



URBANISTICKÉ STŘEDISKO OSTRAVA, s.r.o.

ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE A PODKLADY, Ú T P, PROJEKTOVÁ A PORADENSKÁ ČINNOST, EKOLOGIE, GIS

NÁZEV ZAKÁZKY:

ÚZEMNÍ STUDIE „Dolní Roličky“

OBJEDNATEL:

MĚSTO KOPŘIVNICE

MĚSTO:

KOPŘIVNICE

KRAJ:

MORAVSKOSLEZSKÝ

ZPRACOVATELÉ:

URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ:

ING. VÁCLAV ŠKVAIN

DOPRAVA:

ING. VÁCLAV ŠKVAIN

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA:

ING. VÁCLAV ŠKVAIN

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:

ING. ARCH. VLADIMÍRA FUSKOVÁ.....

TELEFON:

596 939 533 / 596 939 530

e-mail:

v.fuskova@uso.cz

DATUM: ČERVENEC 2020

ZPRACOVALO URBANISTICKÉ STŘEDISKO OSTRAVA, s. r. o. SPARTAKOVců 3, OSTRAVA – PORUBA, PSČ 708 00

OBSAH TEXTOVÉ ČÁSTI:

1. Důvody pro pořízení územní studie, hlavní cíle řešení.....	2
2. Podklady a dokumentace	3
3. Vymezení a charakteristika území řešeného územní studií	3
4. Vlastnické vztahy	4
5. Charakteristika návrhu, podmínky využití území a regulační prvky plošného a prostorového uspořádání	5
6. Návrh členění řešeného území na jednotlivé pozemky	9
7. Dopravní obsluha řešeného území	10
8. Zásobování pitnou vodou	15
9. Likvidace odpadních vod.....	16
10. Hospodaření s dešťovými vodami, likvidace dešťových vod	16
11. Zásobování elektrickou energií	19
12. Zásobování plynem.....	20
13. Zásobování teplem.....	20
14. Elektronické komunikace.....	20
15. Veřejné osvětlení	20
16. Přílohy	20

OBSAH GRAFICKÉ ČÁSTI:

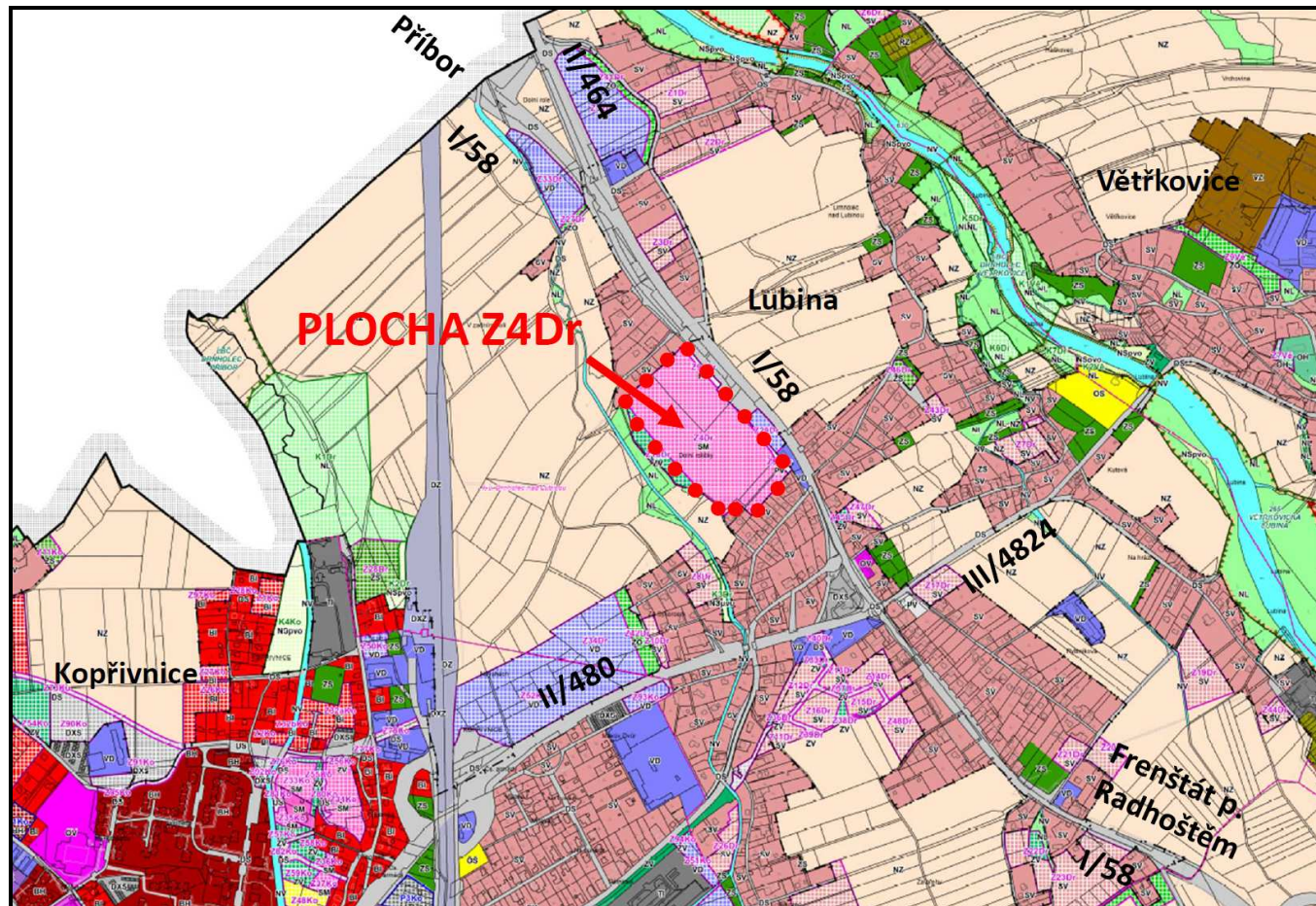
1. Výkres širších vztahů	v měřítku 1 : 5 000
2. Problémový výkres	v měřítku 1 : 2 000
3. Výkres majetkových vztahů	v měřítku 1 : 5 000
4. Hlavní výkres	v měřítku 1 : 1 000
5. Koordinační výkres	v měřítku 1 : 1 000
6. Návrh dopravní infrastruktury	v měřítku 1 : 1 000
7. Návrh technické infrastruktury – vodní hospodářství	v měřítku 1 : 1 000
8. Návrh technické infrastruktury – energetika a spoje	v měřítku 1 : 1 000

1. DŮVODY PRO POŘÍZENÍ ÚZEMNÍ STUDIE, HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ

Územním plánem Kopřivnice, vydaným Zastupitelstvem města Kopřivnice formou Opatření obecné povahy dne 20. 6. 2016 pod usnesením ZM č. 96, s nabytím účinnosti dne 9. 7. 2019, je pro zastavitelnou plochu typu „smíšené obytné – městské“ (SM) s kódovým označením Z4Dr, která je vymezena v místní části Lubina, stanoveno prověření změn jejího využití územní studií jako podmínka pro rozhodování.

Lhůta pro pořízení této studie, její schválení pořizovatelem a vložení dat o této studii do evidence územně plánovací činnosti je stanovena na 5 let ode dne nabytí účinnosti Územního plánu Kopřivnice, tj. do 9. 7. 2024.

Plocha je vymezena v územně – technických podmínkách umožňujících celou řadu možných řešení umístění jednotlivých staveb a její plošný rozsah je 6,4 ha



Obr. Výřez z výkresu „Hlavní výkres – urbanistická koncepce a koncepce uspořádání krajiny“ platného Územního plánu Kopřivnice (legenda viz příslušný výkres Hlavní výkres)

Vzhledem k tomu, že vyvstala potřeba dořešit zejména koncepci dopravní a technické infrastruktury, bylo pro tuto plochu zpracováno „Zadání územní studie Dolní Roličky“ pořizovatelem, Městským úřadem Kopřivnice, Odborem stavebního řádu, územního plánování a památkové péče v listopadu 2019 (viz podklady).

V zadání je stanoven:

1) Rozsah územní studie

Územní studie bude zpracována pro zastavitelnou plochu typu „smíšené obytné – městské“ (SM) s kódovým označením Z4Dr, která je vymezena Územním plánem Kopřivnice v místní části Lubina. Plocha má celkovou výměru 6,34 ha.

2) Účel územní studie

Účelem této územní studie je zejména stanovení koncepce veřejné infrastruktury, konkrétně dopravní a technické infrastruktury, pro budoucí bytovou zástavbu v zastavitelné ploše Z4Dr, včetně napojení plochy na silnici I/58.

Územní studie bude po ověření a schválení její použitelnosti zapsána do evidence územně plánovací činnosti (v souladu s ustanovením § 30 odst. 4 stavebního zákona) a následně bude sloužit jako podklad pro rozhodování v území.

3) Cíle územní studie

Pro lokalitu Dolní Roličky, resp. její část ve vlastnictví města Kopřivnice, byla zpracována rámcová zastavovací studie, která navrhuje rozdělení pozemků a jejich budoucí funkční využití a dále vnitřní dopravní kostru této části lokality. Toto řešení bude v Územní studii Dolní Roličky respektováno.

Řešení této zastavovací studie je požadováno v Územní studii „Dolní Roličky“ respektovat s tím, že musí být dořešen způsob napojení na dopravní a technickou infrastrukturu a dořešeny vazby na ostatní podmínky, stanovené platným Územním plánem Kopřivnice pro tuto lokalitu.

Cílem Územní studie Dolní Roličky je:

- navrhnout budoucí rozdělení pozemků v soukromém vlastnictví, tj. pozemků p. č. 263/5 a 263/23 v k. ú. Drnholec nad Lubinou, navrhnout, prověřit a posoudit jejich napojení na dopravní a technickou infrastrukturu, pokud možno samostatně, nezávisle na části lokality ve vlastnictví města Kopřivnice;
- navrhnout, prověřit a posoudit možný způsob napojení lokality na silnici I/58, včetně případného návrhu úprav na předmětné silnici;
- navrhnout, prověřit a posoudit napojení pozemků v části lokality ve vlastnictví města Kopřivnice na technickou infrastrukturu (vodovod, elektrické energie, odvádění dešťových a splaškových vod);
- pozemek p. č. 252/6 v k. ú. Drnholec nad Lubinou bude uvažován jako součást pozemku rodinného domu čp. 61;
- vzhledem ke skutečnosti, že na plochu Z4Dr přímo navazuje plocha „veřejných prostranství – veřejná zeleň“ (ZV) s kódovým označením Z18Dr o výměře 0,66 ha, je splněn požadavek na vymezení ploch veřejných prostranství dle vyhlášky č. 501/2006 Sb. Územní studií nebudou další plochy navrhovány.

4) Obsah územní studie

Návrh, prověření a posouzení možného způsobu napojení lokality na silnici I/58, včetně případného návrhu úprav na předmětné silnici (např. rozšíření komunikace, odbočovací pruh/y, zřízení nového sjezdu apod.). Navržené řešení bude projednáno a odsouhlaseno Ředitelstvím silnic a dálnic ČR.

V rámci územní studie bude respektována výše uvedená zastavovací studie, z ní bude převzata vnitřní dopravní kostra a dělení a funkční využití pozemků. Pro tyto pozemky bude:

- navrženo napojení budoucích staveb na vybranou technickou infrastrukturu (vodovod, elektrickou energii, splaškovou kanalizaci) a tento návrh bude projednán a odsouhlasen příslušnými vlastníky či správci veřejné infrastruktury;
- navrženo odvádění dešťových vod v souladu s platnou legislativou. v případě, že koncovým recipientem bude vodní tok, bude toto řešení projednáno a odsouhlaseno správcem vodního toku (Povodí Odry s. p.).

Samostatně budou řešeny pozemky v soukromém vlastnictví:

- bude navrženo rozdělení pozemků p. č. 263/5 a 263/23 v k. ú. Drnholec nad Lubinou (min. velikost pozemku pro umístění rodinného domu bude 800 m²) a napojení budoucích staveb na dopravní a technickou infrastrukturu (vodovod, elektrickou energii, splaškovou kanalizaci) a odvádění dešťových vod. Tento návrh bude projednán a odsouhlasen příslušnými vlastníky či správci veřejné infrastruktury;
- pozemek p. č. 252/6 v k. ú. Drnholec nad Lubinou bude uvažován jako součást pozemku rodinného domu čp. 61.

Platný územní plán Kopřivnice stanovuje pro pořízení územní studie následující podmínky:

- upřesnění urbanistické koncepce,
- návrh veřejné dopravní infrastruktury a jejího napojení na dopravní systém města včetně dopravy v klidu,
- návrh veřejné technické infrastruktury a jejího napojení na systém technické infrastruktury města,
- návrh veřejné zeleně ve vazbě na systém sídelní zeleně,
- koordinace stanoveného využití s požadavky ochrany kulturních a civilizačních hodnot,
- koordinace stanoveného využití s požadavky ochrany přírody a krajiny,
- vyhodnocení dotčení ZPF.

Hlavním účelem této územní studie je tedy návrh optimálního způsobu zástavby s odpovídajícím způsobem řešení vnitřní dopravní a technické infrastruktury, včetně vymezení veřejných prostranství. Důvodem je dlouhodobě sledovaný záměr města vytvořit v řešené lokalitě atraktivní místo pro bydlení městského charakteru. Tento záměr je dále podpořen také tím, že pro řešené území (plochu SM Z4Dr) jsou v rámci Územního plánu Kopřivnice v návaznosti vymezeny plochy veřejných prostranství (PV) Z9aDr a Z9bDr a plocha zeleně veřejné (ZV) Z18Dr, plnící rovněž funkci veřejného prostranství. Tyto plochy tvoří přechodový článek k silnici I/58 východně a plochám lesním směrem do volné krajiny západně. Územní studií jsou tedy respektovány a budou navázány na její řešení. V oblasti dopravní infrastruktury je dále kladen významný důraz na zajištění a posouzení dopravního přístupu do řešené lokality z veřejné komunikační sítě (tu představuje silnice I/58 nebo místní komunikace) s návrhem případných úprav těchto dotčených komunikací. V přiměřené míře jsou respektovány majetkoprávní vztahy v území. U pozemků v soukromém vlastnictví (viz kapitola 4. Vlastnické vztahy) je tedy také řešen návrh jejich budoucího rozdělení. Předně jde o pozemky p. č. 263/5 a 263/23 v k. ú. Drnholec nad Lubinou, u kterých je navržen a posouzen způsob jejich napojení na dopravní a technickou infrastrukturu, a to pokud možno samostatně, nezávisle na části lokality ve vlastnictví města Kopřivnice. Soukromý pozemek (parc. č. 252/6) je řešen v návaznosti na stávající zástavbu (např. jako rozšíření stávající zahrady).

Účelem této studie je také stanovení základních regulačních prvků další výstavby ve smyslu vymezení uličních a stavebních čar a určení výškové a prostorové regulace zástavby. Tyto prvky musí respektovat požadavky ochrany kulturních a civilizačních hodnot a požadavky ochrany přírody a krajiny.

2. PODKLADY A DOKUMENTACE

Pro zpracování Územní studie „Dolní Roličky“ byly použity následující podklady:

- Zadání Územní studie „Dolní Roličky“ (MěÚ Kopřivnice, Odbor stavebního řádu, územního plánování a památkové péče; listopad 2019);
- Územní plán Kopřivnice v platném znění;
- Zastavovací studie Dolní Roličky, Kopřivnice
- Katastrální mapa, výškopisná část ZABAGED®;
- Územně analytické podklady pro SO ORP Kopřivnice;

Informace o stavu stávající dopravní a technické infrastruktury jsou převzaty z platného Územního plánu Kopřivnice a z Územně analytických podkladů pro SO ORP Kopřivnice.

3. VYMEZENÍ A CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMNÍ STUDIÍ

Území řešené územní studií náleží do správního území města Kopřivnice, k. ú. Drnholec nad Lubinou, v lokalitě Dolní Roličky. Zastavitelnou plochu Z4Dr pak tvoří pozemky parcelních čísel 252/1, 252/5 (část), 252/6, 252/14 (část), 560 (část), 263/4 (část), 263/5 a 263/23.

