

Územní studie Humenská, plochy Z122 a 1/Z26, Baška-Hodoňovice



- **Textová a tabulková část**

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

SCHEMA DOMOVNÍCH PŘÍPOJEK

- **Grafická část**

1. HLAVNÍ VÝKRES	1:1000	A2
2. VÝKRES DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ	1:1000	A2
3. VÝKRES VODNÍHO HOSPODÁŘSTVÍ	1:1000	A2
4. VÝKRES ENERGETIKY A SPOJŮ	1:1000	A2

OBJEDNATEL	Selfjam Trade s.r.o. Opavská 6230/29a, 708 00 Ostrava IČ: 01958330, Ing. Jakub Slamják
POŘIZOVATEL	Úřad územního plánování Magistrát města Frýdek - Místek Odbor územního rozvoje a stavebního řádu, oddělení územního rozvoje, Mgr. Martin Tkáč
OBEC	Obec Baška Baška 420, 739 01 Baška IČ: 00296511, Irena Babicová, starostka obce
ZHOTOVITEL	Ing. arch. Kateřina Buschová, Projektová činnost ve výstavbě IČ: 60767006
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. arch. Kateřina Buschová autorizovaný architekt ČKA 3017

A1.	DŮVODY PRO POŘÍZENÍ A PLATNOST ÚZEMNÍ STUDIE.....	str. 1
A2.	PODKLADY.....	str. 1
A3.	VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ.....	str. 1
A4.	KAPACITY A LIMITY ÚZEMÍ, SOULAD SE ZADÁNÍM A ÚPD.....	str. 1
A5.	CHARAKTERISTIKA A STÁVAJÍCÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ.....	str. 2
A6.	ŠIRŠÍ VAZBY, HODNOTY ÚZEMÍ.....	str. 3
A7.	DOPRAVNÍ A TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA, BILANCE.....	str. 4
A8.	ETAPIZACE A REALIZACE CÍLOVÉHO STAVU ÚZEMÍ.....	str. 5
A9.	STÁVAJÍCÍ OBČANSKÁ VYBAVENOST.....	str. 5
B1.	CÍLE A ÚČEL ÚZEMNÍ STUDIE, ROZVOJ INFRASTRUKTURY.....	str. 7
B2.	HLAVNÍ ZÁSADY VYUŽITÍ ÚZEMÍ.....	str. 8
B3.	PODROBNĚJŠÍ ČLENĚNÍ PLOCH.....	str. 8
B4.	PLOCHY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ.....	str. 9
B5.	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ PRO KOMUNIKACE A SÍŤ.....	str. 9
B6.	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ PRO ZELEŇ.....	str. 10
	a) BILANCE PLOCH VEŘEJNÉ ZELENĚ.....	str. 10
	b) ZELENÁ INFRASTRUKTURA A PODPORA BIODIVERSITY.....	str. 10
B7.	PODMÍNKY PRO VYUŽITÍ PLOCH BYDLENÍ.....	str. 12
	a) ULIČNÍ ČÁRA	str. 13
	b) STAVEBNÍ ČÁRA VOLNÁ	str. 13
B8.	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ.....	str. 14
	B8.1 DOPRAVNÍ REŽIM.....	str. 16
	B8.2 DOPRAVNÍ ZÁVADY, ZLEPŠENÍ OBSLUŽNOSTI ŠIRŠÍHO ÚZEMÍ.....	str. 16
	B8.3 CYKLISTICKÉ KOMUNIKACE	str. 17
	B8.4 PĚŠÍ KOMUNIKACE	str. 17
	B8.5 DOPRAVA V KLIDU.....	str. 17
	a) PARKOVACÍ STÁNÍ.....	str. 17
	b) Odstavná stání.....	str. 18
	B8.6 LIKVIDACE KOMUNÁLNÍHO ODPADU.....	str. 18
B9.	TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA.....	str. 19
	B9.1 VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ.....	str. 19
	a) VODOVOD	str. 19
	b) KANALIZACE SPLAŠKOVÁ.....	str. 20
	c) KANALIZACE DEŠŤOVÁ	str. 21
	B9.2 ENERGETIKA A SPOJE.....	str. 24
	a) PLYNOVODY	str. 24
	b) ELEKTRICKÁ ENERGIE	str. 25
	c) VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ.....	str. 26
	d) TELEKOMUNIKAČNÍ ROZVODY.....	str. 27
B10.	BILANCE NÁRŮSTU POČTU BYTŮ A OBYVATEL.....	str. 28

A1. DŮVODY PRO POŘÍZENÍ A PLATNOST ÚZEMNÍ STUDIE

Územní studie se pořizuje na základě podnětu objednatele v souladu s požadavkem a stanovenými podmínkami platného Územního plánu Baška a Změny č.1 Územního plánu Baška, která byla vydaná Zastupitelstvem obce Baška dne 30.1.2020 a nabyla účinnosti dne 20.2.2020.

Území studie řeší komplexně celé území odpovídající vymezení zastavitelných ploch Z122 a 1/Z26 a respektuje podmínky stanovené v Územním plánu Baška ve znění Změny č.1. Podkladem pro zpracování územní studie byl před vydáním Změny č.1 Územního plánu Baška platný Územní plán Baška a návrh Změny č.1 Územního plánu Baška (verze pro veřejné projednání z 7/2018).

Studie je zpracována ve spolupráci s obcí Baška a s pořizovatelem územně plánovací dokumentace, který jako Úřad územního plánování v souladu s ust. § 6 odst. (1) písm. c) stavebního zákona 4. 183/2006 Sb. zajistil dne 23.5.2019 "Zadání územní studie řešící zastavitelné plochy Z122 a 1/Z26 v k.ú. Hodoňovice".

Čistopis územní studie bude po schválení a zaevidování do evidence územně plánovací činnosti podle ustanovení § 30 odst. 2 stavebního zákona č.183/2006 Sb. sloužit jako neopominutelný podklad při rozhodování o změnách v území.

A2. PODKLADY

Pro zpracování územní studie bylo použito těchto podkladů:

- písemné "Zadání územní studie řešící zastavitelné plochy Z122 a 1/Z26 v k.ú. Hodoňovice" ze dne 23.5.2019, schválené pořizovatelem ÚPD;
- aktuální katastrální mapa řešeného území, k datu 5/2019;
- výkresy a textová část platného Územního plánu Baška (Urbanistické středisko Ostrava, s.r.o., vydán 10.10.2011);
- výkresy a textová část návrhu Změny č.1 Územního plánu Baška, verze k veřejnému projednání (7/2018);
- aktuální údaje o limitech využití území z územně analytických podkladů ORP Frýdek - Místek;
- záznam a pokyny z jednání ve věci zpracování Územní studie Humenská, plochy Z122 a 1/Z26, Baška-Hodoňovice, ze dne 18.6.2019; schváleno pořizovatelem a obcí ke dni 10.7.2019 včetně upravené koncepce návrhu řešení územní studie
- emailové pokyny z projednání návrhu koncepce řešení územní studie se zástupci obce Baška, s pořizovatelem, s objednatelem, z období 5/2019 - 7/2019;
- ortofotomapa, fotodokumentace, webové údaje a informace, vlastní průzkumy v terénu;

A3. VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Řešené území zahrnuje plochy celých pozemků nebo částí pozemků v k.ú. Hodoňovice, okres Frýdek-Místek (kód k.ú. 601080), které jsou součástí zastavitelné plochy Z122 a 1/Z26. Podmínka pro zpracování územní studie je stanovena současně jak pro zastavitelnou plochu 1/Z26 tak i pro navazující zastavitelnou plochu Z122, které jsou obě určeny pro **smíšené bydlení (SO)**.

Studie je územně vymezena nezastavěnými pozemky nebo jejich částmi v rozsahu ploch **Z122 a 1/Z26** o rozloze cca **4,8625 ha** (výměra je upřesněna dle aktualizované katastrální mapy). Řešené území je ve výkresech vyznačeno graficky linií hranice řešeného území - viz položka výkresové legendy.

A4. KAPACITY A LIMITY ÚZEMÍ, SOULAD SE ZADÁNÍM A ÚPD

Tato územní studie je v souladu s platným Územním plánem Baška ve znění Změny č.1. Současně tato územní studie splňuje požadavky "Zadání územní studie řešící zastavitelné plochy Z122 a 1/Z26 v k.ú. Hodoňovice" ze dne 23.5.2019, schváleného pořizovatelem ÚPD, kde jsou rovněž stanoveny podmínky.

Studie podrobněji stanovuje způsob využití zastavitelných ploch bydlení včetně podmínek pro jejich využití. Studie v celém řešeném území navrhuje parcelaci pozemků pro samostatné rodinné domy (RD) včetně orientačních výměr pozemků a možného umístění domů na pozemky v souladu s požadavkem Zadání na minimální výměru **800 m²** na jeden stavební pozemek pro samostatný rodinný dům s oplocenou zahradou. Celkový počet samostatných rodinných domů je při minimální výměře stavebních pozemků 800 m² pro řešené území v cílovém (tj. plně zastavěném) stavu zastavitelných ploch Z122 a 1/Z26 o celkové výměře 4,8625 ha stanoven na **max. 39 RD** při zohlednění limitů a omezení vyplývajících z průběhu ochranného

pásma stávajícího vedení VN.

Podmínky pro plochy bydlení jsou stanoveny ve studii vymezenou minimální šířkou veřejných prostranství pro komunikace a pro veřejnou zeleň, uliční čarou, stavební čarou. Studie navrhuje účelné dělení stavebních pozemků včetně výměr pozemků pro rodinné bydlení v samostatných rodinných domech (dodržena požadovaná výměra min. 800 m²) formou návrhu parcelace pozemků a schematického umístění domů o max. zastavěné ploše **150 m²**.

V souladu s podmínkami prostorového uspořádání a ochrany krajinného rázu pro plochy smíšené obytné (SO) je v územní studii respektována zastavitelnost pozemků rodinných domů **max. 40 %**, přičemž zastavitelnost pozemku je stanovena jako maximální poměr všech zastavěných a zpevněných ploch k výměře stavebního pozemku. Výška objektů nepřesahuje výškovou hladinu okolní zástavby, tj. max. jedno podzemní podlaží + jedno přízemní podlaží + jedno podlaží vestavěné do podkrovní sedlové střechy.

Pro splnění požadavků na vymezení ploch veřejných prostranství a napojení dopravní a technické infrastruktury včetně hospodárného nakládání s vodami zahrnujícího také zadržování dešťové vody dle § 20, odst.(5) pís.c), vyhl. č.501/2006 Sb. jsou využity i další plochy a pozemky situované za hranicí vymezeného řešeného území zastavitelných ploch Z122 a 1/Z26. Přednostně jsou k tomu využity plochy navazujících pozemků s příhodným terénním uspořádáním pro **zajištění gravitačního odtoku a zasakování** (zejména terénní val podél silnice I/56), v souladu s hospodárným využitím území dle § 18 stavebního zákona. Do návrhu koncepce řešení územní studie jsou pro odvedení a zásaky dešťových vod a pro **návaznosti cyklistické a pěší dopravy** zahrnuty i plochy sousedních pozemků nebo jejich částí nacházející se mimo vymezené řešené území zastavitelných ploch; jedná se o plochy potřebné pro zajištění návaznosti nebo napojení dopravní a technické infrastruktury, která je nezbytná pro stanovený účel využití plochy. Detailní umístění této nezbytné infrastruktury může být územně upřesněno v závislosti na podrobném řešení projektové přípravy navazující realizační dokumentace, dle výsledků geometrického zaměření území apod.

Plochy veřejných prostranství jsou vymezeny v souladu s požadavkem § 7, vyhl.č.501/2006 Sb. a to v minimální výměře 1 000 m² na každé 2 ha zastavitelné plochy bydlení, tzn. při ploše 4,8625 ha zastavitelných ploch smíšených obytných je potřeba vymežit min. **2 432 m²** ploch veřejných prostranství pro zeleň.

Obec Baška se nachází v zájmovém území Ministerstva obrany. Celé správní území obce Baška zasahuje ochranné pásmo leteckých radiových zabezpečovacích zařízení. Je nutno respektovat ustanovení § 37 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Na celém správním území obce Baška je zájem Ministerstva obrany posuzován i z hlediska povolování staveb dle ustanovení § 175 zákona odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (viz příloha č. 3 limity využití území).

A5. CHARAKTERISTIKA A STÁVAJÍCÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Vlastním řešeným územím je nezastavěná zemědělsky využívaná plocha o výměře cca **4,8625 ha**. Střední část území je využívána jako ohrazená pastvina pro stádo koní. V jižní části území je oplocená zahradnická školka se sazenicemi okrasných dřevin.

Řešené území je na západě obklopeno zastavěným územím převážně využívaným pro bydlení v rodinných domech s rozvolněným, rekreačním charakterem venkovské zástavby. Výměry stávajících pozemků odpovídají dřívějšímu způsobu hospodaření s užitkovou zahradou a pastvinami. Obytné a rekreační domy jsou převážně jednopodlažní se sedlovou sklonitou střechou, případně dvoupodlažní s plochou nebo mírně sklonitou střechou.

Zemědělský půdní fond a vyhodnocení předpokládaného záboru ZPF včetně zařídění bonitních půdně ekologických jednotek (BPEJ) je součástí textové části odůvodnění územního plánu v rámci zastavitelných ploch Z122 a 1/Z26.

ODVODNĚNÍ

Území se rozkládá v nadmořské výšce cca **321 - 323 m n.m.** (BpV) a je gravitačně odvodněno z jihozápadu směrem na severovýchod, tj. ve směru toku řeky Ostravice a jejích přítoků - Hodoňovického potoka a Hodoňovického náhonu. Do přirozeného gravitačního odvodnění území zasahuje těleso silnice I. třídy č. 56, které z východu vymezuje řešené území a prochází mezi tokem Ostravice a náhonu (situovány východně od území) a tokem Hodoňovického potoka (situován západně od území).

Odvedení dešťových vod na území obce nelze provádět do nové splaškové kanalizace (je určena pouze pro splaškové odpadní vody), ani do úseků stávající dešťové (bývalé jednotné kanalizace) probíhající na území obce v nezmapovaných trasách. Bývalá jednotná kanalizace je ve vlastnictví obce, ale obec ji neprovozuje, nepovoluje do ní nová napojení dešťových vod, není zajištěno prodloužení platného povolení

k nakládání s odpadními vodami. Podle dostupných informací jsou do dešťové - bývalé jednotné - kanalizace napojeny v území obce pouze starší odtoky odpadních vod různé kvality (i nepovolené, nezjištěné přípojky), proto pro další vypouštění odpadních vod do vodních toků není možné získat souhlas správce povodí, správce vodních toků.

Z uvedeného vyplývá, že dešťové vody lze na území obce likvidovat pouze tzv. "bezodtokově", tj. zadržením a následným pomalým vypouštěním do dostupného blízkého toku nebo zadržením a následným bezodtokovým zasakováním do půdního podloží, odparem nebo spotřebováním pro užitkové činnosti jako např. praní prádla, mytí zahradního náčiní, splachování wc, závlivku zahrady, apod.

DOPRAVNÍ OBSLUHA

Západně od řešeného území prochází silnice III. třídy č. 48412, která tvoří hlavní dopravní trasu sídla Hodoňovice a obluhuje centrum s místní občanskou vybaveností (kaple Panny Marie, autobusová zastávka Hodoňovice-kostel, památník, hostinec U Čendy, atd.). Ze silnice III/48412 odbočují uslepené i průjezdné úseky místních komunikací zásobujících stávající zastavěné převážně obytné území. Pro zajištění příjezdu do řešeného území lze využívat příjezdy z celkem tří křižovatek se silnicí 48412. Křižovatky nemají vždy zajištěn dostatečný rozhled a stávající dopravní závady je vhodné pro cílový stav zástavby zmírnit dopravním značením (např. stop-dej přednost v jízdě, rozhledové zrcadlo, snížením rychlosti, ap.) nebo odstranit potřebnými stavebními úpravami (např. změnou oplocení stávajících pozemků zahrad rodinných domů, rozšířením vozovky stávající komunikace na úkor oplocených zahrad, ap.).

Jeden z úseků místní komunikace lemuje celý **západní okraj řešeného území** - jedná se o obousměrnou komunikaci zpevněnou v šířce jednoho jízdního pruhu, s nízkým dopravním zatížením, pro míjení a zastavení či stání vozidel je využívána okolní travnatá plocha jako přidružený dopravní prostor. Stávající místní komunikace zajišťující v současnosti dopravní obsluhu řešeného území nemohou v budoucnu bez alespoň minimálních úprav parametrů nebo dopravního režimu bezproblémově přenést zvýšené dopravní zatížení od nové intenzivnější obytné zástavby v rozsahu cílového stavu území. Důvodem je především úzký profil veřejných prostranství s komunikacemi - málo místa na dvoupruhovou komunikaci mezi ploty, nebo nedostatečné rozhledy na křižovatkách, parkující osobní vozidla tvořící překážku v průjezdném profilu, ap. Bez odstranění nebo zmírnění alespoň některých dopravních závad by při zvýšené dopravní zátěži cílového stavu území budoucí provoz po místních komunikacích již nemusel být nadále plynulý a bezpečný.

Východně prochází silnice I. třídy č. 56, po jejímž okraji je vybudován ochranný protihlukový terénní val tvořící **východní okraj řešeného území**. Ze silnice I/56 asi **450 m** jižně od řešeného území je situována odbočka komunikace s dopravním napojením do lokality, v nadřazené ÚPD je zde navrhována přestavba na mimoúrovňové napojení. Severní stávající mimoúrovňové napojení místních komunikací ze silnice I/56 je situováno asi **870 m** severním směrem.

Severní hranici řešeného území tvoří místní komunikace užívaná jako pěší a cyklistická trasa s podchodem pod tělesem silnice I/56. Je tudíž vedena cyklistická trasa č. 59 pokračující dále severně podél toku Ostravice jako součást Místeckého okruhu, jihozápadně jako součást trasy Greenway.

