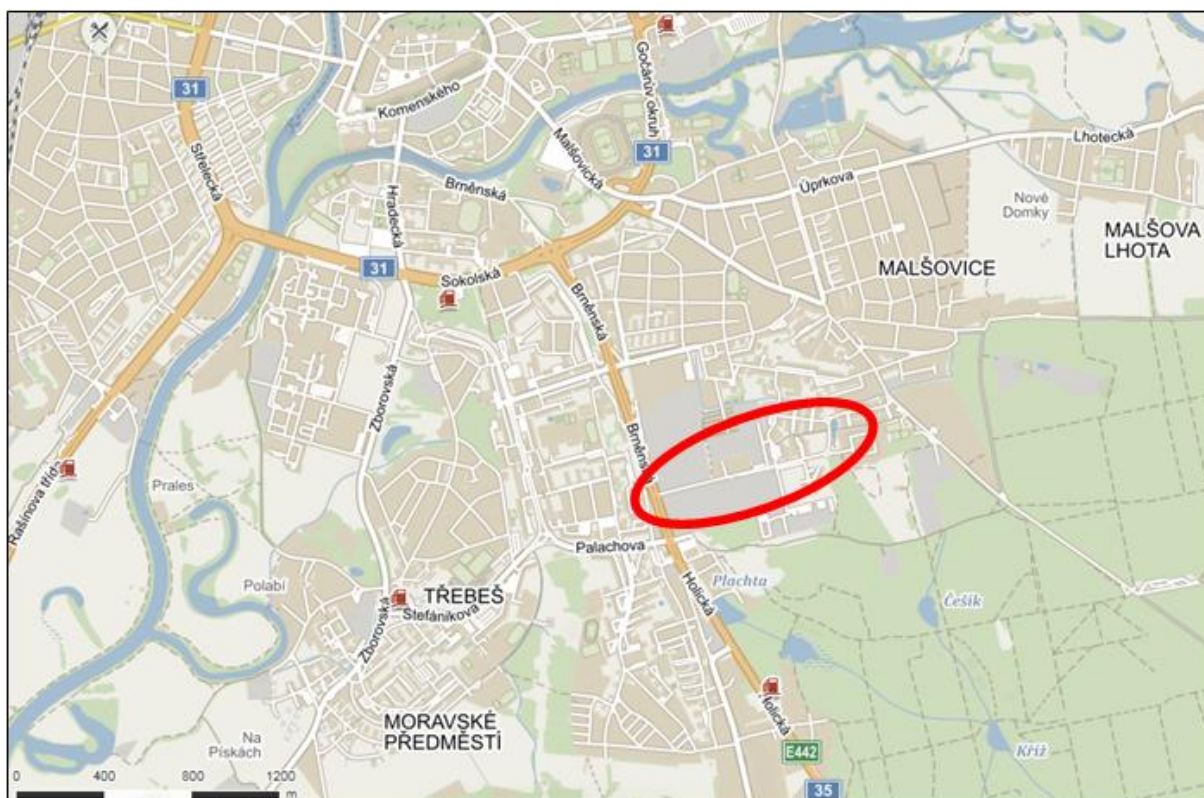


AKTUALIZACE TECHNICKÉ STUDIE „ZAVEDENÍ LINKY MHD DO LOKALITY PLACHTA V HRADCI KRÁLOVÉ“

Zadání pro zpracování studie návrhu řešení



magistrát města Hradec Králové

odbor hlavního architekta

odbor strategického plánování a projektového řízení

4/2018

Obsah

1.	Cíl a účel pořízení.....	3
2.	Vymezení řešeného území	4
3.	Požadavky na řešení aktualizace studie	5
	a) podrobnost návrhu.....	5
	b) požadavky na základní koncepci řešení.....	5
	c) požadavky na ochranu a rozvoj hodnot území.....	5
	d) požadavky na řešení aktualizace studie	5
	e) další zvláštní požadavky.....	13
4.	Požadavky na formu obsahu a předání	14
	Obsah studie.....	14
	Předání objednateli	14
5.	Podklady	15
6.	Projednání	16

1. Cíl a účel pořízení

Důvodem pořízení díla je zpracování konkrétních záměrů zadavatele do formy podrobného návrhu **dopravně organizačního a stavebně technického řešení** formou aktualizace technické studie „Zavedení linky MHD do lokality Plachta v Hradci Králové“, Transconsult s.r.o. – Ing. Hodek, 05/2016.

Cílem sledovaného řešení je v konkrétní lokalitě Hradec Králové – Plachta, rámcově vymezené ulicemi Na Brně a U Parku, zvýšení kapacity dotčených komunikací, zvýšení bezpečnosti provozu pro všechny jeho účastníky, zejména pak těch nejzranitelnějších – pěších a cyklistů a přizpůsobení infrastruktury pro provoz MHD.

Detailní návrh dopravně technického řešení bude zpracován na základě podkladů zadavatele definujících řešenou lokalitu, vymezení konkrétních částí infrastruktury k řešení a nezávazné ideové vize zadavatele vzešlé z vypracovaného kapacitního posudku křižovatky Brněnská X Na Brně, bezpečnostního auditu předmětné studie a bezpečnostních inspekcí stávající infrastruktury ul. Na Brně a U Parku. Tyto podklady studie promítne do podoby **dopravně organizačního a stavebně technického řešení** jako podkladu pro navazující projektové stupně (DÚR, DSP, atd.).