Rozloha řešeného území je cca 6,343 ha. V současné době je území převážně využíváno jako zemědělsky obhospodařovaná půda (s ornou půdou třídy ochrany II dle <https://bpej.vumop.cz/>). Pozemky jsou, dle údajů z ÚAP, odvodněny. Území lze klasifikovat jako rovinaté s přirozenými sklony terénu do max 3 %. Nejnižším bodem řešeného území je jeho severní cíp s nadmořskou výškou cca 301,7 – 302 m n. m., nejvyšším pak jeho jižní okraj s výškou cca 307,5 m n. m. Dle geologických map (<https://mapy.geology.cz/>) je v řešeném území převažujícím typem horniny nevytřídný štěrk.

Hlavní dopravní přístup do řešené lokality je v současné době zajištěn prostřednictvím stávající místní komunikace (bezejmenné), která obsluhuje zástavbu v této části Lubiny a je zde zapojena do silnice I/58. Je vedena paralelně se silnicí I/58, přičemž od zapojení do silnice I/58 jižně je ukončena na hranici s areálem společnosti Multised, s.r.o. (v územní studii jde o pozemky pro výrobu), severně je pak dovedena až k hranici s Příborem, kde je zapojena do křižovatky silnice I/58 a II/464. Lokalita je rovněž přístupná z místních komunikací z jižního a jihovýchodního směru, které jsou však ukončeny na hranici řešené lokality. Z místní komunikace, ukončené na jihovýchodním okraji, je dále přes severovýchodní okraj řešeného území vedena samostatná stezka pro chodce a cyklisty, která propojuje tuto komunikaci s místní obslužnou komunikací, vedenou paralelně se silnicí I/58 (viz výše). Dostupnost hromadnou dopravou je nízká. Nejbližší autobusové zastávky jsou situovány na silnici I/58. Jde o zastávku „Kopřivnice, Lubina, rozcestí“ jihovýchodně ve vzdálenosti cca 230 m od jihovýchodního pěšího vstupu do řešené lokality (měřeno po komunikacích) a „Kopřivnice, Lubina, Na Holotě“ severně v blízkosti odbočení silnice II/464 ze silnice I/58 ve vzdálenosti cca 380 m. Nejbližší zařízení železniční hromadné dopravy je železniční zastávka v Kopřivnici ve vzdálenosti cca 1,7 km (měřeno po stávajících komunikacích).

Využití území řešeného územní studií je v současné době omezeno trasou vzdušného vedení vysokého napětí (VN), procházejícím lokalitou od jihu k severu, trasou vodovodu pitné vody, který zásobuje zástavbu v severní části Lubiny, vzdáleností 50 m od okraje pozemků určených k plnění funkcí lesa (ty jsou situovány za západním okrajem lokality podél vodního toku Sýkoreček) a částečně z východu také ochranným pásmem silnice I/58. Přihlédnout je také nutno k provedení odvodnění (melioracím), které bude nutné před započítáním výstavby odstranit. Výše uvedené prvky lze tedy považovat ve vztahu k budoucí výstavbě v řešené lokalitě za problematické. V grafické části jsou tyto prvky popsány, přičemž mezi hlavní problémy patří:

1. Zajištění a posouzení možností dopravního přístupu. Tyto prvky jsou označeny dílčími kódy a – e. Jde o:
 - a - prověření možnosti vybudování zcela nového přístupu do řešené lokality a okolní stávající zástavby;
 - b - možnosti využití stávajícího přístupu na okraji zástavby;
 - c - možnosti využití dopravního přístupu z křižovatky silnic I/58 a II/464 při hranici s Příborem – od železničního mostu;
 - d - dopravní přístup do lokality pro pěší a cyklisty a možnosti jeho využití;
 - e - možnosti dopravního přístupu do lokality z jihu.
2. Trasa vzdušného vedení vysokého napětí 22 kV procházející lokalitou.
3. Trasa vodovodu pitné vody procházející lokalitou.
4. Vzdálenosti 50 m od okraje pozemků určených k plnění funkcí lesa. Pozn.: dle platného Územního plánu Kopřivnice lze v plochách zasahujících do vzdálenosti 50 m od okraje lesa umísťovat případné stavby ve vzdálenosti nejméně 40 m od okraje lesa.
5. Směr odvodnění lokality.
6. Ochranné pásmo silnice I/58.

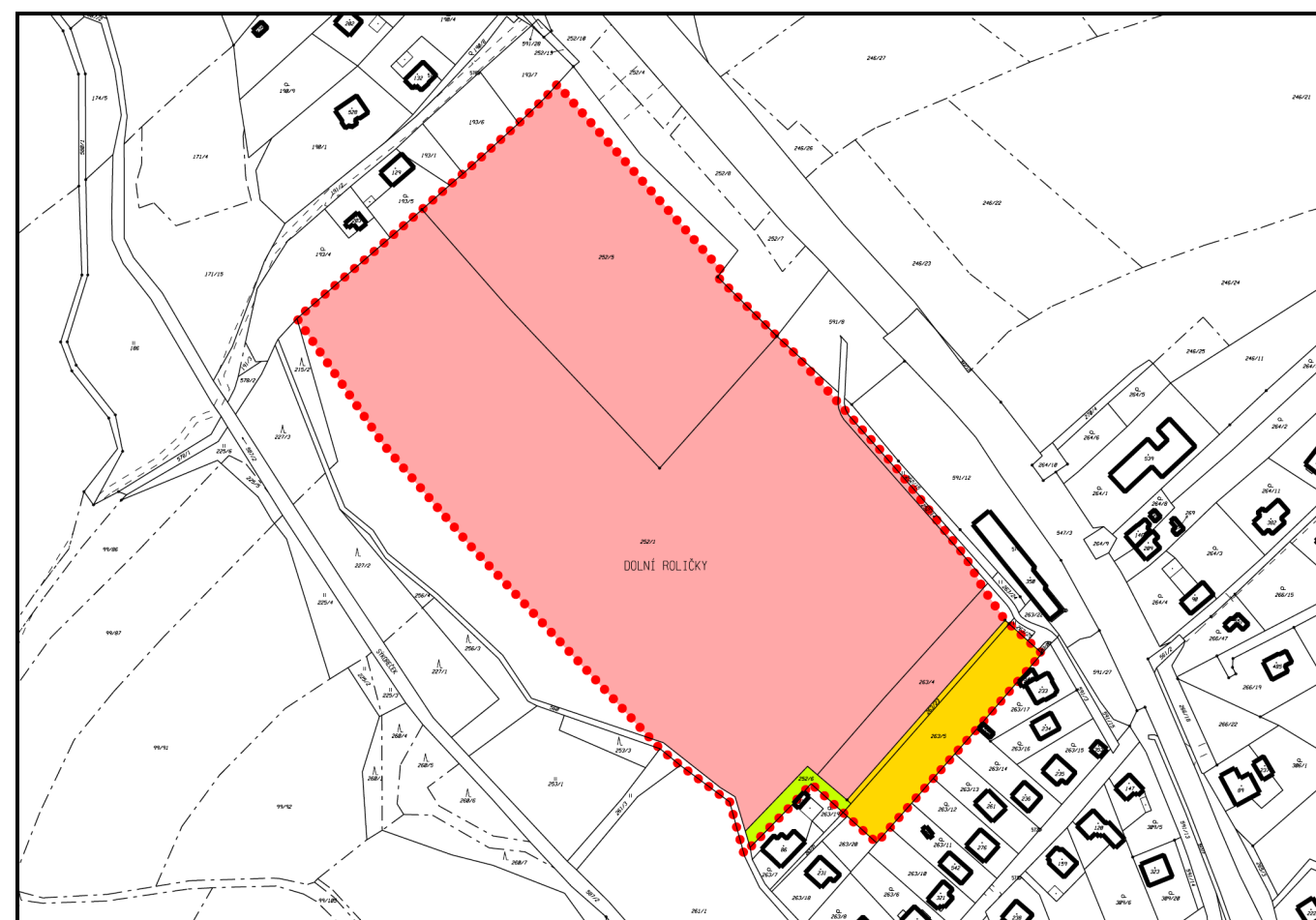
Mezi neopominutelné limity dále patří ochranné pásmo letiště a leteckého pozemního (radiokomunikačního) zařízení, ovšem bez vlivu na v budoucnu uvažovanou zástavbu. Celé území Kopřivnice je také územím s archeologickými nálezy (ÚAN). Při využití území je třeba postupovat v souladu s příslušnými právními předpisy, především s Úmluvou o ochraně archeologického dědictví Evropy č. 99/2000 Sb. a se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

4. VLASTNICKÉ VZTAHY

Území řešené územní studií je tvořeno 8 pozemky ve vlastnictví (spoluvlastnictví) 3 vlastníků (spoluvlastníků). Do dále uváděné tabulky byly převzaty údaje z katastru nemovitostí (www.cuzk.cz k 1. 2. 2020).

Tab. Přehled vlastníků pozemků v řešené lokalitě

vlastník, adresa	číslo parcely	celková výměra parcely (dle cuzk.cz) v m ² / v řešeném území	druh pozemku, stavba, příp. využití pozemku
Město Kopřivnice, Štefánikova 1163/12, 74221 Kopřivnice	252/1	48839 / 42562	orná půda
	252/5	15696 / 14664	orná půda
	252/14	645 / 230	ostatní plocha
	263/4	2404 / 2250	orná půda
	560	1550 / 246	ostatní plocha
SJM Odložilík Leonard a Odložilíková Marie, Lubina 46, 74221 Kopřivnice	263/5	2702 / 2702	orná půda
	263/23	311 / 311	orná půda
SJM Czekaj Bohumil a Czekajová Milada, Lubina 61, 74221 Kopřivnice	252/6	442	orná půda



Obr. Majetkoprávní vztahy v řešené ploše

Majetkoprávní vztahy v území jsou přiměřeně respektovány. U pozemků v soukromém vlastnictví města je tedy také řešen návrh jejich budoucího rozdělení. Návrh má však pouze doporučující charakter.

5. CHARAKTERISTIKA NÁVRHU, PODMÍNKY VYUŽITÍ ÚZEMÍ A REGULAČNÍ PRVKY PLOŠNÉHO A PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ

Lokalita „Dolní Roličky“ je v rámci Kopřivnice atraktivní lokalitou pro bydlení městského charakteru. Její rozloha je cca 6,343 ha a nabízí tak celou řadu možností pro případnou zástavbu. Řešené území je situováno na významných pohledových osách (Lubina – Červený Kámen, resp. Lubina – Holý Vrch), což její atraktivitu pro bydlení dále posiluje. Pro potřeby lokality a další zvýšení její atraktivity vymezuje platný územní plán navazující plochy veřejných prostranství (PV) Z9aDr a Z9bDr a plochy zeleně veřejné (ZV) Z18Dr (plní rovněž funkci veřejného prostranství ve smyslu §7 odst. 2 vyhl. 501/2006 Sb.). Tyto plochy tak tvoří přechodový článek k silnici I/58 východně a plochám lesním (podél vodního toku Sýkoreček) směrem do volné krajiny západně. V rámci této územní studie jsou tedy také řešeny jejich návaznosti na řešenou lokalitu. Zároveň jsou veřejná prostranství ve smyslu §7 odst. 2 vyhl. 501/2006 Sb. řešena i touto studií, a to vzhledem k výměře řešeného území nad 2 ha.

Návrhem řešení územní studie je zajištěna odpovídající dopravní dostupnost všech potenciálních pozemků pro možnou výstavbu s jejich hospodárným využitím a možností napojení na síť technické infrastruktury. V oblasti dopravní infrastruktury je, vzhledem k atraktivitě lokality, kladen důraz na možnost zajištění dopravního přístupu do řešené lokality přímo ze silnice I/58 (s návrhem případných úprav této silnice). Rovněž jsou zohledněny majetkoprávní vztahy v řešeném území a způsob zástavby a její dopravní obsluhy je řešen pro každého z vlastníků samostatně. Z tohoto důvodu je zejména dopravní infrastrukturu nutno řešit z části i mimo vymezené území (viz text příslušných kapitol a grafická část územní studie). Tato územní studie také stanovuje základní regulační prvky další výstavby ve smyslu vymezení uličních a stavebních čar a určení výškové a prostorové regulace zástavby.

V zastavitelné ploše Z4Dr tedy tato územní studie v souladu s výše uvedenými obecnými principy navrhuje členění do pěti typů pozemků. Jde o stavební pozemky pro výstavbu rodinných domů s označením „rd“, pozemky pro výstavbu bytových domů „bd“, pozemky pro výstavbu objektů občanské vybavenosti „ov“ a pozemky pro výstavbu pozemních komunikací „k“. Nestavebními pozemky jsou pozemky veřejných prostranství s označením „vp“.

Vymezení těchto pozemků respektuje stávající platné limity využití území i podmínky pro využití ploch s rozdílným způsobem využití dle platného Územního plánu Kopřivnice pro zastavitelné plochy SM, s přihlédnutím k podmínkám zastavitelné plochy Z4Dr.

a) Limity využití zastavitelné plochy Z4Dr

Využití řešené plochy je omezeno následujícími prvky:

- trasou nadzemního vedení vysokého napětí 22 kV a ochranné pásmo nadzemního vedení elektrické energie;
(pozn.: ochranné pásmo nadzemního vedení elektrické energie podle §46, odst. (3), zák. č. 458/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, které činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně pro vodiče bez izolace 7 m (10 m pro zařízení postavená do 31. 12. 1994) a u podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV včetně 1 m po obou stranách krajního kabelu).
- vodovodem pitné vody a ochranným pásmem vodovodu;

(pozn.: ochranná pásma vodovodních řadů jsou stanovena dle zákona č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a to kolem vodovodních řadů do DN 500 včetně 1,5 m a nad DN 500 2,5 m od vnějšího líce potrubí a u vodovodních řadů DN 200, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m).

- ochranou pozemků určených k plnění funkcí lesa, kdy v případě dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa a pozemků do vzdálenosti 50 m od okraje lesa rozhodne stavební úřad nebo jiný orgán státní správy jen se souhlasem příslušného orgánu státní správy lesů. Tento limit vyplývá ze zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, § 13, § 14;

(pozn.: lesní pozemky se nachází za západní hranicí řešeného území podél vodního toku Sýkoreček).

- ochranným pásmem silnice I/58;

(pozn.: k ochraně silnic I. třídy v řešeném území respektovat mimo souvisle zastavěné území silniční ochranné pásmo podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, které je vymezeno prostorem ohraničeným svislými plochami vedenými do výšky 50 m ve vzdálenosti 50 m od osy vozovky).

- ochrannými pásmami letiště:

- ochranná pásma vnější vodorovné plochy (vztažena k výšce 396 m n. m.);

- ochranné pásmo se zákazem laserových zařízení (sektor B), které má tvar kruhu se středem ve vztažném bodu letiště Ostrava – Mošnov o poloměru 20 000 m a zasahuje od země do výšky 2 400 m nad průměrnou nadmořskou výškou provozních ploch letiště.

(pozn.: ochranná pásma letiště Ostrava – Mošnov jsou vydaná opatřením obecné povahy č.j. 0586-12-701 dne 30.1.2012).

- ochranným pásmem leteckého pozemního (radiokomunikačního) zařízení (radiolokátoru Stará Ves nad Ondřejnicí), z kterého do řešeného území zasahuje sektor B (jehož rozsah je pro účely posuzování vlivu větrných elektráren na provoz radaru zvětšen z 5 000 m na 30 000 m od osy antény).

(pozn.: ochranné pásmo leteckého pozemního (radiokomunikačního) zařízení je vydáno opatřením obecné povahy č.j. MO 187383/2018-1216O1 dne 3.7.2018).

b) Podmínky pro využití pozemků dle platného územního plánu

Řešení územní studie vychází z podmínek platného Územního plánu Kopřivnice. Zastavitelná plocha smíšená městská s označením Z4Dr je primárně určena pro bydlení městského charakteru. Tato plocha je zároveň řešeným územím územní studie US 1 (Územní studie „Dolní Roličky“). Územní plán pro tuto plochu stanovuje podmínky využití dle následující tabulky, přičemž způsob využití je v rámci územní studie upřesněn.