A6. ŠIRŠÍ VAZBY, HODNOTY ÚZEMÍ

Obec Baška leží ve východní části Moravskoslezského kraje jižně od města Frýdek-Místek, které je správním sídlem (ORP). Obcí prochází trasa silnice I/56 a silnice II/477, které zajišťují především tranzitní dopravu a poskytují obci spojení s okolními městy, především Frýdkem-Místkem, a přístupy na mezinárodní trasy E462 (D 48), D 56, D 1. Ostatní silnice a místní komunikace zajišťují spojení s okolními sídly. Železniční doprava je zajištěna celostátní železniční tratí č. 323 (Ostrava – Valašské Meziříčí).

Obec se v posledních letech výrazně rozvíjí, podíl na vzrůstu výstavby má suburbanizační tendence měst v okolí v kombinaci se zdroji pracovních příležitostí (Nošovice, Frýdek-Místek, Mošnov).

V centru sídla **Baška** se nachází obecní úřad, kostel Sv. Václava, základní škola, prodejny, a další občanská vybavenost - vše v docházkové vzdálenosti od železniční stanice "Baška". **Hodoňovice** jsou místní částí obce Baška tvořené třemi sídly situovanými podél toku Ostravice. Samotné Hodoňovice leží na levém (moravském) břehu řeky v jihozápadní části obce a jsou tvořeny zejména obytnou zástavbou. Mají vlastní centrum s místní občanskou vybaveností, kaplí, pohostinstvím, školkou, obsluhu zajišťuje hromadná autobusová doprava (zastávka "Baška, Hodoňovice, škola"). Územím prochází relativně hustá síť cykloturistických a pěších rekreačních tras.

Řešené území je atraktivní svou polohou v předhůří Beskyd, s dobrou dopravní dostupností do rekreačních oblastí CHKO Beskydy. Samotná lokalita je klidná i přes relativní blízkost silnice I. třídy, a to díky stávajícímu terénnímu valu. Charakter řešeného území je téměř rekreační, zejména vlivem nízké

intenzity využití okolního zastavěného území a s ní související poddimenzovanou dopravní infrastrukturou. Obytná zástavba v těsném sousedství řešeného území vznikla pomalou a postupnou přeměnou bývalých zemědělských usedlostí a hospodářských "gruntů", proto se vyznačuje většími pozemky, prolukami, velkorýsy rozlohami a relativně nízkou hustotou zastavění. Stávající hodnoty řešeného území proto dosud spočívají zejména v relativně klidném prostředí s vysokým podílem ploch travnaté zeleně (pastviny, zahradnictví, zahrady), s výhledy na panorama Beskyd, na vrchol Lysé hory. Lokalita je účinně hlukově odcloněna terénním valem od silnice I/56, nabízí příjemné obytné prostředí vesnického podhorského rekreačního charakteru.

Řešená lokalita se nachází cca 3,5 km od vodní nádrže Baška s rekreačními možnostmi (koupání, vodní sporty, stanování, procházky po březích přehrady s výhledy do kraje, ap.).

A7. DOPRAVNÍ A TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA, BILANCE

Informace o stavu stávající dopravní a technické infrastruktury jsou převzaty z územního plánu, z datové části územně analytických podkladů SO ORP Frýdek-Místek, případně jsou doplněny z veřejně dostupných zdrojů (od správců inženýrských sítí v rámci poskytnutí informací o existenci sítí, případně na základě projednání návrhu řešení územní studie a koncepce rozvoje dopravní a technické infrastruktury). Ve výkresech je zakreslen stav technické infrastruktury dle výše uvedených podkladů dle použitelnosti poskytnutých dat.

Stávající trasy inženýrských sítí a dopravní infrastruktura v okolí řešeného území jsou respektovány, v návrhu se uvažuje se zachováním jejich stávající správní příslušnosti, a to jak pro stávající součásti veřejné infrastruktury tak i pro nově navrhovaná zařízení včetně prodloužení řadů a vedení pro veřejnou potřebu. **Závaznou součástí návrhu této územní studie je rozsah ploch a pozemků veřejných prostranství nezbytných pro umístění tras, zařízení a staveb veřejné infrastruktury, která je nezbytná pro zajištění funkce zastavitelné plochy smíšené obytné (SO) určené pro bydlení v samostatných rodinných domech.**

Přítom navrhované parametry (*kóty a výměry udávané ve výkresech a v textu územní studie*) vymezených ploch a pozemků veřejných prostranství jsou odvozeny od předpokládané kapacity a dimenzování jednotlivých tras, zařízení a staveb veřejné dopravní a technické infrastruktury, která je v územní studii umístěna a navržena v podrobnosti měřítka zpracování a pouze jako jedno z možných technických řešení pro cílový návrhový stav maximálního počtu 39 rodinných domů.

Pokud bude v dalším stupni zpracování projektové dokumentace navrženo jiné technické řešení, které bude z hlediska účelnosti vynaložených prostředků do vybudování veřejné infrastruktury, z hlediska ochrany hodnot území, přírody a krajiny srovnatelné nebo lepší, než řešení navrhované v územní studii, je možné se k němu přiklonit. Taktéž v případě, že bude realizace zástavby probíhat v jiném pořadí (etapizaci), je nutno zajistit případné změny technického řešení územní studie, například umístění nové distribuční trafostanice v rámci první stavební etapy, apod.

Součástí územní studie jsou doporučená pravidla pro umístění **domovních přípojek a sjezdů** na pozemky z veřejných prostranství a obslužných komunikací. Realizace domovních přípojek a sjezdů musí respektovat navrhovanou koncepci bydlení, kdy je v nových zklidněných ulicích nutno zachovat potřebné **plochy veřejné zeleně pro stromovou výsadbu** (pruhy, záhony) ve veřejném prostranství tak, aby mohly plnit svůj účel, tzn. aby umožnily uskutečnit **stromovou výsadbu v ulici** (tj. musí být bez podzemních i nadzemních tras inženýrských sítí, domovní přípojky mohou procházet pruhem pro stromovou zeleň pouze úsporně v nutném rozsahu) a aby byl možný růst kořenového systému a stromové koruny.

Jako **směrné a bilanční údaje** jsou uvedeny v územní studii návrhy dělení pozemků včetně výměr jednotlivých stavebních parcel a orientační umístění domů včetně kótovaných odstupů nebo umístění stromů v ulicích. Jedná se o prvky, jejichž umístění a vymezení je v územní studii navrženo jako bilanční (umožňuje stanovit vodohospodářské nebo energetické bilance) nebo hraniční (tzn. maximální nebo minimální) a je možné je v realizační dokumentaci změnit nebo upřesnit, nelze je ale zcela pominout nebo zrušit. Upřesnění či změny však musejí být vždy v souladu s koncepcí územní studie a s podmínkami stanovenými v nadřazené územně plánovací dokumentaci. Lze například vymezit stavební pozemky a umístit domy jinak a v jiném (vždy však jen v nižším) počtu nebo hustotě zástavby; lze také realizovat jiný (vždy však vyšší) počet stromových výsadeb a veřejných prostranství zeleně v nových ulicích, než je zakresleno ve výkresech územní studie. Kótované odstupy rodinných domů ve výkresech jsou dokladem proveditelnosti navrhovaného řešení, upřesnění vzájemných odstupů staveb od hranic pozemků a od trasy horního vedení VN je možné při realizaci zástavby vždy jen v souladu s příslušnými předpisy (jsou dané zejména stavebním zákonem a vyhláškami, oprávněnými nároky vyplývajícími z ochranných pásem dopravní a technické infrastruktury, požárně bezpečnostními předpisy, ap.).

Energetické a vodohospodářské bilance včetně návrhu napojení na inženýrské sítě jsou stanoveny v souladu s předpokládaným rozvojem veřejné technické infrastruktury pro cílový, tj. maximální stav využití území (tj. max. pro 39 samostatných rodinných domů na stavebních pozemcích o výměře min. 800 m² a zastavěnosti pozemků max. 40 %). Při realizaci dílčích částí zástavby řešeného území je potřeba zajistit takové technické řešení, které umožní v budoucnu hospodárné napojení dalších etap zástavby. Vzhledem ke stávající vlastnické struktuře pozemků zahrnutých do řešeného území nebude realizace zástavby v souladu s koncepcí územní studie probíhat najednou v jedné realizační etapě, realizace může probíhat po delší časové období. **Po celou dobu rozhodování o změnách v území v souladu s navrženou koncepcí územní studie je zaručeno, že území bude pro určený účel využito hospodárně a v souladu s cíli a úkoly územního plánování.**

A8. ETAPIZACE A REALIZACE CÍLOVÉHO STAVU ÚZEMÍ

V návrhu řešení dopravní a technické infrastruktury byla zohledněna pravidla a hlavní zásady urbanistické ekonomie, kdy je sledováno především hledisko hospodárného nakládání s územím a hledisko bezpečného a uživatelsky příznivého řešení veřejného prostranství při současné minimalizaci nákladů na jeho realizaci a údržbu. V návrhu územní studie je stanovena etapizace postupu výstavby a jsou stanoveny limitní hodnoty pro realizaci cílového stavu využití území.

Rozvoj území je závislý na časovém postupu výstavby, který nelze vždy přesně předvídat, jelikož závisí na ochotě a schopnosti jednotlivých stavebníků investovat do projektové přípravy a výstavby rodinných domů, dopravní a technické infrastruktury. Pro účely této územní studie je za první realizační etapu považovaná pozemková parcela č. 222/2 ve vlastnictví investora územní studie, který projevil jako první z dotčených vlastníků řešeného území zájem o realizaci výstavby bydlení. Koncept návrhu řešení všech zastavitelných ploch území je proto zhotoven tak, aby mohla být realizace cílového stavu území zahájena právě výstavbou na uvedených pozemcích, včetně umístění nové distribuční trafostanice pro celou lokalitu. Trafostanice je v souladu s požadavky správce distribuční soustavy (ČEZ Distribuce, a.s.) výhodně umístěna na veřejně přístupných plochách u navržené místní komunikace přímo v těžišti nové zástavby.

Pro zlepšení stávající dopravní infrastruktury je do první etapy realizace zahrnuta i pozemková parcela č. 222/14 ve vlastnictví obce, a to pro zvětšení nedostatečných parametrů veřejného prostranství určeného pro rozšíření stávající místní komunikace ze současných cca 3 m na obcí požadovaných 6 m. Realizace dalších etap výstavby rodinného bydlení na dalších pozemcích pozdějších etap je rovněž podmíněna zlepšením - rozšířením veřejného prostranství určeného pro rekonstrukci stávající místní komunikace tvořící západní hranici řešeného území; přitom zlepšení parametrů je požadováno minimálně na uvedené šířky (tj. 8 m šířka veřejného prostranství, 6 m šířka dvoupruhové vozovky).

Obec od realizace nových obytných lokalit oprávněně očekává pozitivní přínos pro atraktivitu bydlení právě v možnostech vylepšení stávající veřejné infrastruktury, ať již se jedná o zkvalitnění místních komunikací s pohodlnou šířkou pro míjení protijedoucích vozidel, dostatečnými rozhledy a stromovými alejemi nebo o pozitivní vliv na intenzivnější využití stávajícího občanského vybavení a zvýšenou poptávku po místních službách (škola, školka, prodejny, služby, ap.). Naopak také platí, že obec by měla mít pro svůj plánovaný růst připraveny potřebné strategie umožňující k plánovanému rozvoji majetku obce udržitelným způsobem koncepčně přispívat a spravovat jej. Současně s realizací nové zástavby je proto nezbytné do zlepšení dopravní a technické infrastruktury obce nasměřovat i veřejné investice, bez kterých se neobejde např. právě zmíněná rekonstrukce západní komunikace a její rozšíření na požadovaných 6 m, správa navrhovaných veřejných prostranství včetně výsadby uličního stromořadí, údržba nové místní komunikace s veřejným osvětlením, odvodněním, záhony se stromovou a trávnickovou výsadbou, dopravním značením, apod.

Územní studií nelze stanovovat podrobnější podmínky pro plochy situované mimo vymezené řešené území. Pro dosažení uspokojivého navrženého cílového stavu obytného území řešené lokality je však nezbytné zajistit také časově koordinované zkvalitnění stávající dopravní a technické infrastruktury v okolních navazujících částech obce.

A9. STÁVAJÍCÍ OBČANSKÁ VYBAVENOST

Z hlediska veřejné infrastruktury zahrnující kromě technické a dopravní infrastruktury, veřejného prostranství také občanskou vybavenost, není v řešeném území navržena žádná plocha pro zařízení určené pro novou **občanskou vybavenost** obce Baška nebo její místní části Hodoňovice.

Dle sdělení obce chybí v území prodejna potravin a základního spotřebního zboží denní potřeby. Obec však nemá prostředky na provozování a dotování "kamenné" komerční občanské vybavenosti ve vlastní

správě, proto je v Hodoňovicích nákup základních potravin a spotřebního zboží zajišťován prostřednictvím pojízdné prodejny v určené dny v týdnu. **Obec nemá požadavky na vymezení nových ploch pro občanskou vybavenost veřejné infrastruktury**, jako např. úřady, školská a kulturní zařízení, obchody, apod.

Z hlediska posílení ekonomické návratnosti případné stálé prodejny zboží denní spotřeby by mohl výhledově v delším časovém horizontu přispět očekávaný přírůstek nových obyvatel řešeného území v cílovém stavu zástavby řešeného území. Tyto úvahy přesahují možnosti řešení této územní studie, ve výhledu je však postupná intenzifikace zástavby vždy motivující pro investice do zlepšení základní infrastruktury. Dá se tedy předpokládat, že i postupné zahušťování stávající zástavby v obci, např. zvyšováním intenzity zastavenosti pozemků stávajícího zastavěného území, bude přispívat k posílení intenzity využívání stávajícího vybavení veřejné infrastruktury v obci. Jedná se např. o využívání školských zařízení - nově rekonstruovaná škola a školka v centru obce Baška, dále o plánované multifunkční hřiště u budovy bývalé školy v Hodoňovicích, která nyní slouží jako knihovna, tělocvična, školka a tzv. dětská skupina pro cca 10-12 dětí ve věku 1-4 roky, ap. Výhledově může zvýšení hustoty zástavby příznivě ovlivnit kvalitu a rozmanitost poskytovaných služeb veřejného i komerčního sektoru v území.

B1. CÍLE A ÚČEL ÚZEMNÍ STUDIE, ROZVOJ INFRASTRUKTURY

Hlavním cílem územní studie je návrh účelné organizace, hospodárného využití a prostorového uspořádání území, včetně dopravní obsluhy a stanovení podmínek pro napojení na dopravní a technickou infrastrukturu. Návrh na dělení pozemků je proveden s ohledem na limity a omezení v území jako maximální tak, aby měl každý pozemek pro samostatný rodinný dům min. výměru 800 m² a maximální zastavitelnost pozemků nepřesáhla max. 40 % v souladu s územním plánem a podmínkami prostorového uspořádání a ochrany krajinného rázu pro plochy smíšené obytné (SO).

V případě řešeného území je pro výměru **4,8625 ha** a pro omezení vyplývající ze stávajícího vedení VN stanoven maximální počet cílového stavu území **39** stavebních pozemků pro samostatné rodinné domy. Při návrhu parcelace a dělení stavebních pozemků je respektována stávající parcelace a vlastnické vztahy v území.

Zpracování územní studie je podmínkou pro rozhodování v území. V souladu s ust. § 30 odst. (5) stavebního zákona bude územní studie po schválení možnosti jejího využití podle § 25 stavebního zákona vložena do evidence územně plánovací činnosti. Návrh na vložení dat do evidence územně plánovací činnosti provede pořizovatel ÚPD poté, co schválí čistopis územní studie.

Účelem územní studie je poskytnutí podrobnějšího podkladu pro rozhodování o změnách v území tak, aby po schválení a zaevidování čistopisu územní studie mohla být realizována projektová příprava staveb nezbytných pro využívání řešených zastavitelných ploch smíšeného bydlení (SO), zejména staveb obslužných komunikací a staveb inženýrských sítí pro napojení území na dopravní a technickou infrastrukturu.

Změna č.1 Územního plánu Baška se pořizovala v době zpracování územní studie řešící také využití plochy 1/Z26, která se stala zastavitelnou plochou využitelnou pro smíšené bydlení - SO až po vydání Změny č.1 Územního plánu Baška. Plocha Z122 je určena k využití pro smíšené bydlení již platným Územním plánem Baška. Podmínkou stanovenou územním plánem pro územní studii je zpracování komplexního návrhu pro obě zastavitelné plochy současně, nelze tyto dvě plochy zastavovat nekoordinovaně každou zvlášť.

ROZVOJ VEŘEJNÉ INFRASTRUKTURY

Z hlediska veřejné infrastruktury není v řešeném území navržena plocha pro **novou občanskou vybavenost** obce Baška nebo její místní části Hodoňovice, přestože v obci chybí prodejna potravin a základního spotřebního zboží denní potřeby. Obec však nemá prostředky na provozování a dotování "kamenné" komerční občanské vybavenosti ve vlastní správě, proto je v Hodoňovicích nákup základních potravin a spotřebního zboží zajišťován prostřednictvím pojízdné prodejny v určené dny v týdnu. **Obec nemá požadavky na nové plochy pro občanskou vybavenost veřejné infrastruktury**, jako např. úřady, školská zařízení, obchody, apod.

K posílení stávající občanské vybavenosti by mohl přispět předpokládaný přírůstek nových obyvatel řešeného území v cílovém stavu - např. k posílení intenzity využívání stávajícího vybavení, zejména školských zařízení - viz nově rekonstruovaná škola a školka v centru obce Baška, plánované multifunkční hřiště u budovy bývalé školy v Hodoňovicích, která nyní slouží jako knihovna, tělocvična, školka a jesle tzv. dětská skupina pro cca 10-12 dětí ve věku 1-4 roky, ap. Výhledově může zvýšení hustoty zástavby příznivě ovlivnit kvalitu a rozmanitost poskytovaných služeb veřejného i komerčního charakteru v území, kdy zvýšení poptávky po místních službách může generovat zlepšení nabídky těchto služeb.

