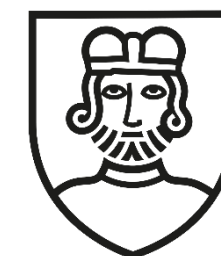


ÚZEMNÍ STUDIE VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ „CENTRUM MĚSTA MILEVSKA“

TEXTOVÁ ČÁST

1. TEXTOVÁ ČÁST



Město Milevsko



MS Plan s.r.o

**ÚZEMNÍ STUDIE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ
„CENTRUM MĚSTA MILEVSKA“**

Obsah textové části Územní studie veřejného prostranství „Centrum města Milevska“

ÚZEMNÍ STUDIE VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ „CENTRUM MĚSTA MILEVSKA“	1
1. TEXTOVÁ ČÁST	1
Obsah textové části Územní studie veřejného prostranství „Centrum města Milevska“	1
1. Koncepce uspořádání veřejného prostranství	1
1.1. Širší vztahy území (systém veřejných prostranství a zelená infrastruktura v sídle, kompoziční vztahy, průhledy, pohledy apod.)	1
1.2. Podmínky pro ochranu hodnot a charakteru území	1
1.2.1. Ochrana kulturních a historických hodnot	1
1.2.2. Ochrana civilizačních hodnot	2
1.2.3. Ochrana přírodních hodnot	2
1.2.4. Inženýrskogeologické základové poměry	2
1.3. Koncepce architektonicko-urbanistického řešení – základní, ideová koncepce (popis návrhu, včetně řešení zeleně)	2
1.3.1. Koncept řešení v kontextu města	2
1.3.2. Plošné a prostorové uspořádání	3
2. Architektonicko-stavební řešení veřejného prostranství	3
2.1. Architektonicko-stavební řešení parteru (zejména materiálové řešení)	3
2.2. Vybavení veřejného prostranství, drobná architektura, mobiliář	4
3. Koncepce řešení dopravní a technické infrastruktury	4
3.1. Řešení dopravní infrastruktury – základní prověření architektonicko-urbanistického řešení	4
3.2. Řešení technické infrastruktury – základní prověření architektonicko-urbanistického řešení	4
4. Návrh veřejně prospěšných staveb	4
4.1. Veřejně prospěšné stavby	4
4.2. Asanace	4
5. Koncepce objektů	4
5.1. Podmínky pro vymezení a využití pozemků	4
5.1.1. Podmínky pro vymezení pozemků	4
5.1.2. Podmínky pro využití pozemků	4
5.2. Podmínky pro plošné a prostorové uspořádání staveb veřejné infrastruktury	8
5.2.1. Veřejná prostranství	8
5.2.2. Dopravní infrastruktura	8
5.2.3. Technická infrastruktura	11
5.2.4. Nakládání s odpady	11
5.2.5. Občanské vybavení	11

1. Koncepce uspořádání veřejného prostranství

1.1. Širší vztahy území (systém veřejných prostranství a zelená infrastruktura v sídle, kompoziční vztahy, průhledy, pohledy apod.)

Návrh vychází z podrobného průzkumu městské struktury a jejich návazností na okolí. Z průzkumu vyplynulo, že oblast centra Milevska poskytuje mnoho příležitostí ke zvýšení kvality veřejného prostoru. Současně je při návrhu respektována přítomnost limit území.

Největším současným problémem řešeného území je plocha stávajícího autobusového nádraží, která tvoří bariéru v území. Jednotlivá veřejná prostranství jsou tak od sebe vzájemně oddělená a není umožněna prostupnost území. V současnosti je zde preferována automobilová doprava nad pěší a v mnoha místech se toto řešení stává bariérou. Autobusové nádraží je ve své stávající podobě pro současné potřeby města předimenzované, jeho poloha je však vhodná vzhledem k umístění blízko služeb města. Problematickým místem dopravního napojení města je především křižovatka Čs. Legií, Švermova a Růžová, která nevyhovuje kapacitě dopravní obsluhy.

V území se nachází mnoho hodnotných vzrostlých stromů, které je návrhem nutno chránit. Chybí zde však veřejně přístupná plocha zeleně, která by nabízela možnost odpočinku. Nabízí se proto využití pozemku parc.č. 252/1 jako městský sad s přístupem veřejnosti.

V návrhu je kladen důraz na zachování a posílení kompozičních os Náměstí E. Beneše a zachování průhledů na náměstí z přiléhajících ulic. Návrhem dochází k propojení dnes oddělených částí prostoru náměstí, který do sebe začleňuje kostel sv. Bartoloměje včetně jeho bezprostředního okolí.

1.2. Podmínky pro ochranu hodnot a charakteru území

1.2.1. Ochrana kulturních a historických hodnot

Řešené území v okolí Náměstí E. Beneše představuje dochovanou urbanistickou strukturu města Milevska. Na tuto strukturu je nutno navázat a podpořit její hodnotu.

Základním principem ochrany není pouhé zachování základních prvků, ale zachování charakteru jako celku. Struktura stavby charakteristická jednotným měřítkem a typem zástavby je propsána i do nově navržené struktury.

Rekultivovaná veřejná prostranství dávají území charakter klidové zóny a pocit propojení dříve oddělených částí.

V řešeném území a jeho blízkém okolí se nachází několik nemovitých kulturních památek. Údaje o památkách byly převzaty ze stránek NPU. Mimo tyto vyhlášené nemovité kulturní památky se v oblasti nachází několik historicky nebo architektonicky významných staveb, které nemusejí podléhat výše uvedené ochraně.

Seznam nemovitých kulturních památek v řešeném území:

- 1 - Kostel sv. Bartoloměje, Náměstí E. Beneše
- 2 - Kaplička sv. Jana Nepomuckého, Náměstí E. Beneše
- 3 - Radnice, Náměstí E. Beneše, č.p. 420
- 4 - Pomník revoluce s kašnou, Náměstí E. Beneše
- 5 - Radnice, Náměstí E. Beneše, č.p. 1
- 6 - Fara, Náměstí E. Beneše, č.p. 3
- 7 - Spořitelna, Náměstí E. Beneše, č.p. 6

Seznam nemovitých kulturních památek v blízkém okolí řešeného území:

- 8 - Soubor 6 secesních vil, Generála Svobody, č.p. 479

ÚZEMNÍ STUDIE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ „CENTRUM MĚSTA MILEVSKA“

1.2.2. Ochrana civilizačních hodnot

Základní myšlenkou ÚS je propojení a zkultivování veřejných prostranství města. Přestože se řešené území nachází v centru města, dnes má mnoho prvků, které tuto funkci popírají. Je nezbytné zcelit prostor Náměstí E. Beneše a kostel sv. Bartoloměje zapojit do veřejného prostoru, tak aby zde nebyl jako soliterní prvek.

Pro zpřehlednění a zefektivnění dopravy v centru města včetně optimalizace autobusového nádraží je nezbytné nové řešení křižovatky Čs. Legií, Švermova – Růžová včetně navazujících nárožních pozemků. Chybějící struktura v nárožních polohách vnáší nejistoty do chápání městské struktury. Tyto kroky by přispěly ke zlepšení dostupnosti města a jeho služeb.

V lokalitě návrhem dochází ke zklidnění a zkultivování veřejného prostoru. Je zde vytvořena nová struktura na místě bývalého autobusového nádraží, tak aby byla podpořena struktura centra města. Prostor určený pro novostavby je určen pro stavby charakteru stávající výstavby s ohledem na současné možnosti investora.

ÚS především vymezuje významné koridory dopravního a pěšího propojení, zajišťuje prostupnost území a odstraňuje pomyslnou hranici mezi jižní a severní částí Náměstí E. Beneše.

1.2.3. Ochrana přírodních hodnot

Ochrana obecně

Řešení území se nachází v zastavěné části města, nenachází se zde zemědělská půda. Území je však z převážné části na bonitované půdně ekologické jednotce I., II. a III. třídy ochrany. V této situaci je však celé centrum města.

Současná struktura města je ÚS doplněna o stavby v prolukách a na plochách určených k zastavění. Nově navržená zástavba reaguje na strukturu centra města Milevska. V rámci veřejných prostranství je navržena nová zelená struktura vzrostlých stromů, která je tvořena především lineárními prvky doplněnými skupinovou zelení. Rozšíří se tak zelené plochy v rámci centra města. Většina ploch je navržena jako nezpevněná – dlážděná tak, aby byl umožněn vsak dešťové vody.

Ochrana krajinného rázu

Území se nachází v zastavěném území. Vzhledem k navrženým regulativům lze předpokládat, že celkový krajinný ráz nebude narušen. Území je svým rozsahem a významem exponované a v morfologii města hraje svoji roli. Je tedy nutné chránit celkové panorama. Charakteristickým bodem je věž kostela sv. Bartoloměje.

Výškové uspořádání řešeného území nesmí popírat a konkurovat stávajícím dominantám v území. Navržené regulativy udržují zástavbu v mezích stanovených UP. Výškové regulativy stanovující minimální a maximální výšku zástavby zajišťují odpovídající proporce veřejného prostoru a zároveň výškové uspořádání odpovídající historickému centru města.

1.2.4. Inženýrskogeologické základové poměry

Základové poměry a geologie nebyla samostatně zpracovávána v průzkumu. Pro potřeb ÚS byla provedena rešerše dostupných zdrojů. Jako zdroj byl použit server www.geology.cz s citací 31. 7. 2018. Řešené území nepatří do lokality s důlní činností nebo do lokality s ukončenou důlní činností. Nejsou zde území s hrozbou sesuvu nebo nestability. Území je v současné době zastavěným územím. Nejsou zaznamenány jakékoliv poruchy stávajících staveb, a proto je území považováno za stabilní.

