

NÁZEV VÝKRESU / DRAWING TITLE

## TEXTOVÁ ČÁST

AKCE / JOB

**ÚS Černá v Pošumaví,  
lokalita č. 8 plochy SO9,  
VP 136**

MÍSTO / SITE

**k.ú. Černá v Pošumaví**

KLIENT / CLIENT

**OBEC Černá v Pošumaví  
Černá v Pošumaví 46,  
382 23 Černá v Pošumaví**

ARCHITEKT / ARCHITECT

**Ing. arch. Martin Jirovský, Ph.D., MBA**

**Ing. arch. Veronika Soukupová**

MĚŘÍTKO / SCALE

STUPEŇ / PURPOSE **ÚS**

DATUM / DATE **03/2021**

ČÍSLO ZAKÁZKY / JOB no.

FORMÁT / SIZE **A 4**

ČÍSLO VÝKR. / DRAWING no.

PARÉ / PROJECT DOC. no.

**REVIZE BŘEZEN 2021**

## Obsah

<b>A.ÚVODNÍ ÚDAJE A VÝCHOZÍ PODKLADY</b> .....	3
a )identifikační údaje o pořizovateli, žadateli a zpracovateli dokumentace .....	3
b )výchozí podklady .....	3
<b>B.VYMEZENÍ ÚZEMÍ</b> .....	4
<b>C.CÍL ÚZEMNÍ STUDIE</b> .....	4
<b>D.ŠIRŠÍ VZTAHY</b> .....	4
<b>E.ETAPIZACE</b> .....	4
<b>F.PODMÍNKY PRO VYMEZENÍ A VYUŽITÍ POZEMKŮ</b> .....	5
a )podmínky pro vymezení a využití pozemků určených pro bydlení.....	5
b )podmínky pro vymezení a využití pozemků určených pro rekreační bydlení s občanským vybavením .....	5
c )podmínky pro vymezení a využití pozemků určených pro rekreační bydlení apartmánového typu .....	6
d )podmínky pro vymezení a využití pozemků určených pro občanskou vybavenost .....	6
c )podmínky pro vymezení a využití pozemků pro veřejnou infrastrukturu .....	6
<b>G.PODMÍNKY PRO UMÍSTĚNÍ A PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ STAVEB PRO BYDLENÍ, VČETNĚ PODMÍNEK OCHRANY NAVRŽENÉHO CHARAKTERU ÚZEMÍ</b> 7	7
a )podmínky pro stavby pro bydlení.....	7
b )podmínky pro stavby rekreačního bydlení s občanským vybavením.....	7
c )podmínky pro stavby rekreačního bydlení apartmánového typu.....	8
d )podmínky pro stavby pro občanskou vybaveno.....	8
<b>H.PODMÍNKY PRO UMÍSTĚNÍ A NAPOJENÍ STAVEB DOPRAVNÍ A TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY</b> .....	8
a )podmínky pro umístění a napojení staveb dopravní infrastruktury.....	8
b )podmínky pro umístění a napojení staveb technické infrastruktury.....	9
<b>I.DOPRAVNÍ STUDIE ALTERNATIVNÍ TRASY ŠED V ÚSEKU JESTŘÁBÍ JIH - ČERNÁ V POŠUMAVÍ</b> .....	11
<b>J.PŘEHLED VLASTNÍKŮ DOTČENÝCH PARCEL</b> .....	24
<b>K.DOKLADOVÁ ČÁST</b> .....	25
<b>L.VYPOŘÁDÁNÍ DOŠLÝCH PŘIPOMÍNEK</b> .....	26

## **A.ÚVODNÍ ÚDAJE A VÝCHOZÍ PODKLADY**

a )identifikační údaje o pořizovateli, žadateli a zpracovateli dokumentace

### **Pořizovatel:**

Obecní úřad Černá v Pošumaví,

Černá v Pošumaví 46

382 23 černá v Pošumaví

### **Žadatel:**

Obecní úřad Černá v Pošumaví,

Černá v Pošumaví 46

382 23 černá v Pošumaví

### **Zodpovědný projektant:**

Ing. arch. Martin Jirovský, Ph. D., MBA

Převrátilská 330

Tábor 390 01

### **Hlavní projektant / vypracoval:**

Ing. arch. Veronika Soukupová

Kožešnická 270

Tábor 390 01

b )výchozí podklady

- platný územní plán Černá v Pošumaví
- katastrální mapa katastru nemovitostí (KN)
- vyjádření jednotlivých správců k existenci sítí v dané lokalitě
- ÚAP
- zadání územní studie

## B.VYMEZENÍ ÚZEMÍ

Řešené území se nachází v jihozápadní části obce Černá v Pošumaví. Jedná se o zastavitelné plochy: plochy smíšené obytné, plochy občanského vybavení o celkové rozloze cca 8 ha. Území navazuje na stávající zástavbu.

