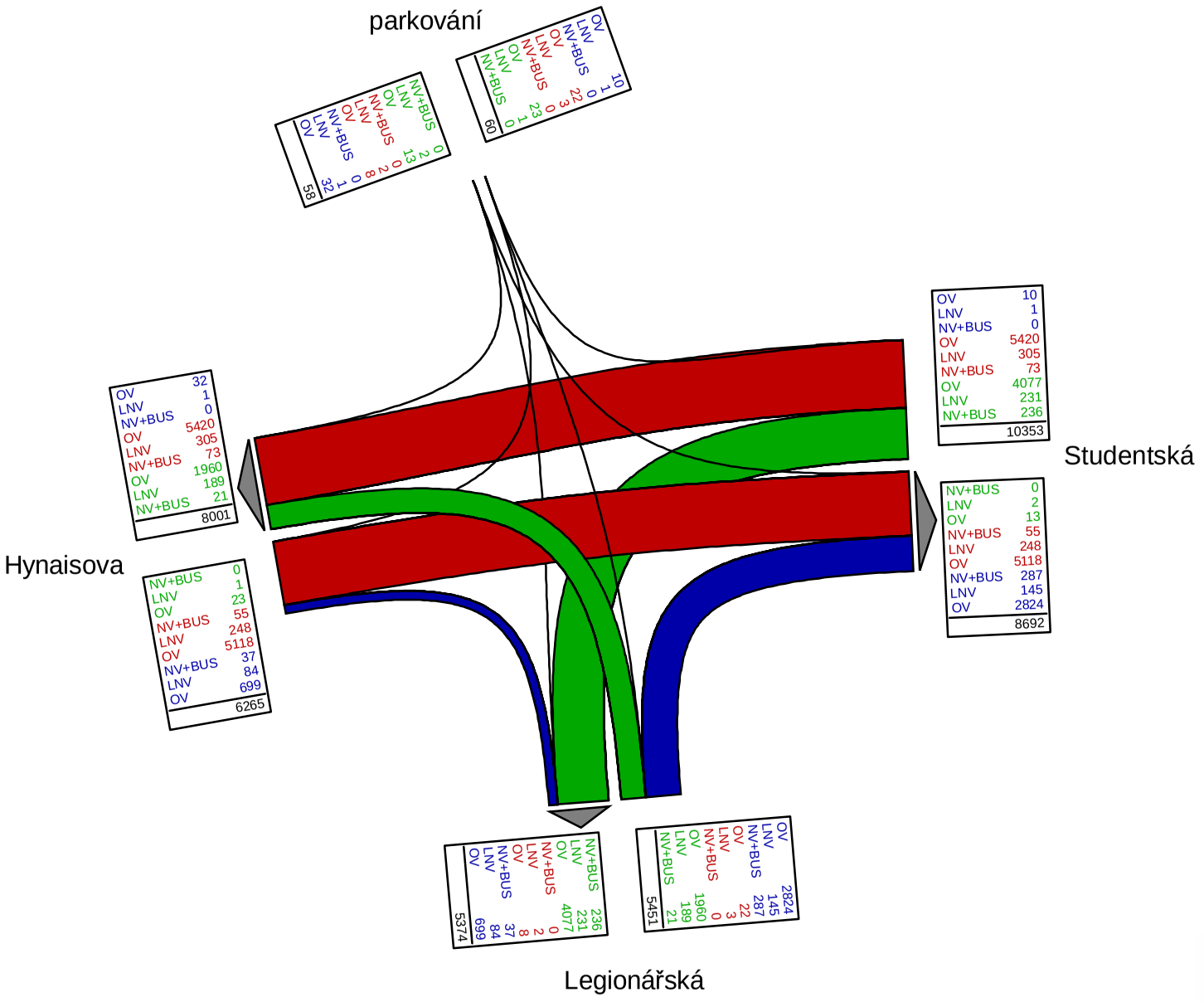
AFRY

AFRY CZ s.r.o.; www.afry.cz	Územní studie – Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	Kartogram křižovatky Palackého × Wellnerova – stav – var. 2
U Hellady 697/4, 14000 Praha 4	9 / 2023	Příloha: 7.1

Kartogram křižovatky Palackého × Legionářská × tř. Svobody × 8. května – stav – var. 2