Tab.: Stanovení podmínek pro využití ploch s rozdílným způsobem využití (dle platného ÚP Kopřivnice) pro území SM

PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ – MĚSTSKÉ (SM)	SM
<p>Přípustné využití</p> <ul style="list-style-type: none"> - bydlení, - občanské vybavení (vzdělávání a výchova, sociální služby, péče o rodinu, zdravotní služby, kultura, veřejná správa, ochrana obyvatelstva, obchodní prodej, tělovýchova a sport, ubytování pro rekreaci a cestovní ruch, stravování, služby, věda a výzkum) kromě obchodního prodeje o výměře nad 400 m² a hřbitova, - veřejná prostranství, - sídelní zeleň, - dopravní infrastruktura (silniční a specifická silniční kromě ČS PHM, myček, odstavení vozidel nad 3,5 t a garážování všech vozidel) a technická infrastruktura (kromě odpadového hospodářství), - nemotorová doprava, - drobné chovatelství a pěstitelství, - vodohospodářské využití (vodní plochy, vodní toky). <p>Nepřípustné využití</p> <ul style="list-style-type: none"> - způsob využití nesouvisející s přípustným nebo podmíněně přípustným využitím. <p>Podmíněně přípustné využití</p> <ul style="list-style-type: none"> - výroba a skladování do 100 m² plochy provozovny a skladu za podmínky, že jejich provozování a technické zařízení nenaruší užívání staveb a zařízení v jejich okolí, nesníží kvalitu prostředí souvisejícího území, které svým charakterem a kapacitou nezvýší nad míru přípustnou dopravní zátěž v území a které slouží zejména obyvatelům v této ploše, - v plochách sousedících s plochami VT, VZ, DS a DZ chráněné venkovní prostory či chráněné venkovní nebo vnitřní prostory staveb za podmínky, že v nich bude prokázáno splnění hygienických limitů hluku z provozu na jmenovaných sousedících plochách. <p>Podmínky prostorového uspořádání</p> <ul style="list-style-type: none"> - výšková regulace zástavby – ve stabilizovaných plochách respektovat hladinu současné zástavby, v plochách změn respektovat nejvyšší hladinu současné okolní zástavby, nejvýše však 12 m, - intenzita využití – max. 40 %, - intenzita zeleně – min. 50 %. 	

Pozn.: - intenzitou využití se rozumí největší přípustný podíl rozlohy budoucí „zastavěné plochy pozemku“ na rozloze budoucího „zastavěného stavebního pozemku“, či největší přípustný podíl součtu rozloh budoucí „zastavěné plochy pozemku“ na celkové rozloze vymezené plochy, udaný v % nebo absolutně v m²,

- intenzitou zeleně se rozumí poměr mezi rozlohou budoucí ozeleněné (stavebně nezpevněné a vsakování dešťové vody schopné) části budoucího „zastavěného stavebního pozemku“ na jeho celkové rozloze či nejmenší přípustný podíl rozlohy budoucí ozeleněné (stavebně nezpevněné a vsakování dešťové vody schopné) části vymezené plochy na její celkové rozloze, udaný v %.

Platný Územní plán Kopřivnice dále stanovuje následující základní podmínky ochrany krajinného rázu:

- záměry na provedení změn v území budou respektovat charakter a strukturu současné okolní zástavby, výškovou hladinu okolní zástavby, harmonické měřítko a významné krajinnotvorné prvky (údolní nivy, infiltrační oblasti, významné krajinné horizonty regionální a lokální, nejvýznamnější stavební dominanty, horizonty a výhledy do krajiny a horizonty a výhledy na nejvýznamnější stavební dominanty);
- v plochách zasahujících do vzdálenosti 50 m od okraje lesa budou případné stavby umístovány ve vzdálenosti nejméně 40 m od okraje lesa;
- v plochách přiléhajících k vodním tokům navazovat přímo na okraj toku zelení;
- vedení technické infrastruktury umísťovat přednostně pod zem;
- v zastavěném území (včetně ploch přestaveb) a v zastavitelných plochách na budovách připustit umístování systémů využívajících sluneční energii;
- zvyšovat pestrost krajiny, zejména obnovou a doplňováním krajinné zeleně;
- doplnit linií zeleň podél komunikací v ZÚ a zastavitelných plochách.

c) Vymezení základních typů pozemků, regulační podmínky pro využití pozemků dle územní studie

Řešená plocha je podrobněji členěna do pěti typů pozemků s využitím respektujícím podmínky pro využití ploch s rozdílným způsobem využití v souladu s platným Územním plánem Kopřivnice.

Jde o stavební pozemky:

- pro výstavbu rodinných domů s označením „rd“;
- pro výstavbu bytových domů „bd“;
- pro výstavbu objektů občanské vybavenosti „ov“;
- pro výstavbu pozemních komunikací „k“.

Nestavebními pozemky jsou pozemky veřejných prostranství s označením „vp“.

Z hlediska podmínek využití těchto typů pozemků je stanovena závazná a směrná část územní studie.

c.1) Závazná část územní studie

Za závazné prvky pro výstavbu jsou územní studii považovány:

- **vymezení stavebních pozemků pro výstavbu rodinných domů (rd)**
 - tyto stavební pozemky jsou územní studii primárně určeny pro výstavbu rodinných domů a doplňkových staveb (garáže, hospodářské objekty, zahradní altány, bazén apod.). Jejich dílčí členění (je jich navrženo celkem 34) je však územní studii považováno za doporučené.

Ostatní využití vymezených pozemků, které by bylo v souladu s územním plánem, územní studie nenavrhuje (např. drobná zařízení občanské vybavenosti apod.).

- **vymezení stavebních pozemků pro výstavbu bytových domů (bd)**

- tyto stavební pozemky jsou územní studií primárně určeny pro výstavbu bytových domů a doplňkových staveb k hromadnému bydlení (hromadné garáže a parkovací plochy pro potřeby obyvatel bytových domů realizovaných v zastavitelné ploše Z4Dr, komunikace pro motorová vozidla, související s přístupem do realizovaných objektů, komunikace pro chodce a cyklisty apod.). V rámci bytových domů je přípustná integrace drobných provozoven obchodního prodeje, zdravotních služeb, stravování a služeb. Ostatní využití vymezených pozemků, které by bylo v souladu s územním plánem, územní studie nenavrhuje.

- **vymezení stavebních pozemků pro výstavbu objektů občanské vybavenosti (ov)**

- tyto stavební pozemky jsou územní studií primárně určeny pro výstavbu objektů občanské vybavenosti (vzdělávání a výchova, sociální služby, péče o rodinu, zdravotní služby, kultura, veřejná správa, ochrana obyvatelstva, obchodní prodej, tělovýchova a sport, ubytování pro rekreaci a cestovní ruch, stravování, služby, věda a výzkum) kromě obchodního prodeje o výměře nad 400 m² a hřbitova. Přípustná je realizace související dopravní infrastruktury (parkovací plochy, komunikace pro motorová vozidla, související s přístupem do realizovaných objektů, komunikace pro chodce a cyklisty apod.). Ostatní využití vymezených pozemků, které by bylo v souladu s územním plánem, územní studie nenavrhuje (např. drobná zařízení občanské vybavenosti apod.).

- **vymezení pozemků pro výstavbu pozemních komunikací (k)**

- jde o pozemky veřejných prostranství, jejichž součástí je pozemní komunikace ve smyslu §22 odst. 2 vyhl. 501/2006 Sb. Tyto pozemky určené pro realizaci komunikací jsou vymezeny podle vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, v posledním platném znění a s přihlédnutím k parametrům komunikací požadovanými příslušnou ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.

Ustanovení § 22 vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška“), v odstavcích 1 a 2 stanovuje:

(1) Nejmenší šířka veřejného prostranství, jehož součástí je pozemní komunikace zpřístupňující pozemek bytového domu, je 12 m. Při jednosměrném provozu lze tuto šířku snížit až na 10,5 m.

(2) Nejmenší šířka veřejného prostranství, jehož součástí je pozemní komunikace zpřístupňující pozemek rodinného domu, je 8 m. Při jednosměrném provozu lze tuto šířku snížit až na 6,5 m.

Pozn.: minimální šířka vymezeného veřejného prostranství je ve vyhlášce stanovena větší než požadovaná šířka pozemní komunikace.

Územní studie navrhuje šířku tohoto veřejného prostranství v minimální hodnotě 10 m (6,5 m u soukromých pozemků, a to z důvodu zajištění napojení na stávající komunikační síť bez nutnosti zásahu do již stabilizovaných parcel). Tyto prostory umožní vybudování dvoupruhové komunikace (jednopruhové u soukromých pozemků), a také realizaci např. podélných vsakovacích zařízení pro odvodnění povrchu komunikace nebo parkovacích stání, případně zálivů.

- **vymezení pozemků veřejných prostranství (VP)**

- jde o pozemky veřejných prostranství ve smyslu §7 odst. 2 vyhl. 501/2006 Sb. Rozloha řešeného území je cca 63 430 m². Podle stavebního zákona a č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, v posledním platném znění, je v rámci zastavitelné plochy požadováno vymezení veřejná prostranství o výměře nejméně 1000 m² na 2 ha plochy, což činí 5 % z celkové výměry plochy. Pro řešené území je tedy dle příslušného zákona nutno vymezení nejméně 3 172 m² veřejných prostranství. Jde o prostory přístupné každému bez omezení po 24 hodin denně, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru. Do této výměry se nezapočítávají pozemní komunikace (ve smyslu cest určených k užití silničními a jinými vozidly, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti). Tyto pozemky jsou vymezeny celkem tři a jejich rozloha je celkem 9 554 m² (1vp – 809 m², 2vp – 906 m² a 3vp – 7 389 m²)

Veřejná prostranství je navrženo vybavit prvky městského mobiliáře, jako jsou lavičky, odpadkové koše a veřejné osvětlení, a to společně s drobnými herními prvky, případně i vodními prvky. Vybavení veřejných prostranství by také mělo zahrnovat stromovou a keřovou výsadbu.

- **vymezené uliční čáry**

- uliční čáry, navrhované touto územní studií, vymezují prostor veřejného prostranství ve smyslu uličních prostorů (veřejných prostranství dle §22 odst. 2 vyhl. 501/2006 Sb., resp. pozemků pro výstavbu pozemních komunikací (K), vymezených touto územní studií).

Uliční čára je zároveň stavební čarou pro realizaci oplocení, nepřekročitelnou ve směru do veřejného prostranství. Oplocení je vhodné umísťovat na hranici veřejného prostranství a pozemků určených pro výstavbu rodinných domů (v uliční čáře) za účelem vytvoření jasně definované ulice.

- **vymezené stavební čáry**

- závaznou stavební čarou z hlediska územní studie je linie vymezující minimální vzdálenost fasády stavebního objektu (rodinného domu, garáže nebo jiné uzavřené stavby) od uličního prostoru. V případě staveb se složitějším půdorysem jde o umístění části fasády vystupující z hmoty stavebního objektu nejbližší k uličnímu prostoru. Stavba tedy nemůže být umístěna mezi uliční a stavební čáru, stavební čára však zároveň nevymezuje hrany stavebních objektů (mohou být umístěny za stavební čarou ve smyslu od uličního prostoru).

Územní studie stanovuje stavební čáry ve vnitřních plochách stavebních pozemků v běžném odstupu 5 m od hranice uliční čáry nebo od pozemků veřejných prostranství VP, a to s výjimkou pozemků v jižní části lokality (soukromé pozemky), kde je tento odstup s ohledem na stísněné možnosti stanoven na 3 m od uliční čáry. U vymezeného pozemku 34rd, který odpovídá stávajícímu pozemku p.č. 252/6 není stavební čára stanovena. Není zde tedy navrženo realizovat jakoukoliv zástavbu, pozemek je v rámci územní studie přiřazen ke stávající zástavbě na pozemcích p. č. 263/7 a 263/19.

- **minimální velikost pozemku**

- minimální velikost stavebního pozemku je stanovena na 800 m², a to v souladu se zadáním územní studie (viz podklady). Pro jižní část lokality, přiléhající ke stávající zástavbě, je minimální výměra stanovena na cca 750 m², a to z důvodu zachování

ekonomie výstavby, kdy vyšší počet pozemků rovnoměrněji rozdělí náklady na vybudování komunikace a sítí technické infrastruktury. Rovněž okolní stávající pozemky v této části Lubiny mají v některých případech výměru cca 750 m².

- maximální procento zastavění pozemků stanovené v souladu s územním plánem

- maximální procento zastavění stavebních pozemků (zastavitelnost stavebního pozemku s pořadovým číslem a označením „rd“, „bd“ nebo „ov“) je stanovena na 40 % z celkové výměry pozemku (a to v souladu s platným územním plánem, kde jde o intenzitu využití pozemků). Zachování nezastavěných a nezpevněných ploch je nezbytné z důvodu umožnění vsakování dešťových vod do terénu.

- výšková regulace zástavby

- výška nových staveb je stanovena rozdílně pro jednotlivé typy pozemků. Ačkoliv je platným územním plánem připuštěna v plochách SM přípustná nejvyšší hladina nové zástavby 12 m, je touto územní studií v pozemcích pro výstavbu rodinných domů RD omezena. Toto omezení vyplývá z existence významných pohledových os (viz také schéma „Významné krajinné prvky“ platného Územního plánu Kopřivnice), jejichž linie jsou situovány při západním a severozápadním okraji řešené lokality.
- u pozemků pro výstavbu rodinných domů (RD) je územní studií výšková hladina navržena maximálně na 2 NP obvyklé konstrukční výšky, včetně možnosti využití podkroví pro bydlení, a to max 10 m nad okolním terénem (hřeben střechy, výška atiky).
- u pozemků pro výstavbu bytových domů (BD) je územní studií výšková hladina navržena v hodnotě 12 m nad okolním terénem (hřeben střechy, výška atiky).
- u pozemků pro výstavbu objektů občanské vybavenosti (OV) je územní studií výšková hladina navržena v hodnotě 12 m nad okolním terénem (hřeben střechy, výška atiky).

Tato regulace je stanovena v souladu s platným územním plánem a s ohledem na výškové řešení okolní zástavby s převažujícími dvoupodlažními rodinnými domy.

- omezení zástavby v ochranném pásmu vedení vysokého napětí

- při rozhodování o výstavbě uvnitř ochranného pásma bude vyžadován souhlas vlastníka elektroenergetické infrastruktury.

- omezení zástavby v ochranném pásmu vodovodu

- při rozhodování o výstavbě uvnitř ochranného pásma bude vyžadován souhlas vlastníka této technické infrastruktury, a to v případě, pokud nebude realizována navrhovaná přeložka vodovodu.

- omezení zástavby v ochranném pásmu silnice I/58

- při rozhodování o výstavbě uvnitř ochranného pásma bude vyžadován souhlas vlastníka dopravní infrastruktury.

- případná omezení zástavby z hlediska působení hluku

Pro posouzení životních podmínek budoucích uživatelů stavby, které mohou být ovlivněny externalitami dopravy, zejména hlukem, vibracemi, exhalacemi apod., je uvažováno jako rozhodující dopravní zatížení silnice I/58, u které je známa jeho hodnota. Hlukové posouzení je provedeno s využitím výpočtových mechanismů „Novely metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy“ z r. 2005. Dopravní zatížení silnice II/469 je pak převzato s celostátního sčítání dopravy (z roku 2016, viz následující tabulka), přepočteno dle TP

225 Prognóza intenzit automobilové dopravy (II. vydání) na aktuální rok 2020 s tím, že je provedena i prognóza zatížení k r. 2040 (stav po 20 letech).

Tab.: Celostátní sčítání dopravy (2020) na silnici I/58 (sčítací úsek 7 - 2506 Příbor - Kopřivnice)

Roční průměr denních intenzit dopravy		TV	O	M	SV
RPDI - všechny dny	voz/den	1 851	10 274	115	12 240

Tab.: Celostátní sčítání dopravy (2040) na silnici I/58 (sčítací úsek 7 - 2506 Příbor - Kopřivnice)

Roční průměr denních intenzit dopravy		TV	O	M	SV
RPDI - všechny dny	voz/den	2 330	12 036	135	14501

Vstupními údaji výpočtu jsou parametry silniční komunikace: jde o silnici I. třídy, ve dvoupruhovém obousměrném šířkovém uspořádání, se sklonem vozovky $s < 1\%$, s krytem z asfaltobetonu s uzavřeným povrchem a maximální dovolenou rychlostí 70 km/h.