Geologické poměry

Pro zjištění geologických poměrů bylo vycházeno z geologické mapy 1:50 000. Řešené území se nachází ve čtyřech geologických oblastech:

Převážná část řešeného území:

- Oblast: Kwartér
- Region: Nerozlišen
- Hornina: Sediment smíšený

Východní část řešeného území – okolí ulice Švermova a 5. května:

- Oblast: Moldanubikum
- Region: Magmatity v moldanubiku
- Hornina: Granit

Jižní a severní část řešeného území – okolí ulice Čs. Legií a Masarykova:

- Oblast: Kwartér
- Region: Nerozlišen
- Hornina: Píščito-hlinitý až hlinito-píščitý sediment

Vodorovná linie přes severní část území v oblasti ulice Na Hůrkách:

- Oblast: Moldanubikum
- Region: Magmatity v moldanubiku
- Hornina: Granit

Radonové riziko

Informace o radonovém riziku byly zjištěny z mapy radonového rizika 1:50 000. Celková charakteristika území je uvedena níže:

- Oblast: Moldanubikum
- Soustava: Český masiv – krystalinikum a preveriské paleozoikum
- Útvar: Paleozoikum svrchní
- Eratém: Paleozoikum
- Typ horniny: Magmatit hlubinný
- Hornina: Granit
- Radonový index: vysoký, převažující radonový index 3

Pro navazující projektovou přípravu jsou výše uvedené informace pouze rámcové. Pro případné projekty je třeba provést samostatné průzkumy.

1.3. Koncepce architektonicko-urbanistického řešení – základní, ideová koncepce (popis návrhu, včetně řešení zeleně)

1.3.1. Koncept řešení v kontextu města

Návrh vychází z podrobného průzkumu městské struktury a jejich návazností na okolí, dále vychází z připomínek společného projednání s dotčenými orgány, které se konalo dne 9.7.2018 v Milevsku a veřejného projednání ze dne 22.8.2018.

Z průzkumu vyplynulo, že oblast centra Milevska poskytuje mnoho příležitostí k zvýšení kvality veřejného prostoru. Současně je při návrhu respektována přítomnost limit území.

Současná městská struktura Milevska je výsledkem vlašného rozvoje města v průběhu staletí a překotného bujení v období 19. a zejména 20. století. Pozvolný, historicky přirozený růst podél hlavních komunikačních tahů, obchodních stezek, dal městu základní strukturu. Charakteristické řazení domů s navazujícími zahradami podél silnice se přibližuje spíše struktuře vesnice než města. Nevznikly bloky s vnitřními dvory, nevznikla žádná síť uliček, nevznikl tzv. druhý plán města. Základní kostra byla naopak doplněna více či méně soliterní zástavbou rodinných individuálních a řadových domů i domů bytových – včetně panelových.

Město si zachovává dopravní schéma vzniklé již ve středověku, který však neodpovídá současným potřebám města. Doprava protínající v severojižním směru centrum sice nepředstavuje nepřekonatelnou bariéru, ale do značné míry omezuje rozvoj veřejného prostoru. Na druhou stranu, především osobní doprava je pro centrum města žádoucí. Dopravní zatížení centra města není z našeho pohledu kritické a neúnosné. Generovaná dopravní opatření ovšem představují bariéry. Prosté přeložení dopravy do jiné části města není žádoucí, neboť by mohlo ohrozit vitalitu veřejného prostoru a vybavenosti centra města. Je nutno v rámci návrhu zaměřit na řešení křižovatky Čs. Legií, Švermova a Růžová, která je klíčovým uzlem pro dopravní obsluhu centra města.

Lokace stávajícího autobusového nádraží je vhodná, jeho současná velikost je však pro dnešní požadavky předimenzovaná. Blízkost centra, služeb, úřadů předurčuje umístění autobusového nádraží do stávající pozice. Mění však jeho podobu i rozsah. Je navrženo malé autobusové nádraží s deseti zastávkami, jedním odstavným stáním pro autobusy a malým terminálem pro doplňkové služby autobusového nádraží.

V prostoru současného autobusového nádraží je navržena plocha k výstavbě. Tato plocha svojí regulací umožňuje výstavbu ve formě bytových domů s drobnou vybaveností v parteru příp. samostatných rodinných domů dle potřeb města a možností investora. Není však určena pro monofunkční výstavbu ve formě plošného objektu.

ÚZEMNÍ STUDIE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

„CENTRUM MĚSTA MILEVSKA“

Dále jsou v místech proluk navrženy drobné dostavby, které doplňují a formují stávající strukturu města a veřejného prostoru. Navrhovaná zástavba na jihovýchodním nároží Náměstí E. Beneše musí být formována tak, aby prostorově dotvářela strukturu náměstí a zároveň umožňovala nové dopravní řešení přiléhající křižovatky. Při návrhu je brán důraz na navrácení veřejného prostoru jeho uživatelům. Regulaci dopravy v centru dochází k upřednostnění chodce a jeho tras.

Milevsko je funkčně vyvážené, komplexní město, které nepociťuje markantní deficit žádné funkce. Nová výstavba v prostoru centra je proto plánována jako polyfunkční. Funkční využití nově vzniklých budov nejlépe určí teprve rozvoj města a jeho budoucí potřeby.

1.3.2. Plošné a prostorové uspořádání

Návrh respektuje historické utváření jádra města. Potvrzuje hranice veřejného prostoru, především náměstí a směřování ulic, z části nově definuje jejich profily. Vložená struktura přímo navazuje a reaguje nenásilnou formou na stávající situaci, na příhodných místech uzavírá bloky a proluky a definuje nové městské prostory. Ty vznikají buď volně v rámci nové struktury, nebo jako dotvoření stávajících torz – v prostoru křižovatky ulic Čs. Legií, Růžové a Švermovy. Vytváří se tak tzv. druhý plán města – vedlejší ulice a malá náměstí, charakteristická pro ostatní historická města. Navržené řešení rozšiřuje veřejný prostor a vytváří z dopravního prostoru ulic živý urbánní parter určený pro pohyb a pobyt lidí. Nově navržené struktury dotvářejí a doplňují panorama města a podporují stávající dominanty.

Centrální náměstí je ponecháno bez větších prostorových změn. Nové objemy vstupují do náměstí pouze na jihovýchodní straně, kde je navržena nová zástavba. Zásadní proměna se týká parteru, jsou odstraněny bariéry v podobě květníků a keřů, výškové rozdíly jsou překonány schodišti a rampami. Kostel sv. Bartoloměje, který je díky přerostlé zeleni a trávníku spíše pozadím náměstí, se v návrhu opět stává jeho součástí. Travnaté plochy jsou zredukovány a nahrazeny mlatovým povrchem, dlažba z náměstí navazuje na navržené schodiště u kostela a dále se rozbíhá do bočních cestiček navazujících na stávající chodník na jižní straně náměstí. Na místě současné opěrné stěny je navržen amfiteátr ve formě terénního schodiště. Prostor u jihozápadní fasády kostela pak může sloužit k drobným představením a odpočinku. Okolí kostela je navrženo v mlatovém povrchu, který netvoří bariéru pro pěší, a může tak být využívána celá plocha jižní části náměstí. Vzrostlá kvalitní zeleň je převážně zachována. Dochází pouze k vykácení čtyř stromů v průčelí kostela, tak aby se mohl kostel stát součástí náměstí. Stromy navržené ke kácení byly dendrologickým průzkumem stanoveny jako bez perspektivy. Protiváhou zeleně kolem kostela budou stávající stromy na severní hraně náměstí doplněné o druhou řadu nově navrhovaných stromů. Průjezd a parkování ve střední části náměstí je zachován. Jeho časový režim je však omezen na nezbytně nutnou dobu, je nutno ho považovat pouze jako příležitostný.

Na západní straně náměstí je uzavřena proluka, průchod, umožňující pěší propojení s rozvojovými a rekreačními plochami kolem Habartova rybníka a rybníka Kubík, je však zachován.

Nová výstavba v jihovýchodním nároží náměstí je koncipována pro kombinaci městských funkcí (služby a obchod v parteru, administrativa či bydlení v patrech). Regulaci je určena výška římsy ve výšce 7 – 12,5 m a maximální výška budovy 16 m (60%). Maximální zastavěnost pozemku je stanovena koeficientem KZP = 0,9. Tento blok uzavře historický prostor centrální části města a definuje křižovatku Čs. Legií, Švermova a Růžová. Dnes rozpačitá křižovatka tak bude přehledně definována a získá charakter urbánního veřejného prostoru. Pro toto řešení musí být změněna stávající parcelace území, která nevyhovuje novému formování křižovatky. Prostor akcentovaný novým nárožím pohledově uzavírá presbytář kostela a zachovaná vzrostlá zeleň.

Nově navržená plocha pro výstavbu na území stávajícího autobusového nádraží respektují význam pěšího propojení z ulice Č. Holase na náměstí. Tato plocha není určena pro stavbu monofunkčních bloků. Regulaci je určena výška římsy ve výšce 7 – 10,5 m a maximální výška budovy 12,5 m. Maximální zastavěnost pozemku je stanovena koeficientem KZP = 0,4. To je nutné pro návaznost na strukturu okolní zástavby.