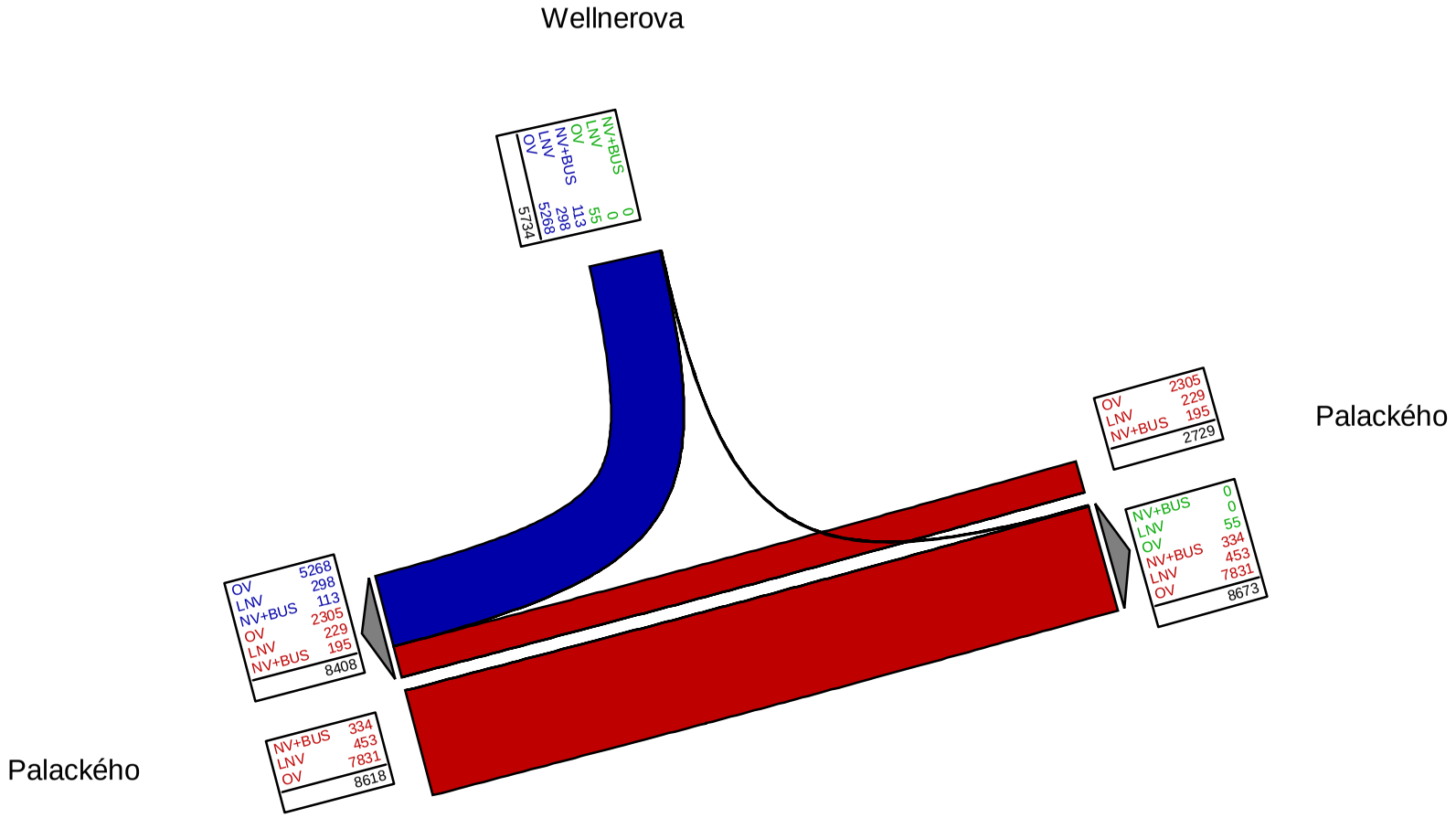
Kartogram křižovatky Hynaisova × Studentská × Legionářská – stav – var. 2



AFRY

AFRY CZ s.r.o.; www.afry.cz	Územní studie – Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	Kartogram křižovatky Hynaisova × Studentská × Legionářská – stav – var. 2
U Hellady 697/4, 14000 Praha 4	9 / 2023	Příloha: 7.3