2. Vymezení řešeného území

Řešené území se nachází v městské části Hradec Králové – Plachta, rámcově vymezené ulicemi Na Brně a U Parku, v kterých je plánován do budoucna provoz MHD. Konkrétně je řešené území rozděleno do 6 dílčích částí (viz Obr. 1, str. 4):

Část 1 – Křižovatka ul. Brněnská X Na Brně

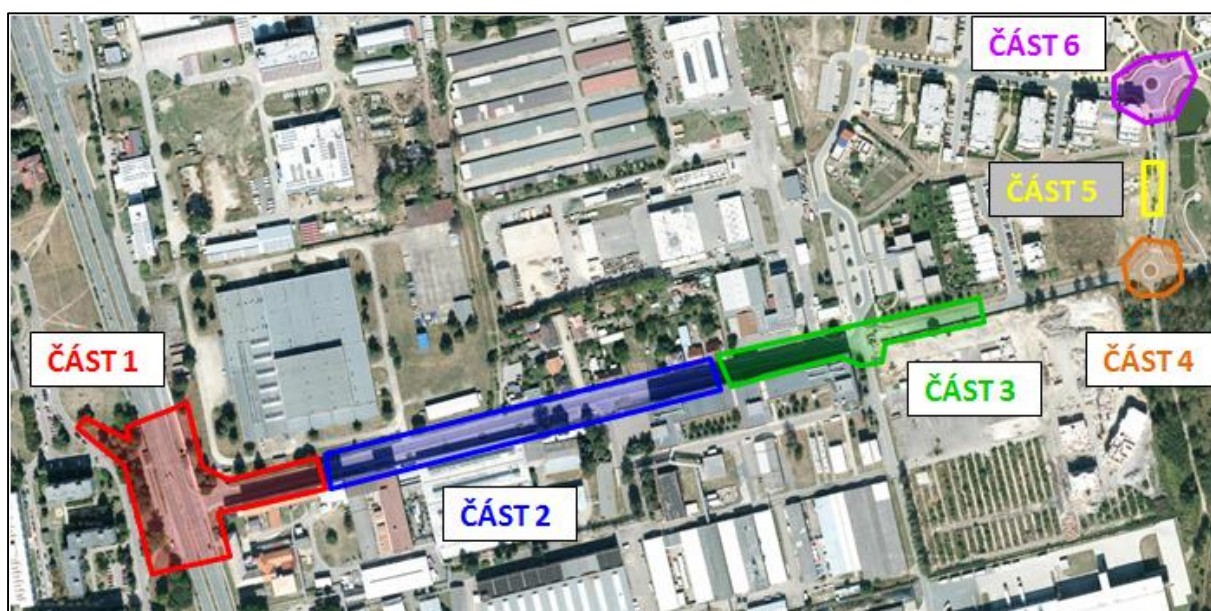
Část 2 – Nové napojení areálu STV Praha a Policie ČR + navazující cyklistická doprava

Část 3 – Křižovatka ul. Na Brně X Průběžná + vjezd do Technických služeb

Část 4 – Okružní křižovatka ul. Na Brně X U Parku

Část 5 – Nástupní zastávka Sídliště Plachta

Část 6 – Okružní křižovatka ul. U Parku X Rybova



Obr. 1 Vymezení jednotlivých částí řešené lokality

3. Požadavky na řešení aktualizace studie

a) podrobnost návrhu

Podrobnost díla předpokládá zpracování studie (formou aktualizace již existující studie) s návrhem **řešení dopravně organizačních a stavebně technických opatření**, která kromě samotného zpracování požadavků zadavatele zajistí i celkové zvýšení bezpečnosti provozu MHD a zejména pro jeho nemotorové účastníky, zvýší pohodu užívání venkovního prostoru atd.

Koncepce, konkrétní požadavky na úpravy infrastruktury a hranice vymezeného území a jeho konkrétních částí jsou základním rozsahem definovány zadavatelem studie, nicméně mohou být v rámci podrobnějšího řešení dále upřesněny dle detailu návrhu.

Návrh jednotlivých opatření studie bude sloužit pro navazující projektovou investiční přípravu (DUR, DSP, atd.), a proto bude obsahovat všechny potřebné náležitosti. Důležitou částí aktualizace studie budou **geometrické plány na výkup pozemků**, a jelikož se jedná o projekt, který bude předkládán v rámci ITI do výzvy IROP (EU), tak součástí aktualizace studie bude i **rozdělení nákladů projektu na uznatelné a neuznatelné**.

