

ULICE OLOMOUCKÁ MORAVSKÁ TŘEBOVÁ

DOPRAVNĚ ARCHITEKTONICKÁ STUDIE

OBJEDNATEL: MĚSTO MORAVSKÁ TŘEBOVÁ

ZPRACOVATEL: ADOS, ALTERNATIVNÍ DOPRAVNÍ STUDIO.....Ing. Adolf Jebavý

Ing. Lukáš Černý

DATUM: ČERVENEC 2016

OBSAH**PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

1.	Zadání studie	2
1.1	Účel studie 2	
1.2	Vymezení řešeného území.....	2
1.3	Dopravně inženýrská východiska	3
1.3.1	Dopravní funkce	3
1.3.2	Nedopravní funkce	3
1.4	Stavebně technická východiska	3
2.	Popis stávajícího stavu	4
2.1	Kompaktní zástavba mezi ulicemi Lanškrounská a Mlýnská	4
2.2	Rozvolněná zástavba mezi ulicemi Mlýnská a křižovatkou se silnicí III/3711	5
2.3	Úsek mezi křižovatkou se silnicí III/3117 – REHAU	6
3.	Popis navrhovaného řešení.....	8
3.1	Materiálové provedení	8
3.2	Křižovatky, vjezd do zóny	8
3.3	Veřejná hromadná doprava	9
3.4	Cyklistická doprava	9
3.5	Pěší doprava	9
3.6	Doprava v klidu	9
3.7	Zeleň	9
3.8	Mobiliář	9
3.9	Dopady návrhu na vedení inženýrských sítí	9
3.10	Ukázky řešení uličního prostoru	10
4.	Závěrečná doporučení	13