V rámci regulovaného bloku 02 je nutno umístit prostor pro autobusový terminál, který v této pozici bude navazovat na pěší propojení z náměstí a samotná budova tak bude výchozím bodem pro autobusové nádraží. Je vhodné objekt zapojit do objemu budovy sloužící jinému účelu, tak aby terminál nebyl jednoúčelovou stavbou a byla zajištěna jeho přirozenější funkce. Terminál autobusu je možné přesunout do budovy na nároží (blok 01) v případě její realizace.

V křížení ulic Havlíčkova a Pod Farou vzniká malé náměstíčko, předprostor před nástupem do městského sadu –prostoru zeleně a rekreace. Zelený svah je příliš cenný pro soukromou výstavbu, pro svoji bezprostřední vazbu na centrum města má území zůstat určeno veřejnosti. V rámci tohoto prostoru je navržen blok pro výstavbu menší architektury, která by propojila předprostor a samotný sad se strukturou města. Jedná se o blok 03 s regulací výšky římsy ve výšce 2,5 – 4 m a maximální výšky budovy 6 m (60%). Maximální zastavěnost pozemku je stanovena koeficientem KZP = 0,8.

Pozemek parc.č. 252/1 v k.ú. Milevsko je v územní studii veřejného prostranství řešen, jako městský sad. Toto řešení je určené v případě převodu pozemku do veřejného vlastnictví. V případě, že pozemek zůstane i nadále v soukromém vlastnictví, bude jeho podrobné řešení dáno platným územním plánem a legislativou. Pokud bude na tomto pozemku upuštěno od řešení v souladu s územní studií veřejného prostranství, bude třeba v rámci projektové přípravy posoudit, zda tento záměr nemá negativní dopady na prostorové a funkční koncepcce centra města Milevska.

Náměstí je navrhováno jako centrum města – především dlážděný prostor obklopený fasádami domů. Měřítka i strukturu prostoru zjemňuje stromořadí v severní části náměstí, které je protiváhou stávající zeleně před kostelem. Jsou odstraněny veškeré překážky – keře, květníky a zídky. Výškové rozdíly jsou překonány schodišti a rampami. Prostor získává návrhem celkovou přehlednost a jednotnost. Navrženými úpravami dochází k znovuzapojení kostela sv. Bartoloměje do náměstí.

Cílem úprav navržených v této části je vytvoření vitálního městského veřejného prostoru s komplexní nabídkou urbánních benefitů – od služeb a občanské vybavenosti po trhy, pobyt a relaxaci, shromáždění, příležitostné občanské, společenské a sportovní aktivity i sváteční promenádu.

Prostor za kostelem je charakterově zcela odlišný. Jedná se o klidové místo přibližující se spíše návsi než náměstí. V návrhu se více prosazují zelené a mlatové plochy, zpevněné plochy se omezují pouze na komunikace – pojezdové i pěší. Stávající opěrná stěna je změněna na terasovité schodiště, které umožňuje posezení s výhledem na kostel a náměstí. Okolí kostela se tak zapojuje do struktury města a nezůstane jen přebytečným prostranstvím.

Náměstí je na východní straně spojeno několika uličkami a pasážemi s klidovou pěší zónou. Jedná se o rozšířenou ulici Pod Farou, která je v návrhu lemována drobnými provozovny. Ruch města pozvolna prosakuje a propojuje náměstí s „obchodní“ ulicí až k autobusovému nádraží. Návštěvníci, kteří budou vystupovat nebo nastupovat na terminálu budou procházet právě tímto územím.

Důležitým pobytovým i pohledovým prvkem města je v návrhu prostor městského sadu na trojúhelníkové parcele mezi ulicemi Č. Holase a Pod Farou. Veřejný sad je díky svahu vyvýšen nad náměstí i „obchodní“ ulici a dává možnost výhledu, odpočinku i meditace. Nabízí tak možnost pobytu v zeleni přímo v centrální části města, která zde v současné době chybí. Pohledově exponovaný svah je členěn schodišti a cestami na jednotlivé sadové plochy. Areál je vybaven altány a představuje jednu ze zastávek na propojení centra města s vrchem Hůrka. Přesun veřejných WC do autobusového terminálu umožňuje vyčištění svahu od nevhodné přístavby, které by na svém stávajícím místě vzhledem ke zmenšení autobusového nádraží ztrácela účel.

2. Architektonicko-stavební řešení veřejného prostranství

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

Návrh řešení veřejných prostranství navazuje na stávající stav již zrekonstruovaných částí, které jsou provedeny převážně v dlážděném povrchu z žulových kostek. Důležitým bodem návrhu je snaha o propojení jednotlivých částí města a přizpůsobení řešení funkcím daných prostorů.

Náměstí E. Beneše je navrhováno jako dlážděné maloformátovou dlažbou členěnou do větších celků – bude použita žulová dlažební kostka 5/5 ohraničená v pravidelných útvarech kamennými pásky. Dlažba náměstí plynule přechází do pěších tras přiléhajících k náměstí a také k prostoru před kostelem sv. Bartoloměje. Významnost kostela je zdůrazněna změnou ve velkoformátovou dlažbu, stejně jako u vstupů do radnice apod.

Vzhledem k odlišnému charakteru prostoru v okolí kostela je zde použit mlatový povrch, který netvoří bariéru pro pěší a může tak být využívána celá plocha jižní části náměstí. Travnaté plochy budou od mlatových částí odděleny kovovými pásky tak, aby nedocházelo k prorůstání a ztrátě linie. Schodiště na místě stávající opěrné stěny je navrhováno z kamenných bloků, tak aby nevznášelo do prostředí nový materiál.

Materiálové řešení pěších a pojezdových komunikací navazuje na stávající řešení ulice na západní hraně náměstí. Jedná se o dlažbu z kamenných žulových kostek ve velikostech dle funkčního využití komunikace (komunikace typu D a pěší komunikace – kostka 5/5, komunikace typu C1, C2 – kostka 10/10). Parkovací stání budou provedena ve stejných materiálech jako přiléhající komunikace, jejich členění bude provedeno pomocí skladby a barevnosti kamene.

ÚZEMNÍ STUDIE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

„CENTRUM MĚSTA MILEVSKA“

2.2. Vybavení veřejného prostranství, drobná architektura, mobiliář

Řešení vybavení veřejného prostranství je v rámci ÚS navrhováno tak, aby došlo k sjednocení v rámci centra města (případně s návazností na jeho okolí). Referenční řešení jsou zobrazena na výkresech 2.9. grafické části.

Pro sjednocení městského mobiliáře umístěného v centru města jsou navrženy referenční výrobky pro jednotlivá prostranství (viz hlavní výkres 2.5.1. a 2.5.2)

- Lavičky v prostoru veřejného prostranství (ref. MMcité Diva)
- Lavičky v prostoru autobusového nádraží (ref. MMcité Vera)
- Lavičky v městském sadu (ref. hranoly z masivního dřeva)
- Odpadkové koše (ref. MMCité Crystal)
- Stojany na kola (ref. MMCité Lotlimit)
- Dělicí sloupky (ref. MMCité Lot)
- Osvětlení komunikací (ref. Philips JGP530)
- Osvětlení promenády, pěších propojení a sadu (ref. Philips Metronomis)

V prostoru centra města je nutno zdůraznit často se opakující prvek původních pump. Proto jsou pumpy v návrhu upraveny a materiálově sjednoceny (viz výkres grafické části 2.10.3. – detail pumpy). V parteru jsou zdůrazněny velkoformátovou dlažbou v jejich bezprostředním okolí. Prostory kolem nich se tak stávají drobnými náměstíčky s hravým prvkem ve veřejném prostoru typickým pro město Milevsko.

Důležitým motivem návrhu je změna pozemku parc.č. 252/1 na městský sad, který tvoří velmi pohledově exponovanou část města a zároveň nabízí chybějící plochu veřejné zeleně. Sad je koncipován jako terasovitý svah s průběžným kamenným schodištěm, které je doprovázeno průběžným vodním prvkem ve formě úzkého žlabu. Terasy nejsou odděleny opěrnými zídkami. Pro zpevnění svahu jsou využity zatravněné nesečené svahy v kombinaci se sečenými pásy pochozích ploch. V rámci jednotlivých teras jsou navrhovány drobné altánky. Tyto prvky architektury je nutno navrhnout tak, aby byly opticky co nejvíce transparentní (tzn. subtilní konstrukce a zastřešení). Jejich silueta nesmí znemožňovat výhled z náměstí na sad a obráceně.

3. Koncepce řešení dopravní a technické infrastruktury

3.1. Řešení dopravní infrastruktury – základní prověření architektonicko-urbanistického řešení

Řešené území leží na hlavních komunikačních osách města – silnice 19, 105, 121. Jedná se o historické cesty, které určovaly rozvoj města a dnes představují základní kostru území. Doprava v území není nijak přetížena, proto její odklonění z centra není nutné.

Ze silnice ve městě se podle navrhovaného řešení stane vozovka ve veřejném prostoru městské ulice, dopravní opatření, pouze upraví stávající stav a upřednostní chodce před autem.

Změna dopravního systému nastává v místě stávající křižovatky Čs. Legií, Švermova a Růžová. Tato křižovatka bude nahrazena plnohodnotným kruhovým objezdem, který umožní snazší a přehlednější dopravní obsluhu města včetně autobusového nádraží. U nově navrhované struktury v místě stávajícího autobusového nádraží dochází k protažení ulice Havlíčkova severním směrem a navazuje na ulici Pod Farou. Ulice Pod Farou je pak protažena formou pěší zóny do nové struktury a je vyústěna u nového autobusového nádraží.