Reálnost návrhu řešení bude založena na souladu s příslušnou aktuálně platnou legislativou v této oblasti a následně ověřena v rámci projednání a odsouhlasení s dotčenými orgány a subjekty (např. odbor dopravy města Hradec Králové, DI Policie ČR, DPmHK, KMS atp.).

b) požadavky na základní koncepci řešení

Řešení bude sledovat soulad s **principy udržitelné městské mobility** evropských sektorových dokumentů (Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru, Akční plán pro městskou mobilitu), **národních dokumentů** (Dopravní politika ČR 2014-2020), **krajských dokumentů** (Strategie rozvoje Královéhradeckého kraje 2014-2020) a **městských dokumentů** (Strategický plán rozvoje města HK do roku 2030).

c) požadavky na ochranu a rozvoj hodnot území

Řešené území není součástí plošně chráněné, památkově, urbanisticky a architektonicky hodnotné oblasti města, jako je např. Městská památková rezervace, Městská památková zóna a příp. další oblasti zvláštního zájmu.

d) požadavky na řešení aktualizace studie

Rozsah zadání aktualizace studie vychází ze závěrů:

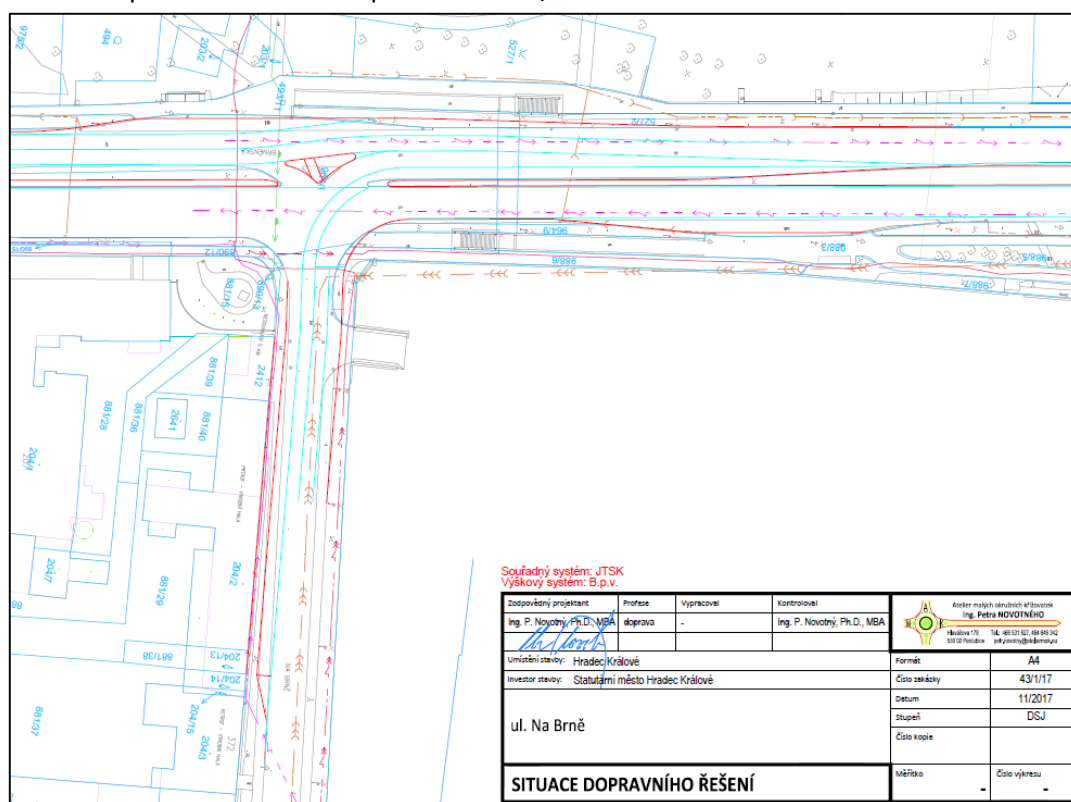
- bezpečnostního auditu studie „Zavedení linky MHD do lokality Plachta v Hradci Králové“, Atelier malých okružních křižovatek Ing. Petra Novotného, 11/2017
- bezpečnostní inspekce „Křižovatka Brněnská X Na Brně“, Atelier malých okružních křižovatek Ing. Petra Novotného, 10/2017

- bezpečnostní inspekce „Okružní křižovatka ulic Na Brně X U Parku“, Atelier malých okružních křižovatek Ing. Petra Novotného, 10/2017
- kapacitního posouzení „Křižovatka Brněnská X Na Brně“, Atelier malých okružních křižovatek Ing. Petra Novotného + spol. EDIP, 11/2017

Každá část řešené lokality bude zpracována dle následujících konkrétních požadavků řešení:

1. Křižovatka ul. Brněnská X Na Brně (viz Obr. 3, str. 8)

- 1.1) Odbočovací pruh z Brněnské do ulice Na Brně, ve směru z centra města, rozšířit na 2 odbočovací pruhy, viz Obr. 2, str. 6, situace dopravního řešení od zpracovatele BI/BA
- 1.2) Západní koncovou část ulice Na Brně (před křižovatkou s ul. Brněnská) koncipovat do šířkového uspořádání 4 pruhu (2 řadící pruhy a 2 jízdní pruhy v opačném směru), viz situace dopravního řešení od zpracovatele BI/BA



Obr. 2 Situace dopravního řešení od zpracovatele BI/BA – Atelier malých okružních křižovatek Ing. Petra Novotného

Východní část křižovatky

- 1.3) Zastávku MHD Na Brně (směr Plachta) umístit za křižovatkou v pravém jízdním pruhu (bez zálivu) – vhodné umístit ji v rámci možností co nejblíže ke křižovatce (minimalizace docházkové vzdálenosti k sídlišti západně od ul. Brněnská)
- 1.4) Přechod pro chodce, přejezd pro cyklisty v ul. Na Brně – na stezce společné pro chodce a cyklisty chybí přejezd pro cyklisty a s tím spojená signalizace – doplnit v křižovatce přejezd pro cyklisty a vybavit ho světelným signalizačním zařízením
- 1.5) Upravit jihovýchodní kvadrant křižovatky – nástupní plocha před přechodem je malá, neodpovídá společnému provozu cyklistů a pěších.