1. Zadání studie

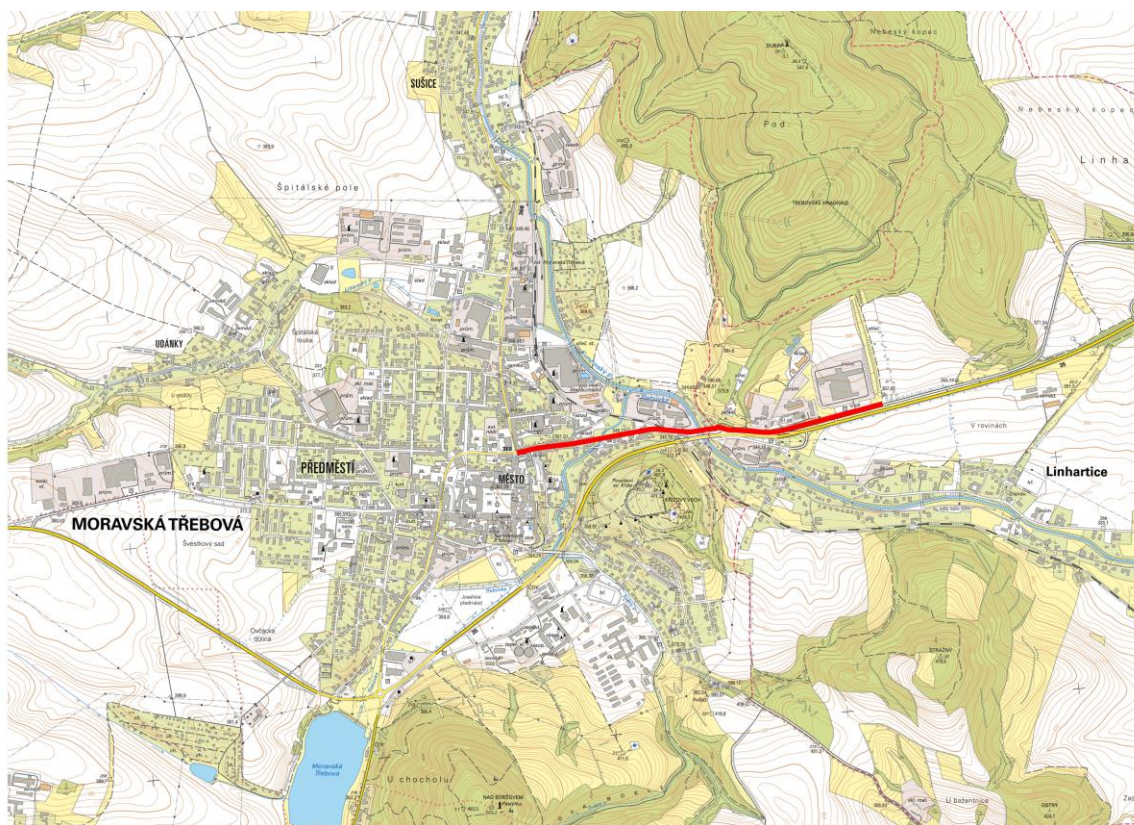
1.1 Účel studie

Přestože ulice Olomoucká leží na jednom z příjezdů do města, netvoří dnes reprezentativní vstup. Snahou města je tuto situaci zlepšit. Účelem záměru bylo nabídnout takové řešení, které by kromě dopravní funkce ulice, plnilo i funkci pobytovou a estetickou.

Proto se město rozhodlo objednat dopravně – architektonickou studii, která ve formě studie proveditelnosti nabídne možné řešení přidruženého prostoru ulice Olomoucká včetně předpokládaných zásahů do majetků, inženýrských sítí a existující zeleně. Jednou z priorit je i řešení pěší a cyklistické dopravy ve vztahu město – průmyslový areál východ (REHAU). Pro lepší představu bude tento návrh doplněn jednoduchou vizualizací. Takto zpracovaný návrh bude předběžně projednán s občany, správci dopravní a technické infrastruktury a v neposlední řadě též s dotčenými orgány státní správy. Na základě výsledků z těchto projednání budou objednány další stupně dokumentace.

1.2 Vymezení řešeného území

Řešené území leží na k.ú. Moravská Třebová a Linhartice, zahrnuje ulici Olomoucká (od křižovatky ulic Komenského a Lanškrounská až po areál firmy REHAU) včetně řešení napojení navazujících místních komunikací.



Celková délka řešeného území je 1616 m uličního prostoru a současná skladba uličního profilu ulice Olomoucká:

- vzdálenost domovní fronty 10,0 – 17,0 m
- šířka vozovky cca 6,0 - 8,0 m

1.3 Dopravně inženýrská východiska

1.3.1 Dopravní funkce

Ulice Olomoucká je z větší části silnicí III tř. (III/3711). Z dopravního hlediska je ulice zařazena v souladu s ČSN 73 6110 (projektování místních komunikací – leden 2006) do funkční skupiny B, tj. sběrná místní komunikace, která přivádí dopravu do města z vnější silniční sítě, resp. společně s navazujícími silnicemi II. třídy tvoří významný průjezd územím. Současně je však ulice i nositelem veřejné hromadné dopravy, dopravy cyklistické a pěší. Neméně důležitou roli hraje přímá obsluha přilehlé zástavby, resp. doprava statická. Tu je možné dle normy v odůvodněných případech omezit, vždycky by však mělo jít o uvážený krok ve vztahu reálnému provozu a nabídce náhradních parkovacích stání v blízkosti.

V prostoru napojení na I/50 silnicí I tř. (I/50) a v místě napojení na areál REHAU místní obslužnou komunikací s vysokým podílem dopravy nákladové.

1.3.2 Nedopravní funkce

Na celkový vzhled ulice působí kromě funkce dopravní i funkce pobytová a estetická. Společně s využitím uličního parteru mohou výraznou měrou přispět k celkovému oživení ulice. Vytvořit příjemné prostředí nejen pro obyvatele ulice, ale i pro její návštěvníky je snahou zadavatele i zpracovatele studie. Důležitou roli bude hrát i výsadba zeleně, veřejné osvětlení.

Podmínkou úspěchu celého záměru je i citlivá komunikace ve vztahu k obyvatelům ulice, potažmo jejím uživatelům.

1.4 Stavebně technická východiska

Při zpracování studie bylo ve smyslu zadávacích podmínek dbáno na to, aby navržené stavební úpravy byly v souladu s platnou legislativou, aby byla nejen ideovým, ale i technickým podkladem pro další stupně dokumentace.

Studie je v souladu s ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací a ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic.

