

FRÝDLANT NAD OSTRAVICÍ

Územní studie č. 3



v prostoru vymezeném dle schváleného zadání

Textová část



FRÝDLANT NAD OSTRAVICÍ

Územní studie č. 3

Zakázkové č.: 18 – 02 – 24
Objednatel: Město Frýdlant nad Ostravicí
Pořizovatel: MěÚ Frýdlant nad Ostravicí, Odbor regionálního rozvoje a stavební úřad

Zhotovitel ÚS:	Atelier URBI spol. s r.o.
Řešitelský kolektiv:	
Urbanistické řešení	Ing. arch. Jana Benešová
Veřejná prostranství, zeleň	Ing. Hana Vyvialová
Konzultace:	
Dopravní řešení	Ing. Rostislav Košťál
Vodní hospodářství, zásobování plynem a teplem	Ing. Vítězslav Vaněk
Zásobování el. energií, spoje	Ing. Jaroslav Opat

Brno, srpen 2019

číslo výtisku:



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

Projekt Územní studie Frýdlant nad Ostravicí je spolufinancován Evropskou unií.

Obsah dokumentace:

TEXTOVÁ ČÁST ÚS

A) ŘEŠENÍ ÚZEMNÍ STUDIE Č. 3 FRÝDLANT NAD OSTRAVICÍ

GRAFICKÁ ČÁST ÚS

1.	ŠIRŠÍ VZTAHY	1 : 5 000
2.	HLAVNÍ VÝKRES	1 : 1 000
3.	KORDINAČNÍ VÝKRES	1 : 1 000
4.	DOPRAVNÍ A TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA	1 : 1 000
5.	VYMEZENÍ VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ S PARCELACÍ	1 : 1 000

POZNÁMKA: PŘÍČNÉ ŘEZY 1 : 100 JSOU VLOŽENY DO TEXTOVÉ ČÁSTI ÚS JAKO PŘÍLOHY.

A.	ŘEŠENÍ ÚZEMNÍ STUDIE	5
A.1.	KONCEPCE ŘEŠENÍ	5
A.1.1	Analytická část (včetně vyhodnocení podkladů, doplňujících průzkumů a rozborů, současného stavu, majetkoprávních poměrů	5
A.1.1.1	Řešené území	5
A.1.1.2	Podklady	5
A.1.1.3	Současný stav, doplňující průzkumy a rozborů	5
A.1.2	Širší vztahy (systém dopravní obsluhy města, zelená infrastruktura v sídle a veřejná prostranství, kompoziční vztahy, průhledy, pohledy apod.)	7
A.1.3	Urbanisticko-architektonické řešení - podrobná koncepce (popis návrhu, koncepce řešení zástavby a vliv na krajinný ráz, řešení zeleně, způsobu odvodnění ploch a vsakování srážek, bezbariérového řešení apod.)	7
A.1.3.1	Popis návrhu, koncepce řešení zástavby a vliv na krajinný ráz	7
A.1.3.2	Návrh řešení veřejné zeleně	8
A.2.	ARCHITEKTONICKO-STAVEBNÍ ŘEŠENÍ VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ	10
A.2.1	Architektonicko-stavební řešení (zejména materiálové řešení)	10
A.2.2	Vybavení veřejného prostranství, drobná architektura, mobiliář	10
A.3.	KONCEPCE OBJEKTŮ, ARCHITEKTONICKO-STAVEBNÍ ŘEŠENÍ	11
A.3.1	Analytická část	11
A.3.2	Základní koncepce objektů	11
A.3.3	Regulace pozemků (funkční využití a prostorové uspořádání)	12
A.4.	ŘEŠENÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	21
A.4.1	Podrobné řešení dopravní infrastruktury	21
A.5.	ŘEŠENÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY	23
A.5.1	Podrobné řešení technické infrastruktury ve vazbě na architektonicko-urbanistické řešení 23	
A.5.1.1	Zásobování vodou	23
A.5.1.2	Odkanalizování	23
A.5.1.3	Zásobování plynem a teplem	24
A.5.1.4	Zásobování el. energií, spoje	24
A.5.1.5	Spoje a telekomunikace	25
A.6.	BILANCE PLOCH A ETAPIZACE VÝSTAVBY	26
A.6.1	Přehled objektů navržených k výstavbě	26
A.6.2	Bilance ploch v řešeném území	27
A.6.3	Návrh etapizace včetně možného etapového řešení dopravní a technické infrastruktury	27
A.6.3.1	Etapy výstavby	27
A.6.3.2	Podmiňující investice pro výstavbu	27
A.7.	ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ	28
A.7.1	Vyhodnocení přípravných variant a doporučení výsledné varianty	28
A.8.	VEŘEJNÉ PROJEDNÁNÍ ÚS	29
A.9.	PŘÍLOHY	31

A. ŘEŠENÍ ÚZEMNÍ STUDIE

A.1. KONCEPCE ŘEŠENÍ

A.1.1 Analytická část (včetně vyhodnocení podkladů, doplňujících průzkumů a rozborů, současného stavu, majetkoprávních poměrů)

A.1.1.1 Řešené území

Řešeným územím Územní studie Frýdlant nad Ostravicí č. 3 (dále jen územní studie) jsou dle schváleného zadání pozemky, nacházející se jihovýchodně od historického jádra města Frýdlant nad Ostravicí za řekou Ostravicí, v územním plánu vymezené ve výkresu základního členění území a označené ÚS3. Území se nachází na plošině jižně letiště Frýdlant nad Ostravicí a tvoří její rozptýlená zástavba v lokalitě Paseky. Rozloha řešeného území dle zadání je cca 36,3 ha, rozšířeno bylo na cca 37,2 ha. Návrh řešení dopravy se ale týká i území navazujícího na danou lokalitu z jihu – viz výkres širších vztahů.

A.1.1.2 Podklady

Podkladem pro řešení územní studie byly

- platná územně plánovací dokumentace - ÚP města Frýdlant nad Ostravicí. Lokalita je určena pro částečnou dostavbu (převážně rodinných domů), v ÚP se jedná o plochy označené indexem **SV – plochy smíšené obytné venkovské**,
- schválené zadání územní studie ÚS3 - dle schváleného zadání je ve studii potřeba vyřešit dopravní napojení lokality a letiště Aeroklubu Frýdlant nad Ostravicí na stávající dopravní systém ve městě. Dále navrhnout přiměřené doplnění zástavby a vymezení pozemky pro komplexní řešení dopravní a technické infrastruktury (včetně dopravy v klidu - parkovacích a odstavných stání),
- mapovým podkladem byla digitální katastrální mapa města (05/2018), výškopis byl převzat z územního plánu. V průběhu prací byla DKM aktualizována k datu 05/2019,
- inženýrské sítě byly aktualizovány dle ÚAP ORP Frýdlant nad Ostravicí,
- na západní část lokality bylo provedeno zaměření (tam, kde jsou komunikace vedeny svažitým terénem). Zaměření potvrdilo výrazné rozdíly mezi katastrální mapou a skutečností. Zaměření ale není provedeno v dostatečném rozsahu a bude nutno je doplnit – viz výkresová část dokumentace ÚS3.

A.1.1.3 Současný stav, doplňující průzkumy a rozbor

Současný stav lokality byl vyhodnocen v průběhu dubna až května 2018, kdy byly provedeny doplňující průzkumy a rozbor, včetně pořízení fotodokumentace.

Na základě terénních průzkumů projektant vytipoval hodnoty daného území a stanovil konkrétní problémy k dalšímu prověření a dořešení:

1. urbanistická část

- 1.1 pozemky, na nichž převažuje zemědělské využití, se nacházejí na svahu orientovaném na jihozápad, s výhledem na masiv Ondřejníku a Lysé hory (hodnota, která se uplatňuje zejména v prostoru pod letištěm)
- 1.2 pozemky se nacházejí v krajině s řídkým způsobem zastavění s potřebou zachovat prostupnost krajiny (hodnota, která omezuje intenzitu dostavby území)
- 1.3 novou zástavbu tvoří převážně samostatně stojící rodinné domy bez hospodářského zázemí, pozemky jsou často nadstandardní velikosti (hodnota, která vylučuje

- navrhnout ekonomické formy zástavby), o zemědělské usedlosti (s vazbou na hospodaření na zemědělských pozemcích) zde zatím není zájem
- 1.4 západně a jižně od řešené lokality se nacházejí hluboká údolí vodotečí, doprovázená vzrostlou zelení a lesními porosty, údolí Sibudova je součástí územního systému ekologické stability (hodnoty, které komplikují komunikační napojení lokality)
 - 1.5 letiště Aeroklubu Frýdlant nad Ostravicí je rekreačně a sportovně využíváno, je krátkodobým cílem turistů (provoz letiště ovlivňuje okolní zástavbu RD)
2. dopravní část
- 2.1 dopravní obsluha lokality Paseky je vedena špatně viditelnou odbočkou z ulice Harcovské (silnice III/48418) za mostem přes Ostravicí. Křížovatka je komplikována vodotečí, souběžnou s odbočkou. Umístění na mostě neumožňuje zřízení pruhu pro levé odbočení
 - 2.2 ze silnice III/48418 je v daném prostoru vyvedeno více odboček, je třeba zvážit jejich potřebu. Dále posoudit využít pro odbočení do lokality komunikaci severněji, blíže mostu přes Ostravicí po jejím rozšíření, nebo zjednosměrnit obě komunikace vzhledem k jejich nedostatečné šíři
 - 2.3 místní komunikace, navazující na odbočku ze silnice III/48418 překonávají terénní zlom, ve stoupání jsou nedostatečné šířky, se špatnými směrovými parametry, jejich opěrné zdi jsou staticky nestabilní a stav je celkově havarijní
 - 2.4 svah, kterým jsou komunikace vedeny, může být ohrožen nestabilním podložím – je třeba provést geologický průzkum
 - 2.5 vedení komunikací není v souladu s katastrální mapou – viz zaměření, zaměření není provedeno v dostatečném rozsahu, je třeba provést zaměření komunikace vedené do svahu směrem na jih
 - 2.6 lokalitě chybí páteřní připojení od jihu - přes údolí Sibudova ve směru od Nové Vsi (viz širší vztahy)
 - 2.7 letiště Aeroklubu Frýdlant nad Ostravicí je připojeno pouze průjezdem přes zástavbu na Pasekách, prověřit možnost jiného připojení
 - 2.8 veškeré obslužné komunikace v lokalitě jsou nedostatečné šíře a nesplňují parametry vyhlášky č. 501/2006 Sb. v platném znění, zvážit jejich rozšíření případně částečné zjednosměrnění ve vhodných úsecích
 - 2.9 severní část lokality Paseky může být ovlivněna hlukem z provozu letiště, nerozšiřovat zde zástavbu
3. technická infrastruktura
- 3.1 respektovat pokud možno trasy podzemních inženýrských sítí, vedených přes lokalitu (vodovod, plynovod)
 - 3.2 k odkanalizování využít stávající výtlačnou kanalizaci západně řešeného území, případně v odlehlých částech území splašky likvidovat individuálně
 - 3.3 dešťové vody pokud možno vsakovat nebo řešit retenci s řízeným vypouštěním
 - 3.4 prověřit potřeby plynofikace, řešit ji s napojením na stávající VTL plynovody, vedené lokalitou Paseky
 - 3.5 volné vedení VN pokud možno respektovat včetně ochranných pásem, pro navrženou zástavbu posoudit potřebu nové trafostanice
4. majetkoprávní vztahy
- podklad byl zajištěn projektantem dle výpisů z KN

Vytipované problémy byly v územní studii řešeny variantně, následně projednávány pořizovatelem dokumentace s obcí. Výsledná varianta řešení byla vybrána na základě jednání s představiteli města, byla zveřejněna a projednána s vlastníky pozemků a nemovitostí.