- 1.6) Společná stezka pro pěší a cyklisty na jižní straně ul. Na Brně – nedostatečný šířkový profil komunikace – prověřit možnosti rozšíření komunikace směrem do zeleného pásu
- 1.7) Společná stezka pro pěší a cyklisty na východní straně ul. Na Brně - jižní část – nedostatečný šířkový profil komunikace – prověřit možnosti rozšíření komunikace směrem do zeleného pásu
- 1.8) V dokumentaci na severním předpolí přechodu je přivedena komunikace pro cyklisty od východu, ale uvedená vyčkávací plocha je naopak oproti současnému stavu zmenšena – upravit řešení tak, aby kapacita plochy umožnila bezpečné vyčkávání chodců a cyklistů na zelenou a bezkolizní míjení jednotlivých složek tohoto módu dopravy. Dále aby umožnila úpravu dle bodu 1.4).
- 1.9) Společná stezka pro pěší a cyklisty na východní straně ul. Na Brně - severní část – bezprostředně za křižovatkou je komunikace dostatečně široká, protože podélně navazuje chodník od schodiště podchodu, ale prostorově uspořádání nenavazuje optimálně na přechod. Šířka komunikace mezi výstupy z podchodu a oplocením areálu STV Praha je nedostatečná – upravit vedení trasy pěších a cyklistů s větším komfortem, případně stupněm oddělení

Podchod pod ulicí Brněnská

- 1.10) neorganizovaný pohyb cyklistů a pěších v podchodu a na rampách, nedostatečné rozhledy na nárožích podzemní části podchodu, nedostatečné osvětlení podzemí a přístupových částí podchodu, na schodišti chybí podesta – drobnými stavebními prvky odstranit nebezpečná místa, nedostatečné rozhledy a průjezd cyklistů omezenou rychlostí legalizovat, doplnit a zrekonstruovat osvětlené podchodu, k zastřešení předpolí využít jiné materiály a konstrukce, zvážit změnu vedení ramp, výstavbu nové rampy ústící přímo do ulice Pod Zámečkem, doplnění zrcadel, zábradlí pod nástupní hranou schodiště, zaoblení nároží, nepřímé směrové vedení rampy.

Prostor pro cyklisty na západní straně ul. Brněnská

- 1.11) společný pohyb cyklistů a pěších po chodníku na západní straně – v 1. fázi pohyb cyklistů legalizovat, ve 2. fázi vyřešit včetně širších vztahů s přestavbou předpolí, alternativně s přímým napojením do ulice Pod Zámečkem (viz bod. 1.10).

Pohyb cyklistů a pěších přes ul. Brněnská v úrovni vozovky

- 1.12) Ve stávajícím stavu není aplikováno žádné opatření pro provoz cyklistů a zvýšení jejich bezpečnosti v úrovni vozovky této křižovatky – při úpravách křižovatky věnovat pozornost potřebám cyklistů minimálně ve směru východ – západ a pohyb cyklistů zohlednit i u signálního plánu.
- 1.13) Provéřít možnost zřízení místa pro přecházení (třeba i světelně řízeného a třeba i mimo křižovatku), pokud to nebude reálné, tak pomocí vhodně zvolené zeleně zvýšit bariérový účinek středního dělicího pásu

