

VÝŠKOVÝ SYSTÉM BPV

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM JTSK

**Sídlo společnosti:**

Přerovská 259, 768 42 Prusinovice

IČ: 06499236, DIČ: CZ06499236

**Korespondenční adresa:**

Jateční 169, 760 01 Zlín

info@trafficdesign.cz, DS: bc3srau

**TRAFFIC  
DESIGN**

INVESTOR: Statutární město Zlín, náměstí Míru 12, 760 02 Zlín, IČ 00283924, DS 5ttb7bs

OBJEDNATEL: Statutární město Zlín, náměstí Míru 12, 760 02 Zlín, IČ 00283924, DS 5ttb7bs

VYPRACOVAL: Ing. Andrea Fusková

ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Karel Říha

*Karel Říha*

AKCE:

## Zlín - Levobřežní komunikace

ČÁST:

Průvodní zpráva

Č. PŘÍLOHY:

1

STUPEŇ: STU

DATUM: 08/2022

# **ÚZEMNÍ STUDIE**

## **Levobřežní komunikace, Zlín**

**1. Průvodní zpráva**

srpen 2022



Traffic Design, s.r.o., Přerovská 259, 768 42 Prusinovice

## Obsah

|      |                                                                                               |    |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.   | Identifikační údaje.....                                                                      | 1  |
| 1.1. | Seznam vstupních podkladů.....                                                                | 1  |
| 1.2. | Zadání územní studie .....                                                                    | 2  |
| 1.3. | Účel územní studie .....                                                                      | 2  |
| 1.4. | Rozsah územní studie.....                                                                     | 2  |
| 1.5. | Levobřežní komunikace v dokumentech SMZ .....                                                 | 4  |
| 2.   | Postup prací.....                                                                             | 4  |
| 3.   | Analytická část .....                                                                         | 4  |
| 3.1. | Širší územní vztahy .....                                                                     | 4  |
| 3.2. | Stávající stav v řešeném území .....                                                          | 5  |
| 4.   | Návrhová část.....                                                                            | 6  |
| 4.1. | Urbanistická část.....                                                                        | 6  |
| 4.2. | Technická část.....                                                                           | 7  |
| 4.3. | Plochy pro podporu rekreace .....                                                             | 9  |
| 4.4. | Intenzity dopravy a kapacitní posouzení navržených křižovatek: .....                          | 9  |
| 4.5. | Vyjádření správce řeky Dřevnice, tj. Povodí Moravy s.p., k návrhu levobřežní komunikace ..... | 9  |
| 4.6. | Vyhodnocení návrhu Levobřežní komunikace ve vztahu k ÚP.....                                  | 10 |
| 5.   | Závěr a doporučení.....                                                                       | 11 |

## 1. Identifikační údaje

### Název projektu:

Územní studie: Levobřežní komunikace, Zlín

### Předmět dokumentace:

Předmětem studie je návrh prostorového řešení tzv. Levobřežní komunikace, jejíž návrhové vedení je schváleno v Územním plánu Statutárního města Zlína (dále jen „ÚP“). Jedná se o úsek mezi tzv. Prštenskou příčkou a areálem ZPS v Malenovicích. Studie řeší obsluhu území mezi řekou Dřevnicí a železniční tratí a zohledňuje požadavky na:

- dopravní obsluhu území
- cyklistickou a pěší dopravu
- rekreační potenciál nábřeží řeky Dřevnice
- zajištění protipovodňové ochrany území

### Objednatel:

Statutární město Zlín, náměstí Míru 12, 760 02 Zlín, IČ 00283924, DS 5ttb7bs (dále jen „SMZ“)  
Magistrát města Zlína, oddělení prostorového plánování (dále jen „MMZ OPP“)

### Zpracovatel:

- Traffic Design s.r.o., Přerovská 259, 768 42 Prusinovice, IČ 06499236, DIČ CZ06499236, DS bc3srau  
korespondenční adresa: Jateční 169, 760 01 Zlín

#### ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:

Ing. Karel Říha, autorizovaný projektant v oboru dopravních staveb ČKAIT 0011311, +420 739 348 078, [riha.k@trafficdesign.cz](mailto:riha.k@trafficdesign.cz)

- ellement architects s.r.o., Nad Ovčímou II 1295, 76001 Zlín, CZ, IČ: 05274885, DIČ: CZ05274885

zodpovědný projektant:

Ing. arch. Jitka Ressorová, autorizovaný architekt v oboru interiérová tvorba a architektura ČKAIT 03117, +420 605 826 655, [jitka@element.cz](mailto:jitka@element.cz)

### 1.1. Seznam vstupních podkladů

- Zadání územní studie
- Územní plán Statutárního města Zlína (dále jen „ÚP“)
- Podklady poskytnuté SMZ (polohopis, výškopis, inženýrské sítě, katastr nemovitostí)
- Podklady z jednotné technické mapy ZK
- Výšky hladin průtoků řeky Dřevnice při  $Q_{5,20, 100, 500}$

- Generel dopravy SMZ
- Plán udržitelné mobility SMZ (SUMP) PD
- Projektová dokumentace Studie Pravobřežní komunikace z roku 2020.

