Územní studie
"Staré Město - Za Humny"

5 / 2021

Územní studie
"Staré Město - Za Humny"

OBJEDNATEL

Obec Staré Město
Jamnická 46
738 01 Staré Město

POŘIZOVATEL

Magistrát města Frýdku - Místku
Odbor územního rozvoje a stavebního řádu
Oddělení územního rozvoje

ZHOTOVITEL

Atelier Archplan Ostrava s.r.o.
Martinovská 3168 / 48
723 00 Ostrava

ZPRACOVATELÉ

Dopravní řešení: Ing. Jiří Datinský
Urbanismus a koordinace: Ing. arch. Miroslav Hudák
Projednání: Ing. arch. Kateřina Buschová
Digitalizace: architecte DPLG Pierre Busch

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

Ing. arch. Miroslav Hudák
autorizovaný architekt ČKA 3554

Územní studie "Staré Město - Za Humny"

Územní studie řešící dopravní obslužnost lokality Za humny v k. ú. Staré Město u Frýdku-Místku

Textová část:

str.

1. ÚVOD..... 1
2. ŠIRŠÍ VZTAHY ÚZEMÍ..... 1
3. PLATNÁ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE..... 2
4. STARŠÍ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE..... 4
5. POPIS STAVU ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ..... 5
6. NÁVRH VARIANT DOPRAVNÍ OBSLUHY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ..... 7
7. ODHAD DOPRAVNÍCH ZÁTĚŽÍ..... 11
8. POSOUZENÍ HLUKU Z DOPRAVY..... 12
9. ORIENTAČNÍ ODHAD NÁKLADŮ..... 14
10. PROJEDNÁNÍ S DOTČENÝMI ORGÁNY..... 16
11. VYHODNOCENÍ VARIANT DOPRAVNÍ OBSLUHY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ..... 18
12. ZÁVĚR..... 20

Grafická část:

01. VÝKRES ŠIRŠÍCH VZTAHŮ .....měř. 1:5000
02. VÝKRES KONCEPCE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY.....měř. 1:5000
03. KOORDINAČNÍ VÝKRES.....měř. 1:5000
04. DOPRAVNÍ OBSLUHA - VARIANTA1, VARIANTA 2.....měř. 1:1000
05. DOPRAVNÍ OBSLUHA - VARIANTA3, VARIANTA 4.....měř. 1:1000
06. MAJETKOVÉ VZTAHY - VARIANTA1, VARIANTA 2.....měř. 1:1000
07. MAJETKOVÉ VZTAHY - VARIANTA3, VARIANTA 4.....měř. 1:1000

1. ÚVOD

Územní studie je zadána s cílem prověřit možné varianty dopravní obsluhy řešeného rozvojového obytného území obce Staré Město, vzájemně tyto dopravní varianty porovnat a vybrat z nich nejvhodnější řešení, které má ty nejlepší předpoklady zajistit do budoucna podmínky pro udržitelný rozvoj území obce v souvislosti s očekávanou zástavbou v řešené obytné lokalitě Za Humny.

Důvodem je zejména skutečnost, že rozsudkem Krajského soudu v Ostravě (č.j. 76A 4/2019-47) byla v Územním plánu Staré Město zrušena zastavitelná plocha Z11 a veřejně prospěšná stavba VD3. Zastavitelná plocha Z11 a veřejně prospěšná stavba VD3 řešily rozšíření místní komunikace „ul. U Chodníčku“, tzv. druhý příjezd do řešeného území.

Územní studie je zpracována na základě požadavku objednatele. Bude sloužit jako podklad pro pořízení změny územně plánovací dokumentace. Jelikož soud uvedl jako důvod zrušení části územního plánu mimo jiné skutečnost, že nebylo podrobně odůvodněno vyhodnocení variant dopravní obsluhy výše uvedené lokality, tak tato územní studie řeší varianty dopravní obsluhy řešeného území, podrobně je vyhodnocuje a doporučuje nejvhodnější variantu, která bude následně projednána ve změně územního plánu.

2. ŠIRŠÍ VZTAHY ÚZEMÍ

Řešené území je ohraničeno silnicí II/477 (ulice Jamnická) ze západní strany, silnicí III/4773 (ulice Skotňa) z jižní strany, zástavbou rodinných domů podél ulice Pode Břehy, sportovním areálem s tenisovými kurty, fotbalovým hřištěm a dožínkovištěm ze severní strany a vodním tokem Morávka z východní strany.

Řešené území se nachází v těsné blízkosti centra obce, východně od Obecního úřadu. Silnice II/477 (ulice Jamnická), která ohraničuje řešené území ze západní strany, spojuje obec Staré Město s Frýdkem-Místkem a Baškou a zabezpečuje spojení se silnicemi I/56 a D48 ve směru na Ostravu, Beskydy, Český Těšín a Nový Jičín (Brno). Terén v řešeném území je rovinatý. Západní část lokality je zastavěná smíšenou zástavbou rodinných domů, bytových domů a objektů občanského vybavení. Jižní část podél silnice III/4773 (ulice Skotňa) je zastavěna rodinnými domy, v menší míře výrobně skladovacími objekty a zahradami se zahradními chatkami. Zbytek území tvoří nezastavěné, zemědělsky využívané pozemky orné půdy.

Do řešeného území zasahují následující limity využití území:

- ochranné pásmo silnice III. třídy,
- ochranná pásma veřejného mezinárodního letiště Ostrava/Mošnov - OP se zákazem laserových zařízení – sektor B,
- ochranné pásmo nadzemního vedení el. energie VN 22 kV,
- ochranné pásmo kabelového vedení el. energie VN 22 kV,
- ochranné pásmo telekomunikačních kabelů,
- radioreléové trasy,
- území ohrožené zvláštní povodní pod vodními díly Šance a Morávka,
- ochranné pásmo studny na pozemku p.č. 6860/15,
- pozemky určené k plnění funkce lesa,
- ochranné pásmo lesa,
- evropsky významná lokalita Niva Morávky,

- maloplošné zvláště chráněné území - přírodní památka Profil Morávky,
- ochranné pásmo maloplošného zvláště chráněného území,
- území s archeologickými nálezy 2. kategorie - UAN II - lokalita 25-22-06/2 středověké a novověké jádro obce Staré Město,
- chráněného ložiskového území černého uhlí Čs. části hornoslezské pánve IČ: 14400000,
- výhradní ložisko zemního plynu Bruzovice, č. 308327200,
- dobývací prostor zemního plynu Bruzovice, č. 40026,
- prognózní zdroj zemního plynu Janovice u Frýdku-Místku, č. 940580001, 940580002,
- sesuvné území potenciální č. 4098,
- území ekologických rizik - bývalá skládka,
- ochranná pásma leteckých zabezpečovacích zařízení Ministerstva obrany,
- celé správní území obce je zájmovým územím Ministerstva obrany z hlediska povolování vyjmenovaných druhů staveb.

Limitem využití území jsou také všechna ochranná pásma vedení technické infrastruktury - vodovodů, kanalizace, kabelových i nadzemních vedení NN, telefonních kabelů. Vzhledem k malým rozměrům a malému významu těchto limitů nejsou ve výkresu *03. Koordinační výkres* zakresleny.

3. PLATNÁ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE

Územní plán Staré Město (dále jen „ÚP Staré Město“ nebo „ÚP“) vydalo Zastupitelstvo obce Staré Město formou opatření obecné povahy dne 16.7.2018 a nabyl účinnosti dne 1.8.2018. Změna č.1 ÚP nabyla účinnosti dne 27.12.2019.

Část územního plánu v rozsahu zastavitelné plochy **Z11** a veřejně prospěšné stavby **VD3**, které řešily rozšíření stávající místní komunikace ulice U Chodníčku v místě tzv. "druhého" příjezdu do rozvojového obytného území tvořeného lokalitou této územní studie Za Humny, byla rozsudkem Krajského soudu v Ostravě (č.j.: 76A 4/2019-47) v územním plánu zrušena.

Výřez z Hlavního výkresu Územního plánu Staré Město - úplného znění po změně č.1 je podkladem výkresu ***01.*** *Výkres širších vztahů*, ze kterého je patrné vymezení řešeného území územní studie včetně rozvojových ploch zahrnutých do posuzování stavu a nárůstu dopravních zátěží.

Rozvoj zástavby obce je v územním plánu zajištěn vymezením zastavitelných ploch ve vhodných lokalitách. Největší územní rozvoj ploch bydlení (**B**) je navržen v návaznosti na stávající zastavěné území ve východní a jihovýchodní části obce, kde se nachází i řešené území územní studie "Staré Město - Za humny".