Pro případ, že by řešená lokalita v budoucnu vyžadovala zřízení občanské vybavenosti (např. dětskou skupinu, zubní ordinaci, ap.), bude možné zřídit toto vybavení v rámci ploch bydlení, které toto využití připouštějí. Lze si představit například miniškolkou, jesle, ordinaci praktického lékaře či prodejnu bio potravin např. v přízemí rodinného domu se zahradou. Toto využití však podléhá pouze tržním pravidlům poptávky a nabídky. Potřeba parkovacích a odstavných stání zařízení občanské vybavenosti musí být zajištěna na pozemku tohoto zařízení. Zábory ploch navržené veřejné zeleně určené pro stromovou výsadbu nejsou pro zřizování parkovišť přípustné, vyjímečně lze pro jednotlivá parkovací místa pro vozidla návštěvníků území vyčlenit malé části travnatých ploch mezi stromy nebo mezi sjezdy na pozemky (např. lze použít zatravnovací dlaždice) za podmínky dodržení minimální výměry ploch veřejných prostranství zeleně a zachování stromových výsadeb v ulicích - viz kap. B6.

B2. HLAVNÍ ZÁSADY VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Za závazné pro rozhodování o změnách v území je v územní studii nutno považovat "Hlavní zásady využití území" zobrazené ve *výkrese č. 1 - Hlavní výkres*, v legendě se jedná konkrétně o tyto položky plošné a prostorové regulace:

_řešené území (vymezené území stanovené v souladu s územním plánem a zadáním územní studie, ve kterém je podrobnějším podkladem pro rozhodování o změnách v území tato územní studie a kde platí podrobnější podmínky stanovené v územní studii)

_plochy bydlení individuální (plochy určené pro oplocené stavební pozemky samostatných rodinných domů v maximálním počtu 39 RD, s plochou každého stavebního pozemku minimálně 800 m², s maximální zastavěností 40 %)

_plochy veřejných prostranství pro komunikace a zeleň (vymezení ploch veřejných prostranství pro umístění staveb dopravní a technické infrastruktury a ploch veřejné zeleně včetně stromových výsadeb v ulici pro plnění funkce plochy v cílovém stavu zastavění území, tj. max. 39 RD; průchody do krajiny nezbytné pro prostupnost řešeného území jsou zajištěny v návaznosti na protihlukový val podél silnice I/56 situovaný mimo řešené území)

_kóty veřejných prostranství v metrech (minimální parametry ploch veřejných prostranství pro cílový stav zastavění území)

_uliční čára - hranice veřejných prostranství (čára vymezuje minimální rozsah ploch veřejných prostranství pro cílový stav zastavění území, současně se jedná o přípustnou hranici oplocení pozemků staveb pro bydlení směrem do veřejných prostranství)

_stavební čára volná (maximální přípustná hranice umístění hlavní uliční fasády staveb pro bydlení vzhledem k plochám veřejného prostranství)

Za cílový stav zastavění území se považuje max. kapacita 39 samostatných rodinných domů.

B3. PODROBNĚJŠÍ ČLENĚNÍ PLOCH

Rozsah ploch veřejných prostranství pro komunikace a zeleň vymezený ve *výkrese č. 1. Hlavní výkres* je stanoven jako minimální pro navržený cílový stav zastavění řešeného území.

Podrobnější členění ploch veřejných prostranství pro komunikace a zeleň je zobrazeno ve *výkrese č. 2 - Výkres dopravního řešení*, návrh současně dokládá splnění stanovených hlavních zásad a podmínek využití území. Veřejná prostranství jsou ve výkrese dopravního řešení rozčleněna podrobněji dle své specifické funkce. Přitom podrobnější členění není závazné ve smyslu přesného umístění na pozemcích, je závazné ve smyslu splnění funkce plochy a dodržení parametrů ploch tak, aby správně plnily svou funkci. Naprosto přesné umístění nelze v územní studii vzhledem k absenci geodetického výškopisného a polohopisného zaměření území a měřítku zpracování zajistit. Přesné umístění jednotlivých staveb dopravní a technické infrastruktury je předmětem navazující projektové dokumentace pro územní a stavební řízení, jehož výsledkem bude rozhodnutí o umístění stavby.

Závazný je celkový minimální rozsah ploch veřejných prostranství pro komunikace a zeleň a minimální rozsah ploch pro stromovou výsadbu v nových ulicích. Minimální rozsah veřejné zeleně je stanovený výpočtem a bilancemi odvozenými od celkové výměry řešeného území zastavitelných ploch.

Ve výkrese dopravního řešení jsou jednotlivé dílčí plochy veřejných prostranství znázorněny samostatně pro jednotlivé funkce a druhy zpevněných ploch a prostranství. Parametry prostorového uspořádání ploch veřejných prostranství pro komunikace a pro zeleň jsou zakresleny v rozsahu zaručujícím splnění a dosažení požadovaného účelu. Odchýlit se od navrhovaného optimálního řešení lze pouze při dodržení minimálních parametrů stanovených stavebním zákonem a vyhláškami, zejména ustanovením § 7 a § 22, odst. (2), vyhl. č.501/2006 Sb. a při splnění podmínky zajištění účelného využití všech ploch řešeného území pro stanovený účel. Odchytky od navrženého řešení je potřeba připustit také v návaznostech jednotlivých realizačních etap na skutečný stávající stav území; vždy však je potřeba sledovat možnost realizace cílového stavu území.

Ve *výkrese č.2 - Výkres dopravního řešení* jsou podrobněji rozčleněny a znázorněny tyto plochy:

plochy bydlení individuální:

- růžová barva

_ plochy bydlení individuální (výměry ploch a dělení stavebních pozemků respektují minimální výměru 800 m² stanovenou územním plánem)

- plochy veřejných prostranství pro komunikace a zeleň (je nutno dodržet stanovené minimální šířkové parametry ploch a minimální rozměry ploch veřejné zeleně pro stromovou výsadbu):
- šedá barva **zpevněné plochy komunikací vozidlových**
 - oranžová barva **zpevněné plochy komunikací pěších**
 - světle zelená barva **nezpevněné plochy veřejné dopravní zeleně**
 - žlutá barva **zpevněné plochy parkoviště**
 - modrá barva **kontejnerové stanoviště**
 - tmavě zelená barva **plochy veřejné zeleně pro stromovou výsadbu**

B4. PLOCHY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

Plochy veřejných prostranství jsou určeny pro umístění komunikací, pro umístění veřejné uliční stromové zeleně a pro umístění inženýrských sítí.

Minimální šířky veřejných prostranství pro komunikace a sítě jsou stanoveny na **8 m** v souladu s ustanovením § 22, odst. (2), vyhl. č.501/2006 Sb. Místní komunikace budou ve správě obce, která na nich zajišťuje údržbu. V územní studii jsou v některých místech stanoveny šířky větší (např. okolo 11 m v místech parkovacích stání, až cca 19 m v místech úvratí pro otáčení vozidel, apod.). Součástí veřejných prostranství pro komunikace a sítě jsou zejména zpevněné i nezpevněné plochy komunikací vozidlových i pěších, plochy parkovišť a kontejnerových stanovišť, a dále přidružený dopravní prostor nezpevněných travnatých ploch podél komunikací sloužících mimo jiné i pro umístění svislého dopravního značení a veřejného osvětlení. Tato plocha je určena k vynětí ze ZPF.

Minimální šířky veřejných prostranství pro zeleň jsou stanoveny na **2 m** v souladu s požadavkem na výsadbu veřejné stromové zeleně v ulicích. Pruhy a záhony stromové zeleně v ulicích jsou situovány přednostně na jižní straně ulice pro zmírnění letního přehřívání. Jejich využití pro výsadbu stromů uliční aleje nesmí být ohroženo například uložením tras potrubí a vedení, přemrštěnou šířkou sjezdů na pozemky, nadměrným počtem parkovacích stání v ulicích a pod. V územní studii jsou navrženy intervaly stromové výsadby s ohledem na navrženou parcelaci vždy na rozhraní sousedních stavebních pozemků, podobně jsou parcelaci na severní straně ulice přizpůsobeny také intervaly sloupů veřejného osvětlení. Současně plochy veřejné zeleně není nutné vyjímat ze ZPF, jelikož se nejedná o plochy určené pro stavbu obslužné místní komunikace nebo jiných zpevněných ploch.

Oddělení ploch veřejné zeleně pro stromovou výsadbu od nezpevněných ploch veřejné dopravní zeleně je ve *výkrese č. 2* znázorněno doplňkovou dělicí čarou a různými barvami ploch. Ve *výkrese č.1* nejsou plochy veřejných prostranství rozděleny zvlášť pro komunikace, sítě a zeleň, ale jsou zahrnuty do společné položky "plochy veřejných prostranství pro komunikace a zeleň".

B5. VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ PRO KOMUNIKACE A SÍTĚ

Plochy **veřejných prostranství pro komunikace a sítě** obsahují kromě zpevněných a nezpevněných dopravních a ostatních ploch také trasy **veřejné technické infrastruktury**, tj. pro potrubní vedení oddílné dešťové a splaškové kanalizace, retenční nádrže, příp. plynovody, vodovody, zemní kabelová vedení elektrických rozvodů NN, slaboproudé rozvody veřejného osvětlení včetně stožárů s osvětlovacími body, případně telekomunikační rozvody. V plochách je možno umísťovat také potřebné úseky vedení domovních přípojek a zpevněných sjezdů na pozemky. Veřejná prostranství pro komunikace jsou v souladu s charakterem navrhované zástavby a s dopravní obsluhou území navržena pro umístění místních obslužných vozidlových a pěších komunikací dvoupruhových obousměrných, včetně potřebných úvratí, parkovacích stání a kontejnerových ploch.

Veřejná prostranství pro obslužné komunikace jsou vymezena s ohledem na současné hranice pozemkových parcel respektujících vlastnické vztahy v území. Jako první realizační etapa je uvažována zástavba v rozsahu obslužné komunikace a rodinných domů č. 12 až 26, její součástí jsou kromě pozemkové parcely č. 222/2 také plochy obecních pozemků parc. č.35 a parc.č. 222/14 užívaných pro obsluhu území nebo určených pro rozšíření páteřní vozidlové komunikace na západní straně území. **V dalších realizačních etapách je také nutno respektovat vymezené plochy pro rozšíření pozemku páteřní obecní komunikace situované v současnosti pouze na parc.č.35. Navrhované rozšíření obecní komunikace se dotýká celého řešeného území, proto je nutno dbát na vymezení pozemků komunikace ve všech realizačních etapách, i těch, které budou následovat později.**

Pro umísťování a napojování staveb dopravní a technické infrastruktury - inženýrských sítí včetně domovních přípojek, nejsou touto studií stanoveny podmínky závazně, jelikož navržené technické řešení se může v čase změnit podle aktuálního stavu a technických podmínek v území, etapizace zástavby, přesného

geodetického polohopisného a výškopisného zaměření, apod. Navržené vodohospodářské a energetické bilance a navržené technické řešení slouží v územní studii především pro ověření proveditelnosti návrhu a pro koordinaci investic v území po dobu platnosti vstupních údajů.

B6. VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ PRO ZELEŇ

Plochy **veřejných prostranství pro zeleň** jsou zahrnuty ve *výkrese č.1* jako součást veřejných prostranství, nejsou zde vyznačeny samostatně. Samostatně jsou plochy **veřejných prostranství pro zeleň** znázorněny ve *výkrese č.2*, a to v položkách:

- nezpevněné plochy veřejné dopravní zeleně

Jsou vymezeny po obou stranách podél navrhovaných komunikací v šířkách **1,5 m** a jsou určeny zejména pro travnatou zeleň, svislé dopravní značení, sloupy veřejného osvětlení, novou trafostanici, sjezdy na pozemky, kabelová vedení VO a NN, potrubní vedení vodovodu, příp. plynovodu, ap. V pružích veřejné dopravní zeleně je nutno umožnit zřízení zpevněných sjezdů na pozemky, uvažována je maximální šířka sjezdů **5 m**. Na odpočet zpevněných ploch pro sjezdy na stavební pozemky ke **38 RD** z navržených **39 RD** je uvažována pro každý RD plocha **7,5 m²**. Výměra ploch veřejné dopravní zeleně činí cca **2 680 m²**, po odpočtu ploch zpevněných sjezdů na pozemky činí výměra ploch cca **2 395 m²**.

- plochy veřejné zeleně pro stromovou výsadbu

Jsou navrženy jako zelené pruhy nebo záhony minimální šířky **2 m** s cílem umožnit výsadbu uličních alejových stromů. Záměrně jsou situovány na jižní straně nových komunikací tak, aby v letních měsících koruny stromů stínily zpevněné plochy v ulicích. Plochy pro stromovou zeleň nesmí být zatíženy trasami podzemních nebo nadzemních inženýrských sítí, které by výsadbu stromů ohrozily nebo znemožnily.

V severní části území jsou plochy veřejného prostranství zeleně navrženy jako pruhy podél obou komunikací; v jižní části území jsou navrženy jako záhony. V pružích veřejné zeleně pro stromovou výsadbu je nutno umožnit uložení tras domovních přípojek a zřízení zpevněných sjezdů na pozemky, uvažována je maximální šířka sjezdů **5 m**. Sjezdy na pozemky RD nelze umísťovat v místě plánované výsadby stromové aleje, **sjezdy na pozemky i domovní přípojky musejí umožnit umístění uliční aleje**. Na odpočet zpevněných ploch pro sjezdy na stavební pozemky ke **14 RD** z navržených **39 RD** je uvažována pro každý RD plocha **10 m²**. Výměra ploch veřejné dopravní zeleně činí cca **732 m²**, po odpočtu ploch zpevněných sjezdů na pozemky činí výměra ploch cca **592 m²**.

Celková plocha **veřejných prostranství pro zeleň** je navržena v rozsahu **2 987 m²**. Tato plocha je určena pouze pro nezpevněnou travnatou plochu schopnou vsakování dešťové vody, nejsou v ní zahrnuty žádné zpevněné plochy, jako např. kontejnerová stanoviště, sjezdy na pozemky, parkovací plochy atd.

a) BILANCE PLOCH VEŘEJNÉ ZELENĚ

Veřejná prostranství zeleně jsou výše uvedeným způsobem vymezena v souladu s požadavkem § 7, vyhl. č.501/2006 Sb., který ukládá vymezení veřejná prostranství pro zeleň v rozsahu min. **5%** z výměry celé zastavitelné plochy, kdy se na každé 2 ha zastavitelné plochy vyžaduje vymezení min. **1 000 m²** veřejných prostranství zeleně (koeficient 0,05). Nezbytná plocha veřejného prostranství zeleně mimo plochy komunikací je vypočtena z celkové výměry zastavitelné plochy (4,8625 ha) na **min. 2 431 m²**.

V návrhu územní studie je vymezeno **2 987 m²**, což je o cca **555 m²** více veřejných prostranství zeleně, než stanoví nezbytné minimum. Tento zdánlivý "přebytek" v návrhu ploch veřejných prostranství zeleně je přiměřený vzhledem k možným dalším úbytkům nezpevněných ploch ve veřejném prostranství, ke kterým může dojít při realizaci záměru, například vlivem budování sjezdů na stavební pozemky RD, zřízením vyššího než navrhovaného počtu parkovacích stání v ulicích, rozšířením kontejnerových stanovišť nad rámec návrhu, apod. **Při povolování staveb v území je nutné regulovat umístování sjezdů na stavební pozemky RD tak, aby byl zachován pravidelný rastr stromové výsadby - aleje v ulicích.**

b) ZELENÁ INFRASTRUKTURA A PODPORA BIODIVERSITY

V řešeném území je potřebné podporovat umístění veřejné zeleně v souběhu s veřejným prostranstvím, nejlépe ve formě stromových alejí a keřových výsadeb. Vzhledem ke změně charakteru zástavby z nízké hustoty (venkovské) na vyšší hustotu (městskou) je vhodné zvolit formu i druhovou skladbu stromové aleje a keřů či jiných dřevin blízkou místním podmínkám. Do nových ulic je nad rámec stromové aleje vhodná např. volně rostoucí skladba listnatých dřevin v okolí kontejnerových stanovišť a parkovacích stání, úvratí, trafostanice, případně také keřů snářejících častý ořez v živých plotech lemujících oplocení zahrad směrem do veřejného prostranství.

Stromová alej je navržena podél dvou místních komunikací v severní části území do zeleného pruhu šířky min. 2 m; v jižní části je vzhledem k podmínkám majetkoprávních vztahů zvolena výsadba stromů do záhonů rozmístěných v pravidelném uličním rastru. Stromy jsou vždy situovány na jižní - osluněnou stranu ulice tak, aby stín dopadal přednostně do zpevněných ploch vozovky.

V návrhu intervalu stromové výsadby vždy na rozhraní sousedních stavebních pozemků jsou zohledněny možnosti pro vyšší vzrůst a velikost stromů tak, aby stromové koruny poskytovaly stín v letním období a přispívaly ke snížení teplotního přehřátí uličních zpevněných ploch. Interval stromových výsadeb je uzpůsoben umístění úvratí pro otáčení vozidel, respektuje potřebné rozhledy na křižovatkách, nebrání rozmístění sloupů veřejného osvětlení po opačné (severní) jedné straně ulice. Interval navržené stromové výsadby respektuje navrženou parcelaci pro RD a odpovídá požadavku na zřízení zpevněného sjezdu v max. šířce 5 m na každý stavební pozemek. Při každé změně některé části návrhu je potřeba předem zvážit vliv této změny na ostatní provázané části návrhu.