## 1.2. Zadání územní studie

Územní studie je zpracována na základě požadavku SMZ, resp. MMZ OPP, v návaznosti na schválený ÚP.

Obsah a způsob zpracování územní studie je proveden na základě zadání „Zadání územní studie – Levobřežní komunikace“ poskytnuté MMZ OOP.

## 1.3. Účel územní studie

Cílem územní studie je vyhodnocení současného stavu a návrh konkrétního prostorového řešení tzv. Levobřežní komunikace. Upřesnění dopravního, protipovodňového a rekreačního řešení bude sloužit jako podklad pro zpracování změny ÚP.

## 1.4. Rozsah územní studie

Jedná se území ohraničené ze severu řekou Dřevnicí a z jihu železniční tratí Otrokovice-Vizovice. Východní hranicí tvoří křižovatka místních komunikací ul. Přímá a Jateční a na západě areál ZPS Malenovice (most přes Dřevnici – v blízkosti ČOV).

**Dle platného ÚP jsou plochy pro Levobřežní komunikaci vymezeny jako plochy:**

Tab. 1

| DS – plochy silniční infrastruktury | T* – plochy technické infrastruktury |
|-------------------------------------|--------------------------------------|
| 29                                  | 24                                   |
| 30                                  | 25                                   |
| 33                                  | 39                                   |
| 40                                  | 98                                   |
| 41                                  | 107                                  |
| 99                                  |                                      |
| 109                                 |                                      |
| 110                                 |                                      |
| 120                                 |                                      |
| 153                                 |                                      |
| 1016                                |                                      |
| 1017                                |                                      |

Pro jednotlivé plochy DS a T\* jsou územním plánem stanoveny podmínky viz tabulky 2-4

Tab.2

| PLOCHY ZASTAVITELNÉ |                    |      |                 |                                                                         |                                                                                                                                                                      |
|---------------------|--------------------|------|-----------------|-------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| i.č.                | k.ú.               | PRVZ | lokalizace      | způsob využití                                                          | doplňující podmínky pro využití navržených lokalit                                                                                                                   |
| 29                  | Malenovice u Zlína | DS   | ul. Chmelník    | levobřežní komunikace – napojení na komunikaci k ČOV                    | nutnou podmínkou je řešení protipovodňové ochrany                                                                                                                    |
| 33                  | Malenovice u Zlína | DS   | ul. Chmelník    | Tečovická příčka a připojení levobřežní komunikace                      | nutnou podmínkou je řešení protipovodňové ochrany                                                                                                                    |
| 41                  | Malenovice u Zlína | DS   | Dřevnice        | levobřežní komunikace, ochranná hráz a cyklistická stezka na hrázi      | nutnou podmínkou je řešení protipovodňové ochrany                                                                                                                    |
| 99                  | Louky nad Dřevnicí | DS   | OBI             | levobřežní komunikace s napojením na komunikaci před OBI                | nutnou podmínkou je řešení protipovodňové ochrany                                                                                                                    |
| 109                 | Louky nad Dřevnicí | DS   | východně od OBI | levobřežní komunikace s přeložením horkovodu a kabel. vedení vn         | nutnou podmínkou je řešení protipovodňové ochrany                                                                                                                    |
| 110                 | Louky nad Dřevnicí | DS   | ul. Jateční     | levobřežní komunikace, ochranná hráz proti povodním, cyklistická stezka | nutnou podmínkou je řešení protipovodňové ochrany                                                                                                                    |
| 120                 | Pršténé            | DS   | ul. Jateční     | levobřežní komunikace a protipovodňová hráz                             | o nutnou podmínkou je řešení protipovodňové ochrany<br>o respektovat v maximální míře vzrostlou zeleň podél řeky<br>o řešit souběh stávajícího kanalizačního sběrače |
| 1016                | Malenovice u Zlína | DS   | tok Dřevnice    | přemostění                                                              | nutnou podmínkou je řešení přemostění nad hladinou Q100                                                                                                              |
| 1017                | Malenovice u Zlína | DS   | tok Dřevnice    | přemostění                                                              | o řešit křížení s T*<br>o nutnou podmínkou je řešení přemostění nad hladinou Q100                                                                                    |