Nachází se v katastrálním území Černá v Pošumaví [619868]. Jedná se o mírně svažitou plochu. Terén klesá směrem k západu.

Oblast je nezastavěná, tvořená loukami.

Řešené území je graficky znázorněné ve výkresové dokumentaci.

Řešené území se rozkládá na pozemcích:

185/52, 185/53, 185/58, 185/59, 185/63, 185/64, 185/68, 185/70, 185/73, 185/47, 185/46, 185/69, 187/37, 185/44, 185/43, 1505/2, 190/7, 195/18, 187/43, 187/42, 354, 356, 355, 357, 194/26

## C.CÍL ÚZEMNÍ STUDIE

Cílem je najít optimální trasu pro vedení ŠED - Šumavské elektrické dráhy v exponovaném prostoru jižně od zastavěného území obce Černá v Pošumaví a stanovit vhodnou urbanistickou koncepci pro lokalitu navazující na stávající kemp Jestřábí.

## D.ŠIRŠÍ VZTAHY

Obec se nachází jihozápadně od města Český Krumlov. Přibližná vzdálenost činí 23 km.

Řešené území se nachází v blízkosti jezera Lipno, které je od dané lokality odděleno místní komunikací a stávajícím kempem Jestřábí, kde studie řeší rozšíření tohoto komplexu pro záměr loděnice. Na východní straně od řešeného území je umístěna trasa vedení Šumavské elektrické dráhy. Do území nezasahují významné sítě technické infrastruktury. Prochází zde pouze dešťová kanalizace vedená od VDJ Černá v Pošumaví. Území je dopravně napojeno na místní komunikaci, která vede při západní hranici. V těchto místech vede kanalizační stoka. Vodovod je veden při severní hranici. Do řešeného území nezasahuje biokoridor ani bio-centrum.

## E.ETAPIZACE

S ohledem na rozsah oblasti a vysoké náklady na výstavbu infrastruktury je navržena etapizace. Ve výkresové dokumentaci je naznačeno možné rozhraní jednotlivých etap. Je uvažováno se třemi etapami výstavby, přičemž první etapa by zahrnovala severní část, druhá etapa střední část a třetí etapa jižní část řešeného území (viz. výkresová dokumentace).

## F.PODMÍNKY PRO VYMEZENÍ A VYUŽITÍ POZEMKŮ

Základní podmínkou je respektování územním plánem dané hlavní, přípustné a podmíněné využití ploch.

a )podmínky pro vymezení a využití pozemků určených pro bydlení

Návrh:

- velikost stavebních parcel minimálně 600 m<sup>2</sup>
- zastavěnost celková max. 30%
- zástavba bude formou převažujících izolovaných rodinných domů (návrh počítá s 49 parcelami), navržené objekty jsou pouze ilustrativní
- předpokládaný klidový statut lokality
- pozemky budou vymezeny tak, aby umožnily zřídit na pozemku odpovídající počet odstavných stání, tj. min. 2 stání na RD
- je doporučeno zřídit na pozemku i 1 parkovací stání pro návštěvníky
- oplocení pozemku max. v= 1,5 m, dřevěné, drátěné či kamenné ploty a zídky
- respektování uliční čáry, která vymezuje veřejné prostranství - min. š. 10 m
- stavební čára nepřekročitelná, za jejíž hranici nelze umisťovat stavby, platná pro objekty ve východní části
- ve výškově horní části pozemku budou stavby umístěny jako jednopodlažní s možností obytného podkroví

Odůvodnění:

- izolovaná výstavba podpoří rozvolněnou formu a přechod do volné krajiny
- zásady pro oplocení jsou stanoveny z důvodu zabránění či omezení výstavby nevhodných funkcí, které by narušily hodnotu stávající zástavby a okolí
- ve výškově horní části pozemku je třeba omezit dopad do krajinného rázu z hlediska nevhodných pohledových bariér vůči okolní krajině

b) podmínky pro vymezení a využití pozemků určených pro rekreační bydlení s občanským vybavením

Návrh:

- velikost stavebních parcel minimálně 600 m<sup>2</sup>
- zastavěnost celková max. 30%
- pozemky budou vymezeny tak, aby umožnily zřídit na pozemku odpovídající počet odstavných stání

- předpokládaná vyšší frekvence osob, zboží
- respektování uliční a stavební čáry tvořena souvislými stavbami, které vymezují a ohraničují prostorový vjem ulice

Odůvodnění:

- souvislá zástavba je předpokladem pro rozvoj podnikatelských činností, potřebných v dané lokalitě

c) podmínky pro vymezení a využití pozemků určených pro rekreační bydlení apartmánového typu

Návrh:

- velikost stavebních parcel minimálně 600 m<sup>2</sup>
- zastavěnost celková max. 30%
- pozemky budou vymezeny tak, aby umožnily zřídit na pozemku odpovídající počet odstavných stání
- respektování uliční a stavební čáry tvořena více souvislými stavbami, které vymezují a ohraničují prostorový vjem ulice

Odůvodnění:

- charakter více souvislé zástavby je předpokladem pro rozvoj podnikatelských činností, rezidentního charakteru

d) podmínky pro vymezení a využití pozemků určených pro smíšené bydlení s možností umístění apartmánového domu nebo jednotlivých chaletů pro individuální pronájem

Návrh:

- velikost stavebních parcel minimálně 500 m<sup>2</sup>
- zastavěnost pro lokalitu max. 35%
- jde o atypickou lokalitu, ve které lze připustit architektonicky významné až solitérní stavby, navržené objekty jsou pouze ilustrativní
- pozemky budou vymezeny tak, aby umožnily zřídit na pozemku odpovídající počet odstavných stání, tj. min. 1 stání na 1 bytovou (apartmánovou, chatovou) jednotku

- oplocení pozemku max. v= 1,5 m, dřevěné, drátěné či kamenné ploty a zídky
- stavební čára nepřekročitelná, za jejíž hranici nelze umisťovat stavby
- podlažnost stanovená na max. 2 nadzemní podlaží + podkroví + možnost využití svazitého terénu

Odůvodnění:

- Variantnost staveb je dána požadovanou flexibilitou ze strany investora a zároveň již existující těsnou vazbou na stávající chatovou výstavbu

e) podmínky pro vymezení a využití pozemků určených pro občanskou vybavenost

Návrh:

- velikost stavebních parcel minimálně 1500 m<sup>2</sup>
- zastavěnost celková max. 35%
- pozemky budou vymezeny tak, aby umožnily zřídit na pozemku odpovídající počet odstavných stání
- respektování uliční a stavební čáry tvořena souvislými stavbami, které vymezují a ohraničují prostorový vjem ulice

Odůvodnění:

- souvislá zástavba je předpokladem pro rozvoj podnikatelských činností, rezidentního charakteru

f) podmínky pro vymezení a využití pozemků pro veřejnou infrastrukturu

Návrh:

- šíře veřejného prostranství bude min. 10 m
- šíře obousměrné komunikace min. 4,5 m
- šíře koridoru ŠED 50 m - od osy na západ 20 m a na východ 30 m, veden při východní hranici území, v místě portálu tunelu a jeho předpolí rozšířen na 30 m od osy na západ a 35 m od osy na východ
- součástí navrženého uličního profilu jsou plochy veřejné zeleně
- šíře zeleného pásu podél komunikace (veřejné zeleně) min. 2m
- veřejné prostranství musí umožňovat vedení všech dostupných sítí technické infrastruktury s respektováním ČSN 73 6005 (...uspořádání sítí technické infrastruktury)

- min. plocha / poměr ploch veřejných prostranství – veřejné zeleně je 1000 m<sup>2</sup> na každých 20000 m<sup>2</sup> řešené území
- součástí vybraného veřejného profilu je vedení koridoru pro cyklisty a to formou smíšené cyklostezky /spodní část pozemku/ a přidruženého dopravního prostoru /stoupající koridor veřejného profilu/
- min. poměr ploch veřejných prostranství – veřejné zeleně musí být zachován/vymezen i v každé případné etapě výstavby
- je navržena obnova zatrubněné vodoteče
- Odůvodnění:
- širší profil umožňuje bezproblémové trasování komunikace a sítí technické infrastruktury a zároveň i výsadbu zeleně
- min. šíře zeleného pásu 2 m umožňuje mimo jiné zřízení sjezdů z přilehlých pozemků s dostatečným rozhledem na obslužnou komunikaci (rozhled není omezen vraty v oplocení)
- veřejné prostranství je dostatečně dimenzováno pro pobytové a odpočinkové funkce, důležité jsou prostory pro herní prvky (dětská hřiště, ...), setkávání obyvatel a parkové plochy
- důležitým prvkem je obnovení zatrubněné vodoteče, přičemž tento přírodní prvek vytváří lukrativní podobu řešeného území ve formě zakomponování do veřejného prostranství
- k odstínění vlivu herních ploch na okolní zástavbu bude využito primárně lokalizace těchto ploch, sekundárně pak pomocí izolační zeleně a "protihlukových" stěn
- šíře koridoru ŠED je prověřena podélným profilem a příčným řezem v místě nejhlubšího zářezu ( tedy největšího záboru pozemků) a je přidána dostatečná rezerva, v místě portálu tunelu je uvažováno rozšíření z důvodu manipulace stavební techniky (otočení nákladního automobilu a dočasně skládka vytěženého materiálu), podélný profil a příčné řezy v předpolí tunelu a v místě nejhlubšího zářezu viz. Výkresové přílohy