Významnější rozvojové plochy jsou vymezeny jako zastavitelné plochy **Z1** a **Z2** v návaznosti na stávající souvislou zástavbu obce v lokalitě s nejvhodnějšími podmínkami pro bydlení - rovinatý terén, snadná dostupnost a blízkost centra obce, dobré územní možnosti rozvoje sítí technické infrastruktury a dopravní obsluhy. V blízkosti jsou vymezeny další dvě menší plochy bydlení **Z1a** a **Z1b**. Územně související nezastavěné plochy vhodné k bydlení jsou z majetkoprávních důvodů vymezeny jako územní rezerva **R1**, případně jako plocha smíšená nezastavěného území (**NS**).

K dopravní obsluze zastavitelných ploch Z1 a Z2 jsou v územním plánu navrženy místní komunikace propojující stávající místní komunikace. Podrobnější členění plochy Z1 místními komunikacemi bylo upraveno tak, aby bylo co nejjednodušší a přitom umožňovalo účelné využití všech budoucích stavebních pozemků. Vzhledem k tomu, že lokalita s plochami Z1, Z1a a Z1b

společně s územní rezervou R1 tvoří nejvhodnější místo pro rozvoj zástavby a do budoucna hlavní rozvojový záměr obce, bylo nezbytně nutné zajistit dostatečně kapacitní příjezd do této plochy. Proto bylo navrženo rozšíření úseku stávající místní komunikace - ulice U chodníčku, a to od křižovatky se silnicí III/4773 (ulice Skotňa) v prostoru stávající zástavby. K tomuto účelu byla navržena zastavitelná plocha **Z11** a plocha nezbytná pro rozšíření místní komunikace byla pod označením **VD3** zařazena mezi veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury (**varianta 3**). Společně s rozvojem dopravní infrastruktury jsou v platném ÚP navrženy v řešeném území také sítě technické infrastruktury potřebné pro navržený rozvoj bydlení - vodovody, splašková kanalizace, plynovod STL a trafostanice TS1 situovaná u stávajícího nadzemního vedení VN 22 kV.
V rámci zpracování návrhu územního plánu řešitelský tým zvažoval a se zástupci obce konzultoval několik dalších variant dopravní obsluhy lokality Za humny. Rozšíření a rekonstrukce části stávající komunikace U chodníčku **(varianta 3)** byla i přes zásah do vlastnických práv vlastníků dotčených pozemků zvolena nejvhodnější variantou, protože se dotýká jen relativně krátkého úseku stávající komunikace v délce cca **100 m** a zabírá pouze minimální výměru pozemků v jiném než obecním vlastnictví.
Ostatní zvažované varianty dopravní obsluhy řešené lokality by znamenaly nutnost rozšíření a rekonstrukce mnohem delších úseků místních komunikací zasahujících více dotčených pozemků (viz **varianta 1**), nebo nutnost výstavby zcela nových úseků místních komunikací ve významnějších výměrách (viz **varianta 2 a 4**); případně vyvolávají zásah do zvláště chráněných území přírody - Přírodní památky Profil Morávky, která je současně evropsky významnou lokalitou a skladebným prvkem územního systému ekologické stability - regionálním biocentrem RBC 180 (**varianta** 4). Hrozbou v území může být i narušení potenciálně nestabilního podloží v lokalitě bývalé skládky a násypů na pozemku parc.č.7624/15 (**varianta** 4).

Bilance očekávaného rozvoje území

V platném územním plánu jsou v celé obci Staré Město vymezeny zastavitelné plochy bydlení o celkové výměře **7,08 ha**, což umožňuje výstavbu **cca 64 RD/bytů**. To při prognózované potřebě **cca 85** nových bytů v rozvojových plochách stanovené odborným odhadem na základě sociodemografického rozboru znamená, že navržené rozvojové plochy **nezajistí** v následujících cca 15 letech dostatečnou výměru pozemků k zástavbě pro předpokládaný rozvoj Starého Města. Tento snížený rozsah zastavitelných ploch pro bydlení je navržen na základě požadavku obce, protože v dotčené lokalitě Za humny nebyly uspokojivě vyřešeny majetkoprávní vztahy, což bránilo využití nejvhodnějších ploch pro bydlení. Tato formální překážka brzdící využití rozvojového potenciálu řešeného území však postupem času pomine, proto je potřeba připravit v území co nejlepší podmínky pro jeho očekávaný budoucí stavební rozvoj, zejména zajistit podmínky pro související nárůst dopravního zatížení.
Vymezení dalších zastavitelných ploch pro uspokojení očekávané potřeby bytů na nových plochách je možné řešit v rámci změny územního plánu na základě odůvodněných potřeb a možností obce. Dle platného Územního plánu Staré Město jsou do řešeného území územní studie "Staré Město - Za humny" zahrnuty tyto potenciální rozvojové, v současné době nezastavěné plochy:

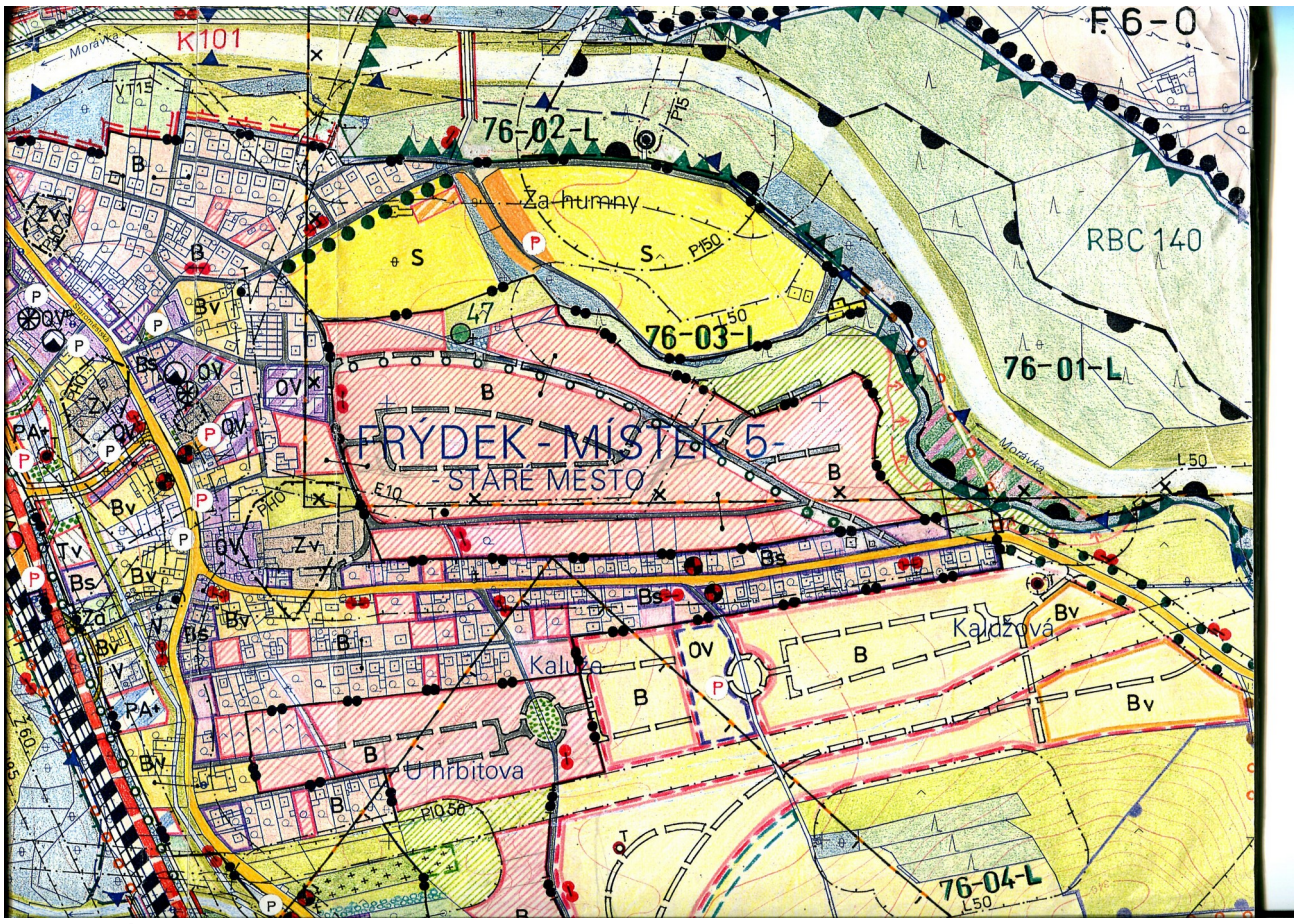
- zastavitelné plochy bydlení **Z1**, **Z1a**, **Z1b**, **Z2** - o výměře cca 2,96 ha, na kterých se dle územního plánu dá předpokládat výstavba cca **27 RD**
- územní rezerva **R1** pro bydlení - o výměře cca 5,00 ha, na které se dle územního plánu dá předpokládat výstavba cca **46 RD**