Tab. 3

| PLOCHY PŘESTAVBY |           |                    |      |                                        |                                                                                      |                                                                                                                                                        |
|------------------|-----------|--------------------|------|----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| i.č.             | přestavba | k.ú.               | PRVZ | lokalizace                             | způsob využití                                                                       | doplňující podmínky pro využití navržených lokalit                                                                                                     |
| 30               | P4        | Malenovice u Zlína | DS   | U Malenovického mlýna                  | levobřežní komunikace - napojení na komunikaci k ČOV - pokračování zastavěným územím | nutnou podmínkou je řešení protipovodňové ochrany                                                                                                      |
| 40               | P6        | Malenovice u Zlína | DS   | Dřevnice východně od stávajícího mostu | propojení levobřežní komunikace                                                      | o řešit cyklistickou stezku na obsluhu komunikaci<br>o přestavba stávající komunikace do Povodí<br>o nutnou podmínkou je řešení protipovodňové ochrany |
| 153              | P17       | Pršténé            | DS   | u Dřevnice ul. Jateční                 | levobřežní komunikace                                                                | o nutnou podmínkou je řešení protipovodňové ochrany<br>o respektovat v maximální míře vzrostlou zeleň podél řeky                                       |

Tab. 4

| PLOCHY ZASTAVITELNÉ |                    |      |                              |                                                           |                                                    |
|---------------------|--------------------|------|------------------------------|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| i.č.                | k.ú.               | PRVZ | lokalizace                   | způsob využití                                            | doplňující podmínky pro využití navržených lokalit |
| 24                  | Malenovice u Zlína | T*   | Dřevnice                     | ochranná hráz proti povodním                              | na hrázi řešit cyklistickou stezku do Otrokovic    |
| 25                  | Malenovice u Zlína | T*   | Dřevnice                     | ochranná hráz proti povodním+ I39                         | na hrázi řešit cyklistickou stezku                 |
| 39                  | Malenovice u Zlína | T*   | Dřevnice                     | ochranná hráz proti povodním                              | na hrázi řešit cyklistickou stezku                 |
| 98                  | Louky nad Dřevnicí | T*   | OBI - u Dřevnice             | ochranná hráz s cyklistickou stezkou                      | nutnou podmínkou je řešení protipovodňové ochrany  |
| 107                 | Louky nad Dřevnicí | T*   | východně od OBI - u Dřevnice | ochranná hráz proti povodním, na hrázi cyklistická stezka | nutnou podmínkou je řešení protipovodňové ochrany  |

### 1.5. Levobřežní komunikace v dokumentech SMZ

Levobřežní komunikace je figuruje v následujících dokumentech SMZ:

- **ÚP**

V ÚP je levobřežní komunikace zmíněna v kapitole D)1.2. Silniční doprava. ÚP definuje Levobřežní komunikaci jako doplňující komunikaci tvořící propojení Baťova areálu a Tečovickou příčku.

- **Generel dopravy SMZ**

Generel dopravy SMZ definuje levobřežní komunikaci jako místní komunikaci pro obsluhu přilehlého území mimo ZAKOS (základní komunikační systém) s uvažovaným využíváním i cyklistickou dopravou.

Generel dopravy SMZ zařadil levobřežní komunikaci do navrhovaných staveb do roku 2025.

Z pohledu cyklistické dopravy je trasa podél řeky Dřevnice (Otrokovice – Vizovice) zařazena do základních přednostních tras. Generel dopravy navrhuje dělenou stezku pro chodce a cyklisty (šířka cyklistické stezky 3m).

## 2. Postup prací

Jako první byla provedena analýza území a analýza vstupních podkladů.

Na základě analýzy území, vstupních podkladů a dle vymezeného koridoru v ÚP byla navržena trasa levobřežní komunikace, včetně smíšené stezky pro chodce a cyklisty (dále jen „stezka“).

Následně byl návrh levobřežní komunikace konzultován se zástupci objednatele MMZ OOP a představen členům zastupitelstva SMZ.

V souvislosti s protipovodňovou ochranou byl návrh projednán se správci řeky Dřevnice, tj. Povodí Moravy.

## 3. Analytická část

### 3.1. Širší územní vztahy

Zlín jako největší sídlo podřevnicka je charakteristický svou významnou urbanistickou linearitou. Ta je dána terénní morfologií, tedy přibližně východozápadně orientovaným údolím Dřevnice, které se na západě otevírá do Hornomoravského úvalu.

Takto formovaný terén přirozeně utvářel také infrastrukturu. Přírodní osou je řeka Dřevnice, vedle které se utváří multimodální dopravní prostor sestávající se ze stávající kapacitní sběrné silnice I/49, železniční trati Otrokovice – Vizovice (se záměrem na zkapacitnění a elektrifikaci) a cyklotrasy Otrokovice – Lípa n.D. (s výhledem na propojení do Vizovic). K těmto páteřním trasám byla v minulosti v plánovacích dokumentech přičleněna také tzv. pravobřežní komunikace, jejímž úkolem je sekundovat právě silnici I/49.

