

**U R B A N** - projektová kancelář, Ing. Petr Urban, DIČ CZ 481 227 041, IČO 156 953 95  
Atelier Drážďanská 37, 400 07 Ústí nad Labem – Krásné Březno, tel./fax 475 503 890  
e-mail: [URBAN-PROJEKT@VOLNY.CZ](mailto:URBAN-PROJEKT@VOLNY.CZ)

**Ústí nad Labem – Střekov**  
**Revitalizace Žukovovy ulice**  
**STUDIE z.č. 108/1169**



## Průvodní zpráva

Příloha č. 1

Květen 2008

4

Vypracoval : ing. Koudelka

## 1. Základní údaje :

Řešené území : Ústí nad Labem – Střekov – ulice Žukovova  
Objednatel : Magistrát města Ústí nad Labem – odbor dopravy  
Projektant : Projektová kancelář Urban, Drážďanská 37, 400 07 Ústí nad Labem  
Vypracoval : ing. Jiří Koudelka  
Druh dokumentace : Studie revitalizace uličního prostoru

## 2. Úkol práce :

Obsahem dokumentace studie revitalizace uličního prostoru Žukovovy ulice v úseku od železničního přejezdu ČD po křižovatku s ulicí Karla IV.

Předmětem návrhu je řešení nového šířkového uspořádání komunikace, včetně parkování pěší dopravy, úprava křižovatek a napojení okolních průmyslových areálů, především areálu SETUZY.

## 3. Podklady :

- Digitální mapový podklad – Geodetická kancelář Vaněk 01/2007
- Orientační zákresy inženýrských sítí jednotlivých správců
- ČSN 736110 Projektování místních komunikací
- Vyhláška Ministerstva hospodářství č. 369/2001, kterou se stanoví obecně technické požadavky zabezpečující užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace
- Projednávání dokumentace v rozpracovanosti
- Vlastní doměření a fotodokumentace.

## 4. Zhodnocení stávajícího stavu :

Rekonstrukce Žukovovy ulice je navržena v úseku od společného signalizovaného železničního a vlečkového přejezdu ČD. Jedná se o 2 kolejný železniční přejezd trati Lysá-Děčín východ – drážní km 431,8, třetí kolej je vlečková SETUZY. Úsek končí na hraně křižovatky s ulicí Karla IV – před Novosedlickým náměstím. Přechod přes přejezd je zajištěn stávajícím podchodem po levé straně a úrovnovými přechody.

Bezprostředně za vlečkovým přejezdem je po pravé straně komunikace manipulační plocha překladiště společnosti ENPROSPOL a po pravé straně je křižovatka s ulicí Závodních rad. Vjezd na tuto komunikaci je opatřen závorou, komunikace slouží jako centrální parkoviště SETUZY.

První třetina úseku je vedena skrz areál SETUZY s oboustrannou zástavbou výrobními budovami. Úsek je rozdělen dvěma dvojkolejnými vlečkovými signalizovanými přejezdy. V meziúseku je po levé straně silniční váha SETUZY. Šířka komunikace v tomto úseku je cca 14m. Po levé straně komunikace navazuje přímo na objekt SETUZY, po pravé straně je veden jednostranný živičný chodník š. 2,0 m. Podélný spád komunikace v tomto úseku stoupá ve spádu cca 2%. Bezprostředně za druhým vlečkovým přejezdem jsou po obou stranách komunikace umístěny hlavní vjezdy do obou polovin závodu, za nimi je pak umístěn přechod pro chodce přes Žukovovu ulici.

Druhá třetina úseku – po křižovatce Žukovova x Purkyňova x Truhlářova je opět vedena napříč závodem SETUZY. Do křižovatky s ulicí Bří Mrštíků a protilehlému vjezdu k vrátnici č. 5 je uliční čára ukončena oboustranným oplocením (po pravé straně panelové, po levé straně dřevěné), ve zbylém úseku je zástavba opět oboustranná. Komunikace mezi obrubami je v šířce cca 12,25 m s oboustranným chodníkem šířky 1,8-2,0 m. Po obou stranách se dnes podélně parkuje. Komunikace stoupá ve spádu cca 7%. Ulice Bří Mrštíků slouží pro přístup k závodní jídelně SETUZY, vrátnice č. 5 tvoří hlavní vjezd do horní poloviny pravé části areálu SETUZY. Pod křižovatkou je dnes umístěn přechod pro chodce.