Současně respektuje:

TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích

TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty

TP 218 Navrhování zón 30

K nejdůležitějším principům podle zmíněných ČSN a TP patří:

- respektování požadavku bezpečnosti silničního provozu
- regulace (snížení) nebo udržení max. rychlosti motorových vozidel 50km/h
 - o minimalizaci šířek jízdních pruhů
 - o optimalizaci šířkového uspořádání hlavního i přidruženého dopravního prostoru
- snížení rychlosti vozidel na vjezdech do ulic stavebním opatřením
- zlepšení podmínek pohybu nemotorizovaných účastníků dopravy a vytvoření podmínek pro rozvoj dalších funkcí (pobytová, společenská, obslužná ap.)
 - o zvýšení bezpečnosti chodců
 - o zvýšení bezpečnosti cyklistů
- zmírnění bariérového účinku (usnadnění přecházení)
- vytvoření parkovacích míst

- optimalizace poměru zpevněných ploch, ploch pro zeleň s respektováním nástupů do jednotlivých objektů a společenský život obce
- Při navrhování komunikační úpravy bylo dbáno, aby se v maximální možné míře zachovávaly koridory silnice, nevznikaly zbytečné nároky na úpravy nebo přeložky inženýrských sítí a aby se nezasahovalo do soukromého majetku.

2. Popis stávajícího stavu

Pro účely popisu stávajícího stavu byla ulice rozdělena do několika charakteristických úseků.

2.1 Kompaktní zástavba mezi ulicemi Lanškrounská a Mlýnská



Ulice

Tato část ulice charakterizována kompaktní jedno až dvoupodlažní městskou zástavbou s převažující funkcí bydlení a s minimálním využitím parteru pro jiné funkce. Výjimku tvoří výrazná třípodlažní budova městského úřadu v nároží ulic Československé armády – Olomoucká. Stísněný uliční prostor má proměnlivou šířku. Ta se . Šířka uličního prostoru je proměnlivá a pohybuje se od 9,35-12,50 m v závislosti na lokalitě. Minimální uliční prostor tvoří nároží Olomoucké s ulicí Piaristickou.

Hlavní dopravní prostor

Stejně jako uliční prostor je na tom i vozovka. Šířky se pohybují v rozmezí od 7,00 do 8,50 m. Proměnlivá šířka vozovky ovlivňuje i způsob jejího využití a tím i provoz na ní. Lokality s větší šířkou vybízejí k parkování při severním okraji. Ale právě proměnlivá šířka pak vede k tomu, že se parkuje i v místech, která k tomu nejsou šířkově uzpůsobena A to bývá příčinou stavu, při kterém je částečně paralyzována průjezdná nákladní doprava.

Přidružený prostor

Přidružený prostor tvoří pouze oboustranné chodníky. Šířky jsou minimální a až na výjimky neumožňují normový obousměrný provoz, což v praxi znamená pohodlné míjení dvou osob.

Zeleň

Zeleň v této části ulice fakticky neexistuje

2.2 Rozvolněná zástavba mezi ulicemi Mlýnská a křižovatkou se silnicí III/3711

Ulice

Za křižovatkou s ulicí Mlýnská se zástavba rozestupuje, ulice má v těchto místech spíše vesnický charakter. Výraznější zastoupení tady mají podnikatelské aktivity.

Významnou úlohu hrají i výškové poměry, kdy část okolního terénu leží pod úrovní nivelety silnice a výrazným způsobem tak omezuje možnost sjednocení vzhledu celé ulice.



Hlavní dopravní prostor – přidružený prostor

Rozdělení na hlavní a přidružený prostor je v těchto místech poměrně komplikované. Hlavní dopravní prostor, tvořený vozovkou, volně přechází do neupravených často blátivých ploch, na kterých se naprosto neorganizovaně parkuje. Chodník je z velké části veden pouze po jižním okraji komunikace podél zástavby.

Součástí tohoto úseku jsou dva mosty přes Třebůvku a přejezd přes železniční trať 017 Česká Třebová - Džbel. Na postupné rekonstrukci této trati se pracuje. Chystaná rekonstrukce přejezdu je koordinována s úpravou ulice Olomoucké.



Zeleň

V ulici je tvořena solitérními ostrůvky upravených ploch před objekty soukromých vlastníků. A právě tyto plochy jsou místy, se kterými je potřeba zacházet velice citlivě, protože byt' na obecních pozemcích, jsou vytvořeny a udržovány rukama konkrétních osob.

2.3 Úsek mezi křižovatkou se silnicí III/3117 – REHAU

Ulice

Nejedná se de facto o ulici, ale o pozůstatek staré Olomoucké, která v minulosti plnila funkci silnice III. třídy. Dnes je zčásti ramenem křižovatky se silnicí I/35 zčásti místní obslužnou komunikací, která mimo jiné zabezpečuje přístup k výrobním areálům ležících v její blízkosti. Důležitou součástí komunikace je její odvodnění, které výrazným způsobem ovlivňuje její budoucí využití.

