


ZMĚNA VÝKRESU:

Č. ZMĚNY	PŘEDMĚT ZMĚNY	ZMĚNU PROVEDL	PODPIS	DATUM ZMĚNY
1				
2				
3				

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM : B.p.v.

VEDOUcí PROJEKTANT - HIP	ING. ROMAN KOTAS	Kotas	 DOPRAVOPROJEKT OSTRAVA	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. ROMAN KOTAS	Kotas		
VYPRACOVAL	ING. ROMAN KOTAS	Kotas		
KONTROLOVAL	ING. MARTINA PAPESCHOVÁ	Pap		
KRAJ, MěÚ, ObÚ	MORAVSKOSLEZSKÝ, OSTRAVA			
OBJEDNATEL, INVESTOR	STATUTÁRNÍ MĚSTO OSTRAVA, ODBOR DOPRAVY			
NÁZEV AKCE: PROPOJENÍ FRANCOUZSKÁ - RUDNÁ NÁZEV OBJEKTU:			DATUM	03/2017
			FORMÁT	
			MĚŘÍTKO	
			STUPEŇ	IZ
			ZAK. ČÍSLO	160276
NÁZEV VÝKRESU: PRŮVODNÍ ZPRÁVA			Č. SOUPRAVY	Č. VÝKRESU 01

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

OBSAH:

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
2.	ODŮVODNĚNÍ INVESTIČNÍHO ZÁMĚRU	4
2.1	ZDŮVODNĚNÍ NUTNOSTI STAVBY	4
2.2	ZDŮVODNĚNÍ TECHNICKO - EKONOMICKÉ KONCEPCE A ÚDAJE EKONOMICKÉ EFEKTIVNOSTI	4
2.3	ZHODNOCENÍ SOUVISEJÍCÍCH ZEJMÉNA VYVOLANÝCH INVESTIC.....	4
2.4	PŘEDPOKLÁDANÉ PROVOZNÍ NÁKLADY	5
2.5	PŘEDPOKLÁDANÉ MĚRNÉ NÁKLADY	6
2.6	ROZHODUJÍCÍ PROJEKTOVÉ PARAMETRY	6
3.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	6
3.1	STRUČNÝ POPIS STÁVAJÍCÍHO ŘEŠENÍ	6
3.2	STRUČNÝ POPIS NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ	6
3.3	ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY PRO PŘÍPRAVU ÚZEMÍ, VČETNĚ NAPOJENÍ NA ROZVODNÉ A KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ A KANALIZACI. 7	
3.4	NÁROKY STAVBY NA ENERGIE, NAPOJENÍ NA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU, LIKVIDACE ODPADŮ A PŘEDPOKLADY NAPOJENÍ STAVBY NA STÁVAJÍCÍ TECHNICKÉ VYBAVENÍ ÚZEMÍ	7
3.5	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ, DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA NEBO CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ.....	8
3.6	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	8
3.7	OCHRANA NA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY A ÚČINKY	9
3.8	ROZSAH A USPOŘÁDÁNÍ STAVENIŠTĚ	9
3.9	ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY Z HLEDISKA POŽÁRNÍ OCHRANY	9
4.	PODMIŇUJÍCÍ PŘEDPOKLADY	9
4.1	ROZSAH A ZPŮSOB PŘELOŽEK INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ	9
4.2	PODMIŇUJÍCÍ VYVOLANÉ INVESTICE, PŘEDPOKLADY NA JEJICH ZABEZPEČENÍ NAPŘ. DEMOLICE, VÝKUPY POZEMKŮ	10
4.3	PODMIŇUJÍCÍ PŘEDPOKLADY PRO NÁSLEDNÉ PROJEKČNÍ PRÁCE	10
5.	STAVEBNÍ ČÁST	10
5.1	ROZDĚLENÍ STAVBY NA STAVEBNÍ OBJEKTY	10
5.2	POPIS HLAVNÍCH STAVEBNÍCH OBJEKTŮ	11
5.2.1	<i>Všeobecný popis</i>	<i>11</i>
5.2.2	<i>Směrové vedení.....</i>	<i>12</i>
5.2.3	<i>Výškové vedení</i>	<i>12</i>
5.2.4	<i>Šířkové uspořádání</i>	<i>13</i>
5.2.5	<i>Křižovatky</i>	<i>13</i>
5.2.6	<i>Účelové komunikace.....</i>	<i>13</i>
5.2.7	<i>Sjezdy.....</i>	<i>13</i>
5.2.8	<i>Chodníky</i>	<i>14</i>
5.2.9	<i>Cyklostezky</i>	<i>14</i>
5.2.10	<i>Stezky pro pěší a cyklisty.....</i>	<i>14</i>
5.2.11	<i>Mosty a opěrné zdi</i>	<i>14</i>
5.2.12	<i>Odvodnění.....</i>	<i>15</i>
5.2.13	<i>Veřejné osvětlení</i>	<i>15</i>

5.2.14	Městská hromadná doprava	16
6.	PROVÁDĚNÍ STAVBY	16
6.1	PŘEDPOKLÁDANÝ ČASOVÝ PLÁN PŘÍPRAVY A REALIZACE STAVBY	16
6.2	PŘEDPOKLÁDANÁ ETAPIZACE VÝSTAVBY	16

Příloha č.1 – Dopravní model (Udimio s.r.o.)

Příloha č.2 – Zákres vlastnických vztahů v místě stavby

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	Propojení Francouzská - Rudná
Místo stavby:	Ostrava
Katastrální území:	Poruba, Svinov
Charakter stavby:	Novostavba
Stupeň dokumentace:	Investiční záměr (IZ)
Objednatel dokumentace:	Magistrát města Ostravy Prokešovo náměstí 8 729 30 Ostrava IČO : 00845451
Zhotovitel dokumentace:	DOPRAVOPROJEKT Ostrava a.s. Masarykovo náměstí 5 702 00 Ostrava IČ: 427 67 377
Projektanti:	Ing. Roman Kotas - vedoucí projektant Ing. Lukáš Pomikálek – projektant Ing. Karel Kubza – vedoucí projektant mosty Ing. Iva Kosubová – projektantka mosty Udimo s.r.o. – dopravní model, kapacitní posudek

2. ODŮVODNĚNÍ INVESTIČNÍHO ZÁMĚRU

2.1 Zdůvodnění nutnosti stavby

Magistrát města Ostravy zadal požadavek na zpracování investičního záměru výstavby Propojení Francouzská – Nad Porubkou, který má za úkol vyřešit stávající, dopravně nevhodné napojení významných sběrných místních komunikací Nad Porubkou a Francouzská na sil. I/11 (ul. Rudná), která je páteří komunikací dopravního systému města Ostravy.

V současném stavu je stávající mimoúrovňová křižovatka na sil. I/11 (ul. Rudná) napojena na ul. Nad Porubkou tzv. rampou F, která se stykově napojuje na ul. Nad Porubkou. Stejně tak je stykovou křižovatkou napojená ulice Francouzská na ul. Nad Porubkou. Vzhledem k velmi silné dopravní zátěži vozidel sjíždějících a najíždějících na silnici I/11, které přijíždějí z jižní části Poruby prostřednictvím ulice Francouzské, jsou v obou křižovatkách velmi silně zatížená levá odbočení. Toto řešení je problematické jak z hlediska kapacity tak i bezpečnosti dopravy.

Řešením výše uvedeného problému je přímé propojení mimoúrovňové křižovatky na I/11 (ul. Rudná) s křižovatkou Francouzská – Nad Porubkou s okružními křižovatkami na obou koncích – takto bylo řešení zadáno objednatel. Předložený IZ zadané řešení ověřuje a rozpracovává.

2.2 Zdůvodnění technicko - ekonomické koncepce a údaje ekonomické efektivity

Realizací stavby Propojení Francouzská - Rudná dojde k významnému odstranění kongescí v dopravě a zkrácení trasy převažujícího proudu vozidel – tímto dojde ke snížení provozních nákladů vozidel, ke zkrácení dojízdny vzdálenosti a ke snížení nákladů na cestovní čas. V neposlední řadě dojde také ke zvýšení bezpečnosti dopravy.

2.3 Zhodnocení souvisejících zejména vyvolaných investic

Zásadní vyvolanou investicí je obslužná komunikací napojující východní část průmyslové zóny Nad Porubkou. Realizací čtyřramenné okružní křižovatky v místě stávající křižovatky Francouzská – Nad Porubkou dojde k odpojení od dopravního systému části areálu lehkého průmyslu a služeb. Toto napojení je nahrazeno novou komunikací vedenou z okružní křižovatky v místě napojení na mimoúrovňovou křižovátku na I/11 (ul. Rudná). Tato komunikace nejen nahrazuje stávající řešení, ale přináší plnohodnotné nezávislé napojení průmyslové zóny a je také alternativní trasou pro řešenou základní komunikaci.

Stavba prochází volným terénem, avšak kříží vodní tok Porubka v místě, kde jeho koryto zatáčí, takže ke křížení dochází pod zcela nevhodným úhlem, vyžadujícím přeložku toku.

K dotčení inženýrských sítí dochází převážně v místě napojení na stávající komunikace, zejména pak v místě navržené nové okružní křižovatky Francouzská – Nad Porubkou. Budou dotčeny následující inženýrské sítě:

- Vodovody (OVAK a.s.)
- Kanalizace jednotné (OVAK a.s.)
- Kanalizace silniční (OK a.s.)
- Vzdušné vedení VN (ČEZ Distribuce a.s.)

- Podzemní vedení a stožáry VO (OK a.s.)
- Podzemní sdělovací vedení (Cetin a.s., OVANET a.s.)

Dále byly v rámci průzkumu IS zjišťovány sítě následujících správců – dle vyjádření bez dotčení IS v jejich správě:

- Alcom Systems s.r.o.
- CZFO.NET s.r.o.
- ČD Telematika a.s.
- České radiokomunikace a.s.
- ČEZ ICT Services a.s.
- DIAMO s.p.
- Dopravní podnik Ostrava a.s.
- Garant Kontrol spol. s r.o.
- GasNet s.r.o.
- Green Gas DPB a.s.
- O2 Czech Republic a.s.
- Poda a.s.
- Poruba.NET, z.s.
- SMVaK a.s.
- TELCONET s.r.o.
- T-Mobile CR a.s.
- UPC ČR s.r.o.
- Veolia Energie ČR, a.s. (dochází k přiblížení v místě napojení obslužné komunikaci)
- Veolia Průmyslové služba ČR, a.s.
- Vodafone CR, a.s.
- VŠB-TU Ostrava

Vyjádření o existenci inženýrských sítí jsou součástí dokladové části dokumentace v digitální verzi projektové dokumentace (viz CD).

2.4 Předpokládané provozní náklady

Po realizaci a uvedení nové komunikace do provozu lze předpokládat tyto provozní náklady (uvedené provozní náklady):

- Náklady spojené na letní a zimní údržbu komunikace: cca 650 tis. náklad na 1 km za 1 rok – tj. $= 650\,000 \cdot 0,73 = \text{cca } 475 \text{ tis. Kč}$ ročně, reálný nárůst nákladů bude o něco nižší, jelikož část trasy (cca 0,120 km) nahrazuje stávající komunikace
- Náklady spojené na údržbu a provoz veřejného osvětlení: cca 60 tis. náklad na 1 km za 1 rok - tj. $= 60\,000 \cdot 0,73 = \text{cca } 44 \text{ tis. Kč}$ ročně

2.5 Předpokládané měrné náklady

Celkové náklady stavby byly vyčísleny (vč. 10% rezervy na nespecifikované práce) na 125,6 mil. Kč bez DPH.

Měrné náklady stavby jsou:

- Celková délka hlavních komunikací 0,730 km tj. měrné náklady činí 172 mil. Kč/km (bez DPH)

Pozn. vysoká měrná cena stavby je dána velikostí mostních objektů v pooměru k délce trasy, počtem křižovatek, a vyvolanými úpravami území, dopravní a technické infrastruktury.

2.6 Rozhodující projektové parametry

- Celková délka veškerých komunikací (bez okružních křižovatek a upravovaných stávajících komunikací) je 730 m, z toho délka mostních objektů je 124 m (62+62 m).
- Celková délka nově budovaných stezek pro pěší a cyklisty (bez přeložek) je 1012 m.
- Celková délka nově budovaných/rekonstruovaných chodníků je cca 360 m.
- Celková délka mostních konstrukcí je 124 m – podrobněji viz kap. 5.2.11.
- Celková zastavěná plocha (plocha obvodu staveniště) je cca 3,95 ha.

3. Základní údaje o stavbě

3.1 Stručný popis stávajícího řešení

Mimoúrovňová křižovatka na sil. I/11 (ul. Rudná) je v současném stavu napojena na ul. Nad Porubkou prostřednictvím tzv. rampy F, která se stykově napojuje na ul. Nad Porubkou. Stejně tak je stykovou křižovatkou napojená ulice Francouzská na ul. Nad Porubkou (s protilehlým napojením areálu průmyslu a služeb). Vzhledem k velmi silné dopravní zátěži vozidel sjíždějících najíždějících na I/11, které přijíždějí z jižní části Poruby prostřednictvím ulice Francouzské, jsou v obou křižovatkách velmi silně zatížená levá odbočení. Toto řešení je problematické jak z hlediska kapacity tak i bezpečnosti dopravy (v křižovatce Nad Porubkou – rampa F byla proto upravena přednost – vedlejší ul. Nad Porubkou od Svinova) a proto vyžaduje komplexní řešení.

3.2 Stručný popis navrhovaného řešení

Jako řešení výše popsaného problematického dopravního řešení je navržena výstavba přímého propojení MÚK na sil. I/11 (ul. Rudná) s křižovatkou Francouzská – Nad Porubkou s přestavbou této křižovatky na čtyřramennou okružní křižovatku. Nová komunikace je navržena jako sběrná komunikace v kategorii MS2 -/9/50. Také křižovatka nové komunikace s rampami MÚK na sil. I/11 (ul. Rudná) je navržena jako okružní – důvodem je napojení čtvrtého ramene – nové obslužné komunikace pro zajištění dopravního napojení průmyslové zóny Nad Porubkou. Význam tohoto druhého propojení je dvojitý:

- Nahrazuje rušené napojení části areálu průmyslu a služeb (původně z křižovatky Francouzská - Nad Porubkou)
- Vytváří alternativní trasu k řešenému propojení – odlehčuje navrženou křižovatku o dopravu směřující do zóny průmyslu a služeb, vytváří alternativní trasu pro případ neprůjezdnosti navrženého propojení Francouzská – Rudná a ve výhledových horizontech (cca po roce 2035) při naplňování kapacity okružní křižovatky

Francouzská - Nad Porubkou bude působit jako by-pass odvádějící část dopravy z vytížené křižovatky

Trasy obou navržených komunikací přemostňují vodoteč Porubka mostními objekty, vzhledem ke křížení záplavového území byly správcem toku požadovány větší mosty (dl. přemostění min. 60 m).