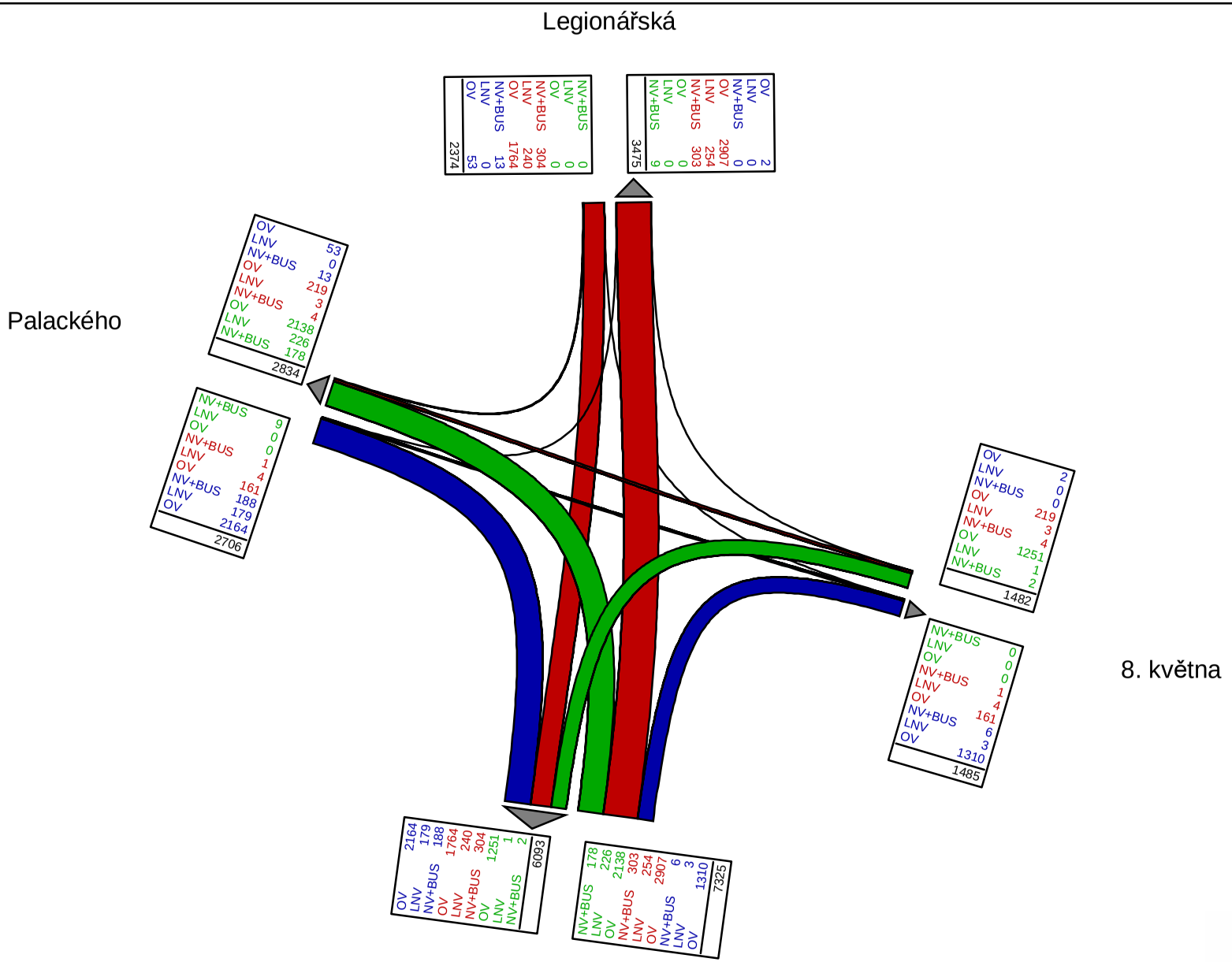
Kartogram křižovatky Palackého × Wellnerova – rok 2040



AFRY

AFRY CZ s.r.o.; www.afry.cz	Územní studie – Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	Kartogram křižovatky Palackého × Wellnerova – rok 2040
U Hellady 697/4, 14000 Praha 4	9 / 2023	Příloha: 8.1