A.1.2 Širší vztahy (systém dopravní obsluhy města, zelená infrastruktura v sídle a veřejná prostranství, kompoziční vztahy, průhledy, pohledy apod.)

Při řešení územní studie bylo nutno vycházet z širších vztahů - vazeb na celoměstské systémy dopravní a technické infrastruktury.

V platném územním plánu není zpřístupnění lokality z okolních komunikací dořešeno a nejsou vymezeny veřejně prospěšné dopravní stavby. K dořešení je proto stanovena podmínka zpracování územní studie. Územní studie bude po schválení možnosti jejího využití pořizovatelem a vložení dat o ní do evidence územně plánovací činnosti sloužit jako neopominutelný podklad pro rozhodování v území.

Z hlediska utváření města je jeho východní část (Paseky) náhorní plošinou, která je vyvýšena nad údolím řeky Ostravice a vzhledem k výškovému rozdílu je špatně dopravně dostupná. Obsluhu území zajišťuje pouze odbočka ze silnice III. třídy u řeky, tato odbočka se větví severním a jižním směrem do svahů a vedení obou komunikací je po mnoha stránkách nevyhovující (v daném terénu bude vždy problematické).

Územní studie v rámci širších vztahů (mimo řešené území) proto navrhuje

- druhé připojení lokality Paseky a to od jihu mezi Novou Vsí a údolím Sibudova, bylo vybráno z více hodnocených variant (viz výkres Širší vztahy).

Území Pasek je v současné době částečně zastavěno, část je zemědělsky využívána (pole a louky). Vzrostlá zeleň se nachází v údolích toků na okraji řešeného území a také v zahradách domů. Základní občanské vybavení (škola, školka, obchodní jednotky) je situováno ve městě, poměrně daleko. Pěší propojení do centra města je zajištěno po novém mostě přes řeku Ostravici. Linka veřejné dopravy je vedena po silnici III. třídy č. 48418 se zastávkami jihovýchodně řešeného území. Na západním okraji řešeného území se nachází objekt penzionu a restaurace U Fucimanů a u letiště je v provozu Letištní hospůdka. V lokalitě se nepředpokládá doplnění ploch základních služeb (je možno je situovat v rámci ploch smíšených obytných).

A.1.3 Urbanisticko-architektonické řešení - podrobná koncepce (popis návrhu, koncepce řešení zástavby a vlivu na krajinný ráz, řešení zeleně, způsobu odvodnění ploch a vsakování srážek, bezbariérového řešení apod.)

A.1.3.1 Popis návrhu, koncepce řešení zástavby a vliv na krajinný ráz

Jedná se o doplnění zástavby v lokalitě Paseky při zachování prostupnosti krajiny a zajištění komunikačního přístupu do lokality a k letišti, které je situované v severní části lokality.

Území se zvedá severovýchodním směrem od řeky Ostravice cca od kóty 365 m n.m. po kótu cca 438 m n.m. (na této kótě jsou situovány stávající domy nad letištěm). Nejvýše položená část lokality se nachází východně od řešeného území – kopec s vrcholem na kótě 450 m n.m., toto území je bezlesé a pohledově exponované. Lesy jsou situovány zejména v údolích vodotečí.

Nová zástavba je navrhována v souladu s platnou územně plánovací dokumentací – územním plánem v nižších partiích lokality Paseky (převážně RD ve smíšených plochách obytných venkovských), ale i u letiště (plochy občanského vybavení s vazbou na provoz letiště a rodinné domy).

Základní koncepce urbanisticko-architektonického řešení respektuje charakter stávající zástavby samostatně stojících rodinných domů a usedlostí v rozsáhlých pozemcích. S ohledem na zachování krajinného rázu se zde nepřipouští kompaktnější zástavba (např. řadová a kobercová). Výška zástavby je stanovena ve vazbě na zástavbu stávající, v území nevzniknou nové dominanty.

V severní části lokality v sousedství letiště bude zástavba ovlivněna provozem letiště (hluk) a je nutno ji navrhnout s ohledem na tuto skutečnost (podrobně prověřit v rámci územního řízení). Nejvýše situované objekty nepřevýší objekty stávající, přesto ÚS doporučuje obytnou zástavbu v sousedství

letiště dále nerozvíjet. Z urbanistického i ekonomického hlediska i s ohledem na ŽP je vhodnější doplnit zástavbu v prolukách (např. na parcelách p.č. 159/2, 63/7).

V celé lokalitě je navrženo doplnění veřejných prostranství a systému sídelní zeleně, plošně nadstandardní parcely se zahradami u domů zajistí plynulý přechod zástavby do volné krajiny. Výrazné urbanistické osy je navrženo doplnit stromořadími. Dále jsou vymezeny rekreační osy (hlavní pěší a turistické trasy), jsou vedeny ve směru k letišti i k údolí Sibudova. Na osy jsou navázána veřejná prostranství a také výletišť v centru lokality. Výletišť bude mít klidový charakter – bude řešeno formou posezení v zeleni s možností odpočinku a bude doplněno travnatými plácky s drobnými herními prvky pro děti.

Územní systém ekologické stability, zejména přírodní charakter regionálního biokoridoru RBK-559, lokálního biokoridoru LBK 7 a LBK 8 a lokálního biocentra LBC 5 není v řešeném území narušen. Dle územního plánu jsou zastavitelné plochy situovány mimo ÚSES. Pouze dopravní řešení v širších vztazích se ploch ÚSES okrajově dotýká: koncepce dopravního řešení je postavena na zpřístupnění lokality ze dvou stran. Nově je navrženo zpřístupnění lokality komunikací, vedenou jižně údolí Sibudova, s prodloužením trasy do Borové (nutno řešit změnou ÚP). LBC 5 je tak mírně omezeno ve své východní části, změnou ÚP by bylo možno kompenzovat zásah prodloužením LBC 5 na západ.

Stávající síť komunikací je navrženo rozšířit tak, aby splňovala podmínky platné legislativy na šířky veřejných prostranství. Vybrané obslužné komunikace (současné trasy obsluhující letiště) jsou navrženy v šíři 6,0 m. Ostatní komunikace jsou navrženy obousměrné šíře 5,5m nebo šíře 4m a 3,5m s výhybnami. Vzhledem k malé intenzitě provozu se samostatné chodníky navrhuje pouze omezeně, komunikace bez samostatných chodníků je navrženo budou řešit se zklidněným provozem.

V území jsou zohledněny stávající inženýrské sítě a jejich ochranná pásma. Převážná část inženýrských sítí (vodovod, kanalizace, plynovod) je navržena pod vozovkami komunikací.

V celé lokalitě je navrženo vsakování dešťových vod na pozemcích zástavby. Povrchy komunikací budou spádovány do nezpevněných zatravněných ploch - vsakovacích průlehů nebo otevřených příkopů, končících u nejbližších vodotečí.

Nádoby na komunální odpad budou situovány u jednotlivých RD.

A.1.3.2 Návrh řešení veřejné zeleně

S ohledem na charakter území je veřejná zeleň řešena velmi omezeně - součástí systému sídelní zeleně je i zeleň zahrad, která v zástavbě tohoto typu hraje hlavní roli. Velmi skromně jsou řešena i veřejná prostranství jako taková, nelze tedy očekávat významnější uplatnění veřejné zeleně, která na ně obvykle navazuje.

Zeleň je tedy navržena většinou jako součást jiných typů ploch s rozdílným způsobem využití. Doplněny jsou pásy zeleně podél komunikací (zeleň na veřejných prostranstvích). Zeleň bude realizována též v liniích jako stromořadí, podporující hlavní urbanistické osy v území.

Veřejná zeleň je suplována i jinými plochami, například plochami lesními. Z hlediska vegetace jsou nejhodnotnější částí řešeného území lesní porosty v údolích vodotečí, je navrženo je více zpřístupnit a doplnit zde pěší trasy.

V územní studii je veřejná zeleň řešena následovně:

Plochy

Jak bylo řečeno výše, plochy systému sídelní zeleně jsou navrhovány omezeně. Součástí systému sídelní zeleně bude ale i zeleň, která je součástí jiných typů ploch, zejména:

- navrhovaného veřejného prostranství na parcele p.č. 80, částečně p.č. 1301 a p.č. 52/6 v centru řešeného území, VP bude řešeno jako prostor určený pro rekreaci obyvatel města i pro odpočinek turistů, procházejících územím např. k letišti. Prostranství bude ozeleněno a doplněno mobiliářem – druhové složení zeleně musí vycházet z okolní krajiny, ideální se tedy jeví lípy, duby, habry či javory, stejný předpoklad je nutné použít i při výběru druhů bylinného patra,

- plochy sídelní zeleně (parcely p.č. 158/5, 158/8), navazující na stávající lesík. I zde by mělo druhové složení vycházet jednak ze složení stávajícího porostu, na který navazuje, odpovídat musí přírodním podmínkám (lípy, javory, v návaznosti na vodní tok též vrby a olše).

Linie

Zdůrazňují hlavní urbanistické osy. Jsou to:

- komunikační osa k letišti, je zdůrazněna jednou řadou středně vzrůstných stromů, např. lip - kultivarů s menší, kompaktnější korunou (např. *Tilia cordata* 'Rancho' nebo 'Böhlie'),
- východo-západně orientovaná komunikace (vedoucí z Frýdlantu n.O. do Borové), navrženo je doplnění řadou stromů z jihu, zde může jít i o vzrůstnější stromy, jejichž přínos pro území bude větší, v části omezené ochranným pásmem VN je nutné výsadby a jejich omezení konzultovat se správcem sítě, případně v této části vysadit pouze keře. Vhodné je použít buď opět druhy odpovídající přírodním podmínkám (nejlépe potenciální přirozené vegetaci – tedy zejména dubovým bučinám – duby, buky, habry, lípy, javory), případně v místě osvědčené ovocné stromy,
- komunikace na sever (směr Lubno), tuto komunikaci je navrženo osázet stromy jednostranně, i zde může jít (vzhledem k navazujícím plochám zemědělským) o vzrůstnější druhy, skladbou opět odpovídající přirozené skladbě, případně ovocné druhy.