Uvažováno je primárně s pohlitvým terénem, neboť mezi komunikací a posuzovanou stavbou se nachází zeleně (keře, stromy). Posuzovaný bod je situován do výšky 3 m nad terén, ve vzdálenosti 50 m od osy silnice (vzdálenost odpovídající ochrannému pásmu silnice). Souhrnně jsou výsledky výpočtu uvedeny v následující tabulce. Toleranci takto vypočtených hodnot je nutno uvažovat v hodnotě +/- 2dB(A).

Hygienické limity pro posuzovaný chráněný venkovní prostor staveb (pro bydlení) jsou, dle § 12 odst. 1, 3 a přílohy č. 3, část A) nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v posledním platném znění, pro denní dobu LAeq,16h = 60 dB(A) a pro noční dobu LAeq,8h = 50 dB(A).

Jde o hluk z dopravy na silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích.

Tab.: Výpočet hluku pro r. 2020 a 2040

rok	denní doba	pohlitvý terén db(A)	limit LAeq db(A)
2020	den	53,2	60
	noc	46,2	50
2040	den	54,0	60
	noc	47,1	50

Z tohoto předběžně provedeného výpočtu lze předběžně usuzovat, že se stavby pro bydlení nenachází v hlukově zatíženém území. Hygienické limity ekvivalentní hladiny akustického tlaku A stanovené v § 12 odst. 1, 3 a v příloze č. 3, část A) nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, tedy nebudou v chráněném venkovním prostoru staveb překračovány.

c.2) Směrná část územní studie

Za směrné prvky (které lze po přiměřeném projednání, např. předložení jiného srovnatelně kvalitního a komfortního řešení, měnit) pro výstavbu jsou územní studii považovány:

- navržené šířkové uspořádání komunikací a chodníků

- vzhledem ke značné variabilitě šířkového uspořádání, které je umožněno normou ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, není účelné touto územní studií stanovovat závazné příčné rozměry vozidlových komunikací. Typy šířkového uspořádání jsou tedy doporučeny a v případě, že bude prokázáno, že použití jiných typů uspořádání nesnižuje úroveň dopravní obsluhy, lze je využít.

- trasy sítí technické infrastruktury

- vzhledem k tomu, že ne provedení základních bilancí technické infrastruktury je pouze orientační, tak je nelze využít pro stanovování dimenzí jednotlivých sítí. Upřesnit tyto dimenze je územní studií přípustné v podrobnější projektové dokumentaci.

- návrh dělení jednotlivých pozemků pro rodinné domy

- dělení na jednotlivé parcely je touto územní studií považováno za doporučené, neboť záměry a představy jednotlivých vlastníků pozemků o výstavbě nejsou vždy zcela známy. Platí je pouze pro pozemky pro rodinné domy (bez písmenného označení v územní studii), které mohou být slučovány, přičemž minimální rozloha stavebního pozemku je dána hodnotou 800 m². Pro jižní část lokality, přiléhající ke stávající zástavbě, je minimální výměra stanovena na cca 750 m².

6. NÁVRH ČLENĚNÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ NA JEDNOTLIVÉ POZEMKY

Tato studie člení řešenou plochu do celkem 34 pozemků pro výstavbu rodinných domů (rd), dvou pozemků pro výstavbu bytových domů (bd), dvou pozemků pro výstavbu objektů občanské vybavenosti (ov), dvou pozemků pro výstavbu pozemních komunikací (k) a tří pozemků veřejných prostranství (vp).

Návrh rozčlenění plochy na stavební pozemky vychází především ze zpracované rámcové zastavovací studie, která především řešila rozdělení části plochy ve vlastnictví města a z požadavku obsaženém v zadání pro územní studii, který se týkal pozemků v soukromém vlastnictví. Jde především o pozemky p. č. 263/5 a 263/23 v k. ú. Drnholec nad Lubinou, u kterých je navržen způsob jejich napojení na dopravní a technickou infrastrukturu samostatně, nezávisle na části lokality ve vlastnictví města Kopřivnice. Soukromý pozemek (parc. č. 252/6) je řešen v návaznosti na stávající zástavbu (např. jako rozšíření stávající zahrady).

Dopravní obsluha stavebních pozemků, která je popsána v kapitole 8. této textové části, je řešena prostřednictvím nových komunikací, řešených v šířkových parametrech dle ČSN 73 6110 v pozemcích pro výstavbu pozemních komunikací (K). Podél komunikací jsou ve zbytkových plochách vymezena prostranství, která budou sloužit pro případné vybudování chodníků, údržbu komunikace v zimním období (plochy pro odhrnutý sníh), vedení sítí technické infrastruktury apod. Přes tyto plochy budou také vybudovány sjezdy na jednotlivé pozemky určené pro výstavbu. Ve střední části plochy je pak navržen komunikační prostup pro chodce a cyklisty a zároveň zpřístupňující zařízení vysokého napětí (podpurný sloup VN, který bude případně odstraněn).

Členění na pozemky podle způsobu využití – viz Hlavní výkres.

- stavební pozemky pro výstavbu rodinných domů (rd)

Stavební pozemky pro rodinné domy tvoří celkem pět stavebních bloků. Jde o pozemky s označením 1rd - 5rd, 6rd - 17rd, 18rd - 25rd, 26rd - 30rd (vše ve vlastnictví města) a soukromé pozemky rd 31 - 34. Vymezení hranic mezi jednotlivými stavebními pozemky pro rodinné domy je územní studií považováno za doporučené, to znamená, že hranice mezi těmito pozemky lze v případě potřeby posunout (ovšem bez zásahu do ostatních typů pozemků). Dílčí pozemky lze také slučovat na pozemky větší. Nesmí však být významně zmenšována výměra jednotlivých stavebních pozemků, zejména pak pod hodnotu cca 800 m², resp. 750 m² v jižním bloku zástavby rd. Tato výměra byla stanovena s ohledem na krajinný ráz, tradiční způsob zástavby v této části správního území města a s přihlédnutím k návrhu platného územního plánu, týkající se minimální výměry pozemků v plochách bydlení - v rodinných domech - městských a příměstských (BI).

- stavební pozemky pro výstavbu bytových domů (bd)

Stavební pozemky pro bytové domy (bd) jsou vymezeny jako dva celky (1bd a 2bd). Umožňující realizaci více staveb bytových domů (s doplňkovými objekty), avšak za respektování podmínek stanovených touto územní studií nebo platným územním plánem (např. týkající se intenzity využití, intenzity zeleně apod.).

- stavební pozemky pro výstavbu objektů občanské vybavenosti (ov)

Stavební pozemky pro objekty občanské vybavenosti (ov) jsou vymezeny jako dva celky (1ov a 2ov). V rámci těchto pozemků je přípustná realizace více staveb objektů občanské vybavenosti, avšak za respektování podmínek stanovených touto územní studií nebo platným územním plánem (např. týkající se intenzity využití, intenzity zeleně apod.).

- pozemky pro výstavbu pozemních komunikací (k)

Pozemky pro výstavbu pozemních komunikací (k) jsou vymezeny jako dva celky (1k a 2k). Jejich rozměry a tvar vychází z příslušných ustanovení § 22 vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, v posledním platném znění. Základní šířka tohoto pozemku je u 10 m (nejmenší pak 6,5 m, v případě komunikací s parkovacími zálivky pak 13,5 m a více). Šířka prostupu ve střední části plochy je 8 m, prostup jižním směrem má šířku 5 m. Tyto prostupy jsou součástí pozemku 1k. Pozemek 2k je vymezen pouze pro potřeby zajištění dopravní obsluhy pozemků 31rd, 32rd a 33rd.

- pozemky veřejných prostranství (vp)

Tyto pozemky jsou vymezeny dle požadavku §7 odst. 2 vyhl. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území, v posledním platném znění. Jsou vymezeny celkem tři s označením 1vp až 3vp o celkové rozloze cca 9 104 m².

Tab.: Celkové výměry jednotlivých typů pozemků

celková výměra pozemků	6,343 ha	100,00 %
pozemky pro výstavbu rodinných domů (rd)	2,982 ha	47,0 %
pozemky pro výstavbu bytových domů (bd)	0,601 ha	9,5 %
pozemky pro výstavbu objektů občanské vybavenosti (ov)	0,255 ha	4,0 %
pozemky pro výstavbu pozemních komunikací (k)	1,599 ha	25,2 %
pozemky veřejných prostranství (vp)	0,905 ha	14,3 %

7. DOPRAVNÍ OBSLUHA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

a) Napojení na stávající dopravní infrastrukturu

Napojení řešené lokality na nadřazenou dopravní infrastrukturu je předmětem variantního řešení. Přístup do řešené lokality je v současné době zajištěn prostřednictvím stávající místní komunikace (bezejmenné), která obsluhuje zástavbu v této části Lubiny. Ta je zapojena do silnice I/58 prostřednictvím průsečné křižovatky, situované ve vzdálenosti cca 230 m od začátku zástavby, definované dopravní značkou IZ4a „Obec“ na silnici I/58 ve směru do Kopřivnice (značka IZ4a je v kombinaci se značkou IZ4b „Konec obce“ rovněž umístěna na této místní komunikaci, a to bezprostředně před vyústěním na silnici I/58). Tato místní komunikace se od zapojení rozvětňuje do tří směrů - západně, jižně a severně. Jižní a severní větve jsou pak vedeny paralelně se silnicí I/58. Od zapojení do silnice I/58 jižně je místní komunikace ukončena na hranici s areálem společnosti Multised, s.r.o. (v územní studii jde o pozemky pro výrobu), severně je pak přivedena až k hranici s Příborem, kde je zapojena do křižovatky silnice I/58 a II/464. Lokalita je rovněž přístupná z místních komunikací z jižního a jihovýchodního směru, které jsou však ukončeny na hranici řešené lokality. Z místní komunikace, ukončené na jihovýchodním okraji, je dále přes severovýchodní okraj řešeného území vedena samostatná stezka pro chodce a cyklisty, která propojuje tuto komunikaci s místní obslužnou komunikací, vedenou paralelně se silnicí I/58 (viz výše).

Územní studie sleduje celkem tři možnosti napojení na silnici I/58. Jde o napojení prostřednictvím nové křižovatky (varianta A), přestavbu stávající křižovatky (varianta B) a úpravu stávající křižovatky (varianta C) spočívající v úpravě zaústění stávající místní komunikace, vedené do řešené lokality a využití stykové křižovatky, situované při hranici s Příborem (stykové křižovatky silnic I/58, II/464 a místní komunikace). Hlavním důvodem těchto úprav je především předpokládané vyčerpání kapacity stávající křižovatky na silnici I/58, způsobené generovanou dopravou řešené lokality (odhad přínosu lokality je cca 500 vozidel/den jako hodnota RPDI), kdy úroveň kvality dopravy na vedlejší komunikaci klesne na stupeň E (dle orientačních výpočtů podle TP 188 Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací). Dalšími důvody jsou zejména nevyhovující stavebně – technické uspořádání stávající křižovatky a bezpečnost provozu. Pro všechny návrhy jsou uvažovány následující parametry a vstupní údaje:

- šířkové parametry silnice I/58 odpovídají přibližně kategorii S 9,5/70 (v této šířkové kategorii byl také realizován tzv. „obchvat Příbora“ s šířkou jízdního pruhu 3,5 m, šířkou zpevněné krajnice 1,75 m a nezpevněné krajnice cca 0,5 m. Komunikace je bez chodníku. Niveleta komunikace klesá ve směru do Kopřivnice, a to ve sklonu cca 1 – 2 %.
- intenzity dopravních proudů na silnici I/58 jsou stanoveny podle sčítání ŘSD ČR z r. 2016 a jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab.: Výsledky celostátního sčítání dopravy (2016) na silnici I/58 na sčítacím úseku č. 7-2506 Příbor – Kopřivnice (hodnoty RPDI, TNV)

Roční průměr denních intenzit dopravy		TV	O	M	SV
RPDI - všechny dny	voz/den	1 679	9 785	109	11 573
		TV	O	M	SV
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	2 145	10 450	102	12 697
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	513	8 123	128	8 764
Hodinová intenzita dopravy		TV	O	M	SV
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h	165	1057	12	1234
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h	160	928	11	1099
Těžká nákladní vozidla - TNV		TNV			
Hodnota TNV	voz/den	1 596			

Roční průměr denních intenzit dopravy - těžká vozidla *		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV
RPDI - všechny dny	voz/den	715	330	27	68	50	404	78	1	0	6	1679
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRV	TV
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	913	422	35	87	65	524	90	1	0	8	2145
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	219	101	7	21	13	103	47	0	0	2	513
Hodinové intenzity dopravy - těžká vozidla *		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h	71	33	3	7	5	40	7	1	0	1	165
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h	68	32	3	7	5	39	8	1	0	1	160

* LN – Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy; SN – Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10 t) bez přívěsů; SNP – Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10 t) s přívěsy; TN – Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10 t) bez přívěsů; TNP – Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10 t) s přívěsy; NSN – Návěsové soupravy nákladních vozidel; A – Autobusy; AK – Autobusy kloubové; TR – Traktory bez přívěsů; TRP – Traktory s přívěsy

Tab.: Výsledky celostátního sčítání cyklistické dopravy (2016) na silnici I/58 (sčítací úsek 7-2506 Příbor - Kopřivnice)

Intenzita cyklistické dopravy		C
Cyklistická doprava	cyklo/den	143

- odhad intenzit generované dopravy z řešené lokality „Dolní Roličky“. Výpočet je proveden dle certifikované metodiky společnosti Edip, s.r.o. „Metody prognózy intenzit generované dopravy“ z roku 2013. Předpokládá se zastavěnost lokality celkem 33 rodinnými domy a cca 9 bytových domů s celkovým počtem 46 bytů (4 bytové domy o 4 bytech a 5 bytových domů o 6 bytech). Dále se uvažuje s průměrným počtem cca 2,5 obyvatel na 1 dům/byt (celkem tedy 198 obyvatel). Občanská vybavenost je uvažována s malou návštěvností. Pro potřeby výpočtu je uvažováno se souvislou zástavbou, zhoršená dostupnost hromadnou dopravou (danou nižším počtem spojů) a jde o lokalitu lokálního významu.

Tab.: Přínos lokality z hlediska intenzit dopravy v obou směrech

Roční průměr denních intenzit dopravy		TV	O	M	SV
RPDI - všechny dny	voz/den	2	480	8	500
		TV	O	M	SV
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	2	510	9	521
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	2	408	7	417
Hodinová intenzita dopravy		TV	O	M	SV
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h	2	80	3	85
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h	1	70	2	73

Tyto intenzity slouží především pro orientační kapacitní výpočty. Ty se uvažují pro 20-tý rok po uvedení nové křižovatky do provozu, přičemž v rámci této územní studie se předpokládá rok 2045. Podíl směřování dopravy do stávajících komunikací je pro potřeby kapacitních výpočtů stanoven následovně:

- 50 % směr Příbor (cca 21 voz/h z řešené lokality a 21 voz/h do řešené lokality);
- 50 % směr Kopřivnice (cca 22 voz/h z řešené lokality a 21 voz/h do řešené lokality);
- stav dopravního značení na předmětném úseku silnice I/58. Úsek silnice I/58 je situován mimo obec (ve smyslu svislého dopravního značení IZ4a „Obec“). Dopravním značením je

zde rovněž omezeno předjíždění (svislymi dopravními značkami B21a a B21b, které jsou doplněny vodorovným dopravním značením). Rychlost ze směru od Příbora je snížena dopravní značkou B20a na 70 km/h (od Kopřivnice je toto omezení platné až od jednostranného odpojení silnice II/464). Stávající křižovatky jsou vyznačeny příslušným dopravním značením.

- respektování vzájemných nejmenších vzdáleností křižovatek. Tyto vzdálenosti stanovují příslušné ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic (platí pro projektování silnic, dálnic a veřejně přístupných účelových komunikací ve volné krajině, a to pro novostavby, přeložky a rekonstrukce silnic a dálnic spojené s přestavbou zemního tělesa), případně ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací (platí pro průjezdní úseky silnic v zastavěném území obcí, včetně zastavitelných ploch a územních rezerv vymezených v územních plánech).