Hlavní dopravní prostor – přidružený prostor

V zásadě existuje pouze hlavní dopravní prostor, vozovka silnice, kde se setkávají všichni účastníci silničního provozu. Koexistují tady jak doprava automobilová tak i doprava pěší a cyklistická. Bohužel koexistují v místech, které k tomu nejsou náležitě vybaveny. Navíc se jedná o místo, kde rychlosti vozidel výrazným způsobem překračují povolených 50/hod a podíl nákladové dopravy daný blízkostí výrobních ploch je nepoměrně vyšší než je ve sdíleném prostoru únosné. Nejproblematictější místem je křižovatka „staré silnice“ se sjezdovou rampou z I/50



Zeleň

Je tvořena především náletovými křovinami a místy pozůstatky stromořadí kolem staré silnice III. třídy



3. Popis navrhovaného řešení

V ulici Olomoucká je při návrhu řešení kladen důraz na prvky zlepšující pobytovou funkci a cílem je zvýšení bezpečnosti provozu a zlepšení životního prostředí. Sjednocení volné šířky komunikace umožní lokální rozšíření chodníkových ploch, přesnější vymezení míst pro parkování, resp. krátkodobé zastavení vozidla a případné doplnění stromořadí. Celý záměr by tak neměl zůstat pouhou opravou chodníků, ale kompletní úpravou přidruženého prostoru ulice včetně nezbytných přeložek inženýrských sítí, pokud se ukáže, že mohou výrazným způsobem přispět ke změně vzhledu ulice.

Rozhodujícím pro celkový návrh je šířkové uspořádání jednotlivých částí uličního prostoru. Proto se studie zaměřila na přesnou specifikaci těchto šířek v charakteristických profilech ulice které popisuje se ve směru staničení, tj. od ulice Lanškrounská k areálu REHAU. Jsou navrženy následující šířky:

- šířka vozovky obousměrné dvoupruhové	6,50 m
- šířka podélného parkovacího stání – osobní vozidlo	2,00 m
- délka podélného parkovacího stání, zajištění couváním – osobní vozidlo	5,75 m
- šířka ostrůvků pro výsadbu dřevin vpravo	2,50 m
- šířka ostrůvků pro výsadbu dřevin vlevo	2,00 m

Přehledně je navržené šířkové uspořádání následující:

OLOMOUCKÁ	CHODNÍK VLEVO	PARKOVÁNÍ VLEVO	VOZOVKA	PARKOVÁNÍ VPRAVO	CHODNÍK VPRAVO
ul. Lanškrounská – ul. Piaristická	1,20-1,50		6,5	2,00	2,00-5,50
ul. Piaristická – ul. Mlýnská	2,00-3,30	Možnost zastavení na chodníku	6,5		1,50-3,50
ul. Mlýnská – most přes Třebůvku	2,00	2,00	6,50		2,00
most přes Třebůvku – železniční přejezd	2,00		6,50	2,00	2,00 2,50 zeleň
železniční přejezd – ul. Rybní			6,50		2,00
ul. Rybní – areál REHAU	3,00 (zúžení 2,30)		6,50	2,00	6,50 – 8,00

3.1 Materiálové provedení

Předpokládané provedení - vozovka je s krytem živičným, vjezdy do zóny nebo na méně významné komunikace či účelové komunikace a vjezdy k nemovitostem s krytem dlážděným kamennou kostkou. Plochy pro parkování budou mít kryt z kamenné kostky. Chodníky a vjezdy k nemovitostem budou z betonové dlažby. Silniční i chodníkové obrubníky betonové.

3.2 Křižovatky, vjezd do zóny

Křižovatky s napojujícími se místními komunikacemi nebo účelové komunikace jsou řešeny tak, aby zdůrazňovaly jiný charakter dopravy. Vjezd je přes obrubník s nadvýšením 2 cm a v potřebné délce je odlišný kryt (kamenná kostka).

3.3 Veřejná hromadná doprava

Po ulici Olomoucké jsou vedeny linky autobusové dopravy. Ve studii je počítáno s úpravou zastávkového zálivu v prostoru křižovatky se silnicí III/3711

3.4 Cyklistická doprava

Cyklistická doprava v až po křižovatku III/3711 vedena v HDP. Za touto křižovatkou je cyklistická doprava svedena v přidruženém prostoru na nově navržené stezce pro chodce a cyklisty (šířky 3,00 m).