### 3.2. Stávající stav v řešeném území

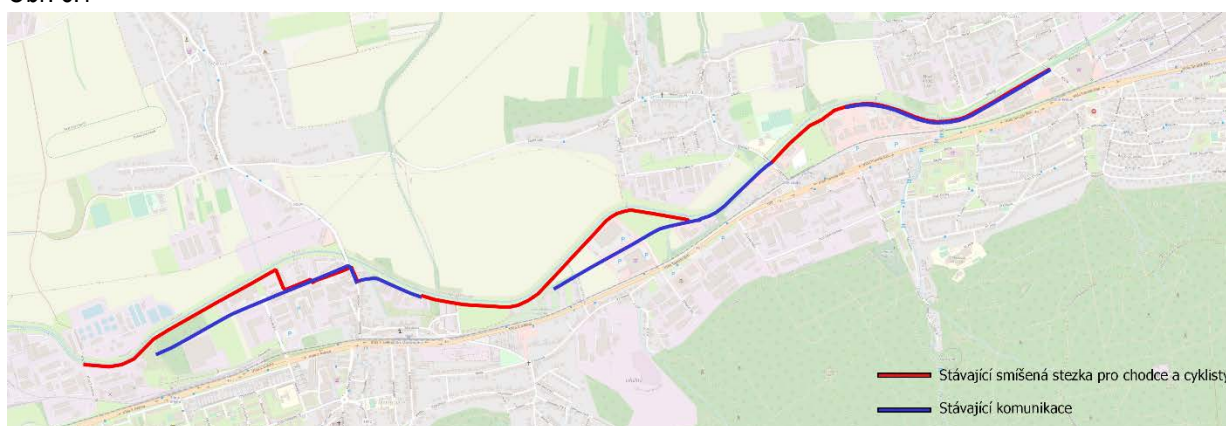
Řešené území je z velké části zastavěno průmyslovými a obchodními areály, mnohdy až v těsné blízkosti řeky Dřevnice (viz fotodokumentace) bez ponechání izolační zeleně. Mimo zastavěné plochy se nachází pozemky zemědělské půdy a zahrádky.

Terén podél řeky Dřevnice je rovinatý. Celé řešené území se nachází v záplavovém území řeky Dřevnice Q100.

Stávající stav dopravy řešeného území je charakterizován jednotlivými nepropojenými úseky komunikací, které zajišťují převážně obsluhu daného území. Jedná se o pozemní komunikace různé kategorie s rozdílnými intenzitami provozu a s různou kvalitou stavebně-technického stavu.

Stejně tak komunikace pro pěší a cyklisty tvoří jeden spojitý celek viz. obr. č. 1. Ve dvou úsecích jsou cyklisté vedeni společně s automobilovou dopravou v profilu stávajících komunikací.

Obr. č.1



#### Popis stávajícího stavu:

- ZPS Malenovice (ČOV) – Tečovská

Z pohledu automobilové dopravy se jedná nespojitý úsek, kdy chybí propojení areálu ZPS (ČOV) k ul. Průmyslová. Doprava je vedena po stávající účelové komunikaci ul. Průmyslová, silnici III/43829 a místní komunikaci ul. Tečovská. Komunikace mají proměnlivou šířku 6,5-7,00m. Stávající komunikace mají převážně obslužnou funkci okolních průmyslových a obchodních objektů.

Cyklisté a pěší jsou vedeni po samostatné smíšené stezce pro chodce a cyklisty, která z větší části vede odděleně po břehu řeky Dřevnice. Přibližně v km 0,1 se stezka odklání od řeky a vede souběžně se silnicí III/43829 a MK Tečovská. Stezka pro chodce a cyklisty má šířku 3,00m. Podél průmyslových areálů je stezka vedena v těsné blízkosti oplocení bez ponechání pásu zeleně. Odklon stezky od břehu řeky Dřevnice byl v minulosti realizován z důvodu nedořešených majetkových poměrů v blízkosti řeky.

- Tečovská – Louky

Z pohledu automobilové dopravy chybí propojení mezi objektem Povodí Moravy s.p. a nákupním centrem OBI. V úseku mezi nákupním centrem OBI a mostem v Loukách sice existují stávající obslužné komunikace, nicméně průjezd motorových vozidel je znemožněn betonovými svodidly umístěnými u objektu Toyota.

Z pohledu cyklistické a pěší dopravy se jedná o nespojitý úsek, kdy na začátku (cca 300m) a na konci úseku (cca 500m) jsou cyklisté a pěší vedeni v profilu stávajících komunikací. Mezi těmito úseky je po břehu řeky vedena samostatná stezka pro chodce a cyklisty o šířce 3,00m.

Jedná o úsek s největším podílem zemědělských ploch v řešeném území. Kromě úseku u obchodního centra OBI, kdy je oplocení v těsné blízkosti stezky, se jedná o atraktivní část trasy.