- plocha smíšená nezastavěného území **NS** - o výměře cca 2,67 ha, na které se po jejím případném zařazení do ploch pro výstavbu dá předpokládat výstavba cca **24 RD**

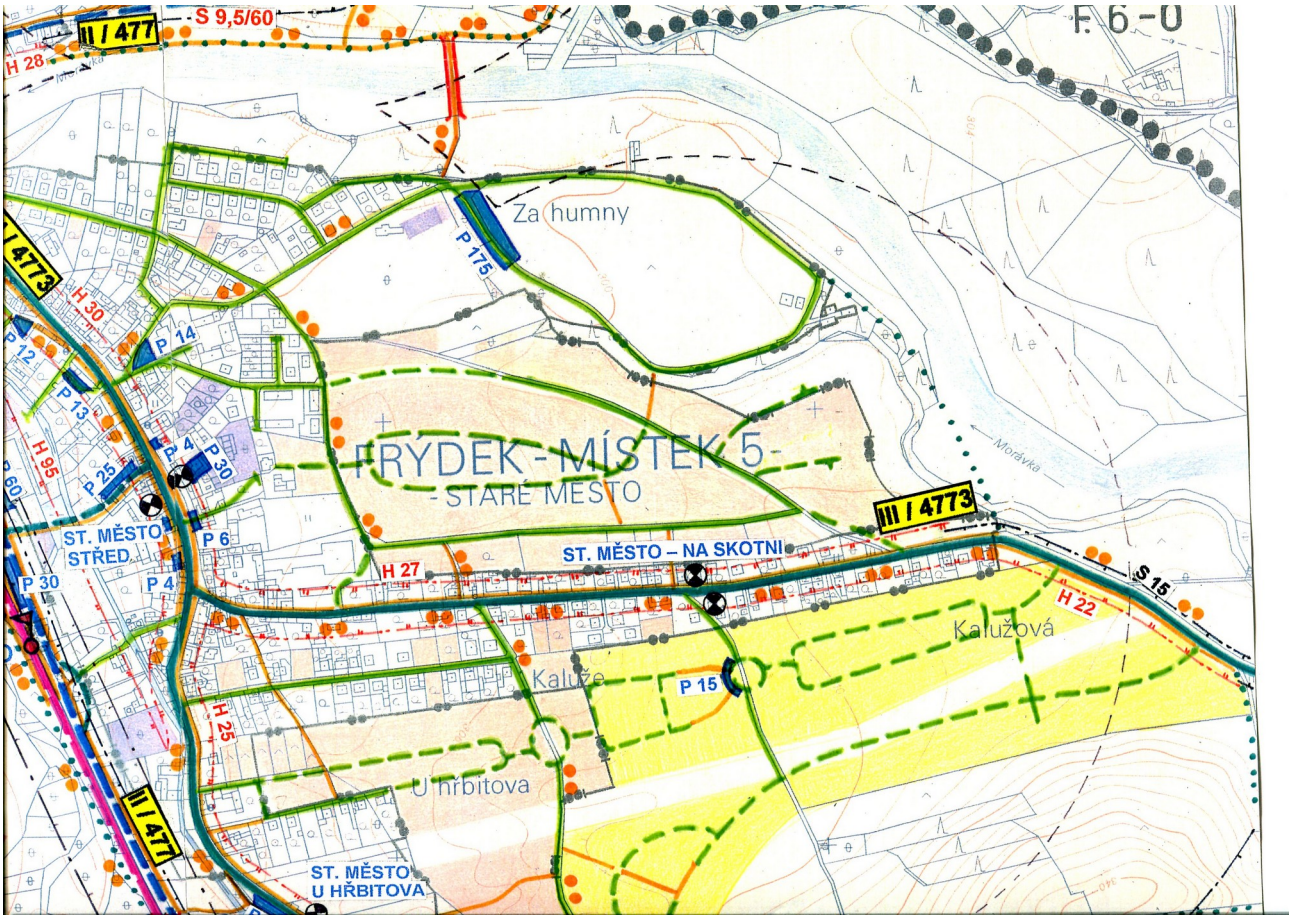
Na všech výše uvedených plochách o celkové výměře 10,63 ha by tedy mohlo v budoucnu být realizováno dle podmínek stanovených v platném územním plánu až cca **97 RD**. Tento počet vyplývá z průměrné velikosti stavebního pozemku pro 1 RD stanovené v obci územním plánem na cca 1100 m^2, a to na základě zprůměrované velikosti běžných stávajících pozemků RD (výměry stavebních pozemků se v plochách bydlení pohybují v rozmezí cca 600 m^2 - 1800 m^2. V rámci bilancí se počítá i s tím, že část rozvojových ploch bude využita pro veřejná prostranství s komunikaci, pro veřejnou zeleň a občanské vybavení.

4. STARŠÍ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE

Před v současné době platným územním plánem se výstavba v obci řídila Územním plánem obce Staré Město, jehož zpracovatelem byla Ing.arch. Naděžda Valíčková. Tento územní plán obce byl schválen 30.11.2001 a platil až do vydání současného Územního plánu Staré Město v roce 2018. Z níže přiloženého výřezu z výkresu *Komplexní urbanistický návrh* je zřejmé, že celé území řešené územní studií "Staré Město - Za humny" bylo už v tomto ÚP z roku 2001 navrženo k zástavbě pro bydlení. Z Komplexního urbanistického návrhu i z *Výkresu dopravy* lze vidět, že pro dopravní obsluhu navržených ploch bydlení byla navržena soustava místních komunikací včetně úseků, které jsou v rámci územní studie "Staré Město - Za humny" označeny jako varianty 2 a 3. Úseky těchto komunikací byly v ÚP z roku 2001 zařazeny také mezi veřejně prospěšné stavby.



Výřez z Územního plánu obce Staré Město z roku 2001, *Komplexní urbanistický návrh*



Výřez z Územního plánu obce Staré Město z roku 2001, *Výkres dopravy*

5. POPIS STAVU ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Západní část řešeného území podél silnice II/477 (ulice Jamnická) je zastavěná smíšenou zástavbou rodinných domů, bytových domů a objektů občanského vybavení, které tvoří centru obce. Nachází se zde mimo jiné Obecní úřad, kostel sv. Josefa a několik prodejen a provozoven služeb. Severozápadní část řešeného území podél úseků ulice Pode Břehy je zastavěná nízkopodlažními rodinnými domy. Jižní část řešeného území podél silnice III/4773 (ulice Skotňa) je zastavěna řadou rodinných domů. Na západním okraji území se u této silnice nachází zemědělský areál s několika výrobně skladovacími objekty. Na východním okraji území se u této silnice nachází několik samostatných zahrad se zahradními chatkami. Severovýchodní část řešeného území tvoří nezastavěné, zemědělsky využívané pozemky orné půdy.

Stávající zástavba je dopravně obsloužená z místních komunikací. Vzhledem k postupnému historickému vývoji zástavby je značná část komunikací i veřejných prostranství mezi ploty, kterými jsou komunikace vedeny, příliš úzkých. Dle možností obce dochází k postupnému zlepšování stavu a parametrů komunikací. Nejužší jsou koncové úseky slepých komunikací sloužící k obsluze pouze několika rodinných domů. Část ulice U Chodníčku v úseku cca 300m má charakter štěrkové polní cesty. Chodníky jsou realizovány podél silnic II. a III. třídy a podél úseku ulice Pode Břehy na okraji řešeného území. Podél ostatních místních komunikací nejsou chodníky realizovány. V jižní části řešeného území, částečně v trase varianty 2, je pěší trasa vyšlapaná na zemědělských

pozemcích, sloužící jako příchod k autobusové zastávce Staré Město, Na Skotni.
Ve výkresu *02. Výkres koncepce dopravní infrastruktury* jsou vyznačeny místní komunikace se zpracovanými dokumentacemi k rekonstrukci nebo výstavbě. U těchto komunikací už obec v současné době pracuje na zlepšení jejich parametrů pro obsluhu stávající i budoucí zástavby. Byly vypořádány majetkové vztahy u pozemků, po kterých jsou tyto komunikace vedeny. Nově vybudované nebo rekonstruované komunikace společně s těmi stávajícími budou tvořit základní dopravní kostru sloužící obsluze řešeného území. Na ně pak mohou navazovat další komunikace a příjezdové cesty k jednotlivým stavbám.

