



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

PLÁN ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

MĚSTA OLEŠNICE



ZÁKLADNÍ ÚDAJE

**Objednatel:**

Adresa:

IČ:

Email:

Telefon:

Místo řešení:

ORP:

Kraj:

Katastrální území:

Město Olešnice

Náměstí Míru 20, 679 74

Olešnice

00280755

starosta@olesnice.cz

+420 603 816 152

město Olešnice

Boskovice

Jihomoravský

Olešnice na Moravě



Regionální rozvojová agentura
Východní Moravy

Zpracovatel:

Adresa:

IČ:

DIČ:

Kontaktní osoba:

Telefonní číslo:

Datum:

**Regionální rozvojová
agentura Východní Moravy**

třída Tomáše Bati 5146,

760 01 Zlín

45659176

CZ45659176

Ing. Libor Vávra

+420 603 263 653

21. 10. 2020

Tento dokument je výstupem projektu s názvem Vytvoření strategických dokumentů pro město Olešnice - CZ.03.4.74/0.0/0.0/17_080/0009944 – Výzva pro územní samosprávné celky (obce, kraje, sdružení a asociace ÚSC) v rámci Operačního programu Zaměstnanost, který je finančně podpořen z prostředků EU a státního rozpočtu ČR.

OBSAH

ÚVOD	6
ZÁKLADNÍ LEGISLATIVA.....	7
MĚSTO OLEŠNICE	9
PASPORT MK	25
NÁVRHOVÁ ČÁST	28
GRAFICKÁ ČÁST.....	62

ÚVOD

Kvalitní systém dopravní sítě reflektuje nejenom ekonomickou sílu obce, ale rovněž její postoj k trvalé udržitelnosti, který má široký, ale stěžejní význam pro funkčnost města. Moderní infrastruktura znamená uspokojení poptávky motorové dopravy. Mělo by se tak ovšem dít s respektem k alternativním módům mobility jejíž součástí jsou chodci i cyklisté. To se například projevuje regulací pasivní automobility (v dokumentu dále označováno jako statická doprava či doprava v klidu) jako je parkování v místech určených chodcům aj. Mělo by se také dbát na kontext města ve smyslu jeho zástavby, cit k veřejným prostranstvím, která patří právě již zmíněným chodcům či budování obchvatů pro omezení provozu v intravilánu města.

Předmětem studie je tedy především její analytická část, která je podstatná pro porozumění kontextu obce. Jsou analyzovány související sociodemografické faktory, ale především pak dopravní situace, která má přímý dopad na navazující kapitoly.

Z analytické části a terénního průzkumu pak vyplývá návrhová část. V první řadě jsou charakterizována problémová místa statické dopravy včetně její aktivní složky (průjezdnost apod.). Samotnému řešení předchází komentář hodnotící problematiku lokalit. Návrh pak předkládá novou podobu situace včetně příslušných svislých a vodorovných dopravních značení.

Dále je charakterizována aktivní doprava v podobě výběru kritických komunikací a následných návrhů na jejich zlepšení.

Součástí dokumentu je pak i grafická část. Mapové výstupy vhodně vizuálně interpretují vybrané charakteristiky, a především pak řešená kritická a problémová místa.

ZÁKLADNÍ LEGISLATIVA

Legislativa:

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu)
- Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích

Technické podmínky:

TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích

TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích

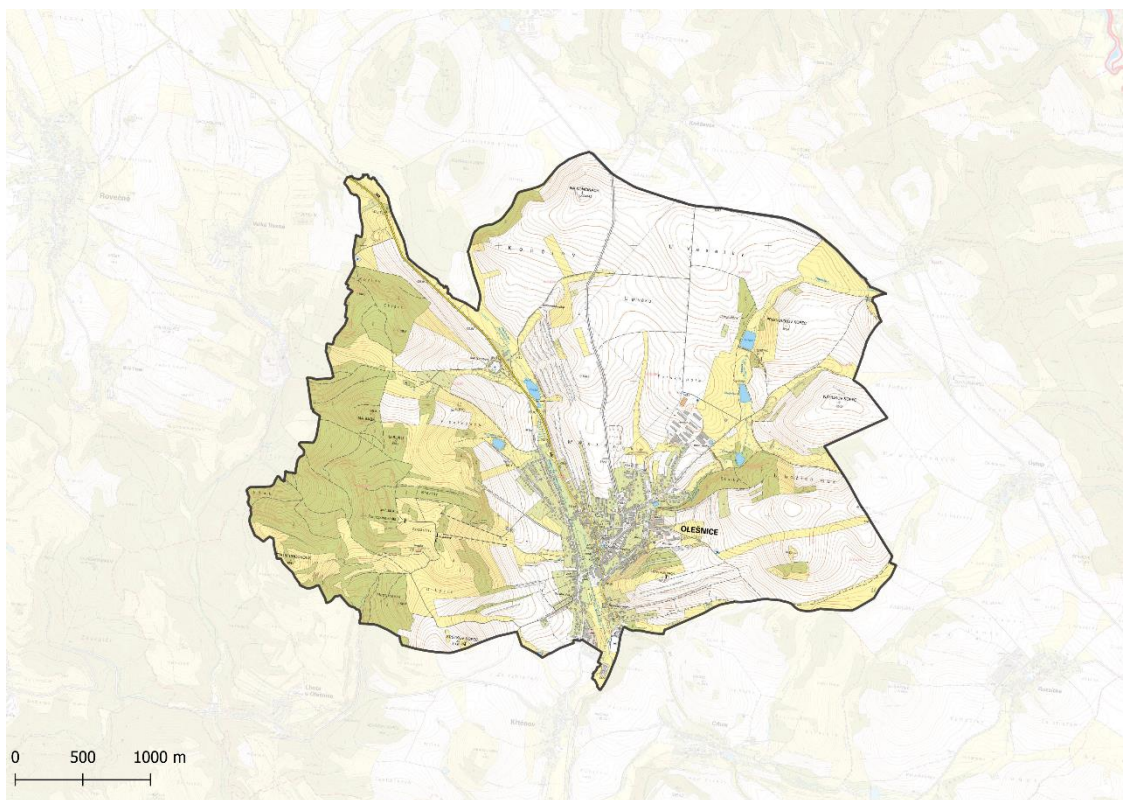
ANALYTICKÁ ČÁST

MĚSTO OLEŠNICE

Město Olešnice leží v Jihomoravském kraji, ve správním obvodu obce s rozšířenou působností Boskovice. Rozloha katastru města činí 1 251,8 ha. Ve městě žije 1 657 obyvatel (dle ČSÚ k 1. 1. 2020).

Olešnice je trojúhelníkové městečko na Boskovicku ležící na Hornosvratecké vrchovině, která je součástí Českomoravské vrchoviny. Je přirozeným centrem severozápadního okraje okresu Blansko. Okolí města sousedí s moravským okresem Žďár nad Sázavou (kraj Vysočina) a českým okresem Svitavy (Pardubický kraj). Město se nachází na moravské straně zemské hranice.

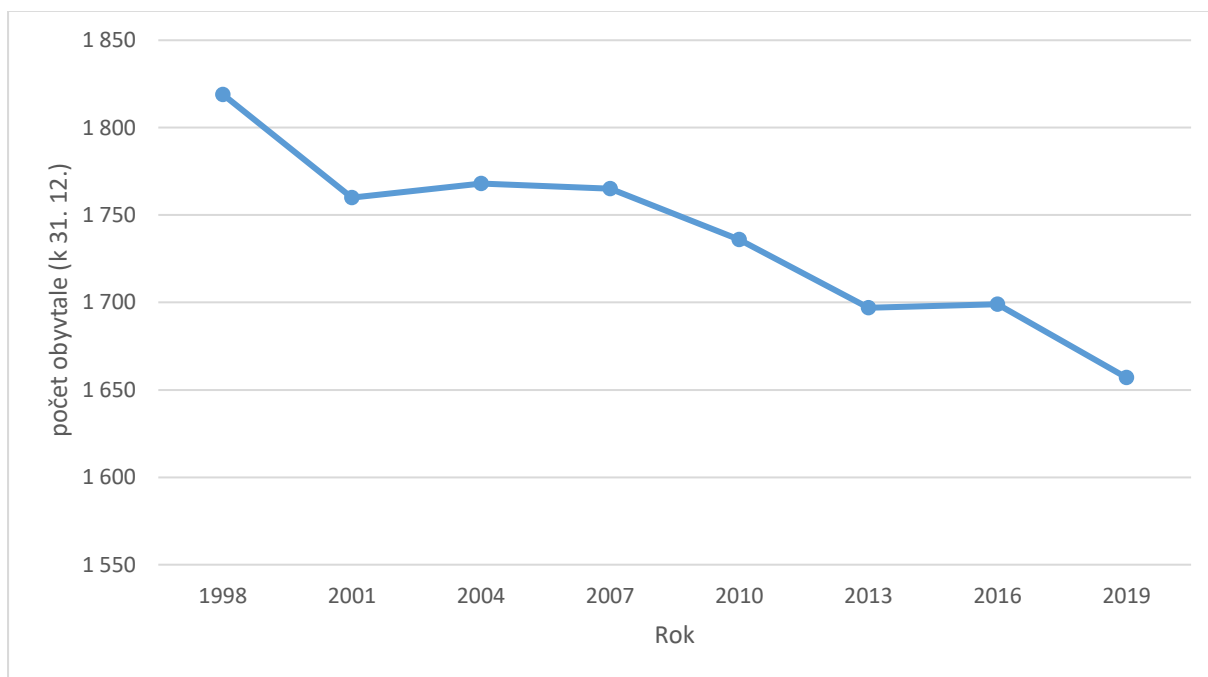
Město se nachází v nadmořské výšce 541 metrů (radnice). Okolní kopce dosahují nadmořské výšky od 580 do 688 metrů. Nejvyšším bodem je vrchol kopce Kopaniny.



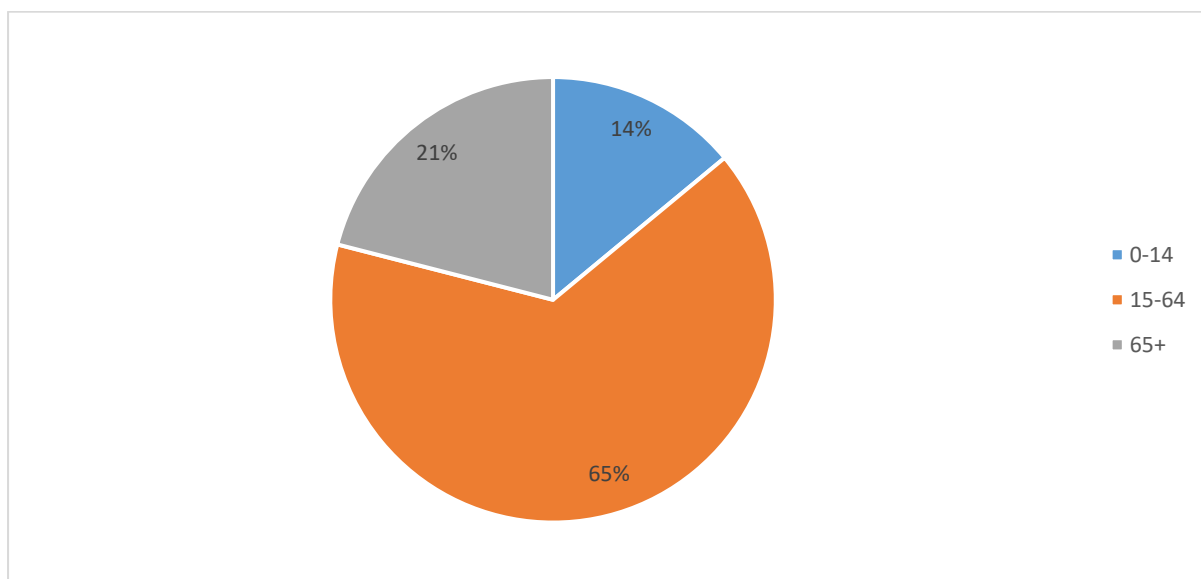
Obr. 1: Město Olešnice na základní mapě (zdroj: ČÚZK)

Tab. 1: Vývoj počtu obyvatel v Olešnici na Moravě v letech 1998–2019

Rok	1998	2001	2004	2007	2010	2013	2016	2019
Počet obyv. (k 31. 12.)	1 819	1 760	1 768	1 765	1 736	1 697	1 699	1 657

**Obr. 2:** Změny počtu vývoje obyvatelstva v Olešnici na Moravě v letech 1998–2019

Počet obyvatel Olešnice má v posledních letech klesající trend. Od roku 1998 do roku 2019 se počet obyvatel snížil o necelých 9 %. Ovšem větší problém je z hlediska věkové struktury. Počet obyvatel v rozmezí 0-14 let každým rokem klesá, kdežto počet starších 65 let roste. To má za význam stárnutí obyvatelstva a odliv mladých dospělých do větších měst, především vlivem periferní polohy města Olešnice. Díky tomuto také roste index stárání, kdy v současnost na 100 obyvatel ve věku 0-14 let připadá necelých 150 obyvatel ve věku 65+ let.