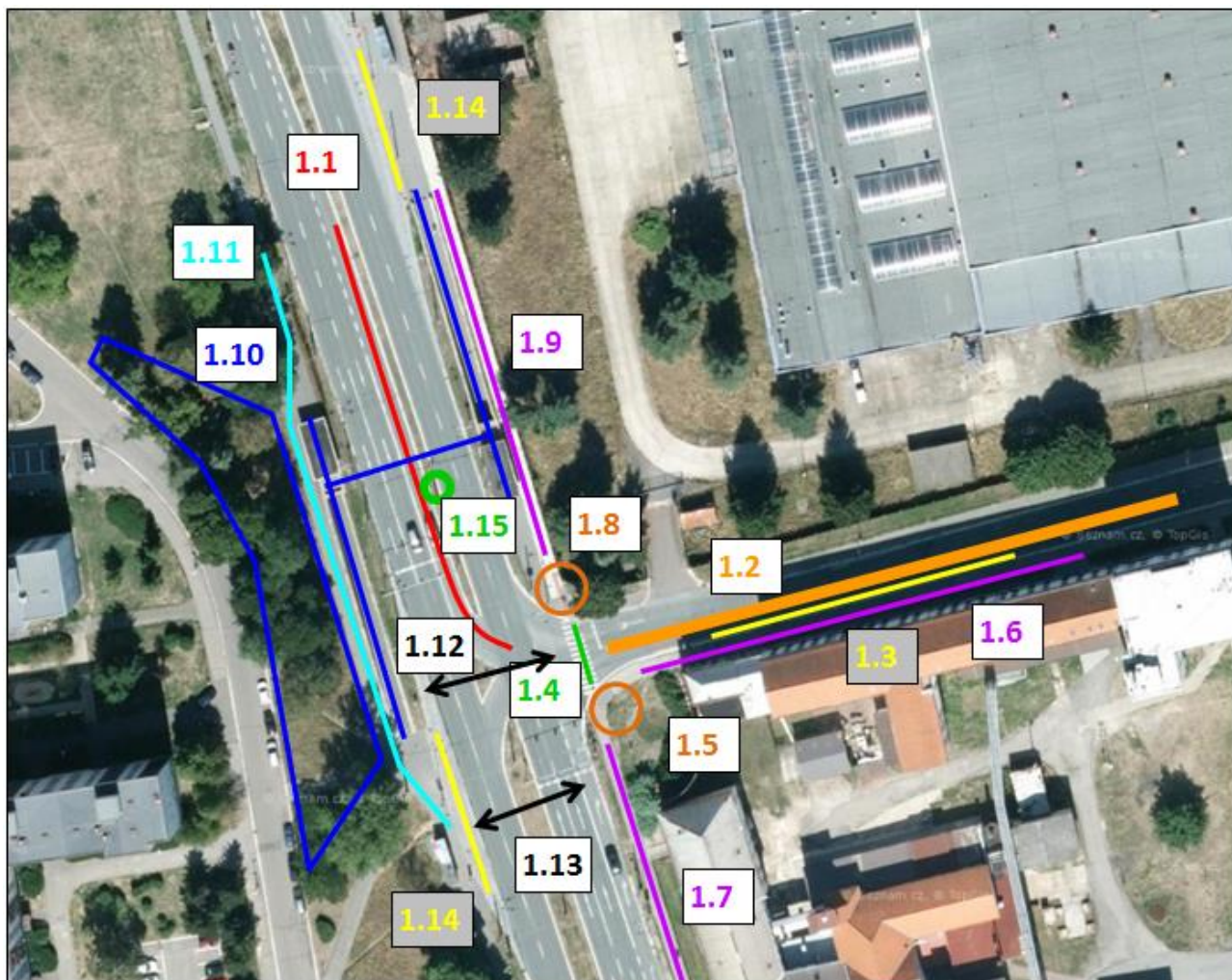
Zastávky MHD v ul. Brněnská

- 1.14) chybí bezbariérové nástupní hrany, orientační prvky pro nevidomé, na nástupní hraně jsou bez označení a zachování bezpečného odstupu sloupy trakčního vedení, záliv je zbytečně hluboký (řidičům to sťažuje najetí k nástupní hraně), zálivy nejsou od jízdního pruhu oddělen vodorovným dopr. značením, vozovka obou zálivů je na hranici životnosti

a klenba zálivu směr Nový HK (Brno) je položena obráceně (hůře vzdoruje vodorovným silám) – provést rekonstrukci obou zálivů a doplnit VDZ – V4 podél zálivů.

Překážka ve středovém dělicím pásu

- 1.15) na severním předpolí mostu se v zúženém středovém dělicím pásu nachází stožár trakčního vedení – prověřit možnost změny napájení trakčního vedení a pokud je vhodnější možnost, tak stožár při rekonstrukci křižovatky odstranit



Obr. 3 Schéma rozsahu aktualizace studie části 1 – v prostoru křižovatky Brněnská X Na Brně

2. Nové napojení areálu STV Praha a Policie ČR + navazující cyklistická doprava (viz Obr. 4, str. 9)

- 2.1) S ohledem na šířkové přeuspořádání ul. Na Brně před křižovatkou s ul. Brněnská do formy 4pruhu prověřit takové navazující úpravy této křižovatky (nové napojení areálu STV a Policie ČR), které:
- Nebudou vyžadovat v jižní části ulice stavební úpravu kolmých stání na šikmá stání (minimalizace stavebních nákladů bez dotačního krytí)
 - Vytvoří zde místo pro přecházení a sníží tak výrazně bariérový účinek komunikace (i s ohledem na vznikající show room Petrof)
- 2.2) V místě nového napojení STV Praha zajistí dostatečné rozšíření oblouků vedení cyklotrasy, vzhledem ke společnému pohybu pěších

- 2.3) Ve studii je cyklistická doprava navržena v koncovém cca 250 m úseku před křižovatkou s ul. Brněnská v přidruženém dopravním prostoru a v předchozí části ulice v prostoru ul. Tovární je naopak vedena v hlavním dopravním prostoru – v místě změny režimu není vyznačen vodorovně přejezd pro cyklisty a chybí napojení stezky v přidruženém oblouku na stezku – pěšinu směrem do ulice Mrštíkova



Obr. 4 Schéma rozsahu aktualizace studie části 2 – v prostoru nového napojení areálu STV Praha a Policie ČR

3. Křižovatka ul. Na Brně X Průběžná + Vjezd do Technických služeb (viz Obr. 5, str. 10)

Vjezd od Technických služeb

- 3.1) Stávající zaoblení vjezdu je zbytečně velkorysý, poloměr zaoblení 14m z východu velmi pravděpodobně neodpovídá směrodatnému vozidlu, čímž vytváří zbytečně dlouhé přerušování pěší bezbariérové trasy a zhoršuje rozhledové poměry – prověřit použití směrodatného vozidla a dle toho zvolit adekvátní poloměr zaoblení
- 3.2) Nově navržené umístění kontejnerů na tříděný odpad může zasahovat do rozhledového pole – prověřit nově navržené umístění kontejnerů v rámci rozhledových polí a dle toho případně navrhnout nové umístění plochy pro kontejnery (bylo by vhodné i z pohledu obsluhy – vysypávání kontejnerů, kdy bude vůz svozu TKO stát pravděpodobně na přechodu pro chodce nebo v jeho blízkosti). Není zde ani vyřešeno uspokojivě napojení na stávající chodník severním směrem podél ul. Průběžná (podél areálu Technických služeb)