Celková délka hlavní trasy Propojení Francouzská – Rudná (SO 101) je 0,338 km (0,379 km měřeno mezi středy okružních křižovatek. Délka obslužné komunikace k napojení průmyslové zóny (SO 111) je cca 0,390 km. Součástí stavby jsou také přeložky stávajících pěších a cyklistických komunikací a výstavba nových stezek pro pěší a cyklisty zajišťujících propojení všech směrů v území z hlediska nemotoristické dopravy.

Navržená trasa vychází z platného územního plánu města Ostravy.

3.3 Územně technické podmínky pro přípravu území, včetně napojení na rozvodné a komunikační sítě a kanalizaci

Stavba je zahrnuta v územním plánu města Ostravy. Po rozpracování technického řešení bylo ověřeno, že stavba leží na plochách vyčleněných územním plánem k realizaci záměru. Výjimkou je pouze trasování obslužné komunikace SO 111, které mírně posunutě východním směrem k bezejmenné vodoteči, kde zasahuje pro zóny vyčleněné jako krajinná zeleň. Důvodem navrženého řešení je snaha zlepšení směrových parametrů komunikace, snaha o minimalizaci zbytkových pozemků mezi komunikací a vodotečí a zejména snaha odsunout komunikaci od obytné zástavby na ul. Zahumenní (koridor pro komunikaci těsně přiléhá k zastavitelné zóně) s cílem vytvořit plochu pro výsadbu ochranné zeleně mezi komunikací a zástavbou.

Stavba si vyžádá demolice budov:

- Bude dotčen přízemní skladový objekt v areálu obchodu a služeb
- Budou dotčeny drobné stavby v prostoru zahrádkářské osady

Situováním záměru „Propojení Francouzská – Nad Porubkou“ do území dojde dále ke kolizi s trasami inženýrských sítí. Veškeré přímo dotčené inženýrské sítě budou před samotnou stavbou přeloženy případně ochráněny tak, aby byl umožněn jejich bezproblémový provoz a to i během výstavby.

Nově budované veřejné osvětlení bude napojeno na stávající energetickou síť.

Navržené silniční kanalizace bude svedena do vodoteče Porubka.

3.4 Nároky stavby na energie, napojení na dopravní infrastrukturu, likvidace odpadů a předpoklady napojení stavby na stávající technické vybavení území

Konkrétní situování zařízení staveniště není známo, toto zajistí dodavatel stavby včetně napojení na energetické a vodní zdroje. Na stavbě bude používána mobilní technika. Technologickou vodu pro výstavbu si zajistí zhotovitel stavby dovozem na staveniště v cisternách. V případě potřeby elektrické energie si zhotovitel stavby zajistí mobilní elektrický agregát, případně po dohodě s ČEZ distribuce a.s. napojí na elektrickou síť (z blízkého průmyslového areálu). Sklárky a mezisklárky materiálů pro danou stavbu bude rovněž zajišťovat dodavatel stavby v rámci obvodu trvalého popřípadě dočasného záboru.

Přístup na staveniště je zajištěn ze se sil. I/11 (ul. Rudná) a z ulic Nad Porubkou, Francouzská.

Způsob řešení nakládání s odpady vznikajícími na stavbě bude v dalších stupních projektové dokumentace (DÚR, DSP) zpracován projekt odpadového hospodářství. Za skladování, manipulaci a likvidaci odpadu je po dobu realizace stavby zodpovědný dodavatel stavby.

3.5 Charakteristika území, dotčená ochranná pásma nebo chráněná území

Stavba „Propojení Francouzská – Rudná“ je situována na jihovýchodním okraji zastavěné části městského obvodu Poruba. Trasa (staničeno od křižovatky Francouzská – Nad Porubkou) prochází až za křížení vodního toku Porubka zastavěným územím (areál lehkého průmyslu a služeb, dále zahrádkářská osada), dále je území nezastavěné až k napojení na MÚK se sil. I/11.

Zájmové území stavby zahrnuje záplavové území vodoteče Porubka (koryto kapacitní cca na Q_{20}) rozlivné území je zejména pravobřežně do polí jižním směrem (k sil. I/11).

Trasa nekříží biokoridory ani biocentra, zasahuje ale VKP (Významný krajinný prvek) tvořený vodním tokem Porubka a jeho břehovými porosty.

Dle stanoviska společnosti Diamo s.p. se v místě stavby nachází staré důlní dílo „Oderského jáma ve Svinově“. Ta je však situována (vč. bezpečnostního pásma) do prostoru sil. I/11 (ul. Rudná) a do místa stavby nezasahuje.

Stavba se nachází v chráněném ložiskovém území, jedná se o stavbu v poddolovaném území. Ve stejné lokalitě je přihlášen platný zvláštní dobývací prostor Svinov I stanovený pro těžbu hořlavého plynu vázaného na uhelné sloje.

Stavba se nachází mimo území s nebezpečím výskytu důlních plynů.

Stavba se nachází mimo ochranné pásmo dráhy.

3.6 Vliv stavby na životní prostředí

Trasa Propojení Francouzská - Rudná prochází v části své délky volným terénem, dále zčásti pak protíná areál průmyslu a služeb u ul. Nad Porubkou. Obytné zástavbě se nejvíce přibližuje na desítky metrů (zástavba ulic Zahumenní, Jelínkova a Květinová).

S ohledem na situování stavby bude nezbytné v dalším stupni projektové dokumentace nechat zpracovat dokumentaci vlivu stavby na životní prostředí včetně hlukové a emisní studie, která posoudí konkrétní lokality a určí vhodná opatření k ochraně životního prostředí.

Stavba si vyžádá poměrně rozsáhlé kácení a mýcení vzrostlých stromů a křovin. Pro další stupeň projektové dokumentace bude nezbytné nechat zpracovat dendrologický průzkum.

Stavba si rovněž vyžádá demolice. Jedná se o demolici chaty v zahrádkářské osadě a budovy skladu v areálu průmyslu a služeb.

Stavbou dojde k zásahu do pozemků ZPF pozemků.

Stavba vyžaduje přeložku vodoteče Porubka. V dalším stupni projektové dokumentace bude rozhodnuto o způsobu řešení opuštěné části původního koryta, které bude zachováno včetně břehových porostů jako ekologický prvek v krajině.

Odvodnění komunikace je navrženo s ohledem na požadavek čištění vod do silniční kanalizace a dále do vodoteče Porubka. Vzhledem k podmínce správce toků, že realizací stavby nesmí dojít k nárůstu množství odváděných vod ze zpevněných ploch, je uvažováno s retencí vody (retenční nádrže SO 305 a 306).

Odkloněním části silniční dopravy, zkrácením trasy a odstraněním kongescí dojde ke zmenšení množství emisí z dopravy, zlepšení životních podmínek obyvatel žijících v okolí stavby a především jejich bezpečnosti.

Nově navržená komunikace má navrženy technické parametry odpovídající významu komunikace, což má zejména vliv na zvýšení plynulosti, komfortu a bezpečnosti provozu. Navržené úpravy v zastavěné části obsahují pěší trasy, které je nutno vybavit dle požadavků Vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb. ze dne 5. listopadu 2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

3.7 Ochrana stavby před škodlivými vlivy a účinky

Plnění obecných technických požadavků na výstavbu a výroby je a bude zajištěno v projektové dokumentaci respektováním ČSN, TKP, TP, vzorových listů a dalších předpisů. Obdobné požadavky budou kladeny i na zhotovitele stavby, který bude určen na základě výběrového řízení. Plněním citovaných norem, podmínek a předpisů jsou vytvořeny předpoklady pro dlouhou životnost a snadnou údržbu jednotlivých objektů stavby.

Ocelové konstrukce budou splňovat podmínky na protikorozi ochranu, zejména mostní konstrukce budou chráněny proti účinkům bludných proudů. Betonové prvky komunikací jsou navrženy z materiálů, které odolávají rozmrazovacím solím používaných při zimní údržbě.

3.8 Rozsah a uspořádání staveniště

Konkrétní situování zařízení staveniště není známo, toto zajistí dodavatel stavby včetně napojení na energetické a vodní zdroje. Zařízení staveniště, prostory pro skladování materiálů bude umístěno v rámci obvodu stavby.

3.9 Odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany

Požární bezpečnost stavby je zajištěna volbou vhodných stavebních materiálů a vhodným stavebním návrhem. Projektová dokumentace bude v rámci územního řízení předložena hasičskému záchrannému sboru Moravskoslezského kraje k posouzení.

4. Podmiňující předpoklady

4.1 Rozsah a způsob přeložek inženýrských sítí

Realizací stavby „Propojení Francouzská – Rudná“ dojde ke kolizi s mnoha trasami inženýrských sítí. Veškeré přímo dotčené inženýrské sítě budou před samotnou stavbou přeloženy případně ochráněny tak, aby byl umožněn jejich bezproblémový provoz během výstavby a po dokončení stavby. V rámci investičního záměru bylo provedeno zjištění rozsahu zásahu do inženýrských sítí – pro vyčíslení předpokládaných nákladů na přeložky byly stanoveny rozsah zásahu do inženýrských sítí. Samotné technické řešení přeložek navrhováno nebylo – bude předmětem dalšího stupně projektové dokumentace (dokumentace pro územní řízení). (v křižovatce Nad Porubkou – rampa F byla proto upravena přednost – vedlejší ul. Nad Porubkou od Svinova). Výčet předpokládaných přeložek je uveden v kapitole 5.1 – zákres dotčených sítí je pak zobrazen v grafické příloze 05.

4.2 Podmiňující vyvolané investice, předpoklady na jejich zabezpečení např. demolice, výkupy pozemků

Kromě výše zmíněných a dále specifikovaných dotčených inženýrských sítí stavba vyžaduje:

- Demolice části zahradních domků v zahrádkářské osadě
- Přeložku toku Porubka
- Realizaci náhradního dopravního napojení východní části průmyslové zóny

Součástí investičního záměru je také mapa majetkových poměrů, ve které jsou přehledně znázorněny parcely rozdělené podle vlastníků – viz příloha této PZ. Pro uskutečnění záměru bude nutné majetkové vypořádání s vlastníky dotčených pozemků.

4.3 Podmiňující předpoklady pro následné projekční práce

Pro další postup a následné projekční práce bude nutné nechat zajistit a provést zejména:

- Posouzení vlivu stavby na životní prostředí
- Hluková a rozptylová studie
- Dendrologický průzkum
- Biologický průzkum
- Geodetické zaměření
- Inženýrsko-geologický průzkum
- Pedologický průzkum
- Atmochemický průzkum
- Korozní průzkum

Stavba je navržena v souladu s podklady MMO - odboru územního plánování a v maximální možné míře respektuje koridory dané územním plánem. Po detailním rozpracování se stavba v lokálních místech (zejména u obslužné komunikace) nachází zčásti mimo koridor vymezený územním plánem. Z tohoto důvodu je nutné před zahájením prací na dokumentaci pro územní rozhodnutí požádat o závazné stanovisko MMO-ÚHA o souladu stavby s územním plánem města.

Součástí projektu investičního záměru je také předané CD, na kterém je uložena situace celé stavby v otevřeném formátu dwg, tak aby bylo zřejmé a jasné, v kterých místech stavba vystupuje mimo silniční koridor.

5. Stavební část

5.1 Rozdělení stavby na stavební objekty

Stavba Propojení Francouzská - Rudná je rozdělena na jednotlivé stavební objekty. Stavební objekty byly voleny s ohledem na jejich náplň, vlastnictví a správcovství a s přihlédnutím k případné etapizaci výstavby záměru.

SO 001	Příprava území
SO 010	Demolice

SO 101	Propojení Francouzská - Rudná
SO 102	Okružní křižovatka - rampy I/11 - propojení Francouzská - Rudná
SO 103	Okružní křižovatka Francouzská - Nad Porubkou
SO 111	Obslužná komunikace
SO 121	Pěší komunikace
SO 122	Cyklistická stezka - křižovatka Francouzská - Nad Porubkou
SO 123	Pěší a cyklistické stezky
SO 151	Napojení průmyslového areálu na obslužnou komunikaci
SO 152	Napojení průmyslového areálu na ul. Nad Porubkou
SO 153	Úprava účelové komunikace - příjezd k zahrádkářské osadě
SO 201	Most přes Porubku na propojení Francouzská - Rudná
SO 202	Most přes Porubku na obslužné komunikaci
SO 301	Silniční kanalizace propojení Francouzská - Rudná - část 1
SO 302	Silniční kanalizace propojení Francouzská - Rudná - část 2
SO 303	Silniční kanalizace obslužné komunikace - část 1
SO 304	Silniční kanalizace obslužné komunikace - část 2
SO 305	Retenční objekt pro SO 301 a 303
SO 306	Retenční objekt pro SO 302 a 304
SO 307	Přeložky a úpravy stávající dešťové kanalizace - křižovatka Francouzská - Nad Porubkou
SO 308	Úprava jednotné kanalizace - křižovatka Francouzská - Nad Porubkou
SO 309	Přeložka jednotné kanalizace - obslužná komunikace
SO 310	Přeložka vodoteče Porubka
SO 351	Přeložka vodovodu DN 250
SO 401	Přeložka vzdušného vedení VN
SO 451	VO křižovatky Francouzská – Nad Porubkou
SO 452	VO propojení Francouzská - Rudná
SO 453	VO křižovatky MÚK Rudná
SO 461	Přeložky sdělovacích vedení Cetin
SO 462	Přeložky sdělovacích vedení Ovanet
SO 701	Přeložky oplocení - zahrádkářská osada
SO 702	Přeložky oplocení - průmyslový areál
SO 801	Vegetační úpravy
SO 810	Rekultivace stávajících vozovek

5.2 Popis hlavních stavebních objektů

5.2.1 Všeobecný popis

Propojení Francouzská – Rudná je navrženo jako sběrná místní komunikace v kategorii MS2 -/9/50. Komunikace (SO 101) je délky 339 m (z toho 62 m mostní objekt přes vodoteč Porubka – SO 201).

Napojení na stávající dopravní systém je dvojicí okružních čtyřramenných křižovatek – v místě napojení do stávající křižovatky Francouzská – Nad Porubkou a v místě napojení na rampy mimoúrovňové křižovatky na sil. I/11 (Rudná).

Vzhledem k uslepení stávajícího vjezdu do areálu průmyslu a služeb (naproti napojení ul. Francouzské) je navržena obslužná komunikace délky cca 390 m v kategorii MO2 -/9/30 (SO 111), která napojuje část průmyslové zóny západně od nové komunikace a zároveň vytváří alternativní dopravní trasu. Součástí tohoto propojení je také mostní objekt přes Porubku. Samotný areál je napojen na tuto komunikaci sjezdem (SO 151). Pro napojení části areálu průmyslu a služeb východně od budované komunikace je navržen nový sjezd z ul. Nad Porubkou (SO 152).