Křižovatka Žukovova x Purkyňova x Truhlářova je čtyřramenná, přičemž levá větev – ulice Truhlářova je mírně předsazena oproti Purkyňově. Obě komunikace jsou dnes obousměrné. Bezprostředně za křižovatkou je v Purkyňově ulici umístěno parkoviště fy. SEKOZ, ukončené vjezdem do tohoto areálu. Křižovatka s ulicí Truhlářovou je plošně rozlehlá. Nad křižovatkou je umístěn přechod pro chodce přes Žukovovu ulici.

Zbývá třetina komunikace pokračuje do kopce se stoupáním 9% až ke křižovatce s ulicí Karla IV. Chodník na většině úseku je pouze jednostranný po pravé straně, jednostranný chodník končí u přístupového schodiště k Jeseninově ulici a pokračuje opět až za křižovatkou s Jeseninovou ulicí. Uliční prostor po pravé straně je ukončen ve spodním úseku (po křižovatce s ul. Rozkošná) oplocením RD, v horním úseku pak souvislou zástavbou. Po levé straně navazují na komunikaci svahy ukončené místy opěrnou zdí. Šířka komunikace mezi obrubami ve spodním úseku s obousměrným podélným parkováním je cca 12,25 m, horní polovina s jednostranným podélným parkováním je vedena v šířce cca 9,5 m. Po pravé straně jsou napojeny dvě místní komunikace – ulice Máchova a Rozkošná. Po levé straně jsou ve spodním úseku dva vjezdy na parkoviště k panelovým domům č. p. 71 a 75 a místní komunikace ulice Jeseninova.

Komunikace končí v prostoru stávajícího přechodu pro chodce pod křižovatkou s ulicí Karla IV. Přechod již byl upraven v rámci rekonstrukce ulice Karla IV, včetně vložení středního dělicího ostrůvku a nasvícení přechodu.

Konstrukce vozovky je v celé trase živičná ve velmi špatném stavu. Především úseky se sklonem přes 7% mají výrazně roletový charakter. Úsek mezi zástavbou SETUZY je zase na mnoha místech překopán lokálními výspravami. Konstrukci vozovky předpokládáme živičnou v tl. 10 cm s podkladem z žulových kostek. Podloží pak bude s ohledem na stav komunikace zřejmě velmi špatné s ohledem na značné deformace vozovky. Konstrukce chodníků v celém území je z litého asfaltu.

V trase komunikace není vedena veřejná doprava MHD.

## 5. Souhrnný návrh úprav:

Předmětem návrhu je řešení nového šířkového uspořádání komunikace, včetně parkování, pěší dopravy, úpravy křižovatek a napojení okolních průmyslových areálů - především areálu SETUZY. V návrhu počítáme s komplexní rekonstrukcí celé vozovky i přilehlých chodníků a homogenizací šířkového uspořádání. Základní šířka komunikace je navržena 8,0 m mezi obrubami jako těžká živičná vozovka. Rozšíření o podélné parkování je navrženo v šířce 2,0 m. Na většině úseku ponecháváme stávající systém podélného parkování. Oproti stávajícímu stavu však budou parkovací pásy fyzicky vymezeny. V návrhu počítáme s odlišením od konstrukce přilehlé vozovky, nejlépe zdlážděním parkovacího pásu malými žulovými kostkami. Rozšíření o podélné parkování kamionů ve spodní části je navrženo v šířce 3,0 m v konstrukci z asfaltocementového betonu (obdobně jako u zastávek MHD). Chodníky jsou navrženy v šířce 1,8-2,5 dle situace. Konstrukci předpokládáme dlážděnou z betonové vibrolisované vzorované dlažby.

Stávající i nově navržené přechody pro chodce budou upraveny dle požadavků ČSN 736110 včetně nasvícení přechodů samostatným světlem a požadavků vyhlášky Ministerstva hospodářství č. 369/2001, kterou se stanoví obecně technické požadavky zabezpečující užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Součástí navrženého řešení je i úprava veřejného osvětlení. Jeho součástí je jednak nasvícení přechodů pro chodce a jednak výměna svítidel, včetně stožárů, v úseku průchodu přes areál SETUZY. Nově by zde měly být osazeny historické typy svítidel.

Nezbytným předpokladem návrhu řešení je zrušení stávající silniční váhy a její přesunutí do areálu STZ mimo těleso ulice. To bylo přislíbeno spol. SETUZA, která provede demontáž a odstojení váhy.