Ve všech případech mají stromy nejen funkci estetickou, ale i retenční a hygienickou (snížení prašnosti, hlučnosti, snižování působení větru, zlepšení mikroklimatických podmínek apod.).

Veřejná zeleň bude přístupná bez omezení, přičemž realizace i údržba budou primárně v rukou města (příp. po dohodě může být delegována na jiný subjekt).

A.2. ARCHITEKTONICKO-STAVEBNÍ ŘEŠENÍ VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ

A.2.1 Architektonicko-stavební řešení (zejména materiálové řešení)

Místní komunikace v lokalitě Paseky jsou v současné době nedostatečné šířky (cca 4m) a jen částečně zpevněné. Návrh počítá s jejich rozšířením tak, aby šířka veřejných prostranství odpovídala platné legislativě – prostor šířky min. 8m pro obousměrné komunikace a 6,5m pro komunikace jednosměrné.

Vjezd do lokality z ulice Harcovské je navrženo řešit s využitím stávající trasy podél vodoteče jednosměrně a opačný směr vést s využitím komunikace na parcele p.č. 1301. U stávajícího mostu přes potok je navrženo kruhový objezd, most bude nahrazen dvojím přemostěním pod kruhovým objezdem.

Variantně je vjezd do lokality navrženo řešit rozšířením stávající obousměrné trasy na šířku 6m a to na úkor vodního toku s parcelou p.č. 82/5 v soukromém vlastnictví. Řešení je technicky náročné, je nutno zajistit i rozšíření křižovatky s ulicí Harcovskou včetně rozhledového pole v křižovatce, dále je třeba upravit koryto vodního toku podél komunikace (uvažovat s kamennou opěrnou zdí, případně částečným zatrubněním).

Varianty řešení je nutno posoudit podrobnější technickou dokumentací. Součástí řešení musí být i posouzení průtoků v bezejmenném potoce a zajištění dostatečné kapacity jeho koryta v kritických místech.

Obousměrné komunikace, pokračující dále severním a jižním směrem, je navrženo rozšířit na 5,5m. V místech, kde to nebude možné, je navrženo doplnit je o výhybny (nad roklí případně vyložené na konzole). Technické řešení celého prostoru je potřeba prověřit, protože chybí úplné zaměření prostoru i geologický a hydrogeologický průzkum.

Urbanistické osy - obousměrné komunikace k letišti jsou navrženy šířky 6m a jsou částečně určeny i pro podélné parkování. Je navrženo jejich doplnění alejemi středně vzrůstných stromů.

Veškeré komunikace jsou navrženy zpevněné, s postupnou náhradou šotoliny asfaltem, pro chodníky bude použita standardní betonová dlažba šedá, skladba bude na jednoduchou vazbu.

Tam, kde nebudou chodníky, budou podél vozovky řešeny zatravněné vsakovací průlehy, v kombinaci s řídkou položenou kamennou dlažbou v exponovaných úsecích.

Veřejné osvětlení – nachází se v centrální části lokality podél komunikace vedené ve směru východ – západ (současný stav). Současný stav bude upraven dle upřesněného trasování komunikace. Dále je veřejné osvětlení navrženo podél komunikace vedené k letišti. Budou použity stožáry střední velikosti, s odrazem světla dolů.

A.2.2 Vybavení veřejného prostranství, drobná architektura, mobiliář

Svým řešením by mělo vycházet primárně ze svého účelu, pokud je to možné (a vhodné) respektovány by měly být v místě tradiční formy a materiály. Z tohoto pohledu se jeví vhodným materiálem pro prvky mobiliáře (např. lavičky, odpadkové koše, přístřešky, prvky dětského hřiště či umělecká díla či sakrální objekty) dřevo, u ostatních prvků (např. veřejné osvětlení či nádoby na tříděný odpad) by měl být zvolen pokud možno neutrální a nerušící vzhled.

Stanoviště pro nádoby na komunální odpad bude součástí oplocení objektů RD.

A.3. KONCEPCE OBJEKTŮ, ARCHITEKTONICKO-STAVEBNÍ ŘEŠENÍ

A.3.1 Analytická část

V daném prostoru pod masivem Lysé hory jsou v současné době situovány především samostatně stojící rodinné domy, různého stáří i typu. Převažují jednopodlažní domy se zastřešením sklonitou střechou a s podkrovím. V území se vyskytují i objekty s plochou nebo pultovou střechou nebo objekty typu „bungalov“.

Garáže jsou většinou integrovány v objektech RD, vjezdy jsou situovány převážně v úrovni terénu.

Stavební čáry objektů nejsou v řešeném území nijak sjednoceny. Jižně řešeného území jsou stavební čáry zčásti drženy jednotně a to ve vzdálenosti cca 6-7m od oplocení.

V řešeném území se nevyskytují výškové dominanty s výjimkou sloupů VN, elektrické vedení se ale v dálkových pohledech ztrácí v zeleni výše položené zástavby. Vzhledem k tomu, že severně zástavby se nachází letiště, jsou nejvíce pohledově exponovanými stavbami halové objekty hangárů.

A.3.2 Základní koncepce objektů

Navržená zástavba:

SV objekty 1 – 23, 26 po veřejném projednání byly vypuštěny objekty 24, 25, 27, 28. Nově navrzeny byly objekty 34, 35, 36.

OV: objekty 29-33.

Navržená zástavba je situována převážně kolem ulic, vedených od jihu k severu ve směru k letišti. Objekty budou max. dvoupodlažní s případným situováním podkroví ve sklonité střeše. Vzhledem k různorodosti okolní zástavby se počítá alespoň s částečným sjednocením stavebních čar ve vzdálenosti 6m od oplocení pozemků při západní straně ulic. Při východní straně ulic jsou nepřekročitelné stavební hranice vymezeny ve vzdálenosti 6m od oplocení s tím, že zde mohou být realizovány garáže, vlastní objekty budou situovány s odstupem od komunikace a budou mít hlavní fasádu orientovanou na západ.

V celé lokalitě není nutno dodržet jednotný vzhled domů, ale je vhodné sjednotit vždy určité skupiny RD. Navržený počet 27 domů je pro danou lokalitu minimální, v případě zájmu stavebníků zde lze situovat vyšší počet RD s tím, že parcely nadměrných velikostí budou dále vhodně rozděleny, minimální velikost nově oddělovaných stavebních pozemků je ale stanovena na 1 500 m². Podmínkou je, že nebude narušena koncepce řešení veřejných prostranství a sídelní zeleně.

1 – výstavba rodinného domu na parcele p.č. 51, jihovýchodní svah, orientace SV-JZ, přízemní objekt s možností situovat podkroví ve sklonité střeše, integrovaná garáž, nutno respektovat OP volného vedení VN 22 kV, nutno dohodnout konkrétní vzdálenost hranice zástavby od hrany lesa. Územní rezerva R1, navržená v sousedství objektu RD č.1 nad rámec platného ÚP, byla po veřejném projednání vypuštěna. Pokud nebude v územních řízeních prokázána vhodnost výstavby RD u letiště, doporučujeme znovu zvážit doplnění zastavitelných ploch v sousedství RD č.1 změnou ÚP,

2, 3, 11, 12, 14, 15, 22, 23, 34, 35 - samostatně stojící domy s odstupem od komunikace, orientace cca V-Z, 2NP (ustupující podlaží nebo přízemní s podkrovím ve sklonité střeše), integrované garáže nebo samostatné garáže min. 6m od hranice pozemků, zastavitelné části parcel jsou vymezeny s hloubkou max. 36m od uličního oplocení. Po veřejném projednání byly vypuštěny RD č. 24, 25 a doplněny objekty č. 34, 35,

7, 8, 9, 19 - samostatně stojící domy se stavební čarou stanovenou ve vzdálenosti 6m od oplocení pozemku, orientace cca V-Z, 2NP (ustupující podlaží nebo přízemní se sklonitou střechou), integrovaná garáž, zastavitelné části parcel jsou vymezeny s hloubkou max. 31m od uličního oplocení. Obdobné objekty R6, R7 jsou navrzeny jako rezervy pro výstavbu (územní rezervy R2-R5 vymezené nad rámec územního plánu byly po veřejném projednání vypuštěny – doporučení viz plochy v sousedství RD č.1). Dále byly z územní studie vypuštěny navržené RD č. 27, 28 a nahrazeny pouze vymezením stavební čáry,

4, 6, 10, 17 – samostatně stojící domy s odstupem od komunikace vedené západovýchodním směrem, orientace cca S-J, 2NP nebo přízemní s podkrovím ve sklonité střeše, integrovaná garáž, zastavitelné části parcel jsou vymezeny min. 12 od jižního oplocení pozemků. Navržené objekty mohou být řešeny s ustupujícím podlažím v kombinaci s terasami s výhledem na masiv Lysé hory). Obdobné objekty R8, R10 jsou navrženy jako rezervy pro výstavbu (v souladu s územním plánem),

5, 13, 16, 18 – doplnění zástavby ve „vnitroblocích“, orientace objektů cca S-J, 2NP nebo přízemní s podkrovím ve sklonité střeše, integrovaná garáž, u objektů na parcelách p.č. 338/1 a 471/14 může být garáž situována jako samostatná v jižní části parcely nebo stavebního pozemku sestávajícího z více parcel,

20, 21, 26, 36 - doplnění bloků zástavby s různou orientací, 2NP nebo přízemní s podkrovím ve sklonité střeše, integrovaná garáž, po veřejném projednání doplněn RD č. 36,

Označení 29, 30, 31, 32, 33 - plochy pro výstavbu objektů občanského vybavení, které souvisí s provozem letiště, např. objektů pro ubytování personálu i návštěvníků (penzion), administrativní budovy, služby atd.

Pro zástavbu jsou vymezeny nepřekročitelné stavební hranice, a to ve vzdálenosti min. 6m od oplocení pozemku dle situování ke světovým stranám. Uliční prostranství vymezuje oplocení domů. Garáže budou převážně integrované do objektů, pokud možno řešeny tak, aby bylo možno parkovat i na pozemku RD před garáží. Podsklepení objektů se připouští, pokud to dovolí geologické poměry (i s ohledem na možnost využití sklepů pro civilní ochranu obyvatel).

A.3.3 Regulace pozemků (funkční využití a prostorové uspořádání)

Z platného ÚP se v řešeném území vyskytují plochy s pozemky

OV – plochy občanského vybavení

SV – plochy smíšené obytné venkovské

TI – plochy technické infrastruktury

DM - plochy dopravní infrastruktury – místní

DL - plochy dopravní infrastruktury – letecké

PV – plochy veřejných prostranství

ZS – plochy systému sídelní zeleně

VV – plochy vodní a vodohospodářské

Z platného ÚP je odvozeno:

OV: PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ

Hlavní využití: Občanské vybavení.