Obr. 3: Složení obyvatelstva podle věkových skupin ve městě Olešnice na Moravě k 31. 12 2019

Tab. 2: Složení obyvatelstva podle věkových skupin ve městě Olešnice na Moravě v období 2015 - 2019

Rok	0-14	15-64	65+	Průměrný věk	Index stáří
2015	263	1 119	329	41,7	125,1
2016	254	1 115	330	42,0	129,9
2017	253	1 109	332	42,2	131,2
2018	239	1 093	340	43,0	142,3
2019	236	1 070	351	43,4	148,7

ZÁKLADNÍ DOPRAVNÍ CHARAKTERISTIKY

Silniční doprava

V katastrálním území města Olešnice se nachází silnice II. a III. třídy. Největší význam má silnice II/362, která probíhá severojižním směrem skrze centrum města. Severním směrem vede do Poličky, kde navazuje na silnici I/34, jižním směrem pak směřuje k napojení na silnici I/19, která posléze vede na město Kunštát. Tato komunikace je pak zařazena do funkční skupiny B – sběrné s převažujícím dopravním významem.

Délka silniční sítě, která prochází městem je celkem 9,176 km. Vnitřní kostru důležitých komunikací v samotném městě pak tvoří silnice III/3626, která spojuje jádro města s obcemi na sever od Olešnice, kde se napojuje na silnici II/364. U napojení této silnice se silnicí II/362 se nachází většina důležitých služeb (autobusová zastávka, městský úřad, městská policie, pošta...). Další důležitou pozemní komunikací je silnice III/3629, která taktéž obsluhuje centrum města a směřuje na jih, kde napojuje okolní obce se silnicí I/19. Obě tyto silnice pak náleží do funkční skupiny C – obslužné s převládající obslužnou funkcí v území.

Motorizace a automobilizace

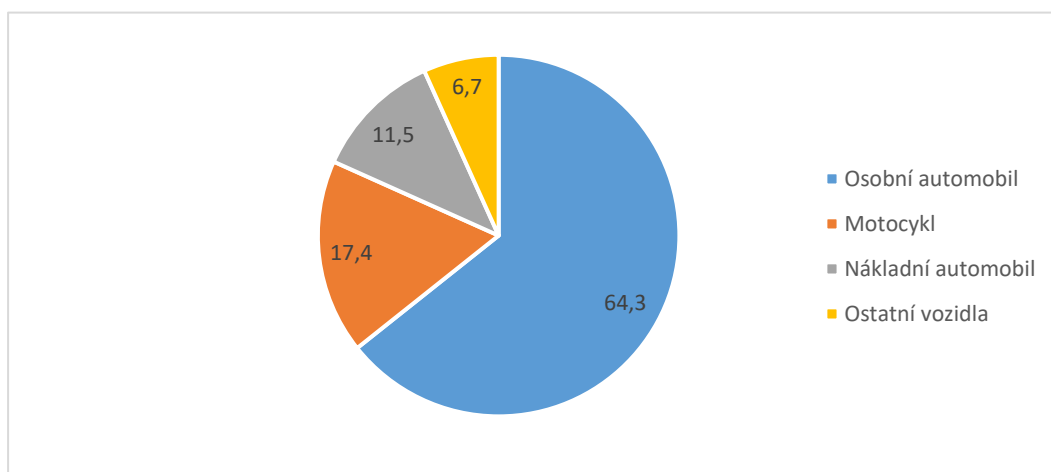
Skladba registrovaných vozidel je na území města Olešnice relativně pestrá s nadvládou osobních automobilů. Osobní automobily tvoří necelé dvě třetiny z celkového počtu vozidel. Následují motocykly s 17,4 % a nákladní vozidla jsou zastoupena více než jednou desetinou. Ostatní vozidla (speciální motorová vozidla) pak tvoří necelých 7 %.

Tab. 3: Počet registrovaných vozidel ve městě Olešnice na Moravě k 1. 1. 2020

Druh vozidla	Osobní automobil	Motocykl	Nákladní automobil	Ostatní vozidla	Celkem
Počet vozidel	791	214	142	83	1230

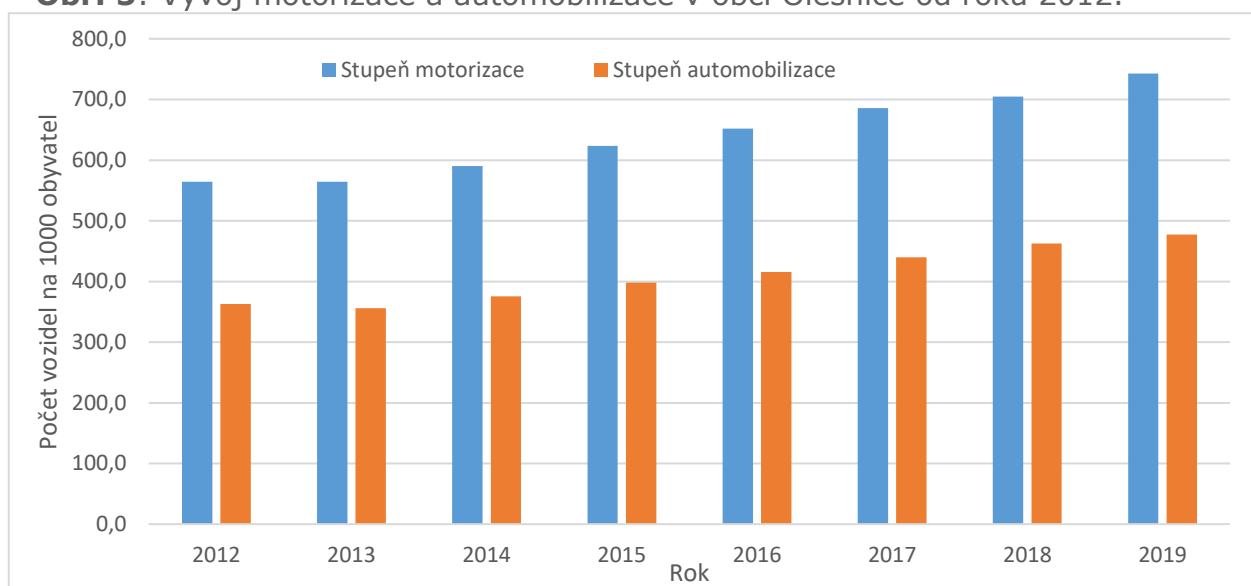
Důležitějšími ukazateli jsou pak stupně motorizace a automobilizace. Tyto ukazatele vypovídají o množství motorových vozidel (motorizace) či množství osobních automobilů (automobilizace) na 1000 obyvatel. K 1. 1. 2020 pak činil celkový stupeň motorizace ve městě Olešnice 742,9 **(1:1,34)**, čili zhruba tři motorová vozidla na 4 obyvatele. Co se týká stupně automobilizace, ten je logicky nižší, jelikož bereme v potaz pouze osobní automobily. V našem případě činí tento ukazatel 477,4 **(1:2,09)**, což značí, že jeden osobní automobil připadá na zhruba dva obyvatele města.

Pro srovnání například s blízkou obcí Bystré jsou tyto hodnoty mírně nižší. Stupeň motorizace zde činí 693,7 **(1:1,44)** a automobilizace 423,8 **(1:2,35)**. V okresním městě Blansku pak motorizace dosáhla hodnoty 624,4 **(1:1,6)** a automobilizace 455,5 **(1:2,2)**, což je v tomto případě nižší než v Olešnici. To může být dáno různými faktory, kterými toto město disponuje (existence MHD, větší pěší dostupnost atd.)

**Obr. 4:** Podíl jednotlivých druhů vozidel (v %) registrovaných na území města k 1. 1. 2020.

Tab. 4: Vývoj motorizace a automobilizace ve městě Olešnice na Moravě od roku 2012.

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Motorizace	564,6	564,5	590,2	623,6	652,1	686,0	704,5	742,9
Automobilizace	362,9	355,9	375,5	398,0	415,5	439,8	462,3	477,4

Obr. 5: Vývoj motorizace a automobilizace v obci Olešnice od roku 2012.

Sčítání dopravy

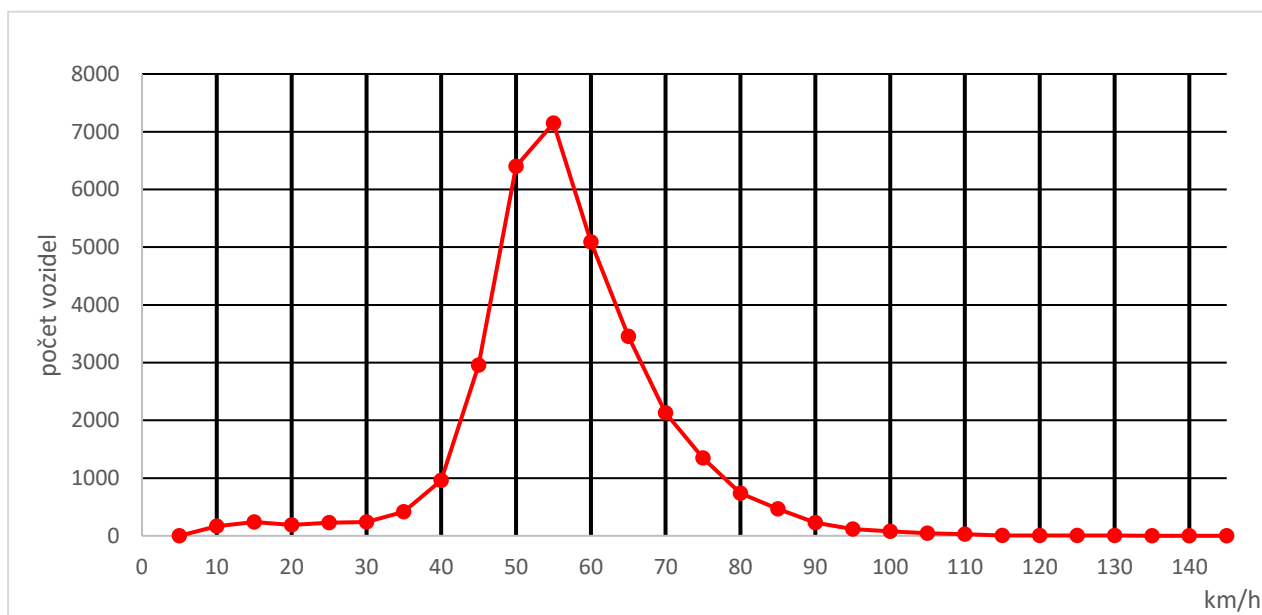
Data ze sčítání dopravy byla pořízena stacionárním zařízením v období od 9. 6. 2020 do 16. 6. 2020. Průměrně tak projelo za toto období Olešnicí v severní části (ulice Rovečinská po centrum) 1 806 vozidel a v jižní části (ulice generála Čapka po centrum) 2 861 vozidel.