Součástí návrhu není řešení rekonstrukce vlečkových přejezdů. Při jednání mezi objednatelem dokumentace, projektantem, spol. SETUTZA a správcem vlečky – spol. VIAMONT byla dohodnuta rekonstrukce přejezdů v předstihu, na náklady spol. SETUZA. Dokumentaci rekonstrukce vlečky zajišťuje spol. VIAMONT. Projektant komunikace se pak přizpůsobí skutečnému stavu.

Součástí návrhu nejsou případné přeložky inženýrských sítí. Jedná se především o sítě spol. CYNERGY, které jsou z větší části historické. Při projednávání dokumentace se spol. ENERGY byly dohodnuty tyto zásady:

1. Spol. ENERGY do dalšího projektového stupně prověří stav svých sítí v daném prostoru a sdělí svoje požadavky na rekonstrukci a ochranu svých sítí, kterou si však bude zajišťovat na svoje náklady v součinnosti se stavbou.
2. Spol. ENERGY prověří možnost řešení nového vstupu do manipulační šachty u kolejíště ČD. V šachtě je provedeno propojení užitkové vody DN 500 a DN 700 propojené nadrozměrnými a těžkými tvarovkami jejichž manipulace je možná pouze jeřábem a je vždy nutné demontovat strop šachty. Spol. ENERGY proto bude požadovat od Magistrátu města při opravě vozovky nad komorou ujištění, že v případě rekonstrukce postačuje výměna konstrukce vozovky pouze po hranu ulice Závodních rad.

## 6. Technické řešení:

### 6.1 Úsek od železničního přejezdu po přechod pro chodce

Úsek vede napříč areálem SETUZY s oboustrannou zástavbou. Začátek rekonstrukce je navržen v úseku od společného signalizovaného železničního a vlečkového přejezdu ČD. Jedná se o 2 kolejný železniční přejezd trati Lysá-Děčín východ – drážní km 431,8, třetí kolej je vlečková SETUZY. Konec úseku je za stávajícím přechodem pro chodce (nad stávajícími vjezdy do areálu STZ). V trase jsou dnes dva dvoukolejné vlečkové přejezdy a po levé straně mezi nimi silniční váha STZ.

Návrh v tomto úseku počítá s šířkovou homogenizací na šířku 11 m mezi obrubami – 8m vozovka + 3 m podélné parkování kamionů po pravé straně čekající na vjezd do SETUZY. Stávající pravostranný chodník bude rekonstruován na šířku 2,5 m, nově je řešen nový levostranný chodník v šířce 2,25 m. Všechny hlavní vjezdy do areálu a vjezd na překladiště SEKOZ za železničním přejezdem budou upraveny tak, aby byl zajištěn vjezd i pro dlouhé jízdní soupravy.

Stávající přechod pro chodce na konce úseku - nad levým vjezdem do STZ - bude zúžen na šířku 7 m a nasvícen samostatným přechodovým osvětlením.

Nezbytným předpokladem návrhu řešení je zrušení stávající silniční váhy. Demontáž a odstrojení zajistí spol. SETUZA, ostatní práce investor rekonstrukce Žukovovy ulice.

Rekonstrukce vlečkových přejezdů SETUZA (ve správě spol. VIAMONT) bude realizována a hrazena společností SETUZA, včetně zajištění projektové dokumentace. Projektant revitalizace Žukovovy ulice v dalším projektovém stupni dodrží předepsané výšky z projektu rekonstrukce vlečky. Pokud to bude časově možné, doporučuje se provádět rekonstrukci přejezdů společně s rekonstrukcí Žukovovy ulice.

Spol. SETUZA seznámila přítomné s výhledovou možností úpravy provozu v levé části areálu, předpokládající jednosměrný vjezd všech vozidel zajiždějících do areálu, včetně kamionů, stávajícím vjezdem za železničním přejezdem – ulicí Závodních rad - a výjezdem v místě stávajícího vjezdu nad druhým vlečkovým přejezdem. **Jedná se o dlouhodobý výhled, který však nebude prozatím v tomto stupni PD akceptován.**

#### 6.2 Úsek od přechodu nad hlavním vjezdem po přechod nad křižovatkou Žukovova x Bří Mrštíků x vjezd k vrátnici č.5 (včetně)

Druhý úsek je opět vedena napříč závodem SETUZY, na většině úseku mezi oboustranným oplocením areálu.