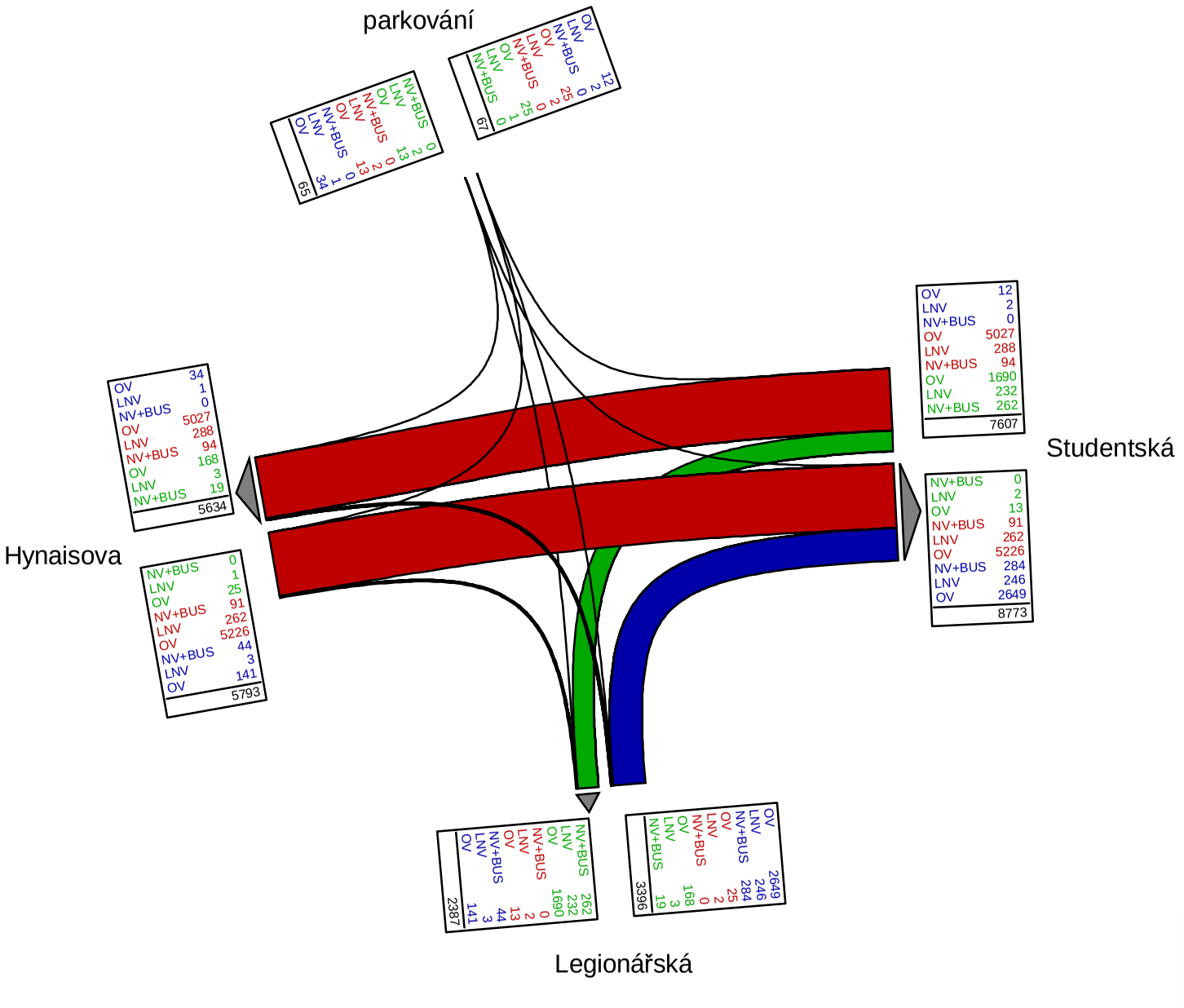
Kartogram křižovatky Palackého × Legionářská × tř. Svobody × 8. května – rok 2040



AFRY

AFRY CZ s.r.o.; www.afry.cz	Územní studie – Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	Kartogram křižovatky Palackého × Legionářská × tř. Svobody × 8. května – rok 2040
U Hellady 697/4, 14000 Praha 4	9 / 2023	Příloha: 8.2

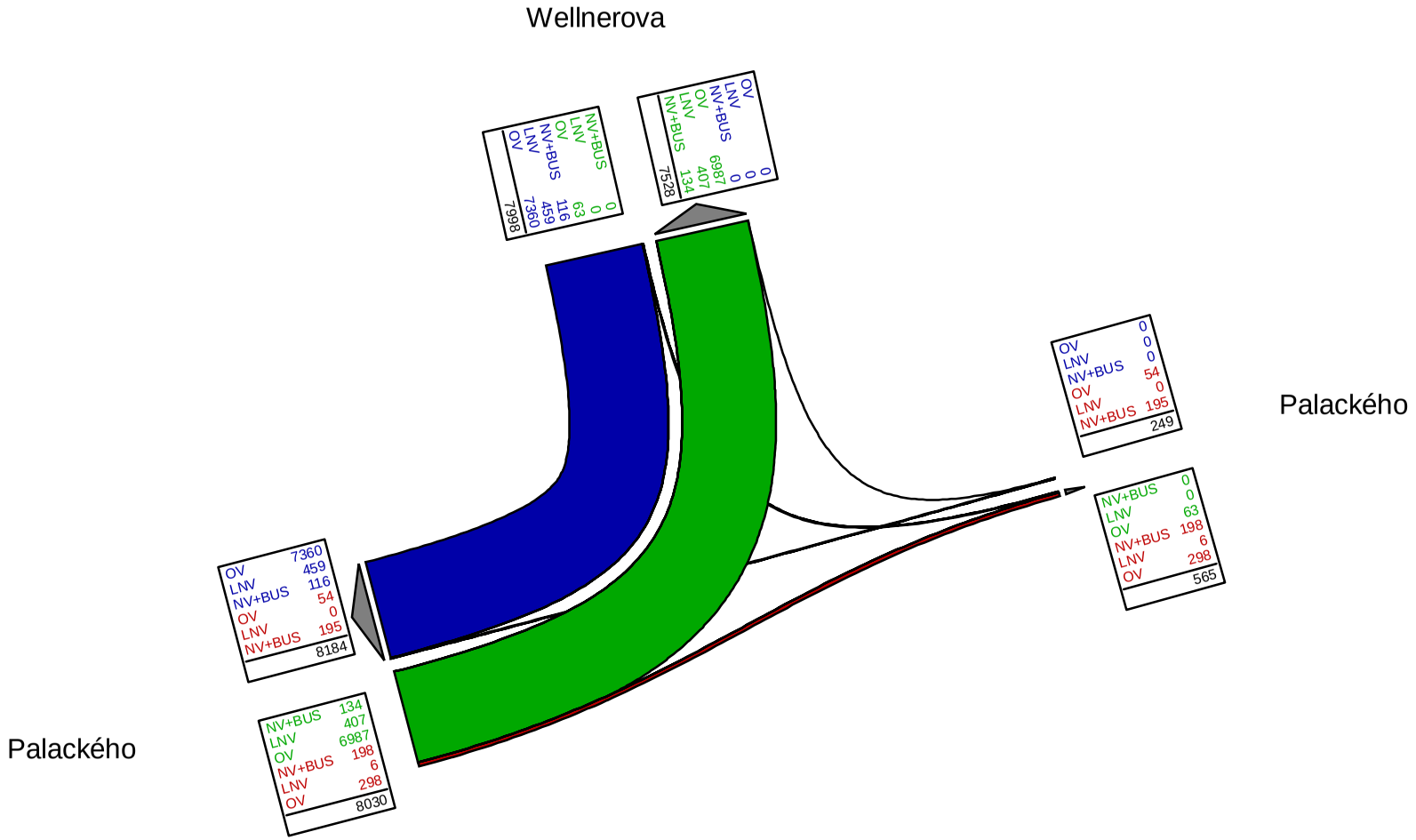
Kartogram křižovatky Hynaisova × Studentská × Legionářská – rok 2040