Pro správnou funkci zeleně v zastavěném území je důležitá synergie jednotlivých složek přírodního prostředí. Zeleň je v zástavbě často izolována do "ostrůvků", které nemohou poskytovat očekávaný efekt, jako např. zastínění, zádrž vláhy, snížení teploty v létě, atd. Proto je nutné zajistit provázanost systému veřejné zeleně se zelení soukromou v zahradách rodinných domů, předzahradek, terénních sníženin a násypů, apod. Toto propojení různých druhů zeleně vytváří v území tzv. **zelenou infrastrukturu**, která sice nemůže nahradit původní rozlehlé nezastavěné plochy, ale svou rozmanitostí a překryvem funkcí vytvoří jinou hodnotu, intenzivnější na menší ploše. Snížení rozsahu původních rozlehlých zelených ploch je nutno v zastavěném území nahradit zvýšením kvality drobnějších zelených ploch a jejich důsledným propojováním. Proto i oplocení zahrad a okrasná obytná výsadba v zahradách nemají tvořit bariéru směrem do zeleně veřejných prostranství, ale mají být její součástí a posílením.

Zaslepené konce navržených komunikací jsou opatřeny úvratí pro otáčení vozidel - obratištěm, ze kterého je vždy navržen chodník a zelená plocha sloužící k napojení na pěší trasu a výsadbu u paty **terénního valu**. Ten má v území prozatím pouze funkci ochrannou před hlukem ze silnice, v případě zaplnění cílového stavu zástavby je vhodné funkci valu rozšířit i na krajinnou pohledovou nepobytovou zeleň a osadit jeho svahy keři, bylinami a dalšími porosty, které podpoří jak estetickou tak i biologickou funkci zeleně v řešeném území. Protihlukový val je v návrhu řešení obytného území doporučeno zahrnout do ploch veřejné zeleně ve smyslu osázení keřovými a stromovými porosty s nepobytovou funkcí přírodního prvku působícího v území jako interaktivní prvek volně zapojený do územního systému ekologické stability. Vysazená zeleň na svahu valu bude pravidelně cca jednou za 2-3 roky udržována ořezem dřevinných přírůstků, 1 až 2 x ročně bude kosený bylinný porost. Výsadby budou vybrány s vhodnými kvetoucími a bobulovitými keři, s mokřadní výsadbou rostlin ve vazbě na zádržný a zasakovací průleh. Vegetace terénního valu může poskytovat pastvu hmyzím opylovačům, potravu a úkryty či hnízdiště ptákům a drobným polním a lesním živočichům.

U paty valu je v souběhu s pěší trasou navržen **vsakovací příkop - průleh**, který vytvoří podmínky pro vlhkomilná společenstva (traviny, rákosí, apod.) a přispěje k větší rozmanitosti přírodního prostředí. Výsadby valu mohou být dekorativní barvou listů, větví, a také květenství a plodů. Při správné skladbě dřevin je možné účinně přispět k podpoře biodiverzity, při výběru kvetoucích keřů je širší nabídka včelám a dalším opylovačům, jedlé plody keřů poskytnou potravu ptákům v zimním a jarním období, úkryt drobným živočichům. **Vybudování zasakovacího průlehu u paty terénního valu je nutné koordinovat s budováním pěší trasy pro zachování prostupnosti území.**

Tato přírodní funkce veřejné zeleně může být podpořena volně rostoucí zelení umístěnou v oplocených zahradách rodinných domů např. podél plotů. Oplocení zahrad má být provedeno způsobem umožňujícím **snadnou migraci drobných živočichů** (např. oplocení bez podezdívky, laťový nebo tyčkový plot, pletivo s velkými oky vrostlé do stříhaných keřů, apod.). Na okrajích soukromých zahrad je v souladu se současnými trendy možno ponechat alespoň část zeleně v režimu "volně rostoucí - divoká". Často stříhané okrasné dřeviny a trávnik s monofunkčním "reprezentativním" režimem a okamžitým "úklidem" ořezaných větví, listí, pokosené trávy atd. neposkytuje žádnou možnost úkrytu, obživy a rozmnožování drobným živočichům (např. hmyz - opylovači, včely, motýli, mûry; obojživelníci - žáby; plazi - užovky, slepýši, ještěrky; drobní savci - ježci, hlodavci, zajícovci; ptáci - drobní zpěvní např. sýkorky; atp.).

B7. PODMÍNKY PRO VYUŽITÍ PLOCH BYDLENÍ

Hlavní zásady využití území stanovují podrobnější podmínky pro využití ploch individuálního bydlení - plochy smíšené obytné (SO). Prostorové podmínky jsou zobrazeny a okótovány ve výkresech a jsou stanoveny zejména vzhledem k vymezených plochám veřejných prostranství pro komunikace a zeleň. Jedná se o podmínky pro umístění oplocení stavebních pozemků rodinných domů a s nimi souvisejících zahrad (**uliční čára**) a o podmínky umísťování staveb rodinných domů a objektů přípustných v plochách individuálního rodinného bydlení (**stavební čára**).

V textu územní studie jsou stanoveny podmínky pro maximální **zastavěnost pozemku** pro individuální rodinné bydlení na **max. 40 %**. Přitom zastavitelnost pozemku je stanovena jako maximální poměr všech zastavěných a zpevněných ploch k výměře stavebního pozemku. Příkladem pro pozemek o výměře **800 m²** je max. plocha všech zastavěných a zpevněných ploch **320 m²**. Do zpevněných ploch se přitom započítávají všechny zpevněné plochy, které nejsou schopny vsakování dešťové vody, tzn. kromě zastřešených objektů rodinného domu také garáže, přístřešky, kůlny a dalších hospodářské a užitkové stavby, chodníky, terasy, venkovní krby, bazény, skleníky ap. Přitom ne všechny tyto stavby jsou posuzovány v územním nebo stavebním řízení, proto je za **dodržení maximální zastavěnosti pozemku 40 %** odpovědný stavebník, který realizuje jednotlivé stavby na svém pozemku. Dodržování max. koeficientu zastavění má význam jak pro zachování vysokého podílu zeleně v plochách bydlení, tak pro zachování přirozeného režimu vodního koloběhu při vsakování deště a předcházení záplavám. Dalšími pozitivními vlivy nízkého zastoupení zastavěných ploch jsou snížení přehřívání území a zachování venkovského charakteru území. Obec musí zajistit informovanost stavebníka o stanoveném max. koeficientu zastavění a důvodech pro jeho dodržování již **prostřednictvím stavebního povolení hlavní stavby rodinného domu**, jelikož další zpevněné plochy v zahradách mohou v souladu se stavebním zákonem vznikat již bez dalších povolení.

Další omezení stavby domu včetně min. a max. kót jsou zobrazeny ve výkresech v položkách směrné a bilanční údaje. Jedná se o omezení vyplývající např. z odstupů staveb od stávajících ochranných pásem horního vedení VN, z minimálních odstupů mezi sousedními domy, odstupů od společných hranic pozemků atd. Navržená parcelace pro výstavbu cílového stavu RD je navržena tak, aby jednotlivé stavby samostatných rodinných domů respektovaly ochranné pásmo VN. Ve *výkrese č. 4* je zakresleno kótované umístění staveb RD vzhledem k ochrannému pásmu VN o celkové šířce **23 m**. Rozestupy mezi jednotlivými RD i navržená parcelace jsou v návrhu řešení přizpůsobeny omezení, které z ochranného pásma VN vyplývá. Velikosti stavebních pozemků jsou omezeny požadavkem územního plánu na minimální velikost **800 m²**. Přestože navrženou parcelaci není při realizaci nutno přesně dodržet, jedná se o prověřené řešení, které všem základním požadavkům optimálně vyhovuje.

Současně jsou stanoveny maximální hloubky **25 m** pro zastavění navržených stavebních pozemků; smyslem regulace je **ochrana nezastavěné části zahrad** tvořící klidovou zónu nerušeného bydlení u protilehlých uličních řad. Kóty jsou znázorněny jako doklad proveditelnosti záměru respektujícího územní studii stanovené požadavky na kvalitu bydlení.

Pro využití pozemků pro bydlení vyplývá omezení také i z navržené **stromové výsadby v ulicích**. Stromová výsadba je navržena v pravidelných intervalech uliční aleje respektujících navrženou parcelaci stavebních pozemků RD, současně také interval sloupů veřejného osvětlení. Stavebníci musejí umístit stavbu RD tak, aby budoucí **sjezdy na pozemky** neznemožnily realizovat pravidelný interval stromové uliční alejové výsadby. Současně je stanovena maximální šířka sjezdu na pozemek **max. 5 m**, a to z důvodu zachování stanovené výměry veřejné zeleně, tj. travnatých nezpevněných ploch ve veřejném prostranství.

Výška objektů v plochách bydlení SO nepřesáhne výškovou hladinu okolní zástavby, která je v územní studii dle místního šetření stanovena na maximálně jedno nadzemní podlaží a konstrukci střechy, která může obsahovat obytnou vestavbu do sklonitého podkroví. Sklepní podlaží je přípustné pouze za podmínky, že bude minimálně ze 2/3 své výšky zapuštěno pod úroveň stávajícího terénu (nikoliv upraveného terénu!).

Výška stavebního nebo keřového oplocení soukromých zahrad RD nesmí přesáhnout výšku **max. 170 cm**, s výjimkou ploch zasahujících do rozhledů na zklidněných komunikacích. Omezení výšky oplocení je pravděpodobně na stavebních pozemcích přilehlých ke křižovatkám, tzn. zejména pozemky označené čísly 1, 11, 12, 26, 27, 34, 35, 39. Pro první realizační etapu byly při konzultaci s DI PČR požadovány maximální výšky oplocení 70 cm v plochách rozhledů u oplocení pozemků č. 12 a 26. Aktuální podmínky pro oplocení stavebních pozemků budou stanoveny v dalším stupni zpracování projektové dokumentace komunikací.

Pro vznik funkčního společenského života v nové lokalitě hraje důležitou roli vizuální kontakt mezi veřejným prostranstvím a zahradami domů, nelze akceptovat vysoké neprůhledné stěny z thůjí nebo betonových či dřevěných dílců, které degradují ulici na nevzhledný dopravní koridor. Vzhledem k žádoucí podpoře průchodnosti území pro drobné živočichy a biodiverzity přírodních společenstev je třeba stavět

oplocení bez podezdívky a v souladu s dalšími zásadami uvedenými v odstavci "zelená infrastruktura a podpora biodiversity".

Uliční čára jako hranice oplocení respektuje minimální poloměry směrových oblouků a základní rozhledová pole na zklidněných komunikacích. Při umísťování oplocení stavebních pozemků musí být šířka vymezených veřejných prostranství respektována. Důvodem je potřeba zajištění dostatečné plochy pro vedení inženýrských sítí, pro uliční výsadbu a údržbu zeleně (ořezy koruny), k provádění údržby komunikací v zimním období - shrnování sněhu, k zasakování a zadržování vody v krajině, ap.

Další regulace (např. barvy, tvary a materiály konstrukcí, druhy výsadeb ap.) nejsou ve studii podrobněji stanoveny nad rámec územního plánu, stavebního zákona a souvisejících právních předpisů.

Pro cílový stav zástavby je navržen maximální rozsah **39** samostatných rodinných domů, vyšší počet rodinných domů není v zastavitelné ploše řešeného území přípustný. Pro potřeby vodohospodářských a energetických bilancí je propočtena směrná bilance nárůstu počtu bytů a počtu obyvatel. Vzhledem k velikosti pozemků a předpokládané velikosti budoucích RD je v bilancích uvažován jeden byt v každém rodinném domě, obsazenost bytu 4 obyvateli; celkový bilanční počet nárůstu obyvatel řešeného území v cílovém stavu navrhované zástavby je max. **156 obyvatel**.

Orientačně pro potřeby bilancí jsou zakresleny také **stavby rodinných domů na pozemcích**. Zákes rodinného domu je třeba chápat vždy jako schematický ve smyslu tvaru, velikosti a umístění domu na pozemku. Pro potřebu bilancí územní studie je pro zákres rodinného domu zvolen schematicky jednotný tvar na obdélníkovém půdorysu se zastavěnou plochou **150 m²**. V zákrese ve výkresech jsou domy situovány většinou co nejbližše stavební čáře volně tak, aby spolupůsobily při vytváření uličního prostoru.

Pro dodržení maximálního zastavění pozemků ve výši **40 %** je možné na pozemku o výměře **800 m²** zastavět nad rámec zastavěné plochy hlavní stavby rodinného domu o výměře **150 m²** ještě dalších maximálně **170 m²**; celková zastavěná plocha tak nepřekročí součet max. **320 m²** zpevněných ploch.

a) ULIČNÍ ČÁRA

Uliční čára vymezuje v řešeném území hranici ploch veřejných prostranství a hranici ploch individuálního rodinného bydlení směrem do veřejných prostranství. Současně je hranicí přípustného oplocení pozemků bydlení vzhledem k veřejnému prostranství. Ve výkresech je uliční čára vyznačena, plochy veřejných prostranství jsou okótovány s uvedením minimálních prostorových parametrů.

Uliční čára vymezuje plochy veřejných prostranství, které jsou určeny pro:

- **veřejně přístupné komunikace** všeho druhu, tj. vozidlové, pěší, místní i účelové, obratiště a úvratě, plochy pro parkovací stání, ostatní zpevněné plochy - kontejnerová stanoviště, dále pro technickou infrastrukturu a ostatní inženýrské sítě včetně nezbytných zařízení jako např. trafostanic, domovních přípojek, sloupů veřejného osvětlení, svíslého dopravního značení, sjezdů na pozemky, dopravní travnaté zeleně přidruženého dopravního prostoru, ochrannou dopravní zeleň;

- **veřejně přístupnou zeleň** pro stromovou výsadbu, uliční stromové aleje, keřové porosty včetně živých plotů a ostatních druhů dřevin.

Veřejná prostranství jsou vymezena jako veřejně přístupné uliční prostory zajišťující především dopravní a technickou obsluhu řešeného území a kvalitní veřejný prostor včetně veřejné zeleně. Min. šířka veřejného prostranství určeného pro místní dvoupruhovou obousměrnou komunikaci je stanovena na 8 m, v místech úvratí, parkovišť, kontejnerových stanovišť atp. jsou šířky větší.

Uliční čára je současně budoucí hranicí pozemků stavebních parcel směrem do veřejného prostranství, vymezuje maximální možnou linii budoucího oplocení pozemků zahrad rodinných domů směrem k veřejně přístupné obslužné komunikaci vozidlové nebo pěší případně k ploše veřejné zeleně. Pro oplocení platí, že se musí svou výškou a materiálem přizpůsobit potřebám zajištění rozhledů dle zvoleného dopravního režimu na přilehlých zklidněných komunikacích. Podmínky pro oplocení stavebních pozemků budou stanoveny v dalším stupni zpracování projektové dokumentace komunikací, největší omezení lze očekávat na stavebních pozemcích přilehlých ke křižovatkám.

b) STAVEBNÍ ČÁRA VOLNÁ

Stavební čára určuje přípustný rozsah umístění staveb pro individuální rodinné bydlení vzhledem k plochám veřejných prostranství pro komunikace a pro veřejnou zeleň. Stavební čára je stanovena jako volná a je vymezena ve vzdálenosti **5 m** od uliční čáry, tj. od hranice oplocení od veřejného prostranství pro komunikace nebo zeleň. Stavební čára je **nepřekročitelná hranice pro umístění staveb rodinných domů** v plochách určených pro bydlení. Čára je vymezena jako volná, tzn. že domy mohou být umístěny dále od

stavební čáry, nikoliv však blíže k veřejnému prostranství.

Pro umístění rodinných domů platí dále omezení vyplývající z požadavků na zajištění rozhledů na komunikacích dle zvoleného dopravního režimu a s ním související max. návrhové rychlosti vozidel.

Stavební čára reguluje prostorové vymezení veřejného uličního prostoru fasádami domů, mimo jiné také umožňuje odstavení osobního automobilu uvnitř oplocené zahrady před budovou rodinného domu na vlastním pozemku bez toho, aniž by odstavený automobil omezoval nebo zabíral plochy veřejného prostranství.

Regulace umístění staveb v plochách bydlení stavební čarou volnou se týká hlavních vstupních fasád rodinných domů směrem do veřejného prostranství. Stavební čára platí nejen pro stavbu rodinného domu, ale i pro ostatní stavby přípustné v plochách bydlení, jako např. stavby hospodářských budov, garáží, apod. Stavební čáru lze překročit směrem do veřejného prostranství pouze stavbou otevřeného přístřešku pro zakrytí domovního vstupu a odstavných stání před fasádou RD.

B8. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Pro umístění staveb dopravní infrastruktury zajišťující obsluhu území jsou ve studii vymezeny plochy veřejných prostranství pro:

- _ zpevněné plochy komunikací vozidlových
- _ zpevněné plochy komunikací pěších
- _ nezpevněné plochy veřejné dopravní zeleně
- _ zpevněné plochy parkoviště
- _ kontejnerové stanoviště

Všechny plochy pro umístění staveb dopravní a technické infrastruktury zajišťující obsluhu řešeného území jsou ve studii navrženy jako veřejně přístupné. Všechny navrhované komunikace a ostatní zpevněné plochy jsou situovány ve stávajících nebo navrhovaných veřejných prostranstvích a jsou určeny pro místní komunikace, které budou po dokončení výstavby předány do vlastnictví a správy obci Baška. Komunikace lze provozovat také jako účelové, tzn. ve vlastnictví a správě soukromých fyzických nebo právnických osob.

Vzhledem k rezidenčnímu charakteru lokality se nové ulice obytného území uvažují jako "zklidněné komunikace", a to včetně stávající komunikace procházející po západním okraji území. Vhodný dopravní režim na zklidněných komunikacích bude vybrán v dalším stupni projektové dokumentace. V současnosti jsou běžně užívané např. dopravní režimy "obytná zóna" nebo "zóna 30". Pro každou zklidněnou komunikaci ve zvoleném dopravním režimu platí specifická pravidla provozu na pozemních komunikacích a z nich vyplývající omezení. Komunikace jsou v územní studii navrženy v prověřených technických parametrech umožňujících volbu nejvhodnějšího dopravního režimu v době realizace staveb dopravní infrastruktury.