Nejmenší dovolené vzájemné vzdálenosti křižovatek dle ČSN 73 6101 jsou pro silnice I. třídy 1,5 km, přičemž v blízkosti větších sídelních útvarů (obce nad 30 tis. obyvatel) nebo rozsáhlých průmyslových aglomerací (průmyslové zóny, které generují více než 10tis. voz/den) ji lze v odůvodněných případech snížit až o 50 %. U rekonstrukcí silnic se vzdálenost křižovatek také řeší s přihlédnutím ke stávajícímu stavu a zajištění obslužnosti území. Vzdálenost mezi křižovatkami s odbočovacími a připojovacími pruhy se dle této normy měří ve směru staničení od konce připojovacího pruhu první křižovatky k začátku odbočovacího pruhu druhé křižovatky. Vzdáleností mezi křižovatkami bez přídatných pruhů se rozumí vzdálenost mezi průsečíkem os křižujících se komunikací.

Nejmenší dovolené vzájemné vzdálenosti křižovatek dle ČSN 73 6110 jsou pro sběrné komunikace (což je odpovídající zařazení průtahu silnice I/58 Lubinou) 150 m. Vzdáleností mezi křižovatkami se dle této normy rozumí vzdálenost mezi průsečíkem os křižujících se komunikací. Uplatnění této normy předpokládá, že silnice I/58 je v tomto případě tzv. průjezdním úsekem. Podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v posledním platném znění, se průjezdním úsekem silnice rozumí její průchod územím zastavěným nebo zastavitelným, pokud se tím převádí převážně průjezdná doprava tímto územím. Není-li hranice území zastavěného nebo zastavitelného obsažena ve schválené územně plánovací dokumentaci, určí hranici souvislého zastavění pro účely vymezení délky průjezdního úseku silnice podle stavebně technických podmínek území příslušný stavební úřad na návrh příslušného silničního správního úřadu a po předchozím projednání s obcí, o jejíž území jde.

Dle platného Územního plánu Kopřivnice se silnice I/58 v této části Lubiny nachází v zastavěném území. Úsek silnice I/58 je však ve smyslu svislého dopravního značení IZ4a „Obec“ a IZ4b „Konec obce“ situován mimo obec. Důležité je tedy jednoznačné určení průjezdního úseku silnice a postupovat dle normy ČSN 73 6110, a to s ohledem na budoucí rozvoj řešené lokality. Územní studie doporučuje, aby v každém případě došlo k tzv. místní úpravě provozu, a to posunutím svislých dopravních značek IZ4a a IZ4b na hranici zástavby, a to přibližně do místa, kde se ve směru do Příbora jednosměrně odpojuje ze silnice I/58 silnice II/464.

- zajištění potřebných délek rozhledu dle ČSN 73 6102, a to pro aktuální nejvyšší povolenou rychlost 90 km/h. Rozhledy byly ověřeny pro každou navrženou variantu. V rozhledových polích se překážky nenacházejí, ojediněle rozhledu však mohou bránit náletové dřeviny.

a1) Napojení na stávající dopravní infrastrukturu - napojení prostřednictvím nové křižovatky (varianta A)

Hlavním důvodem realizace nové křižovatky, obsluhující stávající i novou zástavbu v této části Lubiny, je především budoucí změna těžiště zástavby. Nová lokalita bude generovat mnohem větší objem dopravy než stávající zástavba, a je tedy vhodné tomu přizpůsobit i stávající systém dopravní obsluhy a zajistit tak co nejrychlejší vjezd i výjezd z řešeného území. Stávající křižovatka v současném uspořádání je pro tyto účely nevhodná a pro dopravní obsluhu si její poloha vynucuje nevhodný závlak pro motorovou dopravu směřující do řešené lokality.

Dopravní přístup ze silnice I/58 je tedy navrženo zajistit prostřednictvím nové stykové křižovatky. Ta je navržena jako náhrada stávající stykové křižovatky v provozním staničení km 20,580 silnice I/58, jejíž stavebně – technické uspořádání není vyhovující ani soudobým požadavkům.

Obr.: Stávající křižovatka na silnici I/58 (vlevo směr Příbor, vpravo směr Kopřivnice) a její vybavení



Nová křižovatka je umístěna ve vzdálenosti cca 80 m ve směru do Lubiny od stávající průsečné křižovatky. Stávající křižovatku je navrženo zrušit, dopravní obsluhu zástavby, situované podél silnice I/58 vpravo ve směru do Příbora je navrženo řešit pouze ze silnice II/464. Zaústění do silnice I/58 je vzhledem k nízké vytíženosti navrženo zrušit a obslužnou komunikaci v tomto úseku vybavit obrátěním.

Nejbližší stávající křižovatka ve směru do Kopřivnice je od nové křižovatky situována ve vzdálenosti cca 364 m od průsečíku os křižujících se komunikací (resp. cca 186 m od konce uvažovaného odbočovacího pruhu). Ve směru na Příbor je nejbližší křižovatka (počátek jednostranného odbočení silnice II/464) situována ve vzdálenosti cca 220 m od osy křižujících se komunikací. Od začátku zástavby (značky IZ4a „Obec“) je nová křižovatka navržena ve vzdálenosti cca 148 m.

Obr.: Pohled na řešený úsek – uvažovaný začátek úpravy silnice I/58 (od Příbora)



Obr.: Pohled na řešený úsek – uvažovaný konec úpravy (od Kopřivnice)



Novou stykovou křižovatku je navrženo vybavit pruhem pro odbočení vlevo ze směru od Kopřivnice. Šířky průběžných jízdních pruhů silnice I/58 v nové křižovatce jsou navrženy v hodnotě 3,5 m, šířka pruhu pro odbočení vlevo je rovněž předběžně navržena v hodnotě 3,5 m. Pruh pro odbočení vlevo je navržen v celkové délce 95 m a skládá se z délky čekacího úseku Lc v hodnotě 15 m (na základě odhadu generované dopravy), délky zpomalovacího úseku Ld v hodnotě 50 m, délky vyřazovacího úseku Lv v hodnotě 55 m a rozšiřovacího klínu Lr je 90 m ($L_{r/2}=45$ m), řešeném v souladu s platnou ČSN 73 6102. Tvar dopravního stínu je

navržen dle ČSN 73 6102 a jeho délka činí 95 m. Hlavním důvodem pro realizaci odbočovacího pruhu je vymístění zpomalujících a stojících vozidel z hlavního dopravního proudu (směr Příbor) a predikované snížení kapacity křižovatky ze stávajícího stupně D na stupeň E na vedlejší komunikaci (odbočení vlevo) v případě, že odbočení nebude realizováno jako samostatné. V případě jeho realizace bude odhadovaná úroveň kvality dopravy na vedlejší komunikaci na stupni D.

Silnici je navrženo rozšířit o cca 1,75 m na obě strany (symetricky), alternativně lze uvažovat s výraznějším posunem ve směru k řešené lokalitě (např. v případě, že se na základě podrobného zaměření prokáže neúměrný zásah do okolních soukromých pozemků). Ve směru do Kopřivnice bude rovněž nutno realizovat nový odvodňovací příkop s propustkem pod vedlejší komunikací. Vzdálenost stop čáry odbočovacího pruhu od osy vedlejší komunikace je 11,75 m. Podélný sklon komunikace se nemění, respektován je stávající stav. Příčný sklon v místě úpravy bude respektovat stávající sklon silnice I/58.

Vedlejší komunikace (do lokality) je navržena jako dvoupruhová (6 m mezi obrubami), rozšířená v místě zaústění na cca 29,8 m. Poloměry nároží jsou 12 m. Do této vedlejší komunikace je ve vzdálenosti cca 23,5 m od osy silnice I/58 zaústěna komunikace napojující stávající zástavbu situovanou severozápadně. Ta je navržena ve dvoupruhovém uspořádání s šířkou 5,5 m mezi obrubami a navazuje na stávající obslužné komunikace. Podél této komunikace je řešen chodník, který navazuje na pěší komunikace navržené v rámci územní studie a stávající komunikaci vedenou k areálu společnosti Multised, s.r.o. (ta se v současné době využívá jako komunikace pro pěší a cyklisty).

Tato varianta je preferována jako výsledná. Jejím předpokladem je i nezbytná úprava svislého a vodorovného dopravního značení. Ta by měla spočívat především v úpravě možnosti předjíždění, snížení maximální dovolené rychlosti, případně v úpravě umístění dopravních značek IZ4a „Obec“ a IZ 4b „Konec obce“. Územní studie rovněž doporučuje v podrobnější projektové dokumentaci prověřit potřebu pěších vazeb přes silnici I/58 směrem ke stávající zástavbě podél silnice vpravo ve směru na Příbor s návazností na navržený uslepený úsek místní komunikace. V tomto případě by část dopravního stínu byla využita pro ochranný dopravní ostrůvek s návazným chodníkem a stezkou pro chodce, vedenou k navrženému obratišti na místní komunikaci (toto dílčí alternativní řešení však není v grafické části územní studie dále rozpracováno).

Detail zapojení řešené lokality do silnice I/58 ve variantě A je obsahem přílohy č. 1.

a2) Napojení na stávající dopravní infrastrukturu - přestavba stávající křižovatky (varianta B)

Důvodem přestavby stávající křižovatky je především její nevyhovující stav, který již neodpovídá ani soudobým požadavkům (zejména na průjezd nákladních vozidel, např. pro svoz odpadu, na bezpečnost a plynulost provozu a v případě zapojení komunikace od severovýchodu také na délky rozhledu). Zvýšení dopravního provozu, způsobené generovanou dopravou, případně i dopravou, realizovanou během výstavby v řešené lokalitě, by tak vyvolalo negativní dopady na kapacitu stávající křižovatky (snížení úrovně kvality dopravy) a především bezpečnost a plynulost provozu na silnici I/58.

Dopravní přístup ze silnice I/58 je tedy navrženo zajistit prostřednictvím stávající průsečné křižovatky, u které je nutné provést komplexní přestavbu. V jejím rámci je navrženo křižovatku vybavit pruhem pro odbočení vlevo ze směru od Kopřivnice a zkráceným pruhem pro odbočení vlevo ze směru od Příbora. Křižovatka (resp. počátek zkráceného odbočovacího pruhu) je umístěna ve vzdálenosti pouze cca 75 m od počátku jednosměrného odbočení silnice II/464 ze

silnice I/58, ve směru do Lubiny je pak nejbližší křižovatka vzdálena cca 250 m od konce odbočovacího pruhu.

Obr.: Pohled na stávající křižovatku (od Příbora)



Obr.: Pohled na stávající křižovatku (od Kopřivnice)



Šířky průběžných jízdních pruhů silnice I/58 jsou navrženy v hodnotě 3,5 m, šířka pruhu pro odbočení vlevo je rovněž předběžně navržena v hodnotě 3,5 m.

Pruh pro odbočení vlevo ze směru od Kopřivnice je navržen v celkové délce 95 m a skládá se z délky čekacího úseku Lc v hodnotě 15 m (na základě odhadu generované dopravy), délky zpomalovacího úseku Ld v hodnotě 50 m, délky vyřazovacího úseku Lv v hodnotě 55 m a rozšiřovacího klínu Lr je 90 m ($L_{r/2}=45$ m), řešeném v souladu s platnou ČSN 73 6102. Tvar dopravního stínu je navržen dle ČSN 73 6102 a jeho délka činí 95 m.

Pruh pro odbočení vpravo ze směru od Příbora je navržen jako zkrácený podle ČSN 73 6102 v celkové délce 60 m a skládá se z délky čekacího úseku Lc v hodnotě 15 m (s ohledem na velmi nízké intenzity odbočujících vozidel) a rozšiřovacího klínu v délce $L_{r/2}=45$ m.

Silnici je navrženo rozšířit o cca 3,5 m ve směru jihozápadním (k řešené lokalitě), a to z důvodu stísněných poměrů na opačné straně, kde se nachází soukromý pozemek s opločením z betonových bloků.

Vedlejší komunikace (do lokality) je navržena jako dvoupruhová (6 m mezi obrubami). Poloměry nároží jsou 12 m. Do této vedlejší komunikace je ve vzdálenosti cca 23,5 m od osy silnice I/58 zaústěna komunikace napojující stávající zástavbu. Ta je navržena ve dvoupruhovém uspořádání s šířkou 5,5 m mezi obrubami a navazuje na stávající obslužnou komunikaci.

Tato varianta je považována za kompromisní vůči dopravní obsluze řešené plochy Z4Dr. Její nevýhodou je, že stávající poloha napojení obslužných komunikací, vytváří nevhodný závlek do řešeného území, které se v budoucnu stane hlavním těžištěm zástavby v této části Lubiny. Rovněž rozšíření silnice I/58 si vynucuje rozsáhlejší úpravu odvodňovacího příkopu, vedeného podél silniční komunikace a komplikuje zapojení stávajících obslužných komunikací v této lokalitě (zkracuje vzdálenost zapojení těchto komunikací od zaústění do silnice I/58 a bude nutno přeložit, event. zatrubnit příkop podél místní komunikace, vedené do řešené lokality). Také je nezbytná úprava svíslého a vodorovného dopravního značení. Ta by měla spočívat především v úpravě možnosti předjíždění, případně snížení maximální dovolené rychlosti. Zvážit je nutno úpravu umístění dopravních značek IZ4a „Obec“ a IZ 4b „Konec obce“.

Alternativně lze v rámci přestavby uvažovat se zrušením severovýchodního ramene (místní komunikace) a dopravní obsluhu zastavěného území severovýchodně silnice I/58 řešit z křižovatky silnice I/58 a II/464. V tomto případě nahradí zkrácený odbočovací pruh dopravní stín o délce 95 m. Vzdálenost k nejbližší křižovatce pak bude cca 180 m.

Detail zapojení řešené lokality do silnice I/58 ve variantě B je obsahem přílohy č. 2.

a3) Napojení na stávající dopravní infrastrukturu – napojení lokality z křižovatky silnic I/58 a II/464 (varianta C)

V případě, že nebude možné vybudovat novou křižovatku, nebo nebude možné provést přestavbu stávající křižovatky, je navrženo dopravní obsluhu řešit z křižovatky silnic I/58 a II/464, do které je zapojena také místní komunikace, vedená paralelně se silnicí I/58 až k řešenému území. Tuto komunikaci je navrženo šířkově upravit na dvoupruhovou, a to v celé její délce od zapojení do silnice I/58 až po hranici řešené lokality.

Stávající křižovatku, která v současné době obsluhuje zástavbu v lokalitě Dolních Roliček, je navrženo buď zrušit, nebo ponechat s úpravou stavební, případně dopravně – organizační. Ta by spočívala v omezení dopravní obsluhy, kdy by vjezd do lokality přes tuto křižovatku ze silnice I/58 byl umožněn pouze od Příbora (od Kopřivnice by byl zakázán) a výjezd by byl možný pouze ve směru do Kopřivnice. Dopravní proudy by tedy byly usměrněny buď stavebním opatřením (ostrůvkem na vedlejší komunikaci, znemožňujícím odbočení vlevo ze silnice I/58 a doleva na silnici I/58).

Obr.: Ideový návrh možného usměrnění dopravních proudů prostřednictvím směrového osvětlení na vedlejší komunikaci



Detail zapojení řešené lokality do silnice I/58 ve variantě C je obsahem přílohy č. 3.

b) Vnitřní dopravní síť

Navržené komunikace umožňují dopravní obsluhu všech vymezených pozemků. Koncepce dopravního řešení předpokládá samostatnou dopravní obsluhu severní části lokality s vymezenými pozemky 1rd – 30rd a pozemky bd a ov, a to ze silnice I/58. Část lokality, která navazuje na stávající zástavbu z jihu s pozemky 31rd – 33rd, je pak přístupná ze stávající místní komunikace (bezejmenné). V území je zachován stávající pěší prostup (stezka pro chodce a cyklisty), který je veden podél východního okraje lokality a který je do navrženého dopravního řešení zakomponován. Navržen je rovněž pěší prostup jihozápadním směrem ke stávající zástavbě podél vodního toku Sýkoreček. Navržené komunikace a prostupy pěší / cyklistické dopravy jsou pracovně označeny jako větve „A“ až větve „E“.