AFRY

AFRY CZ s.r.o.; www.afry.cz	Územní studie – Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	Kartogram křižovatky Hynaisova × Studentská × Legionářská – rok 2040
U Hellady 697/4, 14000 Praha 4	9 / 2023	Příloha: 8.3

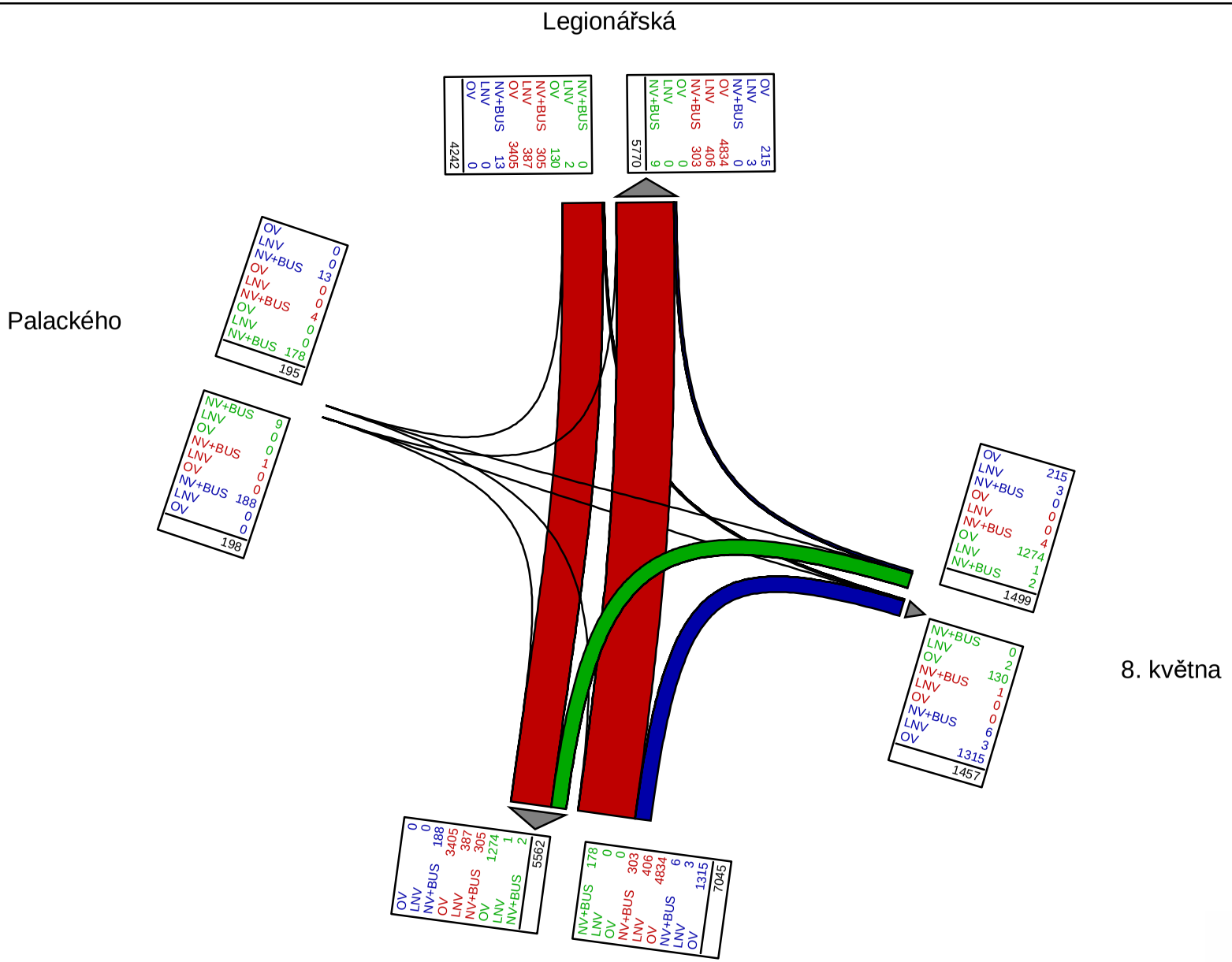
Kartogram křižovatky Palackého × Wellnerova – rok 2040 – var. 1



