

Územní studie Karolina

Msstavby.cz, 26.7.2018

Datum zpracování: 11.2017

Urbanistická koncepce Lokalita Karolina

Urbanistická koncepce lokality Nová Karolina předpokládá postupné rozšíření centrální části města formou klasické blokové zástavby směrem od ulice 28. října postupně směrem k řece Ostravici. K řešení návrh využívá stávající urbanistickou strukturu, velikost a měřítko bloků, které jsou v přilehlém centru obvyklé. Mezi územím u objektu Trojhalí a východní částí Smetanova náměstí je navrženo komunikační spojení (v koridoru DK 153), které svým dynamickým zakřivením a velkorysejším profilem vytváří výrazný předěl mezi částí zastavitelnou blokovou zástavbou a částí určenou pro záměr výstavby areálu Ostravské univerzity a návazný přírodní park podél řeky. V území zastavěném městskými bloky vzniká nové náměstí, ulice a vnitroblokové prostory. Základem pro vytvoření urbanistické kompozice území byly již založené prvky v území a to zejména osa ulice – pěší zóny podél obchodního centra Nová Karolina směrem k Trojhalí, dále osy existujících nebo založených ulic Na Karolíně, Žofínská a osa silničního mostu přes Ostravici. Na přirozeném průniku těchto os vzniká v pomyslném středu kompozice náměstí, které by mělo doplnit strukturu veřejných prostor o další významné veřejné prostranství. Na rozdíl od prostranství v okolí, která jsou převážně obchodního charakteru, bude mít toto náměstí funkci relaxační a společenskou. Prostředí bude podpořeno pohodlným parkováním v podzemních plochách náměstí a klidovým prostředím s vyloučením dopravy na povrchu náměstí.

Na náměstí pak navazují městské bloky, které vytváří síť ulic převážně obytného charakteru. Měřítko a velikost bloků je odvozeno od tradiční urbanistické struktury města v centru Moravské Ostravy. Také se předpokládá, že bloky budou parcelovány na jednotlivé pozemky, umožňující postupnou výstavbu menšími investory, směřující k větší rozmanitosti a příznivějšímu měřítku zástavby, než jak to je při velké developerské aktivitě.

Městskou strukturu uzavírá již zmíněná okružní komunikace (v koridoru DK 153), můžeme jí nazvat alejí. Jedná se o komunikaci, kde se v pohodlném profilu vedle sebe mohou pohybovat auta, autobusová či trolejbusová doprava, pěší a cyklisté. Alej proto, že je kompozice důsledně a nepřerušovaně podpořena výrazným trojím stromořadím. Komunikace umožňuje podél silnice nekoncentrované a průběžné pohodlné parkování. To by mělo umožnit komfortní rozptýlený přístup jednak k drobné občanské vybavenosti v zastavitelné části a zejména k nově navržené městské přírodní rekreační zóně (v nezastavitelné části území).

Toto území směrem k řece bude mít charakter městského lesoparku. Umožňuje výstavbu drobných přízemních staveb, které zajistí obsluhu pro sportovně rekreační aktivity. Předpokládají se aktivity na přírodních travnatých plochách, sportoviště pro volejbal, plážový volejbal, dále dráhy pro běh, in-line bruslení a ve spojení s řekou možnost umístění klubové loděnice a podobné další aktivity. Služby zde by měly být doplněny atraktivní formou stravovacích zařízení s důrazem na otevřené venkovní plochy, zejména

ve spojení s řekou. Navazujícím územím je plocha vymezená mezi výstavištěm Černá louka, ulicí Na Karolíně, Ostravicí a silničním mostem. V tomto území má vzniknout poloveřejný areál Ostravské univerzity s otevřeným parterem umožňujícím přístup osob přes areál až k břehům řeky, přičemž důraz by měl být kladen na kvalitu a množství zeleně v území. Stavba by neměla mít blokový charakter zástavby. Uvažovaný záměr budovy Ostravské univerzity s otevřeným parterem se jeví jako velmi vhodné využití této plochy.

Navržené dopravní řešení

Automobilová doprava

V rámci řešené lokality ÚS Nová Karolina jsou částečně respektovány vazby na územní plán a jsou tedy v rámci řešeného území zohledněny návrhem nových komunikací. V rámci studie se předpokládá částečná změna dopravního režimu v řešeném území oproti stávajícímu stavu. Změna spočívá v doplnění dalších místních obslužných komunikací, které jsou nutné pro rozvoj zástavby, ale i v nových komunikacích, které umožní převést dopravu z prostoru v severní části řešeného území – ulice Na Karolíně a 28. října na jiné trasy v území.