Pod zpevněnými plochami veřejných prostranství mohou být umístěny trasy podzemních vedení inženýrských sítí a další technická zařízení (např. trubní vedení řadů splaškové a dešťové kanalizace), v nezpevněných plochách (avšak pouze mimo plochy veřejné zeleně - stromové výsadby) mohou být umístěny vodovodní příp. plynovodní řady, kabelové trasy NN a slaboproudu, napojení domovních přípojek, zádržná a vsakovací zařízení, ap.

Podrobněji jsou plochy pro dopravní řešení znázorněny ve *výkrese č.2* a jsou specifikovány takto:

a) zpevněné plochy komunikací vozidlových

Plochy jsou určeny pro místní obousměrné dvoupruhové vozidlové komunikace se základní šířkou zpevněné plochy min. **5 m** (tj. 2 pruhy po 2,5 m). Místní komunikace jsou navrženy jako čtyři uslepené větve, na konci každé větve je navržena úvrat' pro otáčení vozidel. Délka větví jednotlivých komunikací v pořadí od severní k jižní je cca: 150 m, 180 m, 170 m, 120 m.

Stávající vozidlová komunikace situovaná na západním okraji řešeného území je navržena k rozšíření vozovky na **6 m**. V územní studii jsou vyčleněny plochy pro její rekonstrukci spojenou s rozšířením parametrů ze stávajících 3 m na požadovaných 6 m, a to v celém rozsahu řešeného území, tj. pro první i všechny následující realizační etapy. Ze strany obce i pořizovatele je zde tedy kladen zvýšený nárok na zajištění časové kontinuity pro docílení žádoucího cílového stavu zastavení území tak, aby nedošlo k "opomenutí" při povolování postupných změn v území a plocha pro rozšíření komunikace byla zachována i při realizaci pozdějších stavebních etap. Investice do stavby rozšíření stávající vozidlové komunikace ze 3 m na plánovaných 6 m se neobejde bez účasti veřejných finančních zdrojů se spoluúčastí obce - tomu je vhodné přizpůsobit např. strategický plán rozvoj obce nebo plán investic do dalších rozpočtových období.

Pro realizaci první etapy je možné provést napojení nových obslužných komunikací na stávající 3 m šířku

západní komunikace s tím, že do budoucna bude respektován rozsah plochy veřejného prostranství pro její rozšíření včetně případné úpravy křižovatky. Doba realizace rekonstrukce západní komunikace včetně jejího rozšíření ze 3 m na 6 m by měla být koordinována s obcí jako správcem místních komunikací s přihlédnutím k časovému postupu výstavby cílového stavu území a s přihlédnutím k investičnímu a strategickému plánování obce. S ohledem na prostorové využití území v oblasti křižovatek, resp. v místech napojení jednotlivých větví komunikací se doporučuje řešit i finální stav místní komunikace na západním okraji řešeného území jako komunikace zklidněné (např. snížení max. rychlosti vozidel).

b) zpevněné plochy komunikací pěších

Chodníky pro pěší v šířce min. **2 m** jsou navrženy na konci tří větví místní komunikace a zajišťují prostupnost řešeného území ze zástavby směrem na pěši a cyklistickou trasu s podchodem pod silnicí. V cílovém stavu zástavby se úseky chodníku s délkami 20 m, 12 m, 12 m napojují na plánovaný chodník v délce cca 200 m situovaný mimo řešené území na úpatí terénního valu.

c) nezpevněné plochy veřejné dopravní zeleně

Podél místních komunikací jsou navrženy dva pruhy travnaté dopravní a ochranné zeleně v šířce min. **2 x 1,5 m**. Tyto plochy plní také funkci přidruženého dopravního prostoru pro umístění svíslého dopravního značení, veřejného osvětlení, slouží pro uložení tras inženýrských sítí, atd. Tyto plochy nejsou určeny pro umístění stromové zeleně.

V místech křižovatek, úvratí, chodníků, trafostanice, jsou plochy dopravní zeleně rozšířeny a slouží mimo jiné také pro zajištění rozhledů na komunikacích. Plochy rozhledů v křižovatkách budou přesně stanoveny až v dalším stupni zpracování projektové dokumentace nových a rekonstruovaných komunikací, a to podle zvoleného dopravního režimu. Pro plochy stavebních pozemků, které budou zasahovat do ploch rozhledů, bude platit omezení pro výšku případně i materiál oplocení. Možnosti oplocení pozemků v plochách rozhledů bude stanoveno v podmínkách Dopravního inspektorátu PČR.

Plochy zeleně v pruzích podél komunikací jsou určeny i pro zajištění volného místa pro shrnování sněhu při zimní údržbě komunikací. V plochách dopravní zeleně budou umístěny jednotlivé sjezdy na stavební pozemky.

Plochy nezpevněné veřejné dopravní zeleně budou také situovány v místech napojení jednotlivých realizačních etap na stávající konstrukce vozovek, a to např. jako dočasné travnaté plochy určené pro budoucí rozšíření západní komunikace ze stávajících 3 m na požadovaných 6 m šířky včetně úpravy napojení křižovatek apod. Do doby provedení rekonstrukce západní vozovky budou tyto dočasné travnaté plochy součástí veřejných ploch zeleně.

d) zpevněné plochy parkoviště

Parkovací stání ve veřejných prostranstvích jsou určena pouze pro parkování vozidel návštěvníků nové obytné lokality, nikoliv pro vozidla obyvatel této lokality. Počet navržených parkovišť vychází z bilancí odvozených od nárůstu počtu obyvatel nového obytného území v cílovém stavu - viz bilance 8 stání v textu dále. Přestože skutečná poptávka po parkovacích stáních ve veřejných prostranstvích může být odlišná od výpočtových bilancí (může být vyšší), je potřeba zachovat alespoň minimální rozsah **nezpevněné plochy veřejné dopravní zeleně a zeleně pro stromovou výsadbu**. Při tlaku na nárůst parkovacích ploch pro vozidla návštěvníků území je nutné vyžadovat, aby parkování vozidel obyvatel lokality probíhalo výhradně na vlastním pozemku rodinného domu. Další příležitostná parkovací místa pro vozidla návštěvníků území je možno řešit např. formou zatravněvacích dílců.

Parkovací stání pro návštěvníky území jsou navržena jako podélná v počtu 2 stání u každé větve místní komunikace. Celkem je v řešeném území navrženo **min. 8 parkovacích stání** (ve čtyřech skupinách po dvou stáních). Navržené umístění parkoviště není vhodné měnit, protože stání využívají plochy v ochranném pásmu horního vedení VN, které je pro jiné účely hůře využitelné.

e) kontejnerové stanoviště

V řešeném území jsou navržena dvě kontejnerová stanoviště jako zpevněné plochy o velikosti **1,5 x 10 m**. Jsou situována podél **zpevněné plochy komunikací vozidlových** tak, aby k nim byl umožněn bezpečný a pohodlný příjezd svozového vozidla. Umístění stanovišť bere ohled na pohodu bydlení a využívá prostor mimo hlavní vstupní fasády jednotlivých rodinných domů tak, aby negativně neovlivnil pohodu bydlení v lokalitě.

B8.1 DOPRAVNÍ REŽIM

Stávající dopravní režim na okolních komunikacích v okolí řešeného území je v současnosti omezen maximální dovolenou rychlostí v zastavěném území obce, tj. max. 50 km/hod.

Pro obsluhu řešeného území je vhodné zřídit tzv. "zklidněné komunikace". Dopravní režim bude přesně zvolen až v dalším stupni zpracování projektové dokumentace. Navržené parametry komunikací umožňují regulovat dopravu na navržených i rekonstruovaných komunikacích dopravním značením a uspořádáním profilu komunikace tak, aby bylo zajištěno snížení max. rychlosti jízdy vozidel zejména na delších, přímých úsecích, kde hrozí překračování rychlosti jízdy a tím ohrožení chodců. Vzhledem k relativně nízkému dopravnímu zatížení komunikací v nových ulicích se nepředpokládá budování samostatných chodníků se zvýšeným obrubníkem podél vozovek. Převažující rezidenční - obytný charakter území umožňuje například snížení rychlosti vozidel na 20 až 30 km/hod pro cílový stav území. Vhodná místa pro situování případných vjezdů do zklidněných komunikací v cílovém stavu zastavění území jsou vyznačena ve *výkrese č.2*.

V dalším stupni projektové dokumentace je vhodné maximální rychlost vozidel regulovat stavebně technickými "přirozenými" zábranami, které budou součástí konstrukce vozovek např. v podobě směrových nebo výškových šikan. Například po obvodové komunikaci na západní straně území, která je určena k rozšíření na 6 m, je možné snížit rychlost vozidel vybudováním zvýšené zpevněné plochy vybraných křižovatek, kde nájezdy na zvýšenou křižovatku působí jako přirozené výškové šikany. V navržených větvích komunikace v jednotlivých ulicích je zase možno zřídit např. boční zábrany v podobě jednoho až dvou ostrůvků zeleně střídavě v každém jízdním pruhu. **Příčné prahy montované na vozovku nejsou v žádném případě vhodné, jedná se o neosvědčené a problémové řešení zejména z důvodu zvýšené hlučnosti, vibrační a prašnosti a tím významného snížení pohody bydlení v rezidenční lokalitě.** Tato doporučení jsou určena zpracovatelům projektové dokumentace komunikací.

Možný rozsah pro zřízení zklidněných komunikací v cílovém stavu území je vyznačen ve *výkrese č. 2* (vjezdy do zklidněných komunikací jsou vyznačeny šrafou a čísly 1 až 3). Trasa průjezdu zklidněnými komunikacemi po západním okraji území v rozsahu cílového stavu zástavby nepřesahuje délku cca **300 m**, tj. doba průjezdu je max. **cca 1 min.** Z hlediska širších vztahů dopravní koncepce je možné zřídit rozsah zklidněných komunikací i v rámci většího území, přitom je vhodné respektovat maximální délku průjezdu cca 2 minuty. Delší průjezd při nízké rychlosti může být užitelsky nekomfortní.

Pro zajištění zklidněného dopravního režimu již v první realizační etapě je vhodné zajistit vjezd do nové ulice, např. zvýšenou plochou křižovatky nebo stavebním zvýšeným vjezdem do ulice. Vzhledem k účelnosti vynaložených investic je nutné veškeré stavební práce na komunikacích a zejména stavební úpravy křižovatky koordinovat společně s obcí Baška a jejím záměrem na rozšíření stávající západní komunikace ze současných 3 m na požadovaných 6 m.

B8.2 DOPRAVNÍ ZÁVADY, ZLEPŠENÍ OBSLUŽNOSTI ŠIRŠÍHO ÚZEMÍ

Součástí dopravní koncepce cílového stavu území je rámcové doporučení na zmírnění nebo odstranění dopravních závad zjištěných mimo řešené území. Jedná se zejména o nejbližší okolí řešené lokality, a to na vjezdech / výjezdech území, kde je potřeba zajistit minimální parametry jízdních pruhů a dostatečné rozhledy na křižovatkách se silnicí 48412.

Stávající vozovku na příjezdech je například možno rozšířit na celé pozemky veřejných prostranství, tzn. od plotu až k protějšímu plotu stávajících zahrad, čímž bude jízdní pruh rozšířen i pro zvýšený obousměrný provoz. Pro tyto úpravy je potřeba zajistit součinnost stávajících vlastníků oplocení zahrad, jelikož úpravy se mohou dotknout i stávajícího oplocení. Ve zcela krajním případě je možno uvažovat o zřízení jednosměrného provozu ve stávajících ulicích nebo jejich úsecích, avšak vždy s přihlédnutím k únosné míře omezení uživatelů komunikací zajišťujících dopravní obsluhu území.

Rozhledy je možné zlepšit například stavební úpravou oplocení, které zasahuje do rozhledových polí v křižovatkách. Někde může ke zmírnění dopravní závady postačit odstojení stávajícího kontejnerového stanoviště, které rozhledům brání. Pokud odstranění překážek na stávajících komunikacích není možné, je nutné řidiče na dopravní závadu upozornit a vhodně dopravně označit, např. snížením rychlosti na silnici před křižovatkou, osazením rozhledových zrcadel na výjezdu do silnice, kvalitním silničním osvětlením, ap.

V řešeném území je pro přenesení zvýšené dopravní zátěže vymezena dostatečná plocha pro rozšíření stávajícího veřejného prostranství s místní komunikací na celkových min. 8 m šířky (tj. minimální vzdálenost mezi budoucím oplocením stavebních pozemků). Veřejné prostranství je určeno mimo jiné i pro rozšíření zpevněné plochy stávající západní komunikace ze současných cca 3 m na min. 6 m a na zřízení dvou kontejnerových stanovišť, která nebrání plynulému a bezpečnému provozu na komunikacích.

Problematika nevhodného parkování je v území řešena návrhem konkrétních parkovacích míst v nových ulicích v kapacitě odpovídající zvýšení počtu obyvatel v cílovém stavu území.

Problematiku nežádoucího odstavení vozidel v ulicích je nutno regulovat důsledným uplatňováním zásady o povinnosti **zřizovat v oplocených zahradách rodinných domů na vlastním pozemku dostatečný počet odstavných stání dle skutečného rozsahu vozového parku obyvatel** bytů v území. Nežádoucí zabírání ploch veřejných prostranství způsobující dopravní závady nelze tolerovat, je nutno je řešit organizačním i sankčním opatřením při nedodržování pravidel silničního provozu. Veřejná parkovací místa jsou určena výhradně pro vozidla návštěvníků území, nikoliv pro vozidla obyvatel území.

B8.3 CYKLISTICKÉ KOMUNIKACE

Navrhované místní vozidlové komunikace jsou určeny pro provoz všech účastníků silničního provozu, tj. slouží provozu jak motoristů a pěších, tak i cyklistů. Navrhované pěší chodníky také mohou sloužit jako společné stezky pro pěší a cyklisty, zejména ve spojitosti s vazbou na stávající pěší a cyklistickou trasu podchodem pod tělesem silnice č.I/56.

Cyklisté při průjezdu lokalitou musejí zachovávat respekt k ostatním účastníkům silničního provozu a dodržovat předepsanou maximální rychlost jízdy. Systém cyklistických tras a cyklostezek se v řešeném území a v jeho okolí návrhem územní studie nijak nemění.

B8.4 PĚŠÍ KOMUNIKACE

Parametry pro všechny navrhované vozidlové komunikace jsou uzpůsobeny i pro pěší provoz. Vzhledem k relativně nízkému dopravnímu zatížení nových ulic se nepředpokládá zřízení výškově odděleného chodníku podél vozovky, na ulicích může probíhat smíšený provoz. Přesný dopravní režim bude stanoven až v dalším stupni projektové dokumentace.

Pro zajištění prostupu území pro pěší jsou navrženy krátké úseky chodníků z konce tří nejdelších uslepených vozidlových větví komunikací. Tyto chodníky jsou navrženy ve veřejném prostranství o šířce **8 m** jako zpevněné nebo částečně zpevněné v šířkách min. dvou pěších pruhů (cca 1,2 až 1,5 m), ve výkrese územní studie jsou pro lepší čitelnost zakresleny širší o rozměru cca **2 m**; do doby vybudování chodníku podél terénního valu však není nezbytné chodníky budovat a zpevňovat - k zajištění prostupnosti území mohou dostatečně sloužit i jako udržované travnaté, pravidelně kosené stezky. Pěší trasu podél paty terénního valu je nutné umístit koordinovaně v souvislosti se zasakovacím průlehem zajišťujícím vsakování přebytečných dešťových vod z řešeného území.

B8.5 DOPRAVA V KLIDU

V řešeném území je ve veřejných prostranstvích jednoznačně vymezeno parkovací stání pro vozidla návštěvníků území. Minimální počet parkovacích stání je stanoven bilančním výpočtem dle předpokládaného maximálního počtu obyvatel nové lokality v cílovém stavu.

Odstavná stání pro delší odstavení osobních vozidel trvalých obyvatel a uživatelů území musejí být umístěna výhradně pouze mimo veřejná prostranství, a to na pozemcích staveb pro bydlení, v zahradách, v souladu s právními předpisy.

a) PARKOVACÍ STÁNÍ

Minimální výpočtová kapacita veřejných parkovišť se odvíjí od návrhového počtu obyvatel, resp. počtu bytů. Bilance počtu bytů a obyvatel jsou provedeny pro celou lokalitu v přehledné tabulce na konci svazku (celkem max. nárůst o **156** obyvatel). Bilanční výpočet min. počtu parkovacích (návštěvnických) stání stanovuje 1 stání na každých 20 obyvatel, tj. pro území je vymezeno **min. 8** návštěvnických parkovacích stání ve veřejném prostranství ulice.

Počet skutečně realizovaných parkovacích stání je možno v odůvodněných případech snížit pouze pokud se prokáže, že krátkodobé parkování vozidel návštěvníků je zajištěno jiným srovnatelným bezpečným způsobem. Jedním z důvodů pro omezení skutečně realizovaného počtu bilancovaných parkovacích stání může být například zjevná absence poptávky po parkovacích stáních v lokalitě, což však není vzhledem k intenzitě zastavení v cílovém stavu pravděpodobné. Ve spolupráci s obcí lze například také umožnit krátkodobé parkování (denní zastavení nebo stání) osobních vozidel návštěvníků území na zpevněných sjezdech na pozemky (například vozidlo rodinné návštěvy, ap.). Pro tolerování parkování na sjezdech na pozemky je však významným předpokladem zajištění bezpečného provozu na komunikacích, tzn. vozidla krátkodobě zaparkovaná na sjezdech na pozemky nesmějí zasahovat do profilu vozovky a nesmějí omezovat

rozhledy na komunikacích (zejména v křižovatkách).