Větev „A“ je koncipovaná jako obvodová komunikace vůči zástavbě. Přímo navazuje na hlavní vstup do řešeného území od silnice I/58 v severní části řešené lokality a vytváří tak uzavřený okružní komunikační systém, doplněný spojovacími komunikacemi a prostupy. Tato komunikace zajišťuje dopravní obsluhu bloků pozemků 1rd – 5rd, 12rd – 17rd, 22rd – 25rd, 26rd – 30rd (případně samostatných pozemků 6rd a 21rd) a také pozemků 1bd, 2bd, 1ov a 2ov. Navržena je jako dvoupruhová s obousměrným provozem, s proměnlivým typem příčného uspořádání (typ MO2 10/6,5/30, MO2p 15/6,5/30 případně MO2 16,5/6,5/30 s parkovacími zálivky s kolovým stáním). Délka větve „A“ je cca 806 m.

Větev „B“ představuje střední spojnicí okružního komunikačního systému (větve „A“). Vedená je střední částí plochy a zpřístupňuje pozemky uvnitř řešeného území. Jde o bloky pozemků 6rd - 11rd a 18rd - 21rd. Z této komunikace lze také obsluhovat části pozemků pro výstavbu 1bd, 2 bd a 2ov. Uspořádání větve „B“ odpovídá typu MO2 13,5/6,5/30 s pravidelně umístěnými jednostrannými parkovacími zálivkami s podélným stáním. Délka větve „B“ je cca 268 m.

Větev „C“ je navržena jako nemotoristická komunikace pro chodce a cyklisty. Lokality prochází v příčném směru a propojuje její střední část s okružní (obvodovou komunikací) komunikací. Zajišťuje tedy pěší / cyklistické propojení řešené lokality a stávající stezky pro chodce a cyklisty, která je vedena podél severovýchodního okraje řešeného území. V lokalitě také zajišťuje propojení vymezených pozemků veřejných prostranství 2vp a 3vp. Šířka komunikace je předběžně navržena v hodnotě 3 m, s pozemkem v šířce 8 m. Nadstandardní šířka pozemku zohledňuje umístění podpůrného bodu (sloupu) vysokého napětí 22 kV, který bude nutno v tomto prostoru řešit, a to jako součást přeložky vzdušného vedení VN 22 kV, které jako stávající lokalitou prochází ve směru sever - jih.

Větev „D“ je rovněž řešena jako nemotoristická komunikace pro chodce a cyklisty. Propojuje větev „A“ a stávající místní komunikaci, ukončenou za jižním cípem řešeného území. Zajišťuje tedy další přístup do lokality. Šířka komunikace je předběžně navržena v hodnotě 3 m, s pozemkem v šířce 5 m.

Větev „E“ je krátkou uslepenou komunikací zajišťující samostatnou dopravní obsluhu jiho-východní části řešené lokality s vymezenými pozemky 31rd - 33rd. Navržena je jako jednopruhová obousměrná místní komunikace s typem šířkového uspořádání MO1 6,5/4/30. Její délka je cca 89 m a je opatřena úvratovým obratištěm umožňující přístup na pozemky 31rd a 32rd a otáčení lehkých nákladních vozidel.

Ačkoliv územní studie nepředjímá zatřídění budoucích komunikací v řešené ploše (nebo mimo ni), doporučuje je realizovat dle platných norem ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, křižovatky pak dle ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích. Z hlediska urbanisticko – dopravního jsou tyto komunikace územní studií považovány za místní komunikace funkční skupiny C – obslužné dle ČSN 73 6110 (v případě, že budou tyto komunikace navrhovány jako veřejně přístupné účelové komunikace, budou realizovány v parametrech komunikací funkční skupiny C). Zatřídění komunikací do funkční skupiny D1 - místních nemotoristických komunikací s režimem obytné zóny sice není územní studií přímo navrhováno, je však možné s tímto návrhem uvažovat v podrobnější projektové dokumentaci. Detailní návrh obytné zóny se totiž dle doporučení Technických podmínek 103 Navrhování obytných a pěších zón, schválených Ministerstvem dopravy č. j. 1002/08-91 O-IPK/I v r. 2008, provádí na základě podkladů investora a ve spolupráci s pracovníky místní i státní správy, a to v zájmu řešení širší oblasti i jednotlivých detailů. Návrh jednotlivých prvků v obytné zóně by tak musel být rozpracován nad rámec rozlišení územní studie. Jde např. o realizaci zvýšených prahů na vjezdech, estetické úpravy prostoru místních komunikací, včetně jejich detailnějšího materiálového řešení, situování parkovacích stání apod. Vzhledem k tomu, že řešená lokalita není koncipována jako průjezdná, lze návrh obytné zóny územní studií považovat za možný. V tomto případě je však nutno dopravní návrh upravit, avšak za respektování vymezených pozemků pro výstavbu pozemních komunikací (k).

Provoz chodců v lokalitě je ve výsledné variantě navrženo řešit jako oddělený od motorové dopravy. Všechny komunikace mimo větve „E“ jsou řešeny s chodníky v obvyklé šířce 2 m. Pro cyklisty nejsou v řešené lokalitě navrhována žádná opatření a předpokládá se, že budou využívat vozovku komunikací pro motorová vozidla, případně větvi „C“ a „D“.

Přesné polohy jednotlivých sjezdů k vymezeným pozemkům nejsou územní studií řešeny, budou však realizovány dle ČSN 73 6110. Poloměry nároží navržených vnitřních křižovatek vycházejí z vlečných křivek největšího vozidla, jehož provoz lze v lokalitě očekávat (např. vozidlo HZS nebo pro odvoz odpadu). Nejmenší poloměr oblouku nároží je 5 m, obvyklý pak 6 a 7 m, a to s ohledem na to, že páteřní komunikace je řešena jako dvoupruhová a s přihlédnutím k předpokládaným nízkým intenzitám dopravy (dostatečně široký hlavní dopravní pro-

stor, umožňuje odbočení s přesahem vozidla do protisměru a zabezpečení potřebného rozhledu v křižovatce).

Předpokládá se osazení silničních obrubníků šířky min. 150 mm, které budou v místech sjezdů k nemovitostem (vjezdům na pozemky) sníženy. Zelené pásy podél komunikací budou přednostně využity pro vedení sítí technické infrastruktury a případně pro vybudování chodníku. Kryt vozovky je doporučeno řešit jako zpevněný (např. asfaltobeton), návrhová úroveň porušení a třída dopravního zatížení bude stanovena samostatnou dokumentací. Předpokládají se však, s ohledem na malé dopravní zatížení, jejich nižší stupně.

c) Odstavování a parkování osobních automobilů

Odstavování a parkování osobních vozidel v plochách pro realizaci i bytových domů a objektů občanské vybavenosti budou parkovací a odstavná místa navržena v souladu s požadavky ČSN 73 6110, a to pro stupeň automobilizace 1 : 2,5 (platným Územním plánem Kopřivnice tento stupeň není stanoven).

Předpokládá se zastavěnost lokality celkem 33 rodinnými domy a cca 9 bytovými domy s celkovým počtem 46 bytů (4 bytové domy o 4 bytech a 5 bytových domů o 6 bytech). Dále se uvažuje s průměrným počtem cca 2,5 obyvatel na 1 dům/byt (celkem tedy 198 obyvatel). Občanská vybavenost je uvažována s malou návštěvností. Se součiniteli redukce počtu stání se neuvažuje (resp. součinitel odpovídá hodnotě 1).

Odstavná stání pro rodinné domy budou přednostně zajištěna na vlastních pozemcích (doporučeno je vyžadovat realizaci minimálně dvou odstavných stání na pozemku). Pro bytové domy je potřeba odstavných stání odhadnuta na cca 46 stání. Parkovacích stání pro návštěvníky obyvatel bytových nebo rodinných domů je navrženo cca 10. Pro občanskou vybavenost nelze z důvodu nejasného využití pozemků odhad provést. Celkově je však navrženo 90 stání na terénu. Pro potřeby bydlení je tedy rezervováno cca 56 - 60 míst, zbývající parkovací stání pak mohou sloužit potřebám občanské vybavenosti, což je vzhledem k omezeným prostorovým možnostem jednotlivých pozemků pro výstavbu objektů občanské vybavenosti považováno za dostatečné. Rozměry parkovacích stání odpovídají ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Vymezena jsou také stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Vymezeno jich je celkem 8.

Pozn.. V řešeném území nelze uvažovat s parkováním vozidel o hmotnosti vyšší než 3,5 t.

8. ZÁSBOVÁNÍ PITNOU VODOU

a) Napojení na stávající technickou infrastrukturu

V Kopřivnici, resp. v k.ú. Drnholec nad Lubinou, kde řešená lokalita územně spadá, je vybudován veřejný vodovod, který je ve správě SmVaK Ostrava, a.s. Zdrojem vody je přivaděč z vodojemu Hájev - Kopřivnice - Nový Jičín. Řešená lokalita je pod tlakem vodojemu OOV Hájev (o objemu 2 000 m³), který tak určuje tlak v místní vodovodní síti. Jeho maximální hladina je 378,12 m n. m., dno je pak na kótě 367,00 m n. m. Dle údajů platného územního plánu pokrývá stávající vodovodní systém v této části Kopřivnice současnou i budoucí potřebu. Je nutná pouze postupná rekonstrukce vodovodní sítě.

Řešenou lokalitou přímo prochází vodovodní řad DN 100 (PVC), který vodou zásobuje zástavbu v této části Kopřivnice. Tento vodovodní řad je tedy napojovacím bodem, ze kterého se předpokládá zásobování řešené plochy vodou.

b) Návrh zásobování vodou

Výpočet potřeby vody je orientačně proveden na základě údajů obsažených v PRVKÚK MSK, směrnici č. 9 z roku 1973 a v příloze č. 12 k vyhlášce č. 428/2001 Sb. Předpokladem výpočtu je realizace 33 rodinných domů, 46 bytů v bytových domech a 2 objektů občanské vybavenosti. Odhad provedený územní studií pro maximální zastavěnost počítá s průměrně 2,5 obyvateli na rodinný dům / byt. Celkem tedy lze předpokládat nárůst počtu obyvatel o cca 198 osob. U občanské vybavenosti se pro potřeby územní studie předpokládají provozy typu školka do 100 dětí (odhad 20 dětí), prodejna do 400 m² s 8 zaměstnanci.

Spotřebu vody pro bytovou sféru lze odhadnout následovně:

- průměrná denní potřeba vody Q_p pro obyvatele činí (dle prognózy):
 $Q_p = 198 \text{ obyv.} \times 130 \text{ l/os/den} = 25\,740 \text{ l/den} = 25,740 \text{ m}^3/\text{den} = 0,30 \text{ l/s}$
- maximální denní potřeba $Q_{d,max}$ při koeficientu denní nerovnoměrnosti $k_d = 1,3$ činí:
 $Q_{d,max} = Q_p \times k_d; Q_{d,max} = 0,39 \text{ l/s}$
- maximální hodinová potřeba vody $Q_{h,max}$ při koeficientu hodinové nerovnoměrnosti $k_h = 1,8$ činí:
 $Q_{h,max} = Q_{d,max} \times k_h; Q_{h,max} = 0,70 \text{ l/s}$

Spotřebu vody pro občanskou vybavenost (mateřskou školku) lze odhadnout následovně:

- průměrná denní potřeba vody Q_p činí (dle předběžného odhadu):
 $Q_p = 20 \text{ dětí} \times 60 \text{ l/os/den} + 8 \text{ zam.} \times 80 \text{ l/os/den} = 1\,840 \text{ l/den} = 1,840 \text{ m}^3/\text{den} = 0,02 \text{ l/s}$
- maximální denní potřeba $Q_{d,max}$ při koeficientu denní nerovnoměrnosti $k_d = 1,3$ činí:
 $Q_{d,max} = Q_p \times k_d; Q_{d,max} = 0,03 \text{ l/s}$
- maximální hodinová potřeba vody $Q_{h,max}$ při koeficientu hodinové nerovnoměrnosti $k_h = 1,8$ činí:
 $Q_{h,max} = Q_{d,max} \times k_h; Q_{h,max} = 0,05 \text{ l/s}$

Celková spotřeba vody v řešené lokalitě je následující:

- průměrná denní potřeba vody Q_p : 0,32 l/s
- maximální denní potřeba $Q_{d,max}$: 0,42 l/s
- maximální hodinová potřeba vody $Q_{h,max}$: 0,75 l/s

Zastavitelné plochy řešené touto studií je tedy navrženo zásobit pitnou vodou z veřejné vodovodní sítě. Vymezené pozemky je navrženo napojit na vodovodní řad DN 100, který řešenou lokalitou prochází. Jeho trasu je však nutné přeložit z důvodu uvolnění plochy pro zástavbu. Návrh územní studie předpokládá vybudování přeložky tohoto vodovodu v uličních prostorech větve A v délce cca 417 m. V grafické části je tento záměr označen „přeložka vodovodu DN 100“ a je považován za samostatnou investiční akci, podmiňující zásobování budoucí zástavby. Průchod vodovodu řešenou lokalitou tedy bude zachován a k omezení dodávek pitné vody směrem na Příbor a do ostatních částí Lubiny nedojde. V místě, kde jsou situovány pozemky 3rd a 4rd, jsou pro výstavbu rodinných domů stanoveny stavební čáry v šířce 2,5 m od předpokládané osy vodovodu, jejichž vymezení by mělo zabezpečit, že zde nebude realizována žádná výstavba omezující tento vodovod. Trasu vodovodu je však nutno považovat za orientační.

Pro pozemky situované v jižní části řešené lokality je možné uvažovat se zásobováním z vodovodu DN 100 (PVC), vedeného v uličním prostoru komunikace za jižním okrajem řešeného území. Novou vodovodní síť je v řešeném území navrženo zokruhovat, avšak nutné to není (v tom případě budou koncové větve vodovodů osazeny koncovou hydrantovou sestavou). Předpokládaná dimenze vodovodních řadů bude DN 80 až DN 100 (materiál PVC), problémy s hydrostatickým tlakem ve vodovodní síti se vzhledem k výškovým hladinám vody ve vodojemu Hájev (378,12 - 367,00 m n.m.) a nadmořské výšce řešeného území (cca 301,7 – 307,5 m n.m.) neočekávají.

Trasy vodovodů jsou vymezeny přiměřeně měřítku zpracování územní studie a jsou vedeny vesměs po veřejných pozemcích v zelených pásích. Přesné polohy vodovodních řadů včetně profilů a vodovodních přípojek budou následně dořešeny v dalším stupni projektové dokumentace. Prostor nad stávajícími i nově navrhovanými vodovodními řady však bude zachován volný a kdykoliv přístupný za účelem zajištění provozu, provádění údržby, oprav a rekonstrukcí. Při souběhu a křížení vodovodních řadů s ostatními sítěmi technického vybavení je třeba dodržet požadované vzdálenosti dle ČSN 736005 Prostorové uspořádání technických sítí.

9. LIKVIDACE ODPADNÍCH VOD

a) Napojení na stávající technickou infrastrukturu

V k. ú. Drnholec nad Lubinou byla v roce 2012 vybudována gravitační a tlaková oddílná kanalizace, která je prostřednictvím čerpacích stanic zapojena do jednotné kanalizace města Kopřivnice, která je následně zaústěna do centrální čistírny odpadních vod (ČOV). Centrální ČOV byla zkapacitněna v roce 2010 na 30 000 EO (ekvivalentních obyvatel, tj. osob, které budou k čistírně trvale napojeny), což plně pokrývá současnou i budoucí potřebu města a jeho místních částí. Okrajové části obce pak nejsou odkanalizované. Zde probíhá likvidace splaškových odpadních vod z jednotlivých objektů obytné zástavby lokálně přímo u zdroje (to se však řešené lokality, ani jejího okolí, netýká). Řady gravitační splaškové kanalizace v profilu DN 300 (polypropylen) jsou ukončeny při severovýchodním a jižním okraji řešené lokality, za severním okrajem je pak vedena kanalizace tlaková, a to směrem od centrální čerpací stanice splaškové kanalizace v Drnholci nad Lubinou (KČS 8) na centrální ČOV v Kopřivnici.

b) Návrh likvidace odpadních vod

Předpokladem výpočtu bilance množství splaškových vod z navržené zástavby při odvádění na centrální ČOV do Kopřivnice je realizace 33 rodinných domů, 46 bytů v bytových domech a 2 objektů občanské vybavenosti. Odhad provedený územní studií pro maximální zastavěnost počítá s průměrně 2,5 obyvateli na rodinný dům / byt. Celkem tedy lze předpokládat nárůst počtu obyvatel o cca 198 osob. U občanské vybavenosti se pro potřeby územní studie předpokládají provozy typu školka do 100 dětí (odhad 20 dětí), prodejna do 400 m² s 8 zaměstnanci. Celkem tedy lze předpokládat nárůst počtu EO o cca 206.