Součástí stavby jsou vyvolané přeložky chodníku a cyklostezky u křižovatky Francouzská – Nad Porubkou (SO 121, 122) a stavba také obsahuje novostavbu stezek pro pěší a cyklisty (SO 123) pro napojení a bezpečné převedení pěších a cyklistů ze směrů z ul. Zahumenní, Jelínková, podél obslužné komunikace v průmyslovém areálu a směrem k ul. Nad Porubkou – Francouzská.

Součástí IZ bylo ověření kapacity navrhovaného řešení modelem dopravy s kapacitním posudkem – viz příloha PZ. Model dopravy potvrzuje, že navržené řešení je kapacitně dostatečné až za výhledový horizont roku 2040, s rostoucí zátěží roste také význam obslužné komunikace jako alternativního propoje umožňujícího částečné odlehčení křižovatky Francouzská – Nad Porubkou.

5.2.2 Směrové vedení

Stavbu propojení Francouzská – Rudná tvoří dva hlavní silniční objekty (zde nejsou zahrnuty okružní křižovatky).

SO 101 Propojení Francouzská – Rudná

Začátek trasy je na okružní křižovatce SO 103 Okružní křižovatka Francouzská - Nad Porubkou. Odtud začíná přímou dl. 0,57 m, na kterou navazuje oblouk o poloměru $R=70,00$ m a přechodnice dl. 30,00 m. Poté následuje přímá dl. 8,99 m, za kterou je oblouk o poloměru $R=450,00$ m s přechodnicemi shodné délky 50,00 m. Zbytek trasy je již vedeno v přímé (do napojení na okružní křižovatku SO 102).

SO 111 Obslužná komunikace

Tento objekt začíná na okružní křižovatce SO 102 Okružní křižovatka – rampy I/11 – propojení Francouzská – Rudná přímou dl. 11,74 m, na kterou navazuje oblouk o poloměru $R=20,00$ m s přechodnicí dl. 30,00 m. Za touto přechodnicí je na inflex napojen kružnicový oblouk s přechodnicemi o poloměru $R=200,00$ m a délkou přechodnic shodně 40,00 m. Poté následuje přímá dl. 12,93 m a opět kružnicový oblouk s přechodnicemi o poloměru $R=30,00$ m a délkou přechodnic shodně 40,00 m. Odtud trasa dále pokračuje přímou dl. 18,46 m, přechodnicí dl. 40,00 m a kružnicovým obloukem o poloměru $R=250,00$ m. Tímto posledním motivem se trasa napojuje na stávající místní komunikaci.

Návrhová rychlost pro SO 101 Propojení Francouzská – Rudná je $v_n=50$ km/h a pro SO 111 Obslužná komunikace je vzhledem k lomům trasy uvažována $v_n=30$ km/h.

5.2.3 Výškové vedení

SO 101 Propojení Francouzská – Rudná

Nejmenší podélný sklon – 1,00%

Největší podélný sklon – 3,00%

Vydutý výškový oblouk – $R=1\,000,00$ m

Vypuklý výškový oblouk – $R=1\,800,00$ m

SO 111 Obslužná komunikace

Nejmenší podélný sklon – 0,50%

Největší podélný sklon – 3,00%

Vydatý výškový oblouk – $R=2\ 000,00\text{ m}$ a $R=20\ 000,00\text{ m}$

5.2.4 Šířkové uspořádání

Základní šířkové uspořádání je pro oba objekty (SO 101 a SO 111) shodné. Liší se pouze návrhovou rychlostí.

Šířka jízdního pruhu je $3,25\text{ m} + 0,25\text{ m}$ vodící proužek, zpevněná krajnice s funkcí odvodňovacího proužku je navržena š. $0,50\text{ m}$. Vozovky jsou vedeny v betonových obrubách. Nezpevněná krajnice (za obrubami) je š. $0,75\text{ m}$, respektive $1,50\text{ m}$, dle toho, jestli jsou v daném místě osazeny svodidla.

5.2.5 Křižovatky

SO 102 Okružní křižovatka – rampy I/11 – propojení Francouzská - Rudná

Jedná se o malou čtyřramennou okružní křižovatku o průměru $D=40,00\text{ m}$ s jízdním pásem š. $5,50\text{ m}$ a vyvýšeným středovým prstencem š. $2,50\text{ m}$. Šířkové uspořádání jízdního pásu je $2 \times 0,25\text{ m}$ vodící proužek + $0,50\text{ m}$ zpevněná krajnice a $4,50\text{ m}$ široký jízdní pruh. Poloměry oblouků na vjezdových a výjezdových větvích odpovídají TP 135. Šířky vjezdových a výjezdových větví jsou proměnné s korekcí podle vlečných křivek návrhového vozidla (ověřováno pro návěsovou soupravu, přívěsovou soupravu i autobus délky 15 m). Vzhledem k velké ploše stávající křižovatky bylo využito její plochy k návrhu by-passu pro odbočení z rampy od centra ve směru do nové komunikace SO 101). Vzhledem ke stávajícímu šířkovému uspořádání komunikací v prostoru MÚK je navrženo jejich úprava – částečně rekultivace, částečně úprava VDZ.

SO 103 Okružní křižovatka Francouzská – Nad Porubkou

Jedná se o malou čtyřramennou okružní křižovatku o průměru $D=42,00\text{ m}$ s jízdním pásem š. $5,50\text{ m}$ a vyvýšeným středovým prstencem š. $2,00\text{ m}$. Šířkové uspořádání jízdního pásu je $2 \times 0,25\text{ m}$ vodící proužek + $0,50\text{ m}$ zpevněná krajnice a $4,50\text{ m}$ široký jízdní pruh. Poloměry oblouků na vjezdových a výjezdových větvích odpovídají TP 135. Šířky vjezdových a výjezdových větví jsou proměnné s korekcí podle vlečných křivek (ověřováno pro návěsovou soupravu, přívěsovou soupravu i autobus délky 15 m).

Styková křižovatka SO 111 x SO 151

Styková úroňová křižovatka s úhlem křížení 105° . Křižovatka je navržena s korekcí podle vlečných křivek a tak, aby nezasahovala do mostu SO 202.

5.2.6 Účelové komunikace

V rámci stavby je navržena jedna účelová komunikace (SO 153), která bude sloužit k příjezdu do zbytku zachované zahrádkářské kolonie. Část je novostavba (cca 18 m) a část leží na stávajícím rameni F MÚK na ul. Rudná (cca 14 m).

5.2.7 Sjezdy

Dojde k vybudování tří sjezdů, které budou primárně sloužit každý k jinému účelu.

Sjezd z nově navržené účelové komunikace SO 111 sloužící k dopravnímu napojení části průmyslového areálu, který bude odpojen z ulice Nad Porubkou po výstavbě nového propojení a okružní křižovatky (SO 151).

Sjezd z ul. Nad Porubkou (ve směru na Svinov) bude sloužit k příjezdu do části průmyslového areálu, který byl rozdělen výstavbou nového Propojení Francouzská – Rudná (SO 152). Šířka sjezdu je 5,50 m.

Sjezd z SO 111 směrem k bezejmenné vodoteči bude sloužit k obsluze vnitřního území mezi SO 101 a SO 111 a také k průjezdu cyklistů (není ovšem veden jako cyklostezka). Šířka je 3,50 m, respektive 5,00 m.

Třetí sjezd bude sloužit k vjezdu na pole a nachází se na konci ul. Záhumenní a navazuje na něj cyklostezka SO 123. Šířka sjezdu je 5,00 m.

5.2.8 Chodníky

Chodníky se nacházejí pouze v oblasti okružní křižovatky Francouzská – Nad Porubkou, kde nahrazují stávající chodníky zrušené v rámci stavby a v menší míře doplňují a dotvářejí pěší vazby v dané lokalitě (řešeno jako SO 121). Základní šířka pěších komunikací je navržena 2,00 m, pouze v místě, kde chodník bude tvořit nástupiště autobusové zastávky, se rozšiřuje na 2,50 m. V rámci tohoto objektu je také počítáno s vybudováním nového propojení (pomocí rekonstrukce terénních schodišť) do prostoru obytné zástavby na ul. Květinová.

5.2.9 Cyklostezky

Jako samostatná cyklostezka je navržena pouze cyklostezka u okružní křižovatky Francouzská – Nad Porubkou (SO 122), která je přeložkou stávající cyklostezky dotčené v rámci stavby. Šířka je 2,50 m.

5.2.10 Stezky pro pěší a cyklisty

Smíšené stezky pro pěší a cyklisty jsou navrženy pro propojení nemotoristické dopravy do ulic Záhumenní, Jelínková, k obslužné komunikaci do průmyslové zóny a do křižovatky Francouzská – Nad Porubkou. Tyto stezky jsou zahrnuty do stavebního objektu SO 123. Šířkové uspořádání stezek je ve volném terénu 2,50 m a v souběhu s komunikacemi 3,00 m. Stezky na mostech přes Porubku jsou zahrnuty do objektů SO 201 a 202. V rámci objektu SO 123 je navržen také rámový propust převádějící bezejmenný tok pod tímto objektem. Propust je navržen železobetonový rámový š. 2,00 m a v. 1,50 m (odpovídá propustu na stejné vodoteči pod sil. I/11) délky cca 20,0 m.

5.2.11 Mosty a opěrné zdi

V investičním záměru Propojení Francouzská – Rudná jsou navrženy dva mostní objekty o dvou polích 30 + 30 m převádějící nově navržené silniční komunikace přes záplavové území řeky Porubky.

Most SO 201 v km 0,135 50 převádí hlavní trasu propojení Francouzská – Rudná a cyklistickou stezku přes záplavovou oblast vodního toku Porubka a přes navrhovanou cyklostezku.

Jedná se o dvoupolový most o rozpětí polí 30 + 30 m dle požadavku správce toku. Nosná konstrukce je navržena jako monolitická dvoutrámová z předpjatého betonu, která je uložena na železobetonových opěrách a středním pilíři tvořeném dvěma monolitickými železobetonovými

sloupy kruhového průřezu. Spodní stavba bude založena na železobetonových vrtaných pilotách.

Délka mostu je 73,8 m, délka přemostění je 58,4 m. Rozpětí jednotlivých polí je 30,0 + 30,0 m, délka nosné konstrukce je 62,0 m. Volná šířka mostu je 8,0 m, celková šířka 12,6 m. Maximální výška mostu nad terénem je 6,7 m, minimální 4,1 m, stavební výška je 1,6 m. Plocha nosné konstrukce je 750,2 m².

Most SO 202 v km 0,165 20 převádí nově navrženou obslužnou komunikaci a cyklistickou stezku přes záplavovou oblast vodního toku Porubka.

Jedná se o dvoupolový most o rozpětí polí 30 + 30 m dle požadavku správce toku. Nosná konstrukce je navržena jako monolitická dvoutrámová z předpjatého betonu, která je uložena na železobetonových opěrách a středním pilíři tvořeném dvěma monolitickými železobetonovými sloupy kruhového průřezu. Spodní stavba bude založena na železobetonových vrtaných pilotách.

Délka mostu je 73,9 m, délka přemostění je 58,4 m. Rozpětí jednotlivých polí je 30,0 + 30,0 m, délka nosné konstrukce je 62,0 m. Volná šířka mostu je 8,0 – 9,1 m, celková šířka 12,6 – 13,7 m. Maximální výška mostu nad terénem je 5,86 m, minimální 3,78 m, stavební výška je 1,6 m. Plocha nosné konstrukce je 766,5 m².

Podrobněji jsou mostní objekty graficky znázorněny v samostatné příloze 08 Výkresy mostních objektů.

5.2.12 Odvodnění

Odvodnění navrhovaných komunikací je odvedením vod do vodoteče Porubka.

Požadavkem odboru ŽP je předčištění vod před jejich vypuštěním do toku (odlučovače ropných látek), vody jsou proto z vozovek navržených komunikací sváděny pomocí vpustí do dešťových kanalizací.

Vzhledem k omezené kapacitě koryta je požadavkem správce toku (Povodí Odry s.p.) retence vody tak, aby přítok nepřesáhl stávající přítoky ze zpevněných ploch.

Jsou proto navrženy 4 objekty silničních kanalizací (SO 301 – 304), které budou před vyústěním do vodoteče zdržovány a předčištěny (odlučovač ropných látek) v rámci retenčních nádrží SO 305 a 306.

Koncepce řešení odvodnění bude upřesněná v dalším stupni projektové dokumentace – bude upřesněno řešení odvodnění komunikací, dimenzování stok a retenčních objektů a v neposlední řadě může být posouzeno případné využití opuštěných částí koryta původního toku Porubky k retenci vod.

Plán komunikace je odvodněna do svahu zemního tělesa, popř. do drenáží.

5.2.13 Veřejné osvětlení

Veřejné osvětlení stavby bude řešeno pouze v rozsahu hlavní trasy propojení Francouzská – Rudná a obou okružních křižovatek (SO 101, 102, 103). Osvětlení obslužné komunikace není požadováno. Vyjma nasvětlení části trasy v úseku km 0,000 – 0,200 se jedná o přeložky a úpravy stávajících veřejných osvětlení.

Vzhledem k odsazení části přechodů pro chodce v okružní křižovatce Francouzská – Nad Porubkou bude osvětlení přechodů přednostně řešeno speciálními přechodovými svítidly typu Zebra s odlišnou intenzitou a podáním světla (nikoli přesvětlením celé křižovatky).

Podmínky pro další stupeň přípravy veřejného osvětlení jsou:

- Světelné zatřídění stanoví OK a.s. správa VO
- Budou osazena LED svítidla výrobce s nejlepším světelným návrhem (investiční náklady, provozní náklady, spotřeba, údržba)
- Zpracovatel PD veřejného osvětlení musí zajistit světelný výpočet
- NA základě zvoleného systému osvětlení je nutné ověřit nutnost případné výstavby nové přípojky NN (bilance nárůstu instalovaného příkonu. Kapacita a umístění stávajících RVO v případě většího nárůstu instalovaného příkonu nemusí být dostatečná.
- Kabely musí být zabezpečeny proti krádeži

5.2.14 Městská hromadná doprava

Stavby (po dokončení) neovlivní vedení tras MHD. V rámci výstavby okružní křižovatky Francouzská – Nad Porubkou budou dotčeny zastávky MHD „Bytostav“ – je navržena jejich stavební úprava.

Dotčení provozu MHD během výstavby bude řešeno v dalších stupních projektové dokumentace.

6. Provádění stavby

6.1 Předpokládaný časový plán přípravy a realizace stavby

Pro úspěšné dokončení stavby a uvedení do provozu je nezbytné nejdříve provést tyto kroky (uvedené termíny předpokládají návaznost jednotlivých kroků) :

- Zajistit posouzení vlivu stavby na životní prostředí – rok 2017-18
- Zajistit projektovou dokumentaci pro územní řízení včetně získání územního rozhodnutí - 2018
- Zajistit dokumentaci pro stavební povolení včetně vydání příslušných stavebních povolení - rok 2019
- Zajistit dokumentaci pro provádění stavby a vypsání veřejné soutěže na zhotovitele – rok 2020
- Realizace stavby 2 roky - 2020 - 2021

Uvedené odhady počítají s optimálním průběhem projekčních a přípravných prací. Na základě zkušenosti z podobně obsáhlých staveb je pravděpodobné, že termín samotné realizace může být dále posunut.