Přípustné využití (zpřesnění možností využití území dle platného ÚP):

- stavby a zařízení občanského vybavení veřejné infrastruktury, se vztahem k letišti
- stavby a zařízení dalšího občanského vybavení a služeb, např.: stavby pro obchod a nevýrobní služby
- integrované bydlení vlastníka v objektech občanského vybavení
- garáže
- veřejná prostranství, zeleň na veřejných prostranstvích, veřejná parkoviště
- související dopravní infrastruktura včetně stezek pro pěší a cyklisty
- související technická infrastruktura

Podmíněně přípustné využití:

- ubytovací zařízení pouze v případě, že se jedná o ubytování ve vztahu k letišti
- sběrné nádoby na tříděný materiál (papír, sklo, plasty) pokud bude tento prostor navázán na nevýrobní služby a bude plošně omezen na max. 15m²
- fotovoltaické elektrárny, pokud jsou doplňujícím zařízením staveb hlavního využití a jsou jejich součástí nebo jsou umístěny v zastavěné ploše staveb hlavního využití - na střešních konstrukcích

Nepřípustné využití:

Stavby a činnosti nesouvisející s hlavním, přípustným a podmíněně přípustným využitím, zejména:

- stavby rodinných domů bez integrace občanského vybavení
- stavby pro rodinnou rekreaci
- všechny druhy staveb pro výrobu a skladování
- stavby autoopraven, autoservisů a čerpacích stanic pohonných hmot
- stavby a zařízení pro výrobu energie z obnovitelných zdrojů, které nejsou uvedeny v podmíněně přípustném využití

Podmínky prostorového uspořádání včetně zákl. podmínek ochrany krajinného rázu:

- výšková regulace hladiny zástavby: stavby nebudou přesahovat výšku stávajících staveb v okolí, jsou tedy omezeny na nejvýše dvě nadzemní podlaží nebo jednopodlažní objekty se situováním podkroví ve sklonité střeše, dále jsou omezeny ochranným pásmem vzletové a přistávací dráhy letiště
- rozmezí výměry pro vymezení stavebních pozemků: nestanovuje se
- intenzita využití stavebních pozemků - koeficient zastavění: nestanovuje se
- intenzita využití pozemků - a) koeficient zeleně: minimálně 0,2

Další podmínky plynoucí ze sousedství s letištěm:

Územní studie řeší v podrobnějším měřítku zastavitelné plochy Z145 a Z148 spadající v územním plánu do funkčních ploch občanského vybavení (OV). Tyto plochy jsou situovány v kontaktu se stávajícím letištěm (stavby občanského vybavení a služeb se vztahem k letišti). Podmínkou pro výstavbu je, že v rámci územního a stavebního řízení budou vyřešena opatření pro snížení hluku a emisí z přilehlého letiště a to na základě konkrétního využití objektů (v době zpracování územní studie nejsou záměry jednotlivých investorů známy). Přitom je třeba vycházet nejen z měření hluku na letišti, ale i z výhledových záměrů na jeho využití.

SV: PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ VENKOVSKÉ

Hlavní využití: Bydlení venkovského typu.

Přípustné využití (zpřesnění možností využití území dle platného ÚP):

- rodinné domy
- stávající bytové domy
- stávající stavby pro rodinnou rekreaci
- stávající stavby a zařízení pro rekreaci a turistiku
- stavby pro rodinnou rekreaci jen jako změna využití stávajících rodinných domů
- rodinné farmy a zemědělské usedlosti se zázemím pro chov hospodářských zvířat a obhospodařování zemědělských půd
- stavby pro drobnou výrobu a servis nenarušující kvalitu bydlení
- stávající stavby pro občanské vybavení a služby
- stavby související s hlavním využitím, např.: garáže, přístřešky pro auta, bazény, skleníky, stavby pro chovatelství a zemědělské hospodaření jako doplňkové stavby ke stavbě hlavní
- související veřejná prostranství a zeleň na veřejných prostranstvích
- sídelní zeleň
- související technická a dopravní infrastruktura včetně stezek pro pěší a cyklisty
- podzemní stavby veřejné technické infrastruktury

Podmíněně přípustné využití:

- fotovoltaické elektrárny o výkonu maximálně 20 kW, pokud jsou doplňujícím zařízením staveb hlavního využití a jsou jejich součástí nebo jsou umístěny v zastavěné ploše staveb hlavního využití - na střešních konstrukcích

Nepřípustné využití:

Stavby a činnosti nesouvisející s hlavním, přípustným a podmíněně přípustným využitím, zejména:

- nesouvisející garáže a hromadné garáže
- hotely, motely a ostatní stavby ubytovacích zařízení, které nejsou uvedeny v přípustném využití, zejména ubytovny, kempy a skupiny chat nebo bungalovů
- zahrádkářské kolonie
- stavby pro výrobu a skladování, které nejsou uvedeny v přípustném využití
- stavby a zařízení pro výrobu energie z obnovitelných zdrojů, které nejsou uvedeny v podmíněně přípustném využití
- zemědělské stavby, které nejsou uvedeny v přípustném využití
- stavby a zařízení lesního hospodářství
- nové stavby autoopraven, autoservisů a čerpacích stanic pohonných hmot
- stavby se zvýšenými nároky na těžkou nákladní dopravu a hygienu prostředí

Podmínky prostorového uspořádání včetně zákl. podmínek ochrany krajinného rázu:

- výšková regulace hladiny zástavby: stavby nebudou přesahovat výšku stávajících staveb v okolí, jsou tedy omezeny na nejvýše dvě nadzemní podlaží nebo jednopodlažní objekty se situováním podkroví ve sklonité střeše,
- rozmezí výměry pro vymezení stavebních pozemků: nově oddělené pozemky pro výstavbu budou mít min. 1 500 m²

- intenzita využití stavebních pozemků - koeficient zastavění: nestanovuje se
- intenzita využití pozemků - a) koeficient zeleně: minimálně 0,7

Další podmínky plynoucí ze sousedství s letištěm:

Územní studie řeší v podrobnějším měřítku mimo jiné i zastavitelné plochy Z146 a Z147 a plochy územní rezervy R1, spadající v územním plánu do funkčních ploch smíšených obytných venkovských (SV). Tyto plochy, v nichž lze realizovat rodinné domy, jsou situovány v kontaktu se stávajícím letištěm. Podmínkou pro výstavbu je, že v rámci územního a stavebního řízení bude prokázáno dodržení hygienických limitů pro chráněné prostory (vyřešena opatření pro snížení hluku a emisí z přílehlého letiště). Přitom je třeba vycházet nejen z měření hluku na letišti, ale i z výhledových záměrů na jeho využití.

TI: PLOCHY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Hlavní využití: Technické vybavení území.

Přípustné využití:

- stavby a zařízení technické infrastruktury, např. zařízení pro distribuci energií
- související ochranná a izolační zeleň
- související dopravní infrastruktura

Nepřípustné využití:

Stavby a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím, zejména:

- stavby pro bydlení
- stavby pro rodinnou rekreaci
- stavby občanského vybavení
- autoopravny, autoservisy a čerpací stanice pohonných hmot
- všechny druhy staveb pro výrobu a skladování a sběrný tříděného odpadu
- nové energetické zdroje jako bioplynové stanice
- veřejná prostranství

Podmínky prostorového uspořádání včetně zákl. podmínek ochrany krajinného rázu:

- výšková regulace hladiny zástavby: 1 NP
- rozmezí výměry pro vymezení stavebních pozemků: nestanovuje se
- intenzita využití stavebních pozemků - koeficient zastavění: nestanovuje se
- intenzita využití pozemků - koeficient zeleně: nestanovuje se

DM: PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY – MÍSTNÍ

Hlavní využití: Pozemní komunikace, manipulační plochy a parkovací plochy.

Přípustné využití:

- místní a účelové komunikace a cesty
- manipulační a parkovací plochy
- chodníky a cyklostezky
- součásti komunikace, manipulačních a parkovacích ploch, cyklostezek a chodníků, např. náspy, zářezy, opěrné zdi, mosty, protihlukové stěny a bariéry, doprovodná a izolační zeleň
- stavby a zařízení související s provozem na pozemních komunikacích
- stavby a zařízení sloužící k provozu parkovacích ploch
- stavby a zařízení související s křížením dopravní a technické infrastruktury
- podzemní stavby veřejné technické infrastruktury
- veřejná prostranství a stavby a zařízení související s účelem veřejných prostranství

Nepřípustné využití:

Stavby a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím, zejména:

- stavby pro bydlení
- stavby pro rodinnou rekreaci
- stavby občanského vybavení
- stavby ubytovacích zařízení
- autoopravny, autoservisy a čerpací stanice pohonných hmot
- všechny druhy staveb pro výrobu a skladování
- stavby a zařízení pro výrobu energie z obnovitelných zdrojů
- stavby a zařízení technické infrastruktury, které nejsou uvedeny v přípustném využití

Podmínky prostorového uspořádání včetně zákl. podmínek ochrany krajinného rázu:

- nestanovují se

DL: PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY – LETECKÉ

Hlavní využití: Letiště.

Přípustné využití:

- stavby a zařízení zajišťující provoz letecké dopravy např.: vzletové a přistávací dráhy, provozní a správní budovy, hangáry, skladovací haly, garáže
- související stavby a zařízení pro sport, rekreaci a občanské vybavení, včetně staveb a zařízení pro ubytování
- integrovaný byt správce
- související technická a dopravní infrastruktura
- podzemní stavby veřejné technické infrastruktury

Nepřípustné využití:

Stavby a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím, zejména:

- stavby pro bydlení
- stavby pro rodinnou rekreaci
- nesouvisející stavby občanského vybavení
- zahrádkářské kolonie
- nesouvisející stavby autoopraven, autoservisů a garáží
- stavby pro výrobu a skladování
- stavby a zařízení pro výrobu energie z obnovitelných zdrojů
- stavby a zařízení technické infrastruktury, které nejsou uvedeny v přípustném využití

Podmínky prostorového uspořádání včetně zákl. podmínek ochrany krajinného rázu:

- nestanovují se

PV: PLOCHY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

Hlavní využití: Veřejná prostranství převážně pro shromažďování obyvatel.