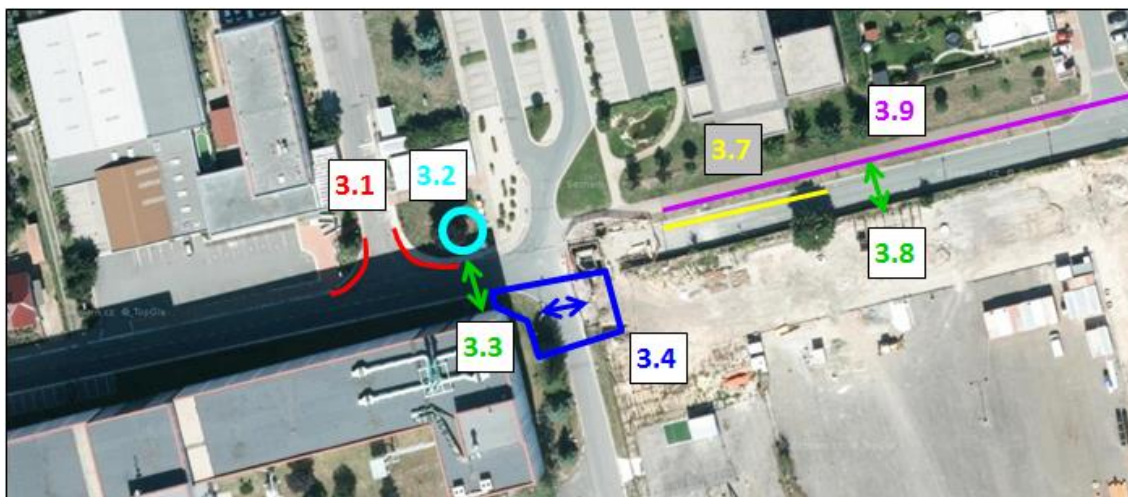
Křižovatka ul. Na Brně X Průběžná

- 3.3) Západní rameno křižovatky – vybudování děleného místa pro přecházení – přechodu, kdy dělící ostrůvek bude mít zklidňující funkci v dlouhé přímé ul. Na Brně, umožní lepší geometrii výjezdu ze zastávkového zálivu a lepší geometrii vlečných křivek pro levé a pravé odbočení, zároveň zvýší bezpečnost chodců a cyklistů v lokalitě.
- 3.4) Jižní rameno křižovatky – vybudování místa pro přecházení – přechodu, které zajistí bezpečný pohyb chodců z jižního stanoviště zastávky u Technických služeb (směrem od centra) k zástavbě v jihovýchodním kvadrantu křižovatky s rozsáhlou bytovou výstavbou „BD Plachta“ v ul. Antonína Petrofa. Způsob napojení jižního ramene křižovatky musí umožnit bezpečné pohyby pro směrodatná vozidla (v tomto případě kamionů v relaci Brněnská – areál WLC) a respektovat stávající napojení ul. Antonína Petrofa.

- 3.5) Východní rameno křižovatky – viz následující kapitola Zastávka u Technických služeb směr centrum
- 3.6) Severní rameno křižovatky – bez dodatečných úprav

Zastávka u Technických služeb směr centrum + navazující cyklistická doprava

- 3.7) S ohledem na současné i výhledové intenzity dopravy umístit zastávku v jízdním pruhu (bez zálivu) a doložit rozhledový trojúhelník
- 3.8) Vybudování místa pro přecházení – přechodu, které zajistí bezpečný pohyb chodců k severnímu stanovišti zastávky u Technických služeb (směr do centra) od zastávby v jihovýchodním kvadrantu křižovatky s rozsáhlou bytovou výstavbou „BD Plachta“ v ul. Antonína Petrofa.
- 3.9) V této části ul. Na Brně je cyklistická doprava vedena v přidruženém dopravním prostoru i přes to, že je zde současná i výhledová intenzita dopravy výrazně nižší, než v navazující západní části ulice Na Brně (v prostoru ul. Tovární), kde je cyklistická doprava vedena v hlavním dopravním prostoru. Navíc v křižovatce nejsou pro cyklisty navržené žádné úpravy, které by tuto změnu signalizovaly.
 - Vedení cyklistické dopravy řešit v hlavním dopravním prostoru a současnou společnou stezku pro chodce a cyklisty nově koncipovat jako chodník (stezku pro chodce) s povoleným vjezdem jízdních kol, viz novela TP 179 z roku 2017



Obr. 5 Schéma rozsahu aktualizace studie části 3 – v prostoru Křižovatky ul. Na Brně X Průběžná + vjezdu do Technických služeb

4. Okružní křižovatka ul. Na Brně X U Parku (viz Obr. 6, str. 11)

- 4.1) Na ramenech křižovatky chybí dělicí ostrůvky. V případě vedení linky MHD budou mít trolejbusy ztíženou trajektorii průjezdu křižovatkou (ostrá pravá odbočení, dlouhý pohyb po vlastním okruhu). Při výjezdu z křižovatky si bude trolejbus najíždět do protisměru.
- 4.2) Vzhledem k chybějícím dělicím ostrůvkům na rameni křižovatky je přechod dlouhý 7,6 m, což neodpovídá ČSN 73 6110. Chodec zbytečně přichází o ochranu ve středu vozovky a plynulejší bezpečné přecházení. Přechod nemá správně řešené signální a varovné prvky pro handicapované.
- 4.3) Veřejné osvětlení na okruhu je ve vzdálenosti 0,5 m za obrubníkem, což je dostatečná hodnota bezpečnostního odstupu v přímé, nikoliv však na okružní křižovatce. Zde je při provozu vozidel MHD doporučena vzdálenost 2 m.