6.2 Předpokládaná etapizace výstavby

Stavba je předpokládána s realizací jak celek tak, jak je v tomto IZ navržena.

V případě nutnosti (finanční úspora) je případně možno zvážit etapovou realizace záměru. V první etapě by bylo realizováno propojení Francouzská - Rudná (SO 101) s přestavbou křižovatky Francouzská – Nad Porubkou na okružní (SO 103). Nebyla by realizována celá obslužná komunikace SO 111 s mostem SO 202. Z objektu SO 111 by byla realizována pouze část po napojení SO 151 tak, aby bylo zajištění průmyslového areálu – toto řešení by umožnilo ušetřit náklady zejména za výstavbu mostu SO 202. Dále by bez výstavby celé obslužné komunikace SO 111 nebyla nutná realizace okružní křižovatky na rampách MÚK (SO 102) – mohla by být zachována stávající styková křižovatka.

Významným protiargumentem proti tomuto případnému rozdělení stavby na dílčí etapy je významný zásah stavby do dopravy při její realizaci – realizace stavby si vyžádá odklon dopravy s dopadem na širší okolí. V případě realizace stavby jako celku je možné vhodnou etapizací výstavby tento dopad významně omezit.

Březen 2017

Ing. Roman Kotas



Propojení Francouzská - Rudná

Dopravní model

Objednatel: Dopravoprojekt Ostrava a. s.
Masarykovo nám. 5/5, 702 00 Ostrava
IČ: 42767377

Zhotovitel: UDIMO, spol. s r.o.
Sokolská tř. 8, 702 00 Ostrava
IČ: 44740069

Ostrava, březen 2017

Základní údaje:

Název:	Propojení Francouzská - Rudná Dopravní model
Zhotovitel:	UDIMO spol. s r.o., Sokolská tř. 8, 702 00 Ostrava
Objednatel:	Dopravoprojekt Ostrava a. s., Masarykovo nám. 5/5, 702 00 Ostrava
Archivní číslo:	II.-1.3/04/2017
Termín dokončení:	03/2017

Zodpovědný projektant:
Ing. Petr Macejka Ph. D

.....

Technická kontrola:
Ing. Pavel Roháč

.....

Obsah

Obsah.....	3
1. Úvod	4
2. Širší vztahy	4
3. Prognóza dopravní poptávky	4
4. Prognóza dopravní nabídky.....	8
5. Posuzované stavy	9
5.1. F-trasa s propojem Nad Porubkou, 2016.....	10
5.2. F-trasa s propojem Nad Porubkou, 2035+.....	13
5.3. F-trasa bez propoj s Nad Porubkou, 2016	16
5.4. F-trasa bez propoje s Nad Porubkou, 2035+	19
6. Dopravní posouzení kapacit křižovatek	21
7. Závěr	22

Seznam zkratk:

IPM Ostrava - Integrovaný plán mobility Ostrava

OK - Okružní křižovatka

SSZ - Světelně signalizační zařízení

1. Úvod

Dokumentace "Komunikace Propojení Francouzská - Rudná, Dopravní model" posuzuje návrh propojení ulice Rudná a tzv. F trasy. Dokumentace je provedena na základě objednávky firmy DOPRAVOPROJEKT Ostrava a.s ze dne 20. 3. 2017. Dopravně inženýrské posouzení vychází z dostupných podkladů a prognózy dopravy provedené dopravním modelem.

2. Širší vztahy

Záměrem stavby je kapacitní propojení městské části Poruba s rychlostní komunikací silnice I. třídy ulice Rudná, která je jednou ze dvou propojení Poruby a navazujícího města přes řeku Odru. Posuzovaná stavba nahradí stávající rampy MÚK Rudná a napojení na ul. Nad Porubkou, které je vlivem geometrie a typu křižovatek úzkým hrdlem.

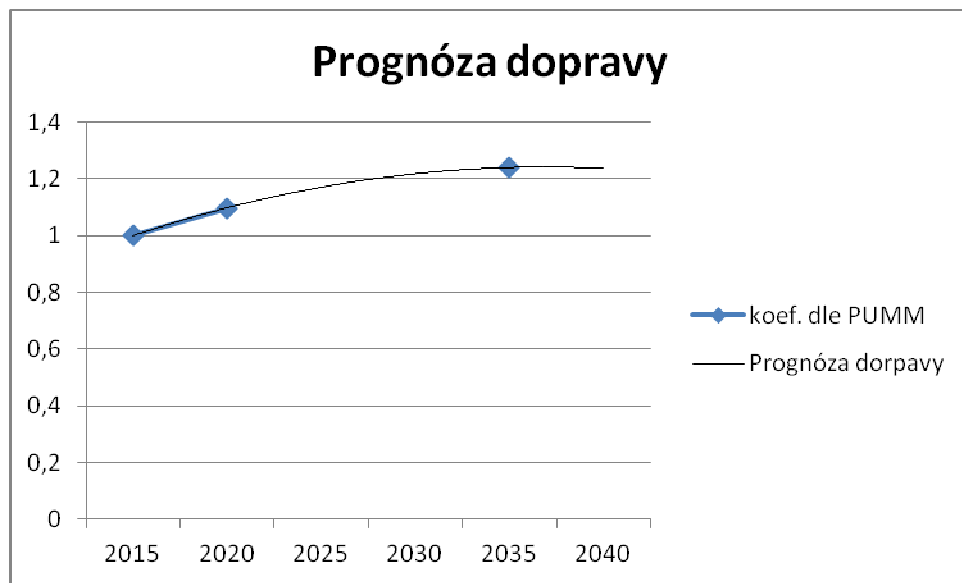


Obrázek 1 Širší vztahy řešeného území a schéma modelu dopravy

3. Prognóza dopravní poptávky

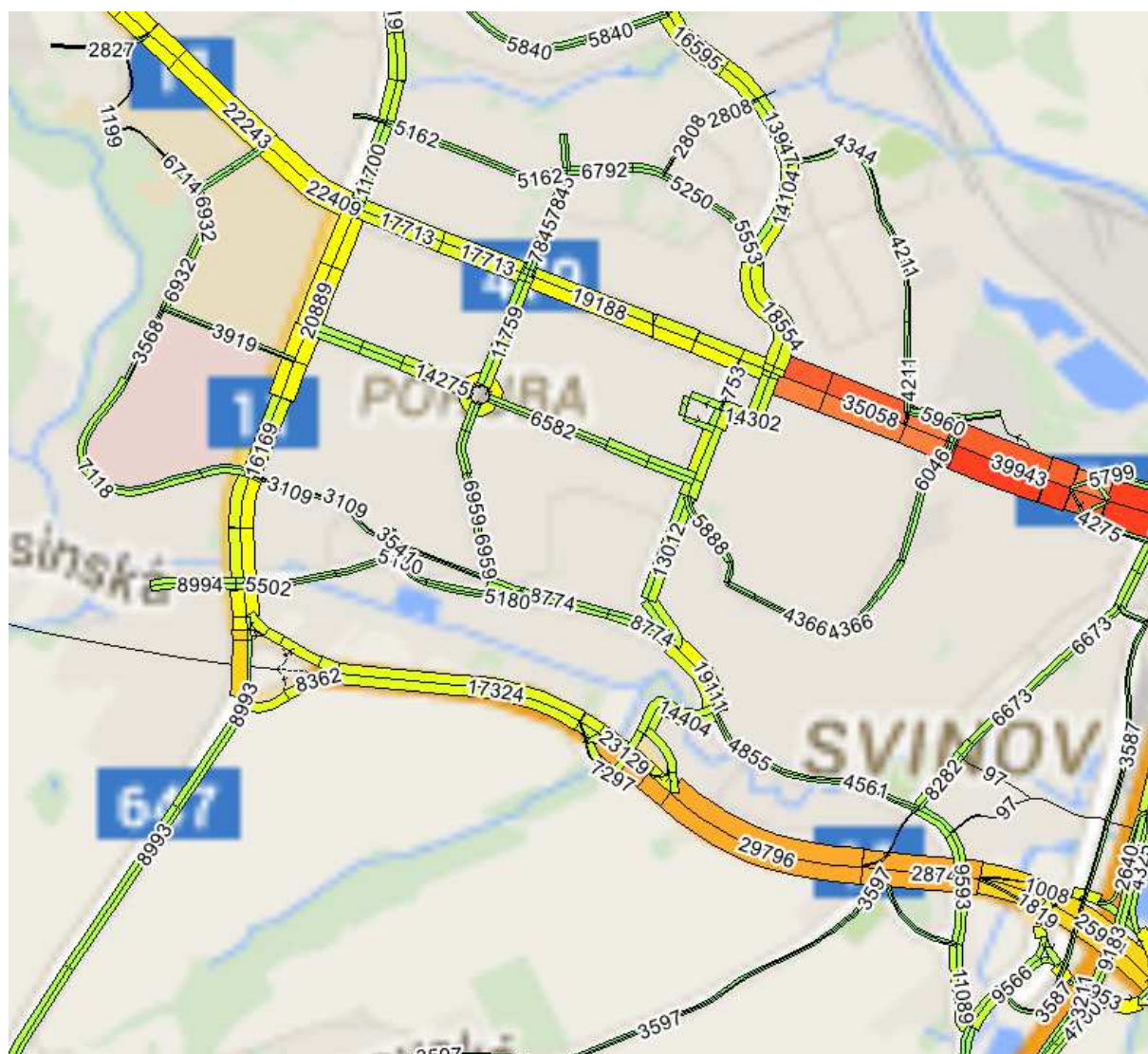
Prognóza dopravní poptávky vychází z modelu dopravy zpracovaného v rámci Integrovaného plánu mobility Ostrava 2015 zpracovaného firmou AF Cityplan. Prognóza výchozího modelu je provedena syntetickou metodou pro horizonty 2020 a 2035. Na základě stanoveného řezu dopravní sítě profilem řeky Odry v Ostravě byly stanoveny sumy intenzit automobilové dopravy vycházející ze syntetické kalibrované matice vztahů modelu IPM Ostrava. Z nich jsou odvozeny koeficienty pro jednotlivé prognózované roky modelu dopravy zpracovaného v rámci této dokumentace. Pro rok 2020 byl odvozen růstový koeficient 1,098 a pro rok 2035 byl odvozen růstový koef. 1,24. Proložená křivka zjištěnými body ukazuje, že přírůstek dopravy má v návrhovém období s časem klesající trend. Prognóza roku 2035 byla

tedy použita pro posouzení roku 2040. Dopravní prognózu IAD lze tedy pro posuzovaný záměr a IPM Ostrava prohlásit za obdobnou.