Autobusové nádraží představuje pro město velikosti Milevsko poměrně důležitý společensko-ekonomický prvek, který je dobré udržet v centru města. Návrh zachovává autobusové nádraží ve zredukované podobě v jižní části řešeného území. Jedná se o terminál s deseti zastávkami a jedním odstavným stáním. Zázemí autobusového nádraží je navrženo v samostatné budově v rámci vymezeného regulovaného bloku pro výstavbu. Terminál musí obsahovat zázemí pro návštěvníky, řidiče a drobnou veřejnou vybavenost. Na prostor autobusového nádraží přiléhají dvě parkovací stání typu K+R (kiss and ride) a v ulici Růžová jsou navržena další parkovací stání potřebná pro provoz a obsluhu autobusového nádraží v počtu a 6 krátkodobých a 4 dlouhodobá stání.

Parkovací stání pro individuální motorovou dopravu jsou navržena na terénu. V prostou náměstí v maximální počtu pro obsluhu obchodů, služeb a občanské vybavenosti, ale tak, aby se prostor náměstí nestal parkovištěm a zůstal náměstím. Dále jsou parkovací stání navržena v ulici Pod Farou a podél ulice Růžová. Počet navržených stání s rezervou nahrazuje parkovací stání odstraněná z náměstí.

Stávající parkovací stání v území slouží pro obsluhu stávajících objektů. Odstavování vozidel nové zástavby bude provedeno v rámci bloků nebo na místech zajištěných majiteli vozidel mimo veřejné prostranství. Odstavování vozidel ve veřejném prostranství není možné. Parkování vozidel pro novou zástavbu bude provedeno na místech k tomu určených ÚS.

3.2. Řešení technické infrastruktury – základní prověření architektonicko-urbanistického řešení

Řešené území má plně rozvinutou síť technické infrastruktury. V rámci ÚS jsou řešeny přeložky sítí v nezbytném rozsahu (viz výkres 2.7. grafické části – výkres technické infrastruktury). Podrobnější řešení přeložek sítí a koncepce technické infrastruktury v území bude řešeno v dalších stupních projektové dokumentace. Dále je nutno zvážit celkovou změnu koncepce uspořádání sítí technické infrastruktury v prostoru stávajícího autobusového nádraží.

4. Návrh veřejně prospěšných staveb

4.1. Veřejně prospěšné stavby

ÚS nejsou vymezeny žádná veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stavby a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a ani nejsou vymezovány pozemky pro asanaci, pro které lze práva ke stavbám a k pozemkům pouze vyvlastnit.

V ÚS jsou vymezeny plochy pro veřejně prospěšné stavby, pro které lze uplatnit předkupní právo. Jedná se především o plochy dopravní a technické infrastruktury.

4.2. Asanace

Jedná se o stabilizované území. ÚS řešené území kultivuje a doplňuje stávající strukturu zástavby. Pro realizaci záměru je potřeba asanovat území stávajícího autobusového nádraží pozemky parc.č. 1655/1, 1655/2, 1655/3, 1655/6 a 1655/7 a dále objekt veřejného WC na pozemku parc.č. 1734.

5. Koncepce objektů

5.1. Podmínky pro vymezení a využití pozemků

5.1.1. Podmínky pro vymezení pozemků

Řešené území je v současné době tvořeno parcelami, které svým tvarem a uspořádáním formují obytný charakter území. Základním cílem ÚS je zachování a doplnění stabilní městské struktury a vytvoření fungující sítě veřejných prostranství.

Závazně jsou určeny plochy Veřejného prostranství mající ve své ploše zpravidla koridory dopravní a technické infrastruktury. Veřejná prostranství jsou dělena na veřejná prostranství ulic a náměstí (PV).

Bloky vymezené veřejnými prostranstvími přebírají předepsané funkční využití ÚP, resp. ÚS toto funkční využití upřesňuje (viz odstavec 5.1.2).

5.1.2. Podmínky pro využití pozemků

ÚS vymezuje v řešeném území plochy s rozdílným způsobem využití. ÚS respektuje funkční využití území deginované ÚP. Jedná se o:

- Plochy smíšené obytné (SM)
- Plochy občanského vybavení – veřejná infrastruktura (OV)
- Veřejná prostranství (PV)
- Dopravní infrastruktura – silniční (DS)

Stručné definování pojmů

Blok

Část zastavěného území, které je vymezeno plochami veřejného prostranství či hranicí řešeného území. Bloky mají stanovenou vlastní prostorovou regulaci, která určuje podrobné podmínky jejich využití. Bloky jsou vymezeny uliční čarou a jsou

ÚZEMNÍ STUDIE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

„CENTRUM MĚSTA MILEVSKA“

pro potřeby ÚS očíslovány. Jednotlivé bloky jsou pro potřeby tohoto ÚS označeny pořadovými čísly, ke kterým se vztahují upřesněné podrobné regulace.

Uliční čára

Hranice vymezující veřejná prostranství od plochy s jiným funkčním využitím. Uzavřená uliční čára vymezuje samostatný blok.

Stavební čára

Stavební čára představuje hranici budovy v rámci bloku, tj. konstrukce tvořící budovu, pokud není uvedeno jinak, nesmí tuto čáru přesahovat. Stavební čára je ve výkresech určena kótou od hranice bloku (uliční čáry). Pokud bude pro výstavbu v rámci bloku použita zachovávaná budova, resp. hala dle výkresu asanací N.2.5. a pokud bude tato hala přesahovat stavební čáru, bude přesahující část zachovávané haly vytvářet novou stavební čáru.

Stavební čára závazná – budova musí svojí fasádou přiléhat ke stavební čáře alespoň z 80%. Drobné budovy plnící doprovodnou funkci k budově hlavní (altány, garáže, dílny, sklady, skleníky a pod) nemusí přiléhat ke stavební čáře závazné.

Stavební čára nepřekročitelná – budova nemusí svojí fasádou přiléhat ke stavební čáře.

Stavba

Pro potřeby ÚS je převzata definice stavby z §2 zákona č. 183/2006 Sb. v aktuálním znění.

Budova

Pro potřeby ÚS se budovou rozumí budovou nadzemní stavba prostorově soustředěná a navenek převážně uzavřená obvodovými stěnami a střešní konstrukcí (dle definice uvedené v §3 vyhlášky 137/1998 Sb. v aktuálním znění). Za drobnou (příp. doplňkovou) budovu se považuje stavba s jedním nadzemním podlažím, pokud jejich zastavěná plocha nepřesahuje 25 m² a výška 5 m.

Vjezd do bloku, resp. vstup do provozu

Jedná se o část uliční čáry, po jejíž délce je vhodné umístit vjezd do bloku, resp. vstup do provozu na příslušné fasádě za uliční čarou. Pokud bude alespoň část vstupů situována ve vymezeném úseku, lze vstupy situovat i mimo vymezený úsek fasády. Vstupem do provozu se chápe hlavní vstup (vstup pro zákazníky nebo návštěvníky, vstup do bytové části objektu apod.) – nejedná se o technologické nebo personální vstupy).

Předepsané pěší propojení

Jedná se o spojnici mezi plochami veřejného prostranství jdoucí přes bloky. Toto propojení zajišťuje především plynulou pěší prostupnost v území. V podrobných podmínkách je určena min. šířka, resp. výška. Celkové tvarové řešení však není určeno.

Předepsané propojení veřejných prostranství

Jedná se o propojení mezi veřejnými prostranstvími, které má podobu veřejně přístupné pěší ulice, tedy také veřejného prostranství. Je určena předpokládaná poloha, která bude upřesněna navrženými budovami. V podrobných podmínkách jsou určeny přesné rozměry a jiné parametry.

Průchod

Jedná se o stavební úpravu stavby určenou pro veřejně přístupné propojení veřejných prostranství. V podrobných podmínkách je určena min. šířka, resp. výška. Celkové tvarové řešení však není určeno.

Podloubí

Jedná se o stavební úpravu budovy určenou pro veřejně přístupnou pěší komunikaci jdoucí podél fasády. Podloubí bezprostředně navazuje na veřejné prostranství a je s ním kontinuálně komunikačně propojeno. Podloubí může být řešeno vestavbou za fasádu budovy nebo přístavbou před fasádou budovu. Přesahující část budovy nad podloubí je vynesena pilíři nebo sloupy. V podrobných podmínkách je určena min. šířka, resp. výška. Celkové tvarové řešení však není určeno.

Předepsané stromořadí a předepsaná skupinová zeleň

Stromořadí – představují lineární zeleň, aleje, jdoucí podél koridorů dopravní infrastruktury. Závazně se neurčují pozice jednotlivých stromů, ale určují se linie, ve kterých mají být stromy sázeny. Stromořadí jsou vyznačena ve výkresové části ÚS.

Skupinová zeleň – označuje minimální plochu s výsadbou vzrostlé zeleně bez určených přesných pozic. Jedná se o zeleň dotvářející prostorové řešení veřejných prostranství mimo dopravní koridory. Může se jednat o zeleň komponovanou nebo volně sázenou. Vzrostlá zeleň může být vysazena i mimo určené plochy, pokud jsou splněny technické parametry určené platnými předpisy.

Navrhovaná stromořadí a skupinová zeleň mají především funkci prostorovou. Bude se jednat o stromy vhodné do uličních stromořadí, tj. stromy s podchodnou výškou min. 2,5 – 3,0m.

Parter

Podlaží budovy, nejčastěji 1NP, a jeho bezprostřední okolí přiléhající a navazující k a na úroveň pochozí plochy veřejného prostranství. Plocha parteru je plocha příslušného podlaží bez ploch vnitřní komunikace a nutného zázemí budovy (domovní schodiště a chodby, zázemí objektu, kočárkárna, kolárna apod.).