Můžeme vidět, že většina vozidel (68 %), které touto obcí projíždí, nedodrжуje předepsanou rychlost 50 km/h (viz Obr. 6). To může v některých částech silnice II/362, především v těch s užší průjezdní šířkou, vytvářet dopravně-bezpečnostní rizika. Zvýšení bezpečnosti pěších bylo provedeno vybudováním chodníků na komunikaci II/362 včetně VZD V 7 „Přechod pro

chodce" (v obci o minimální šířce 3,0 m). Jedná se o ulici Generála Čapka a Rovečinskou. Důležité je udržovat dobrý stav a viditelnost tohoto vodorovného dopravního značení. V rizikových úsecích lze snížit rychlosti na 40 km/h pomocí svislého dopravního značení B 21a a doplnění SDZ A 12a „Chodci“.

Tab. 5: Výsledky sčítání dopravy pro rok 2020 na silnici II/362

pracovní den 9. 6. 2020					
Druh vozidla	osobní auto	jednostopé	nákladní	nákladní s vlekem	celkem
Směr/ze směru Kunštát	1506	55	403	85	2049
Směr/ze směru Bystré	1091	21	170	73	1355
volný den 13. 6. 2020					
Druh vozidla	osobní auto	jednostopé	nákladní	nákladní s vlekem	celkem
Směr/ze směru Kunštát	1982	96	352	112	2542
Směr/ze směru Bystré	1546	44	86	61	1737



Obr. 6: Dosažená rychlost při vjezdu/výjezdu do města Olešnice

DOPRAVNÍ PRŮZKUM V OBCI

Analýza stávajícího stavu dopravy byla provedena za účelem zjištění základních informací o dopravním chování na území města Olešnice.

Tento dopravní průzkum měl za úkol zjistit skutečnou zatíženost vyhrazených parkovišť případně komunikací, kde dochází k odstavování vozidel na území města a jsou tímto problémové. Byla zjištěna riziková místa jak z pohledu aktivní, tak statické dopravy (zde se jednalo především o porušování zákona 361/2000 Sb. – Hlava 2 – Díl 3 – Oddíl 1 - §25 - (3) Při stání musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy.). Jedná se především o dopravně-bezpečnostní místa pro řidiče a pěší.

Dopravní průzkum statické dopravy proběhl dle předem připraveného harmonogramu a nebyl ovlivněn mimořádnými událostmi na území města Olešnice.

Průzkum dopravy v klidu

Většina osobních automobilů je v pohybu maximálně 10 – 15 % životnosti. Tudíž řešení statické dopravy (doprava v klidu) je jedním z nejdůležitějších a prostorově nejnáročnějších prvků při rozvoji města nebo obce (zejména jejich center a obytných oblastí). Závisí pak především na úrovni automobilizace dané obce, charakteru území (poloha v zástavbě atd.) a významu konkrétních staveb.

Průzkum statické dopravy byl na území města Olešnice proveden dne 10.9.2020 v rozmezí od 7:00 – 17:00 v půlhodinových intervalech. Hlavním cílem bylo zjištění kolik vozidel je zde odstaveno, na jak dlouho a zda se jednalo nebo nejednalo o označené parkoviště. Následně byla vypočtena maximální obsazenost v průběhu dne a průměrný čas parkování. V obci bylo vytipováno 5 oblastí s problémovým parkováním.

Rozdělení vozidel do kategorií dle času stráveného na parkovacím místě či odstavení vozidla:

- Zaměstnanec (vozidlo zaparkované v průběhu šetření na pracovní dobu)
- Krátkodobý návštěvník (čas 0,5-4 h)
- Dlouhodobý návštěvník (čas 4-8 h)
- Rezident (vozidlo zaparkované před a po šetření)

Vyznačené parkování

Parkování se z velké části realizuje v centru města. V této části je nejvíce označených parkovacích míst (67). Ovšem parkování zde je regulováno zpoplatněním v podobě parkovacího automatu, protože je potřeba zajistit dostatek míst k parkování pro osoby využívající blízkých služeb pošty, městské úřad či obchodů. Primárně pro tyto účely je v této oblasti umožněno krátkodobé parkování vozidel do 1 hodiny bez poplatku.

Další parkoviště je u mlékárny Olešnice, kde je ovšem tato odstavná plocha vyhrazena pro zaměstnance blízkého potravinářského průmyslu, a tudíž by se neměla využívat k potřebám rezidentů. Parkoviště u lékárny, které tvoří celkem 10 parkovacích míst, je taktéž omezeno z hlediska rezervace parkování pro lékaře a další zdravotníky. Pro potřeby ostatních je naplánována modernizace parkoviště v ulici Na Špitále s celkovou kapacitou 22 parkovacích míst. Dalších 11 míst najdeme v areálu ZŠ a MŠ Olešnice, kde je vjezd povolen pouze s povolením. Menší parkoviště se pak nachází také na ulici Cihelna (5 míst) a Vejpustek (4 místa).

U MŠ na ulici Veselská existuje parkoviště s omezenou dobou stání (15 min), ovšem chybí dopravní vodorovné značení o vymezení parkovacích míst pro lepší využití prostoru. U fotbalového hřiště se nachází 8 parkovacích míst a za nákupním střediskem míst 15.

Tab. 6: Počet parkovacích míst na vyznačených parkovištích v Olešnici

Oblast	Počet vyznačených parkovacích míst
Náměstí míru	67
Lékařské středisko	10
Vejpustek	4
Mlékárna	23
MŠ a ZŠ - Hliníky	11
Pod polepšovnou	10
Cihelna	5
Na Špitále	22
U fotbalového hřiště	8
Za nákupním střediskem	15
Celkem	175

Průzkum dopravy v pohybu

Analýza stávajícího stavu dopravy byla provedena za účelem zjištění základních informací o dopravním chování a intenzitě automobilové dopravy. Tyto průzkumy byly provedeny na území města Olešnice. Byl proveden dopravní průzkum, který měl za úkol zjistit skutečnou zatíženost komunikací, intenzitu a skladbu dopravních proudů, které procházejí na určených ulicích ve městě.

Všechny průzkumy proběhly podle předem připraveného harmonogramu. Průběh průzkumů nebyl ovlivněn mimořádnými událostmi. Průzkum probíhal na těchto ulicích:

- Hliníky
- Veselská
- Moravská strana
- Křtěnovská
- Trpínská
- Obora

Kapacitní průzkum dopravy

Kapacitní průzkumy dopravy mají dle doporučení probíhat uprostřed týdne (úterý-čtvrtek) aniž by některých z okolních dnů byl nepracovní (svátek). Taktéž nesmí v okolních obcích probíhat kulturní akce, které by značně ovlivňovaly intenzitu dopravy na vybraných ulicích.

Tento průzkum automobilové dopravy se konal v listopadu 2020. Byl rozdělen na dopolední a odpolední část. Dopolední část se konala v rozmezí 7:00 – 11:00 hodin, odpolední pak v rozmezí 14:00 – 18:00 hodin.

Motorová vozidla, která projížděla sčítacími stanovišti na území dané ulice byla zaznamenána do zápisového archu. Zaznamenávání motorových vozidel bylo v hodinových intervalech a rozdělováno podle druhu motorového vozidla (osobní, ostatní - nákladní automobil, autobus, motocykl). Tento průzkum má za úkol zjištění intenzity a skladby dopravního proudu, které jsou na území města realizovány.

Bylo vymezeno celkem pět stanovišť kapacitního dopravního průzkumu, které se nacházely na vybraných ulicích města Olešnice.

Lokalizace stanovišť kapacitního průzkumu:

- č. 1: ulice Křtěnovská-křižovatka ulic Křtěnovská/Moravská strana – před budovou ZUŠ
- č. 2: ulice Moravská strana-křižovatka ulic Moravská strana / Na Špitále / Klimentka
- č. 3: ulice Veselská – před koupalištěm
- č. 4: ulice Trpínská a Obora – před památníkem padlých
- č. 5: ulice Hliníky – před budovou ZŠ a MŠ Olešnice



Tab. 7: Rozmístění sčítacích stanovišť pro kapacitní průzkum

Provedený kapacitní průzkum dopravy nám vyčíslil celkový počet motorových vozidel a jejich druh.

Sčítací archy pro kapacitní průzkum dopravy s příslušnými údaji o vozidlech (čas a typ vozidla) byly přepsány do datového souboru v programu Excel. Po kontrole přepisu byla zahájena vlastní analýza dat a následná interpretace konečných výsledků ve formě tabulek.

Tab. 7: Počet záznamů rozdělených dle typu a času pro všechny vybrané ulice

Vozidla	Dopoledne	Odpoledne	Celkem	Podíl (%)
Osobní	471	549	1 020	88,93
Ostatní	52	75	127	11,07
Celkem	523	624	1 147	100
Podíl (%)	45,60	54,40	100	X

Celkem bylo zjištěno 1 147 záznamů (cest), které se uskutečnily v den průzkumu na vybraných ulicích města Olešnice. Zhruba 89 % záznamu tvoří osobní automobily a zbylá procenta pak tvoří ostatní vozidla (vesměs nákladní a zemědělské).

Tab. 8: Počet záznamů rozdělených dle typu a času pro ulici Křtěnovská

Vozidla	Dopoledne	Odpoledne	Celkem	Podíl (%)
Osobní	67	83	150	88,76
Ostatní	9	10	19	11,24
Celkem	76	93	169	100
Podíl (%)	44,97	55,03	100	X

Tab. 9: Počet záznamů rozdělených dle typu a času pro ulici Moravská strana

Vozidla	Dopoledne	Odpoledne	Celkem	Podíl (%)
Osobní	94	104	198	97,54
Ostatní	2	3	5	2,46
Celkem	96	107	203	100
Podíl (%)	47,29	52,71	100	X

Tab. 10: Počet záznamů rozdělených dle typu a času pro Veselská

Vozidla	Dopoledne	Odpoledne	Celkem	Podíl (%)
Osobní	77	79	156	84,32
Ostatní	12	17	29	15,68
Celkem	89	96	185	100
Podíl (%)	48,11	51,89	100	X

Tab. 11: Počet záznamů rozdělených dle typu a času pro Trpínská

Vozidla	Dopoledne	Odpoledne	Celkem	Podíl (%)
Osobní	102	126	228	88,72
Ostatní	11	18	29	11,28
Celkem	113	144	257	100
Podíl (%)	43,97	56,03	100	X

Tab. 12: Počet záznamů rozdělených dle typu a času pro Hliníky

Vozidla	Dopoledne	Odpoledne	Celkem	Podíl (%)
Osobní	95	106	201	84,45
Ostatní	15	22	37	15,55
Celkem	110	128	238	100
Podíl (%)	46,22	53,78	100	X

Tab. 13: Počet záznamů rozdělených dle typu a času pro Obora

Vozidla	Dopoledne	Odpoledne	Celkem	Podíl (%)
Osobní	36	51	87	91,58
Ostatní	3	5	8	8,42
Celkem	39	56	95	100
Podíl (%)	41,05	58,95	100	X

Největší podíl vozidel z kategorie ostatní (nákladní a zemědělská vozidla) byl v ulici Veselská, konkrétně se jednalo o 15,7 %. Podobně vysoký podíl ostatních vozidel měly ulice Trpínská a Hliníky, které na tuto komunikaci navazují. Nejmenší podíl pak najdeme na sledovaném úseku ulice Moravská strana (cca 2,5 %). Více dat bylo zaznamenáno v odpolední části dopravního průzkumu kapacity (cca 55:45).

Směrový dopravní průzkum byl proveden i za účelem zjištění dopravních vztahů, které jsou realizovány na území obce. Vztahy jsou zaměřeny především na jednotlivá stanoviště. Zde byla získána data o kapacitě projížděných stanovišť a díky tomu byla zjištěna intenzita jednotlivých proudů vozidel a jejich druhu.

PASPORT MK

Pasport místních komunikací je základní evidencí komunikací, vedenou jejich správcem. Rozsah a způsob vedení pasportu MK odpovídá příslušným ustanovením zákona číslo 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění, a Vyhlášky Ministerstva dopravy číslo 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, v platném znění.