- Louky – Prštné (ul. Přímá)

Z pohledu automobilové dopravy se opět jedná o nespojitý úsek. Chybí propojení mostu v Loukách s objektem bývalých mrazíren. Stávající komunikace mezi objektem bývalých mrazíren a ul. Přímou je obousměrná místní komunikace proměnlivé šířky 4,00 – 6,00m, s lokálním zúžením na 4,00m (u autoservisu). Komunikace plní obslužnou funkci stávajících průmyslových a obchodních areálů, které jsou mnohdy postaveny až k hraně stávající komunikace.

Z pohledu cyklistické a pěší dopravy se jedná o spojitý úsek, kdy v celé délce je po břehu řeky vedena samostatná stezka pro chodce a cyklisty o šířce 3m. Prvních cca 400,00m je stezka vedena jako samostatná, dále pokračuje přimknutá ke stávající komunikaci. Na stezce nachází lokální zúžení (u autoservisu), kdy je stezka zúžena na 2,00m.

## **4. Návrhová část**

### **4.1. Urbanistická část**

Komunikační tvary na zemském povrchu vytváří člověk zejména ke snazšímu přemísťování lidí či nákladů. Stavba železnic a silnic probíhá od starověku do současnosti. Tyto tvary reliéfu zásadně mění ráz reliéfu. (Kirchner Smolová 2010)

Řeka Dřevnice prošla v první polovině minulého století zásadní regulací. Ale i tak je důležitým přírodním prvkem celého území mezi Zlínem a Otrokovcem. Postupnou industrializací dochází k zastavování zemědělských ploch, což je vidět na porovnání leteckých snímků z let 2003, 2016, 2018 a 2021 uvedené v příloze č. 12. Rozšiřování výrobních či komerčních areálů v rovinaté části po stranách řeky vyžaduje jejich napojení na silniční síť, to směřuje k plánování komunikací po obou stranách řeky.

Dřevnice se tak dostává do „kleští“ mezi pravobřežní a levobřežní komunikaci. Toto řešení není pro krajinu kolem řeky šťastné, vzhledem k zadání studie nám ale nepřísluší jej rozporovat. Vycházíme z území určeného územním plánem a řešení hledáme pouze ve vymezených mantinelech. K oběma z výše zmíněných komunikací se jeví jako vhodné přistupovat k nim s jinou hierarchií. Pravobřežní komunikace je dimenzována na větší kapacitu vozidel, její součástí je dělená cyklostezka a chodník. Levobřežní komunikace nemá sloužit pro odklonění automobilové dopravy z Třidy T. Bati, má mít pouze obslužný charakter. Taktéž cyklotrasa není chápána jako rychlá a tranzitní, ale je ponechána ve stávající šíři 3,0 m, jako smíšená. Především o víkendu se dá předpokládat, že bude hojně využívána k rekreačnímu účelu.

Minimum, co se dá udělat, je umísťovat komunikaci co nejdále od stezky a řeky na vnější hranu koridoru vymezeného dle ÚP tak, aby mezi stezkou a komunikací vznikl pás zeleně, který umožní výsadbu stromořadí. Liniová zeleň lemující břehy Dřevnice postupně dožívá, v některých úsecích je doplňována nová výsadba. Vzhledem k předpokladu rozšiřování výrobních areálů mezi řekou a železnicí je žádoucí posílení a rozšíření stromořadí. Tento prvek může napomoci při jímání hluku, prachu a může sehrát pozitivní roli jako větrolam. Pro podporu rekreace je důležité mít i místa pro zastavení. Místa rozšíření, kde by byl umístění mobiliář případně herní, či cvičební prvky.

V minulosti došlo k několika nepříliš šťastným zásahům, kde se areály se svým oplocením dostaly těsně vedle cyklostezky (areál Unihoby, Dektrade).

Vzhledem k limitům stávající výstavby, je důležité ponechat v úsecích, kde je to možné, co nejširší pás zeleně, tak aby se kompenzovala stísněná místa. Průjezd cyklostezkou tak získá určitou dynamiku a rytmizaci. Nastínění využití pásů zeleně je v příloze č. 9

Komunikace se střídavě přibližuje a vzdaluje od břehu řeky Dřevnice. Zároveň se střídají úseky s velkorysým prostorem pro umístění doprovodné zeleně a odpočinkových ploch se stísněnými úseky bez možnosti vložení pásů zeleně.

Návrhová část řeší chybějící úseky komunikací a jejich napojení na stávající komunikace tak, aby byly naplněny dopravní, rekreační a protipovodňové cíle uvedené v Zadávací dokumentaci.

Návrhové prvky komunikací jsou blíže specifikovány v následující kapitole: 3.2. Technická část.

## 4.2. Technická část

**Šířkové uspořádání navržených komunikací** je v celé délce trasy stejné. Jednotlivé úseky jsou navrženy jako obousměrné dvoupruhové komunikace o šířce 6,00m. Příčný sklon komunikace je střeovitý 2,5%.