Níže jsou popsány stávající příjezdové trasy zajišťující v současnosti dopravní obsluhu řešeného území. K označení stávajících tras je použito označení navrhovaných dopravních variant.

Varianta 1

Větev 1A

- jednopruhová obousměrná místní komunikace (dále MK) bez chodníku
- šířka vozovky 3,0 - 3,4 m - umožňuje i v nejužším profilu průjezd vozidel hasičského záchranného sboru (dále HZS) a míjení pouze osobních vozidel s pěšími, míjení ostatních účastníků provozu je možné pouze v křižovatkách a v místech vjezdů na okolní parcely v odstupu 50 - 60 m
- šířka veřejného prostoru mezi ploty 5,6 - 6,0 m.

Větev 1B

- jedno až dvoupruhová obousměrná MK bez chodníku
- šířka vozovky 4,1 - 6,5 m - umožňuje i v nejužším profilu průjezd vozidel HZS a vzájemné míjení 2 osobních vozidel a míjení pěších a cyklistů se všemi ostatními účastníky provozu, míjení ostatních účastníků provozu je možné pouze v křižovatkách a v místech vjezdů na okolní parcely v odstupu 40 - 60 m
- šířka veřejného prostoru mezi ploty 5,9 - 7,8 m.

Větev 1C

- jednopruhová obousměrná MK bez chodníku
- šířka vozovky 2,5 - 3,5 m - umožňuje i v nejužším profilu průjezd vozidel HZS, míjení ostatních účastníků provozu je možné pouze v křižovatkách a v místech vjezdů na okolní parcely v odstupu 40 - 70 m
- šířka veřejného prostoru mezi ploty min. 10 m.

Varianta 2

- z větší části slouží jako vjezd do zemědělského areálu a manipulační plochy tohoto areálu
- v severní části zemědělsky využívaná orná půda a ostatní zeleň

Varianta 3

- jednopruhová obousměrná MK bez chodníku
- šířka vozovky 2,0 - 2,7 m - **neumožňuje v nejužším profilu průjezd vozidel HZS** (viz vyhl. 23/2008 + změna 268/2011), **ani míjení pěších a cyklistů s ostatními účastníky provozu !**
- šířka veřejného prostoru mezi ploty 2,8 - 4,2 m.

Varianta 4

- z větší části zemědělsky využívaná orná půda, z menší části lesní pozemky a vzrostlá zeleň
- v jihovýchodní části jednopruhová obousměrná částečně zpevněná účelová komunikace o délce 45m, která napojuje rekreační objekty na silnici III/4773
- šířka vozovky 2,0 - 3,0 m - v nejužším profilu neumožňuje míjení ani pěších a cyklistů s ostatními účastníky provozu
- šířka veřejného prostoru mezi plotem a svahem zakonzervované skládky 5,3 - 8 m.

6. NÁVRH VARIANT DOPRAVNÍ OBSLUHY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Všechny posuzované dopravní varianty pro obsluhu řešené lokality jsou schematicky v měřítku 1:5000 vyznačeny ve výkresu ***02.*** *Výkres koncepce dopravní infrastruktury*; podrobně vč. kótování jsou návrhy dopravního řešení zobrazeny v měřítku 1:1000 ve výkresech ***04.*** *Dopravní obsluha - varianta1, varianta 2,* ***05.*** *Dopravní obsluha - varianta3, varianta 4*.

Během zpracování územní studie byly prověřeny všechny známé varianty (z územně plánovacích dokumentací) i nové zvažované možnosti dopravní obsluhy řešeného území.
Podrobněji jsou dále zpracovány a vyhodnoceny čtyři varianty dopravního řešení, jejichž realizace by v území obce byla časově a finančně reálná (rekonstrukci stávajících komunikací a výstavbu potřebných úseků nových komunikací může realizovat obec Staré Město na vlastním správním území a vlastními prostředky). Zajištění dopravní obsluhy řešeného území by bylo možné realizovat i jinými způsoby, ty by si však vyžádaly násobně vyšší stavební investice nebo by zasáhly do správního území sousední obce - města Frýdek-Místek. Takovým řešením by mohla být například místní komunikace vedená mezi severním okrajem stávající zástavby v lokalitě Kutová a tokem řeky Morávky (o délce cca 600m) a dále přes stávající komunikace vedoucí okolo dožínkoviště a dále do lokality Za humny. Jinou možností by byla i místní komunikace vedená od ulice Slezská ve Frýdku-Místku s novým přemostěním Morávky (o délce cca 550m) a opět napojením na komunikace vedoucí okolo dožínkoviště a dále do lokality Za humny.
Tyto dvě dopravní varianty ale nebyly při prověřování územních možností shledány jako časově a finančně reálné, protože by si vyžádaly výstavbu a rekonstrukci násobně delších úseků komunikací, ve druhém případě i výstavbu mostní estakády přes řeku Morávku. Zasáhly by do nadregionálního biokoridoru vedeného tokem Morávky a do regionálního biocentra územního systému ekologické stability, i do většího počtu významných krajinných prvků. Negativní by byly i vizuální dopady těchto řešení na nivu řeky Morávky a na doprovodné porosty. V případě realizace těchto dopravních variant by byly jejich negativní vlivy a investiční náročnost mnohonásobně vyšší a tudíž z hlediska cílů územního plánování na vytváření předpokladů pro udržitelný rozvoj území stanovením podmínek pro účelné a hospodárné využití území (viz § 18 stavebního zákona) neakceptovatelné vzhledem k významu komunikace.

Pro převedení odhadovaných budoucích dopravních zátěží z řešeného území jsou navrženy dopravní varianty 1 až 4, které zahrnují jak úpravy - rekonstrukce stávajících komunikací tak zcela nové komunikace zajišťující potřebné další vjezdy do rozvíjejícího se obytného území.
Názvy a označení dopravních variant řešených územní studií jsou následující:
Varianta **1** - rekonstrukce stávajících komunikací

Větev **1A** - rekonstrukce komunikace v západní části ulice U Chodníčku
Větev **1B** - rekonstrukce ulice Pode Břehy
Větev **1C** - rekonstrukce ulice U Chodníčku „spojka“ větví 1A a 1B
Varianta **2** - nová komunikace přes zemědělský areál
Varianta **3** - rekonstrukce komunikace ve východní části ulice U Chodníčku
Varianta **4** - nová komunikace vedená okrajem RBC

6.1. PODMÍNKY MÍJENÍ MOTOROVÉ A NEMOTOROVÉ DOPRAVY V OMEZENÝCH PROFILECH

Návrh nových komunikací i rekonstrukce stávajících komunikací jsou provedeny v souladu s dále uvedenými technickými zásadami.
Potřebné minimální šířky vozovky v omezených profilech jsou odvozeny z tabulky TP 131 (Zásady pro úpravu silnic včetně průtahů silnic obcemi, City Plan s.r.o. 2000):

Přehled šířek vozovek pro bezpečné míjení vozidel a cyklistů			
Kategorie	**Šířka zpevněné části v m**	**Možnosti míjení**	**Vyhovuje rychlosti míjení**
S 11,5	10,5	SO+A+A+SO	návrhovou rychlostí
S 10,5	9,5	C+A+A+C	návrhovou rychlostí
S 9,5	8,5	C+A+A+C	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		C+A+O+C	návrhovou rychlostí
S 7,5	7,0	A+A+C	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		L+L+C	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		A+O+C	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		O+O+C	návrhovou rychlostí
S 7,5*	6,0	O+O+C	rychlostí pod 50 km/hod
		A+A	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		N+O+C	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
S 6,5	5,5	A+A	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		N+N	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		N+A	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		O+O+C	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
nekategorijní	4,75	O+O	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		N+O	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		L+L	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
	4,35	L+O	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
	4,00	O+O	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
	3,25	O+C	sníženou rychlostí pod 40 km/hod

Poznámka: Pro míjení se zastavením jednoho z vozidel l ze šířku snížit o 0,25 m.
Značky: A-autobus, O – osobní automobil, N – nákladní automobil, C – cyklista, L – lehké užitkové vozidlo, SO – stojící osobní automobil

Na základě těchto hodnot potřebných šířek silnic byly odvozeny dílčí hodnoty pro jednotlivé účastníky provozu na místních a účelových komunikacích pro sníženou rychlost pod 40 km/hod s doplněním potřebné šířky pro pěší.
Potřebné šířky pro jednotlivé účastníky provozu (včetně bočních odstupů):

P (pěší)	1,00 m
C (cyklista)	1,25 m
O (osobní)	2,00 m
L (lehké nákladní)	2,35 m
N (nákladní)	2,75 m

Pro místní a účelové komunikace byly odvozeny potřebné šířky pro možné kombinace bezpečného míjení jednotlivých účastníků provozu.