Přípustné využití (zpřesnění možností využití území dle platného ÚP):

- veřejná prostranství, zeleň na veřejných prostranstvích, veřejná parkoviště
- stavby a zařízení slučitelná s účelem veřejných prostranství, např. umělecká díla, městský veřejný mobiliář, veřejně přístupné přístřešky (altány, pergoly) a terasy, pódia, vodní prvky, veřejné osvětlení, malá hřiště pro děti, herní a fit prvky
- související technická a dopravní infrastruktura včetně stezek pro pěší a cyklisty
- podzemní stavby veřejné technické infrastruktury

Nepřípustné využití:

Stavby a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím, zejména:

- stavby pro bydlení
- stavby pro rodinnou rekreaci
- stavby občanského vybavení
- stavby ubytovacích zařízení
- zahrádkářské kolonie
- všechny druhy staveb pro výrobu a skladování
- stavby a zařízení pro výrobu energie z obnovitelných zdrojů

Podmínky prostorového uspořádání včetně zákl. podmínek ochrany krajinného rázu:

- výšková regulace hladiny zástavby: drobné přízemní stavby
- rozmezí výměry pro vymezení stavebních pozemků: nestanovuje se
- intenzita využití stavebních pozemků - koeficient zastavění: nestanovuje se
- intenzita využití pozemků - koeficient zeleně: nestanovuje se

ZS: PLOCHY SYSTÉMU SÍDELNÍ ZELENĚ

Hlavní využití: Zeleň v zastavěném území.

Přípustné využití:

- veřejná prostranství
- parky
- ochranná a izolační zeleň
- stezky pro pěší a cyklisty
- související dopravní a technická infrastruktura
- podzemní stavby veřejné technické infrastruktury

Nepřípustné využití:

Stavby a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím, zejména:

- stavby pro bydlení
- stavby pro rodinnou rekreaci
- hotely, motely, penziony, ubytovny a ostatní stavby ubytovacích zařízení
- stavby občanského vybavení, které nejsou uvedeny v přípustném využití
- garáže
- zahrádkářské kolonie
- všechny druhy staveb pro výrobu a skladování
- stavby a zařízení pro výrobu energie z obnovitelných zdrojů
- stavby autoopraven, autoservisů, čerpacích stanic pohonných hmot a garáží

Podmínky prostorového uspořádání včetně zákl. podmínek ochrany krajinného rázu:

- výšková regulace hladiny zástavby: nestanovuje se
- rozmezí výměry pro vymezení stavebních pozemků: nestanovuje se
- intenzita využití stavebních pozemků - koeficient zastavění: nestanovuje se
- intenzita využití pozemků - a) koeficient zeleně: minimálně 0,8

VV: PLOCHY VODNÍ A VODOHOSPODÁŘSKÉ

Hlavní využití: Vodní toky a plochy.

Přípustné využití:

- vodní plochy, břehová vegetace
- plochy pro vodohospodářské využití
- společná zařízení, opatření ke zvyšování retenčních schopností území, protierozní a protipovodňová opatření
- přirozené a přírodě blízké ekosystémy, prvky územního systému ekologické stability
- veřejná prostranství

Nepřípustné využití:

Stavby a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím, zejména:

- stavby pro bydlení
- stavby pro rodinnou rekreaci
- stavby občanského vybavení
- stavby ubytovacích zařízení
- autoopravny, autoservisy, čerpací stanice pohonných hmot a garáže
- všechny druhy staveb pro výrobu a skladování
- stavby a zařízení pro výrobu energie z obnovitelných zdrojů, vyjma malých vodních elektráren

Podmínky prostorového uspořádání včetně zákl. podmínek ochrany krajinného rázu:

- nestanovují se

A.4. ŘEŠENÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

A.4.1 Podrobné řešení dopravní infrastruktury

Širší vztahy

Řešené území Paseky se nachází východně od historického jádra města Frýdlant nad Ostravicí, na náhorní plošině nad řekou Ostravicí. Jedná se o část města, která je od centra města oddělena řekou, příjezd je zajištěn po zrekonstruované silnici III. třídy č. 48418 mostem přes řeku. Ze silnice odbočují místní komunikace ve směru k řešenému území. Po silnici III. třídy jsou vedeny linky MHD.

Územní studie v rámci širších vztahů (mimo řešené území) navrhuje

- druhé připojení lokality Paseky a to od jihu kolem údolí Sibudova ve směru od Nové Vsi do Borové, bylo prověřeno více variant trasy (viz výkres Širší vztahy).

Důvodem návrhu je zejména odvedení dopravy z Frýdlantu nad Ostravicí do Borové mimo prostor zástavby v lokalitě na Pasekách a dále potřeba druhého připojení zástavby na Pasekách na centrální část města (v případě rekonstrukce dosud nevyhovujících příjezdných komunikací – jejich uzavření).

Místní komunikace

Územní studie navrhuje

- stávající napojení lokality odbočkou ze silnice III. třídy č. 48418 zjednosměrnit a opačný směr vést s využitím stávající komunikace vedené severněji na parcele p.č. 1301, kde je v současné době průjezd zakázán,
- obě jednosměrné komunikace napojit na kruhový objezd, navržený přibližně v místě stávajícího přemostění bezejmenné vodoteče, most bude nahrazen dvojím přemostěním pod kruhovým objezdem,
- nové napojení lokality Paseky řešit rozšířením stávajících komunikací (vyvedených z kruhového objezdu severním a jižním směrem) na 5,5m. V místech, kde to nebude možné, budou komunikace doplněny o výhybny (nad roklí případně vyložené na konzole) - technické řešení celého prostoru je potřeba prověřit, protože chybí zaměření daného prostoru i geologický a hydrogeologický průzkum, svah může být nestabilní,
- ponechat zpřístupnění letiště po stávajících komunikacích.

Variantně územní studie navrhuje

- stávající napojení lokality odbočkou ze silnice III. třídy č. 48418 rozšířit na dvoupruhovou komunikaci šířky 6m, a to na úkor vodního toku na parcele p.č. 82/5 v soukromém vlastnictví. Řešení je technicky náročné, je nutno zajistit rozšíření křižovatky s ulicí Harcovskou včetně rozhledového pole v křižovatce, dále je třeba upravit koryto vodního toku podél komunikace (uvažovat s kamennou opěrnou zdí, příp. i s částečným zatrubněním toku). Součástí řešení musí být i posouzení průtoků v bezejmenném potoce a zajištění dostatečné kapacity jeho koryta v kritických místech,
- upravit komunikaci severně od stávajícího napojení lokality na jednopruhovou šířky 3,5 m,
- přibližně v místě stávajícího přemostění bezejmenné vodoteče řešit křižovatku obou tras,
- nové napojení lokality Paseky řešit rozšířením stávajících komunikací, vyvedených z této křižovatky severním a jižním směrem. Komunikace rozšířit na 5,5 m nebo je doplnit o výhybny.

Výslednou variantu řešení je možno vybrat po posouzení podrobné technické dokumentace na obě dílčí varianty.

Komunikace k letišti jsou navrženy obousměrné šířky 6m a jsou částečně určeny i pro podélné parkování. Podél komunikací je veden jednostranný chodník, variantně jej lze vypustit.

Vzhledem k nedostatečné šířce ostatních stávajících komunikací, která neodpovídá platné legislativě (min. šířka veřejného prostranství pro obousměrné komunikace 8m), je navrženo jejich rozšíření tak, aby komunikace měly šířku 5,5m. Základní šířka jízdního pruhu se obvykle nenavrhuje menší než 2,75 m (šířka 2,75 m se může navrhovat pouze na komunikacích funkční skupiny C s malou intenzitou dopravy, popř. v úsecích místních komunikací vyhrazených pro osobní vozidla).

Místní komunikace jsou navrženy zpevněné, většinou asfaltové.

Doprava v klidu

Podél jižní strany komunikace, vedené po parcele p.č. 1303/1, je navržen parkovací pruh (podélná parkovací stání 600x220, celkem až 16 stání). Dále se podélné parkování připouští na silnicích šířky 6m.

Parkování u letiště je součástí prostoru letiště.

Pěší a cyklistické trasy

Chodníky jsou navrženy jen podél nejvíce zatížených komunikací, šířky 2m, případně 1,5m a zelený pás 0,5m. Pro chodníky bude použita standardní betonová dlažba šedá, skladba bude na jednoduchou vazbu.

Cyklistická doprava bude vedena po obslužných komunikacích, samostatné cyklistické stezky nejsou navrženy.

Hromadná doprava

Hromadná doprava není územím vedena, nejbližší zastávky HD jsou Nová Ves - most v ulici Harcovské a v Nové Vsi.

Letecká doprava

V řešeném území se nachází veřejné vnitrostátní letiště Frýdlant nad Ostravicí, kde svou činnost ve třech oblastech provozuje Aeroklub Frýdlant nad Ostravicí: jedná se o plachtění, parašutismus a motorové létání.

Členové se v rámci Aeroklubu nevěnují pouze těmto činnostem, ale také organizaci a zajištění letových provozů, základních a zdokonalovacích výcviků, údržbě letecké techniky, opravám a výstavbě areálu letiště, údržbě letištní vzletové a přistávací dráhy, pořádání sportovních, leteckých a společenských akcí, práci s mládeží a zajištění poskytování služeb jiným organizacím, návštěvníkům, turistům nebo hostům letiště. V kalendáři akcí, konaných na letišti se dají nalézt i občasně letecké dny, slety ultralehkých letadel či jiné akce pro veřejnost.

Nadmořská výška letiště je 439 m n.m., délka RWY je 770 x 65m.

Na ploše letiště jsou situovány provozní objekty (max. 2NP) a opravárenské objekty halového typu, (přízemní). Dále jsou v jižní části letiště umístěny ubytovací objekty pro návštěvníky, mají charakter provizorií.

Dle platného ÚP je navržena dostavba letiště a realizace objektů občanského vybavení ve vazbě na provoz letiště (např. ubytovací kapacity).

Podmínky pro využití ploch OV jsou popsány v kapitole A.3.3 Regulace pozemků (funkční využití a prostorové uspořádání)

A.5. ŘEŠENÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

A.5.1 Podrobné řešení technické infrastruktury ve vazbě na architektonicko-urbanistické řešení

A.5.1.1 Zásobování vodou

Koncepce zásobování území pitnou vodou vychází z Plánu rozvoje vodovodu a kanalizací Moravskoslezského kraje (dále jen PRVK MSK). Pitná voda je přiváděna dálkovým vodovodním řadem a akumulována v zemních vodojemech, ze kterých je veřejným vodovodem zásobováno město Frýdlant nad Ostravicí i okolní místní části Nová Ves a Lubno. V jižní části k.ú. Nová Ves u Frýdlantu nad Ostravicí je situována úpravna vody.

Stávající systém zásobování pitnou vodou je vyhovující a má dostatečnou rezervu i pro navržený rozvoj území. Provozovatelem sítě jsou Severomoravské vodovody a kanalizace Ostrava a.s.

Stávající zástavba v lokalitě Paseky je zásobována vodou přes čerpací stanici u vodojemů, které se nacházejí SZ od plochy letiště. Navrhovaná zástavba (27 RD a objekty OV, cca 100 obyvatel) bude zásobována vodou z vodovodních řadů situovaných v uliční síti, doplněných o nové větve DN 100 tam, kde vodovodní řady chybí. Orientační spotřeba vody bude $Q_p = 10,00 \text{ m}^3/\text{den}$ (100 obyv. x 100 l/obyv/den) - 0,10 l/s.