Stezka pro chodce a cyklisty je navržena o šířce 3,00m.

**Směrové vedení** Levobřežní komunikace je dáno směrovým vedením řeky Dřevnice a stávajícími komunikacemi, na které navazuje.

**Výškové řešení** je z větší části definováno současným terénem a objekty na které se dílčí úseky napojují. Při návrhu bylo nutné zohlednit již realizované úseky, které mají dále vazbu na okolní objekty. V místech křížení komunikací bylo současně nutné stoupat s niveletou komunikace tak, aby bylo umožněno bezproblémové napojení na stávající mostní objekty přes řeku (v místech km 0,0 - ČOV Malenovice a v km 3,5 - Louky).

### Pro potřeby podrobnějšího popisu bylo řešené území rozděleno na 7 úseků (A-G)

#### ÚSEK A: km 0,0-0,275

Jedná se o nově navržený úsek komunikace o délce 275,00m. Osa komunikace je navržena cca 20,00m od osy řeky Dřevnice. Mezi komunikací a stávající stezkou pro chodce a cyklisty je navržen pás zeleně o proměnlivé šířce 3,00-10,00m. Výškové řešení je definováno od západu napojením na stávající místní komunikaci a od východu již nově vybudovaným úsekem Levobřežní komunikace, který je výškově usazen cca 2m nad stávajícím terénem. Podélný sklon se pohybuje od -1,26% do 0,12%.

Stávající stezka vede podél Dřevnice a výstavbou komunikace by neměla být dramaticky dotčena. S ohledem na existenci průmyslové zóny a logické propojení pěší a cyklistické sítě je v návrhu doporučeno realizovat podél stávající komunikace Levobřežní smíšenou cyklostezku v šíři 3m, která zajišťuje dopravní obsluhu pro nemotorové uživatele v celém území části A a části B.

#### Část B: km 0,275-1,381

Jedná se o spojitý úsek komunikací. Stávající stezka je vedena po břehu řeky Dřevnice, cca ve staničení km 1,0 se stezka odklání a vede souběžně se silnicí III/43829.

V úseku jsou navrženy dva nové úseky stezky pro chodce a cyklisty, které doplňují stávající síť v řešeném území a umožňují alternativy trasy.

1. Úsek navazuje na stávající stezku pro chodce a cyklisty na břehu řeky Dřevnice (staničení km 1,0). Stezka dále pokračuje po břehu řeky Dřevnice a podbíhá pod Tečovským mostem.
2. Úsek je navržen podél stávající komunikace obsluhující průmyslové a obchodní objekty (PPL, atd..)

### **Část C: km 1,381-2,493**

Délka úseku 1,101km.

Nově navržený úsek je veden v místě stávající obslužné komunikace vedoucí k objektu Povodí Moravy. Komunikace dále pokračuje podél řeky Dřevnice ve vzdálenosti cca 30,00m od osy řeky Dřevnice. Přibližně ve staničení km2,2 se komunikace odklání od řeky Dřevnice a navazuje na stávající komunikace u obchodního centra OBI.

Podélný sklon kopíruje niveletu stávajícího terénu. Podélný sklon je v rozmezí od -1,73 do 1,35.

Stezka pro pěší a cyklisty je navržena podél řeky Dřevnice a navazuje na stávající stezku pro chodce a cyklisty.

V rámci doplnění sítě komunikací pro pěší je podél stávajících komunikací navržen chodník pro pěší v šířce 2,00m,

### **Část D: km 2,493 -3,048**

V této části se nachází stávající komunikace. Podél stávající komunikace mezi obchodním centrem OBI a Toyotou je navržen nový chodník pro pěší o šířce: 2,00m.

Stezka pro chodce a cyklisty je stávající o šířce 3,00m. Posledních 30,00m stezky je navržena úprava trasy.

V rámci doplnění sítě komunikací pro pěší je podél stávajících komunikací navržen chodník pro pěší v šířce 2,00m,

### **Část E: km 3,048-3,486**

Úsek o délce 438,00m je navržen v místě stávající obslužné komunikace. Osa komunikace je navržena cca 30,00m od osy řeky Dřevnice.

Výškové vedení nivelety komunikace oproti původní komunikace je upraveno, tak byl zajištěn plynulejší nájezd do křižovatky u mostu v Loukách. Podélný profil komunikace od 0,19% do 0,25%.

Ve staničení km 3,3 se v trase komunikace nachází objekt (areál Eurovie) určený k odstranění.

Na břehu řeky Dřevnice je navržena nová stezka pro chodce a cyklisty, která navazuje na stávající stezku.

Mezi navrženou komunikací a stezkou pro chodce a cyklisty je navržen pás zeleně o šířce cca 8,00m.

### **Část F: km 3,486-4,044**

Úsek o délce 558m. Osa komunikace je navržena 25,00-30,00m od osy řeky Dřevnice. Niveleta komunikace kopíruje niveletu terénu. Podélný sklon se pohybuje -5,79% do 0,51%.