## **G.PODMÍNKY PRO UMÍSTĚNÍ A PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ STAVEB PRO BYDLENÍ A OBČANSKÉ VYBAVENÍ, VČETNĚ PODMÍNEK OCHRANY NAVRŽENÉHO CHARAKTERU ÚZEMÍ**

a )podmínky pro stavby pro bydlení

Návrh:

- 1PP + 1NP + podkroví
- je navržena uliční čára, která vymezuje hranici veřejného prostranství
- půdorysná forma není předepsána
- barevnost střech a ostatních povrchů není předepsána



- okapová orientace staveb sleduje vrstevnici a je buď rovnoběžná nebo kolmá na uliční čáru, odchylky od osy do 15 stupňů jsou zcela akceptovatelné

b) podmínky pro stavby rekreačního bydlení s občanským vybavením

Návrh:

- podlažnost stanovena 1PP + 2 NP + podkroví - pro tuto podmínku je nutné provést změnu ÚP Černé v Pošumaví
- občanská vybavenost v přízemí
- předpokládaná vyšší frekvence osob, zboží
- respektování uliční a stavební čáry tvořena souvislými stavbami, které vymezují a ohraničují prostorový vjem ulice
- okapová orientace rovnoběžná s uliční čarou, převažujícího souvislého zastavění

Odůvodnění:

- souvislá zástavba je předpokladem pro rozvoj podnikatelských činností, potřebných v dané lokalitě

c) podmínky pro stavby rekreačního bydlení apartmánového typu

Návrh:

- podlažnost stanovena 1 PP + 1NP + podkroví, pro stavby při místní komunikaci je stanovena na 1 PP + 2 NP + podkroví (pro 1.řadu objektů)
- respektování uliční a stavební čáry tvořena souvislými stavbami, které vymezují a ohraničují prostorový vjem ulice
- okapová orientace rovnoběžná s uliční čarou, převažujícího souvislého zastavění

Odůvodnění:

- souvislá zástavba je předpokladem pro rozvoj podnikatelských činností, rezidentního charakteru

d) podmínky pro vymezení a využití pozemků určených pro smíšené bydlení s možností umístění apartmánového domu nebo jednotlivých chaletů pro individuální pronájem

Návrh:

- podlažnost stanovena na max. 2 nadzemní podlaží + podkroví + možnost využití svažitého terénu

- respektování nepřekročitelné stavební čáry

Odůvodnění:

- Variantnost staveb je dána požadovanou flexibilitou ze strany investora a zároveň již existující těsnou vazbou na stávající chatovou výstavbu

e) podmínky pro stavby pro občanskou vybavenost

Návrh:

- podlažnost stanovena 1 PP + 2NP + podkroví
- respektování uliční a stavební čáry tvořena souvislými stavbami, které vymezují a ohraničují prostorový vjem ulice
- okapová orientace rovnoběžná s uliční čarou, převažujícího souvislého zastavění

## H. PODMÍNKY PRO UMÍSTĚNÍ A NAPOJENÍ STAVEB DOPRAVNÍ A TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

a) podmínky pro umístění a napojení staveb dopravní infrastruktury

Návrh:

- řešené území bude dopravně napojeno na stávající místní komunikaci na západě území parc.č. 1505/2, která bude rozšířena
- území řešené v revizi ÚS bude napojeno na stávající komunikaci na severu území parc.č. 194/24, která bude rozšířena
- jsou navrženy pěší komunikace (příležitostně pojižděné – údržba apod.) pro spojení s plochami veřejné zeleně za hranicí řešeného území a z důvodu lepší průchodnosti území
- v západní části se navrhuje rozšíření místní komunikace se smíšenou cyklo stezkou/trasou a pěší pro chodce
- podél této trasy je navržen i chodník
- navržené komunikace v řešeném území mají převážně charakter obytné zóny (zklidněná obousměrná jednopruhová místní komunikace funkční skupiny D, podskupiny D1), pouze komunikace v jižní části je z důvodu obsluhy objektů rozšířena
- napojení obytné zóny na stávající komunikace je řešeno zpomalovacím prahem
- v rámci veřejného prostranství jsou umístěna podélná parkovací stání