O + P	3,00 m
O + C	3,25 m
O + O	4,00 m
L + P	3,35 m
L + C	3,60 m
L + O	4,35 m
L + L	4,70 m
N + P	3,75 m
N + C	4,00 m
N + O	4,75 m
N + L	5,10 m
N + N	5,50 m

Poznámky : Šířka vozovky 4,0 m umožňuje vzájemné míjení 2 osobních vozidel a míjení pěších a cyklistů se všemi ostatními účastníky provozu.
Pro míjení se zastavením jednoho z účastníků provozu lze šířky snížit o 0,25m.

6.2. NÁVRH REKONSTRUKCE STÁVAJÍCÍCH KOMUNIKACÍ A NÁVRH NOVÝCH KOMUNIKACÍ

Navrhovaná řešení pro každou podrobněji posuzovanou dopravní variantu 1 až 4 jsou graficky vyznačena ve výkresech ***01.*** *Návrh dopravy - varianta 1, varianta 2,* ***02.*** *Návrh dopravy - varianta 3, varianta 4* zpracovaných v měřítku 1:1000. Ve výkresech jsou uvedeny šířkové parametry stávajících i navrhovaných vozovek a veřejných prostranství a zakresleny rozhledové trojúhelníky.
Souhrn technických parametrů navrhovaných dopravních variant je včetně doporučení uveden níže.

<u>Varianta 1 - rekonstrukce stávajících komunikací</u>

Větev 1A - rekonstrukce komunikace v západní části ulice U Chodníčku

Úprava stávající jednopruhové obslužné místní komunikace v rámci stávajícího veřejného prostoru:

- šířka vozovky min 4,0 m
- jednostranný chodník šířky 1,5 m s možným lokálním zúžením na 0,9 m
- doplnění chybějícího chodníku mezi bytovými domy čp. 339 a 340 pro vazby k autobusové zastávce a k obecnímu úřadu

Větev 1B - rekonstrukce ulice Pode Břehy

Úprava stávající jedno až dvoupruhové obslužné místní komunikace v rámci stávajícího veřejného prostoru:
- šířka vozovky 4,0 - 5,0 m
- jednostranný chodník šířky 1,5 m

Větev 1C - rekonstrukce ulice U Chodníčku „spojka“ větví 1A a 1B

Úprava stávající jednopruhové obslužné místní komunikace v rámci stávajícího veřejného prostoru:
- šířka vozovky 5,5 m
- jednostranný chodník šířky 1,5 m

Varianta 2 - nová komunikace přes zemědělský areál

Nová dvoupruhová obslužná komunikace využívající i prostor stávajícího příjezdu k zemědělskému a průmyslového areálu se stávajícím napojením na silnici III/4773 - ulice Skotňa (směr Skalice, Morávka):
- šířka veřejného prostoru (mezi ploty) 8 m
- šířka vozovky 5,5 m
- jednostranný chodník šířky 1,5 m

Varianta 3 - rekonstrukce komunikace ve východní části ulice U Chodníčku

Úprava stávající jednopruhové místní komunikace ulice U Chodníčku na režim obytné zóny se zabezpečením vzájemného míjení osobních vozidel se stávajícím napojením na silnici III/4773 - ulice Skotňa (směr Skalice, Morávka):
- šířka veřejného prostoru (mezi ploty) 5,5 m
- šířka vozovky 4,0 m
- doplnění chybějící části chodníku podél silnice III/4773 v délce 75 m

Varianta 4 - nová komunikace vedená okrajem RBC

Nová dvoupruhová obslužná komunikace napojená na silnici III/4773 ulice Skotňa (směr Skalice, Morávka):
- šířka veřejného prostoru 8 m
- šířka vozovky 5,5 m
- prostor pro případný chodník 1,5 m
- chodník podél obslužné komunikace š. 1,5 m
- chodník podél silnice III/4773 v délce 220 m

6.3. PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Pěší trasy od nové obytné zástavby k autobusovým zastávkám a k vybavenosti (zejména škola, obchody, obecní úřad, kostel) jsou zabezpečeny návrhem chodníků:
- podél obslužných komunikací (větve 1A, 1B, 1C),
- doplněním chybějícího chodníku mezi bytovými domy čp. 339 a 340 pro vazby k autobusové zastávce a k obecnímu úřadu,
- doplněním chybějící části chodníku podél silnice III/4773 pro přístup k zástavbě ve východní části území
- volným pohybem pěších v obytných zónách

Bezpečný průjezd cyklistů na obslužných komunikacích a obytných zónách je zabezpečen rozšířením vozovek na minimální šířku 4,0 m, která umožní bezpečené míjení cyklistů se všemi ostatními vozidly.

7. ODHAD DOPRAVNÍCH ZÁTĚŽÍ

Odhad současných a očekávaných dopravních zátěží je zpracován dle návrhu TP Metody prognózy intenzit generované dopravy (EDIP Liberec).

7.1. SOUČASNÝ STAV

Odhady současných dopravních zátěží jsou provedeny na stávajících trasách komunikací zajišťujících dnešní dopravní obsluhu řešeného území. K označení tras jsou použita označení navrhovaných dopravních řešení - varianta 1, větev 1A, 1B, varianta 3, případně jsou popsány současné názvy ulic.

- severní část
větev 1B + jednosměrná ulice Pode Břehy od mostu silnici II/477 přes Morávku
53 RD x 7 jízd/den = 370 jízd
jízdy ke sportovnímu areálu - odhad = 50 jízd
celkem stav 420 jízd,
z toho: 60% větev 1B = **250 jízd za den**
40% jednosměrka = **170 jízd za den**

- jižní část
větev 1A
28 RD x 7 = 200 jízd
30 bytů v bytových domech x 5 = 150 jízd
celkem stav 350 jízd za den

- východní část
místní komunikace U Chodníčku (varianta 3)
6 RD x 8 = 48 jízd
3 chatky x 4 = 12 jízd
celkem stav 60 jízd za den

7.2. NAVRHOVANÝ STAV

Do odhadu nárůstu budoucích dopravních zátěží na stávajících trasách komunikací jsou započteny časové etapy realizace obytné zástavby v řešeném území. Zástavba rodinných domů generujících zvýšení dopravní zátěže je uvažována ve třech realizačních etapách postupně od zastavitelných ploch v první etapě, nárůst o zástavbu v územní rezervě ve druhé etapě, až k zástavbě dosud nezastavěného území vč. volných proluk v zahradách ve třetí etapě, tj. v cílovém stavu obytné zástavby řešeného území představující cca **103** nových rodinných domů.

_1. etapa
zastavitelné plochy bydlení Z1, Z1a, Z1b, Z2 - cca 27 RD
27 RD x 8 jízd/den = 216 jízd navíc:
- z toho přitížení - v západní části 90% (větev 1A) = 194 jízd
- ve východní části 10% (varianta 3) = 22 jízd

celková intenzita - větev 1A : 350 + 194 = **544 jízd za den**
- varianta 3 : 60 + 22 = **82 jízd za den**

_2. etapa
územní rezerva R1 pro bydlení - cca 46 RD
46 RD x 8 jízd/den = 368 jízd navíc:
- z toho přitížení - v západní části 80% (větev 1A) = 294 jízd
- ve východní části 20% (varianta 3) = 74 jízd

celková intenzita - větev 1A : 544 + 294 = **838 jízd za den**
- varianta 3 : 82 + 74 = **156 jízd za den**

_3. etapa
plocha smíšená nezastavěného území NS - cca 24 RD + cca 6 RD dostavba ve stáv. zahradách
30 RD x 8 jízd/den = 240 jízd navíc
- z toho přitížení - v západní části 90% (větev 1A) = 216 jízd
- ve východní části 10% (varianta 3) = 24 jízd

celková intenzita - větev 1A : 838 + 216 = **1054 jízd za den**
- varianta 3 : 156 + 24 = **180 jízd za den**

8. POSOUZENÍ HLUKU Z DOPRAVY

Návrh nové zástavby v území vyvolává zvýšení dopravy na přístupových komunkacích a tím i snížení komfortu bydlení pro stávající obyvatele. Jde o přirozený vývoj postupné urbanizace v okolí center osídlení. Je ale nutné prověřit, zda zvýšení vlivu dopravy (zejména hluku) nepřekročí hygienické limity.

Orientační výpočet hlukového zatížení (ekvivalentní hladinu hluku v denní době) obytné zástavby podél variant 1 a 3 byl zpracován pro předpokládané intenzity v jednotlivých etapách s podílem těžké dopravy 10 % v odstupu od osy komunikace 7,5 m. U varianty 1 byla posouzena i možnost zjednosměrnění větví 1A a 1B.