Pro zaparkování vozidla v průjezdném profilu komunikací není mimo navržené plochy parkovišť prostor - na komunikacích ve veřejném prostranství je možno parkovat pouze při současném zachování plynulosti a bezpečnosti provozu na komunikacích. Prakticky to znamená, že je možno parkovat pouze na určených a označených parkovacích místech ve všech dopravních režimech dopravy tak, aby nebyla ohrožena plynulost a bezpečnost dopravy.

b) ODSTAVNÁ STÁNÍ

Všechna odstavná stání pro vozidla trvalých i přechodných obyvatel území musejí být zajištěna na plochách vymezených stavebních pozemků určených k bydlení. V územní studii jsou stavební pozemky vymezeny tak, aby na nich bylo možno umístit odstavná stání nezbytná pro účel využití pozemku a užívání staveb na něm umístěných. Počet odstavných stání na pozemku RD musí odpovídat počtu bytů v RD, tzn. pro každý byt min. 1 odstavné stání. Při vyšším počtu vozidel je vlastník či uživatel rodinného domu povinen zřídit na svém pozemku odpovídající počet odstavných stání pro všechna vozidla užívaná obyvateli bytu v RD.

Prakticky mohou uživatelé rodinných domů stanovit potřebný počet odstavných stání na vlastním pozemku tak, že na každý byt v rodinném domě připadá min. jedno odstavné stání pro osobní automobil, v případě více než jednoho motorového vozidla připadajícího na byt bude počet stání úměrně zvýšen. Při zajišťování **odstavných stání na pozemcích rodinných domů** je možno kombinovat odstavná stání v garáži, pod přístřeškem, na volném terénu, apod., **vždy však mimo veřejná prostranství**. Ve výkresech územní studie nejsou odstavná stání na stavebních pozemcích vyznačena, stejně jako sjezdy na stavební pozemky nebo domovní přípojky. Jejich umístění je na vůli stavebníka, který však musí **respektovat návrh veřejných prostranství s komunikacemi včetně veřejných parkovacích stání v ulici, kontejnerových stanovišť, dále rozestupy (interval) stromových výsadeb a sloupů veřejného osvětlení, umístění trafostanice**, ap. Celkový minimální počet odstavných stání odpovídá počtu realizovaných a užívaných staveb rodinných domů (tj. 39 stání v cílovém stavu zástavby); maximální počet odstavných stání by měl odpovídat počtu vozidel užívaných obyvateli bytů v rodinných domech.

Bez výslovného souhlasu příslušného správce veřejně přístupné komunikace není přípustné odstavování vozidel obyvatel území na veřejných prostranstvích, tj. na komunikacích nebo přilehlých travnatých plochách, parkovacích stáních pro návštěvníky, sjezdech na pozemky, apod. Odstavení vozidla na místní komunikaci mimo vyznačené parkovací stání odporuje pravidlům silničního provozu, pokud není zajištěn volný jízdní pruh v každém směru.

B8.6 LIKVIDACE KOMUNÁLNÍHO ODPADU

Likvidace komunálního odpadu probíhá ve správním území obce prostřednictvím svozového vozidla délky cca **10 m**. Nově navrhované komunikace cílového stavu území zajišťující bezprostřední obsluhu řešeného obytného území umožňují zajistit svoz odpadů za stávajících podmínek. Parametry komunikací (zejména šířky vozovky, poloměry oblouků, úvratí, křižovatky) splňují požadavky pro průjezd vozidla délky cca 10 m.

Pro časově omezené řešení (do doby uskutečnění plánované rekonstrukce západní komunikace zahrnující rozšíření vozovky na požadovaných 6 m) je nutno zajistit "dočasné" vybudování křižovatky pro napojení nové ulice první realizační etapy na stávající veřejně přístupnou obecní komunikaci v šířce zpevněné plochy cca 3 m; křižovatka musí umožnit mimo jiné také vjezd a výjezd svozového vozidla do nové ulice alespoň v jednom směru.

V řešeném území jsou navržena dvě nová kontejnerová stanoviště o velikosti zpevněné plochy **1,5 x 10 m**. Stanoviště jsou situována podél **zpevněné plochy komunikací vozidlových** tak, aby k nim byl umožněn bezpečný a pohodlný příjezd svozového vozidla a také pěší příchod nebo vozidlový příjezd obyvatel území. Umístění stanovišť je záměrně mimo hlavní uliční prostor v dostatečné vzdálenosti od vstupů do jednotlivých rodinných domů tak, aby nebyla negativně ovlivněna pohoda bydlení v lokalitě.

Jedno stanoviště je umístěno v zadních částech zahrad mezi pozemky č. 11 a 12, kde je možnost v případě potřeby jej realizovat již v rámci první (zahajovací) stavební etapy. Druhé stanoviště je umístěno mezi domy č. 34 a 35 a jeho potřeba vyplyne v závislosti na naplnění cílového stavu lokality. Komunální odpad z řešeného území je možno likvidovat i ve stávajících kontejnerových stanovištích na území obce (nejsou v rámci řešení územní studie zmapována, informace o kapacitách a umístění stávajících stanovišť trvalých i dočasných nebo sezónních se v čase mění a je možno je přizpůsobit aktuálním potřebám).

Velikosti kontejnerů na stanovištích se předpokládají cca **1 100 litrů**, skladba odpadových nádob je zcela

v režimu odpadového hospodářství obce. Stanoviště je navrženo v šířce zpevněné plochy **1,5 m** dostačující pro umístění jedné odpadové nádoby, potřebnou délku zpevněné plochy stanoviště je možno odvodit z počtu kontejnerových nádob a druhu tříděného odpadu (papír, plasty, kov, sklo, biologicky rozložitelný odpad, ap.

Nebezpečný odpad jako např. elektrospotřebiče, baterie, zdroje, barvy, laky, ap. nebo velkoobjemový odpad bude likvidován stávajícím způsobem, např. prostřednictvím mobilní sběrný nebezpečného odpadu nebo sezónním přistavením velkoobjemové nádoby. Je možné uvažovat i o umístění nádob na použitý textil, obuv, knihy, atd. dle potřeb obce.

B9. TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Navržené nové trasy sítí technické infrastruktury jsou vedeny přednostně ve stávajících nebo navržených veřejných prostranstvích v souběhu s komunikacemi. Napojení je navrženo na stávající trasy technického vybavení území. Informace o stávajícím průběhu tras sítí technického vybavení území jsou získány z informací o existencích sítí a zařízení jejich jednotlivých správců.

Trasy nových inženýrských sítí včetně napojení na stávající sítě technického vybavení jsou znázorněny schematicky ve výkresech č. 3 - Výkres vodního hospodářství, č. 4 - Výkres energetiky. Zákresy tras stávajících i navrhovaných inženýrských sítí je třeba považovat za orientační vzhledem k přesnosti a podrobnosti podkladů, možnostem alternativních napojení a různým možnostem dalšího časového postupu výstavby.

Návrhový počet bytů pro řešené území je stanoven na max. **39 bytů** (v max. **39** samostatných rodinných domech). Návrhový počet obyvatel je stanoven na max. **156 obyvatel** (viz tabulka v poslední kapitole, výpočtová obydlenost bytu je stanovena na 4 obyvatele). V návrhu jsou propočteny základní orientační bilance vycházející z těchto návrhových kapacit maximálního nárůstu počtu bytů a obyvatel řešené lokality. Podrobný návrh technického řešení veškeré infrastruktury, jako např. návrh dimenzí, materiálů, napojení, hloubky uložení, měření spotřeby, správy, apod. bude proveden až ve spolupráci se správcem sítí v dalším stupni zpracování projektové dokumentace.

B9.1 VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ

a) VODOVOD

Řešená lokalita je zásobována z RŠ Hodoňovice Čupek z OOV HGL 367 m n.m. (vodovod DN 50 O, DN 100 AC) a z VDJ Baška OOV HGL 367 m n.m. (vodovod DN 100 O). Stávající vodovodní řad pro veřejnou potřebu je provozován společností SmVaK Ostrava, a.s. Trasa vodovodu probíhá převážně ve veřejném prostranství podél komunikací situovaných na západní straně řešeného území. Ochranné pásmo vodovodního řadu je **1,5 m** od vnějšího líce potrubí na každou stranu. Polohu potrubí je nutno před zahájením stavebních a výkopových prací vytyčit v terénu a při realizaci záměru respektovat pokyny správce a vlastníka vodovodu, kterým je SmVaK Ostrava a.s. Podmínky pro napojení jsou stanoveny ve stanovisku ke studii zn.: 9773/V030319/2019/FA ze dne 28.11.2019.

Pro zásobování lokality pitnou vodou je navrženo prodloužení vodovodního řadu napojením na nejbližší napojovací místo na řad DN 100 AC uložený ve stávající komunikaci. Trasa napojení vodovodu pro první realizační etapu je navržena protlakem zahradami na pozemcích parc.č. 218, 216, 211/4, 211/2, 206 v k.ú. Hodoňovice. Při realizaci první etapy zahrnující obslužnou komunikaci a RD č. 12 až 26 je dočasně nemožné zokruhování vodovodu. Nový vodovod bude proveden v délce cca **200 m** v min. profilu DN 80, na ukončení slepé vodovodní větve bude pro odkalení a odvzdušnění použit podzemní hydrant s dvojčinným uzávěrem.

Správce vodovodu pro veřejnou potřebu v souvislosti s plánovaným rozvojem vodovodů v řešeném území upozorňuje na nutnost právního dořešení umístění stavby vodovodu nebo vodovodních přípojek na pozemku jiného vlastníka například uzavřením smlouvy o zřízení věcného břemene – služebnost inženýrské sítě, eventuálně uzavřením smlouvy o zřízení stavby a podmínkách jejího provozu za účelem zajištění přístupu provozovatele a vlastníka vodovodu k vodovodní přípojkě a vodoměru.

Další rozvoj vodovodní sítě v dalších realizačních etapách je navržen podél navržených obslužných komunikací v plochách veřejných prostranství. V cílovém stavu zástavby území jsou v navržených ulicích čtyři větve nového vodovodu, které budou postupně zokruhovány se stávajícími vodovodními řady (celková délka včetně zokruhování je v rámci řešeného území cca **890 m**). Zokruhování uvnitř řešeného území je navrženo v souběhu s trasou chodníku vedeného podél terénního valu případně podél hranice stavebních parcel. Umístění vodovodního řadu nesmí ohrozit možnost případné výsadby zeleně v nové ulici.

Další možná napojení na stávající vodovod za účelem zokruhování zásobovacího řadu pitné vody jsou

vyznačena ve výkrese č. 3, přičemž jedno napojení je situováno v severní části mimo řešené území na stávající vodovod DN 100 O, další napojení je situováno v jižní části řešeného území na stávající vodovod DN 50 O. Dimenzi projení vodovodů je nutno řešit v profilu min. DN 80. Z důvodu napojení v jiném tlakové distriktu je požadováno na vodovod DN 100 O nejprve před vysazením odbočky nového vodovodu osadit hydrant a sekční uzávěr dle standardů SmVaK Ostrava a.s., a to ve směru na k.ú. Baška k č.p. 181. Osazení sekčního uzávěru a hydrantu bude řešeno uzavřením dohody o úpravě vodního díla z důvodu investiční výstavby mezi investorem stavby a správcem vodovodu SmVaK v dalším stupni zpracování projektové dokumentace.

Uvedeným výhledovým propojením je zajištěno zokruhování vodovodního řadu v délce cca **440 m** vedeného po západním okraji řešeného území v souběhu se stávající komunikací. Postupné zokruhování vodovodních řadů je nezbytné pro zajištění dodávky kvalitní pitné vody pro celé řešené území v jeho cílovém stavu.

Podrobnější podmínky k prodloužení vodovodu včetně technických požadavků na osazení hydrantu, sekčního uzávěru, odbočky vodovodu, domovních přípojek, atp. jsou uvedeny ve stanovisku SmVaK Ostrava a.s. Další stupeň projektové dokumentace musí být konzultován v průběhu provádění se zástupci SmVaK a v případě požadavku na provozování musí být jimi také odsouhlasen. Pokud bude jiný provozovatel nového vodovodu, je podmínkou pro napojení na stávající vodovod vybudování vodoměrné šachty za účelem fakturačního měření množství vody předané.

Vzhledem k tomu, že se jedná o vodní dílo provozně navazující na vodovod v majetku SmVaK Ostrava a.s., který je ve smyslu § 1, odst. 2 zákona č. 274/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů provozován ve veřejném zájmu, doporučuje správce vodovodní sítě stavbu realizovat prostřednictvím SmVaK Ostrava a.s.

Pro vhodné trasování domovních přípojek vzhledem k parcelaci a stromové výsadbě je detailní zobrazení zásad pro uložení přípojek znázorněno ve *schematu*.

Bilance potřeby pitné vody z vodovodu pro veřejnou potřebu pro navrženou zástavbu:

Návrhový počet bytů = **39** bytů, bilanční počet obyvatel = **156** obyvatel (EO).

Kóta zástavby v nadmořské výšce = cca **321 - 323 m n.m.** (BpV)

Množství pitné vody: je uvažováno s hodnotami **120 l** na osobu a den (0,12 m³/os.,den), koeficient denní nerovnoměrnosti **1,4** a koeficient hodinové nerovnoměrnosti **2,1**

průměrná potřeba vody denní: $Q_p = 156 * 0,12 = \mathbf{18,7 \text{ m}^3/\text{den}}$

průměrná potřeba vody roční: $Q_r = 18,72 * 365 = \mathbf{6 \text{ 832,8 m}^3/\text{rok}}$

max. denní potřeba vody: $Q_m = 18,72 \text{ m}^3/\text{den} * 1,4 = \mathbf{26,2 \text{ m}^3/\text{den}} = 0,3 \text{ l/s}$

max. hodinová potřeba vody: $Q_h = 26,2 \text{ m}^3/\text{den} * 2,1 = 55 \text{ m}^3/\text{den} = \mathbf{2,3 \text{ m}^3/\text{hod}} = 0,64 \text{ l/s}$

Předpokládaná průměrná potřeba pitné vody je 18,7 m³/den, resp. cca 6 833 m³/rok; maximální denní potřeba pitné vody je cca 26 m³/den, maximální hodinová potřeba pitné vody je cca 2,3 m³/hod, resp. 0,64 l/s.

b) KANALIZACE SPLAŠKOVÁ

Obec má vybudovanou soustavou splaškovou kanalizaci (provozovatel obec Baška) zakončenou centrální čistírnou odpadních vod nacházející se mimo řešené území (provozovatel obec Sviadnov). Trasa kanalizačního potrubí probíhá v řešeném území převážně ve veřejném prostranství v souběhu se stávající komunikací na západním okraji řešeného území. Ve výkrese č. 3 jsou trasy splaškové kanalizace zakresleny dle podkladů obce, včetně umístění revizních šachet. Ochranné pásmo kanalizačního řadu je **1,5 m** od vnějšího líce potrubí na každou stranu. Polohu potrubí je nutno před zahájením stavebních a výkopových prací vytyčít v terénu a při realizaci záměru a napojení respektovat pokyny správce a vlastníka kanalizace, které stanovuje obec Baška.

Pro bezpečné a ekologické odvedení splaškových vod z rozvojového území je navrženo prodloužení kanalizačního řadu do čtyř nových větví v souběhu s navrhovanými komunikacemi. Trasy nových řadů v celkové délce cca **610 m** jsou umístěny ve veřejném prostranství, napojovací místa jsou vyznačena ve výkrese. Pro první realizační etapu v délce řadu cca **180 m** je v území již připravena napojovací šachta, do které je navrženo napojení splaškových vod z oboustranně obestavěné ulice zahrnující RD č. 12 až 26. Potrubí veřejného kanalizačního řadu je v nových úsecích nutné trasovat koordinovaně v souběhu s ostatními potrubními a kabelovými trasami ve veřejném prostranství podél komunikace. Umístění kanalizačního potrubí nesmí ohrozit možnost výsadby stromové zeleně v nové ulici. Detaily způsobu napojení na potrubí a další technické podmínky realizace budou upřesněny v rámci územního řízení o umístění stavby splaškové kanalizace s jejím správcem. Pro vhodné trasování domovních přípojek vzhledem k parcelaci a stromové

výsadbě je detailní zobrazení zásad znázorněno ve *schematu*.

Vzhledem k dobré možnosti napojení všech pozemků bydlení na stávající veřejně dostupnou splaškovou kanalizace zakončenou centrální ČOV je navrženým řešením vyloučena možnost individuální likvidace splaškových vod produkovaných z nových objektů bydlení.

Bilance množství splaškových vod z navržené zástavby při odvádění na centrální ČOV:

Návrhový počet bytů = **39** bytů, bilanční počet obyvatel = **156** obyvatel (EO).

Množství pitné vody: je uvažováno s hodnotami **120 l** na osobu a den (0,12 m³/os.,den), koeficient denní nerovnoměrnosti **1,4** a koeficient hodinové nerovnoměrnosti **2,1**

průměrná potřeba vody denní: $Q_p = 156 * 0,12 = 18,7 \text{ m}^3/\text{den}$

průměrná potřeba vody roční: $Q_r = 18,72 * 365 = 6\,832,8 \text{ m}^3/\text{rok}$

Předpokládané průměrné množství vyprodukovaných splaškových vod odváděných soustavnou splaškovou kanalizací na ČOV je denně cca 18,7 m³, ročně cca 6 833 m³.

Touto studií je závazně stanovena podmínka pro kolaudaci nebo pro povolení užívání nových rodinných domů ve smyslu nezbytného napojení na soustavnou splaškovou obecní kanalizaci předávající odpadní vody do kanalizace v Místku a dále odváděné do centrální ČOV ve Sviadnově.

c) KANALIZACE DEŠŤOVÁ

Zájmová lokalita se nachází na pravém břehu Hodoňovického potoka (IDVT 10216094) a jeho bezejmenného přítoku IDVT 10210055 ve vzdálenosti cca 180 m a více; dále na levém břehu Hodoňovického náhonu IDVT 10208640 ve vzdálenosti cca 200 m od horní břehové hrany, v úseku říčního km 5,98 až 6,35 podle technickoprovozní evidence státního podniku Povodí Ody. Záplavová území nejsou stanovena. Podle provozní studie Hodoňovického náhonu je koryto v daném úseku dostatečně kapacitní k převedení stoleté vody a řešené území není rozlivem velkých vod dotčeno.