- sjezdy na pozemky jsou přednostně řešeny jako sdružené
- komunikace je zklidněná, v charakteru obytné zóny dle TP 103 a příslušných ČSN (ČSN 73 6110, ČSN 73 6102...) se smíšeným provozem pěším a automobilovým
- trasování komunikace v rámci veřejného prostranství (spolu s parcelací) musí umožňovat dostatečný rozhled ze sjezdů a na křižovatkách
- komunikace musí umožňovat bezkolizní průjezd požárních vozidel
- srážková voda z komunikací bude přednostně likvidována zasakováním v místě vzniku či do obnovené vodoteče
- při východní hranici je navržen koridor ŠED o šířce 50 m - koridor je vymezen asymetricky - od osy na západ 20 m a na východ 30 m
- je navrženo vedení trasy ŠED v rámci koridoru, její přesné umístění bude řešeno v rámci dalších řízení
- v místě, kde stoupá terén (na severu území) je navržen tunel
- **celá lokalita bude z hlediska své realizace řešena staveništní komunikací v jižní části řešeného území /zpřístupnění od lokality kamenolom/ a to z důvodu eliminace staveništní dopravy v centrální části. Přesný koridor nebo trasu však musí zajistit projektová dokumentace pro územní řízení a tento dočasný zábor musí být řešen samostatnou fází přípravy.**

#### Odůvodnění

- území je řešeno jako obytná zóna z důvodu nízkých nákladů na vybudování hl. dopravní infrastruktury (např. nemusí být řešeny chodníky)
- sdružené sjezdy jsou dostatečně dimenzovány pro účely vyhýbání vozidel
- odvodnění komunikace - v dalších stupních (dle hydrogeologického posudku) je možné navrhnout likvidaci srážkových vod retencí a regulovaným odváděním do trvale zvodnělé vodoteče
- počet parcel vyžaduje alternativní řešení zásobování staveb z hlediska bezpečnosti bydlících a rekreatantů

b )podmínky pro umístění a napojení staveb technické infrastruktury

#### Vodovod

##### Návrh

- vodovodní řad je veden ve veřejném prostranství

- na řadu budou osazeny požární hydranty v souladu s požárním řádem obce
- řad je napojen na stávající řad na severu území, navržen k zakruhování
- jednotlivé objekty budou zásobovány vodovodními přípojkami
- prům. potřeba vody: ~~133 022~~ 136 622 l/den
- max. denní potřeba vody: ~~179 579~~ 186 059 l/den
- max. hodinová potřeba vody: ~~13468~~ 13873 l/hod

#### Odůvodnění

- umístění vodovodních tras přednostně do zeleného pásu vychází z ČSN 73 6005
- s ohledem na počet připojených míst nelze uvažovat s individuálním zásobováním vodou, mohlo by dojít k negativnímu ovlivnění odtokových poměrů v lokalitě

#### Kanalizace

##### Návrh

- oblast je odkanalizována gravitačním systémem, který je rozdělen na dvě samostatné části - severní část je napojena na stávající kanalizační řad na západě (varianta B) , popř. svedena do čerpací stanice (varianta A )  
- jižní část je svedena do stávajícího kanalizačního řadu a následně do čerpací stanice (na pozemku 195/13)
- čerpací stanice musí být prověřena z hlediska své kapacity a to zejména pro první a druhou etapu. Je reálné, že bude muset být posílena.
- splašková kanalizace je vedena v rámci veřejného prostranství
- objekty budou napojeny splaškovými přípojkami na veřejný kanalizační splaškový řad
- územím prochází dešťová kanalizace, která je z části navržena ke zrušení a bude nahrazena otevřenou vodotečí
- dešťové vody budou vsakovány na pozemku investora, popř. s možností odvodu do obnovené vodoteče v severní části území
- množství splaškové vody: ~~119 719~~ 124559 l/den

## Elektrická energie

### Návrh

- je navrženo přemístění vedení VN s umístěním trafostanice až za hranicí řešeného území z důvodu možného pokračování zástavby
- rozvody nízkého napětí jsou vedeny ve veřejném prostranství
- v rámci sdružených sjezdů jsou navrženy sdružené přípojkové skříně
- kabely jsou vedeny převážně po jedné straně uličního profilu
- část třetí etapy (objekty při stávající komunikaci) se předpokládá zásobovat ze stávající kabelové sítě NN vedené při stávající komunikaci
- první a druhá etapa vyžadují investici trafostanice a přívodné vedení VN v severovýchodní části
- **dojde ke zrušení 118 m N kabelu procházející parc. 194/26. Hotel bude napojen na stávající kabel NN podél navržené komunikace.**

### Kategorie:

A.....osvětlení a drobné spotřebiče .....1,5 kW/ obj = **93 97,5kW**  
B1.....A + vaření ..... 2,1 kW/ obj = **130 136,3 kW**  
B2.....A + TUV + vaření .....2,6 kW/ obj = **161 168,8 kW**

Elektrické vytápění v řešené lokalitě .....15 kW / obj = **930 kW**

### Odůvodnění

- sdružené sjezdy jsou s výhodou využity pro umístění přípojkových skříní
- trafostanice je navržena tak, aby její umístění neznemožňovalo budoucí rozvoj lokality
- s ohledem na vysoký počet rodinných domů se nedá předpokládat stávající vykrytí soustavy bez posílení TS