Pro obytnou zástavbu je požadovaná maximální hodnota hluku 50 dB v denní době. V noční době je limit snížen o 10 dB, ale v území mimo dálnice a tranzitní silnice I. třídy dochází k poklesu hluku o více než 10 dB.

Varianta 1

Výpočet vychází z předpokladu nerealizace nového napojení západní části území ve stopě varianty 2:

Větev 1A

Jízdní rychlost 30 km/hod, obousměrný (jednosměrný) provoz:
- současný provoz - 350 voz/den 47,5 dB

- etapa 1 - 544 voz/den 49,0 dB
- etapa 2 - 838 (460) voz/den 51,0 (48,5) dB
- etapa 3 - 1054 (570) voz/den 53,0 (49,0) dB

Větev 1B

Jízdní rychlost 30 km/hod, obousměrný (jednosměrný) provoz:
- současný provoz - 350 voz/den 47,5 dB
- etapa 1 - 350 voz/den 47,5 dB
- etapa 2 - 350 (630) voz/den 47,5 (49,5) dB
- etapa 3 - 350 (740) voz/den 47,5 (50,5) dB

Větev 1C

Jízdní rychlost 30 km/hod, (jednosměrný provoz na větvích 1A a 1B)
- etapa 2 - 500 voz/den 49,0 dB
- etapa 3 - 600 voz/den 49,5 dB

Varianta 2

Nové napojení západní části řešeného území by odlehčilo komunikace varianty 1 o 25 - 35 % intenzit. Tím by došlo k poklesu hluku u varianty 1 o 1 - 1,5 dB. Hluk podél trasy varianty 2 s intezitou do 400 voz/den by nepřekročil hodnotu 48 dB.

Varianta 3

Výpočet vychází z předpokladu nerealizace nového napojení východní části území ve stopě varianty 4:

Jízdní rychlost 20 km/hod, obousměrný provoz v režimu obytné zóny:
- současný provoz - 60 voz/den 41,5 dB
- etapa 1 - 82 voz/den 42,5 dB
- etapa 2 - 156 voz/den 44,0 dB
- etapa 3 - 180 voz/den 44,5 dB

Varianta 4

Nové napojení východní části řešeného území by odlehčilo komunikace varianty 3 o 50 - 70% intenzit. Tím by došlo k poklesu hluku u varianty 3 o 2 - 3 dB. Hluk podél trasy varianty 4 s intezitou do 150 voz/den by nepřekročil hodnotu 45 dB.

Z očekávaných hodnot hlukové zátěže v okolí stávajících příjezdových komunikací vyplývá:
- trasa větve 1A vyhoví pro provoz etapy 1, v etapě 2 lze zvýšenou dopravu řešit případným zjednosměrním větví 1A a 1B, Pro etapu 3 bude žádoucí posoudit podrobnější hlukovou studií potřebu realizace nového napojení v trase varianty 2,
- trasy variant 2, 3, 4 s velkou rezervou vyhoví hlukovým limitům pro 1., 2. i 3. etapu.

9. ORIENTAČNÍ ODHAD NÁKLADŮ

9.1. STAVEBNÍ NÁKLADY

Orientační odhad stavebních nákladů komunikací vychází z jednotkových hodnot:

- vozovka obslužné komunikace 3 000 Kč / m2
- dílčí rozšíření vozovky * 2 200 Kč / m2
- vozovka obytné zóny 2 600 Kč / m2
- chodník 2 000 Kč / m2
- silniční kanalizace 16 000 Kč / m
- veřejné osvětlení 14 000 Kč / m
- přeložka oplocení 4 000 Kč / m

Všechny položky zahrnují i potřebné zemní práce.

* Položka dílčího rozšíření vozovky obsahuje i odfrézování živičného krytu ponechané části vozovky a položení sjednoceného živičného krytu v celé nové šířce vozovky.

Varianta	délka	plocha vozovky	plocha chodníku	silniční kanal.	veřejné osvětlení	přeložka oplocení	celkem tis. Kč
1 A	215 m	1100m2	430m2	-	-	-	
tis.Kč		2 400	860	-	-	-	**3 260**
1 B	150 m	750m2	230m2	150m	150m	-	
tis.Kč		1 650	460	2 400	2 100	-	**6 610**
1C	130 m	880m2	200m2	130m	-	-	
tis.Kč		2 640	400	2 080	-	-	**5 120** *
2	130 m	730m2	130m2	130m	130m	140 m	
tis.Kč		2 190	260	2 080	1 820	560	**6 910**
3	110 m	550m2	150m2	110m	110m	85m	
tis.Kč		1 430	300	1 760	1 540	340	**5 370**
4	440 m	2500m2	1100m2	440m	440m	-	
tis.Kč		7 500	2 200	7 040	6 160	-	**22 900**

* U větve 1C je případné využití stávající vozovky podmíněno diagnostikou únosnosti stávající konstrukce vozovky. V případě její potvrzené použitelnosti by mohlo dojít k částečné úspoře stavebních nákladů (cca do 10 %).

9.2. NÁKLADY NA VÝKUP POZEMKŮ

Odhad nákladů na výkup pozemků, které nejsou ve vlastnictví obce Staré Město, vychází z obvyklé ceny pozemků stanovené dle skutečných prodejů pozemků uskutečněných v letech 2019-2021. Obvyklá cena se určuje porovnáním sjednaných cen stejných, popřípadě obdobných předmětů ocenění v obvyklém obchodním styku v tuzemsku ke dni ocenění. Do porovnání se nezahrnují ceny

sjednané za vlivu mimořádných okolností trhu, osobních poměrů prodávajícího a kupujícího ani vlivu zvláštní obliby. Mimořádnými okolnostmi trhu se rozumějí například stav tísně prodávajícího nebo kupujícího, důsledky přírodních či jiných kalamit. Osobními poměry se rozumějí zejména vztahy majetkové, rodinné nebo jiné osobní vztahy mezi prodávajícím a kupujícím. Zvláštní oblibou se rozumí zvláštní hodnota přikládaná majetku nebo službě vyplývající z osobního vztahu k nim.

Pro kalkulaci jsou použity následující ceny pozemků podle způsobu využití (určení) vycházejícího z platného územního plánu.

- plocha bydlení / stavební pozemek 1 000 až 1 200 Kč / m2
- výrobní plocha 1 000 Kč / m2
- ostatní plocha, zeleň 370 Kč / m2
- komunikace, veřejné prostranství 300 Kč / m2
- zemědělská půda 15 až 22 Kč / m2

Pro výpočet v následující tabulce jsou použity střední hodnoty z uvedeného cenového rozmezí. Ve výkresech *06. Majetkové vztahy - varianta 1, varianta 2* a *07. Majetkové vztahy - varianta 3, varianta 4* je u všech pozemků, které nejsou ve vlastnictví obce Staré Město a jsou nutné k realizaci navrženého řešení, uvedena výměra dotčených částí.

Varianta	výměra m^2	jednotková cena Kč/m^2	cena pozemku Kč	celkem Kč
1 A	28	1100	30 800	
	139	300	41 700	**72 500**
1 B	87	1100	95 700	
	85	370	31 450	**127 150**
1C	0	-	-	**-**
2	135	1100	148 500	
	604	1000	604 000	
	318	18	5 724	**758 224**
3	305	1100	335 500	**335 500**
4	2581	18	46 458	
	225	370	83 250	**129 708**

9.3. CELKOVÉ NÁKLADY

Varianta	stavební náklady tis. Kč	výkup pozemků tis. Kč	celkem tis. Kč
1 A	3 260	73	**3 333**
1 B	6 610	127	**6 737**

1C	5 120	-	**5 120**
2	6 910	758	**7 668**
3	5 370	336	**5 706**
4	22 900	130	**23 030**

Poznámka: U varianty 4 nejsou započteny do celkové ceny náklady na sanaci bývalé skládky, jejímž okrajem je tato varianta vedena.

10. PROJEDNÁNÍ S DOTČENÝMI ORGÁNY

S požadavkem na vyjádření k posuzovaným dopravním variantám byly osloveny následující úřady a organizace:

- Hasičský záchranný sbor
- Magistrát města Frýdek – Místek, odbory životního prostředí, dopravy a silničního hospodářství, územního rozvoje a stavebního řádu,
- Krajský úřad MsK, odbor dopravy a chytrého regionu

1. Hasičský záchranný sbor Moravskoslezského kraje
Sdělení č.j. HSOS-2861-2/2021 ze dne 9.4.2021

Sdělení obsahuje informaci, že dotčený orgán není oprávněn vyhodnocovat, která z variant uvedených v územní studii je pro obsluhu rozvojového území nejvhodnější, k územní studii zpracované v dopravních variantách nelze vydat ani závazné stanovisko vzhledem ke skutečnosti, že její posuzování nepodléhá výkonu státního požárního dozoru.