Návrh v tomto úseku počítá s šířkovou homogenizací na šířku 12 m mezi obrubami – 8m vozovka + 2 x 2 m podélné oboustranné parkování. Oproti stávajícímu stavu však budou parkovací pásy fyzicky vymezeny. V návrhu počítáme s odlišením od konstrukce přilehlé vozovky, nejlépe zdlážděním parkovacího pásu malými žulovými kostkami. Stávající pravostranný chodník bude rekonstruován na šířku 2,0 m, levostranný dle situace 1,8 (podél prodejen) - 2,5 m (před hlavním vstupem).

Stávající přechod pro chodce pod křižovatkou bude přesunut do nové polohy - nad křižovatkou a zúžen na 7 m včetně samostatného nasvícení přechodovými svítidly. Důvodem přemístění je požadavek STZ na trasování levého okraje vozovky v původní trase s ohledem na možnost zajištění pravého odbočení do vjezdu k vrátnici č.5 i pro dlouhé soupravy. Z tohoto důvodu je i pravý jízdní pás rozšířen na 5,5 m. Výhledově je uvažováno s možností odsunutí a rozšíření vjezdových vrat k vrátnici č.5 směrem do areálu – do dalšího projektového stupně spol. STZ sdělí zda ano.

Zároveň je navržen i nový přechod přes ulici Bří Mrštíků. Přechod bude odsazen o 5,0 m od hrany Žukovovy ulice a komunikace bude v místě přechodu zúžena na 6,5 m. Úprava přechodu společně s požadavkem STZ na umožnění stání zásobovacích vozidel před závodní jídelnou STZ si vyžaduje změnu systému parkování v této ulici – ze šikmého na podélné stání.

#### 6.3 Úsek od přechodu Žukovova x Bří Mrštíků po přechod nad křižovatkou x Žukovova x Purkyňova

Návrh v tomto úseku počítá s šířkovou homogenizací na šířku mezi obrubami 10,0 m při jednostranném, nebo 12 m při oboustranném parkování – 8 m vozovka + 2 m podélné parkování.

Podélné parkování je v prostoru mezi přechodem a křižovatkou s ulicí Truhlářovou navrženo po levé straně – na straně zástavby. Na protější straně je pak mezi vozovkou a průběžným chodníkem navrženo zelený pás šířky 1,6 m, rozdělený vjezdem k přilehlé nemovitosti. V prostoru naproti křižovatce Žukovova x Truhlářova je pak podélné parkování navrženo po pravé straně.

Křižovatka Žukovova x Truhlářova je plošně rozlehlá a nevyhovuje požadavkům na bezpečné přecházení. Z tohoto důvodu je na obou hranách navrženo rozšíření přilehlých chodníků

na úkor vozovky a do středu křižovatky je vložen střední dělicí ostrůvek. Vlastní přechod pro chodce pak bude nasvícen samostatným přechodovým osvětlením.

Křižovatka Žukovova x Purkyňova je cca o 27 m odsazena proti křižovatce s Truhlářovou. Bezprostředně za křižovatkou je v Purkyňově ulici umístěno parkoviště fy. SEKOZ, ukončené vjezdem do tohoto areálu. Stejně jako v předchozím případě je z obou stran vjezdu navrženo rozšíření přilehlých chodníků zde z důvodu zvětšení vjezdového a výjezdového poloměru. Přechod pro chodce bude odsazen o 4,5 m za hranu křižovatky a bude nasvícen samostatným přechodovým osvětlením. Úprava přechodu si zřejmě vyžádá i úpravu parkování na přilehlém parkovišti fy. SEKOZ.

Stávající přechod nad křižovatkou zůstává v původní poloze. Šířka vozovky však bude v místě přechodu zúžena na 7 m a přechod bude nasvícen samostatným přechodovým osvětlením.

Stávající průběžné chodníky po obou stranách budou rekonstruovány v původních šířkách. Pouze v křižovatkách dojde k jejich rozšíření o navržené zúžení vozovek.

#### 6.4 Úsek od přechodu Žukovova x Purkyňova po křižovatku x Žukovova x Rozkošná

Základní šířka komunikace je zde stejně jako v předešlých případech navržena 8 m mezi obrubami, při podélném parkování se pak šířka rozšiřuje o 2 m na příslušnou stranu. V úseku nad přechodem po ostrou levotočivou zatáčku je navrženo obousměrné podélné parkování – šířka mezi obrubami 12m. V prostoru zatáčky až po křižovatku s ulicí Puškinova bez podélného parkování. Za křižovatkou až po křižovatku s ulicí Rozkošná opět oboustranné.