**Veškeré trasování infrastruktury je informativní, je možné řešit i jiné vedení sítí.**

## Odpadové hospodářství

### Návrh

- v rámci řešeného území jsou navržena dvě místa pro sběr tříděného domácího odpadu
- komunální odpad bude individuálně skladován v odpadových nádobách u vjezdů na pozemcích vlastníků

# I. DOPRAVNÍ STUDIE ALTERNATIVNÍ TRASY ŠED V ÚSEKU JESTŘÁBÍ JIH - ČERNÁ V POŠUMAVÍ ZÁPAD

Objednatel:

## OBEC ČERNÁ V POŠUMAVÍ

Obecní úřad Černá v Pošumaví  
Černá v Pošumaví 46, PO BOX 10  
382 23 Černá v Pošumaví  
www. [cernavposumavi.cz](http://cernavposumavi.cz)

starostka obce  
pořizovatel ÚP

Irena Pekárková  
Ing.arch. Radek Boček

## Zhotovitel:

### IKP Consulting Engineers, s.r.o.

Jankovcova 1037/49, 170 00 Praha 7 - Holešovice  
www.ikpce.com

jednatel společnosti  
vedoucí projektu

Dipl.-Ing. Boris Klement  
Ing. Michal Babič,  
tel. 255 733 571, email: [michal.babic@ikpce.com](mailto:michal.babic@ikpce.com)

provozní a dopravní technologie  
stavební část

Ing. Zbyněk Budiš  
Josef Hanus  
Ing. Vladimír Prajzler

geologická část

Ing. Jiří Činka

## OBSAH:

<b>1.</b>	<b>ÚVOD.....</b>	<b>14</b>
1.1.	Důvod a cíle zadání studie.....	14
1.2.	Řešené území.....	14
1.3.	Vstupní podklady.....	14
<b>2.</b>	<b>POPIS ŘEŠENÍ.....</b>	<b>16</b>
2.1.	Původní návrh.....	16
2.2.	Alternativní návrh.....	17
<b>3.</b>	<b>DOPRAVNĚ TECHNOLOGICKÉ POSOUZENÍ.....</b>	<b>19</b>
<b>4.</b>	<b>STAVEBNĚ TECHNICKÁ ČÁST.....</b>	<b>22</b>
4.1.	Geologické poměry.....	22
4.2.	Technické řešení tunelu.....	22
4.3.	Investiční náročnost.....	22
<b>5.</b>	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>23</b>

## **SEZNAM OBRÁZKŮ:**

Obr.1	návrh obce Černá v Pošumaví na úpravu trasy ŠED.....	15
Obr.2	Původní návrh.....	17
Obr.3	Schéma provozování tratě Rybník – Černá v Pošumaví.....	19
Obr.4	Modelový grafikon pro upravené řešení.....	21

## **SEZNAM TABULEK:**

Tab.1	Přehled jízdních dob pro řešený úsek.....	19
Tab.2	Srovnání hlavních parametrů kolejových systémů.....	22

## **SEZNAM ZKRATEK:**

GVD	Grafikon vlakové dopravy
IDS	Integrovaný dopravní systém
JK	Jihočeský kraj
JŘ	Jízdní řád
ŠED	Šumavské elektrické dráhy
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, s. o.
ÚP	Územní plán
ZÚR	Zásady územního rozvoje

# ÚVOD

## Důvod a cíle zadání studie

Program rozvoje územního obvodu Jihočeského kraje<sup>1</sup> v opatření Rozvoj dopravy a dopravní infrastruktury sleduje cíl zvýšení atraktivity kraje pro turisty, návštěvníky i investory. V rámci navazujícího Akčního plánu rozvoje a jeho projektu A 1/12 „Projekt rozvoje kolejové dopravy a elektrické trakce v Jihočeském kraji“ byl definován systém Šumavských elektrických drah (ŠED).

V letech 2007 – 2008 byly zpracovány technické studie prodloužení regionální dráhy č.JŘ 195 Rybník – Lipno nad Vltavou do Černé v Pošumaví s napojením na trať č.JŘ 194 v úseku Frymburk – Černá v Pošumaví, které tvoří páteř systému ŠED.

Záměr byl následně vymezen v Zásadách územního rozvoje Jihočeského kraje pod značkou D16<sup>2</sup>.

Prodloužení regionální dráhy je novostavbou speciální tratě na levém břehu vodní nádrže Lipno I. Návrh je postaven na kombinaci železničního a tramvajového provozu (tzv. tram-train, česky vlakotramvaj). Novostavba má charakter tramvajové tratě a neumožňuje provoz běžných železničních vozidel, nicméně část parametrů je sjednocena s železniční dráhou (trakční a zabezpečovací zařízení, nástupiště) s cílem snížit technickou náročnost systému.