2. Magistrát města Frýdku-Místku, Odbor životního prostředí a zemědělství
Vyjádření č.j. MMFM 46188/2021 ze dne 5.5.2021

Vyjádření obsahuje informaci, že z hlediska *zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny*, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“) se jeví jako nejvhodnější návrh dopravní obsluhy rozvojových ploch nové obytné zástavby varianta 1 a varianta 3. Varianta 2 a varianta 4 nejsou z pohledu orgánu ochrany přírody vhodné, neboť varianta 2 by si vyžádala kácení vzrostlé zeleně a při realizaci varianty 4 by došlo k dotčení lesa, který je dle ust. § 3 odst. 1 písm. b) zákona o ochraně přírody a krajiny významným krajinným prvkem. Touto variantou by došlo také k dotčení regionálního biocentra územního systému ekologické stability krajiny a maloplošně zvláště chráněného území - přírodní památky Profil Morávky, které je zároveň součástí evropsky významné lokality Niva Morávky.
Z hlediska *zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a změně některých zákonů* (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vodní zákon“): Vzhledem k tomu, že se jedná o variantní řešení záměru a dále není specifikován způsob odvádění srážkových vod z jednotlivých variant, není možné vybrat nejvhodnější dopravní variantu pro dopravní obsluhu rozvojového území.
Z hlediska *zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech*, v platném znění (dále jen „zákon o odpadech“): Vzhledem k tomu, že se jedná o variantní řešení záměru a dále není specifikován způsob nakládání

s odpady z jednotlivých variant, není možné vybrat nejvhodnější dopravní variantu pro dopravní obsluhu rozvojového území.
Z hlediska *zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu*, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ZPF“), dle ust. § 15 písm. n) zákona o ochraně ZPF se jeví nejvhodnějším návrhem dopravní obsluhy rozvojových ploch nové obytné zástavby varianta 2, potom varianta 3, případně varianta 1, kde dojde k minimálnímu záboru zemědělské půdy náležející do zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“). V případě varianty 4, by došlo k rozsáhlému záboru zemědělské půdy ze ZPF.
Z hlediska *zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů*, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „lesní zákon“), dle ust. § 48 odst. 3 lesního zákona se jeví jako nejvhodnější návrh dopravní obsluhy rozvojových ploch nové obytné zástavby varianta 1 a varianta 3, popř. varianta 2. V případě varianty 4 dochází k zásahu do lesních pozemků (parc. č. 6870/5 a 7628/2, k. ú. Staré Město u Frýdku-Místku, obec Staré Město).

3. Magistrát města Frýdku-Místku, Odbor dopravy a silničního hospodářství
Vyjádření č.j. MMFM 51590/2021 ze dne 18.5.2021

Vyjádření obsahuje informaci, že Odbor dopravy a silničního hospodářství Magistrátu města Frýdku-Místku k předloženým variantám 1 až 4 nemá připomínek. Všechny varianty jsou z pohledu dopravy realizovatelné a v souladu s platnými předpisy.

4. Magistrát města Frýdku-Místku, Odbor územního rozvoje a stavebního řádu
Vyjádření č.j. MMFM 51608/2021 ze dne 22.4.2021

Vyjádření obsahuje informaci, že statutární město Frýdek-Místek se nebude vyjadřovat k dopravnímu řešení území, které se nachází v k. ú. Staré Město a které nemá žádné bezprostřední dopravní vazby na komunikační síť ve městě Frýdek-Místek.

5. Krajský úřad Moravskoslezského kraje, Odbor dopravy
Vyjádření č.j. MSK 45129/2021 ze dne 3.5.2021

Vyjádření obsahuje informaci, že zájmy chráněné krajským úřadem na úseku silničního hospodářství nejsou předloženou Studií dotčeny. K předložené studii „Územní studie Staré Město – Za Humny“ tak lze v rovině obecné konstatovat, že perspektivní řešení dopravního napojení rozvojové lokality navržené studií vychází z legitimní úvahy – predikovaného rozložení dopravního proudu, který generují nově navržené cíle a zdroje pozemní dopravy v území a možné variantní napojení generovaného dopravního proudu na dostupnou silniční síť (silnice II/477 a III/4773). Generovaná pozemní doprava a varianty dopravního napojení byly vyhodnoceny jednotlivě i v souvislostech a materiál tak poskytuje podklad s dostatečnou vypovídací schopností k rozhodnutí na územně-plánovací úrovni.

11. VYHODNOCENÍ VARIANT DOPRAVNÍ OBSLUHY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Dopravní obsluha řešeného území Za Humny je v rámci územní studie zpracována ve čtyřech variantách, aby byly prověřeny různé možnosti řešení dopravy v této lokalitě a také aby byly prověřeny souvislosti dopravních variant s využitím navazujícího území.

Na základě níže zmíněných kritérií a podmínek je provedeno porovnání všech čtyř variant. Na podkladě dostupných údajů o územní a odhadu jeho budoucího vývoje je v následující tabulkové části zpracováno rámcové porovnání variant. Nejlépe hodnocená varianta má vždy nejnižší bodové hodnocení.

kritérium, podmínka	**varianta 1**	**varianta 2**	**varianta 3**	**varianta 4**
potřebnost pro stávající zástavbu	hodnocení 1	hodnocení 3	hodnocení 2	hodnocení 4
potřebnost pro budoucí zástavbu	hodnocení 1	hodnocení 3	hodnocení 2	hodnocení 2
zásahy do pozemků a staveb	hodnocení 1	hodnocení 3	hodnocení 2	hodnocení 4
náklady na realizaci	hodnocení 3	hodnocení 2	hodnocení 1	hodnocení 4
zásahy do limitů	hodnocení 1	hodnocení 1	hodnocení 1	hodnocení 2
součet dílčích hodnocení	7	12	8	16
celkové hodnocení	**1**	**3**	**2**	**4**

Z hlediska **potřebnosti pro stávající zástavbu** je nejvýznamnější varianta 1. Větve 1A, 1B a 1C totiž dopravně obsluhují největší počet rodinných domů a bytových domů, ale slouží také jako příjezd k přilehlým plochám sportovišť a k provozu zemědělské techniky směřující na zemědělské pozemky v řešeném území a v areálu dožínkoviště. Rozšíření místních komunikací a jejich doplnění o chodníky je nutné i v současné době kvůli zlepšení bezpečnosti pěších a kvůli umožnění vzájemného míjení 2 osobních vozidel a míjení pěších a cyklistů se všemi ostatními účastníky provozu.

Realizace varianty 2 by si vyžádala značné zásahy do pozemků v jiném než obecním vlastnictví a měla by značné náklady na realizaci. Vzhledem k tomu, že stávající objem dopravy z řešeného území dokáží odvést bez problémů komunikace ve variantě 1, se varianta 2 jeví v současné době jako nepotřebná.

Současný stav komunikace ve variantě 3 je dostatečný pro obsluhu stávajících rodinných domů ve východní části řešeného území. Realizace této varianty je ale nutná proto, aby se parametry komunikace zlepšily na úroveň umožňující průjezd vozidel HZS a míjení pěších a cyklistů s ostatními účastníky provozu, což současná komunikace neumožňuje.

Vzhledem k vysokým nákladům na realizaci varianty 4 a v současné době nízkému počtu rodinných domů ve východní části řešeného území, k jejichž obsluze by sloužila, se tato varianta jeví v současné době jako nepotřebná. Varianta 4 by byla nutná pouze při nemožnosti realizace varianty 3.

