



V Olomouci dne 21.11.2023

**Vyjádření k ÚZEMNÍ STUDII  
„Rekonstrukce ul. Palackého, Litovelské a tř. Míru“ MAAUS s.r.o.**

Studie byla zveřejněná na:

<https://menime.olomouc.eu/plany-a-strategie/verejna-prostranstvi>

[https://www.olomouc.eu/o-meste/uzemni-planovani/verejna-prostranstvi?fbclid=IwAR3EAVjwYbBuTH0DIEltiswGqLotFCXa6LG9\\_6U4fMguUa5I3YKMgCN3It4](https://www.olomouc.eu/o-meste/uzemni-planovani/verejna-prostranstvi?fbclid=IwAR3EAVjwYbBuTH0DIEltiswGqLotFCXa6LG9_6U4fMguUa5I3YKMgCN3It4)

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

**Vyjádření:**

Pro hlubší posouzení ÚS chybí ve zveřejněných podkladech základní části studie, především pak textová část, ze které by bylo zřejmé, proč byla vybrána tato navržená řešení, jaké budou jejich dopady, popis a řešení dopravních změn, bilance statické dopravy apod.

Je tedy velmi obtížné ÚS komentovat, je nutné mít nejprve k dispozici studii kompletní, současně s textem vlastního zadání pro zpracovatele, aby bylo možno ÚS posoudit v širším kontextu.

Vyjádření je tedy provedeno pouze na základě veřejně dostupných informací, spočívajících v grafické části studie, prezentující návrhy řešení jednotlivých úseků. Představená studie se totiž zabývá relativně dlouhým úsekem od Náměstí Hrdinů až po třídu Míru, kdy je rozdělena do tří částí:

1. Náměstí Hrdinů – Krapkova ulice
2. Polívkova ulice – Dvořákova (Na Šibeníku)
3. Dvořákova – tř. Míru (ulice Pražská)

**Část 1**

Zde dochází k největší změně oproti stávajícímu stavu, kdy je ÚS navrhován vznik zóny s dopravním omezením, a to v podobě pěší zóny v rozsahu od tř. Svobody po Hynaisovu ulici. Tento návrh přináší řadu otázek z hlediska fungování jak samotné pěší zóny, tak i z pohledu na funkčnost navrženého dopravního řešení, spočívajícího v zamezení průjezdu Palackého ulicí, změnou systému jednosměrného provozu ulicemi Hynaisova a Wellnerova na obousměrný provoz ulic Wellnerova.

Je zde riziko v navržené změně dopravního režimu v napojení Wellnerovy na Palackého, spočívající v možném střetu hlavního dopravního automobilového provozu v radiálním směru do/z centra přes křižovatku Wellnerova – Palackého s preferencí MHD, která bude nadále realizována po Palackého ulici. Současně upozorňujeme na nevhodné levé odbočení přes drážní těleso tramvajové trati bez řadičích pruhu.

Úplné zamezení osobní automobilové dopravy po Palackého ulici může vést k výraznému navýšení dopravy na Hynaisově ulici, a především dále v prostoru stávající průsečné



křižovatky Hynaisova x Legionářská, kde bude patrně realizována nová okružní křižovatka, na kterou je již vydáno stavební povolení (aktuálně platné – prodloužené). Vzhledem k tomu, že okružní křižovatky mají statisticky nižší průjezdní kapacitu než křižovatky osazené světelným signalizačním zařízením, může toto řešení přinášet zahuštění dopravy nejen v dopravních špičkách, ale i během ostatního běžného provozu.

Ve vizualizaci je potlačen bariérový efekt nástupních hran tramvajových zastávek, kdy nástupiště tramvají musí mít výšku odpovídající použitému vozovému parku tak, aby byl zajištěn bezbariérový přístup do dopravních prostředků viz ČSN 73 6425-1.