Odvedení, zasakování a vsakování dešťových vod z řešeného území bude provedeno gravitačně oddílnou dešťovou soustavou situovanou ve veřejném prostranství v souběhu s navrženými komunikacemi. Kanalizační soustava sestává ze čtyř větví potrubí, do kterého natéká voda prostřednictvím uličních vpustí, dále ze čtyř podzemních zádržných nádrží opatřených zasakovací studnou a bezpečnostním přepadem do travnatého příkopu - zasakovacího průlehu, který je navržen v celkové délce cca **260 m** podél stávajícího terénního valu. Pro napojení bezpečnostního přepadu dešťových vod z retenčních nádrží není v blízkosti řešeného území možnost výusti přímo do vodního toku (situován až za tělesem silnice I/56) ani do stávající dešťové kanalizace, která z území přímo do toku odpadní vody odvádí (není platné povolení pro nakládání s odpadními vodami).

Návrh likvidace srážkových vod předpokládá umístění retencí v nezpevněných plochách ve veřejném prostranství na konci každé uslepené větve komunikace. Ve stísněných podmínkách lze retence umístit i pod zpevněnou plochou vozovky. Kapacita retencí je bilancována dle rozlohy řešeného území. Pro rozložení zádržných kapacit je celkový objem retence rozdělen do 4 podzemních nádrží umístěných na konci všech 4 slepých větví navržené komunikace. Retenční nádrže budou realizovány vhodným způsobem dle složení a kvality podloží, tzn. že při zjištění vhodných půdních vrstev budou provedeny jako zemní vsaky, při nepříznivém hydrogeologickém posouzení bude zajištěna kapacita zásaků stavebně technickým opatřením (např. štěrkovým zásypem, podzemní plastovou nebo betonovou jímku a zasakovací studnou, ap.). Kapacita každé jednotlivé zasakovací nádrže bude přizpůsobena odlišným délkám jednotlivých větví komunikací, tzn. odvodňovaným plochám.

Pro zajištění nátoku do potrubí dešťové kanalizace je potřeba nové zpevněné plochy opatřit na nátokové straně u obrubníku uličními vpustěmi (např. obrubníkové boční vpustě), které budou přípojkami napojené na potrubí odvádějící vody do retencí - do zásaků. Uliční vpusti budou opatřeny košem na bahno a listí, nosnost mříží musí odpovídat účelu a zatížení komunikací.

Celková délka tras dešťové kanalizace pro řešené území v cílovém stavu je cca **610 m**; z toho úsek první realizační etapy zahrnující obslužnou komunikaci a zástavbu rodinných domů č. 12 až 26 činí cca **170 m**. Skutečná potřeba a dimenzování potrubí dešťové kanalizace, zádržných a vsakovacích zařízení pro likvidaci vody z veřejných prostranství, vč. dalších technických parametrů bude předmětem dalšího projektového stupně. Pro vhodné trasování domovních přípojek vzhledem k parcelaci a stromové výsadbě je detailní zobrazení zásad znázorněno ve *schematu*.

VÍCESTUPŇOVÉ ZASAKOVÁNÍ DEŠŤOVÉ VODY

Likvidace srážkové vody ze soukromých pozemků, např. ze střech budoucích rodinných domů a ze soukromých zpevněných ploch zbudovaných na stavebních pozemcích bude řešena v souladu s platnými právními předpisy přímo v místě spadu, tj. na pozemcích zahrad jednotlivých stavebníků. Vody budou v prvním stupni zasakování zadržovány a vsakovány přímo na stavebním pozemku každého rodinného domu v zahradách, tzn. že první stupeň zasakování bude součástí stavebního povolení rodinných domů. Zde budou zasakovány vody stékající ze všech zpevněných ploch staveb situovaných v plochách bydlení tj. z ploch zastavěných hlavními stavbami rodinných domů, doplňkovými stavbami hospodářských budov, z přípustných staveb zpevněných ploch, garáží, přístřešků, altánů, venkovních krbů, kotečů, apod.

Správcem povodí je požadováno dimenzování retencí alespoň na **3 až 4 m³** tak, aby při přívalových deštích byla dostačující rezerva pro zadržování vody a předešlo se negativním následkům rychlého odtoku vody z území. V celkových bilancích je množství dešťových vod vypočteno bez ohledu na soukromé zádrže na pozemcích zahrad RD. Druhý stupeň zasakování srážkových vod z ploch veřejných prostranství bude součástí stavebního povolení obslužných komunikací.

V území není dle sdělení správce stávající dešťové kanalizace možnost odvedení části přebytečných dešťových vod touto kanalizací do nejbližšího vodního toku; důvodem je špatný stavebně - technický stav dešťové kanalizace, které v obci donedávna sloužila jako kanalizace jednotná, tudíž jsou do ní odváděny kromě čistých srážkových vod také znečištěné vody ze starých septiků. Jelikož v současné době není zatím naplánovaná investice do rekonstrukce systému dešťové kanalizace, správcem povodí není za stávající situace prodlouženo povolení pro nakládání s odpadními vodami, do kanalizace se tedy nelze napojit. Proto je nutno dešťové vody z území likvidovat tzv. bezodtokovým způsobem, a to za použití vícestupňového zasakování. Třetí stupeň zasakování srážkových vod - průleh u paty terénního valu - bude realizován postupně tak, aby byl dokončen nejpozději v cílovém stavu zástavby v území.

Navržený systém vícestupňového zasakování je však trvale udržitelný i v případě, že se v budoucnosti podaří zprovoznit dešťovou kanalizaci; ta může v budoucnosti přispět k bezpečnému odvedení přebytečných vod z bezpečnostních přepadů vybudovaných zádrží. Návrh územní studie předkládá třístupňový systém zadržování a zasakování dešťových vod spočívající ve zřízení:

1. stupeň (individuální retence o min. objemu 3 až 4 m³ v soukromých zahradách RD budované jako povinná součást stavby nového RD, bez které nebude stavba kolaudována nebo nebude povoleno užívání stavby pro stanovený účel bydlení či jiného trvalého pobytu osob),

2. stupeň (soustava 4 retencí ve veřejném prostranství, podzemní nádrž je umístěna vždy v gravitačním spádu, tj. na konci každé větve obslužné komunikace, každá retence má bezpečnostní přepad a regulovaný pomalý odvod zadržené vody do vsakovacího zařízení, např. do hloubkového vrtu, zasakovací studny nebo do propustného šterkového podloží),

3. stupeň (zasakovací průleh situovaný spádově u paty terénního valu, kam jsou zaústěny bezpečnostní přepady z uličních retencí; výhledově je potřeba napojit spádově průleh na dešťovou kanalizaci, která odvede případné přebytky vod do toku - v současnosti není možné získat povolení k napojení na stávající dešťové potrubí zaústěné do toku na druhé straně silnice I/56).

Vzhledem k tomu, že v území nejsou zřizována trvalá velkoplošná parkoviště, není nutné přečišťovat srážkové vody ze zpevněných ploch komunikací v odlučovači lehkých kapalin (OLK), jelikož nehrozí úkapy ropných látek. Jímací potrubí dešťové kanalizace a retenční nádrže musejí být dostatečně dimenzované na přívalové deště. Pro potřeby územní studie jsou v souladu s doporučením Plánu oblasti povodí Horní Odry vypočteny potřeby retencí na návrhovou srážku periodicity **p=0,1** (desetiletá srážka) s dobou trvání a zadržetí deště **30 minut**, hodnota intenzity deště **130 l/s*ha**.

Bilance množství dešťových vod ze zpevněných ploch navržené zástavby:

Množství dešťových vod je vypočteno pro odvodňované plochy ve výměře celého řešeného území 48 625 m², tj. **4,8625 ha**. Do bilancí ve výpočtu není zahrnuta případná individuální retence na soukromých pozemcích cílových **39** navržených rodinných domů. Proto je při dalším posuzování vhodné předpokládat, že v praxi bude dle ustanovení platných právních předpisů stavebníky uplatňováno budování zádržných podzemních nádrží na dešťovou vodu o objemu cca **3 až 4 m³**. Akumulovaná voda bude dále využívána jako užitková voda pro splachování, praní, zavlažování, mytí, apod. Přebytečná voda z těchto nádrží bude dále odváděna do vsakovacích nebo odparných objektů na pozemcích investorů (studní, trativodů, jezírek).

intenzita příval.deště **30 min.**, perioda **i=0,1** (desetiletá) = **130 l/s*ha**

součinitel odtoku: **O** = pro zástavbu v zahradách = **0,4**

výměra plochy: **S** = výměra řešeného území = **4,8625 ha**

výpočtový odtok z realizované zástavby v zahradách: **Q = S * O * i = (4,8625 x 0,4 x 130) = cca 253 l/s**

Návrh retencí pro zadržení dešťové vody z řešeného území:

Nutno zadržet Q cca = **253 l/s** po dobu **min. 30 min.** ($1\ 800\ s$) = $253 * 1\ 800 =$ cca **455 m³**

Počet možných retencí dle místních podmínek = **4 kusy** (označeny a popsány ve výkrese č. 3);

Koeficient retencí dle rozdílných délek komunikací a rozlohy odvodňovaných zpevněných ploch (ve směru ze severu k jihu): 0,246 - 0,295 - 0,262 - 0,197, z nich vyplývající min. kapacity retencí:

RT1=112 m³, RT2=134 m³, RT3=119 m³, RT4=90 m³.

Při účinné hloubce retencí min. **2,8 m** je plocha retenčních nádrží minimálně:

RT1=40 m², RT2=48 m², RT3=42 m², RT4=32 m².

Ve výkrese č. 3 jsou zakreslené **4** plochy retencí o celkové ploše min. **162 m²**, což při účinné hloubce vodní zádrže **2,8 m** činí potřebných cca **455 m³** zádržné kapacity. Při nižší účinné hloubce zádrže musí být plocha retencí úměrně větší. Každá zádržná - retenční zádrž bude opatřena vsakovací studnou - hloubkovým vrtem, který zajistí řízené odvádění zadržené dešťové vody do propustných podzemních vrstev. Hloubka vrtu vsakovací studny musí zajistit průsak srážkové vody do propustného podloží. V případě, že hydrogeologický průzkum prokáže příhodné podmínky pro zasakování bez použití hloubkového vrtu, bude pro zadržení vody a její zasakování použito vždy srovnatelné levnější řešení.

Plastové voštinové zádrže nejsou vzhledem k vysokým prostorovým nárokům a nákladným zemním pracem vhodné. Pro zasakování není příliš vhodné ani využití vodních ploch nebo přírodních jezírek, a to zejména z důvodu absence možnosti napojit bezpečnostní přepad do dešťové kanalizace odvádějící vody do nejbližšího toku. Bezpečnostní přepady ze všech čtyř retencí jsou proto navrženy do průlehu - mělkého travnatého příkopu situovaného u paty terénního valu podél budoucího chodníku. Průleh musí splňovat podmínky pro rychlý zásak přebytečných dešťových vod, které do něj budou příležitostně vypouštěny při dlouhotrvajících nebo přivalových deštích z bezpečnostních přepadů retenčních nádrží. V případě nepříznivé skladby zeminy v průlehu je vhodné zlepšit jeho vsakovací schopnost např. navážkou vrstvy štěrku.

Do bilancí je zahrnuta celá plocha řešeného území bez započtení snížení množství dešťových vod o kapacitu soukromých zádržných nádrží, které budou muset být situovány v zahradách na každém oploceném stavebním pozemku v kapacitě požadované správcem povodí.

Pro zadržení množství srážkových vod z řešené lokality v cílovém stavu zástavby rodinných domů je potřebná vícestupňová retence soustavy zádržných nádrží, vsakovacích zařízení a odvedení bezpečnostních přepadů do průlehu; při realizaci je nutno zohlednit náklady na pořízení a dlouhodobou údržbu systému nakládání s odpadními vodami a vždy upřednostnit každé vhodnější bezpečné a ekologické řešení.

Výpočtově jsou prověřeny kapacity retence bez započtení vlivu akumulčních nádrží, které musejí být situovány v soukromých zahradách každého RD - správce Povodí Odry požaduje kapacitu zádržných nádrží v zahradách rodinných domů o min. objemu 3 až 4 m³.

Touto studií je závazně stanovena podmínka pro kolaudaci nebo pro povolení užívání nových rodinných domů ve smyslu zprovoznění tzv. bezodtokového hospodaření s dešťovou vodou na pozemku každého nového rodinného domu, tzn. realizace účinného zasakování do podloží nebo účinné retenční nádrže o objemu min. 3 až 4 m³ pro zachycení srážkových vod ze všech zpevněných ploch na pozemku RD (ze střech, ze zpevněných ploch, ap.). Bezpečnostní přepady z individuálních retencí v zahradách budou moci být zaústěny do nové oddílné dešťové kanalizace v navržených ulicích.

Pro rozlohu řešeného území je pro požadovanou zádrž dešťových vod zapotřebí retence ve veřejném prostranství o celkovém objemu min. cca 455 m³. Pro první realizační etapu zahrnující výstavbu obslužné komunikace a rodinných domů č. 12 až 26 je doporučená kapacita retence RT2 min. 134 m³. Ve výkrese zakreslené plochy retencí RT1 až RT4 uvedenou kapacitu splňují.

Touto studií je závazně stanovena podmínka pro realizaci vozidlových obslužných komunikací ve smyslu zprovoznění bezodtokového hospodaření s dešťovou vodou ve veřejných prostranstvích, tzn. realizace účinné retence nebo zasakování o objemu dle výpočtové bilance nových zpevněných ploch a požadované intenzity a periody deště. Bezpečnostní přepady z retencí ve veřejných prostranstvích budou zaústěny do postupně budovaného průlehu u paty terénního valu, který v cílovém stavu zástavby území odvede případné přebytky srážkových vod do toku.

Od navrženého řešení je možno se odchýlit v případě, že bude zachována koncepce účinného vícestupňového zadržení dešťových vod přímo v místě spádu deště, tzn. bezodtokové řešení. Retence, zásaky, průlehy a další zařízení k hospodaření s odpadními vodami jsou umístěny přednostně ve veřejných prostranstvích a v sousedství terénního valu dle stávajícího spádu ploch. Pro podrobnější

řešení je v dalším stupni projektové dokumentace nezbytný hydrogeologický průzkum.

Vzhledem k absenci nadřazené koncepce likvidace dešťových vod (na úrovni celého správního území obce) je v rámci územní studie navrženo "izolované" bezodtokové řešení nakládání s vodami. Problematika hospodaření s vodami je celospolečensky naléhavá a je nutno ji řešit koncepčně. V rámci územní studie nejsou například prověřeny možnosti navýšení kapacity stávajících retenčních nádrží vybudovaných pro zachycení vod z tělesa silnice I/56, nejsou prověřeny možnosti pro výstavbu suchého poldru nebo terénních hrází a dalších staveb sloužících pro systémové hospodaření s vodou v krajině.

B9.2. ENERGETIKA A SPOJE

a) PLYNOVODY

Stávající plynovodní řad STL prochází podél místní komunikace tvořící západní okraj řešeného území. Pro případný odběr zemního plynu pro potřebu rodinných domů je navržena plynofikace řešeného území, a to prodloužením veřejných plynovodních řadů.

Napojení nových plynovodů je navrženo ve čtyřech místech včetně koncového bodu stávajícího plynovodu STL. Plynovody jsou vedeny přednostně v navržených veřejných prostranstvích v souběhu s komunikacemi. Plynovody nesmějí ohrozit nebo omezit prostor vyhrazený pro výsadbu stromové uliční zeleně. Délka všech čtyř úseků navržených plynovodů je cca **700 m**, z toho první realizační etapa situovaná podél navržené ulice ve střední části území (RD číslo 12 až 26) měří cca **190 m**. Technické podmínky k rozšíření veřejných plynovodních řadů vydá příslušný správce plynovodů v dalším projektovém stupni.

V případě budování plynovodů je nutno do oplocení zahrad rodinných domů vhodně zakomponovat plynoměrovou přípojkovou skříň s hlavním uzávěrem plynu HUP, obdobně je potřeba do oplocení stavebních pozemků zakomponovat elektroměrové rozvaděče a přípojkovou skříň. Pro umístění sloupek, skříní a ostatních zařízení domovních přípojek jsou ve výkrese č.4 vyznačena vhodná místa, detailní zobrazení zásad pro trasování domovních přípojek vzhledem k parcelaci a stromové výsadbě je znázorněno ve *schematu*.

Orientační bilance potřeby zemního plynu pro navrženou zástavbu:

Bilanční množství potřeby zemního plynu je provedeno výpočtem. V každém bytě je uvažováno s plynovým vařením, s ohřevem teplé vody TUV a s plynovým vytápěním. Dalším využitelným zdrojem tepla a přípravy TUV v rodinných domech je vytápění ekologickými pevnými palivy (proschlé palivové dříví, peletky, ap.), případně alternativní zdroje energie (sluneční kolektory, tepelná čerpadla, atd.), možným zdrojem pro vaření je elektrická energie.

Návrhový počet bytů = **39** bytů, bilanční nárůst počtu obyvatel = **156** obyvatel.

Spotřeba tepla cca	- celková roční prům. na 1 byt	=20 MWh	=cca 1 873 ZP m ³ /rok
Spotřeba plynu	- Q _{RD} celková roční prům. na 39 bytů	=1 873 * 39	= 73 034 m³/rok
	- spotřeba plynu max. hodinová průměrná na 1 byt	= cca 2 m ³ /hod	
	- max. hodin.prům. na 39 bytů	=1m ³ /hod * 39	= 39 m³/hod
	- spotřeba plynu min. hodinová průměrná na 1 byt	= cca 0,4 m ³ /hod	
	- min. hodin.prům. na 39 bytů	=0,4m ³ /hod*39	= 15,6 m³/hod

Předpokládaná celková roční průměrná spotřeba zemního plynu je okolo 73 000 m³ při výpočtové spotřebě zemního plynu 1 873 m³/rok na jeden byt. Výpočtová maximální hodinová spotřeba zemního plynu je cca 39 m³/hod, minimální 15,6 m³/hod. Bilance jsou provedeny za předpokladu používání zemního plynu pro vaření, přípravu TUV a vytápění všech nově navržených bytů řešené lokality.