V jižní části řešeného území je z územního plánu převzato a zpřesněno propojení silnic II/477 (Frýdecká) a I/56 (Místecká). Navrhujeme novou mimoúrovňovou křižovatku na silnici II/477 (Frýdecká). Nová komunikace je dále vedena v souběhu s železniční tratí – severní poloha. V řešeném území je navržena okružní křižovatka a jedno z dalších ramen je pokračování přes železniční trať směrem k silnici I/56, kde je navrženo napojení do nově navrhované okružní křižovatky (přestavba stávající křižovatky). Tato okružní křižovatka již není součástí řešení této studie. Tato křižovatka již byla několikrát řešena až do fáze investičního záměru. Řešení se pohybovalo od MÚK, k velké okružní křižovatce. V současné době byla dle posledních informací pozastavena příprava stavby. Projektová dokumentace podrobného řešení této křižovatky je vypracována. ÚS Nová

Karolina potřebu křižovatky potvrzuje, ale dále toto řešení nezpřesňuje.

Navržené dopravní propojení silnic II/477 a I/56 má podstatný dopravní význam, neboť v rámci dopravního řešení studie je výrazně omezen průjezd

územím Karolína pro automobilovou dopravu. Jedná se tedy o objízdnu trasu, která průjezd územím nedovolí a zároveň odlehčí řešenému území od zbytné dopravy. Tato komunikace je tedy určena převážně pro dopravu, která je pro území Karoliny a městského centra tranzitní.

Dle ÚP Ostrava je také řešena úprava stávající mimoúrovňové křižovatky II/477 (Frýdecká) x Na Karolíně a nové dopravní propojení do řešeného území. Princip úpravy spočívá v tom, že v místě stávajícího napojení křižovatek ramp na ulici Na Karolíně mezi II/477 a řekou Ostravicí je navržena okružní křižovatka a jihozápadní křižovatek rampa je v podstatě pro funkci mimoúrovňové křižovatky zrušena. Z okružní křižovatky bude jihozápadním směrem částečně v trase stávající rampy vedena nová místní komunikace, která bude směřována na stávající mostní objekt až k napojení na nově navrženou okružní křižovatku s ulicí K Trojhalí. Navržené dopravní napojení řešeného území na silnici II/477 má význam především pro dopravu, která má zdroj a cíl v prostoru OC Karolína, případně v centrální části města. Řešení uliční sítě v prostoru Černá louka potvrzuje vítěznou architektonickou soutěž. Hlavní komunikací tohoto území je ulice Nová Pivovarská. Ulice Havlíčkovy nábřeží je v oblasti Černé louky zrušena a nahrazena Novou Pivovarskou, která

je určena pro obsluhu území Černé louky. Ulice Nová Pivovarská je obousměrná místní obslužná komunikace lemována chodníkem, parkovacími stáními, umožňující napojení přilehlých objektů.

Ulicí Nová Pivovarská bude vedena linka hybridního trolejbusu a jsou tedy navrženy zastávkové zálivy. V prostoru Černé louky jsou navrženy 2 zastávky hybridního trolejbusu a jedna tramvajová zastávka. Řešení komunikační sítě v řešeném území Nové Karoliny je realizováno novými místními komunikacemi, které jsou určeny převážně pro dopravní obsluhu území. Nová komunikace v rámci studie nazvaná „Okružní třída“ (propojuje prostor před výstavištěm Černá louka s ulicí K Trojhalí) je řešena jako místní obslužná komunikace s vedením trolejbusové dopravy hybridním trolejbusem (bez nutnosti trakčního vedení). Příčný profil této místní komunikace je navržen ve skladbě cyklistická stezka, zelený pruh, parkovací pruh, dva jízdní pruhy, parkovací pruh, zelený pruh a chodník pro pěší – viz vzorový příčný profil 1. Z této komunikace se předpokládá pouze omezená dopravní obsluha přilehlých objektů.