Návrh uvažuje s vedením kolejové dopravy přímo k místům přepravní poptávky, tj. do center obcí a rekreačních letovisek. V oblasti Černé v Pošumaví tak sleduje pobřežní komunikaci z Jestřábí do centra obce.

Proti tomuto řešení se zdvihl odpor majitelů nemovitostí dotčených územní ochranou budoucí tratě<sup>3</sup>. Obec Černá v Pošumaví proto navrhuje upravit trasu tak, aby vedla ve vzdálenější poloze od břehové linie a nebyla v konfliktu s aktuálními záměry v území. Cílem této studie je dopracovat návrh obce do potřebné odborné hloubky a ověřit, zda je kompatibilní s provozním konceptem systému ŠED.

Studie bude podkladem pro 1. aktualizaci ZÚR Jihočeského kraje a pro návrh územního plánu Černé v Pošumaví.

## Řešené území

Studie se zabývá řešením trasy od lokality Jestřábí po centrální náves u autokempu Na terasách.

## Vstupní podklady

- Studie prodloužení regionální dráhy Rybník - Lipno nad Vltavou do Černé v Pošumaví, I.etapa, (IKP Consulting Engineers, 2007)
- Studie prodloužení regionální dráhy Rybník - Lipno nad Vltavou do Černé v Pošumaví, II.etapa, (IKP Consulting Engineers, 2008)
- Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje (A+U DESIGN s.r.o., 09/2011)
- mapové podklady
- návrh obce Černá v Pošumaví na úpravu trasy ŠED

---

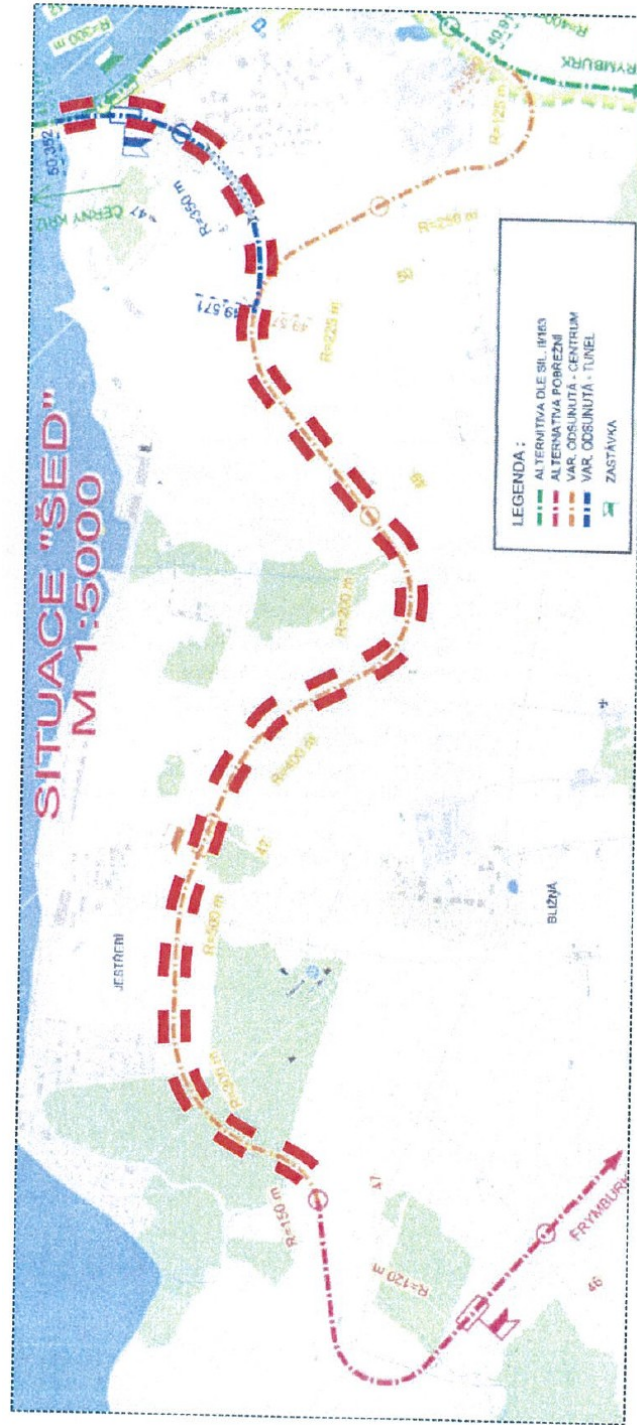
1 ve znění schváleném usnesením Zastupitelstva JK č. 81/2001/ZK ze dne 27.11.2001

2 Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje, schválené Zastupitelstvem JK dne 13.9.2011

3 Petice za odstranění ŠED z Pošumaví na webové stránce [www.prestonejedevlak.cz](http://www.prestonejedevlak.cz)



Obr.1 Návrh obce Černá v Pošumaví na úpravu trasy ŠED



## POPIS ŘEŠENÍ

### Původní návrh

V původním řešení podle Studie prodloužení regionální dráhy Rybník - Lipno nad Vltavou do Černé v Pošumaví, II. etapa z roku 2008 se trasa od Radslavi stáčí kolem pramenišť pod kótou Lískovec a klesá směrem k Jestřábí, kde se připojuje k pobřežní komunikaci.