Skutečná spotřeba může být nižší o spotřebu hrazenou využíváním alternativních nebo obnovitelných zdrojů energie, při nadstandardním zateplení obvodových konstrukcí domu, atp. V případě výstavby energeticky úsporných nebo nízkoenergetických domů je možné, že zájem o připojení na veřejný plynovod nebude dostatečný pro rentabilitu investice do rozšíření plynovodů; domy mohou být při kvalitním zateplení a dalších úsporných opatřeních energeticky soběstačné pouze s připojením na elektrickou energii.

b) ELEKTRICKÁ ENERGIE

Distribuční soustava VN / NN je ve vlastnictví a provozování společnosti ČEZ Distribuce, a.s. Územím prochází v severo-j jižním směru nadzemní trasa vedení VN linky č. 52 (3 x 110 kV) na stožárech. Asi v polovině řešeného území je vedená odbočka VN západním směrem do zastavěného území pro napájení trafostanice 22/04 kV. Stávající vedení VN zobrazená např. ve výkrese č. 4 jsou v územní studii považována za limity využití území a ochranná pásma horního vedení VN jsou návrhem zástavby respektována. S přeložkou stávajícího vedení VN do kabelové zemní trasy se neuvažuje.

V západní části řešeného území se nachází stávající rozvodná síť převážně nadzemního vedení NN.

Zastavitelné plochy a záměr na využití území pro obytnou zástavbu zasahuje do ochranného pásma horního vedení VN, proto je zástavba navržena tak, aby jednotlivé stavby samostatných rodinných domů respektovaly toto ochranné pásmo VN ve vymezeném rozsahu dle energetického zákona. Ve výkrese č. 1 je zakresleno kótované umístění staveb RD vzhledem k ochrannému pásmu VN vymezenému v celkové šířce 23 m (10 m od okraje krajních vodičů, délka konzoly na každou stranu je 1,5 m). Rozestupy mezi jednotlivými RD, navržená parcelace a umístění stromové výsadby v ulicích jsou také přizpůsobeny omezení, které vyplývá z ochranného pásma VN a z umístění stávajících stožárů vedení VN. Popisy stožárů VN jsou převzaty z evidence provozovatele DS VN-NN. Velikosti stavebních pozemků jsou současně omezeny požadavkem územního plánu na minimální velikost 800 m². Přestože navrženou parcelaci není při realizaci nutno přesně dodržet, jedná se o prověřené řešení, které všem základním požadavkům optimálně vyhovuje.

Při povolování staveb je nutno ve stavebním povolení stanovit stavebníkům RD podmínku ponechání možnosti přístupu pracovníků provozovatele DS VN na pozemek oplocené zahrady pro nutnou údržbu, např. pro výměnu vedení VN nebo výměnu sloupů atp. Stávající sloupy VN jsou situovány v navržených stavebních pozemcích označených čísly 8, 21 až 29, 23, 38. Ochranným pásmem stávajícího vedení VN je významněji dotčena asi polovina z celkových 39 navržených stavebních pozemků (OP VN zasahuje do pozemků označených čísly 3, 4, 7, 8, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 36, 38); jen okrajově se ochranné pásmo VN dotýká stavebních pozemků označených čísly 30, 31, 37.

Při výstavbě se předpokládá zahájení první realizační etapy v rozsahu oboustranně obestavěné komunikace rodinných domů označených čísly 12 až 26 situovaných uprostřed řešeného území. V těžišti řešeného území je umístěna ve veřejném prostranství i nová pochozí DTS trafostanice, a to na jihozápadním okraji pozemku parc.č. 222/2. Napojení nové DTS je možné ze stávajícího sloupu VN označeného v situaci č. 4 v souladu s provozním schématem správce DS jako PB č1 nebo PB č2. Pochozí DTS má přibližný rozměr cca 4 x 5 m, je umístěna do veřejného prostranství o min. velikosti cca 5 x 6 m, její ochranné pásmo je stanoveno na 2 m.

Z nové DTS jsou vedeny zemní rozvody NN v souběhu se stávající západní komunikací, a to severně třemi kabely a jižně dvěma kabely AYKY 3x240+120 do celkem čtyř uličních rozváděčů situovaných ve veřejném prostranství v oplocení krajních stavebních pozemků vždy na začátku každé nové ulice. Uliční rozváděče musejí být při vjezdu do ulice situovány a velikostně zvoleny tak, aby byly pokud možno nízké a "netrčely" z oplocení zahrad - rozváděče nesmějí být vyšší, než je přípustná výška oplocení z hlediska DI PČR), rozváděče nesmějí bránit v rozhledech na křižovatkách. Rozměry uličních rozváděčů budou upřesněny v dalším stupni zpracování projektové dokumentace, obecně lze doporučit jejich vkomponování do oplocení zahrad rodinných domů nebo i sdružení s elektroměrovými rozvaděči - přípojkovými skříněmi. V případě budování plynovodů je nutno do oplocení zahrad rodinných domů vhodně zakomponovat také plynoměrovou přípojkovou skříň s hlavním uzávěrem plynu HUP.

V případě méně kapacitní výstavby bydlení v dalších realizačních etapách v okrajových částech řešeného území je možné využít např. napojení na stávající rozvody sítě NN. Vedení rozvodů a místa napojení následujících etap realizace cílového počtu RD budou stanoveny dle požadavků správce distribuční soustavy VN / NN a dle časového postupu výstavby jednotlivých realizačních etap.

Zásady pro rozvoj sítě stanovuje podmínky správce DS VN a NN, obecně jsou uliční rozvody provedeny vždy kabelovou smyčkou od uličního rozváděče pouze po jedné straně ulice s prostupy pod vozovkou kolmo v chrániče k elektroměrové a přípojkové skříně. Uliční rozvody NN jsou koncepčně vedeny nejlépe v souběhu s rozvody veřejného osvětlení po severní straně ulice, kde se nepočítá se stromovou uliční výsadbou. Stromová výsadba je situována na jižní osluněné straně ulic. Pro umístění elektroměrové a přípojkové skříně a domovních přípojek NN jsou ve výkrese č.4 vyznačena vhodná místa na hranicích dvou sousedních stavebních pozemků RD tak, aby přípojky NN byly vedeny v trávniku mimo plochu určenou ke stromové výsadbě, která je také situována vždy na rozhraní dvou sousedících stavebních pozemků. Detailní zobrazení zásad pro uložení domovních přípojek a skříní NN vzhledem k parcelaci a stromové výsadbě je znázorněno ve *schematu*.

Další podmínky pro realizaci napojení lokality na DS VN a NN určí ve spolupráci s investorem záměru správce veřejné distribuční soustavy (společnost ČEZ Distribuce, a.s.), včetně rezervace příkonu a podíl na nákladech v dalším stupni zpracování projektové dokumentace.

Bilance potřeby elektrické energie pro navrženou zástavbu:

Vytápění a ohřev TUV se předpokládá v bytech v rodinných domech individuálně zemním plynem nebo alternativními (obnovitelnými) zdroji energie. V bilancích není uvažováno elektrické přímotopné vytápění. Předpokládá se stupeň elektrizace „A“ a „B“. V bytech bude elektrické energie používáno zejména k napojení elektrických spotřebičů, ke svícení, k vaření, případně k provozu elektrických zařízení zajišťujících ekologické vytápění domů a přípravu TUV (zemní čerpadla, sluneční kolektory, atd). Bilance je propočtena orientačně, upřesnění bude provedeno v dalším projektovém stupni ve spolupráci se správcem sítě. Předpokládá se napojení území na plynovody STL.

Návrhový počet bytů = **39** bytů, bilanční nárůst počtu obyvatel = **156** obyvatel (EO).

Spotřeba energie ostatní hodinová na 1 byt = cca **9 kW**

Soudobost = **0,7**

soudobý příkon = počet bytů * spotřeba/1 byt * soudobost = 39 * 9 * 0,7 = cca **245,7 kW**

prům. roční spotřeba lokality při provozu 10 hodin denně cca = 245,7 * 10 * 365 = **897 MWh/rok**

jištění na 1 byt = 25 A

předpokl.jištění pro lokalitu = počet bytů * 25 A = 39 * 25 = 975 A

Celkový soudobý příkon navržené zástavby bez veřejného osvětlení je přibližně 245,7 kW, roční předpokládaná spotřeba lokality je cca 897 MWh/rok.

Celkový soudobý příkon navržené zástavby včetně veřejného osvětlení je přibližně 247 kW, roční předpokládaná spotřeba lokality je včetně veřejného osvětlení cca 901,1 MWh/rok.

c) VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

Uliční osvětlení v okolí lokality je zajištěno z veřejného systému osvětlení spravovaného obcí Baška prostřednictvím určeného správce. Stávající trasy a umístění osvětlovacích bodů a rozvaděče včetně jejich popisů jsou převzaty z pasportu veřejného osvětlení obce.

Veškerá nově navržená veřejná prostranství a ulice uvnitř řešeného území budou osvětleny veřejným osvětlením napojeným na stávající systém VO. Přesný způsob napojení včetně veškerých technických parametrů bude upřesněn v dalším stupni zpracování projektové dokumentace. Navržené řešení územní studie zohledňuje v umístění osvětlovacích bodů navrženou parcelaci, výsadbu stromové aleje v ulicích, budoucí místa sjezdů na pozemky, atd. Pravidlem pro umístování stožárů VO se svítidly v nových ulicích je z hlediska urbanistické kompozice **situování světelného bodu vždy poblíž rozhraní stavebních pozemků** tak, aby stožár nebránil výstavbě sjezdu na pozemek nebo jinak negativně neovlivňoval užívání rodinného domu.

Vhodné vedení trasy VO v nových ulicích je na severní straně ulice, která je protilehlá ke stromové výsadbě - aleji umístěné vždy na jižní osluněné straně ulice. Trasa VO je nejlépe v souběhu s trasou zemních rozvodů NN. Umístění osvětlovacích bodů stožárů VO je přednostně vždy mezi dvěma sousedními stavebními pozemky tak, aby respektovalo parcelaci a umístění elektroměrových skříní. Přestože se počet osvětlovacích bodů může v dalším stupni PD změnit na základě posouzení rovnoměrnosti a intenzity osvětlení, je doporučeno zvolit umístění, výšku a zdroj osvětlení tak, aby mohl být zachován navržený interval a umístění osvětlovacích bodů dle návrhu územní studie a parcelace stavebních pozemků, kdy jsou **světelné body situovány při společné hranici dvou sousedních stavebních pozemků**. Nevhodně umístěným osvětlením lze zbytečně znepříjemnit bydlení (např. nepříjemné svícení do oken bytů) nebo znemožnit následnou výsadbu stromů v ulicích (zarůstání svítidel korunami stromů, ap.).

Možná napojovací místa VO jsou vyznačena ve *výkrese č. 4* na stávající koncové body osvětlovací sítě. Pravděpodobným místem napojení první realizační etapy zahrnující komunikaci a RD č. 12 až 26 je nejbližší stávající stožár VO s označením BA492. Pro cílový stav zástavby v území je další možností napojení například nejbližší stávající rozvaděč (označený BA007) nebo koncový osvětlovací bod v severní části území (označený BA418). Zástavba okrajové jižní části území je vzhledem k existenci stávajícího zahradnictví spíše výhledovou záležitostí, pro napojení je zde k dispozici koncový bod s označením BA491. Konkrétní technické řešení bude provedeno dle požadavků správce a provozovatele VO, který určí mimo jiné způsob vhodného propojení se stávajícím systémem, případné posílení sítě, ovládání časovým nebo světelným spínačem, apod. a to vzhledem ke skutečnému časovému postupu výstavby.

Typy svítidel budou v lokalitě určeny ve spolupráci s obcí a pověřeným správcem VO v dalším stupni zpracování projektové dokumentace. Pro osvětlení vozovek jsou možná svítidla silničního typu 70 W na

sloupech výšky až cca 10-12 m s výložníkem délky až cca 1,5 m. Svítidla sadového typu na sloupech nižší výšky a bez výložníku nejsou vhodná pro rovnoměrné osvětlení vozovek a dodržení doporučeného intervalu osvětlovacích bodů dle parcelace stavebních pozemků (světelný bod vždy na hranici stavebních pozemků). Zdroj a svítidlo nesmí rozptylovat světlo nežádoucím způsobem, je nutno usměrnění světelného toku na osvětlovanou plochu komunikace. Nižší výška sadových svítidel vyžaduje pro zajištění rovnoměrnosti osvětlení plochy vyšší hustotu světelných bodů (tj. menší rozestupy a větší počet svítidel). V současné době je kladen důraz na úsporu energie a vyloučení světelného smogu, přednostně jsou proto používána směrová svítidla, úsporné zdroje s omezeným rozptylem světla, využití LED technologií, atd.

U všech nových svítidel je nutno důsledně dbát na snížení rizika produkce světelného smogu (nevhodné např. "světelné koule"). Doporučeny jsou úsporné technologie LED, které i při vyšších pořizovacích nákladech přinášejí dlouhodobou úsporu energie a provozních nákladů. Výška svítidel na stožárech, typ svítidel, intervaly mezi osvětlovacími body a další detaily řešení budou upřesněny světelně technickým výpočtem při zpracování realizační dokumentace.

Pro potřeby územní studie se v návrhu výpočtově předpokládá osvětlení situované jednostranně podél komunikací ve vzdálenostech světelných bodů cca **42 m**. Rozmístění osvětlovacích bodů je zakresleno ve výkresu s ohledem na navrženou parcelaci a rozmístění stromových výsadeb v ulici. Podzemní trasy sítí VO i stožáry se svítidly je nutno realizovat tak, aby neohrozily budoucí stromovou výsadbu.

Pro výslednou bilanci je pro osvětlení navržených úseků místní komunikace v celkové délce cca **857 m** uvažováno max. **20 ks** svítidel. Přesný počet osvětlovacích bodů a rozestupy svítidel budou upřesněny v dalším stupni projektové dokumentace ve světelně technickém výpočtu, v závislosti na pokynech správce a provozovatele VO, na použitých svítidlech, na požadavcích rovnoměrnosti osvětlení komunikací, atp.

Bilance spotřeby elektrické energie na osvětlení komunikací ve veřejných prostranstvích:

Bilance je propočtena pro délku navrhovaných vozidlových komunikací řešeného území. Do bilanci nejsou zahrnuty případné úpravy stávajícího osvětlení na stávající komunikaci.

délka navržených úseků komunikací	= cca 857 m
průměrný interval osvětlovacích bodů cca	= 42 m
světelný bod-klasický zdroj (např. sodík, výbojka)	= 70 W (při použití LED řádově nižší)
počet světelných bodů-zdrojů světla (délka / interval)	= cca 20 světelných bodů,
spotřeba-soudobý příkon (počet bodů * spotřeba zdroje)	= 1,4 kW
předpokládaný plný provoz	= ročně v průměru 8 hodin denně
roční spotřeba území na VO (příkon * 8 * 365)	= 4,1 MWh/rok (při použití LED řádově nižší)

Celkový soudobý příkon pro veřejné osvětlení všech komunikací navržených ve veřejném prostranství je přibližně 1,4 kW; předpokládaná roční spotřeba elektrické energie pro veřejné osvětlení v řešeném území při použití klasického zdroje je cca 4,1 MWh/rok, při použití technologie LED bude řádově nižší.

d) TELEKOMUNIKAČNÍ ROZVODY

Po obvodu řešeného území se nachází vedení metalické a optické sítě elektronických komunikací (SEK) ve správě České telekomunikační infrastruktury a.s. (Cetin). Správce SEK určil vhodný napojovací bod pro první realizační etapu území; napojovacím bodem je stávající sloupkový rozvaděč BASA 164 situovaný na pozemkové parcele stávající obecní komunikace (parc.č. 35, k.ú. Hodoňovice). Nápojné místo je zakresleno ve výkresu č.4.

Z uvedeného nápojného místa mohou být v případě zájmu investora nebo stavebníků rodinných domů vedeny přípojky do každého rodinného domu. Vzhledem k rozšíření mobilních telekomunikačních služeb a k možnosti bezdrátového příjmu digitálního televizního signálu se však nepředpokládá plošný zájem o zasílání pevnou kabelovou telekomunikační sítí celého území, proto nejsou rozvody telekomunikací v územní studii navrhovány ani nejsou zakresleny do výkresu.

V případě zájmu o realizaci sdělovacího vedení je vhodné trasy zahrnout jako samostatný stavební objekt do projektové dokumentace pro územní řízení o umístění stavby. V tom případě se předpokládá uložení nových sítí do kabelové trasy do zemního výkopu, v souběhu s ostatními kabelovými trasami inženýrských sítí ve veřejném prostranství, mimo plochy určené pro výsadbu stromové uliční zeleně. Kabelové trasy SEK umístěné do veřejného prostranství nesmí znemožnit využití ploch veřejné zeleně, zejména výsadbu vzrostlých stromů.

Další podrobnosti pro napojení a ochranu SEK jsou stanoveny ve vyjádření správce Cetin v dokladové části. Ostatní slaboproudá zařízení např. místní rozhlas, je možné provozovat v území jako bezdrátové.

B10. BILANCE NÁRŮSTU POČTU BYTŮ A OBYVATEL

Objekty	počet domů	bilanční počet bytů v domě	bilanční počet bytů v řešeném území	průměrný počet obyvatel na 1 byt obydlenost bytu počet EO/byt	bilanční počet obyvatel v řešeném území
samostatné RODINNÉ domy označeny čísky 1 - 39	max. 39	1	max. 39	4	max. 156

typ zástavby = bydlení v bytech v samostatných rodinných domech
návrhový počet rodinných domů = max. 39 RD
bilanční počet bytů v rodinném domě = 1 byt/ 1 RD
průměrný počet obyvatel na 1 byt v rodinném domě = 4 obyvatele/byt (předpokládaná obsazenost bytu)
návrhový počet obyvatel v bytech v rodinných domech = max. 156 ob.

V Ostravě, 02/2020