- 4.4) V křižovatce chybí vodorovné dopravní značení V4. Jde o značení, které vystihuje podstatu přednosti v jízdě na okružní křižovatce.
- 4.5) Společné stezky v přidruženém prostoru okružní křižovatky nemají optimální vedení, jsou zbytečně křivolaké („otrocky“ kopírují obvod okružní křižovatky). Stezka v severovýchodním kvadrantu je pro společný provoz úzká.
- Upravit křižovatku tak, aby byla pro trolejbusy plynuleji průjezdná a zároveň bezpečná pro ostatní uživatele – doplnit dělicí ostrůvky, zmenšit vnější obvod křižovatky tak, aby se zvětšil odstup od stožárů veřejného osvětlení, doplnit vodící čáru V4, správně navrhnout orientační prvky pro nevidomé, posoudit koncepci vedení cyklistů v přidruženém prostoru.



Obr. 6 Schéma rozsahu aktualizace studie části 4 – okružní křižovatka ul. Na Brně X U Parku

5. Nástupní zastávka Sídliště Plachta + křížení cyklostezky přes ul. U Parku (viz Obr. 7, str. 12)

- 5.1) Přes nástupiště zastávky vede společná stezka pro pěší a cyklisty. Odděluje zastávkový přístřešek od nástupní hrany. V těchto případech nebezpečí střetu s nastupujícími vysoké.
- Vyřešit koncepci zastávky tak, aby přístřešek neoddělovala od nástupní hrany stezka pro pěší a cyklisty – zvážit koncepci vedení cyklistů v přidruženém prostoru
- 5.2) Křížení ul. U Parku s komunikací pro cyklisty (přes lávku) – v rozhledovém poli je parkoviště podélného stání
- Zvážit, zda v tomto místě neupravit trasu pro cyklisty přejezdem ul. U Parku „chodníkovým přejezdem“ s funkcí dlouhého prahu (zvýšení komfortu cyklistů, pravděpodobné snížení intenzity motorových vozidel – koresponduje se záměrem omezení transitzní dopravy)



Obr. 7 Schéma rozsahu aktualizace studie části 5 – v prostoru nástupní zastávky Sídliště Plachta

6. Okružní křižovatka ul. U Parku X Rybova (viz Obr. 8, str. 13)

- 6.1) Na ramenech křižovatky chybí dělicí ostrůvky. V případě vedení linky MHD budou mít trolejbusy ztíženou trajektorii průjezdu křižovatkou (ostrá pravá odbočení, dlouhý pohyb po vlastním okruhu). Při výjezdu z křižovatky si bude trolejbus najíždět do protisměru.
- 6.2) Všechny přechody jsou nedělené, přes jižní a východní rameno jejich délka neodpovídá délce přechodu dle ČSN 73 6110 – 6 - 6,5 m.
- 6.3) Přechod přes Rybovu ulici je 15 m od hranice okružního pásu, což je v rozporu s doporučením TP 135 na přiblížení přechodu co nejblíže okružního pásu, protože zde jedou automobily výrazně pomaleji.
- 6.4) U přechodů chybí nebo jsou chybně provedeny signální a varovné prvky.
- 6.5) Veřejné osvětlení na okruhu je ve vzdálenosti 0,5 m za obrubníkem, což je dostatečná hodnota bezpečnostního odstupu v přímé, nikoliv však na okružní křižovatce. Zde je při provozu vozidel MHD doporučena vzdálenost 2 m.
- 6.6) V křižovatce chybí vodorovné dopravní značení V4. Jde o značení, které vystihuje podstatu přednosti v jízdě na okružní křižovatce.
- 6.7) U této křižovatky jsou v přidruženém prostoru chodníky. Jejich tvarové a výškové řešení je místy nesystémové a výškově zbytečně komplikované.
 - Upravit křižovatku tak, aby byla pro trolejbusy plynuleji průjezdná a zároveň bezpečná pro ostatní uživatele – doplnit dělicí ostrůvky, zmenšit vnější obvod křižovatky tak, aby se zvětšil odstup od stožárů veřejného osvětlení, doplnit a opravit vodící čáru V4, správně navrhnout orientační prvky pro nevidomé.



Obr. 8 Schéma rozsahu aktualizace studie části 6 – okružní křižovatka ul. U Parku X Rybova

e) další zvláštní požadavky

V rámci aktualizace studie budou dále zpracovány:

- **Geometrické plány pro výkup pozemků**
- **Rozdělení nákladů projektu na uznatelné a neuznatelné**
 - Projekt je plánován pro předložení v rámci ITI do výzvy IROP, SC 1.2, Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy. Pro účely žádosti o dotaci požadujeme rozdělení nákladů projektu dle uznatelnosti podle příručky této výzvy – Specifická pravidla pro žadatele a příjemce, viz <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Microsites/IROP/Vyzvy/Vyzva-c-50-Udrzitelna-doprava-integrované-projekty-ITI>

Návrh řešení bude sledovat jeho **praktickou reálnost** – ve vztahu k platné legislativě, technickým předpisům, normovým požadavkům, apod. Především se pak jedná o ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty, ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel, Zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., vyhláška č. 398/2009 atp.