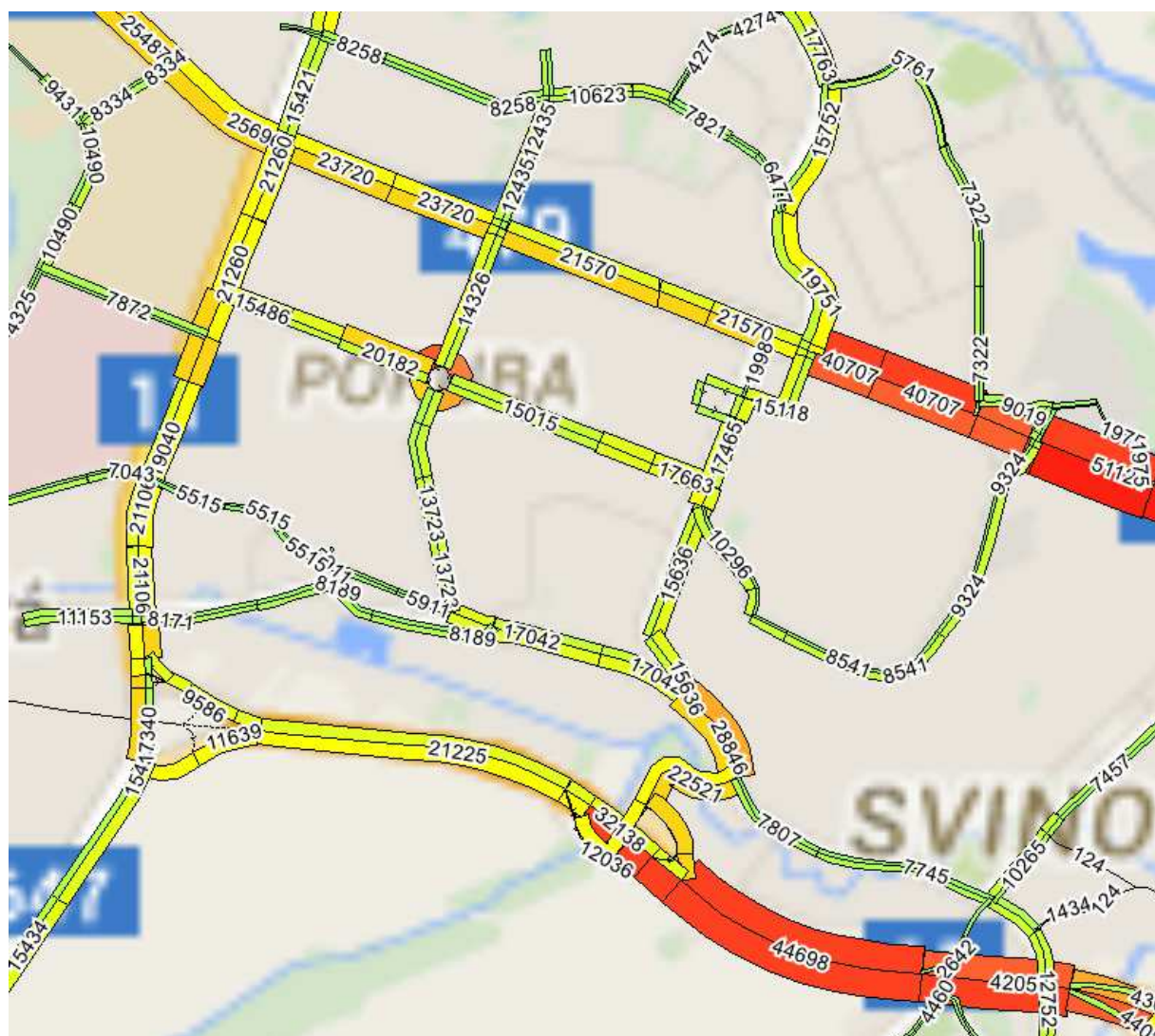


Graf 1 Prognóza dopravy rok 2035+ odvozeno dle IPM Ostrava, 2015

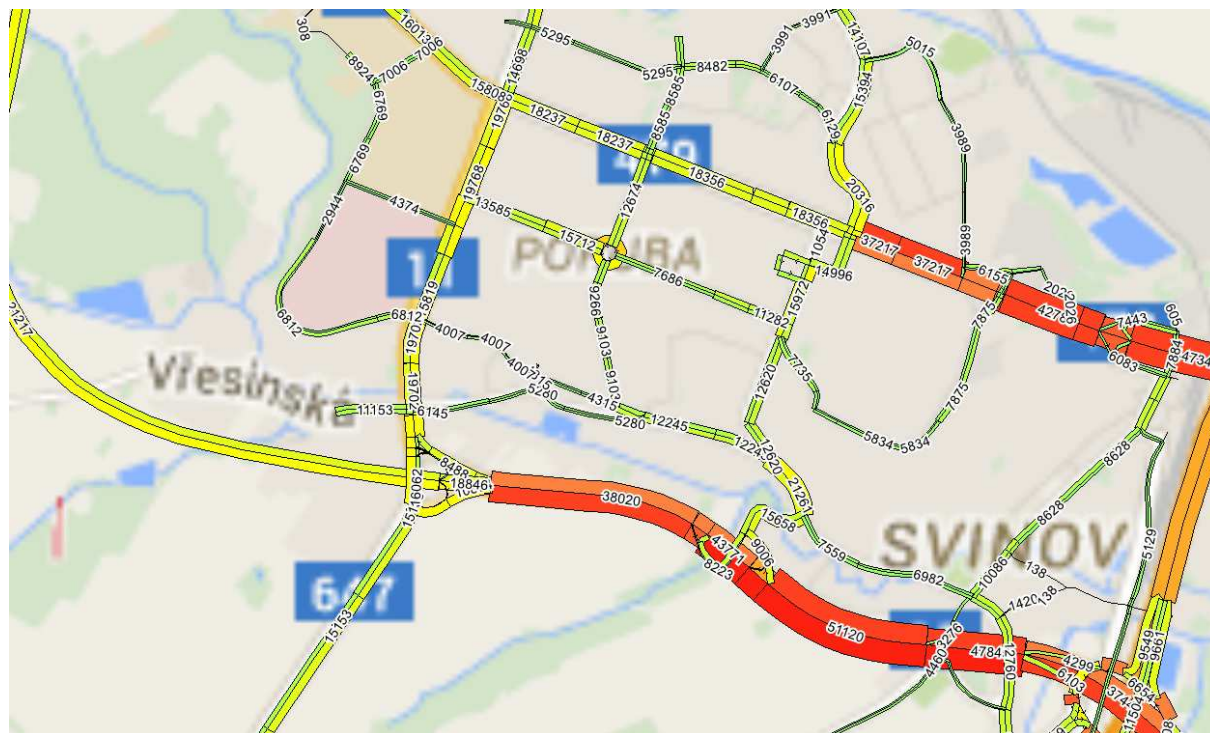
Podíl nákladních vozidel na rampě pro posouzení se uvažuje 8%.



Obrázek 2 Kalibrovaný stav modelu dopravy 2016



Obrázek 3 Prognóza dopravy 2035+ na stávající dopravní síti



Obrázek 4 Prognóza dopravy 2035+ s uvažováním stavby Prodloužená Rudná

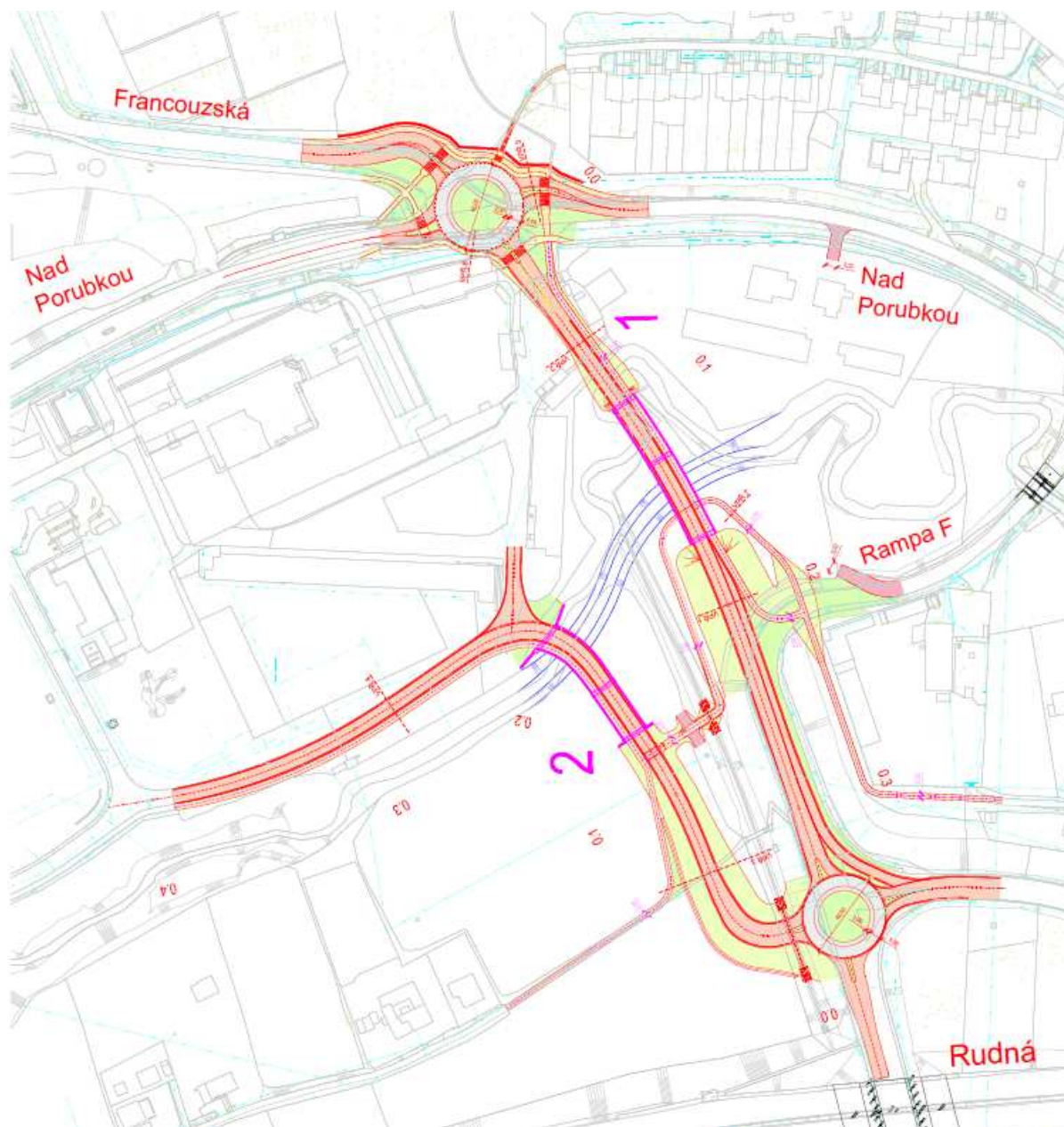
4. Prognóza dopravní nabídky

Prognóza dopravní nabídky obsahuje připravovanou stavbu Prodloužená ulice Rudná. Připravovaná stavba Severní spoj nebyla do hodnocení zahrnuta. Předpokládá se, že její vliv na posuzovanou stavbu by měly účinek snížení intenzit dopravy.

Výstavba R56 na Hlučín nebyla v posouzení uvažována vzhledem ke stupni přípravy této stavby..

Uvažovaná dopravní nabídka je odlišná od stavů IPM Ostrava. Vlivem toho nelze odlišné dopravní zátěže tohoto posouzení a IPRM Ostrava považovat za nesoulad.

Samotná navrhovaná a posuzovaná stavba se skládá ze dvou okružních křižovatek. Na jedné z nich je provedena spojovací větev. Posuzovaný návrh je zobrazen na přiloženém obrázku.