Stezka je stávající o šířce 3,00m.

Mezi navrženou komunikací a stezkou pro chodce a cyklisty je navržen pás zeleně o šířce cca 8,00m.

### **Část G: km 4,044-4,909**

V úseku o délce 0,865 je navržena úprava stávající komunikace spočívající v rozšíření komunikace na jednotnou šířku 6,00m.

Pro zajištění jednotné šířky komunikace jsou navrženy dva objekty k odstranění. Ve staničení km 4,15 (železářství Pleca) – odstranění přístupové rampy a parkoviště. Ve staničení km 4,4 odstranění budovy autoservisu.

V úseku je navržena úprava stávající stezky pro chodce a cyklisty v délce 300,00m. Úprava spočívá v rozšíření stávající stezky pro chodce a cyklisty na 3,00m.

#### 4.3. Plochy pro podporu rekreace

Pro podporu rekreace jsou navržena místa pro pasivní a aktivní odpočinek. Jedná se plochy v majetku SMZ, které svou rozlohou umožňují umístění mobiliáře, herních a cvičebních prvků. Plochy vhodné pro podporu rekreace jsou uvedeny v příloze č. 11.

#### 4.4. Intenzity dopravy a kapacitní posouzení navržených křižovatek:

Údaje o denních intenzitách dopravy na Levobřežní komunikaci byly poskytnuty společností CDV a vychází z dopravního modelu SMZ zpracovaného v rámci Plánu udržitelné mobility pro SMZ z června 2022. Poskytnutá data vychází z platného ÚP a zohledňují existenci Pravobřežní komunikace.

Denní intenzity automobilové dopravy jsou zpracovány pro rok 2035 pro návrhovou rychlost 30km/hod. a 50 km/hod. Z poskytnutých dat je patrné, že intenzity dopravy na navržené Levobřežní komunikaci jsou poměrně nízké a a zcela adekvátní charakteru místní dvoupruhové obslužné komunikaci. Intenzity se pohybují v rozpětí stovek až dvou tisíc v jednom směru za 24hodin.

Pro potřeby dalšího kapacitního posouzení byl namodelován také zátěžový stav se sníženou rychlostí 30km/h na levobřežní komunikaci. Toto snížení vede k dalšímu snížení intenzity, nicméně s ohledem na již tak nízký lokální tranzit není toto snížení dramatické. Proto jsme pro potřeby kapacitního posouzení křižovatek použili větší intenzity při rychlosti 50km/h.

Kapacitně byly posouzeny nově navrhované křižovatky.

- Jateční x Přímá byla kapacitně posouzena na zátěžový stav po výstavbě pravobřežní komunikace a úpravě z průsečné na stykovou křižovatku. Kapacitně je zcela bezproblémová a dochází k téměř nulovému zdržení vozidel na všech vjezdech.
- Křižovatka Louky – kapacitně bez problémů, s malým zdržením vozidel.
- Křižovatka ČOV – kapacitně vychází bez problémů, téměř nulové zdržení dopravy.

Kapacitní posouzení prokázalo, že navržené řešení je funkční a nevyžaduje změny v počtu řadících pruhů v nově navržených křižovatkách.

#### 4.5. Vyjádření správce řeky Dřevnice, tj. Povodí Moravy s.p., k návrhu levobřežní komunikace

Návrh Levobřežní komunikace byl představen a projednán se zástupcem Povodí Moravy s.p. Ing. Foukalem. K předloženému návrhu nemá zásadních připomínek.

Do dalších stupňů PD upozorňuje na nutnost provedení hydrotechnických výpočtů ovlivnění průtoku řeky Dřevnice v souvislosti s návrhem stezky umístěné pod mostním objektem v Tečovicích.

Ve vztahu k protipovodňové ochraně byla na povodí diskutována i možnost zvýšení komunikací tak aby vytvořily hráz chránící okolní plochy. Toto řešení je realizováno v části A, kde je definováno současným stavem napojení od východu a západu. V ostatních částech se napojuje komunikace na již hotové úseky levobřežní komunikace a s ohledem na napojení okolních nemovitostí není výšková změna nivelety v podstatné délce trasy možná. Z tohoto důvodu nebyla dále samotná funkce komunikace jako hráze v ostatních navržených úsecích dále řešena. Komunikace je výškově vedena s ohledem na minimalizaci zemních prací po stávajícím terénu.

#### 4.6. Vyhodnocení návrhu Levobřežní komunikace ve vztahu k ÚP

Hlavní trasa Levobřežní komunikace a smíšené stezky respektuje plochy pro dopravu vymezené v ÚP a těchto ploch využívá. Komunikace je navržena na vnější hranu koridoru, tak aby mezi komunikací a stezkou pro chodce a cyklisty vznikl pás zeleně.