Zastavěná plocha

Pro potřeby ÚS se za zastavěnou plochu považuje plocha vymezená svislým průmětem vnějšího líce obvodových konstrukcí vymezujících parter. Konstrukce vykonzolované ve vyšších patrech dle podrobných podmínek v rámci bloku se do zastavěné plochy nezapočítávají.

Regulační koeficienty (KZP, KZ)

Koeficienty upravují maximální a minimální rozsah využití plochy bloku.

KZP (koeficient zastavěné plochy): podíl zastavěné plochy z plochy bloku

KZP je udáván v rozptylu minimální a maximální hodnoty.

Výška zástavby

Výška zástavby je regulována s cílem zajistit přiměřené proporční a estetické prostředí ve veřejném prostranství. Výšková regulace má také za cíl zajistit návaznost a proporcionalitu nově budovaných staveb vůči okolním stabilizovaným částem města. Zároveň s tímto regulativem platí i obecně technické požadavky na výstavbu dle vyhlášky 268/2009 Sb. (oslunění a osvětlení, odstupy budovy apod.). Regulativ není třeba dodržet v případě, že by nebyla dodržena výše zmíněná vyhláška.

Výška zástavby (V=) je definována výškou atiky nebo hlavní římsy, kde atika je nejvyšší ukončující konstrukce fasády v případě ploché střechy a hlavní římsa je nejvýše umístěný přechod mezi stěnou a šikmou střechou na budově. Jedná se o výšku nad přilehlou pochozí plochou veřejného prostranství v místě měření. Pokud vikýře na sklonité střeše zabírají více jak 75% délky fasády, je považován přechod jejich stěn a střechy za atiku, resp. korunní římsu. Pokud nejsou korunní římsy nebo atiky ve stejných výškách považuje se pro potřeby ÚS za výšku atiky jejich vážený průměr (váhou ve výpočtu je délka fasády nad kterou se daná výška nachází). Sklon šikmé střechy je min 40° a max. 45°.

Minimální výška zástavby je ÚP stanovena jako jednopodlažní budova s obytným podkrovím, tzn. v podkroví objektu musí být umístěna min. jedna obytná místnost splňující požadavky dle vyhlášky 268/2009 Sb.

Maximální výška zástavby (Vmax) je definována kvůli ochraně panoramatu a zároveň ochraně veřejného prostranství. Maximální výška zástavby je uvažována k hornímu líci nejvýše položené plné konstrukce. Jedná se o výšku nad přilehlou pochozí plochou veřejného prostranství v místě měření. Maximální výška může být uplatněna pouze na části zástavby vymezené procentuálním podílem. Tento regulativ se netýká subtilních pomocných konstrukcí, transparentních konstrukcí vytvářející samostatnou hmotu (např. ochranné sítě) a střešní zeleně.

V grafické části ÚS je výška zástavby vymezena grafickou značkou (níže uvedeno vysvětlení):

V=	XX-XX m
Vmax=	YY m (ZZ%)

Kde XX-XX představuje možný rozptyl výšky atiky nebo hlavní římsy v metrech, YY představuje maximální výšku budov v metrech, ZZ je procentní podíl skutečné zastavěné plochy budov, nad kterým lze uplatnit výšku vyšší než V a to do maximální výšky Vmax.

ÚZEMNÍ STUDIE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

„CENTRUM MĚSTA MILEVSKA“

Příklad:

V=	7,0 – 10,5 m
Vmax=	12,5 m (60%)

Navržená budovy mohou mít atiku nebo hlavní římsu ve výšce 7,0 – 10,5 m nad přílehlou pochozí plochou veřejného prostranství v místě měření. Obdobně měřená maximální výška objektu může dosáhnout 12,5 m a to nad 60% skutečně zastavěné plochy.

Výškové regulativy se nevztahují na drobné budovy plnící doprovodnou funkci k budově hlavní.

Plochy smíšené obytné SM

Hlavní využití pozemku s funkčním využitím SM (dle UP):

- Polyfunkční využití zahrnující bydlení v bytových domech (a další přímo související stavby zařízení a činnosti), občanské vybavení lokálního a regionálního významu

Přípustné využití pozemku:

- Bydlení v rodinných domech a další přímo související stavby, zařízení a činnosti,
- rekreace,
- stavby a zařízení pro sport a každodenní rekreaci obyvatel,
- zeleň, zejména veřejná, soukromá, izolační,
- veřejná prostranství,
- dopravní a technická infrastruktura,
- vodní plochy a toky.

Podmíněně přípustné využití:

- Výroba a skladování za podmínky, že svým provozováním a technologickým zařízením nenaruší užívání staveb a zařízení ve svém okolí a nesnižují kvalitu okolního prostředí,
- další stavby a zařízení za podmínky, že nesnižují kvalitu prostředí a pohodu bydlení ve vymezené ploše, jsou slučitelné s bydlením a slouží zejména obyvatelům v takto vymezené ploše,
- stavby a zařízení pro výrobu energie z obnovitelných zdrojů za podmínky, že se bude jednat o technická zařízení staveb,
- parkovací domy za podmínky, že nebude narušen a omezen hlavní způsob využití.

Nepřípustné využití pozemku:

- Jiné využití, než je uvedeno jako hlavní, přípustné a podmíněně přípustné využití.

Podmínky prostorového uspořádání

- Charakter a struktura zástavby: převážně kompaktní zástavba, budovy převážně umístované směrem do ulice,
- maximální výška zástavby: 25 m,
- koeficient maximálního zastavění pozemku: není stanoven,
- koeficient minimálního podílu zeleně na pozemku: není stanoven,
- maximální výměra stavebního pozemku: není stanovena,
- maximální velikost zastavěné plochy objektu: není stanovena.

Podrobné podmínky využití:

- Stavby musejí být realizovány v rámci definovaných Stavebních čar a regulačních koeficientů.
- Oplocení pozemků, resp. předzahrádek bude provedeno v max. výšce 1,4m. Tento regulativ se týká i výsadby tzv. živého plotu. Oplocení, resp. předzahrádky nepodléhají regulativu stavebních čar, mohou být realizovány min. 0,25m od uliční čáry.
- Pozemky v daném bloku budou dopravně napojeny z veřejného prostranství, kde je veden koridor dopravní infrastruktury.

- Objekty budou napojeny na technickou infrastrukturu vedenou v ploše veřejného prostranství, a to prostřednictvím samostatných přípojek.
- Není přípustné vysazovat středně vysokou zeleň (keře, kosodřeviny), která neumožňuje průhled a přehled veřejného prostoru a snižuje tak bezpečnost v lokalitě. Tento regulativ se vztahuje pouze na veřejně přístupné plochy.
- Stavební úpravy mohou v odůvodněných plošně minimálních případech překročit stavební čáru, pokud se jedná o doprovodné konstrukce zabezpečující přístup a vstup do objektu nebo stavební úpravy objektu dle vyhl. 398/2009 Sb. Přednostně však budou tyto úpravy řešeny uvnitř objektu.
- Pokud bude v území navržena budova s funkcí bydlení, je třeba při její projektové přípravě prokázat, že vliv hluku z dopravy nebude převyšovat limity určené platnými předpisy v částech budovy, které jsou určeny bydlení.

Dále se podrobné podmínky využití vztahují na jednotlivé samostatné bloky, vymezené ve výkresu 2.4. grafické části.

Blok 01

- Hranice bloku jsou vymezeny uliční nebo stavební čarou.
- Blok dotváří chybějící zástavbu na jihovýchodním nároží Náměstí E. Beneše.
- Blok navazuje na stávající zástavbu centra města. Zástavba bloku tak svým prostorovým uspořádáním musí navazovat na charakter stávající zástavby.
- Výškové uspořádání budov navazuje na stávající zástavbu, tj. výškové uspořádání korunních říms a hřebenů včetně jejich orientace. Případné navržené vikýře musejí být jednotlivé, nikoliv průběžné, a to pouze v nutné míře zajišťující optimální vnitřní prostředí dle příslušných předpisů.
- Fasáda přiléhající k náměstí E. Beneše bude zdůrazněna předepsaným loubím. Maximální rozsah je definován výkresem 2.5.1 grafické části.

- Koeficienty: KZP = 0,9
- Výšková regulace: V = 7,0 - 12,5 m; Vmax = 16 m (60%)

Blok 02

- Hranice bloku jsou vymezeny uliční nebo stavební čarou.
- Blok se nachází v území určeném pro zastavění.
- Zástavba bloku musí svým prostorovým uspořádáním navazovat na charakter stávající zástavby centra města Milevska.
- Výškové uspořádání budov navazuje na stávající zástavbu, tj. výškové uspořádání korunních říms a hřebenů včetně jejich orientace. Případné navržené vikýře musejí být jednotlivé, nikoliv průběžné, a to pouze v nutné míře zajišťující optimální vnitřní prostředí dle příslušných předpisů.
- V rámci bloků je předepsané pěší propojení. V parteru musejí být zachovány veřejně přístupné průchody pro pěší. Průchody jsou navrženy v min. šíři 4m na celou výšku Parteru. Jejich umístění je naznačeno ve výkresu 2.5.2. grafické části. Průchody musí zpřístupňovat a navazovat na navržená Veřejná prostranství a další pěší propojení v území.