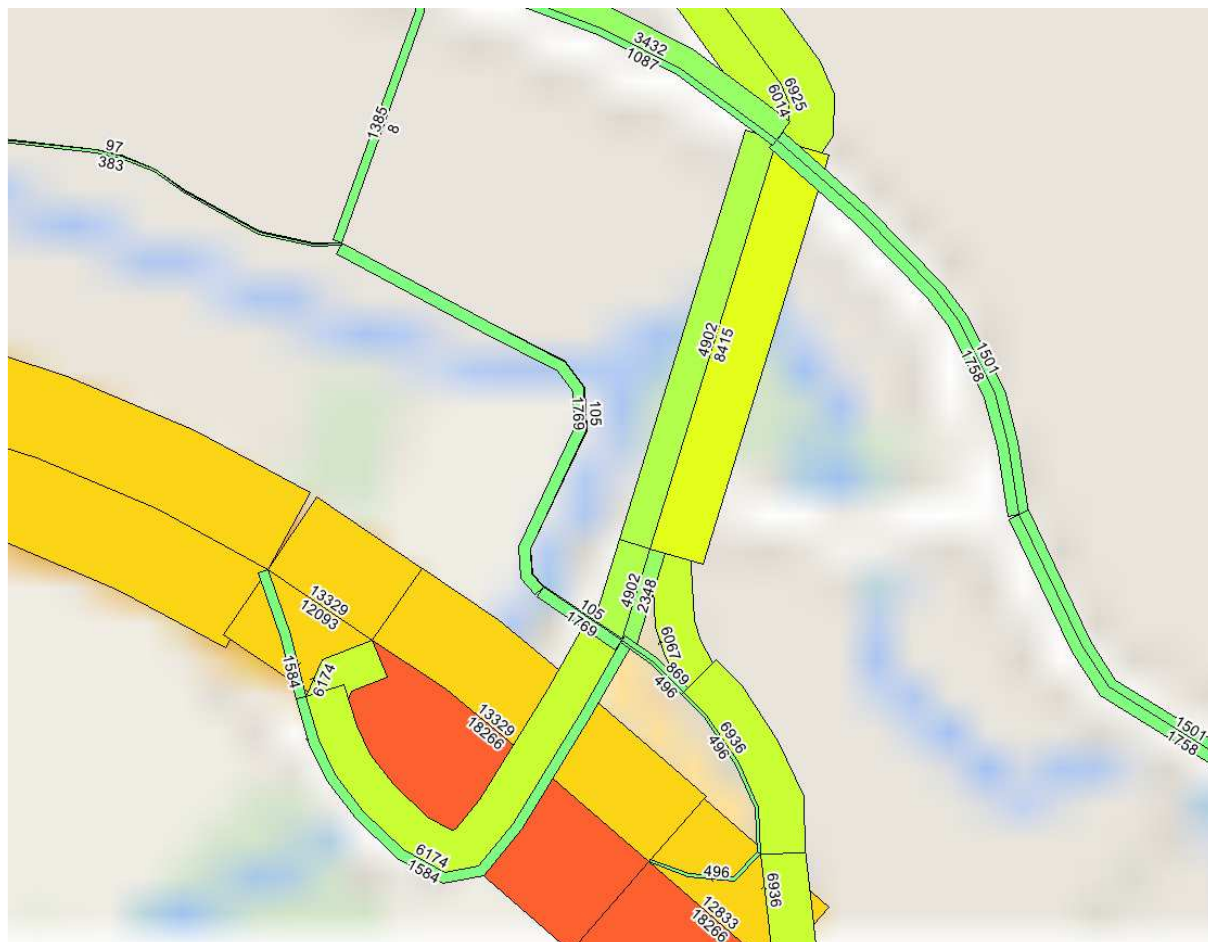


Obrázek 5 Posuzovaná stavba

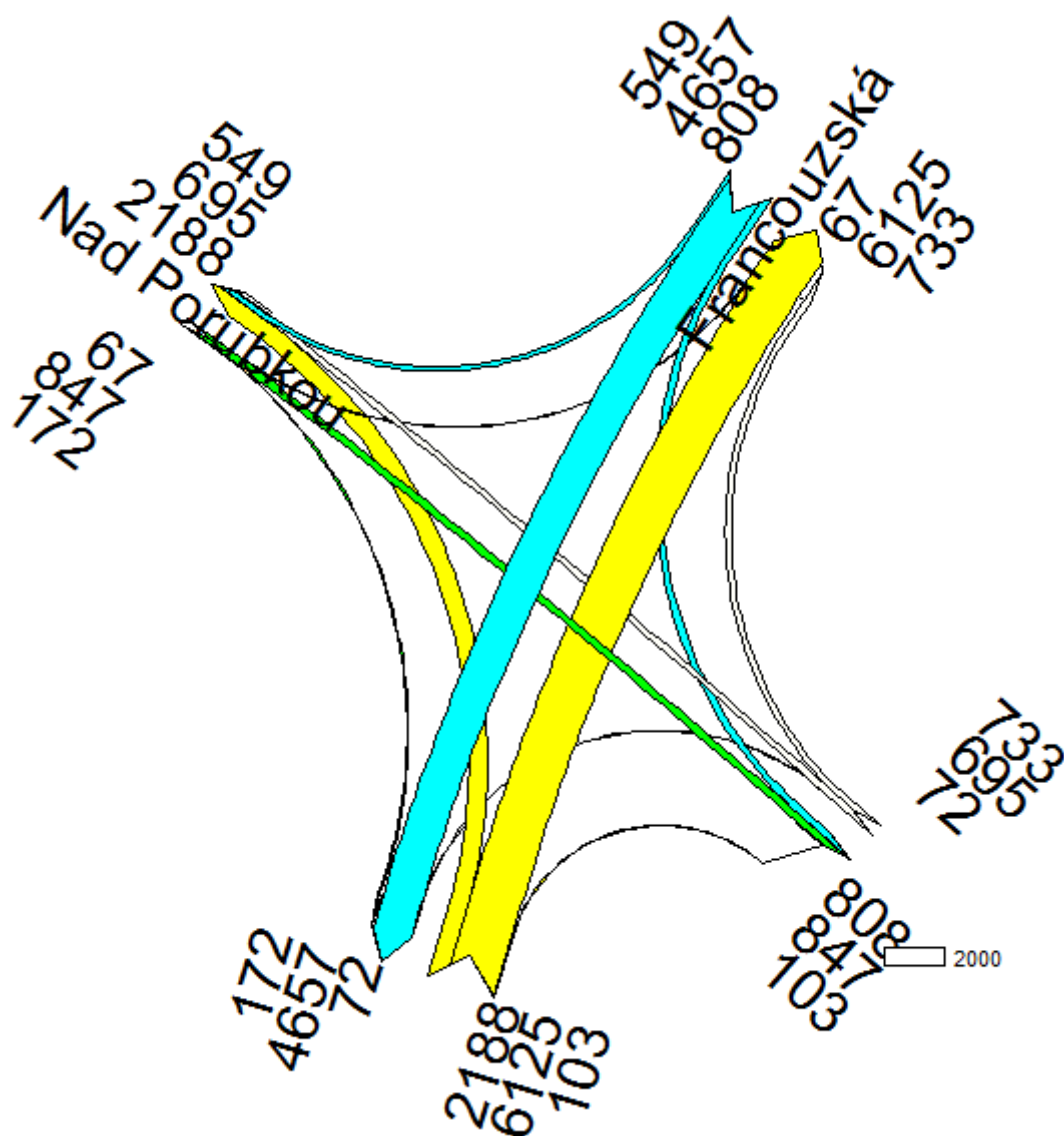
5. Posuzované stavy

Posuzované stavby jsou 2- Každý z nich je proveden pro stav a prognózu 2035+

5.1. F-trasa s propojem Nad Porubkou, 2016



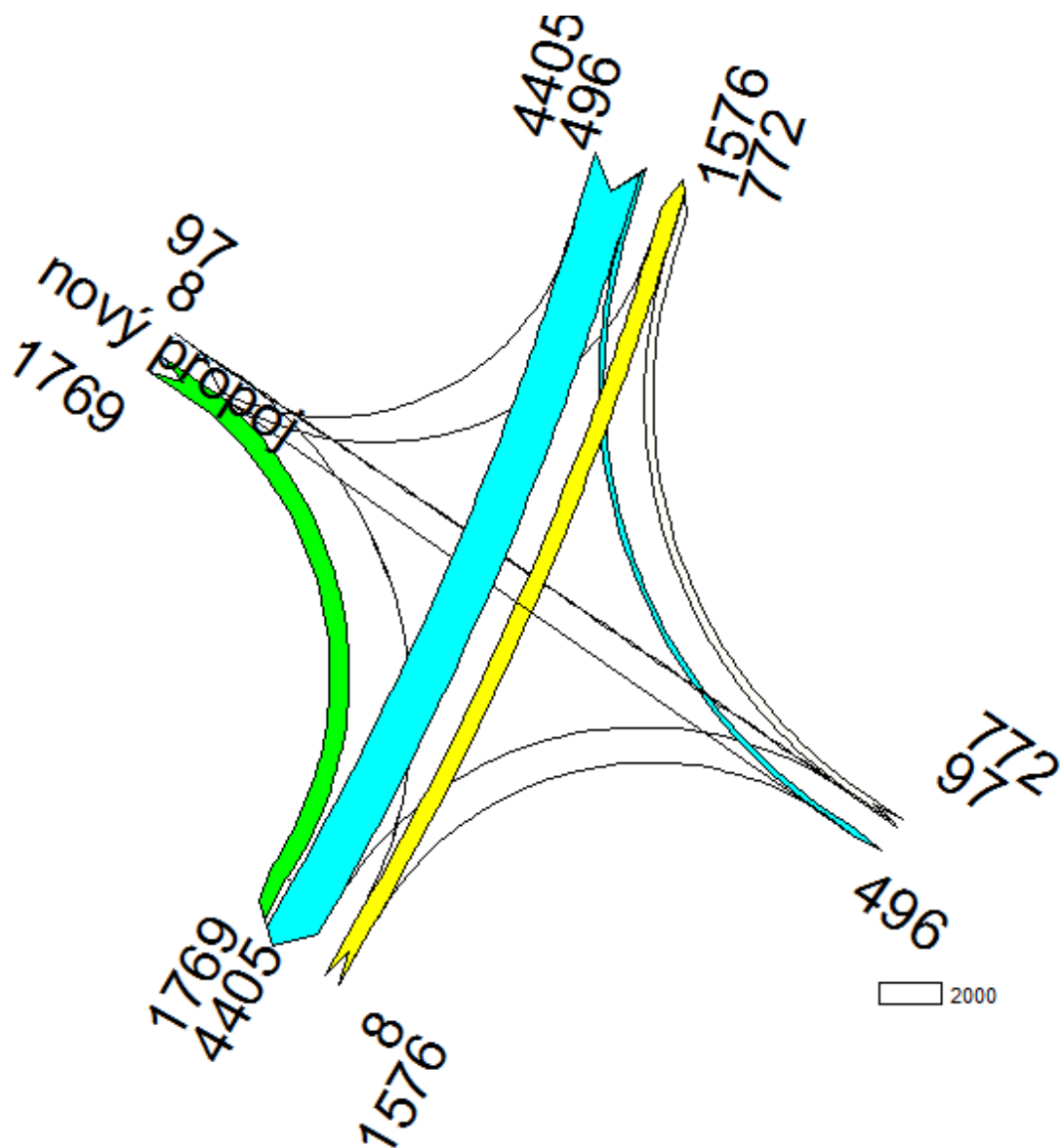
Obrázek 6 Kartogram intenzit vozidel celkem za 24 hodin po směrech poptávka 2016.



Obrázek 7 Intenzity za 24 hodin celkem - Francouzská x Nad Porubkou, 2016, varianta s propojem

Tabulka 1 Kapacitní posouzení OK Francouzská x Nad Porubkou, var. s propojem 2016

VJEZD	pruhů	INTENZITY [j.v.]			Posouzení vjezdu			
	okruh/ vjezd	okruh	výjezd	VJEZD	kapacita	REZERV A	čekací doba	fronta [m]
Od oblouku	1/1	478	297	94	950	856	6	1
Od Rudné	1/1	149	423	727	1189	462	8	10
Od Svinova	1/1	724	152	130	792	663	6	1
Francouzská	1/1	255	598	520	1020	501	8	7

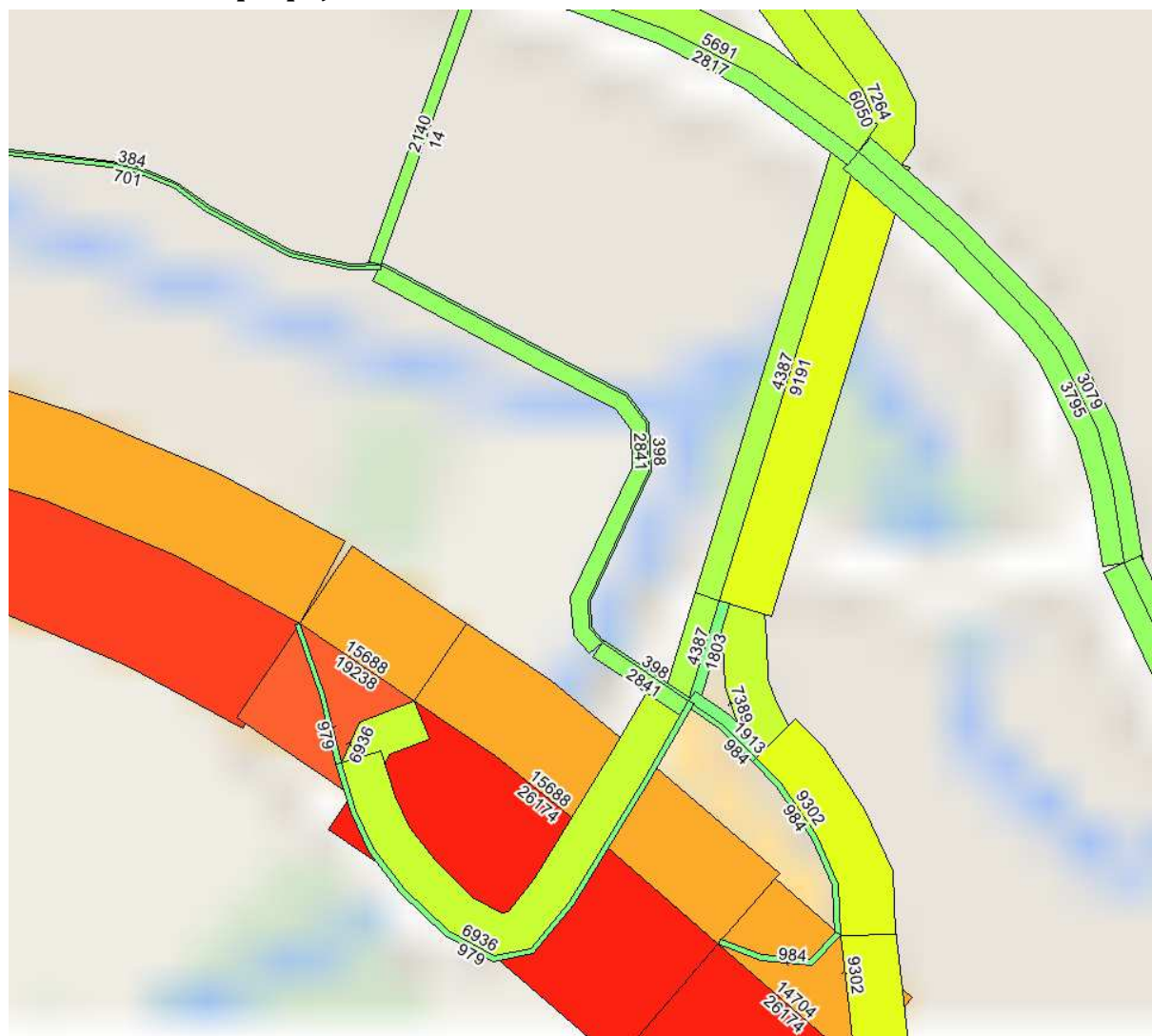


Obrázek 8 Intenzity za 24 hodin celkem - rampy Rudná, 2016, varianta s propojem

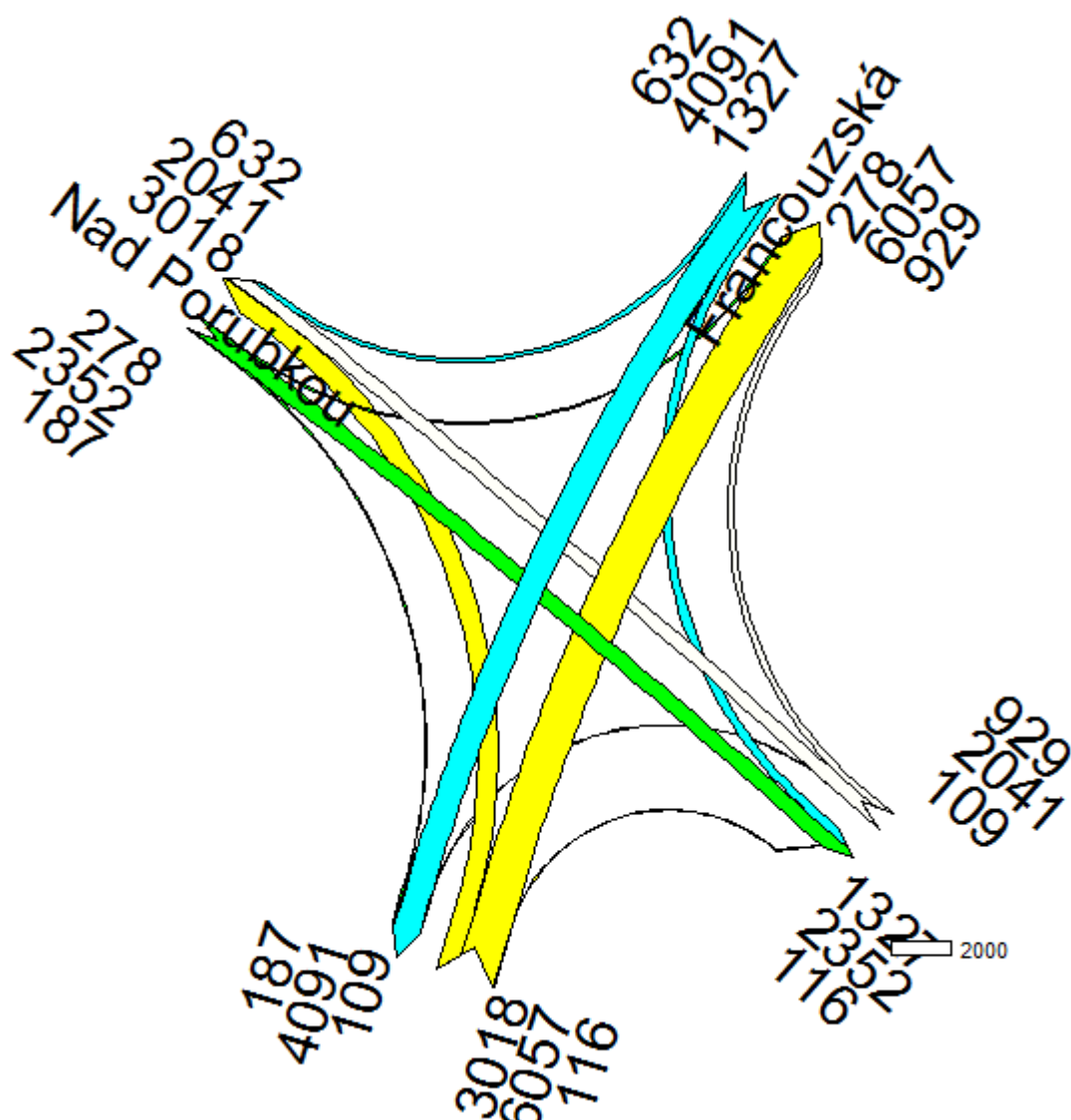
Tabulka 2 Kapacitní posouzení OK Rampy rudná x nový propoj, var. s propojem 2016

VJEZD	pruhů	INTENZITY [j.v.]			Posouzení vjezdu			
	okruh/ vjezd	okruh	výjezd	VJEZD	kapacita	REZERV A	čekací doba	fronta [m]
Rudná Jih	1/1	43	533	137	1237	1100	6	1
Rudná východ	1/1	137	43	75	1360	1285	6	1
Francouzská	1/1	9	203	423	1406	983	6	4
Nový propoj	1/1	423	9	153	1120	967	6	2