Stávající průběžný pravostranný chodník bude rozšířen na šířku 2 m, levostranný na šířku 1,8-1,9 m - dle situace. Kromě toho bude levostranný chodník, který dnes končí u přístupového schodiště k Jeseninově ulici, prodloužen až do prostoru pod křižovatkou s ulicí Rozkošnou. Zde je navrženo místo pro přecházení na protější chodník. Stejně jako u přechodů pro chodce je v tomto místě navrženo zúžení vozovky na 7 m a nasvícení samostatným osvětlením. Pouze zde nebude vyznačeno vodorovné značení jako u legálních přechodů pro chodce.

V křižovatkách Žukovova x Puškinova a Žukovova x Rozkošná budou upraveny vjezdové poloměry jejich zvětšením.

Zároveň je nutné šířkově upravit vjezdy na parkoviště k panelovým domům č.p. 71 a 75 po levé straně komunikace. Oba vjezdy jsou dnes plošně rozlehlé a z důvodu maximální stanovené šířky pro nové přechody pro chodce (65,5 m) je nutná jejich úprava zúžením na požadovanou hodnotu.

#### 6.5 Úsek křižovatky Žukovova x Purkyňova po konec úseku – přechod pro chodce před křižovatkou s ulicí Karla IV

Rekonstrukce komunikace končí v prostoru stávajícího přechodu pro chodce pod křižovatkou s ulicí Karla IV. Přechod již byl upraven v rámci rekonstrukce ulice Karla IV, včetně vložení středního dělicího ostrůvku a nasvícení přechodu.

V tomto úseku je navržena homogenizace vozovky na šířku 10 m mezi obrubami – 8 m vozovka + 2 m podélné parkování po pravé straně komunikace. Průběžný pravostranný chodník je navržen v šířce 2 m s chodníkovými přejezdy v zesílené chodníkové konstrukci. Levostranný chodník začíná až nad křižovatkou s Jeseninovou ulicí. V rámci tohoto úseku je navržena i úprava vjezdového poloměru do Jeseninovy ulice ve směru z kopce zmenšením vjezdového poloměru a vložení zeleného pásu š. 1,6 m mezi vozovku a průběžný chodník.



## 7. Pozemky dotčené stavbou:

Součástí dokumentace je i zakres navržených úprav do pozemkové mapy. Všechny dotčené pozemky jsou dnes vedeny jako ostatní plochy nebo nádvoří a nepředpokládá se nutnost dalších výkupů.

Stavba bude umístěna na následujících pozemkových parcelách **K.Ú. Střekov**

p.p.č.	Druh pozemku-využití	vlastník
2140/1	Ostatní plocha-dráha	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
3033/1	Ostatní plocha-ostatní komunikace	SETUZA Development, a.s
263	Ostatní plocha-ostatní komunikace	Město Ústí n.L.
3043	Zastavěná plocha a nádvoří	SETUZA Development, a.s
3055	Ostatní plocha-ostatní komunikace	Město Ústí n.L.
492	Ostatní plocha-ostatní komunikace	Město Ústí n.L.
1748	Ostatní plocha-ostatní komunikace	Město Ústí n.L.
332	Ostatní plocha-ostatní komunikace	Město Ústí n.L.
344/2	Ostatní plocha-zeleň	Společenství vlastníků Žukovova č.p. 133/71
344/7	Ostatní plocha-ostatní komunikace	Město Ústí n.L.
320	Ostatní plocha-ostatní komunikace	Město Ústí n.L.
303	Ostatní plocha-ostatní komunikace	Město Ústí n.L.
361	Ostatní plocha-ostatní komunikace	Město Ústí n.L.

## 8. Závěr

Dokumentace byla v rozpracovanosti projednána dne 18.4.2008 na jednání u objednatele – Odbor dopravy MmÚ za účasti těchto organizací.

SETUZA a.s.

Energy Ústí a.s.

VIAMONT a.s.

VIAMONT DSP a.s.

Magistrát města Ústí, odbor dopravy

Urban projektová kancelář

OŘ policie ČR-DI Ústí nad Labem

Záznam z jednání je součástí dokladové části. Výsledný návrh byl upraven dle vznesených připomínek nově odsouhlasen všemi zúčastněnými.

Výhledově počítá spol. SETUZA s možností úpravy provozu v levé části areálu, předpokládající jednosměrný provoz areálem - vjezd všech vozidel zajišťujících do areálu, včetně kamionů, stávajícím vjezdem za železničním přejezdem – po ulici Závodních rad a výjezdem v místě stávajícího vjezdu nad druhým vlečkovým přejezdem. Jedná se o dlouhodobý výhled, který však není prozatím v tomto stupni PD akceptován.