Cykloopatření (stezka pro cyklisty) v první části není zřízena z důvodu šířkových poměrů, a to i přesto, že je lokálně možná, ale v zájmu jednotného chování cyklistů v celé délce zastavěné části ulice je od stezky opuštěno a je doporučeno vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru.

3.5 Pěší doprava

Je v celé délce ulice vedena po chodnících, resp. pro pohyb pěších upravených plochách. V rámci projednání může být diskutováno vedení pěších po chodníku na severním okraji ulice. Z předběžných průzkumů jeho potřeba přímo nevyplývá, ale rázu ulice by chodník po obou stranách výrazně pomohl.

3.6 Doprava v klidu

Doprava v klidu je soustředěna pouze na místa k tomu účelu stavebně upravená. Vzhledem k tomu, že se jedná o sběrnou komunikaci, jsou ve studii navržena pouze podélná parkovací místa, tak aby nedocházelo k nadměrnému omezování dopravy (automobilové i cyklistické)

3.7 Zeleň

Zeleň je nezbytnou součástí řešení. Množství, skladba, velikost a hustota stromořadí závisí z velké části na projednání, ochotě města a jeho obyvatel přijmout tuto filozofii a vyjádření správců technické infrastruktury.

V návrhu je počítáno s oboustranným stromořadím, které bude přednostně vysazeno v místech kde nedojde ke kontaktu s inženýrskými sítěmi. Budou použity taxony nižšího až středního vzrůstu s rozvolněnou, vzdušnou korunou, dobře snášející horší podmínky ve městě (znečištění ovzduší, méně vláhy,...). Bude snaha vytvořit maximální prokořenitelný prostor (technologie strukturních substrátů). Prostor výsadby bude chráněn proti nájezdu vozidel i sešlapávání. Dále budou větší záhony podsazeny bylinnou vegetací (trvalkové záhony,...).

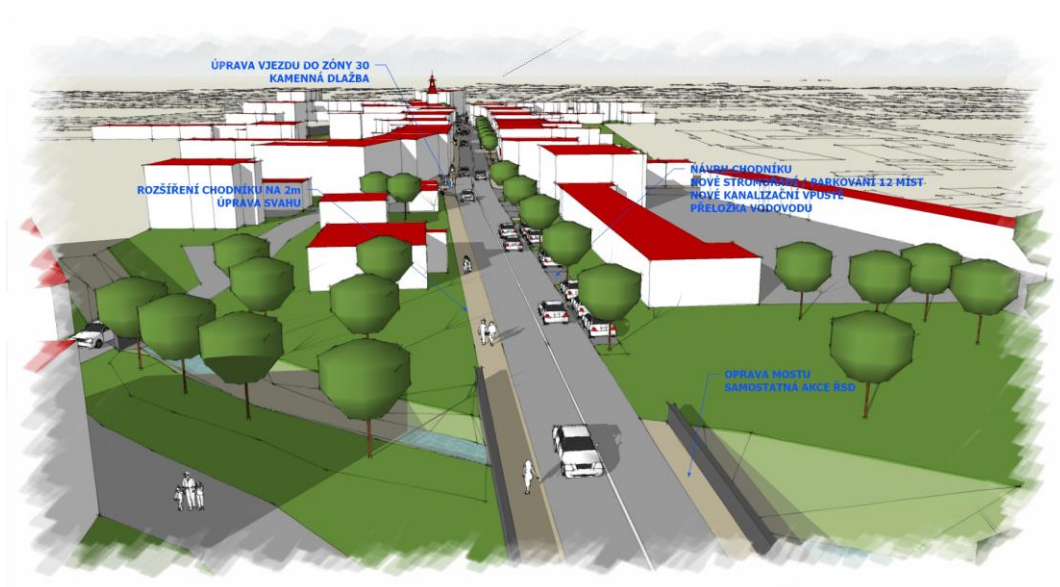
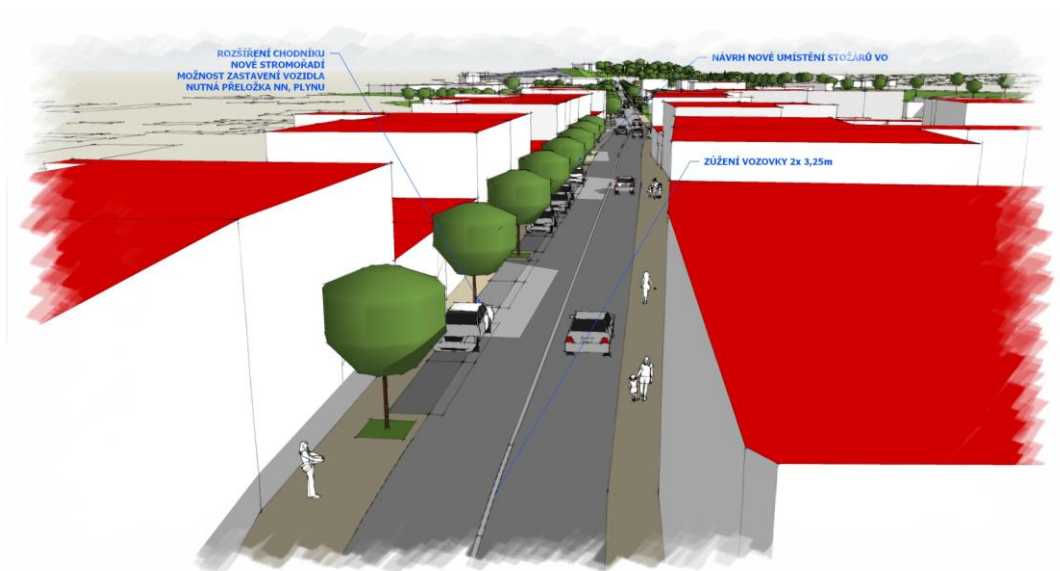
3.8 Mobiliář