- Koeficienty: KZP = 0,4; KZ = min. 0,15
- Výšková regulace: V = 7,0 - 10,5 m; Vmax = 12,5 m (60%)

Blok 03

- Hranice bloku jsou vymezeny uliční nebo stavební čarou.
- Bloky vytváří strukturu na hranici plánovaného městského sadu. Zástavba bloku musí svým prostorovým uspořádáním navazovat na charakter stávající zástavby centra města Milevska.
- Výškové uspořádání nesmí znemožňovat výhled na sad a obráceně, musí navazovat na stávající zástavbu, tj. výškové uspořádání korunních říms a hřebenů včetně jejich orientace. Případné navržené vikýře musejí být jednotlivé, nikoliv průběžné, a to pouze v nutné míře zajišťující optimální vnitřní prostředí dle příslušných předpisů.

- Koeficienty: KZP = 0,6
- Výšková regulace: V = 2,5 - 4 m; Vmax = 6 m (40%)

Blok 04,05

- Hranice bloku jsou vymezeny uliční nebo stavební čarou.

ÚZEMNÍ STUDIE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

„CENTRUM MĚSTA MILEVSKA“

- Bloky dotvářejí strukturu ve stávajících prolukách. Zástavba bloku musí svým prostorovým uspořádáním navazovat na charakter stávající zástavby centra města Milevska.
- Výškové uspořádání budov navazuje na stávající zástavbu, tj. výškové uspořádání korunních říms a hřebenů včetně jejich orientace. Případné navržené vikýře musejí být jednotlivé, nikoliv průběžné, a to pouze v nutné míře zajišťující optimální vnitřní prostředí dle příslušných předpisů.
- Koeficienty: KZP = 0,8
- Výšková regulace: V = 7 – 10,5 m; Vmax = 12,5 m (60%)

Plochy občanského vybavení – veřejná infrastruktura OV

Hlavní využití pozemku s funkčním využitím OV (dle UP):

- Občanské vybavení, které je součástí veřejné infrastruktury.

Přípustné využití pozemku:

- Veřejná prostranství,
- zeleň, zejména veřejná, ochranná a izolační,
- dopravní a technická infrastruktura,
- hřbitovy a veřejná pohřebiště.

Podmíněně přípustné využití:

- Bydlení za podmínky, že se jedná o bydlení majitelů a správců, či služební byty
- občanské vybavení které není součástí veřejné infrastruktury, za podmínky, že bude funkcí doplňkovou a nebude narušeno či omezeno hlavní využití
- stavby a zařízení pro výrobu energie z obnovitelných zdrojů za podmínky, že se bude jednat o technická zařízení staveb.

Nepřípustné využití pozemku:

- Jiné využití, než je uvedeno jako hlavní, přípustné a podmíněně přípustné využití.

Podmínky prostorového uspořádání

- Charakter a struktura zástavby: areálová zástavba podmíněná pouze provozními požadavky
- maximální výška zástavby: 12 m
- koeficient maximálního zastavění pozemku: není stanoven
- koeficient minimálního podílu zeleně na pozemku: 0,15
- maximální výměra stavebního pozemku: není stanovena
- maximální velikost zastavěné plochy objektu: není stanovena

Podrobné podmínky využití:

- Oplocení pozemků, resp. předzahrádek bude provedeno v max. výšce 1,4m. Tento regulativ se týká i výsadby tzv. živého plotu. Oplocení, resp. předzahrádky nepodléhají regulativu stavebních čar, mohou být realizovány min. 0,25m od uliční čáry.
- Není přípustné vysazovat středně vysokou zeleň (keře, kosodřeviny), která neumožňuje průhled a přehled veřejného prostoru a snižuje tak bezpečnost v lokalitě. Tento regulativ se vztahuje pouze na veřejně přístupné plochy.

Veřejná prostranství – náměstí (PV)

Hlavní využití s funkčním využitím PV (dle UP):

- Veřejná prostranství – plochy veřejně přístupné bez omezení (zejména komunikace pro pěší a cyklisty).

Přípustné využití:

- Zeleň, zejména veřejná, ochranná a izolační,
- dopravní a technická infrastruktura,
- vodní plochy a toky.

Podmíněně přípustné využití:

- Drobné stavby a zařízení občanského vybavení slučitelné s účelem veřejných prostranství, které zvyšuje využitelnost veřejných prostranství a sloužící zejména veřejnosti (např. informační centra a zařízení, prodejní zařízení, dětská hřiště, veřejná WC, prvky mobiliáře).

Nepřípustné využití:

- Jiné využití, než je uvedeno jako hlavní, přípustné a podmíněně přípustné využití.

Podmínky prostorového uspořádání:

- Charakter a struktura zástavby: jednotlivé, solitérní objekty,
- maximální výška zástavby: 5 m,
- koeficient maximálního zastavění pozemku: 0,10,
- koeficient minimálního podílu zeleně na pozemku: není stanoven,
- maximální výměra stavebního pozemku: není stanovena,
- maximální velikost zastavěné plochy objektu: 25 m².

Podrobné podmínky využití:

- Na pozemcích veřejných prostranství budou umístěny vjezdy na plochy jednotlivých bloků.
- Veřejná prostranství budou uzpůsobena k odvodu dešťové vody náležitým způsobem tak, aby dešťová voda nevnikala na pozemky bloků (vyjma sjezdových ramp do podzemních, resp. snížených garáží).
- V prostoru veřejných prostranství jsou vymezené plochy pro krátkodobé a dlouhodobé parkování.
- Umístění koridorů technické infrastruktury a staveb technické infrastruktury bude respektovat podmínky provozovatele.
- V plochách veřejných prostranství lze umístit stavbu nebo zařízení pro účinnou akumulaci a postupný vsak dešťových vod svedených z veřejných prostranství.
- Budou vysazovány pouze stromy charakteristické pro lokalitu a v lokalitě domovské. Není přípustné vysazovat cizokrajné a nepůvodní dřeviny.
- Povrch prostranství, pokud nebude určeno jinak, bude tvořit dlažba.

Plochy dopravní infrastruktury – silniční (DS)

Hlavní využití s funkčním využitím DS (dle UP):

- Plochy a koridory silniční dopravy a stavby a zařízení dopravního vybavení, zejména odstavné a parkovací plochy, autobusové zastávky, terminály hromadné dopravy, garáže, objekty údržby pozemních komunikací a další zařízení veřejné dopravy včetně souvisejících staveb, zařízení a činností.

Přípustná využití:

- Komunikace pro pěší a cyklisty,
- veřejná prostranství,
- zeleň, zejména veřejná, soukromá, izolační,
- technická infrastruktura.

Podmíněně přípustné využití:

- Občanské vybavení, za podmínky, že bude funkcí doplňkovou a nebude narušeno či omezeno hlavní využití,
- stavby a zařízení pro výrobu energie z obnovitelných zdrojů za podmínky, že se bude jednat o technická zařízení staveb.

Nepřípustné využití:

- Jiné využití, než je uvedeno jako hlavní, přípustné a podmíněně přípustné využití.

Podmínky prostorového uspořádání:

- Charakter a struktura zástavby: areálová zástavba podmíněná pouze provozními požadavky,
- maximální výška zástavby: 10 m,
- koeficient maximálního zastavění pozemku: není stanoven,
- koeficient minimálního podílu zeleně na pozemku: 0,15,
- maximální výměra stavebního pozemku: není stanovena,
- maximální velikost zastavěné plochy objektu: není stanovena.

ÚZEMNÍ STUDIE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

„CENTRUM MĚSTA MILEVSKA“

5.2. Podmínky pro plošné a prostorové uspořádání staveb veřejné infrastruktury

5.2.1. Veřejná prostranství

Veřejná prostranství v řešeném území jsou vymezena jako lineární (ulice) a plošná (náměstí, veřejná zeleň).

Plochy veřejných prostranství zahrnují především:

Veřejně přístupnou dopravní infrastrukturu zajišťující obsluhu řešeného území. Jedná se o síť obslužných komunikací místních včetně přidruženého dopravního prostoru. Kategorizace komunikací je řešena tak, aby bylo zajištěno zklidnění lokality, a to především v prostoru Náměstí E. Beneše. Jedná se především o:

- vozidlové obslužné funkční třídy C, kde je zpevněná pojezdová část komunikace výškově oddělena od ploch pro pěší, resp. ve stejné výškové úrovni.
- vozidlové komunikace – ve společném dopravním prostoru obytné zóny s pěší komunikací – funkční třídy D1, pro které je vymezen pojezdný koridor ve výkresové části. Komunikace pojezdové jsou ve stejné výšce jako komunikace pěší. Výškový přechod pojezdných komunikací je řešen postupným nájezdem.
- Samostatné pěší, resp. cyklistické komunikace.
- Plochy pro parkování v podobě parkovacích stání kolmých, podélných, resp. šikmých.

Musí být zajištěna kontinuita veřejných prostranství a jejich logické navázání. Jsou navrženy pěší propojení v rámci bloků i propojení jdoucí mimo řešené území. Tato propojení jsou závazná a musí být respektována.

Trasy veřejné technické infrastruktury, mezi něž patří: tratě distribuční sítě obsluhující území, resp. přes území jdoucí (vodovod, kanalizace, plynovod, silnoproudé a slaboproudé tratě).

Plochy veřejné zeleně, mezi které patří především:

- Plochy nízké zeleně – travnatá plošná zeleň, která bude parkově upravena a představuje především společensko-rekreační zázemí území.
- Veřejná prostranství jsou doplněna vzrostlou zelení – stromy. Volba druhu bude odpovídat druhové skladbě v místě obvyklé a domovské.

5.2.2. Dopravní infrastruktura

Veřejná dopravní infrastruktura je situována, pokud není výslovně uvedeno jinak, v plochách veřejných prostranství. Je definována kategorizovanými koridory, které zajišťují obsluhu a využití ploch vymezených jako bloky.