AFRY

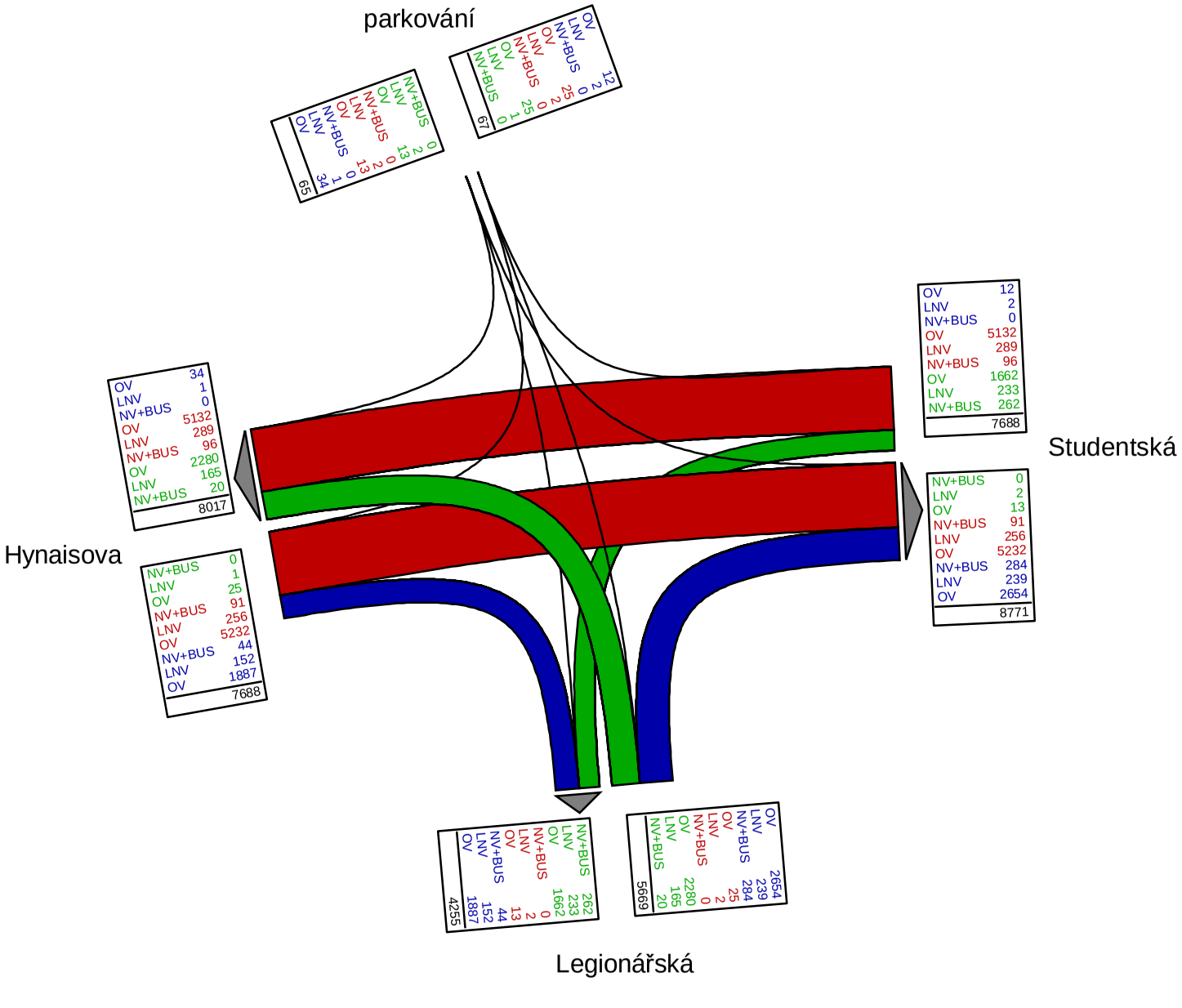
AFRY CZ s.r.o.; www.afry.cz	Územní studie – Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	Kartogram křižovatky Palackého × Wellnerova – rok 2040 – var. 1
U Hellady 697/4, 14000 Praha 4	9 / 2023	Příloha: 9.1