Z hlediska **potřebnosti pro budoucí zástavbu** je nejvýznamnější varianta 1. Z odhadu dopravních zátěží totiž vyplývá, že cca 85 % celkového dopravního objemu bude realizováno z řešeného území

západním směrem na silnici II/477 a to zejména po větvi 1A a cca 15 % východním směrem na silnici III/4773. Po větvích 1A, 1B a 1C tak bude i v budoucnu veden největší objem dopravy z řešeného území, ať už bude zastavěno jen v rozsahu zastavitelných ploch dle platného ÚP nebo v maximálním rozsahu všech dosud nezastavěných ploch. Rozšíření místních komunikací a jejich doplnění o chodníky je bezpodmínečně nutné.
Realizace varianty 2 bude nutná až při úplném zastavění všech dosud nezastavěných ploch v řešeném území, aby se snížila intenzita provozu na komunikacích varianty 1. Výstavba na všech volných plochách zatím není umožněna platným územním plánem, realizace této varianty tak bude nutná až v dalekém časovém výhledu.
Při zástavbě dosud nezastavěných ploch v řešeném území se zvýší potřeba "druhého" vjezdu do území. Druhý vjezd je nutný nejen kvůli dopravní obsluze většího počtu rodinných domů, ale také kvůli zajištění možnosti vjezdu a výjezdu z řešeného území v případě výskytu výjimečných situací na komunikacích v západní části řešeného území - havárií, stavební činnosti, apod. Je proto nutné zajistit vjezd do řešeného území z východní strany buď dle varianty 3 nebo 4. Z tohoto pohledu jsou varianty 3 a 4 rovnocenné.
Zásahy do pozemků a staveb - u žádné z variant se nepředpokládá nutnost provedení demolice staveb určených k bydlení, rekreaci ani garáží nebo hospodářských budov. Nutné budou částečné demolice plotů u variant 2 a 3. U všech variant bude nutné kvůli umožnění jejich realizace vykoupit části pozemků dotčené řešením, které jsou ve vlastnictví jiných vlastníků než je obec Staré Město.
Největší výměru pozemků bude nutné vykoupit u varianty 4, jejíž podstatná část je navržena na pozemcích ve vlastnictví fyzických a právnických osob a České republiky. Cca 3/4 pozemků jsou využívány k zemědělským účelům, menší část pozemků tvoří lesní pozemky a doprovodná zeleň podél toku řeky Morávky.
Celá varianta 2 je navržena na pozemcích ve vlastnictví fyzických osob. Část pozemků je využívaná k zemědělským účelům, část pozemků je součástí areálu zemědělské výroby.
Varianta 3 si vyžádá podstatně menší zásahy do pozemků v jiném než obecním vlastnictví spočívající v záboru úzkých pruhů zahrad navazujících na pozemek obce se stávající komunikací. Dotčené jsou zahrady u rodinných domů a samostatné zahrady s rekreačními chatkami.
Malé zásahy do pozemků fyzických osob si vyžádá také varianta 1, kde ale úpravy spočívají spíše v uvedení do souladu mezi skutečným využitím pozemků a jejich vyznačením v katastru nemovitostí. Části pozemků fyzických osob totiž zasahují do ploch veřejných prostranství, kterými jsou vedeny stávající místní komunikace.
Hodnocení **nákladů na realizaci** - stavebních nákladů a nákladů na výkup pozemků je podrobněji zpracováno v kapitole 9. Orientační odhad nákladů.
Zásahy do **limitů využití území** u variant 1, 2, 3 nezpůsobí výraznější komplikace při realizaci těchto variant. Dotčenými limity jsou pouze ochranná pásma vedení technické infrastruktury - vodovodů, kanalizace, kabelových nebo nadzemních vedení NN a VN a telekomunikačních kabelů, které nemohou způsobit nerealizovatelnost těchto variant nebo výrazným způsobem zvýšit ekonomickou náročnost jejich realizace. Varianty 1 a 2 zasahují navíc do území s archeologickými nálezy 2. kategorie - UAN II. V tomto území musí být výstavba prováděna pouze se souhlasem NPÚ. Varianta 3 zasahuje navíc do ochranného pásma studny na pozemku p.č. 6860/15, která je určená k zásobování užitkovou vodou. Ochranné pásmo studny 10 m zasahuje i do stávající komunikace U Chodníčku, realizací varianty 3 se tedy nezmění výrazně zásah do tohoto limitu. Všechny varianty zasahují do ložisek a zdrojů nerostných surovin - černého uhlí a zemního plynu.

Využití těchto ložisek není v současné době aktuální.
Výrazně horší je z pohledu zásahů do limitů využití území varianta 4, která zasahuje mimo telekomunikačního kabelu také do pozemků určených k plnění funkce lesa, ochranného pásma lesa, evropsky významné lokality Niva Morávky, regionálního biocentra ÚSES a prochází okrajem maloplošného zvláště chráněného území - přírodní památky Profil Morávky a jejího ochranného pásma, sesuvného území potenciálního č. 4098 a území ekologických rizik - bývalé skládky. Tyto limity mohou výrazně ztížit nebo přímo znemožnit realizaci varianty 4, případně zvětšit její investiční náročnost.

Z navržených variant dopravní obsluhy řešeného území Staré Město - Za Humny se jeví jako nejpotřebnější varianta 1, která má nejvíce pozitivních přínosů a její negativní vlivy nejsou příliš významné. Z odhadu dopravních zátěží totiž vyplývá, že cca **85 % celkového dopravního objemu bude realizováno z řešeného území západním směrem** na silnici II/477 a to zejména po větvi 1A.
Varianta 2 také odvádí dopravu z řešeného území vhodně západním směrem, ale musela by být celá realizována v celé délce zcela nově a zasáhla by významně do pozemků ve vlastnictví fyzických osob, které jsou využívané k podnikání.
Cca 15 % celkového dopravního objemu bude realizováno z řešeného území východním směrem na silnici III/4773. V tomto směru je vhodnější varianta 3, která si vyžádá pouze malé zásahy do pozemků ve vlastnictví fyzických osob a má nejnižší náklady na realizaci.
Jako nejméně vhodná se pak jeví varianta 4, kvůli negativním zásahům do přírodních hodnot území, kvůli vyšším záborům zemědělské a lesní půdy a vyšším realizačním nákladům.

12. ZÁVĚR

Doporučení nejvhodnější varianty dopravní obsluhy řešeného území k převzetí do změny územního plánu

Na základě vyhodnocení variant dopravní obsluhy řešeného území uvedeného v kapitole 11. je doporučeno zapracovat do územního plánu Staré Město následující změny:
Pro úpravy spojené s realizací **varianty 1** včetně jejich větví 1A, 1B, 1C není nutné v územním plánu provádět změny. Realizace těchto úprav je řešitelná dle platného územního plánu.
Pro možnost případné realizace druhého vjezdu do řešeného území ze západní strany je doporučeno vymezit územní rezervu pro plochu dopravní infrastruktury určenou pro místní komunikaci o celkové šířce cca 12m v ose **varianty 2**.
Pro zajištění druhého vjezdu do řešeného území z východní strany navrhnout rozšíření místní komunikace U Chodníčku a souvisejícího veřejného prostranství v úseku cca 110m od křižovatky se silnicí III/4773 dle **varianty 3**. Kvůli zajištění dopravní obsluhy území a kvůli nutnosti nápravy nevyhovujícího současného stavu komunikace, označit rozšíření komunikace dle varianty 3 jako veřejně prospěšnou stavbu.
Při zapracování rozšíření místní komunikace dle varianty 3 a předpokládané nižší dopravní zátěži ve východní části řešeného území není nutné v územním plánu provádět změny spojené s **variantou 4**. Pokud by obec zvažovala výraznější rozvoj sportovního areálu dožínkoviště nebo jeho využití k jiným účelům, tak by bylo vhodné vymezit územní rezervu pro plochu dopravní infrastruktury určenou pro místní komunikaci o celkové šířce cca 12m v ose varianty 4.

Zásady pro rozhodování o změnách v území v lokalitě Za humny

Největší objem dopravy bude z řešeného území realizován západním směrem na silnici II/477. Z tohoto důvodu by měly být stavební práce přednostně směřovány do rekonstrukce a rozšíření stávajících místních komunikací ve variantě 1 a jejich doplnění o chodníky tak, aby vyhovovaly předpokládané dopravní zátěži. Konkrétně je nutné:

- v 1.etapě rekonstruovat pouze větev 1A,
- ve 2.etapě rekonstruovat větve 1B a 1C,
- ve 3.etapě vybudovat případně novou komunikaci v trase varianty 2.

Nutný je také "druhý" vjezd do řešeného území z východní strany a to nejen kvůli dopravní obsluze rodinných domů, ale také kvůli zajištění možnosti vjezdu a výjezdu z řešeného území v případě výskytu výjimečných situací na komunikacích v západní části řešeného území - havárií, stavební činnosti, apod. Pro zajištění východního napojení je nutné:

- v 1.etapě vybudovat obytnou zónu dle varianty 3,
- ve 2.etapě vybudovat případně novou komunikaci v trase varianty 4. Při realizaci této varianty minimalizovat zásahy do regionálního biocentra územního systému ekologické stability, do evropsky významné lokalita Niva Morávky, do přírodní památky Profil Morávky. Zajistit ochranu trasy varianty 4 před účinky sesuvů, zejména z hlediska zakládání staveb.

Při realizaci všech variant minimalizovat zásahy do pozemků, které nejsou ve vlastnictví obce.