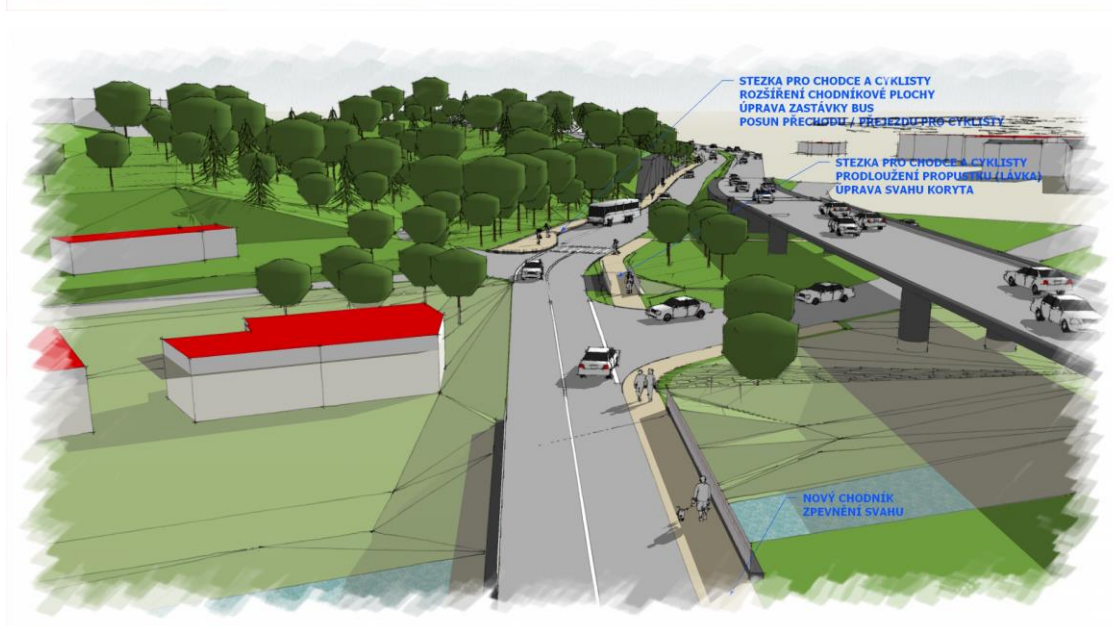
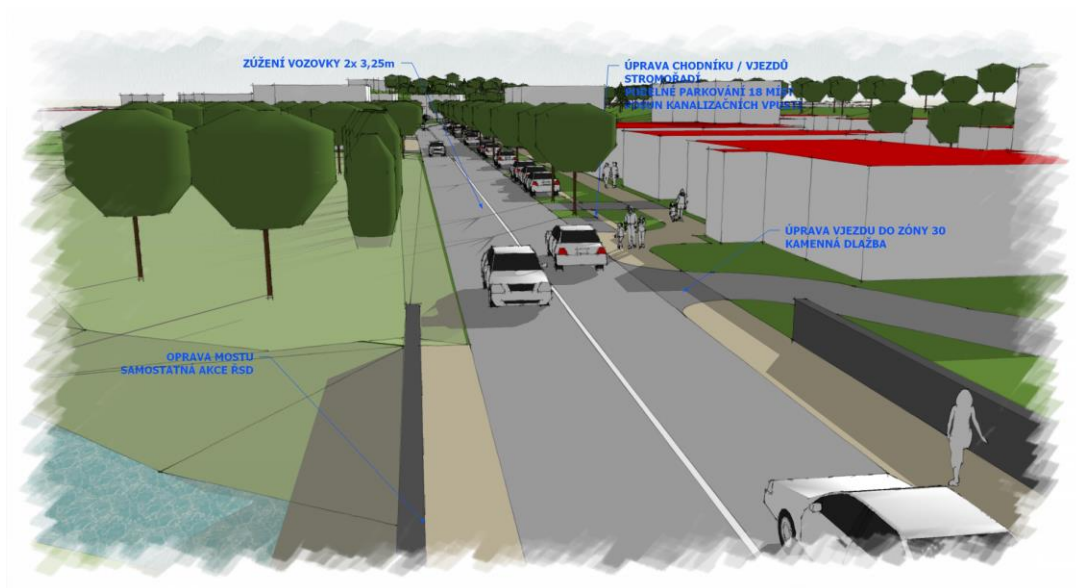
I když ulice bude plnit i nadále přednostně funkci dopravní jsou zde prostory kde je možno podpořit funkci pobytovou včetně úprav a ponechání stávajících prostor vhodných pro restaurační zahrádku vhodným uplatněním mobiliáře, který prostor doplní.