5.2. F-trasa s propojem Nad Porubkou, 2035+



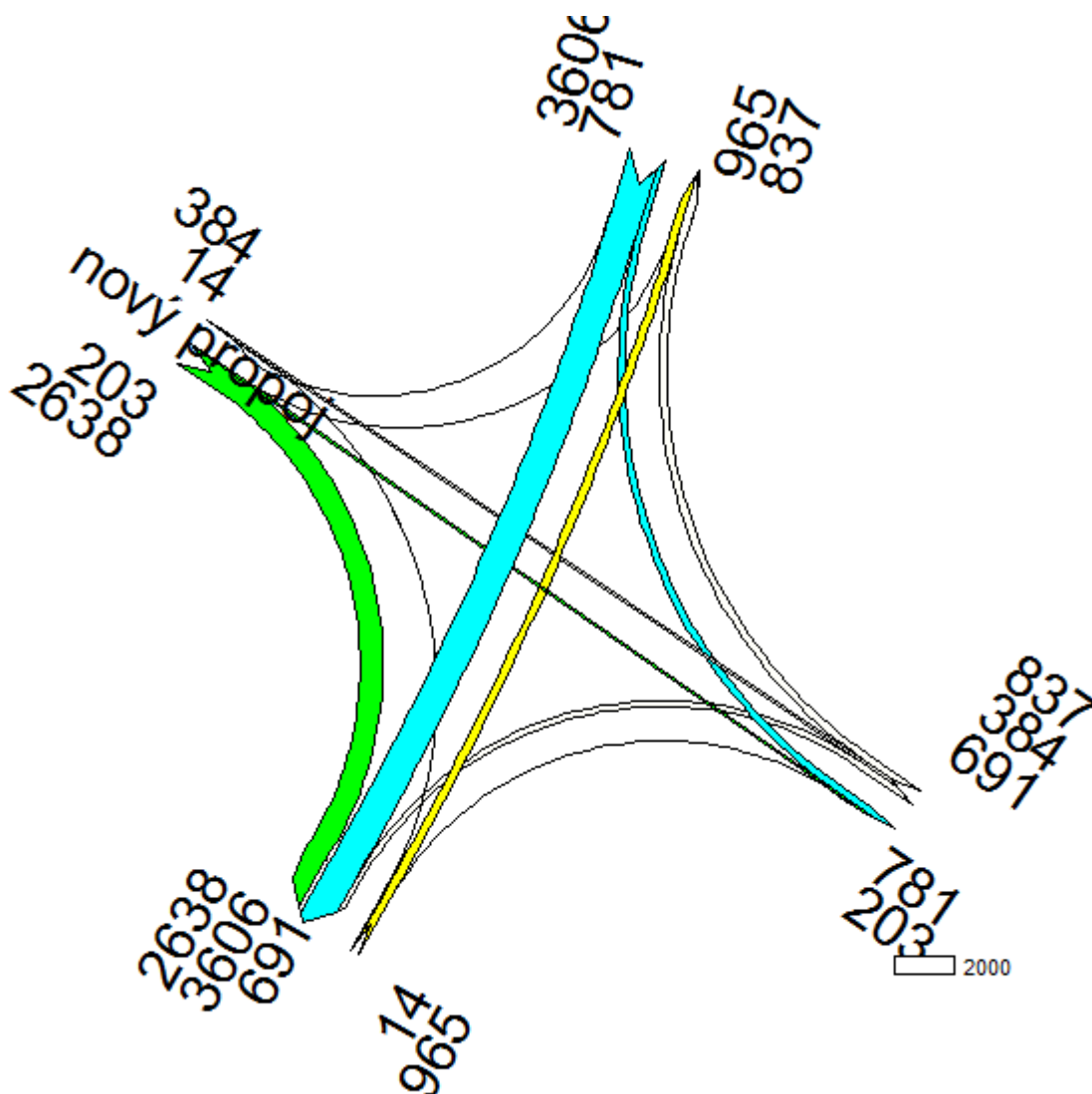
Obrázek 9 Kartogram intenzit vozidel celkem za 24 hodin po směrech poptávka 2035+.



Obrázek 10 Intenzity za 24 hodin celkem - Francouzská x Nad Porubkou, 2035+, varianta s propojem

Tabulka 3 Kapacitní posouzení OK Francouzská x Nad Porubkou, var. s propojem 2035+

VJEZD	pruhů	INTENZITY [j.v.]			Posouzení vjezdu			
	okruh/ vjezd	okruh	výjezd	VJEZD	kapacita	REZERV A	čekací doba	fronta [m]
Od oblouku	1/1	478	492	243	868	625	6	2
Od Rudné	1/1	342	379	794	1036	242	15	20
Od Svinova	1/1	808	328	266	643	377	10	4
Francouzská	1/1	447	628	523	838	315	12	10

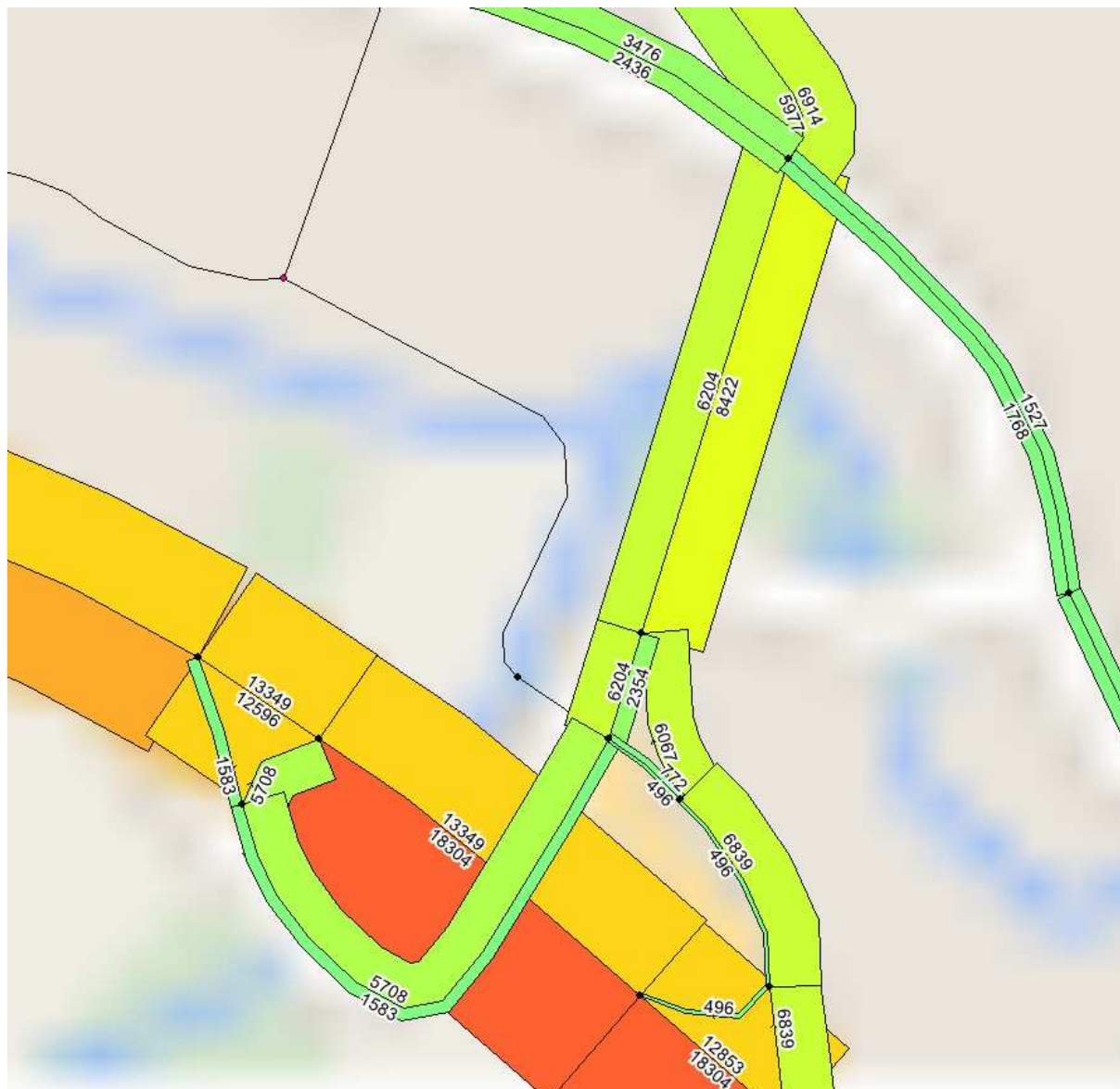


Obrázek 11 Intenzity za 24 hodin celkem - rampy Rudná, 2035+, varianta s propojem

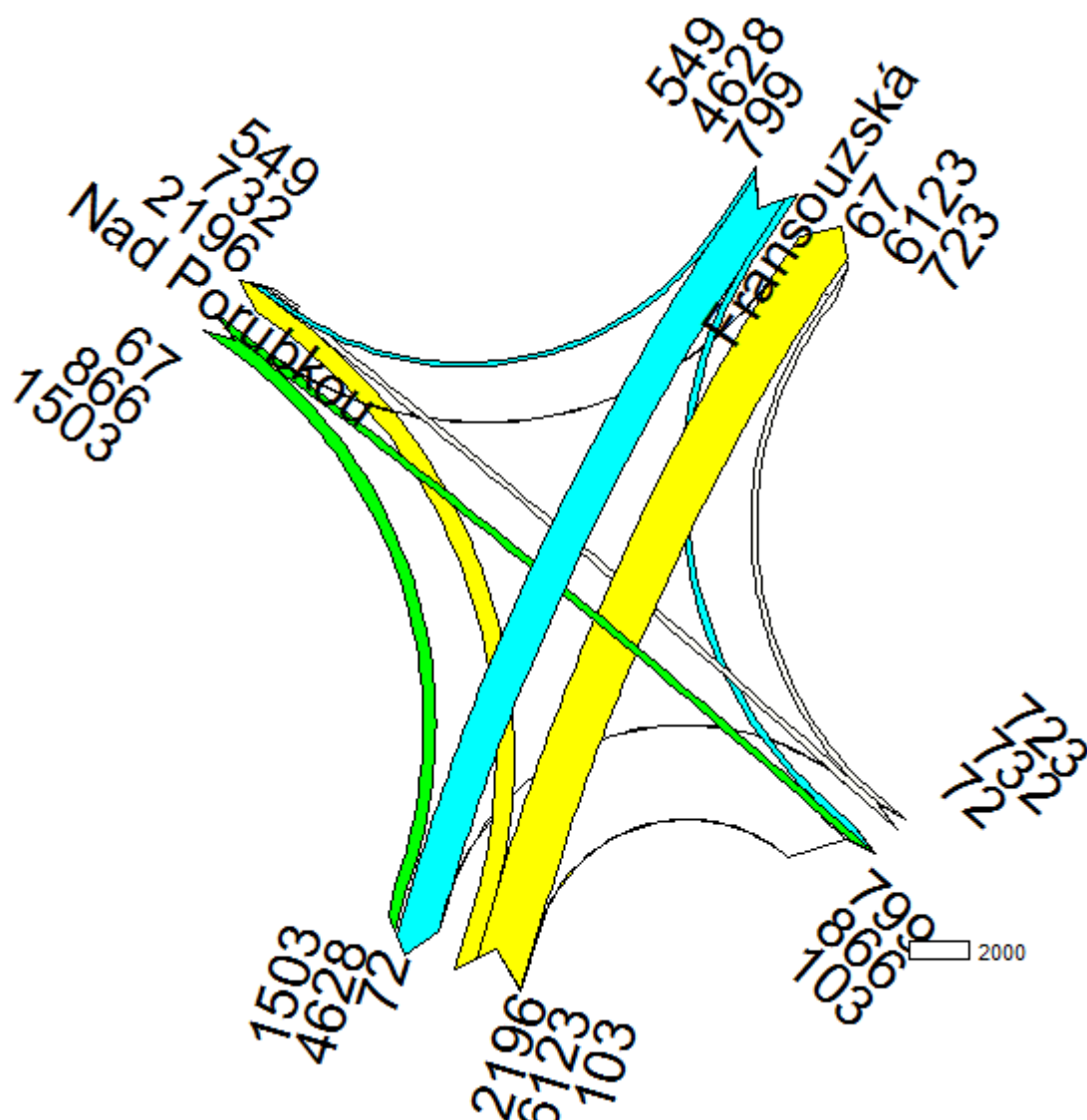
Tabulka 4 Kapacitní posouzení OK Rampy rudná x nový propoj var. s propojem 2035+

VJEZD	pruhů	INTENZITY [j.v.]			Posouzení vjezdu			
	okruh/ vjezd	okruh	výjezd	VJEZD	kapacita	REZERV A	čekací doba	fronta [m]
Rudná Jih	1/1	85	599	85	1171	1087	6	1
Rudná východ	1/1	85	85	165	1389	1224	6	2
Francouzská	1/1	94	156	379	1351	972	6	4
Nový propoj	1/1	439	34	245	1095	850	6	2

5.3. F-trasa bez propoj s Nad Porubkou, 2016



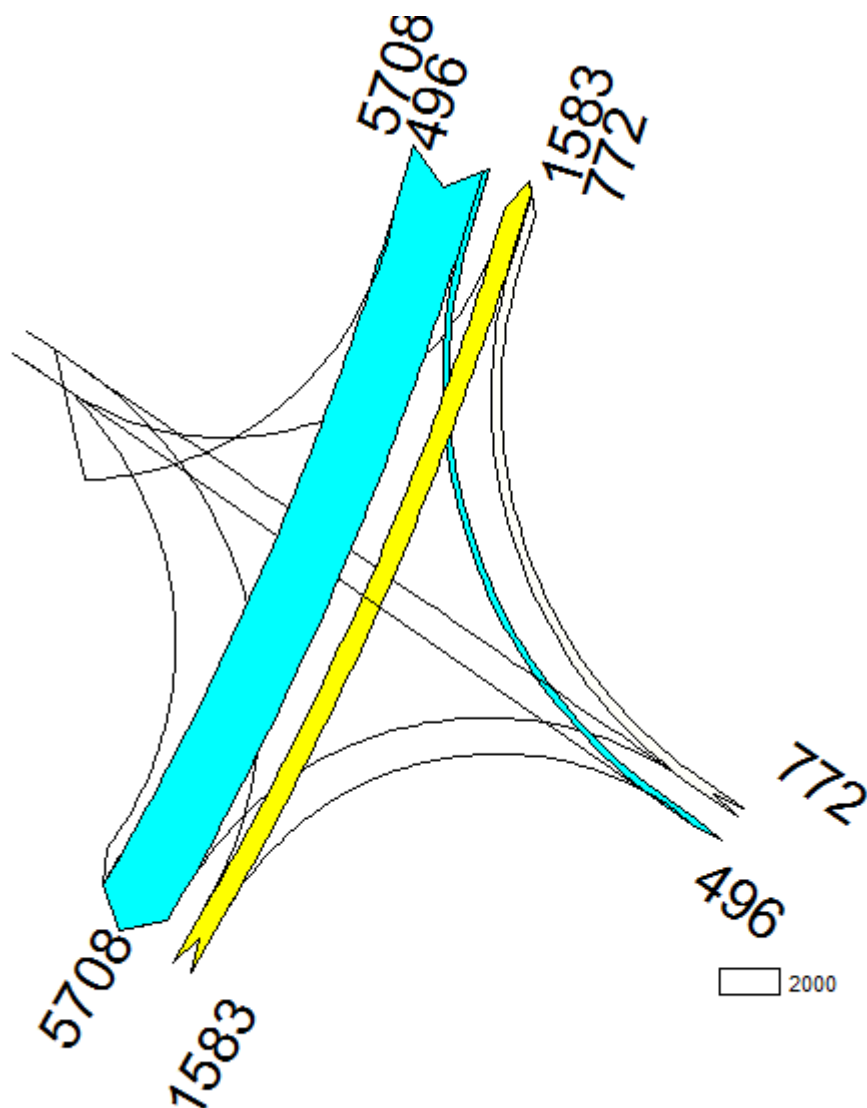
Obrázek 12 Kartogram intenzit vozidel celkem za 24 hodin po směrech poptávka 2016.