Navržený dopravní systém v řešeném území zajišťuje rovnoměrnou distribuci dopravy, která zajistí optimální obsluhu objektů, dobré hlukové poměry a zvýšení bezpečnosti provozu. Systém dopravy včetně rychlosti je navržen tak, aby byla snížena nebo eliminována nežádoucí průjezdná doprava. Základní pravidla dopravního systému v řešeném území:

- Obslužné komunikace kategorie C1 – místní hlavní zajišťují dopravní napojení na hlavní komunikace města. Vedou cílovou dopravu k hlavním parkovacím plochám. Pojezdová plocha je vymezena obrubníky.
- Obslužná komunikace kategorie C2 – místní vedlejší zajišťuje dopravní napojení na obslužné komunikace města. Pojezdová komunikace je vymezena obrubníky.
- Zklidněné komunikace kategorie D1 – zajišťuje obsluhu jednotlivých budov a bloků. Jízdní pruhy se nacházejí v úrovni pěších ploch. Pojezdová plocha bude vymezena (sloupky, obrubníky, rozdílné druhy dlažeb apod.). Nájezd je proveden prahy.
- Parkování bude provedeno v parkovacích zálivech, které budou tvořeny dlažbou.

Parametry jednotlivých větví dopravního systému vycházejí ze základních pravidel uvedených výše a ČSN 73 6110 a ČSN 73 6056. Jednotlivé větve dopravního systému jsou ve výkresové části znázorněny v podobě koridorů, které zobrazují doporučené tvarování komunikací. Šířky komunikací jsou udávány včetně vozítkového proužku.

Obslužná komunikace kategorie C1 – místní hlavní

VĚTEV A

Jedná se o část stávající komunikace Švermova končící u navrhovaného kruhového objezdu u Náměstí E. Beneše. ÚS zachovává obousměrnost ulice včetně tří podélných stání.

- Šířka: stávající řešení
- Délka: 108 m
- Režim: obousměrná
- Kategorie: C
- Materiál: dlažba
- Profil: vozovka vymezena zvýšenými obrubníky (8-10 cm) vůči chodníku
- Parkování: podélná parkovací stání (3 místa)

VĚTEV B

Jedná se o část stávající komunikace Švermova končící u navrhovaného kruhového objezdu u Náměstí E. Beneše. ÚS zachovává obousměrnost ulice včetně tří podélných stání.

- Šířka: stávající řešení
- Délka: 34 m
- Režim: obousměrná
- Kategorie: C
- Materiál: dlažba
- Profil: vozovka vymezena zvýšenými obrubníky (8-10 cm) vůči chodníku
- Parkování: neurčeno

VĚTEV C

Jedná se o stávající komunikaci Růžová končící u navrhovaného kruhového objezdu u Náměstí E. Beneše (mezi ulicemi Riegrova-Čs. Legií). ÚS zachovává obousměrnost ulice a navrhuje nové umístění parkovacích stání.

- Šířka: min. 7,0 m
- Délka: 144 m
- Režim: obousměrná
- Kategorie: C
- Materiál: dlažba
- Profil: vozovka vymezena zvýšenými obrubníky (8-10 cm) vůči chodníku
- Parkování: podélná parkovací stání (11 míst pro dlouhodobé stání a 2 místa pro krátkodobé)

VĚTEV D

Jedná se o stávající komunikaci na východní hraně Náměstí E. Beneše končící u navrhovaného kruhového objezdu u Náměstí E. Beneše. ÚS zachovává obousměrnost ulice a navrhuje nové umístění parkovacích stání.

- Šířka: min. 7,0 m
- Délka: 205 m
- Režim: obousměrná
- Kategorie: C
- Materiál: dlažba
- Profil: vozovka vymezena zvýšenými obrubníky (8-10 cm) vůči chodníku
- Parkování: podélná parkovací stání (12 míst), kolmá parkovací stání (25 míst)

ÚZEMNÍ STUDIE VEŘEJNÝCH PROSTRANASTVÍ

„CENTRUM MĚSTA MILEVSKA“

VĚTEV E

Jedná se o část stávající komunikace ul. 5. května směrem ke křižovatce s ul. Riegrova. ÚS zachovává obousměrnost ulice a navrhuje nové umístění parkovacích stání.

- Šířka: stávající řešení
- Délka: 115 m
- Režim: obousměrná
- Kategorie: C
- Materiál: dlažba
- Profil: vozovka vymezena zvýšenými obrubníky (8-10 cm) vůči chodníku
- Parkování: podélná parkovací stání (6 míst)

Obslužná komunikace kategorie C2 – místní vedlejší

VĚTEV F

Jedná se o stávající komunikaci Švermova – Náměstí E. Beneše. ÚS zachovává jednosměrnost ulice a umístění parkovacích stání.

- Šířka: stávající řešení
- Délka: 60 m
- Režim: jednosměrná
- Kategorie: C
- Materiál: dlažba
- Profil: vozovka vymezena zvýšenými obrubníky (8-10 cm) vůči chodníku
- Parkování: šikmá parkovací stání (9 míst)

VĚTEV G

Jedná se o stávající komunikaci Švermova – střed Náměstí E. Beneše. ÚS zachovává obousměrnost ulice a umístění parkovacích stání.

- Šířka: stávající řešení
- Délka: 104 m
- Režim: obousměrná
- Kategorie: C
- Materiál: dlažba
- Profil: vozovka vymezena zvýšenými obrubníky (8-10 cm) vůči chodníku
- Parkování: kolmá parkovací stání (17 míst)

VĚTEV H

Jedná se o stávající komunikaci střed Náměstí E. Beneše – 5. května. ÚS zachovává jednosměrnost ulice a umístění parkovacích stání.

- Šířka: stávající řešení
- Délka: 93 m
- Režim: jednosměrná
- Kategorie: C
- Materiál: dlažba
- Profil: vozovka vymezena zvýšenými obrubníky (8-10 cm) vůči chodníku
- Parkování: šikmá parkovací stání (6 míst)

VĚTEV I

Jedná se o navrženou komunikaci pro vjezd na autobusové nádraží a zásobování bloku 01 a 02. Jedná se o obousměrnou ulici bez nároku na parkovací stání.

- Šířka: 6 m
- Délka: 18 m
- Režim: obousměrná
- Kategorie: C
- Materiál: dlažba
- Profil: vozovka vymezena zvýšenými obrubníky (8-10 cm) vůči chodníku
- Parkování: neurčeno

VĚTEV J

Jedná se o navrženou jednosměrnou komunikaci pro obsluhu autobusového nádraží a zásobování bloku 01 a 02.

- Šířka: min. 4 m
- Délka: 86 m
- Režim: jednosměrná
- Kategorie: C
- Materiál: dlažba
- Profil: vozovka vymezena zvýšenými obrubníky (8-10 cm) vůči chodníku
- Parkování: neurčeno

VĚTEV K

Jedná se o změnu stávající obousměrné ulice Gen. Svobody.

- Šířka: min. 7 m
- Délka: 10 m
- Režim: obousměrná
- Kategorie: C
- Materiál: dlažba
- Profil: vozovka vymezena zvýšenými obrubníky (8-10 cm) vůči chodníku
- Parkování: neurčeno

VĚTEV L

Jedná se o prodloužení stávající ulice Gen. Svobody směrem k ulici Pod Farou.

- Šířka: min. 3,5 m
- Délka: 10 m
- Režim: obousměrná
- Kategorie: C
- Materiál: dlažba
- Profil: vozovka vymezena zvýšenými obrubníky (8-10 cm) vůči chodníku
- Parkování: neurčeno

VĚTEV M

Jedná se o část stávající ulice Č. Holase. ÚS zachovává obousměrnost ulice.

- Šířka: stávající řešení
- Délka: 186 m
- Režim: obousměrná
- Kategorie: C
- Materiál: dlažba
- Profil: vozovka vymezena zvýšenými obrubníky (8-10 cm) vůči chodníku
- Parkování: neurčeno

ÚZEMNÍ STUDIE VEŘEJNÝCH PROSTRANASTVÍ

„CENTRUM MĚSTA MILEVSKA“

VĚTEV N

Jedná se o část stávající ulice Č. Holase. ÚS zachovává obousměrnost ulice.

- Šířka: stávající řešení
- Délka: 81 m
- Režim: obousměrná
- Kategorie: C
- Materiál: dlažba
- Profil: vozovka vymezena zvýšenými obrubníky (8-10 cm) vůči chodníku
- Parkování: neurčeno

VĚTEV O

Jedná se o část stávající ulice Pod Farou. ÚS zachovává obousměrnost ulice.

- Šířka: stávající řešení
- Délka: 88 m
- Režim: obousměrná
- Kategorie: C
- Materiál: dlažba
- Profil: vozovka vymezena zvýšenými obrubníky (8-10 cm) vůči chodníku
- Parkování: kolmá parkovací stání (5 míst), podélná parkovací stání (2 místa)

VĚTEV P

Jedná se o část stávající ulice Pod Farou. ÚS zachovává obousměrnost ulice.

- Šířka: min. 4,5 m
- Délka: 56 m
- Režim: obousměrná
- Kategorie: C
- Materiál: dlažba
- Profil: vozovka vymezena zvýšenými obrubníky (8-10 cm) vůči chodníku
- Parkování: kolmá parkovací stání (8 míst)

VĚTEV Q

Jedná se o stávající ulici Havlíčkova. ÚS zachovává obousměrnost ulice a navrhuje nové umístění parkovacích stání.