Nicméně ne všechny vymezené plochy jsou dostatečné pro vedení navržených komunikací, v některých případech je komunikace navržena zcela mimo vymezené plochy.

##### Jedná e o tyto plochy:

staničení km 0,7-1,0; DS 33

- Návrh nové smíšené stezky lemující stávající komunikace je mimo vymezenou plochu DS 33

staničení km 1,2-1,4; T\*39

- Návrh smíšené stezky se odklání od vymezené plochy T\*39, z důvodu vedení smíšené stezky pod Tečovským mostem.

staničení km 1,4

- Cca 70,00 m navržené komunikace je zcela mimo vymezenou plochu DS 40. Důvodem je změna trasy napojení na ul. Tečovskou.

staničení km 2,7 – 3,0

- Návrh nové komunikace pro pěší o šířce 2,00 je zcela mimo vymezené plochy DS.

staničení km 3,8; DS 120

- Komunikace zasahuje mimo vymezenou plochu pro dopravu DS 120, z důvodu zajištění směrového vedení komunikace dle platných ČSN. Hrana komunikace se nachází cca 4,0m od vnější hrany vymezené plochy DS 120.

staničení km 4,2; DS 153

- Plocha pro dopravu DS 153, je v tomto místě „vykouslá“ o cca 3,0m. Hrana komunikace se tak nachází mimo koridor cca o 1,3m

staničení km 4,5; DS 153

- Plocha pro dopravu DS 153, je v tomto místě „vykouslá“ o 0,5m. Hrana komunikace se tak nachází mimo vymezenou plochu.

## 5. Závěr a doporučení

Cílem studie bylo vyhodnocení současného stavu a návrh konkrétního prostorového řešení Levobřežní komunikace. Upřesnění dopravního, protipovodňového a rekreačního řešení bude sloužit jako podklad pro zpracování změny ÚP.

Šířkové uspořádání navržených komunikací je v celé délce trasy stejné. Jednotlivé úseky jsou navrženy jako obousměrné dvoupruhové komunikace o šířce 6,00m. Příčný sklon komunikace je střechovitý 2,5%. Stezka je navržena o šířce 3,00m. Směrové vedení Levobřežní komunikace je dáno směrovým vedením řeky Dřevnice a stávajícími komunikacemi, na které navazuje. Výškové řešení v převážné části kopíruje stávající terén a navazuje na stávající komunikace, přičemž v místě mostních objektů se niveleta komunikace zvedá na výškovou úroveň mostů v km 0,0 (ČOV Malenovice) a v km 3,5 (Louky).

Hlavní trasa Levobřežní komunikace a smíšené stezky respektuje plochy pro dopravu vymezené v ÚP a těchto ploch využívá. Komunikace je navržena na vnější hranu koridoru, tak aby mezi komunikací a stezkou pro chodce a cyklisty vznikl pás zeleně. Vymezené plochy ÚP jsou převážně dostatečné. V některých úsecích dochází k nepatrnému přesahu vymezené plochy, jinde dochází k úplnému přetrasování.

V místě navržené komunikace se nachází stávající objekty, kterou jsou navrženy k demolici.

Na základě výše uvedeného doporučujeme:

- Nezmenšovat vymezené plochy ÚP pro stavbu Levobřežní komunikace
- Neprodávat pozemky v majetku SMZ, které mají přímou vazbu na navrženou komunikaci a přilehlé pozemky, které lze využít pro umístění herních prvků, odpočívadel, atd.
- Do ÚP zahrnout podmínku realizace izolační zeleně pro objekty sousedící s navrženou komunikací a stezkou

## **Přílohy – čísla výkresů**

2. Situace širší vztahy

3. Situace 1:2500

4. Situace 1:1000

4-01 Situace 1:1000

4-02 Situace 1:1000

4-03 Situace 1:1000 Zákres návrhu do příčných řezů Povodí Moravy

5. Zákres návrhu do příčných řezů Povodí Moravy

6. Podélné řezy navržených úseků

6-01 Podélné řezy navržených úseků

6-02 Podélné řezy navržených úseků

7. Zákres návrhu nad pozemky SMZ

8. Fotodokumentace

9. 3D náhled

10. Vzorové řezy

11. Plochy pro podporu rekreace

12. Letecké snímky

13. Intenzity vozidel a kapacitní posouzení křižovatek

13-01 Denní intenzity dopravy pro návrhovou rychlost 30 km/hod.

13-02 Denní intenzity dopravy pro návrhovou rychlost 50 km/hod.

13-03 Pentlogramy intenzity dopravy pro návrhovou rychlost 30km/hod. a 50km/hod.

13-04 Pentlogramy intenzity dopravy pro návrhovou rychlost 30km/hod. a 50km/hod.

13-04 Kapacitní posouzení navržených křižovatek LK 2, LK3, LK7

-