Materiál vodovodu je doporučen PE mimo komunikaci, v případě situování v komunikaci pak tvárná litina. Ochranné pásmo vodovodů je 1,5 m od vnějšího líce potrubí oboustranně.

Stávající vodovodní řady jsou povětšinou respektovány. Pouze tam, kde jsou vedeny mimo komunikační síť a jsou v kolizi s navrhovanou zástavbou jsou navrženy krátké přeložky větví nebo jejich zrušení.

V podrobnější dokumentaci bude po přesném zaměření vodovodních řadů nutno koordinovat trasy stávajících vodovodů s navrženými úpravami komunikací (např. podél páteřní komunikace k letišti nebo podél komunikace vedené po parcele p.č. 338/2).

A.5.1.2 Odkanalizování

O odvádění a čištění odpadních vod se stará Svazek obcí Čistá Odra.

Koncepce odvádění a čištění odpadních vod vychází z PRVK MSK.

V centrální části města Frýdlant nad Ostravicí je vybudována jednotná kanalizační síť, do které je zaústěna stávající splašková kanalizace, odvádějící odpadní vody ze zástavby v západní části města. Tímto kanalizačním systémem jsou splaškové a částečně dešťové vody odváděny na mechanicko-biologickou čistírnu odpadních vod. ČOV je situována na hranici obytné zástavby v severní části území a její odpad je zaústěn do řeky Ostravice. Významní producenti odpadních vod v území mají vybudovanou oddílnou kanalizaci a případně vlastní čištění odpadních vod.

Místní část Nová Ves má vybudovanou splaškovou tlakovou kanalizační síť, odvádějící odpadní vody pomocí přečerpávání směrem do kanalizace obce Ostravice. Místní část Lubno není odkanalizována.

Likvidace splaškových odpadních vod z neodkanalizovaných okrajových částí města včetně řešeného území lokality Paseky probíhá lokálně přímo u zdroje (tj. u jednotlivých objektů obytné zástavby). Splaškové odpadní vody se převážně akumulují v septicích a žumpách s přepady zaústěnými do povrchových příkopů, případně trativodů, kterými odpadní vody odtékají spolu s ostatními vodami do recipientu Ostravice. V případě jímek je odpad následně vyvážen. Dešťové vody jsou odváděny systémem příkopů a propustků do vodotečí.

V lokalitě Paseky, v prostoru u letiště, je územním plánem i územní studií navrženo odkanalizování nové suburbanizační zástavby gravitační splaškovou kanalizací, jejíž řady jsou koncepčně rozmístěny v trase navržených místních komunikací. V nejnižším místě území, na parcele p.č. 82/2, je navržena čerpací stanice, která bude splašky čerpat do výtlačné kanalizace do obce Ostravice.

Splašková kanalizace v řešené lokalitě je navržena profilu DN 250 a DN 300.

Předpokládá se, že srážkové vody budou v souladu s vyhláškou č. 501/2006 Sb. v pozdějším znění

likvidovány především u jednotlivých objektů (dle geologických poměrů zdrže, vsaky ap.) a jen bezpečnostní přepady ze zdrží nebo redukované odtoky z nich budou napojeny na dešťovou kanalizaci nebo svedeny do otevřených příkopů, ukončených v nejbližší vodoteči. Srážkové vody z komunikací budou likvidovány vsakováním (např. ve vsakovacích průlezích). Kryty parkovišť budou navrženy z materiálů, umožňujících plošné vsakování.

Do doby případné realizace navržených změn bude s odpadními vodami v řešeném území nakládáno stávajícím způsobem.

Ochranné pásmo kanalizace (do DN 500 a do 2,5 m hloubky) je 1,5 m od vnějšího okraje potrubí na obě strany.

A.5.1.3 Zásobování plynem a teplem

Řešené území není plynofikováno. Západním okrajem je veden vysokotlaký plynovod s bezpečnostním OP, převzatým z územně analytických podkladů.

Provozovatelem sítě ve městě je RWE s.r.o. Ostrava, pobočka Frýdek-Místek.

Nová zástavba v řešeném území bude plynofikována napojením na navržené STL plynovody, vyvedené z navržené regulační stanice na pozemku p.č. 1301. Plyn bude využit na vytápění, přípravu TUV a vaření.

Celková spotřeba plynu ve městě nebude výstavbou výrazně ovlivněna (orientační spotřeba plynu pro cca 32 navržených objektů činí $1,1 \text{ m}^3/\text{hod.} \times 32 = 30,8 \text{ m}^3/\text{hod.}$), v případě využití jiných alternativních zdrojů energií může být snížena.

Ochranné pásmo řady STL v zástavbě je 1,0 m od vnějšího okraje potrubí oboustranně.

Rozvody tepla se v území nevyskytují.

A.5.1.4 Zásobování el. energií, spoje

VN 22 kV:

Řešené území je v současné době napájeno z venkovního vedení VN 203 odbočka směr Nová Ves U Horáčka. Vedení je napájeno z transformační stanice 110/22kV FRÝDLANT NAD OSTRAVICÍ.

V blízkosti řešeného území jsou situovány stávající trafostanice a venkovní vedení VN napájející síť NN v ulicích mimo řešené území.

V řešeném území se nachází venkovní a kabelové vedení VN.

Transformační stanice 22/0,4kV:

Trafostanice, které napájejí řešené území jsou označeny FM 7374 Nová Ves – U letiště a FM 6997 Nová Ves – Nová Ves u Malenovic.

Sítě NN + VO:

V řešeném území jsou stávající rozvody NN venkovního provedení, vodiče AIFe a AES i v provedení podzemními kabely NN.

Veřejné osvětlení je umístěno na podpěrných bodech sítě NN, v centru lokality jsou situovány samostatné stožáry veřejného osvětlení.

Přeložky:

Jsou navrhovány dílčí přeložky sítě NN a to z důvodu navržené zástavby. Dále je navržena kabelizace a zokruhování vedení NN v ulicích vedoucích k letišti.

Stávající vedení VN jsou respektována.

Návrh sítě NN +VO:

Kabelová vedení NN se navrhují jako náhrada stávajícího venkovního vedení v ulici k letišti, směrem do ulice souběžné s touto ulicí a do jejích slepých odboček.

Trasy navržených kabelů nízkého napětí sledují vesměs oplocení navrhované zástavby a jsou situovány do chodníků, případně zeleného pásu kolem domů. Trasy kabelů jsou patrné z výkresu technické infrastruktury. Kabelová síť NN je zokruhovaná a jsou provedeny vývody na stávající venkovní síť. Předpokládá se zasmyčkování kabelového vedení NN do kabelových skříní umístěných na fasádě, případně v oplocení jednotlivých domů. V situaci jsou vyznačeny jen kabelové trasy, počty kabelů v jednotlivých trasách budou upřesněny v dalším stupni projektové dokumentace. Šířka navrhovaných tras a odstupy od dalších sítí jsou patrné z grafické části dokumentace (příčné řezy).

Rozvody veřejného osvětlení sledují trasy kabelů NN (společná trasa) s odbočkou k jednotlivým svítidlům. Počet a definitivní rozmístění svítidel budou předmětem podrobnější dokumentace na základě výpočtu.

A.5.1.5 Spoje a telekomunikace**Dálkové kabely a rozvody MTS:**

K významnému dotčení kabelového vedení dálkových kabelů nedojde.

Řešeným územím prochází kabelové komunikační vedení. To se nachází podél komunikací v okolí v několika trasách.

Rozvody MTS se v řešeném území vyskytují jako venkovní i podzemními kabely. V řešeném území budou doplněny při respektování prostorové normy ČSN 736005 pro souběh s ostatními sítěmi. Rozvody MTS budou kabelizovány.

Radioreléové spoje: nebudou navrženým řešením dotčeny.

A.6. BILANCE PLOCH A ETAPIZACE VÝSTAVBY

A.6.1 Přehled objektů navržených k výstavbě

Pozemky RD samostatně stojících

1	plocha pozemku	3 336 m ²
2	plocha pozemku	1 605 m ² – upraveno po veřejném projednání
3	plocha pozemku	1 670 m ² – upraveno po veřejném projednání
4	plocha pozemku	2 764 m ²
5	plocha pozemku	1 722 m ²
6	plocha pozemku	2 100 m ²
7	plocha pozemku	3 137 m ²
8	plocha pozemku	2 965 m ²
9	plocha pozemku	2 893 m ²
10	plocha pozemku	2 954 m ²
11	plocha pozemku	2 276 m ²
12	plocha pozemku	2 745 m ²
13	plocha pozemku	2 023 m ² – upraveno po veřejném projednání
14	plocha pozemku	2 423 m ² – upraveno po veřejném projednání
15	plocha pozemku	2 413 m ² – upraveno po veřejném projednání
16	plocha pozemku	3 435 m ²
17	plocha pozemku	3 445 m ²
18	plocha pozemku	2 286 m ²
19	plocha pozemku	1 664 m ²
20	plocha pozemku	3 232 m ² – upraveno po veřejném projednání
21	plocha pozemku	2 340 m ² – upraveno po veřejném projednání
22	plocha pozemku	1 500 m ² – upraveno po veřejném projednání
23	plocha pozemku	1 500 m ² – upraveno po veřejném projednání
24	plocha pozemku	1 619 m ² – vypuštěno po veřejném projednání
25	plocha pozemku	1 650 m ² – vypuštěno po veřejném projednání
26	plocha pozemku	1 774 m ² – upraveno po veřejném projednání
27	plocha pozemku	1 616 m ² - vypuštěno po veřejném projednání
28	plocha pozemku	1 592 m ² - vypuštěno po veřejném projednání
34	plocha pozemku	1 821 m ² - doplněno po veřejném projednání
35	plocha pozemku	1 508 m ² - doplněno po veřejném projednání
36	plocha pozemku	1 774 m ² - doplněno po veřejném projednání
37	plocha pozemku	6 476 m ² – upraveno po veřejném projednání, bez zákresu objektů

Na objekt na parcele p.č. 52/3 bylo vydáno územní rozhodnutí, které bylo nutno respektovat, navržená plocha pozemku činí 1518 m². Do východní části pozemku zasahuje navržené dopravní řešení – úprava křižovatky (posun oplocení). Výstavba dle ÚR není řešením dotčena.

Pozemek p.č. 469/2 zmenšen o cca 41 m².