Kartogram křižovatky Palackého × Legionářská × tř. Svobody × 8. května – rok 2040 – var. 1



AFRY CZ s.r.o.; www.afry.cz	Územní studie – Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	Kartogram křiž. Palackého × Legionářská × tř. Svobody × 8. května – rok 2040 – var. 1
U Hellady 697/4, 14000 Praha 4	9 / 2023	Příloha: 9.2

Kartogram křižovatky Hynaisova × Studentská × Legionářská – rok 2040 – var. 1



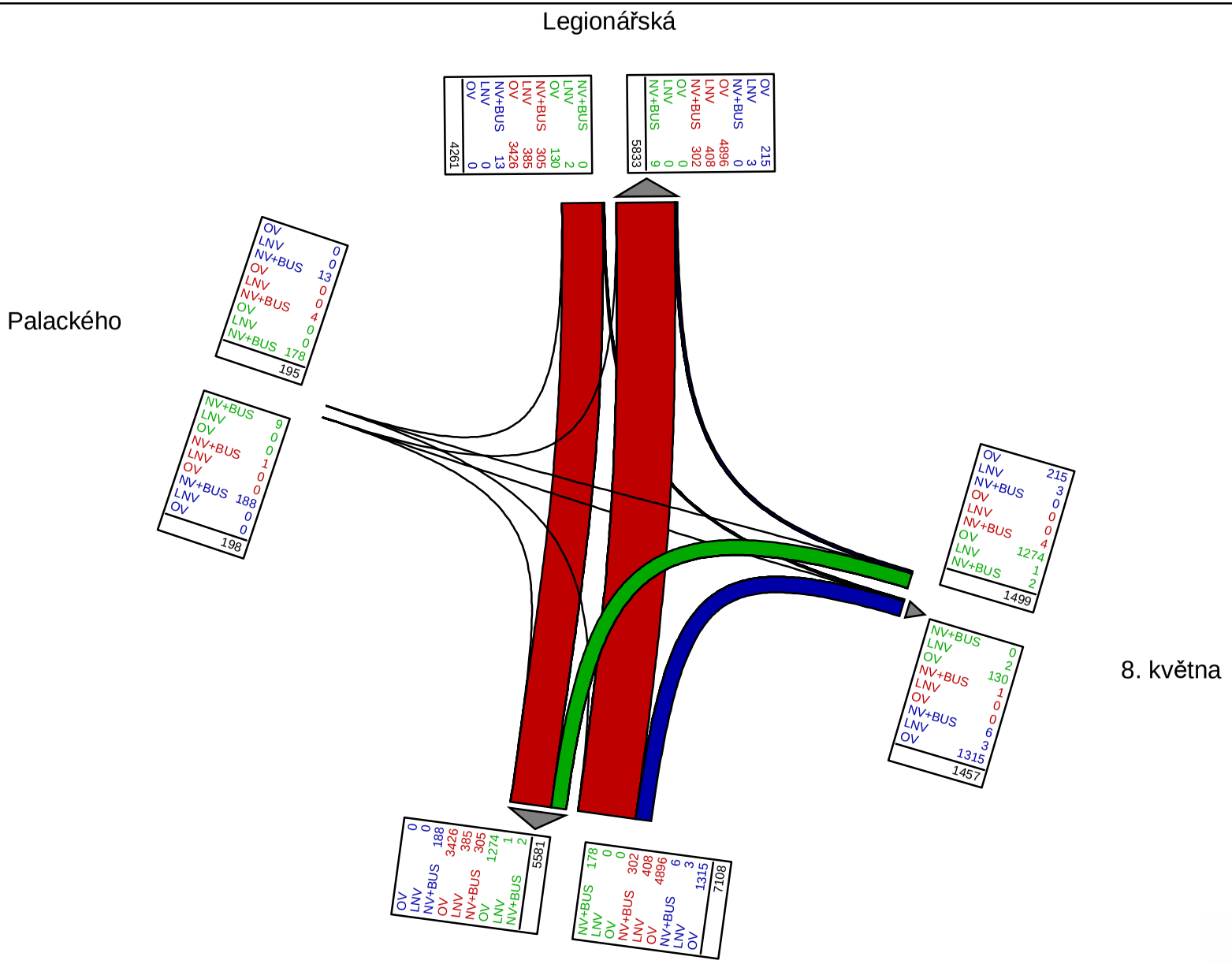
Kartogram křižovatky Palackého × Wellnerova – rok 2040 – var. 2