Průměrná denní potřeba vody Q_p pro obyvatele dle prognózy územní studie činí 27,6 m³/den. Z těchto údajů lze odvodit roční potřeba vody Q_r na cca 10 100 m³/rok dle prognózy. Tomu odpovídá předpokládané průměrné množství vyprodukovaných splaškových vod odváděných kanalizací na ČOV. Denně jde o cca 27,6 m³, ročně pak o cca 10 100 m³.

Návrh likvidace odpadních vod z řešeného území je řešen s ohledem na existenci splaškové kanalizace, jejíž trasy (kmenové stoky) jsou vedeny v dosahu řešeného území. Využití stávající gravitační splaškové kanalizace však není navrhováno. Napojovacím bodem (a to i dle požadavku SmVaK) bude tlaková kanalizace, vedená mezi KČS 8 v Drnholci nad Lubinou

a centrální ČOV v Kopřivnici, která prochází za severním okrajem řešené lokality (v pozemcích parc. č. 92/5 a 191/2 v k.ú. Drnholec nad Lubinou). Navržené řešení tedy předpokládá vybudování oddílné splaškové gravitační kanalizace s lokálním čerpáním odpadních vod. Stoky gravitační kanalizace jsou vedeny v komunikačních větvích „A“ a „C“. Svedeny jsou do severozápadní části lokality, kde je navrženo vybudovat čerpací stanici. Z této čerpací stanice budou následně výtlačným řadem odváděny splaškové vody do tlakové kanalizace KČS 8 – ČOV Kopřivnice. Tuto trasu je možné alternativně vést z čerpací stanice západním směrem (přes pozemky parc. č. 560, 215/2 a 227/3). Předpokládané dimenze kanalizačního potrubí budou DN 100 až DN 300.

Trasy nové splaškové kanalizace jsou vymezeny přiměřeně měřítku zpracování územní studie. Přesné polohy kanalizačních stok včetně profilů, přípojek a dalších zařízení na stokách, budou následně dořešeny v dalším stupni projektové dokumentace. Při souběhu a křížení kanalizačních řadů s ostatními sítěmi technického vybavení je třeba dodržet požadované vzdálenosti dle ČSN 736005 Prostorové uspořádání technických sítí.

10. HOSPODAŘENÍ S DEŠŤOVÝMI VODAMI, LIKVIDACE DEŠŤOVÝCH VOD

a) Napojení na stávající technickou infrastrukturu

V Kopřivnici, resp. místní části Lubina, systém dešťové kanalizace provozován není. Dešťové vody jsou zadržovány v území vsakováním, případně jsou zachytávány prostřednictvím otevřených příkopů podél komunikací nebo jsou ojediněle z komunikací jímány do místní nesouvislé dešťové kanalizace. Nesouvislé úseky dešťové kanalizace v Kopřivnici a místních částech jsou také zaústěny do místních recipientů či svedeny do jednotné kanalizace. Budování systému dešťové kanalizace platný územní plán nenavrhuje, předpokládá však zneškodňování, resp. vsakování dešťových vod v místě vzniku.

V řešeném území ani jeho bližším okolí se nenacházejí úseky dešťové kanalizace. Nejbližším vodním tokem je Sýkoreček, procházející za západní hranicí řešené lokality, který se v sousedním Příboře vlévá do Lubiny. Územně spadá do povodí Odry, správcem toku je Povodí Odry, s. p. Pozemky v řešeném území jsou odvodněny prostřednictvím meliorací. Jejich stav však není znám.

b) Návrh hospodaření s dešťovými vodami, likvidace dešťových vod

Územní studie obecně navrhuje dešťové vody v maximální míře zadržet v řešené lokalitě, a tím omezit jejich rychlý odtok z území.

Dle geologických map (<http://mapy.geology.cz/>) je v řešeném území převažujícím typem horniny nevytřídný štěrk. Půdní typ (<https://bpej.vumop.cz/>) představuje hnědozem, půdotvorný substrát pak spraše. Hydropedologické charakteristiky jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab.: Hydropedologické charakteristiky řešeného území

Hydropedologická charakteristika	Rozsah hodnot	Kategorie
Hydrologická skupina	0,1 - 0,2 mm/min ($1,7 \times 10^{-6}$ - $3,3 \times 10^{-6}$ m/s)	půdy se střední rychlostí infiltrace
Infiltrace a propustnost	0,15 - 0,20 mm/min ($2,5 \times 10^{-6}$ - $3,3 \times 10^{-6}$ m/s)	vyšší střední
Retenční vodní kapacita	100 - 160 l/m ²	nižší střední
Využitelná vodní kapacita	150 - 199 l/m ²	vyšší střední

Jde o půdy se střední rychlostí infiltrace i při úplném nasycení, zahrnující převážně půdy středně hluboké až hluboké, středně až dobře odvodněné, hlinitopísčité až jílovitohlinité.

Pro umožnění vsakování musí být obecně splněny následující podmínky:

- dostatečná propustnost půdy (viz tabulka výše). Zeminy, jejichž koeficient filtrace je nižší než 1×10^{-7} – např. jílovité zeminy - jsou již pro vsakování nevhodné. Záleží však na konkrétním podloží, které lze prokázat pouze hydrogeologickým posudkem. Ten nebyl v rámci zadání územní studie požadován.
- dostatečná hloubka hladiny podzemní vody (hladinu podzemní vody - HPV - lze stanovit pouze hydrogeologickým průzkumem. Předpokládá se však její zastižení v hloubce 1 – 2 m pod úrovní terénu (zřejmě v závislosti na aktuálních srážkách). Obecně však lze konstatovat, že HPV by měla být min. 1 m pod vsakovacím objektem, z důvodu zajištění přirozené filtrace vsakující se vody. Případný vsakovací objekt však musí být rovněž umístěn v nezámrazné hloubce, což v podmínkách řešené lokality představuje odhadem min. 0,6 až 1,0 m.);
- zasakování vody nesmí ohrozit kvalitu podzemní vody. K ohrožení může dojít zejména v případech, kdy se vsakuje srážková voda ve spojení s odpadní vodou např. z domovní ČOV. Srážkové vody také mohou být znečištěny od povrchů, po kterých stékají - např. plechové střechy mohou uvolňovat těžké kovy, vody z povrchů vozovek mohou být znečištěny ropnými látkami apod.;

Dešťové vody ze soukromých pozemků (střech objektů a zpevněných ploch v zahradách rodinných domů) budou primárně likvidovány prostřednictvím vsaku na vlastních pozemcích majitelů nemovitostí, a to v souladu s ustanovením §20, odst. 5), písm. c), vyhlášky č. 501/2006 Sb. Pokud budou dále splněny podmínky podle §21, odst. 3) této vyhlášky, není nutno řešit další opatření (realizaci dalších objektů hospodaření s dešťovými vodami – tzv. objekty HDV). V ostatních případech a v případě komunikací bude odvodnění řešeno s využitím jiných objektů hospodaření s dešťovými vodami, a tím omezit jejich rychlý odtok z území.

Orientační výpočet průtoku dešťových vod ze zastavitelných pozemků řešené plochy je předběžně proveden dle ČSN 75 6101. Odhad je proveden zvláště pro stavební pozemky a pro komunikace.

Pro stavební pozemky je množství srážkových vod odhadnuto na cca 153 l/s, tedy cca 0,15 m³/s (na 1 m² stavebního pozemku je to cca 0,004 l/s). Tento objem je uvažován s předpokladem maximálního procenta zastavění pozemků, která činí cca 40 % plochy pozemku s tím, že zbytek budou tvořit plochy pokryté vegetací (zahrada, zeleň). Rozložení zpevněných ploch v rámci jednoho pozemku je pro potřeby předběžného odhadu uvažováno následujícím způsobem: cca 150 m² tvoří střecha jednoho rodinného domu, 200 m² střecha bytového domu nebo objektu občanské vybavenosti, 60 % ze zbývajících maximálního procenta zastavění pozemku tvoří betonové nebo asfaltové plochy (příjezdy ke garážím), 30 % dlažby (přístupové chodníky) a 10 % štěrkové povrchy. Dešťové vody z těchto soukromých pozemků (tedy ze střech objektů a zpevněných ploch) budou primárně likvidovány prostřednictvím vsaku na vlastních pozemcích majitelů nemovitostí.

Z komunikačních prostorů řešené plochy je odhad množství dešťových odpadních vod stanoven orientačně na cca 115,1 l/s (cca 0,12 m³/s). Srážkové vody z komunikací se pak předpokládají jako neznečištěné (dle ČSN 75 6101 Stokové sítě a kanalizační přípojky), neboť jde o pozemní komunikace s nízkou intenzitou provozu, u kterých se znečištění nežádoucími látkami nepředpokládá. Podle TNV 75 9011 Hospodaření se srážkovými vodami je míra znečištění vod z těchto typů komunikací (komunikace pro chodce a cyklisty, málo frekventovaná par-

koviště osobních aut nebo málo frekventované pozemní komunikace a příjezdy k domům) považována za nízkou.

Mezi základní objekty HDV, které lze využít v řešeném území na stavebních pozemcích využít, patří:

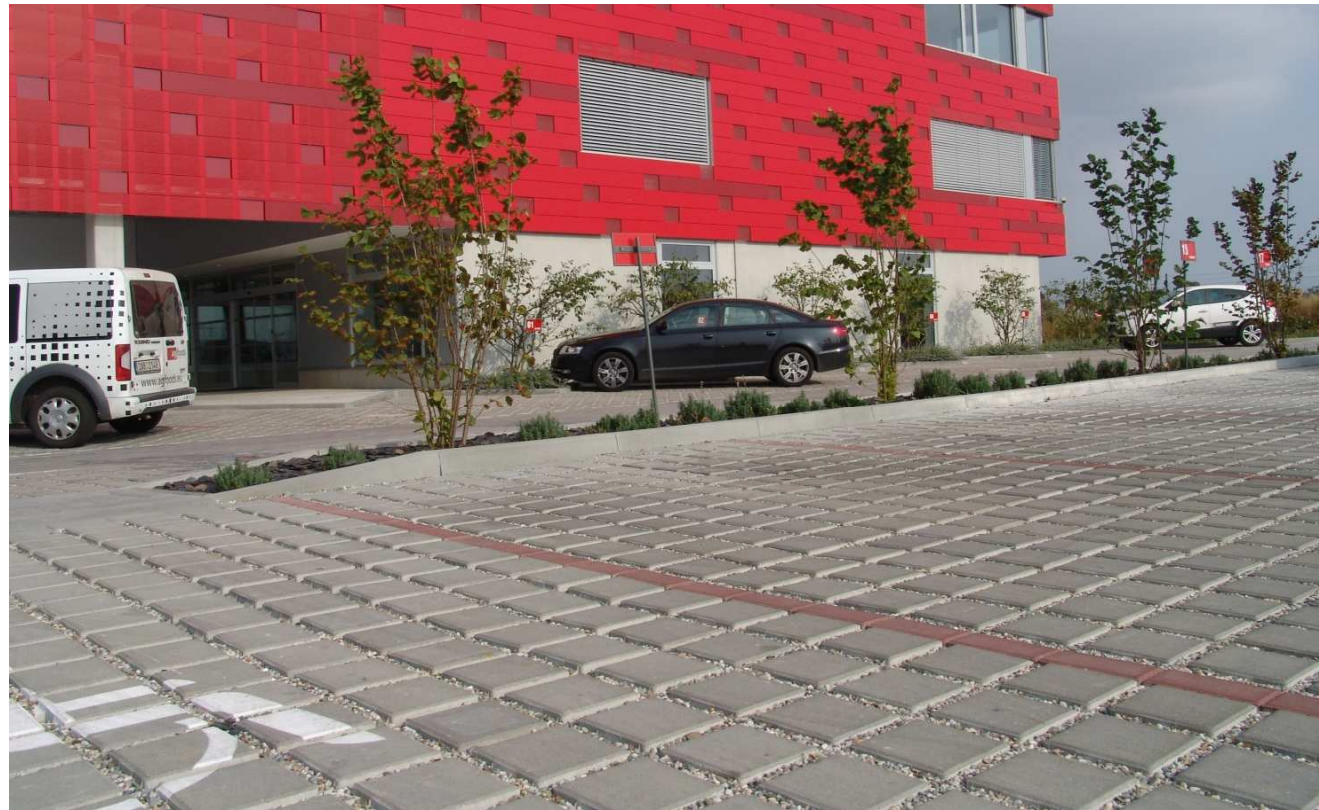
- zasakovací průlehy a rýhy (ty je doporučeno realizovat dle možností v prostorech komunikací);
- plošné zasakování, zasakovací šachty, podzemní retenční objekty (ty je možné dle možností realizovat na všech soukromých pozemcích (rd, bd nebo ov) nebo v pozemcích veřejných prostranství (vp);
- retenční objekty s řízeným vypouštěním vod (do dešťové kanalizace), případně akumulací s využitím jako vody užitkové (např. zalévání apod.). Možností je rovněž dešťové vody z retenčních objektů likvidovat zpětným zasakováním (prostřednictvím podzemních vsakovacích objektů, bloků apod.) a nevypouštět je přímo do dešťové kanalizace, resp. do vodního toku (tato opatření je doporučeno např. realizovat dle možností v pozemcích ov a vp).

Možnosti odvodnění vozovek mají širokou variabilitu řešení. Územní studie navrhuje využití více opatření (tzv. řetězení opatření) HDV:

- vybudování místní dešťové kanalizace v uličních prostorech, do které budou zaústěny srážkové vody. Ta bude následně svedena západně směrem k vodnímu toku Sýkoreček, kde je situován pozemek veřejného prostranství 3vp. V rámci tohoto pozemku budou realizovány retenční objekty, např. nádrže (s předpokládaným celkovým objemem cca 100 m³, pokud budou zachytávány srážkové vody pouze z komunikací) s řízeným vypouštěním do vodního toku. V tomto případě je nutný souhlas správce vodního toku (Povodí Odry, s. p.). Tento systém bude podél komunikací doplněn dle možností zasakovacími rýhami, případně v pozemcích veřejných prostranství (vp) nebo v širších pásích zeleně také vsakovacími průlehy.
- Parkovací plochy a chodníky je však doporučeno v každém případě opatřit vodopropustnými povrchy (např. vsakovací dlažba, případně vegetační nebo drenážní dlažba). S tímto povrchem je možno uvažovat také u vozidlových komunikací, zejména větve „E“.
- v případě, že nebude možné odvádět dešťové vody z komunikací výše uvedeným způsobem, je nutné odvodnění vozovek kombinovat prostřednictvím povrchového vsakování (do zelených pásů, kde budou vybudovány vsakovací rýhy nebo průlehy), s případnými podzemními nebo nadzemními retenčními objekty s přepady do podzemních vsakovacích objektů, které lze realizovat např. v pozemcích veřejných prostranství (vp).

Možné náměty řešení jsou uvedeny na následujících obrázcích.