Pozemky občanského vybavení

29 - 33 plocha pozemků 21 002 m² – upraveno po veřejném projednání

A.6.2 Bilance ploch v řešeném území

Plochy pozemků pro výstavbu RD 27 objektů celkem	63 305 m ²
RD s vydaným ÚR	1 518 m ²
Průměrná velikost parcely na 1 RD	2 315 m ²
zastavitelná plocha č. 37	6 476 m ²
Plochy pozemků pro občanské vybavení	21 002 m ²
Řešené území dle zadání	363 000 m ²
Rozšíření o 9 277 m ² na celkem	372 000 m ²
Navržené plochy veřejných prostranství - výletišť	3 168 m ²
Navržené plochy chodníků a veřejné zeleně	23 487 m ²
Navržené plochy obslužných komunikací	32 961 m ²

A.6.3 Návrh etapizace včetně možného etapového řešení dopravní a technické infrastruktury

A.6.3.1 Etapy výstavby

Jsou vymezeny následovně:

I. etapa výstavby

- rekonstrukce komunikačního připojení lokality Paseky z ulice Harcovské

II. etapa výstavby

- rekonstrukce a rozšíření páteřních obslužných komunikací (s doprovodným stromořadím), včetně realizace inženýrských sítí,
- realizace RD 1 - 28

III. etapa výstavby

- postupná rekonstrukce a rozšíření ostatních obslužných komunikací, včetně realizace inženýrských sítí

Etapizace není závazná a bude podrobně stanovena v navazující projektové dokumentaci. Dle územního plánu platí, že výstavba v lokalitě je podmíněna vyřešením dopravní obsluhy území.

A.6.3.2 Podmiňující investice pro výstavbu

Nebyly stanoveny. Doporučeno je zajistit druhé připojení lokality Paseky přes Novou Ves tak, aby tato trasa sloužila jako objížďka v době rekonstrukce odbočení z ulice Harcovské a dále k odlehčení dopravního zatížení lokality Paseky od průjezdné dopravy do Malenovic a Borové.

A.7. ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

A.7.1 Vyhodnocení přípravných variant a doporučení výsledné varianty

Územní studie byla rozpracována ve variantách dopravního řešení. Dále byla na základě požadavků města zkoumána možnost druhého komunikačního připojení celé lokality a to mimo řešené území. Následně, dle jednání s objednatelem studie – městem Frýdlant nad Ostravicí – bylo dopravní řešení opakovaně upravováno. V návrhu studie nebylo akceptováno nové komunikační připojení letiště v severní části řešeného území.

V rozpracované studii (ve variantě dopravního řešení) byla řešená lokalita zpřístupněna komunikací, navrženou rozšířením odbočky z ulice Harcovské, neboť stávající připojení je úzké a omezené vodotečí. Další varianta řešila připojení odbočkou z ulice Harcovské severněji stávajícího připojení. Také zde by bylo nutno obousměrnou komunikaci rozšířit, ale bez komplikací s vodotečí. Výsledná varianta před veřejným projednáním řešila připojení oběma odbočkami z ulice Harcovské, které byly navrženy jako jednosměrné.

Doporučenou investicí pro úpravu dopravního řešení je druhé připojení lokality Paseky přes Novou Ves tak, aby tato trasa sloužila jako objížďka v době rekonstrukce odbočení z ulice Harcovské. Trasa odvede z lokality Paseky i část dopravy do Malenovic a Borové.

Projektant zaslal poslední návrh ÚS3 objednateli k projednání v dubnu 2019. Od pořizovatele ÚS poté obdržel následující pokyny k jejímu dopracování:

1. upustit od řešení pokynu „*prověřit návrh propojení zhruba po pozemku parc. č. 82/2 podél potoka,*
2. řešení vjezdu do lokality dle posledního návrhu (kruhový objezd a částečné zjednosměrnění) se jeví jako vhodná varianta řešení,
3. vypustit „propojovací komunikaci“ (zhruba po pozemcích parc. č. 339/10, 339/11, 341/14, 341/13 k. ú. Lubno) mezi hlavní komunikací na letiště a komunikací po pozemcích parc. č. 476/4, 476/6, 476/2 k. ú. Lubno – viz grafická příloha
4. vypustit úsek pro případné zokruhování (zhruba po pozemcích parc. č. 159/4, 159/1, 167/9, 250/1 a 251/4 k. ú. Lubno) – viz grafická příloha

Pokyny pořizovatele ÚS byly respektovány následovně:

Ad 1,2 návrh ÚS3 je v souladu s pokynem,

Ad 3 propojovací komunikace pod letištěm byla vypuštěna s výjimkou trasování inženýrských sítí,

Ad 4 úsek byl z návrhu vypuštěn a naznačena územní rezerva pro případné zokruhování, řešící jak problém druhého napojení letiště, tak problém komplikovaného dopravního uzlu jižněji (v blízkosti parcely p.č. 52/3, kde bylo nevhodně vydáno ÚR na výstavbu RD).

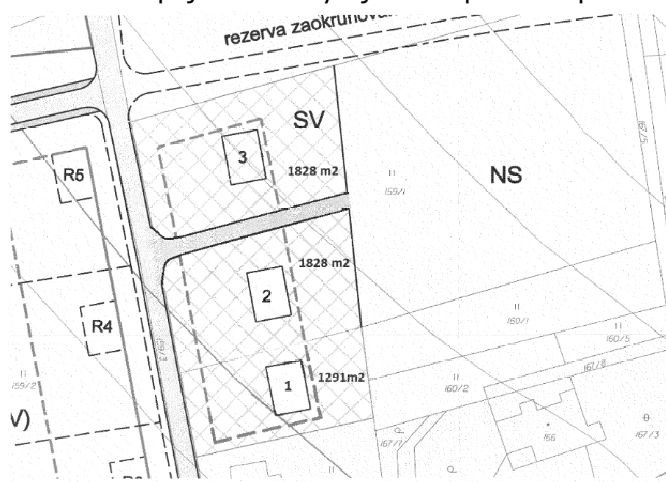
A.8. VEŘEJNÉ PROJEDNÁNÍ ÚS

Veřejné projednání ÚS proběhlo dne 14.8.2019 na MěÚ ve Frýdlantě nad Ostravicí.

Pokyny pořizovatele k úpravě návrhu územní studie ÚS3 Frýdlant nad Ostravicí po projednání s veřejností:

- zúžit komunikaci na východní hranici řešeného území na šířku 3,5 m s výhybnami (dle předloženého návrhu ze dne 19.8.) - respektováno
- vstup do lokality – řešit variantně v podobě čtyřramenné křižovatky (dle předloženého návrhu ze dne 19.8.), řešení s kruhovým objezdem zůstane ovšem jako primární varianta - respektováno
- část úseku komunikace „Skotňa“ (lokality severně bezejmenného potoka) **nevypouštět a nenahrazovat** pouze cyklostezkou, tedy ponechat v navrženém stavu pro projednání – respektováno a dále upravena křižovatka u objektu na parcele p.č. 73/6 tak, aby nebylo nutno překládat inženýrské sítě
- zmenšit zastavitelnou plochu na pozemku parc. č. 329 k.ú. Lubno (vymezen zde RD s číslem 13), tak aby to odpovídalo územnímu plánu (v územním plánu není celý pozemek vymezen jako zastavitelná plocha) - respektováno
- stavební čáru na pozemcích parc. č. 163 a 164 k. ú. Lubno (reguluje umístění navrženého rodinného domu s číslem 4) považujeme za bezvýznamnou, proto požadujeme její vypuštění, zároveň ze severní části pozemku parc. č. 164 k.ú. Lubno vypustit zastavitelnou plochu (přerušovaná červená čára) – stavební čára ponechána vzhledem k limitům plynoucím z tras inženýrských sítí, které jsou přes pozemek vedeny, v severní části pozemku respektováno vypuštění zastavitelné plochy
- vypustit rekreační osy (pozemky parc. č. 82/2, 113/2, 114/5, 112/1, 114/1, 114/2, 1301, 80 všechny k.ú. Nová Ves u Frýdlantu nad Ostravicí) – respektováno, ponechána pouze část na parcele 1301
- vypustit komunikaci na pozemku p. č. 339/10 k. ú. Lubno – jedná se o stávající příjezd k objektu na parcele p.č. 324/2, v územní studii je proto zobrazen
- plocha OV na pozemku parc. č. 339/7 k. ú. Lubno a části pozemku parc. č. 339/4 k.ú. Lubno (objekt číslo 29) zvětšen na úkor plochy SV Z147 – upravit dle územního plánu tzn. plocha OV bude vymezena pouze na pozemku parc. č. 339/7 + komunikaci pro obsluhu pozemku OV č. 30 umístit jižněji mezi SV14 a SV15 – upraveno, komunikace řešena jižně objektu SV14 tak, aby mohla navázat na dopravní řešení a řešení odkanalizování prostoru východně od navržených objektů č. 14 a 15
- vypustit „rezervu zaokrouhání“ na pozemku p.č. 159/4, 159/1, 251/4 všechny k. ú. Lubno - respektováno
- vypustit rezervy pro potencionální výstavbu RD na p.p.č. 159/2 a 63/7 k. ú. Lubno – respektováno, tato ÚS ale doporučuje řešit změnu ÚP: omezit zastavitelné plochy a plochy územních rezerv u letišť (objekty č. 14, 15, R6, R7) a nahradit je výstavbou na plochách zde a to z důvodu ekonomického využití dopravní a technické infrastruktury a z důvodu zajištění kvalitního ŽP, zejména omezení hluku z provozu letišť
- ze zastavitelné plochy Z143 (jižní část pozemku parc. č. 465/6 k.ú. Lubno) vypustit navržené objekty RD s čísly 24, 25, 27, 28, zároveň vypustit navrženou parcelaci, ponechat pouze navrženou stavební čáru podél komunikace - respektováno

- vypustit navržená parkovací stání na komunikaci vedoucí k letišti - respektováno
- textová část kapitola A.6.1 „Objekty občanského vybavení“ – slovo „objekty“ nahradit slovem „plochy“ - nahrazeno souslovím „pozemky občanského vybavení“
- nesouhlasná připomínka se týká i umístění příjezdové komunikace na pozemku parc. č. 339/16 k.ú. Lubno k pozemku parc. č. 329 k.ú. Lubno (RD s číslem 13), ze strany vlastníka pozemku parc. č. 339/16 k. ú. Lubno je navrhována varianta, aby majitelka pozemku parc. č. 329 k. ú. Lubno umožnila přístup na tento pozemek přes svůj pozemek parc. č. 328 k. ú. Lubno, tzn. navázat na příjezdovou cestu na pozemku parc. č. 330/2 k.ú. Lubno – **prověřit navrhovanou variantu** – prověřeno, objekt na pozemku p.č. 329 bude realizován s připojením na veřejnou komunikaci, vedoucí k letišti, výstavba je podmíněna dohodou s vlastníkem pozemku p.č. 339/16
- zastavitelná plocha Z158 – navrhnout „RD s číslem“ i na pozemky parc. č. 467/1 a 467/6 všechny k.ú. Lubno (tedy v této lokalitě bude navrženo celkem 5 RD), příjezd na p.p.č. 467/1 k. ú. Lubno řešit přes pozemek p.č. 469/2 k. ú. Lubno – doplňen počet RD na 5, výstavba je podmíněna přeparcelováním lokality
- textová část kapitola A.3.2 věta: „Navržený počet 28 domů je pro danou lokalitu minimální, v případě zájmu stavebníků zde lze situovat vyšší počet RD s tím, že parcely nadměrných velikostí budou dále vhodně rozděleny, minimální velikost pozemku je ale stanovena na 1 500 m²“ upravit větu do této podoby: „..., minimální velikost nově oddělovaných stavebních pozemků je ale stanovena na 1 500 m² - respektováno“
- zastavitelná plocha Z149 – v lokalitě navrhnout „3 RD s číslem“ (jeden rodinný dům bude umístěn na p.p.č. 160/3 k. ú. Lubno a dva rodinné domy na pozemku p.č. 159/1 k. ú. Lubno) + zachování příjezdu ke zbývající části pozemku parc. č. 159/1 k.ú. Lubno viz grafická příloha:



- respektováno umístění 3 RD, příjezd ke zbývající části pozemku 159/1 bude řešen v severní části tohoto pozemku

- **prověřit** možnost umístění chodníků na druhé straně pozemku parc. č. 1303/1 – dle připomínek „je chodník navržen na té straně vozovky, která bezprostředně sousedí se stávajícími ploty již zastavěných pozemků, zatímco na druhé straně vozovky, na které je prozatím jen malý počet staveb, je navrženo stromořadí a parkoviště, které v žádném případě není pro občany této části obce prioritní.“ – jelikož chodník obsluhuje stavby, je logicky veden podél opocení realizované zástavby, opocení je respektováno a nebude narušeno
- připomínky směřují také k tomu, že nebylo dodrženo zadání, konkrétně:
Při zpracování studie musí být dodrženy následující podmínky stanovené územním plánem:

- v případě zastavitelné plochy Z145 prokázat, že stavby, terénní úpravy, zařízení nebo činnosti spojené s využitím plochy nebudou bránit leteckému provozu ani ohrožovat jeho bezpečnost a že objekty s obytnými a pobytovými místnostmi budou mít zajištěnou ochranu před hlukem z letecké dopravy
- řešení zástavby z hlediska dopadu na zdraví obyvatel vzhledem k možnému ohrožení hlukem z letecké dopravy
- řešení zástavby na krajinný ráz území, zejména na přírodní charakter regionálního biokoridoru RBK-559, lokálního biokoridoru LBK7 a LBK8 a lokálního biocentra L+BC 5 (týká se zejména ploch Z100, Z145 a Z149a)

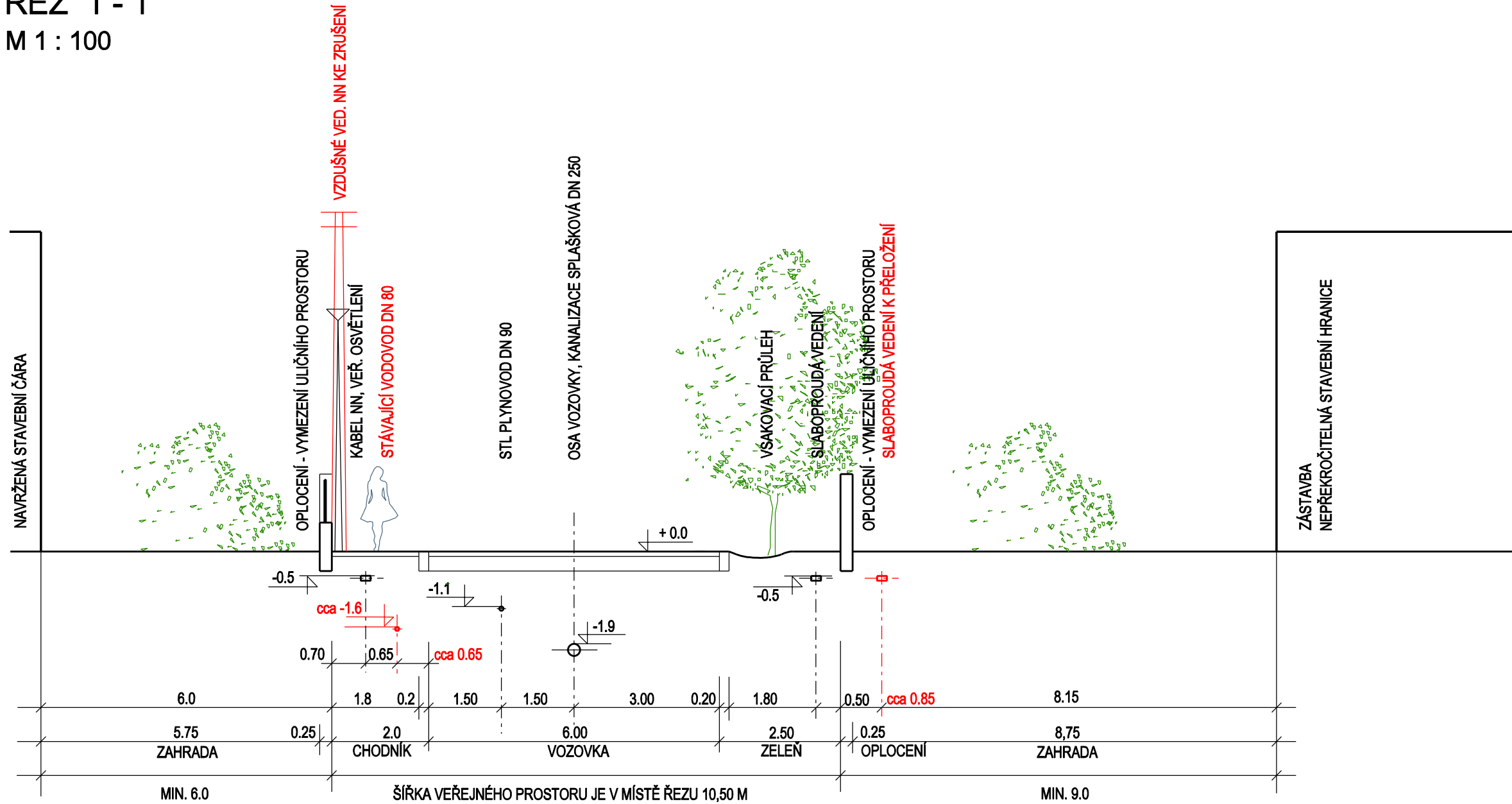
k tomuto komentář do textu územní studie – respektováno, viz kapitoly A.1.3.1 a A.3.3

A.9. PŘÍLOHY

- Variantní připojení lokality Paseky na ulici Harcovskou
- Příčný řez navrženou komunikací – výsledná varianta
- Příčný řez navrženou komunikací – posuzovaná varianta

FRÝDLANT NAD OSTRAVICÍ - ÚZEMNÍ STUDIE 3
PŘÍČNÝ ŘEZ NAVRŽENOU ULICÍ

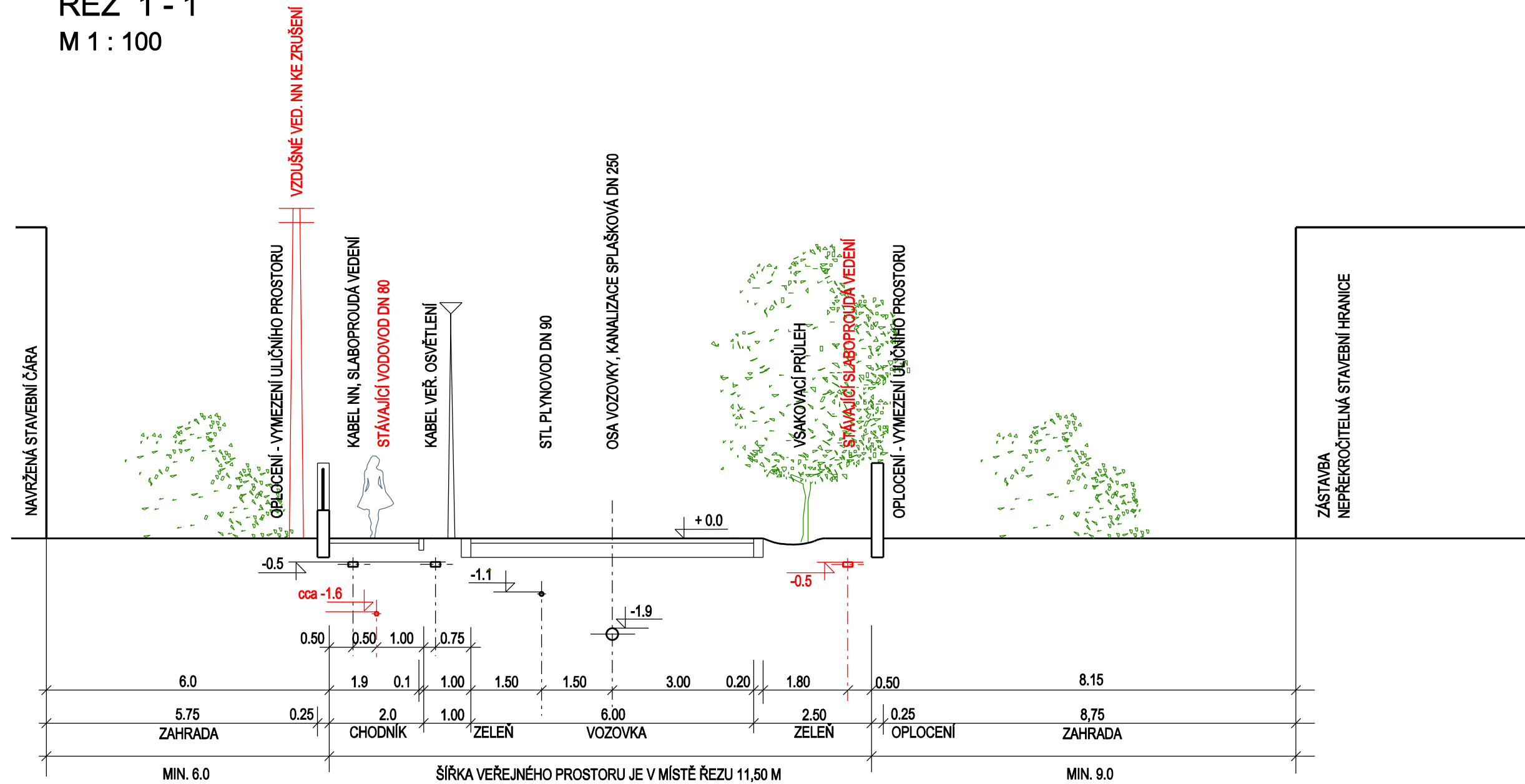
ŘEZ 1 - 1'
M 1 : 100



VÝSLEDNÁ VARIANTA

FRÝDLANT NAD OSTRAVICÍ - ÚZEMNÍ STUDIE 3
PŘÍČNÝ ŘEZ NAVRŽENOU ULICÍ

ŘEZ 1 - 1'
M 1 : 100



POSUZOVANÁ VARIANTA