## **Část 2**

V návrhu dochází k přesunu nástupních ostrůvků tramvaje blíže k ulici Před Lipami, a to až na úroveň křižovatky s touto ulicí. Za nástupními ostrůvky je vyznačeno vodorovné dopravní značení V13 – šikmé rovnoběžné čáry, které reálně zamezují levému odbočení do ulice Před Lipami při příjezdu ve směru od ulice Pražská, což je v současné době možné. Obdobně je zamezeno levému odbočení Olomouc Silo Tower, a stejně tak i v dalších případech. Ve směru do centra tedy nejsou umožněna levá odbočení, což vzhledem k absenci dalších informací k návrhu vyvolává obavu o funkčnosti navrženého řešení, respektive obavu z velmi pravděpodobného, a současně i nebezpečného porušování dopravních předpisů v těchto místech.

V návrhu je naznačen možný budoucí profil Litovelské ulice, kdy jak z tohoto návrhu, tak i z další vizualizace ulice je možné se domnívat, že dojde k výraznému snížení parkovacích míst vlivem realizace liniové zeleně, umístěné mezi pěší komunikací a místní komunikací. Bohužel není možné pracovat s informacemi týkajícími se bilance rozdílu počtu parkovacích míst mezi stávajícím a návrhovým stavem, popř. jak bude redukce parkovacích míst řešena.

## **Část 3**

Navržené řešení průsečné křižovatky ulic Na Šibeníku a třídy Míru neumožňuje pravé odbočení autobusů MHD do ulice Na Šibeníku vzhledem k navrženému umístění ostrůvků v rámci přechodů pro chodce.

V úseku mezi ulicemi Za Zlatou koulí a Škrétovou je na obou stranách navrženo zjevně kritické zúžení profilu chodníků vzhledem k umístění cyklostezky.

Naproti ulici Škrétova je ve směru z centra města nyní přestupní uzel DH-15, sloužící i meziměstské dopravě. V návrhu je tento dopravní uzel zrušen a přesunut na Palackého ulici naproti objektu Namiro. Autobusy IDOS jsou potom směřovány přes zklidněnou Palackého ulici do tř. Svobody?. Bohužel není doloženo, jak a kde bude řešeno odbavování cestujících. Dochází k přesunu nástupních tramvajových ostrůvků ze západní části tř. Míru na východní (z pohledu Pražské ulice). V místě stávajících nástupních ostrůvků jsou navrženy pouze ostrůvky v rámci přechodů pro chodce. Vzhledem k tomu, že v západní části se nachází MŠ Helsinská a Fakultní ZŠ Tererova, obě dostupné z tř. Míru po ulici Čapka Choda, navržené řešení by vyvolalo potřebu překonávání velmi frekventované křižovatky Pražská – Foerstrova pro studenty těchto školních zařízení, což se nejvíce z hlediska bezpečnosti jako vhodné řešení.

## **Shrnutí:**

Územní studie má jistě řadu zajímavých návrhů, které nepochybně stojí za prověření hlubší analýzou, podloženou dalšími vstupními podklady. Ideově jde směrem, který odpovídá standardům moderní urbánní formy uspořádání městského prostoru. Jde o prvky, které se stále více prosazují v rámci projekce nových částí městské zástavby, jako je např. výsadba zeleně, nakládání s vodami, umístění cyklostezek atd. Studii je však nutno doplnit, rozpracovat do větších detailů a předložit odůvodnění navržených řešení včetně návrhu řešení všech problémových částí. Jedná se pouze o dopravní studii, která není v detailech dopravního řešení dotažena (uspořádání křižovatek, kapacitní výpočty, projednání



**SDRUŽENÍ OLMOUCKÝCH  
ARCHITEKTŮ A STAVITELŮ**

s Dopravním inspektorátem PČR a Krajským úřadem).

Otázkou je, zda byla tato koncepční studie vůbec projednávána s DIPČR a KÚ. Stanovisko těchto orgánů může vést k výraznému zásahu do navrhovaného řešení, popř. může celý návrh úplně znemožnit.

*Poznámka:*

*Jak již bylo řečeno, vyjádření vychází pouze z veřejně dostupných podkladů, pro hlubší posouzení by bylo nezbytné prostudovat návrh územní studie v celém rozsahu.*

S úctou a pozdravem

Ing. arch. Pavel Vrba, v.r.

Předseda správní rady

[vrba@alfaprojekt.com](mailto:vrba@alfaprojekt.com)

tel. č.: 777 309 998