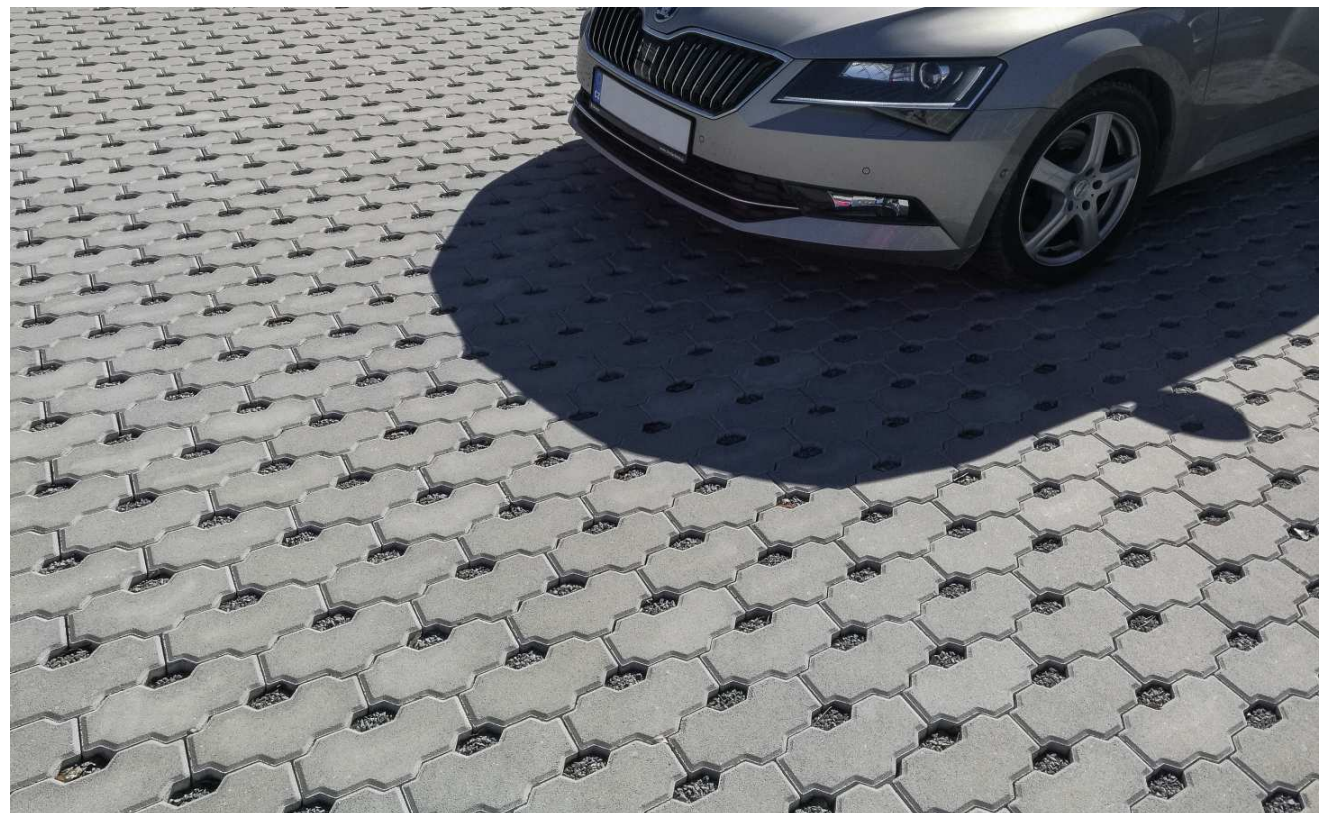
Obr.: Vegetační a drenážní dlažba Hydroset (<http://www.presbeton.cz/>)



Obr.: Průleh mezi komunikacemi (zdroj: publikace „Vsakování srážkových vod“, Metodická pomůcka ministerstva pro místní rozvoj)



Obr.: Vegetační a drenážní dlažba Hydrobar (<http://www.presbeton/>)



Obr.: Velký vsakovací průleh (zdroj: publikace „Vsakování srážkových vod“, Metodická pomůcka ministerstva pro místní rozvoj)



Obr.: Vsařovací bloky – model (<https://voda.tzb-info.cz/>)



Přesnější lokace objektů HDV však není předmětem územní studie (umístění případných objektů je navrženo pouze orientačně) a musí být řešena dle hydrogeologického posudku v podrobnější projektové dokumentaci na základě požadavků správce vodního toku.

11. ZÁSOBOVÁNÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ

a) Napojení na stávající elektroenergetickou infrastrukturu

Kopřivnice, resp. místní část Lubina, je zásobována elektrickou energií z distribuční soustavy 22 kV. Pro Lubinu je hlavním zdrojem napájecí vedení VN 250 z rozvodny 110/22 kV Příbor, které je vedeno východně řešeného území. Přímou řešeným územím pak prochází odbočka z tohoto vedení (koncový úsek), která zásobuje celkem 5 distribučních trafostanic 22/0,4 kV (dále jen DTS) v této části Kopřivnice. Jde o problematický prvek značně omezující výstavbu v lokalitě. V případě, že vzdušné vedení bude ponecháno, bude nutno přizpůsobit jejímu vedení situování nové zástavby. Proto je územní studií navržena přeložka do zemního kabelu.

Vedení VN 22 kV, procházející lokalitou, tak lze považovat za hlavní napojovací bod elektroenergetické infrastruktury řešeného území.

b) Návrh zásobování elektrickou energií

Pro bilanci příkonu a transformačního výkonu je pro řešené území použit zjednodušující model, založený na průměrné spotřebě domácností. Bilance je provedena pro maximální zastavěnost plochy (33 rodinných domů, 46 bytů v bytových domech a 2 objekty občanské vybavenosti).

Při maximalistickém scénáři se uvažuje s elektrickým vytápěním (včetně tepelných čerpadel) u cca 3 bytových jednotek (v Kopřivnici obci je dle údajů Českého statistického úřadu do cca 2% bytů). U těchto bytů je uvažováno se stupněm elektrizace C, u ostatních bytů se uvažuje se stupněm elektrizace B. Měrné zatížení bytových jednotek na úrovni trafostanice VN/NN je uvažováno pro stupeň elektrizace B v hodnotě 2,2 kW/b.j. a pro stupeň elektrizace C v hodnotě 13,2 kW/b.j.).

Pozn.: uvažované stupně elektrizace bytů jsou stupeň B – byty, v nichž se elektřina používá k osvětlení, pro domácí elektrické spotřebiče a v nichž se k vaření a pečení používají elektrické spotřebiče o příkonu nad 3,5 kVA a stupeň C – byty s elektrickým vybavením jako mají byty stupně elektrizace B a v nichž se pro vytápění nebo klimatizaci používají elektrické spotřebiče (s podrobnějším členěním se na úrovni bilance v rámci územního plánu neuvažuje).

Celkové zatížení bytové sféry je takto stanoveno na cca 207 kW (přibližně 270 kVA zdánlivého výkonu). Pro případné veřejné osvětlení je uvažováno s průměrným příkonem jednoho osvětlovacího bodu v hodnotě cca 0,1 kW. Osvětlovacích bodů je na délku navržených komunikací uvažováno cca 45 (po cca 30 m jako svítidla jednostranná podél komunikací pro motorová vozidla, chodce a cyklisty), což znamená celkem zatížení cca 4,5 kW (přibližně 5,4 kVA).

Úsek stávajícího vedení VN (odbočky z hlavní linky VN 250) v délce cca 229 m je navrženo územní studií v dotčeném území přeložit do zemního kabelu. Výchozím bodem přeložky bude podpůrný bod (sloup) umístěný za východní hranici řešeného území, konečným bodem pak sloup, nacházející se v pozemku 3vp. Zemní kabelové vedení je navrženo v poloze podél komunikačních větví „A“ a „C“ v zelených pásích. Ve větví „C“, kde se předpokládá souběh vedení VN a NN, případně ostatních sítí nebo zařízení technické infrastruktury, je tento pás šířky až 4,5 m. Celková délka přeložky VN je cca 336 m, předpokládaná dimenze kabelového vedení je AXEKVCE 3 x 240.

Potřebný (maximální) soudobý příkon pro navrženou bytovou zástavbu a veřejné osvětlení (cca 276 kVA) se navrhuje zajistit z nové DTS. Tu je navrženo realizovat v pozemku veřejného prostranství, vymezeného v severovýchodní části řešené lokality (pracovní označení je DTS Lubina, Dolní Roličky). Napojena bude z odbočky VN zemním kabelem. Doporučeno je trafostanici realizovat jako kioskovou s transformátorem o výkonu 400 kVA (cca 270 kVA je potřeba pouze pro bytovou výstavbu, zbývající výkon bude pokrývat potřebu objektů občanské vybavenosti). Toto řešení je v souladu s koncepcí energetiky, stanovenou platným Územním plánem Kopřivnice. Ten pro zástavbu v této části Kopřivnice (zejména v okolí budoucí zástavby v zastavitelné ploše Z4Dr) obecně doporučuje řešit situování nové DTS.

Pro novou zástavbu bude následně rozšířena kabelová síť NN v jednotné dimenzi (např. AYKY 3 x 120 + 70), napojená z nové DTS „Lubina, Dolní Roličky“. Nová kabelová síť bude zasmyčkována a jištěna v rozpojovacích skříních. Trasy vedení NN jsou patrné z grafické části, jde však pouze o orientační návrh.

Navržený komunikační systém rovněž respektuje podpůrné body vedení (sloupy) tak, aby byla zajištěna patřičná údržba vedení (navrženým prostupem mezi obvodovou a středovou komunikací).

Trasy vedení VN a NN jsou vymezeny přiměřeně měřítku zpracování územní studie. Přesné polohy kabelových vedení včetně dimenzí budou následně dořešeny v dalším stupni projektové dokumentace. Při souběhu a křížení elektroenergetických sítí s ostatními sítěmi technického vybavení je třeba dodržet požadované vzdálenosti dle ČSN 736005 Prostorové uspořádání technických sítí.

12. ZÁSOBOVÁNÍ PLYNEM

a) Napojení na stávající plynoenergetickou infrastrukturu

Kopřivnice je plošně plynofikována nízkotlakým (NTL a středotlakým (STL) rozvodem plynu. V místní části Lubina je provozována síť STL, a to v tlakové hladině do 0,4 MPa. Rozvodná síť je zásobována z vysokotlakého plynovodu (VTL) Příbor – Frenštát pod Radhoštěm, který je veden východně řešeného území. Regulační stanice VTL/STL je pak umístěna v Lubině (za objektem Základní školy). Plyn je v uličních profilech doveden k severnímu i jižnímu okraji řešené lokality. Tato místa jsou tedy pro řešené území napojovacími body plynoenergetické infrastruktury.

b) Návrh zásobování plynem

Pro potřeby bilance spotřeby plynu se uvažuje maximalistický scénář, kdy se předpokládá komplexní plynofikace, tzn. plynu je využíváno pro vaření, vytápění a ohřev užitkové vody. Bilance je provedena pro maximální zastavěnost, tj. 33 rodinných domů, 46 bytů v 9 bytových domech a 2 objekty občanské vybavenosti.

Pro nově realizované rodinné domy se uvažuje průměrná hodinová potřeba plynu v hodnotě 2,2 m³/h na 1 rodinný dům, kde je počítáno s plynovým sporákem, případně s troubou, s příkonem cca 4,5 - 10,5 kW (cca 0,6 - 1,8 m³/h) a plynovým kotlem pro rodinný dům s příkonem 3 – 12 kW (cca 0,4 – 1,5 m³/h). Roční potřeba rodinného domu je uvažována v hodnotě 3 200 m³/rok na 1 b. j. Pro bytový dům (předběžně je počítáno s celkem 9 bytovými domy) se uvažuje maximální hodinová potřeba plynu v hodnotě cca 11 m³/h na bytový dům (o 5 bytových jednotkách). Zde je uvažováno s plynovým sporákem (případně s troubou) v bytě s příkonem cca 4,5 - 10,5 kW (cca 0,6 - 1,8 m³/h) a plynovým kotlem pro bytový dům s příkonem 45 - 55 kW (cca 4 – 6 m³/h). Roční potřeba je uvažována v hodnotě 1800 m³/rok na 1 b. j. U objektů občanské vybavenosti (typu školka do 100 dětí s přípravou pokrmů a TUV, prodejna do 400 m²) se uvažuje s hodinovou potřebou plynu 20 m³/h. Roční potřeba je uvažována v hodnotě cca 12 000 m³/rok.

Celková potřeba plynu je stanovena na cca 155 m³/h jako maximální hodinová potřeba a cca 200 tis. m³/rok jako max. roční potřeba. Tato potřeba plynu se navrhuje zajistit rozšířením středotlaké plynovodní sítě.

Plynovodní síť pro novou zástavbu je tedy navržena jako středotlaká z trubek PE 100, v profilu DN 63 (doporučené profily), napojená na stávající plynovody DN 63 (viz napojovací body plynoenergetické infrastruktury). Stávající uslepené plynovody budou v lokalitě zokružovány, nové trasy budou uloženy v uličních prostorech (viz grafická část). Odběratelé budou napojeni přípojkami ukončenými ve skříních H.U.P., s nízkotlakým regulátorem a plynoměrem, které budou osazeny v hranici parcely.

Trasy plynovodů jsou vymezeny přiměřeně měřítku zpracování územní studie. Přesné polohy plynovodních vedení včetně dimenzí budou následně dořešeny v dalším stupni projektové dokumentace. Při souběhu a křížení plynovodů s ostatními sítěmi technického vybavení je třeba dodržet požadované vzdálenosti dle ČSN 736005 Prostorové uspořádání technických sítí.

13. ZÁSOBOVÁNÍ TEPLEM

Pro navržené objekty se uvažuje s decentralizovaným způsobem vytápění, tj. se samostatnými kotelny. V palivo - energetické bilanci je uvažováno s využitím zemního plynu a elektrické energie u rodinných domů v poměru 9:1 (z důvodu provedení bilance spotřeby elektrické energie), u bytových domů a objektů občanské vybavenosti se uvažuje s plynovými kotelny v každém objektu.

Pro nové stavby je dále doporučeno nízkoenergetické provedení obvodového pláště, střechy a oken tak, aby měrná roční spotřeba tepelné energie na vytápění nepřekročila 50 kWh/m² podlahové plochy.

14. ELEKTRONICKÉ KOMUNIKACE

V řešeném území nejsou provozována žádná telekomunikační vedení nebo zařízení. Telekomunikační vedení jsou položena v uličních prostorech přístupových komunikací a také podél stezky pro chodce a cyklisty, vedené podél severovýchodního okraje řešeného území.

Nové místní telekomunikační kabely (datové sítě) budou řešeny ve veřejných prostranstvích, tj. v uličních prostorech a budou realizovány zásadně jako zemní kabelová vedení. Jejich napojení se předpokládá ze stávajících telekomunikačních kabelů vedených podél stávajících a navržených místních komunikací.

Trasy telekomunikačních vedení jsou však vymezeny pouze orientačně. Jejich přesné polohy budou následně dořešeny v dalším stupni projektové dokumentace. Při souběhu a křížení podzemních telekomunikačních vedení s ostatními sítěmi technického vybavení je třeba dodržet požadované vzdálenosti dle ČSN 736005 Prostorové uspořádání technických sítí.

15. VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

Veřejné prostory a komunikace v lokalitě je doporučeno opatřit veřejným osvětlením. Osvětlovacích bodů je na délku navržených komunikací uvažováno cca 45, umístěných jednostranně po cca 30 m. Důraz by měl být kladen především na řádné osvětlení vstupů do území (prostory křižovatek a napojení na stávající komunikace).

Připojení veřejného osvětlení bude řešeno samostatným napojením na distribuční rozvod nízkého napětí, který bude v lokalitě realizován. Pro rozvody veřejného osvětlení bude v území umístěn rozvaděč. Z tohoto rozvaděče pak bude provedeno připojení a ovládání jednotlivých větví rozvodu veřejného osvětlení.

16. PŘÍLOHY

Seznam příloh:

PŘÍLOHA č. 1: Detail napojení na silnici I/58 – varianta A v měřítku 1 : 1 000

PŘÍLOHA č. 2: Detail napojení na silnici I/58 – varianta B v měřítku 1 : 1 000

PŘÍLOHA č. 3: Detail napojení na silnici I/58 – varianta C v měřítku 1 : 2 000

PŘÍLOHA č. 4: Výpočty dopravních intenzit

PŘÍLOHA č. 5: Výsledky kapacitních výpočtů (rok 2045)

PŘÍLOHA č. 6: Vyjádření správců dopravní a technické infrastruktury

Vypracoval: Ing. Václav Škvain