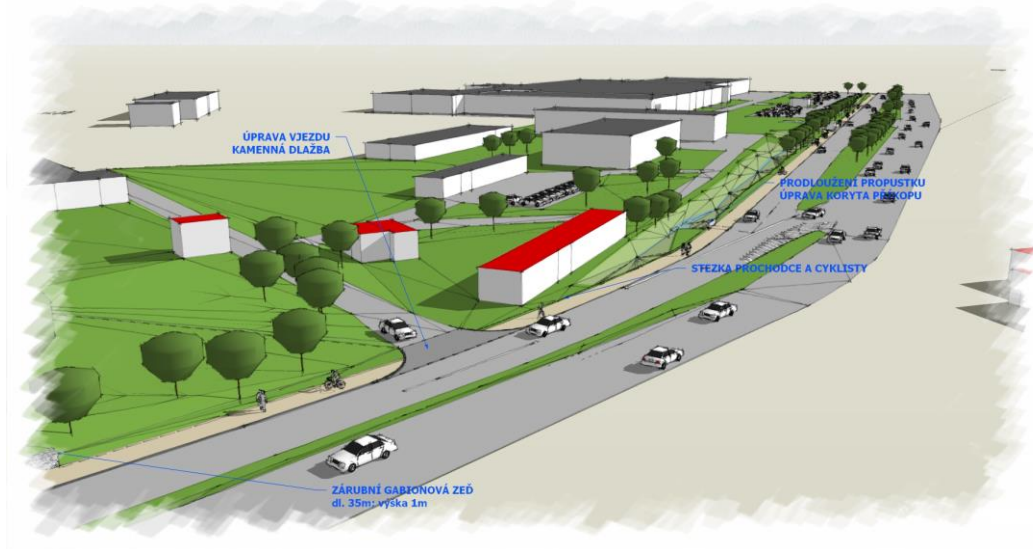
3.9 Dopady návrhu na vedení inženýrských sítí

U inženýrských sítí, které jsou v současné době situovány ve vozovce se předpokládá, že jsou uloženy dle příslušných norem a až na výjimky nebudou realizací stavby dotčeny.

3.10 Ukázky řešení uličního prostoru







4. Závěrečná doporučení

Tato studie bude sloužit jako podklad pro projednání, získání připomínek a doporučení, které pomohou městu sestavit zadání projektové dokumentace na rekonstrukci ulice.