Místní komunikace kolmé na „Okružní třída“ obsluhují jednotlivé objekty – jsou na ně napojeny vjezdy do podzemních garáží a jsou zde navržena parkovací místa. Všechny navržené obslužné komunikace jsou v konečném důsledku navrženy jako neprůjezdné pro automobilovou dopravu. Pro nemotoristickou dopravu jsou průchozí územím bez omezení. Jednotlivé navržené objekty jsou napojeny na uliční síť vjezdy. Tyto komunikace mají prostor pro oboustranné podélné parkování, oboustranný chodník a oboustranný zelený pás – viz vzorové příčné řezy. Parkovací pásy jsou určeny pro krátkodobé parkování. Pro zamezení tranzitní dopravy pro řešené území je navrženo v ulici 28. října a na Smetanově náměstí od ulice Nádražní až k ulici Nová Pivovarská dopravní omezení, které umožní vjezd jen pro dopravní obsluhu. Toto řešení podpoří pěší dopravu vedoucí z centra k Fóru Karolína. Toto opatření rovněž zamezí používání ulice Nová Pivovarská pro zkrácení cesty přes řešené území. Stávající úsek ulice Na Karolíně ve směru od 28. října je určena pouze dopravní obsluze pro vjezd do přilehlých objektů. Uliční profil je doplněn chodníky v šířce až k zástavbě. Dále směrem k Ostravici je umožněn pouze pohyb nemotoristické dopravy – prostor centrálního náměstí.

Ulice Žofínská bude realizována jako pěší. Umožněn bude vjezd pouze dopravní obsluze. V blízkosti areálu Ostravské univerzity je navržen záliv pro K+R, která umožní krátkodobé zastavení a vystoupení (2 minuty) spolucestujících z automobilů v prostoru před univerzitou. Dopravní řešení je navrženo tak, aby propojilo lokalitu Černá louka a lokalitu pro umístění technologického parku.

Veřejná hromadná doprava

Stávající tramvajové trati jsou ponechány ve stávajících trasách, a to v ulicích Nádražní směrem na zastávku Karolína a Výstaviště ulicí 28. října. Nové dopravní řešení neuvažuje s vedením nové tramvajové trasy přes řešené území, které je zaneseno v době zpracování studie v platném územním plánu. Tramvajová a autobusová zastávka „Karolína“ je zachována jako významný přestupní uzel s tím, že trasy autobusových linek budou v důsledku změny komunikačního systému trasovány v řešeném území po jiných komunikacích. V řešeném území se nachází tramvajová smyčka (plocha pro areál Ostravské univerzity). Vzhledem k návrhu zástavby území navrhujeme tuto tramvajovou smyčku zrušit bez náhrady. Na rozdíl od platného územního plánu studie neuvažuje s přesunem tramvajové smyčky na druhý břeh řeky Ostravice. Tramvajové linky končící na

této točce budou pokračovat na přestupní terminál Hranečnick, který je vzdálen pouze 2 zastávky. Časová ztráta jednotlivých spojů bude tedy minimální. V rámci studie není změněno stávající linkové vedení ostatních linek. V návrhu zůstává zachována ve stávajícím stavu zastávka „Karolina“. Zastávka „Výstaviště“ bude stavebně upravena dle návrhu, tzn. tramvajová a trolejbusová + autobusová zastávka budou odděleny. Vedení autobusové dopravy je dle platného jízdního řádu v době zpracování studie vedeno ulicemi Na Karolíně a 28. října. Jedná se o linky 21, 81. Dle ÚS Nová Karolina bude linkové vedení ulic Na Karolíně zrušeno a vedeno přes zastávku „Výstaviště“ a dále po stávající trase. V prostoru Technologického parku je navržena autobusová zastávka, která zajistí dopravní obslužnost území MHD. Linkové vedení není v rámci studie navrženo.

Vedení trolejbusové dopravy je zastoupeno linkou č. 105, která je ukončena v zastávce „Karolina U Lávky“. V rámci studie je navrženo prodloužení trolejbusové linky okolo prostoru vjezdu do krytého parkoviště K Trojhalí, dále Okružní třída až na zastávku „Výstaviště“. Dále povede ulici Novou Pivovarskou, po Havlíčkově nábřeží až do ulice Biskupská, kde se napojí na stávající trolejbusovou trať. Spojení budou zajišťovat hybridní trolejbusy, které tento celý úsek území řešeného studií projedou na záložní baterie, tzn. bez trakčního vedení. Nebude tak vizuálně znehodnocen pohled na Trojhalí. V řešeném území jsou navrženy 2 zastávky v prostoru Černé louky, rekonstrukce zastávky „Výstaviště“, nová zastávka na ulici Okružní třída, zastávka v prostoru před Trojhalím. Tato zastávka bude v prostoru pěší zóny, kde bude umožněn vjezd pouze dopravní obsluze. Zajistí tak bezprostřední přístup do Trojhalí.

Zdroj: <https://www.msstavby.cz/uzemni-studie-karolina-26-07-2018/>