Zákon definuje místní komunikace jako veřejně přístupnou pozemní komunikaci, sloužící převážně místní dopravě na území obce. Místní komunikace se pak rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do čtyř tříd:

- MK I. třídy, kterými jsou dopravně nejvýznamnější sběrné komunikace ve městech,
- MK II. třídy, kterými jsou sběrné komunikace, které spojují části měst navzájem nebo napojují města, případně jejich části na pozemní komunikace vyšší třídy nebo kategorie,
- MK III. třídy, kterými jsou obslužné komunikace,
- MK IV. třídy, kterými jsou komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel nebo na kterých je umožněn smíšený provoz.

Na území města Olešnice na Moravě byly identifikovány komunikace ve vlastnictví města v následujících kategoriích: MK III. třídy, MK IV. třídy, UK.

Na území města se vyskytují MK III. třídy o délce 10 870 m a jejich celková plocha činí 51 025 m². MK IV. třídy se vyskytují v délce 7 671 m a jejich celková plocha činí 14 455 m². Účelové komunikace nabývají délky 22 862 m s plochou 82 989 m². Na území města se dále vyskytují čtyři krajské silnice. Silnice druhé třídy – II/362 má délku 4 029 m. Silnice třetí třídy jsou pak dlouhé následovně: III/36214 – 1 246 m, III/3829 – 652 m, III/3826 – 3 249 m.

IDENTIFIKACE PROBLÉMOVÝCH MÍST A PRVKŮ V DOPRAVĚ

Problémových míst bylo identifikováno hned několik.

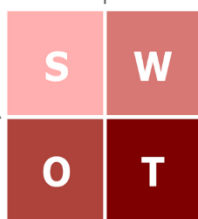
- Spojovací komunikace mezi ulicemi Klimentka a Krátká. Zde dochází k parkování v prostoru komunikace, snižuje se průjezdní šířka a nedodržují se volné dva jízdní pruhy na komunikaci.
- Na ulici Moravská Strana dochází k nedodržení dvou průjezdních pruhů nebo parkování na chodníku.
- Na parkovišti v ulici Na Špitále by bylo vhodné vyjasnit pravidla parkování a určit parkovací systém.
- U mlékárny je třeba ověřit zatíženost parkoviště pro zaměstnance mlékárny a přilehlých komunikací dopravou v klidu (parkujícími vozidly).
- V křižovatce před mlékárnou by bylo vhodné rozlišit komunikaci a ostatní plochy.
- Nedostatečná kapacita parkovacích míst pro zaměstnance Mlékárny.
- Některé komunikace ve vlastnictví města trpí zhoršeným stavem povrchu.
- Před MŠ je v ranních hodinách vysoká fluktuace parkujících a ti nevyužívají plochu k parkování vždy efektivně.
- Zemědělská technika nadmíru využívá průjezd centrem města. Tímto tato lokalita trpí zvýšeným hlukem a opotřebením povrchu vozovky.
- Často nedostatečná průjezdní šířka ulice Ústupská způsobená parkujícími vozidly.

Silné stránky

- Nově zrekonstruovaná krajská silnice společně s přiléhajícími chodníky
- Centrum města příjemné pro chodce, přesto dostatečně kapacitní pro automobilovou dopravu
- Četnost chodníků – značná pěší průchodnost městem

Slabé stránky

- Příjezdová cesta ke ski areálu skrze starší rezidenční zástavbu města
- Velký počet krajských silnic implikují frekventovanost provozu
- Nedostatečně vyřešená kapacita parkování u ZŠ a MŠ



Příležitosti

- Zlepšení aktivní i statické dopravy ve frekventované severozápadní části města (severní část Moravské strany, Klimentka)
- Potenciál infrastruktury okolo Mlékárny pro efektivnější i bezpečnější dopravu
- Okolní účelové komunikace nabízejí možnost odklonu zemědělské techniky od intravilánu města
- Účelová komunikace CP1 vedoucí ke SKI areálu. Významná spojnice k tomuto turistickému cíli.

Hrozby

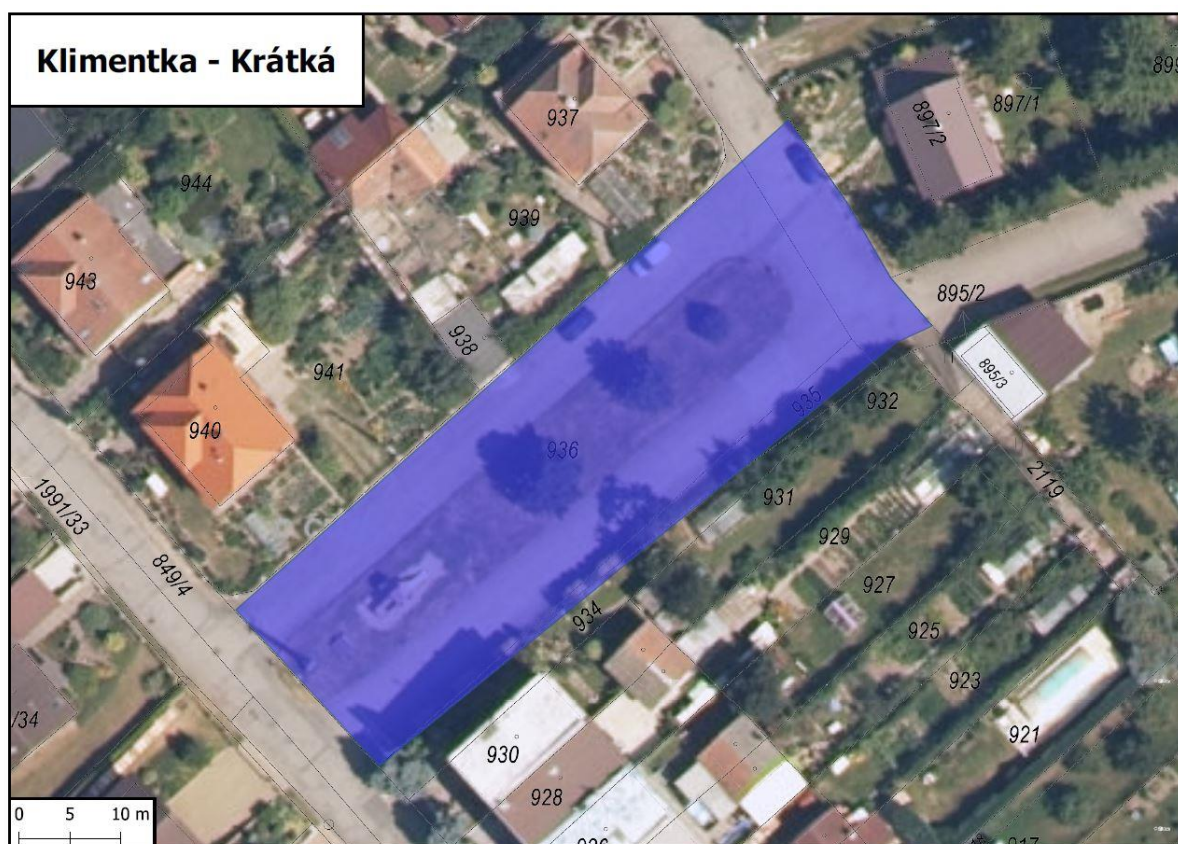
- Jižní část Moravské strany bez potenciálu k modernizaci pro návštěvníky ski areálu
- Náměstí nabízí velký prostor pro aktivní i statickou dopravu – může být problém pro jeho image při zvýšené motorizaci

NÁVRHOVÁ ČÁST

PRŮZKUM DOPRAVY V KLIDU

Klimentka - Krátká

Tato oblast se nachází v severozápadní části města a je vymezena pouze spojovacími komunikacemi mezi ulicemi Krátká a Klimentka, kde je ve středu situován park s herními prvky a bodovou zelení. Charakter zástavby je čistě obytný. V pasportu místních komunikací se jedná o komunikaci 27c.



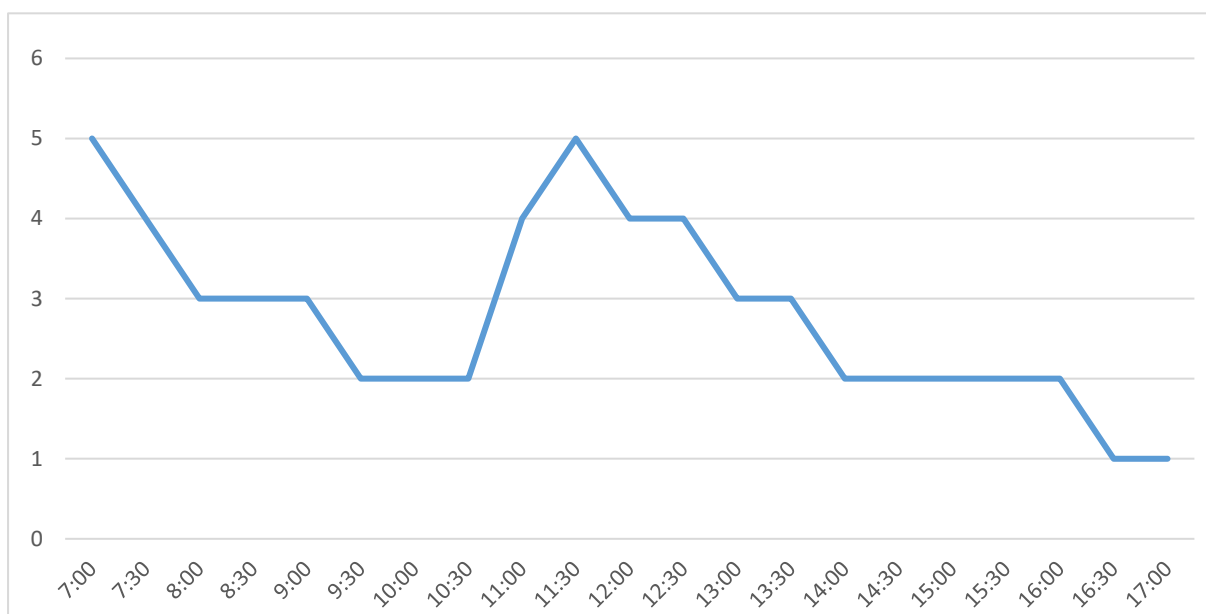
Obr. 8: Oblast průzkumu parkování mezi ulicemi Klimentka a Krátká

Nejsou zde nijak vyznačeny parkovací plochy pomocí vodorovného či svislého dopravního značení. Je zde realizováno podélné parkování, které v některých úsecích pozemní komunikace může vyvolávat dopravně-bezpečnostní rizika při zhoršeném průjezdu touto komunikací.

Odstavování vozidel je realizováno na povrchu pozemní komunikace. Pro vytvoření dostačující parkovací kapacity je třeba vymezení parkovacích ploch na komunikaci pomocí vodorovného dopravního značení. Za dobu průzkumu dopravy v klidu zde parkovalo celkem 8 osobních vozidel podélně na pozemní komunikaci. Jejich průměrná doba stání pak činila 4,5 h. Nejvíce aut v této oblasti v průběhu dne bylo v ranních hodinách a kolem poledne.

Tab. 14: Rozdělení vozidel dle délky stání a zařazení do kategorie Klimentka - Krátká

Klimentka - Krátká	Dlouhodobý návštěvník	Krátkodobý návštěvník	Rezident	Zaměstnanec
Počet vozidel	3	2	3	0



Obr. 9: Vývoj počtu zaparkovaných vozidel v průběhu šetření pro Klimentka - Krátká.



Obr. 10: Klimentka – Krátká (severně)



Obr. 11: Klimentka – Krátká (jižně)

V této oblasti lze navrhnout jednosměrné komunikace, které vytvoří bezpečný průjezd danou lokalitou, ale také vytvoření nových parkovacích ploch pro zdejší rezidenty (Viz Obr. 11):

Jižnější z obou komunikací by měla vést směrem západ-východ pro plynulejší návaznost na vedlejší komunikace směrem od ulice Moravská strana. Zde by mělo být doplněno především svislé dopravní značení IP 4b „Jednosměrný provoz“ (u křížení s ulicí Klimentka) a B 2 („Zákaz vjezdu všech vozidel“ u křížení s ulicí Krátká).