AFRY

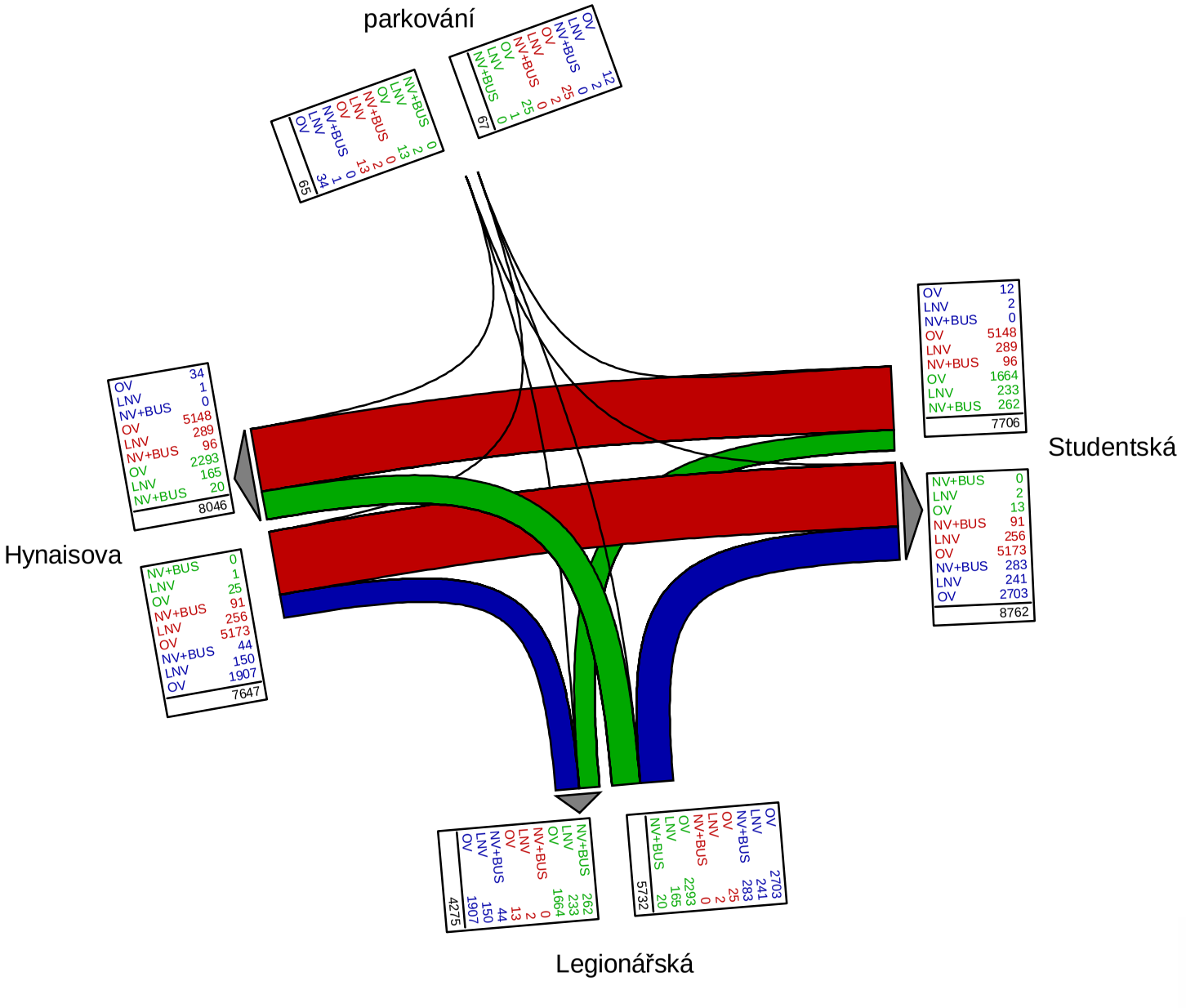
AFRY CZ s.r.o.; www.afry.cz	Územní studie – Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	Kartogram křižovatky Palackého × Wellnerova – rok 2040 – var. 2
U Hellady 697/4, 14000 Praha 4	9 / 2023	Příloha: 10.1

Kartogram křižovatky Palackého × Legionářská × tř. Svobody × 8. května – rok 2040 – var. 2



AFRY CZ s.r.o.; www.afry.cz	Územní studie – Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	Kartogram křiž. Palackého × Legionářská × tř. Svobody × 8. května – rok 2040 – var. 2
U Hellady 697/4, 14000 Praha 4	9 / 2023	Příloha: 10.2

Kartogram křižovatky Hynaisova × Studentská × Legionářská – rok 2040 – var. 2



AFRY

AFRY CZ s.r.o.; www.afry.cz	Územní studie – Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelská a tř. Míru	Kartogram křižovatky Hynaisova × Studentská × Legionářská – rok 2040 – var. 2
U Hellady 697/4, 14000 Praha 4	9 / 2023	Příloha: 10.3