Obrázek 13 Intenzity za 24 hodin celkem - Okružní křižovatka Nad Porubkou x Francouzská, 2016, varianta bez propoje

Tabulka 5 Kapacitní posouzení OK Francouzská x Nad Porubkou, var. bez propoje 2016

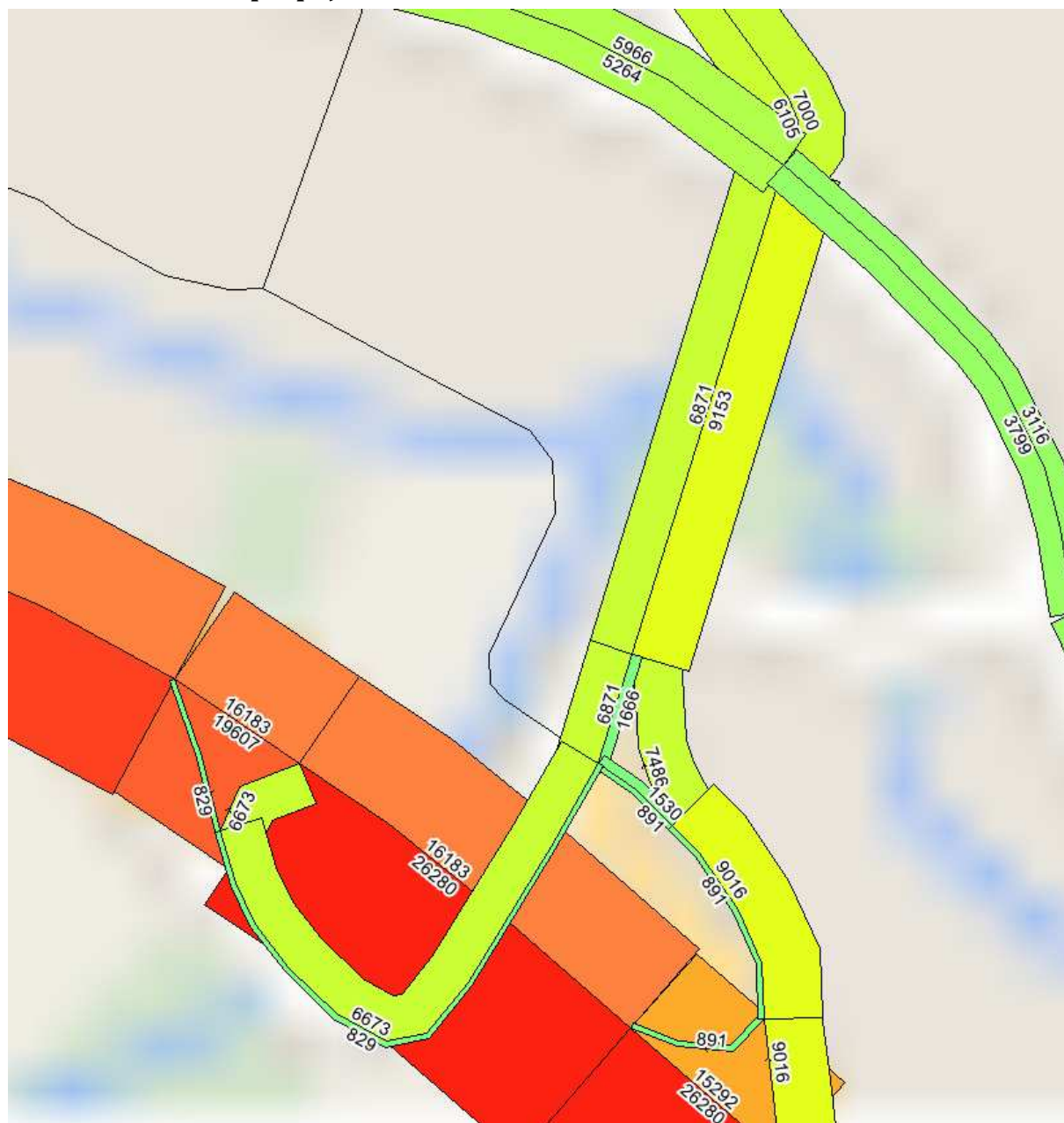
VJEZD	pruhů	INTENZITY [j.v.]			Posouzení vjezdu			
	okruh/ vjezd	okruh	výjezd	VJEZD	kapacita	REZERV A	čekací doba	fronta [m]
Od oblouku	1/1	475	300	210	951	740	6	2
Od Rudné	1/1	150	536	728	1141	413	9	10
Od Svinova	1/1	725	153	132	791	660	6	1
Francouzská	1/1	259	597	516	1017	501	8	7



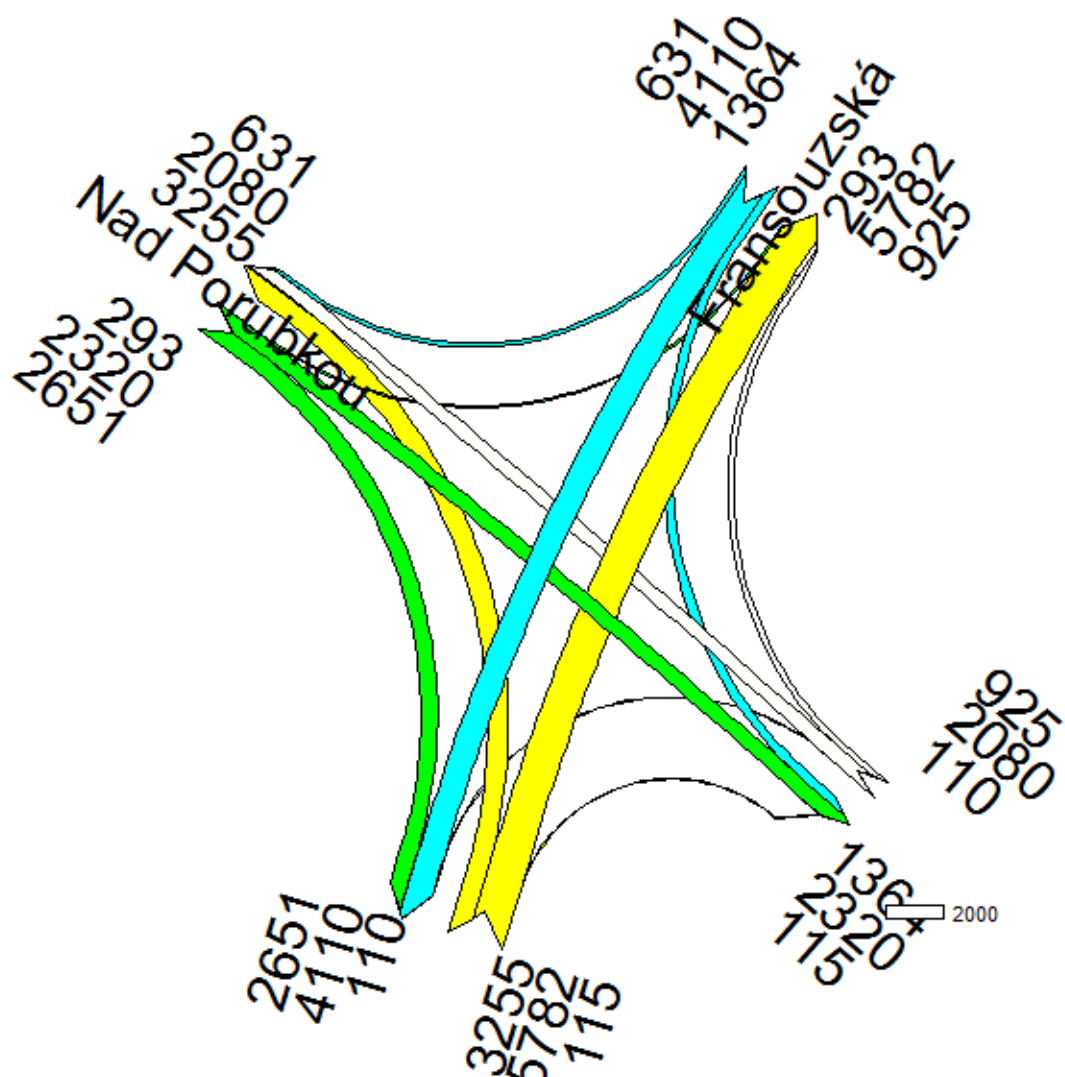
Obrázek 14 Intenzity za 24 hodin celkem - rampy Rudná, 2016, varianta bez propoje

Kapacita OK rampy Rudná bez propoje vyhoví.

5.4. F-trasa bez propoje s Nad Porubkou, 2035+



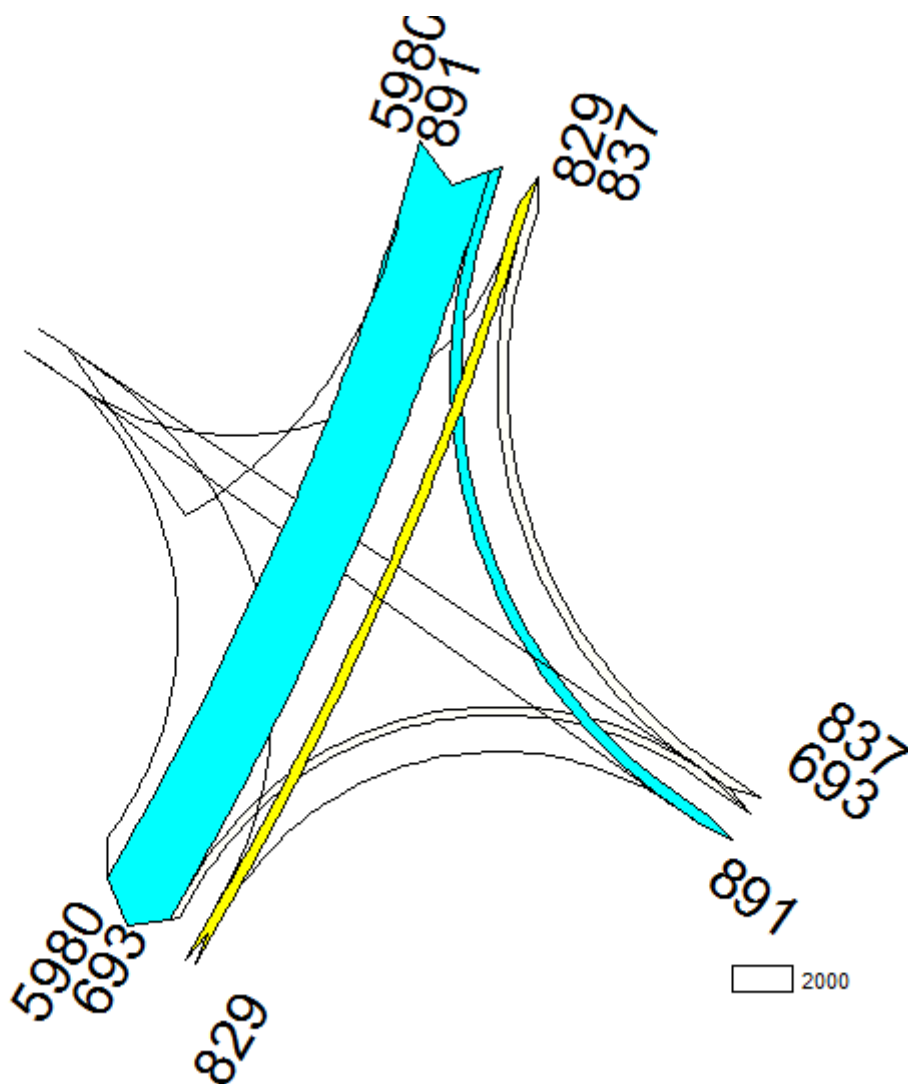
Obrázek 15 Kartogram intenzit vozidel celkem za 24 hodin po směrech poptávka 2035+



Obrázek 16 Intenzity za 24 hodin celkem - Nad Porubkou x Francouzská, 2035+, varianta bez propoje

Tabulka 6 Kapacitní posouzení OK Francouzská x Nad Porubkou, var. bez propoje 2035+

VJEZD	pruhů	INTENZITY [j.v.]			Posouzení vjezdu			
	okruh/ vjezd	okruh	výjezd	VJEZD	kapacita	REZERV A	čekací doba	fronta [m]
Od oblouku	1/1	482	515	455	854	399	9	7
Od Rudné	1/1	344	594	791	944	153	23	31
Od Svinova	1/1	806	328	269	645	376	10	4
Francouzská	1/1	470	605	527	826	299	12	11



Obrázek 17 Intenzity za 24 hodin celkem - Rampy Rudná, 2035+, varianta bez propoje

OK na rampách rudné vyhoví pro rok 2035+ bez uvažování propoje.

6. Dopravní posouzení kapacit křižovatek

Křižovatky jsou posuzovány pro intenzity dopravy dle prognózy dopravy 2035+. Kapacitní posouzení vychází z intenzit dopravy a také z navrhované geometrie a organizace dopravy v křižovatkách.

Posuzovanými křižovatkami jsou:

- Křižovatka Fransouzská x Nad Porubkou, var. s propojem
- Křižovatka rampy Rudná x nový propoj, var. s propojem
- Křižovatka Fransouzská x Nad Porubkou, var. bez propoje
- Křižovatka rampy Rudná x nový propoj, var. bez propoje

Všechny uvažované varianty sítě mají v navržených křižovatkách dostatečnou kapacitu pro rok 2035+.

7. Závěr

Navržená úprava dvojce okružních křižovatek vzdálených cca 350 m od sebe vyhoví pro posuzované období roku 2035+. Byla použita prognóza poptávky dle IPM Ostrava. Výpočet nepotvrdil očekávání odlehčení křižovatek propojem ve směru do Poruby. Tranzitující doprava skrz průmyslovou zónu je realizována zejména ve směru k Rudné. Toto lze vysvětlit typem a přednostmi křižovatky z průmyslové zóny na ulici Nad Porubkou, které je nižší kapacity pro odbočení vlevo z průmyslové zóny než projektovaná křižovatka Nad Porubkou x Francouzská.

Nejdelší délka fronty se očekává cca 31 m ve směru od Rudné. Pro snížení délky fronty je možné uvažovat spirální vedení přidaným levým pruhem pro odbočení v křižovatce z rampy Rudná vlevo do ul. Nad Porubkou. Průjezd zónou lze z hlediska kapacit nahradit spojovací větví z Nad Porubkou vpravo na rampu Rudné.

Křižovatky nejsou z hlediska cyklistů vhodné ke smíšenému provozu z vozidly. Návrh musí uvažovat všesměrné vedení cyklistů mimo hlavní dopravní prostor. To bylo splněno návrhem.

Pro výpočet špičkového hodiny ze 24 hodin byl použit koef. 0,08. Pro koef. nákladní dopravy nad 3,5 t byl použit koef. 0,08 z celkových intenzit. Prognóza roku 2035+ uvažuje 24% nárůst dopravy.

Zákres vlastnických vztahů v místě stavby

Pozemky města Ostravy

Pozemky štátu/jeho inštitúcií

Soukromé pozemky

Orientační hranice obvodu staveniště