Severnější komunikace by měla pak vést opačným směrem východ-západ, aby navazovala a zajišťovala propojenost oblasti s druhou hlavní ulicí (Klimentka). Nezbytné je rovněž doplnění o svislé dopravní značení jako u předchozího případu. Svislá dopravní značka IP 4b (u křížení s ulicí Krátká) a B 2 (u křížení s ulicí Klimentka).

- **Varianta A** – Obě nově vytvořené jednosměrné komunikace doplnit o výše zmíněné svislé dopravní značení a vodorovné dopravní značení podélného parkování V 10d „Parkovací pruh“. Taktéž vytvořit značení V 12a „Žlutá klikatá čára“ pro zamezení stání před výjezdy ze soukromých pozemků. Touto variantou vznikne 12 parkovacích míst.
- **Varianta B** – Doplnění nově vzniklých jednosměrných komunikací pouze o svislé dopravní značení (B2 a IP4b) upravující směr jízdy. V tomto případě bez vyznačení stání pomocí VDZ.
- **Varianta C** - Obě nově vytvořené jednosměrné komunikace doplnit o výše zmíněné svislé dopravní značení a vodorovné dopravní značení podélného parkování V 10d „Parkovací pruh“ po levé straně komunikací ve směru provozu (strana komunikace přiléhající k parku). Délka vymezeného parkování vychází přibližně na 2 x 48 m. Vzniknout by mělo 14 parkovacích míst.



Obr. 12: Možnosti realizace jednosměrné komunikace pro spojení ulic Klimentka – Krátká

Vymezením parkování pomocí VDZ se zdánlivě sníží počet parkovacích míst. Na druhou stranu dojde k zamezení parkování ve vjezdech a v křižovatce. Legislativně se také zjednoduší pokutovatelnost vozidel parkujících mimo vyhrazené stání.

Cena značení:

- Varianta A
 - Svislé dopravní značení B2, IP4b (značka / sloupek / uchycení)
 - 1 100 / 650 / 75,- Kč za kus
 - Vodorovné dopravní značení
 - 1 m² bílá/barevná – 200/240,- Kč
- Varianta B
 - Svislé dopravní značení B2, IP4b (značka / sloupek / uchycení)
 - 1 100 / 650 / 75,- Kč za kus
- Varianta C
 - Svislé dopravní značení B2, IP4b (značka / sloupek / uchycení)
 - 1 100 / 650 / 75,- Kč za kus
 - Vodorovné dopravní značení
 - 1 m² bílá – 200,- Kč

Celkem:

- **Varianta A – 15 180,- Kč**
 - 4x SDZ (7500,- Kč)
 - cca 36m² bílého + 2 m² žlutého VDZ (7 200,- + 480,- Kč)
- **Varianta B – 7 500,- Kč**
 - 4x SDZ (7500,- Kč)
- **Varianta C – 14 300,- Kč**
 - 4x SDZ (7500,- Kč)
 - cca 34m² bílého VDZ (6800,-)

Moravská strana

Tato oblast se vymezuje na ulici Moravská strana v celé její délce (cca 1 km). Ulice vede paralelně se silnicí II/362. Její funkcí je převážně obsluha zastavěného území v západní části města, tudíž je zde větší koncentrace obyvatel v kategorii „Rezident“. V této oblasti se dle pasportu místních komunikací nacházejí komunikace 24c, 25d, 26d, 27d, 28d, 29d, 30d, 31d.



Obr. 13: Oblast průzkumu parkování na ulici Moravská Strana

Ve své jižní části (jižně od křižovatky Na Špitále - Klimentka), která prochází starší zástavbou, je tato oblast bez větších problémů, jelikož většina parkování je realizována na soukromých pozemcích přilehlých nemovitostí a vozidla tak nezasahují do pozemní komunikace.

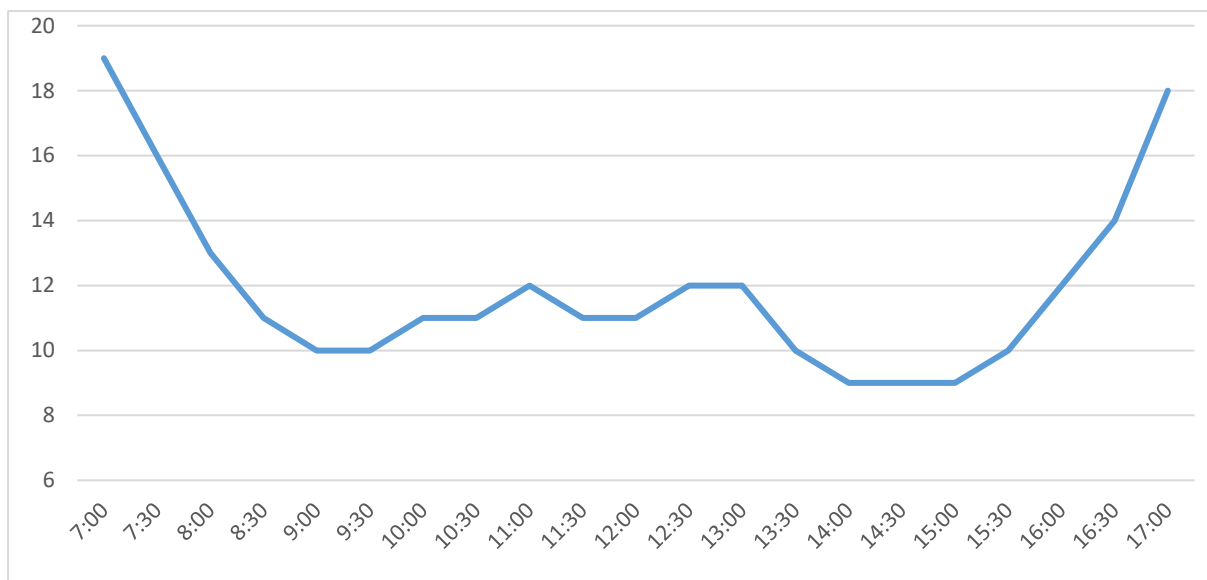
V severní části (severně od křižovatky Na Špitále - Klimentka), která byla naopak vystavěna později, je častým jevem odstavování vozidel na chodníku pro

pěší, mimo označené úseky svislým dopravním značením IP 11e „Parkoviště (stání na chodníku podélné)“. Při blokování chodníku vozidlem pak musí chodec auto obejít a často tak vstoupit do vozovky. Tím se vytváří nežádoucí a nebezpečná kolizní situace.

Průměrná doba stání vozidel činí 3,75 h. Tento údaj je dán především tím, že většina odstavených vozidel je rezidentů. Za dobu průzkumu dopravy v klidu zde parkovalo celkem 32 osobních vozidel, většinou podélně na pozemní komunikaci.

Tab. 15: Rozdělení vozidel dle délky stání a zařazení do kategorie pro ulici Moravská strana

Moravská strana	Dlouhodobý návštěvník	Krátkodobý návštěvník	Rezident	Zaměstnanec
Počet vozidel	2	6	20	4



Obr. 14: Vývoj počtu zaparkovaných vozidel v průběhu šetření pro ulici Moravská strana

V souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích je na této ulici nyní pouze zastavení vozidla, nikoliv stání. Je třeba zamezit parkování po celé délce ulice Moravská strana, a to po obou stranách. Jako záchytná parkoviště budou pro obyvatele této ulice sloužit navrhovaná místa kolem parku mezi ulicemi Krátká – Klimentka a parkoviště v ulici na Špitále. Doporučujeme také osvětu obyvatel v této věci a po určité době řešení přestupků příkazem na místě.

Pro zachování obou jízdních pruhů tedy není možné parkovat na žádné straně a pro parkování po jedné straně ulice by se tato komunikace musela změnit na jednosměrnou. Je důležité zachovat průjezdnost této komunikace z důvodu dostupnosti IZS a také stavebnin nacházejících se na konci ulice Moravská strana.

Navrhujeme také odstranění SDZ IP 11e „Parkoviště (stání na chodníku podélné)“.



Obr. 15: Návrh doplnění chodníků pro pěší v ulici Moravská strana

Doplnění chodníků navrhujeme v šesti úsecích a v celkové délce 218 běžných metrů a 327 m². Předpokládá se vybudování chodníku v šířce 1,5 m. Cena se může lišit dle možností dosažení této šířky.

Celkem:

- **219 090,- Kč**
 - 670 Kč/m²

Na Špitále

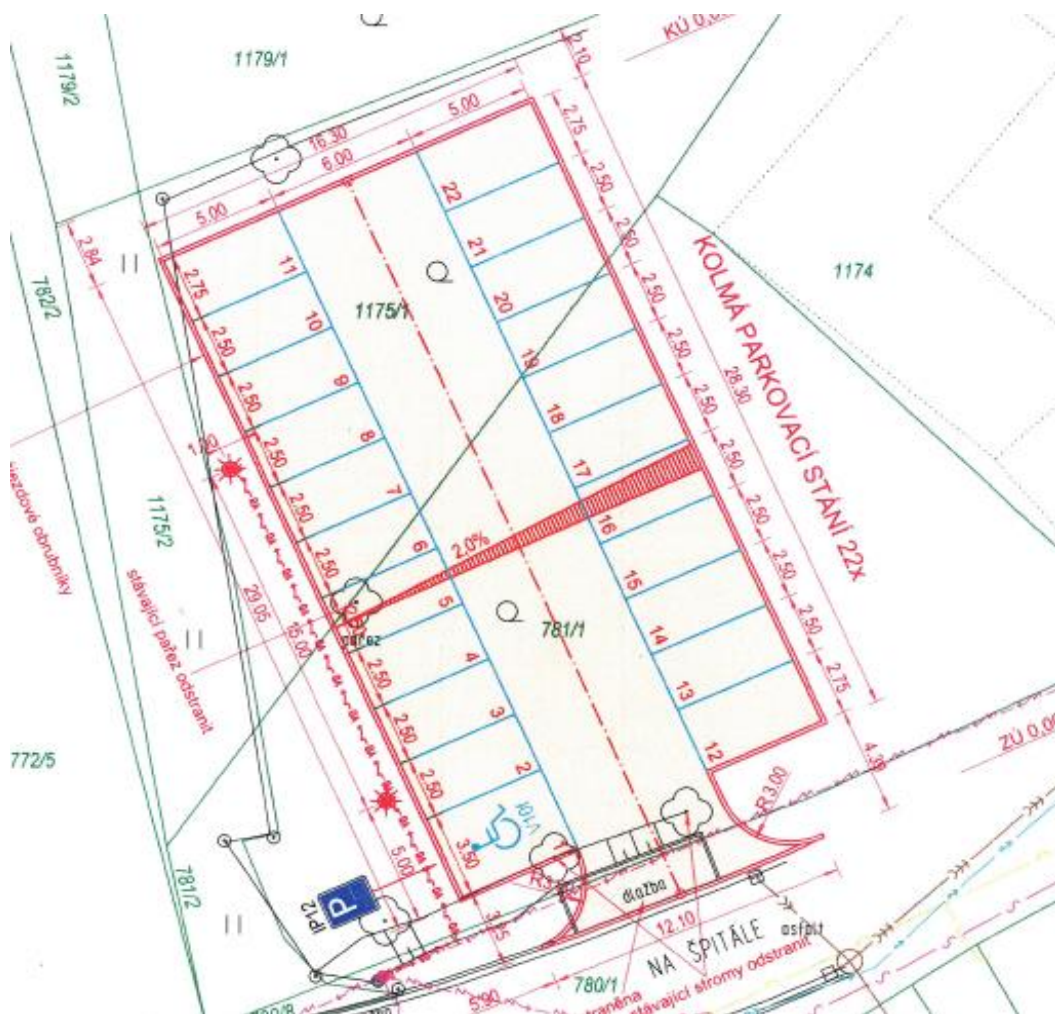
Tato oblast referuje o parkování na nezpevněném povrchu na stejnojmenné ulici poblíž centra města. V současnosti je vypracovaný projekt na rekonstrukci tohoto parkoviště na zpevněný povrch s veřejným osvětlením s kapacitou 21 stání + 1 stání pro invalidy (viz Obr. 16). Parkoviště dle pasportu MK přiléhá k místní komunikaci 26c a je označeno identifikačním číslem 22.