4. Požadavky na formu obsahu a předání

Obsah studie

Pro návrh stavebně technických a dopravně organizačních řešení ve formě podrobné studie, jako podkladu pro navazující projektové stupně (DUR, DSP, atd.) požadujeme:

- průvodní a technickou zprávu dle výše uvedených požadavků zadání, samostatně pro jednotlivé části vymezené lokality,
- závěry a doporučení (vyhodnocení příp. variant, požadavky pro další projektovou přípravu, upozornění na rizika, apod.), samostatně pro jednotlivé části vymezené lokality
- ekonomická zpráva ve formě kvalifikovaného odhadu rozpočtu na jednotlivé části vymezených lokalit a celkových nákladů na realizaci díla
- rozdělení nákladů projektu na uznatelné a neuznatelné
- výkresová dokumentace obsahující situace širších vztahů, technické situace (půdorysy, řezy) apod.
- situaci návrhu dopravního značení, technických prvků apod.
- geometrické plány pro výkup pozemků

Předání objednateli

Pracovní návrh bude odevzdán v tištěné a digitální podobě (2x)

Finální dokumentace včetně dokladové části bude odevzdána:

- v tištěné podobě – 6 paré
- v digitální podobě (na digitálním nosiči)

Dokumentace v digitálních datech bude odevzdána v těchto formátech:

- vektorová data v CAD formátech *.dwg, nebo *.dgn (případně GIS *.shp)
- rastrová data ve formátech *.jpg, *.tif apod.
- textová a tabulková část ve formátech *.doc(x), *.xls(x)
- vše navíc vyexportováno do formátu *.pdf

Součástí díla bude dokladová část obsahující jednotlivé doklady o projednání zpracovaného návrhu (zápisy, připomínky, samostatná vyjádření, stanoviska).

5. Podklady

- studie „Zavedení linky MHD do lokality Plachta v Hradci Králové“, Transconsult s.r.o. – Ing. Hodek, 05/2016
- aktualizace situačního výkresu B.5 č.1 „Úprava křižovatky Na Brně včetně nové zastávky MHD“ předmětné studie (řešící novou koncepci napojení areálu STV Praha a Policie ČR), Transconsult s.r.o. – Ing. Hodek, 09/2017
- bezpečnostní audit studie „Zavedení linky MHD do lokality Plachta v Hradci Králové“, Atelier malých okružních křižovatek Ing. Petra Novotného, 11/2017
- bezpečnostní inspekce „Křižovatka Brněnská X Na Brně“, Atelier malých okružních křižovatek Ing. Petra Novotného, 10/2017
- bezpečnostní inspekce „Okružní křižovatka ulic Na Brně X U Parku“, Atelier malých okružních křižovatek Ing. Petra Novotného, 10/2017
- kapacitní posouzení „Křižovatka Brněnská X Na Brně“, Atelier malých okružních křižovatek Ing. Petra Novotného + spol. EDIP, 11/2017
- digitálně technická mapa města Hradec Králové
- katastrální data včetně pozemků a budov v majetku města Hradec Králové
- strategický plán rozvoje města Hradec Králové
- platný územní plán města Hradec Králové
- návrh nového územního plánu města Hradec Králové
- vzdálený přístup k pasportu pozemních komunikací a veřejného osvětlení města Hradec Králové
- ortofotomapa 2017 města Hradec Králové
- údaje z Celostátního sčítání dopravy 2016 a dopravního modelu města Hradec Králové (2016)
- tématické mapy města – odkaz <http://www.hradeckralove.org/hradec-kralove/mapy>
- informace o záměrech v území
- územně analytické podklady
- specifická pravidla pro žadatele a příjemce integrovaných projektů ITI

6. Projednání

Práce budou koordinovány se zadavatelem. Před zahájením prací budou s objednatelem dojednány a upřesněny vstupní požadavky vyplývající z tohoto zadání.

Návrh řešení **bude vždy projednán a schválen** všemi příslušnými dotčenými orgány a subjekty, zejm. provozovatelem městské hromadné dopravy – DPmHK, zástupcem odboru strategického plánování a projektového řízení města Hradec Králové, zejména pak zástupcem oddělení projektů a dotací (Ing. Machaňová), odborem dopravy města Hradec Králové, DI Policie ČR, správcem komunikací, příp. dalšími návrhem dotčenými subjekty (např. KMS).

Počet projednání (pracovních výborů) na MmHK OHA/OSP bude minimálně 2x (další případně dle potřeby):

1. koncept řešení, varianty, diskuze ⇒ požadavky a podněty pro dopracování
2. čistopis řešení se zpracováním připomínek a podnětů, odsouhlasení

Součástí díla bude dokladová část obsahující jednotlivé doklady o projednání zpracovaného návrhu (zápisy, připomínky, samostatná vyjádření, stanoviska).

Zpracovatel se zúčastní a poskytne odborný výklad na případných dalších projednáních (např. v poradních orgánech města atp.).