- Šířka: stávající řešení
- Délka: 69 m
- Režim: obousměrná
- Kategorie: C
- Materiál: dlažba
- Profil: vozovka vymezena zvýšenými obrubníky (8-10 cm) vůči chodníku
- Parkování: podélná parkovací stání (6 míst)

VĚTEV R

Jedná se o změnu části stávající ulice Gen. Svobody. ÚS mění trasu ulice a výjezd na ulici Havlíčkova.

- Šířka: min. 3,5 m
- Délka: 51 m
- Režim: jednosměrná
- Kategorie: C
- Materiál: dlažba
- Profil: vozovka vymezena zvýšenými obrubníky (8-10 cm) vůči chodníku
- Parkování: podélná parkovací stání (6 míst)

VĚTEV S

Jedná se o část stávající ulici Gen. Svobody. ÚS zachovává obousměrnost ulice a navrhuje nové umístění parkovacích stání.

- Šířka: stávající řešení
- Délka: 51 m
- Režim: obousměrná
- Kategorie: C
- Materiál: dlažba
- Profil: vozovka vymezena zvýšenými obrubníky (8-10 cm) vůči chodníku
- Parkování: podélná parkovací stání (4 míst)

Zklidněné komunikace kategorie D (bytné ulice a pěší zóny)

VĚTEV T

Jedná se o změnu části stávající komunikaci Gen. Svobody na pěší zónu.

- Šířka: min. 5,5 m
- Délka: 43 m
- Režim: obousměrná
- Kategorie: D1
- Materiál: dlažba
- Profil: vozovka součástí pochozích ploch
- Parkování: neurčeno

VĚTEV U

Jedná se novou obytnou zónu pro obsluhu bloků 02, 03 a přilehlých stávajících objektů.

- Šířka: 3,5 m
- Délka: 107 m
- Režim: jednosměrná
- Kategorie: D1
- Materiál: dlažba
- Profil: vozovka součástí pochozích ploch
- Parkování: šikmá parkovací stání (10 míst), podélná parkovací stání (7 míst)

VĚTEV V

Jedná se o novou komunikaci obsluhující stávající objekty a nové objekty v areálu bývalého autobusového nádraží.

- Šířka: min. 3,5 m
- Délka: 79 m
- Režim: obousměrná
- Kategorie: D1
- Materiál: dlažba
- Profil: vozovka součástí pochozích ploch
- Parkování: kolmá parkovací stání (2 místa)

ÚZEMNÍ STUDIE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

„CENTRUM MĚSTA MILEVSKA“

VĚTEV X

Jedná se o krátký úsek nové komunikaci obsluhující nové objekty v areálu bývalého autobusového nádraží.

- Šířka: min. 3,5 m
- Délka: 22 m
- Režim: obousměrná
- Kategorie: D1
- Materiál: dlažba
- Profil: vozovka součástí pochozích ploch
- Parkování: neurčeno

VĚTEV Y

Jedná se o krátký úsek stávající komunikace v ploše Náměstí E. Beneše. Komunikace je navržena jako pěší zóna.

- Šířka: 5,5 m
- Délka: 46 m
- Režim: obousměrná
- Kategorie: D1
- Materiál: dlažba
- Profil: vozovka součástí pochozích ploch
- Parkování: kolmá parkovací stání příležitostná (12 míst)

Plochy pro odstavování a parkování vozidel

Odstavování a parkování vozidel je navrženo v souladu s vyhl. 268/2009 Sb. a ČSN 73 6110 a ČSN 73 6056. Pro potřeby kvalifikovaného odborného odhadu potřeby odstavných a parkovacích stání byla sestavena Tabulka předpokládaných kapacit, která je přílohou č. 1 ÚS. Pro výpočty dopravy v klidu dle ČSN 73 6110 byly použity koeficienty k_a a k_p následovně:

k_a – byl určen na základě požadavků normy ČSN 736110, pro město Milevsko je pro stupeň automobilizace uvažován koeficient $k_a=1,13$

k_p – byl určen na základě tabulek 31 a 30 normy ČSN 736110, kde dle zařazení města Milevska do skupiny C byl zvolen koeficient $k_p=0,4$

Stávající parkovací stání v území v počtu 119 stání slouží pro obsluhu stávajících objektů. Počet parkovacích stání pro stávající zástavu zůstává zachován, v některých případech dochází pouze k jejich přesunu.

Odstavování vozidel nové zástavby bude provedeno v rámci bloků nebo na místech zajištěných majiteli vozidel mimo veřejné prostranství. Odstavování vozidel ve veřejném prostranství není možné.

Parkování vozidel pro novou zástavbu bude provedeno na místech k tomu určených ÚS. Množství parkovacích míst je určeno přílohou č. 1. Pro novou zástavbu je navrženo celkem 18 návštěvnických stání, z nichž 10 je určeno pro obsluhu autobusového nádraží.

Navýšení parkovacích míst oproti ÚS je možné za předpokladu, že navýšení nebude mít negativní vliv na dopravní a hlukové poměry v lokalitě. Podél koridorů se jedná o podélná, kolmá nebo šikmá parkovací stání.

Parkovací plochy ve veřejném prostoru jsou řešeny jako dlážděné. Kapacita parkovacích míst ve veřejném prostoru je určena ve výkrese 2.6. grafické části (Výkres dopravní infrastruktury).

5.2.3. Technická infrastruktura

Systém a navržená místa přeložek stávajících veřejných inženýrských sítí zásadních pro řešení území lze nalézt na výkrese 2.7. grafické části (Výkres technické infrastruktury). Navrhované přeložky technické infrastruktury jsou navrženy mimo navrhovanou zástavbu. Je nutno zvážit celkovou změnu koncepce technické infrastruktury v území stávajícího autobusového nádraží. Připojky sítí technické infrastruktury k objektům budou navrženy v následujících fázích projektové přípravy. Stávající technická infrastruktura je umístěna ve výkresech dle podkladů. Při změně uličních profilů (vysazení zeleně, změna profilace ulice, změna povrchu) bude v navazující projektové přípravě řešena koordinace nově navržených prvků a stávajících sítí technické infrastruktury.

Uložení jednotlivých inženýrských sítí musí respektovat příslušná obecná i oborová závazná ustanovení, především musí být dodrženy minimální vzdálenosti jednotlivých inženýrských sítí v místech jejich souběhu a křížení, viz normové požadavky dle ČSN 73 6005.

Koordinace technické infrastruktury se skladbou uličního profilu budou provedeny dle ČSN 736005.

V dalších fázích projektových dokumentací (dokumentace pro stavební povolení, pro zadání stavby zhotoviteli, dokumentace pro provedení stavby) je nutno provést vytyčení a ověření stávajících poloh dotčených inženýrských sítí, popř. jejich zařízení, a respektovat oprávněné požadavky správců těchto sítí.

Členění a správa staveb technické infrastruktury

Vodovod – Navržená zástavba bude napojena novými rozvody a přípojkami vedenými pod novými či upravovanými komunikacemi na stávající rozvod vodovodu. Veřejný vodovodní řad je v současné době v majetku a správě firmy ČEVAK a.s.

Kanalizace – Ve městě Milevsko je vybudovaná převážně oddílná stoková síť s odděleným odváděním dešťových a splaškových odpadních vod. Navržená zástavba bude napojena novými rozvody a přípojkami vedenými pod novými či upravovanými komunikacemi na stávající rozvod kanalizace. Kanalizační stoka je v současné době v majetku a správě firmy ČEVAK a.s.

Z hlediska hospodaření s dešťovými vodami je v maximální možné míře požadována likvidace srážkových vod ze soukromých ploch vsakováním v řešené lokalitě.

Plynovod – Navržená zástavba bude napojena novými rozvody a přípojkami vedenými pod novými či upravovanými komunikacemi na stávající rozvod plynovodu. V současné době je správcem plynovodní sítě v dané lokalitě E.ON Česká republika s.r.o.

Kabelové rozvody – Navržená zástavba bude napojena novými rozvody a přípojkami vedenými pod novými či upravovanými komunikacemi na stávající kabelové rozvody. Provedení jednotlivých kabelových rozvodů bude, kromě závazných předpisů, provedeno též v souladu s požadavky správců jednotlivých rozvodů. V současné době je správcem distribuční sítě NN lokalitě E.ON Česká republika s.r.o.

5.2.4. Nakládání s odpady

Veškeré odpady budou shromažďovány, odváženy a likvidovány obvyklým způsobem, a to odbornou firmou zajišťující komplexní služby sběru a svozu komunálního, velkoobjemového, separovaného a nebezpečného odpadu.

Komunální odpad

Odpad produkovaný v řešeném území bude shromažďován v místě vzniku v nádobách k tomu určených. Odpad bude před odvozem uschován ve stavbách mající odpovídající technické řešení mimo veřejná prostranství. Odvoz bude prováděn v pravidelných intervalech v místě obvyklých a likvidován způsobem v místě obvyklém.

Tříděný odpad

Tříděný odpad bude shromažďován na místech k tomu určených ve veřejném prostranství. Místa budou navržena v dostupné vzdálenosti a v technickém řešení zajišťující bezpečnou likvidaci odpadu. Místa nebudou omezovat pěší a cyklistický provoz veřejného prostoru.

Ostatní druhy odpadu

Ostatní druhy odpadů produkovaných v území budou odstraňovány způsobem v místě obvyklým.

5.2.5. Občanské vybavení

V řešeném území se nevymezují žádné plochy občanského vybavení ani stavby s tímto funkčním využitím. V rámci funkční plochy území obytné SM je občanská vybavenost uvedena jako jedna z možných funkcí.