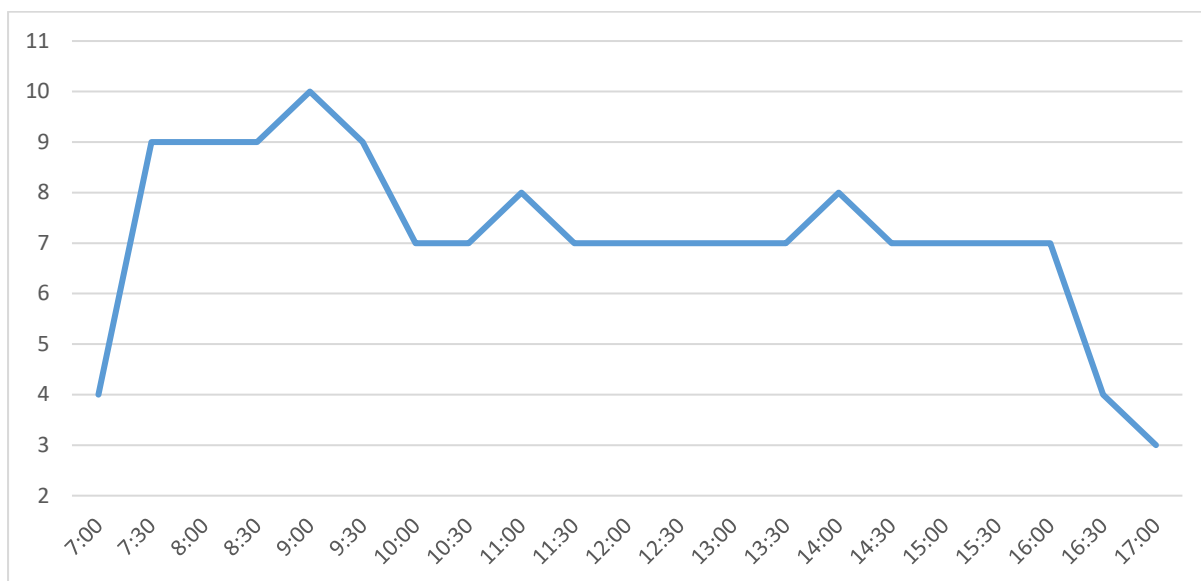
Obr. 16: Parkoviště v ulici Na Špitále

Parkoviště již v současnosti poskytuje dostatek míst k parkování, v rámci projektu dojde k úpravě povrchu a VDZ a tím ke zvýšení komfortu. Nabídka převyšuje potřeby lidí a slouží také jako záchytné parkoviště pro ulici Moravská strana. Parkoviště často slouží pro odstavení vozidel osob, navštěvujících přilehlé zdravotní středisko, tudíž je potřeba časově omezit několik parkovacích míst pro potřeby těchto veřejných služeb. Příslušná parkovací místa by byla doplněna o svislé dopravní značení IP 13b - parkoviště s parkovacím kotoučem. Tato značka

upozorňuje řidiče na skutečnost, že na parkovišti, které je takto označeno, musí při započetí stání umístit parkovací kotouč viditelně ve vozidle a nastavit na něm dobu začátku stání, kterou nesmí až do odjezdu měnit. Stanovený způsob stání (vzdálenost, pořadí, apod.) a dobu stání pak vyznačují dodatkové tabulky E 13, které upravují jejich platnost v době PO-PÁ mezi 07:00-17:00 hod., vždy se stáním na dobu maximálně 2 hodin. Takto označená parkovací místa by byla doplněna o vodorovné dopravní značení V 10g – časově omezené stání. Možností je také opatřit celé parkoviště výše zmíněným časovým omezením, což by umožnilo řešit dlouhodobě odstavená vozidla (ať už pojízdná či nepojízdná).



Obr. 17: Projekt na modernizaci parkoviště Na Špitále



Obr. 18: Vývoj počtu zaparkovaných vozidel v průběhu šetření pro oblast Na Špitále

Tab. 16: Rozdělení vozidel dle délky stání a zařazení do kategorie pro oblast Na Špitále

Na Špitále	Dlouhodobý návštěvník	Krátkodobý návštěvník	Rezident	Zaměstnanec
Počet vozidel	0	9	1	6

Počet vyznačených parkovacích a odstavných ploch je v této oblasti dostačující. Odstavování vozidel je aktuálně realizováno na nezpevněném povrchu. Po vytvoření označeného parkoviště se zpevněným povrchem bude parkování přesahovat potřeby pro tuto část města. Za dobu průzkumu dopravy v klidu zde parkovalo celkem 16 osobních vozidel příčně na území budoucího parkoviště. Jejich průměrná doba stání pak činila 4,5h. Nejvíce aut v této oblasti v průběhu dne bylo dopoledne.

Cena značení:

- Svislé dopravní značení IP 13b, E 13 (značka / sloupek / uchycení)
 - 1 100 / 650 / 75,- Kč za kus

Celkem:

- **2 925,- Kč**

Mlékárna – parkoviště

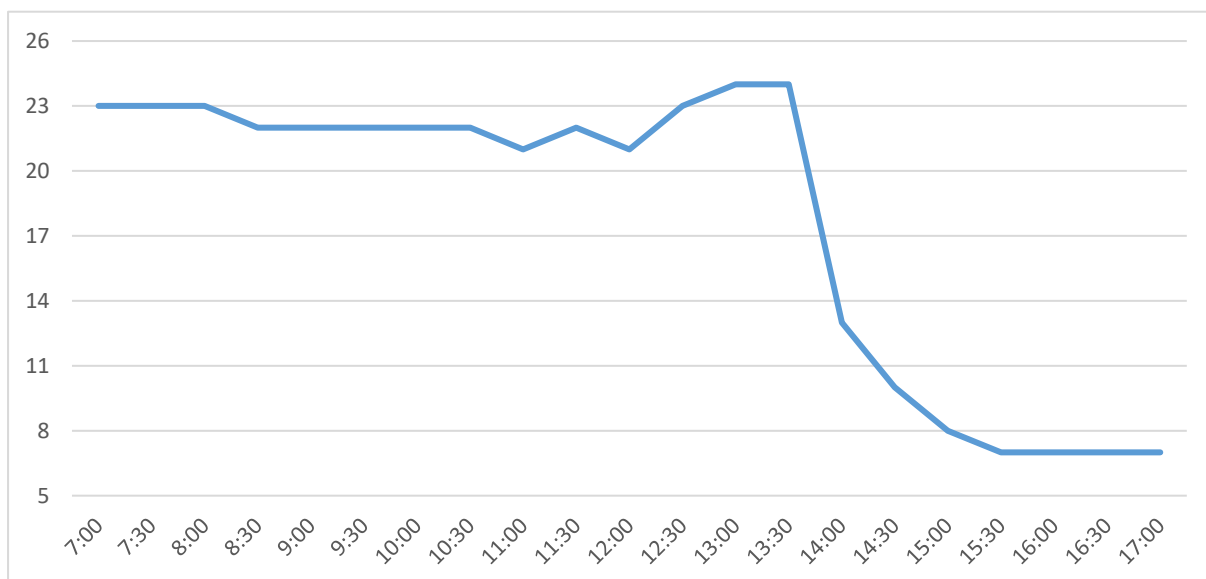
Jedná se o označené parkoviště před domem na ulici Tržní č. p. 440. Parkoviště je vyhrazené pro zaměstnance blízké Mlékárny Olešnice a.s. Parkoviště obsahuje celkem 23 parkovacích míst včetně parkování pro služební vozy společnosti. Ve večerních hodinách je parkoviště naplněno ze zhruba 30 %. Dle pasportu MK je parkoviště označeno identifikačním číslem 9 a přiléhá k MK 10c.



Obr. 19: Parkoviště pro zaměstnance mlékárny

Tab. 17: Rozdělení vozidel dle délky stání a zařazení do kategorie pro oblast Mlékárna - parkoviště

Mlékárna parkoviště	Dlouhodobý návštěvník	Krátkodobý návštěvník	Rezident	Zaměstnanec
Počet vozidel	6	4	1	17



Obr. 20: Vývoj počtu zaparkovaných vozidel v průběhu šetření pro oblast Mlékárna – parkoviště



Obr. 21: Mlékárna – parkoviště

Počet vyznačených parkovacích a odstavných ploch je v této oblasti nedostačující. Největší zatíženost parkoviště je v průběhu dopoledne, kdy se kapacita parkování pohybuje okolo 100 %. Za dobu průzkumu dopravy v klidu zde parkovalo celkem 28 osobních vozidel příčně na pozemní komunikaci. Jejich průměrná doba stání pak činila 6,5h. Nejvíce aut v této oblasti v průběhu dne bylo ráno a potom okolo poledne. K večeru je parkoviště nejméně vytížené.

Problémem zde je parkování zaměstnanců mlékárny mimo vyhrazené parkoviště. Proto by měla mlékárenská společnost poskytnout některé plochy v areálu jako parkovací místa svým zaměstnancům. Vhodná by k tomuto byla živičná plocha na parcele č. 1567/3 (viz obrázek 21).



Obr. 22: Mlékárna – parkování v areálu

Mlékárna – volné stání

Jedná se o pozemní komunikaci před domy č. p. 383, 374, 373, 356 na ulici Tržní poblíž Mlékárny Olešnice. Při plné vytíženosti především během dopoledních a brzkých odpoledních hodin na parkoviště Mlékárna – parkoviště, jsou zde odstavována vozidla zaměstnanců. Jelikož se jedná o komunikaci s nedostatečnými šířkovými poměry, odstavování vozidel zde porušuje zákon 361/2000 Sb. – zákon o provozu na pozemních komunikacích. V důsledku tohoto zde nevzniká pruh o minimální šířce 3 m pro průjezd vozidel IZS. Oblast se nachází dle pasportu MK na místní komunikaci 10c.



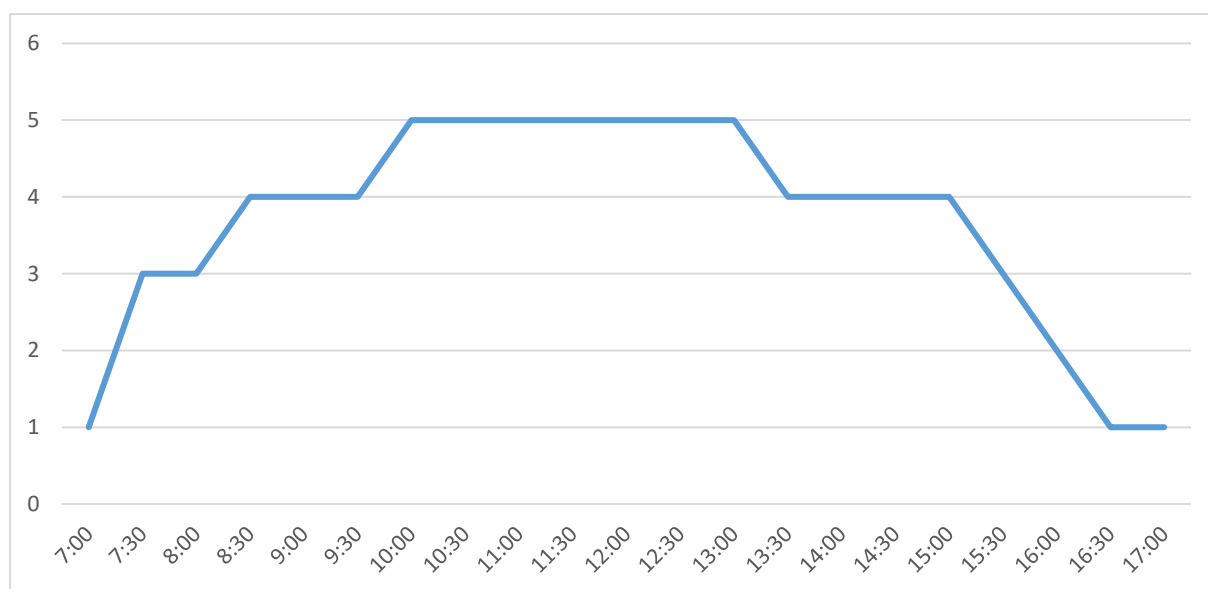
Obr. 23: Mlékárna – volné stání

Při přetrvávajícím problému navrhujeme dosazení svislého dopravního značení B 28 pro zákaz stání tak, aby nedošlo k porušování zákona o provozu na pozemních komunikacích. Dále vybudování vodorovného dopravního značení před

budovou mlékárny tak, aby bylo jasné vymezení pozemní komunikace (viz Obr. 23).

Tab. 18: Rozdělení vozidel dle délky stání a zařazení do kategorie pro oblast Mlékárna – volné stání

Mlékárna - volné stání	Dlouhodobý návštěvník	Krátkodobý návštěvník	Rezident	Zaměstnanec
Počet vozidel	1	0	0	5



Obr. 24: Vývoj počtu zaparkovaných vozidel v průběhu šetření pro oblast Mlékárna – volné stání

Počet vyznačených parkovacích a odstavných ploch je v této oblasti nedostačující, neboť odstavená auta v této části ulice porušují zákon 361/2000 Sb. Za dobu průzkumu dopravy v klidu zde parkovalo celkem 6 osobních vozidel příčně na pozemní komunikaci. Průměrná doba stání byla 6,75 h. Nejvíce vozidel v této oblasti parkuje v průběhu dne okolo poledne. Stání v celé vyznačené oblasti nemůže být obecně realizováno. Možností je povolit stání při krajnici v místech styku parcel 196/1 a 178/5 nákladním vozidlům na omezenou dobu. Toto opatření by sloužilo především nákladním vozidlům obsluhujícím mlékárenskou společnost. Přesná podoba parkování a časové omezení by mělo být konzultováno s vedením společnosti Mlékárna Olešnice.



Obr. 25: Návrh vodorovného dopravního značení pro ulici Tržní v blízkosti Mlékárny Olešnice

Cena značení:

- Vodorovné dopravní značení
 - 1 m² bílá/barevná – 200/240,- Kč

Celkem:

- **5 530,- Kč**
 - Cca 27,65 m² VDZ (V 4, V 10d, V 13)

OBCHVAT MĚSTA PRO ZEMĚDĚLSKOU TECHNIKU

Pro navržení dvou polních či zemědělských obchvatů města Olešnice, bylo využito již stávajících účelových komunikací společně s navrženými komunikacemi dle dokumentu „Jednoduché pozemkové úpravy v katastrálním území Olešnice na Moravě“ z roku 2016. Vedené trasy jsou zaznačeny v mapové příloze D1_Přehledová mapa návrhu zemědělského obchvatu.

Pro odlehčení centra města byly navrženy dvě trasy, které město obcházejí převážně po účelových komunikacích.

Západní část „zemědělského obchvatu“ je vedena po účelové komunikaci U1 (Lamberk – Trpín) a dále dle mapy Přehledová mapa návrhu zemědělského obchvatu. Je zde plánován živičný povrch o šířce 4,5 metru. Celková délka západní části je 3614 m. Povrch by měl být tvořen asfaltobetonem kvalitativní třídy III., případně recyklovaným materiálem z vozovek stmeleným cementem a asfaltovou emulzí nebo pěnou.

Východní část „zemědělského obchvatu“ využívá již existujících účelových komunikací vesměs na katastrálním území města Olešnice. Začíná na místní komunikaci III. třídy značené jako 20c. Následně účelovou komunikací U30 a propojením na U25, kde jsou dvě možnosti realizace:

- Varianta A – vedení „zemědělského obchvatu“ přes město Olešnice skrze komunikace 11c, 10c a 9c.
- Varianta B – pokračování přes účelové komunikace po U25, následným propojením k U8 a navázáním na 9c, kde by se měly obě varianty opět sloučit.

Od zemědělských objektů na severu města Olešnice by obchvat nadále pokračoval přes komunikace U3, U4 a jako poslední U1, kde by navazoval na silnici II/362 a následnou východní část obchvatu pro zemědělskou techniku.

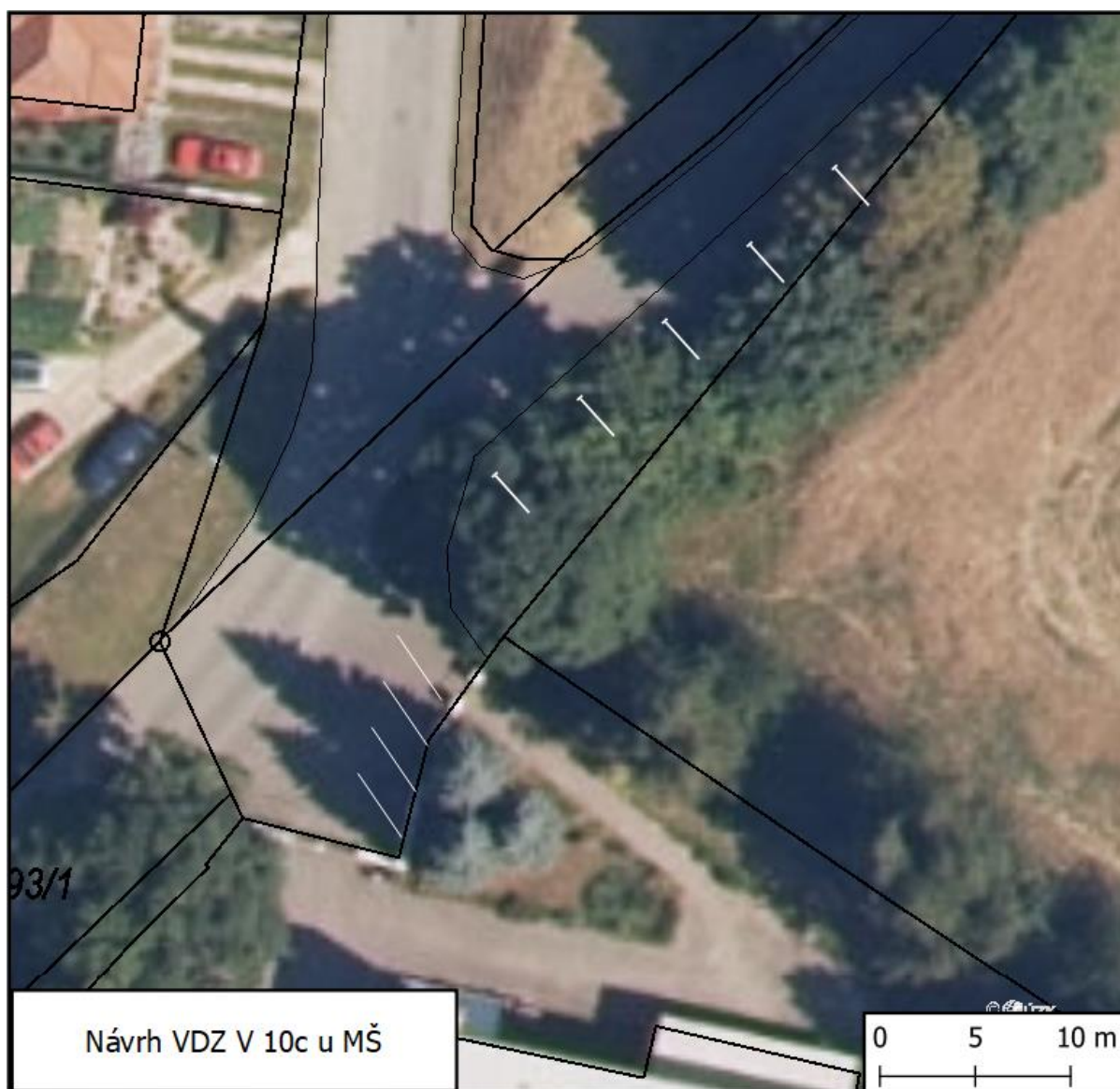
PARKOVACÍ PLOCHA PŘED MŠ

V ranních hodinách, kdy jsou děti vozeny do mateřské školy, je zde vysoká fluktuace vozidel. Stání je zde povoleno pro dobu 15 minut. Dle zkušeností zástupců města zde auta neparkují efektivně. Jedná se o parkovací plochu označenou v pasportu MK identifikačním číslem 2 přiléhající k MK 7c.



Obr. 26: Plocha pro parkování před MŠ

Na parcele č.2266 mezi vjezdem do areálu MŠ a vstupem pro pěší by mohla vzniknout tři parkovací místa pro šikmé parkování s vodorovným dopravním značením V 10c. Díky šikmému parkování by byl zachován průjezd do areálu MŠ a zároveň vstup. Další čtyři parkovací místa mohou být vymezena podél komunikace dle obrázku 26.



Obr. 27: Návrh vodorovného dopravního značení V 10c u MŠ

Cena značení:

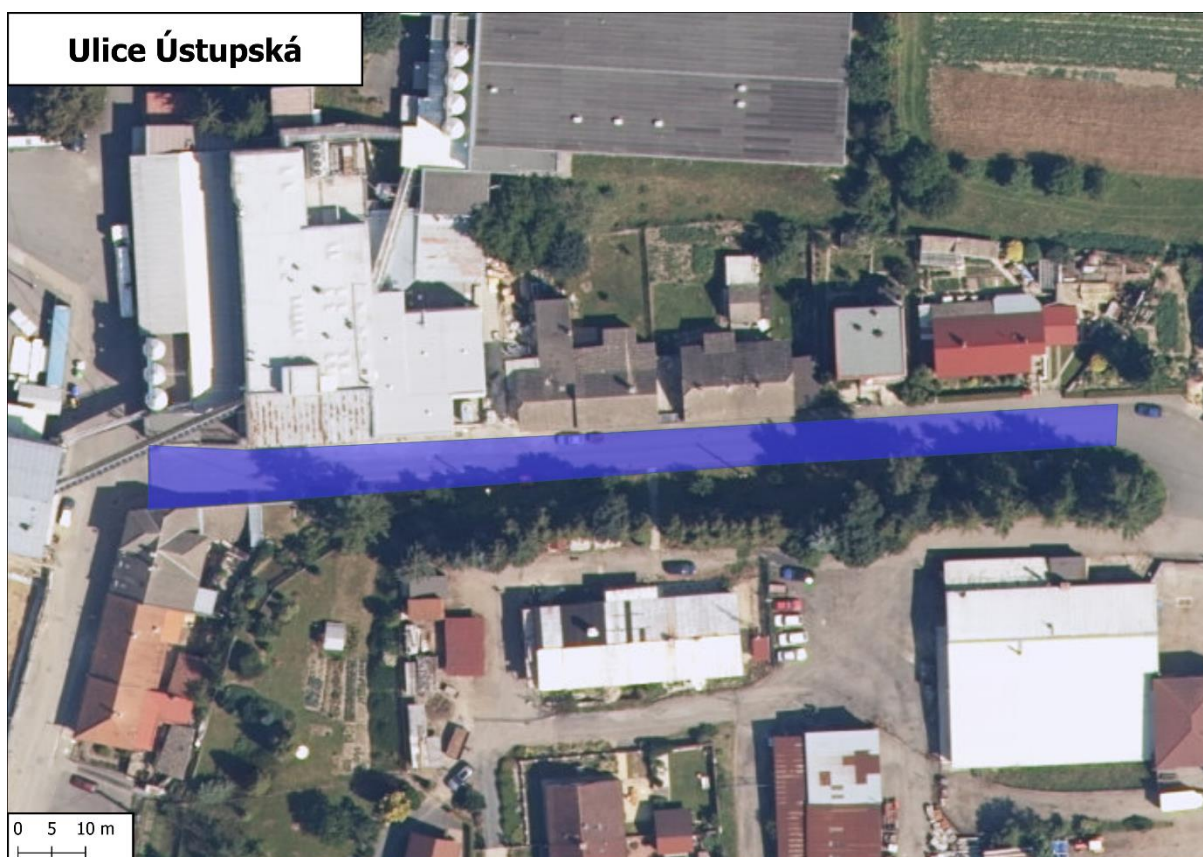
- Vodorovné dopravní značení
 - 1 m² bílá/barevná – 200/240,- Kč

Celkem:

- **1 800,- Kč**
 - Cca 9 m² VDZ (V 10c)

ULICE ÚSTUPSKÁ

V úseku vyznačeném na obrázku číslo 28. navrhujeme zákaz stání po obou stranách ulice. Druhou možností je zákaz stání na severní části ulice u rodinných domů a zákaz zastavení na jižní straně ulice. Důvodem je nevyhovující šířka komunikace. Musí zde být zachována dostatečná šířka pro průjezd zemědělské techniky.



Obr. 28: Návrh vodorovného dopravního značení V 10c u MŠ

Dopravní omezení na ulici Ústupská může být provedeno pomocí SDZ B 29 „Zákaz stání“ případně B 28 „Zákaz zastavení“. Druhou variantou je VDZ V 12d „Zákaz stání“ případně V 12c „Zákaz zastavení“.

Cena značení:

- Vodorovné dopravní značení
 - 1 m² bílá/barevná – 200/240,- Kč

- Svislé dopravní značení B 28/B 29 (značka / sloupek / uchycení)
 - 1 100 / 650 / 75,- Kč za kus

Celkem:

- **Varianta VDZ: 8 700,- Kč**
 - Cca 36,25 m² VDZ (V 12c/V 12d)
- **Varianta SDZ: 3 650,- Kč**
 - 2 ks SDZ (B 28/B 29)

KOMUNIKACE NAVRŽENÉ K REKONSTRUKCI

V této části dokumentu se budeme zabývat pozemními komunikacemi, které byly hodnoceny dle fyzického stavu hodnotou 4, 4-5 a 5 a následný důvod jejich rekonstrukce. Jedná se celkem o 45 komunikací (či jejich úseků). Konkrétněji o jednu komunikaci III. třídy, 15 komunikací IV. třídy a 28 účelových komunikací. Dle stavu je 25 komunikací hodnoceno jako 4 – nevyhovující, 4 komunikace hodnoceny 4-5 nevyhovující/havarijní a 16 má stav 5 – havarijní (viz Příloha B2).

Ne všechny komunikace, které jsou hodnoceny jako nevyhovující nebo v havarijním stavu, je zapotřebí rekonstruovat. V mnoha případech se jedná o účelové komunikace, které slouží pouze pro zemědělské stroje a není potřeba nebezpečný povrch nijak upravovat, nebo se jedná o nedostatečně vytížené komunikace. Dále to jsou pěší cesty, které nejsou tak často využívané chodci, a tudíž není zapotřebí zkvalitnění těchto úseků. Mezi tyto komunikace se špatným stavem, ale bez nutnosti nynější rekonstrukce patří 21d, 46d, U2, U5, U6, U7, U9, U15, U26, U27, U28, U29, U32, U34, U37, U38, U39, U40, U41. U ostatních úseků, které jsou ve špatném stavu, a byla navržena jejich oprava, byl navržen nový povrch komunikace a vyčíslena předpokládané výše cen opravy dle cenové soustavy RTS DATA (RTS 19/II). Tato soustava obsahuje základní technické informace a podmínky pro stanovení jednotkové ceny práce nebo materiálu ve smyslu vyhlášky č. 169/2016 Sb. k zákonu o veřejných zakázkách. Ceny se mohou lišit dle výběru místa uskladnění materiálu, dle výběru zhotovitele či dle cen materiálu. Cenový náklad se může snížit, pokud objednatel a zhotovitel usoudí, že určité segmenty a prvky komunikace budou ponechány, nebo znovu použity. Přehled navržených komunikací na rekonstrukci a předpokládané náklady na opravu shrnuje tabulka číslo 12.

Komunikace III. třídy:

- **15c** – komunikace je ze živičného povrchu, který má stav 4, místy až 5. Navrhujeme rekonstrukci této komunikace (ulice Boční) v celé své délce.
- **22c** – komunikace je ze živičného povrchu, který má stav 4 - nevyhovující. Je žádoucí sjednocení povrchu.

Komunikace IV. třídy:

- **52d** – komunikace je z nezpevněného povrchu. Jedná se o vyšlapaný chodník spojující ulice Boční a Dolní Vejpustek. Skalka. Komunikace je značena hodnotou stavu 4/5 – nevyhovující/havarijní. Navrhujeme šířkové a výškové vyrovnaní povrchu.
- **34d** – komunikace je z nezpevněného povrchu. Jedná se o vyšlapaný chodník. Navrhujeme šířkové a výškové vyrovnaní povrchu.

Účelové komunikace:

- **U1** – jedná se o komunikaci z velké části živičného povrchu. Často je využívána zemědělskou technikou, a tudíž je značně zdevastována. Jedná se o část navrhovaného „zemědělského obchvatu“ města. Je plánována rekonstrukce živičného povrchu.
- **U12** – jedná se o komunikaci částečně zpevněnou/štěrkovou, která obsluhuje bytové domy a garážové stání na ulici Veselská. Komunikace je značena hodnotou stavu 4 – nevyhovující. Pro lepší obslužnost území navrhujeme rekonstrukci a vybudování živičného povrchu.
- **U18** – komunikace je částečně ze zpevněného a nezpevněného povrchu. Jedná se o obslužnou komunikaci ke garážovému strání na ulici V Lukách. Komunikace je značena hodnotou stavu 4 – nevyhovující. Pro lepší obslužnost území navrhujeme rekonstrukci a vybudování živičného povrchu.
- **U19** – komunikace je z nezpevněného povrchu. Jedná se o obslužnou komunikaci ke garážovému strání na ulici V Lukách. Komunikace je značena

hodnotou stavu 4 – nevyhovující. Pro lepší obslužnost území navrhujeme rekonstrukci a vybudování živičného povrchu.

- **U22** – komunikace je z nezpevněného povrchu. Komunikace je značena hodnotou stavu 4 – nevyhovující. Při realizaci zahrádkářské osady a dalších bytových domů je potřeba vystavět plnohodnotnou komunikaci s chodníkem pro pěší pro lepší dostupnost rozvojového území města.
- **U24** – komunikace je ze šterkovitého povrchu. Jedná se o obslužnou komunikaci ke garážovému strání na ulici Tržní. Komunikace je značena hodnotou stavu 4 – nevyhovující. Pro lepší obslužnost území navrhujeme rekonstrukci a vybudování živičného povrchu.
- **U25** – komunikace je z nezpevněného povrchu. Komunikace je značena hodnotou stavu 4 – nevyhovující. Jedná se o část navrhovaného „zemědělského obchvatu“ města. Je potřeba šířkové a výškové vyrovnání terénu pro lepší průjezdnost zemědělské techniky. V důsledku realizace obchvatu se odlehčí centru města od těžké techniky.
- **U30** – komunikace je ze šterkovitého povrchu. Komunikace je značena hodnotou stavu 4 – nevyhovující. Jedná se o část navrhovaného „zemědělského obchvatu“ města. Je potřeba šířkové a výškové vyrovnání terénu pro lepší průjezdnost zemědělské techniky. V důsledku realizace obchvatu se odlehčí centru města od těžké techniky.
- **U34** – komunikace je z nezpevněného povrchu. Spojuje bytové domy a garáže na ulici Družstevní. Navrhujeme alespoň šířkové a výškové vyrovnání povrchu. Při realizaci další výstavby dle územního plánu navrhujeme vystavět dlážděné chodníky pro zlepšení zdejší infrastruktury a bezpečnosti obyvatel.

Tab. 19: Cenová kalkulace rekonstrukcí na vybraných komunikacích

Komunikace	Stávající povrch	Nový povrch	Délka (m)	Plocha (m ²)	Cena [Kč]
15c	živičný	živičný	348,8	1412	2 941 666,67 Kč
22c	živičný	živičný	228	1263	2 630 829,00 Kč
52d	nezpevněný	zámková dlažba	119,8	110	306 878,00 Kč
U1	živičný	Pouze rozšíření a vyrovnaní terénu	1082	4869	9 509 157,00 Kč
U12	šterkový	živičný	180,4	878	1 734 342,67 Kč
U18	živičný	živičný	30,6	180	375 000,00 Kč
U19	živičný	živičný	24,9	64	133 333,33 Kč
U22	nezpevněný	živičný	200,4	500	987 666,67 Kč
U24	šterkový	živičný	42,3	193	381 239,33 Kč
U25	šterkový	Pouze rozšíření a vyrovnaní terénu	790	2648	145 110,40 Kč
U30	šterkový	Pouze rozšíření a vyrovnaní terénu	406,2	1169	64 061,20 Kč
U34 (západněji)	nezpevněný	Pouze rozšíření a vyrovnaní terénu	20,5	36	1 972,00 Kč

IMPLEMENTAČNÍ ČÁST

HARMONOGRAM REALIZACE

Přehledný návrh nejdůležitějších investic s cenovou hladinou pro navrhované prvky je znázorněn v tabulce níže, kde jsou veškeré investice rozčleněny dle jednotlivých položek. Celkový součet všech navržených investic za období 2021 - 2025 je 27 425 096 Kč. Mezi nejvíce finančně náročné projekty, které byly v tomto období navrženy, patří výstavba a rekonstrukce východního polního obchvatu pro zemědělské stroje.

Při umísťování svislého dopravního značení doporučujeme využívat již stávajících sloupků (například při demontáži předchozího SDZ) a také sloupů nízkého napětí či stožárů veřejného osvětlení.

Tab. 20: Harmonogram realizace 2021 - 2025

2021			
Označení	Místo (ulice, místní název)	Úkon	Odhad finanční náročnosti
27c	Klimentka - Krátká	SDZ vytvářející jednosměrnou kom.; VDZ vytvářející parkovací pruh	15 180 Kč
26c	Park. Na Špitále (22)	SDZ IP 13b a E 13	2 925 Kč
10c	Před mlékárnou	VDZ v křižovatce před mlékárnou	5 530 Kč
7c	Park. plocha před MŠ	VDZ pro tři parkovací místa	1 800 Kč
Nové chodníky	Moravská Strana	Výstavba chodníků	219 090 Kč
11c	Ústupská	VDZ v ulici Ústupská	8 700 Kč
2022			
Označení	Místo (ulice, místní název)	Úkon	Odhad finanční náročnosti
U1	Lamberk - Trpín	Rekonstrukce povrchu účelové komunikace	9 509 157 Kč

2023 - 2025			
Označení	Místo (ulice, místní název)	Úkon	Odhad finanční náročnosti
U25, U30, OB3, OB4, OB5	Východní polní obchvat pro zemědělské stroje	Zpevnění plochy komunikace recyklátem	4 180 687 Kč
neoznačeno	Západní polní obchvat pro zemědělské stroje	Zpevnění plochy komunikace recyklátem	13 482 027 Kč

V tomto dokumentu bylo navrženo k rekonstrukci více komunikací, do harmonogramu byly zařazeny jenom ty nejstěžejnější. K dalším komunikacím by mělo být přistupováno dle budoucí finanční situace města Olešnice a dle aktuálních dotačních výzev.

GRAFICKÁ ČÁST

Seznam mapových výstupů:

A1_Pasport místních komunikací města Olešnice

B1_Přehledová mapa parkovišť města Olešnice

C1_Přehledová mapa komunikací určených k rekonstrukci města Olešnice

D1_Přehledová mapa návrhu zemědělského obchvatu

SEZNAM ZDROJŮ DAT

Grafické výstupy byly vytvořeny firmou ENVIPARTNER, s.r.o. prostřednictvím grafického editoru Canva a nástrojů Microsoft Office.

Informace o možných hrozbách na území města byly poskytnuty a konzultovány se zástupci města.

Mapové výstupy, které jsou součástí tohoto díla, byly vytvořeny firmou ENVIPARTNER, s. r. o. za pomoci podkladů ČÚZK – Ortofotomapa a Základní mapa České republiky (ZM) 10, 25, 50, 100 a 200, 2021. <<http://geoportal.cuzk.cz/geoprohlizec/>>.