V souběhu s touto komunikací je trasa vedena až do Černé v Pošumaví.

Souběh s pobřežní komunikací je navržen jako sdružený komunikační prostor – jakýsi pobřežní bulvár, ve kterém je stávající komunikace využita pro pěší a cyklisty a nová silniční komunikace s tratí je oddělena zeleným pásem, ve kterém jsou zachovány vzrostlé stromy stávajícího stromořadí. Poblíž kempu Jestřábí III. a hotelu Jestřábí je situována zastávka Jestřábí. U pláže a centrální návsi vedle autokempu je situována zastávka Černá v Pošumaví město.

V místě napojení pobřežní komunikace z Jestřábí na komunikaci I/39 se trasa stáčí doleva obloukem o výjimečně malém poloměru a dále vede v souběhu s touto komunikací po rozšířeném náspu přes zátoku lipenské vodní nádrže (na méně atraktivní straně směrem do zátoky).

Již v původním návrhu se uvažuje s alternativním vedením v oblasti kolem komplexu hotelu Jestřábí. Alternativní trasa se odklání více východně a zcela se vyhýbá komplikované zastavěné lokalitě Jestřábí. K pobřežní komunikaci se vrací až u jachtklubu.

Obr.2 Původní řešení úseku Jestřábí – Černá v Pošumaví



## Alternativní návrh

Podstatou návrhu obce Černá v Pošumaví je vedení trasy ve vzdálenější poloze od břehové linie v celé délce od Jestřábí po centrální náves, což přináší nutnost překonání terénní elevace Lískovec mezi Bližnou a Jestřábí a terénní elevace kóty 763 poblíž letního kina.

### *Oblast Jestřábí*

Úprava trasy začíná v km 48,866.

Trasa je vedena v duchu alternativy z původní studie ve svahu nad zástavbou chat oblasti Jestřábí na severozápadním úbočí elevace Lískovec. Namísto klesání k břehové linii trasa stoupá na úroveň cca 760 m.n.m. s hlubokým zářezem v západním výběžku elevace. V km 48,023 je navržena zastávka Jestřábí u křížení s místní komunikací Jestřábí – Bližná. Dochozí vzdálenost ze zastávky do komplexu hotelu Jestřábí je cca 500 m, do středu části obce Bližná cca 600 m.

V navazujícím úseku trasa strmě sestupuje na úroveň cca 740 m.n.m. Pro využití výškového potenciálu při rozjezdu ze zastávky a též díky odpoutání od zástavby a komunikací s intenzivním rekreačním provozem je nové trasování využito pro optimalizaci směrových a rychlostních poměrů tratě.

### *Oblast Černá v Pošumaví*

Návrh obce uvažoval s vedením trasy dlouhým obloukem přetínajícím autokemp, s tunelem na východním úbočí kóty 763. Takový návrh ale znamená nutnost překonat terénní sedlo ve výšce přibližně 756 m.n.m. Teoreticky výhodné vedení trasy na této úrovni až k elevaci Lískovec by buď znamenalo rozsáhlé zemní práce nebo degradaci směrových poměrů sledováním vrstevnice. Z hlediska výstavbu tunelu není nadloží dostatečné a trasa se noří do terénu nevhodně pod malým úhlem, což opět zvyšuje objemy zemních prací a komplikuje usazení portálu.

Návrh předložený v tomto díle využívá řešení křižovatky se silnicí I/39 z původní studie (příp. může být v dalším stupni dokumentace zvážena možnost zvětšení poloměru oblouku v křižovatce) a vede trasu po okraji autokempu tak, aby výjezdový portál tunelu byl orientován kolmo k vrstevnicím.

V prostoru centrální návsi je v km 49,727 navržena zastávka Černá v Pošumaví – město. Terénní elevace kóty 763 je překonána tunelem, směrově je trasa vedena tak, aby i výjezdový portál byl v přijatelné pozici vůči terénu. Zásah do staveb a zařízení nad tunelem se nepředpokládá. Bude doplněno v čistopise dle řešení tunelu.

Niveleta tratě stoupá pouze na úroveň cca 740 m.n.m. a následně je trasa rozvinuta v úboční poloze s minimem zemních prací.

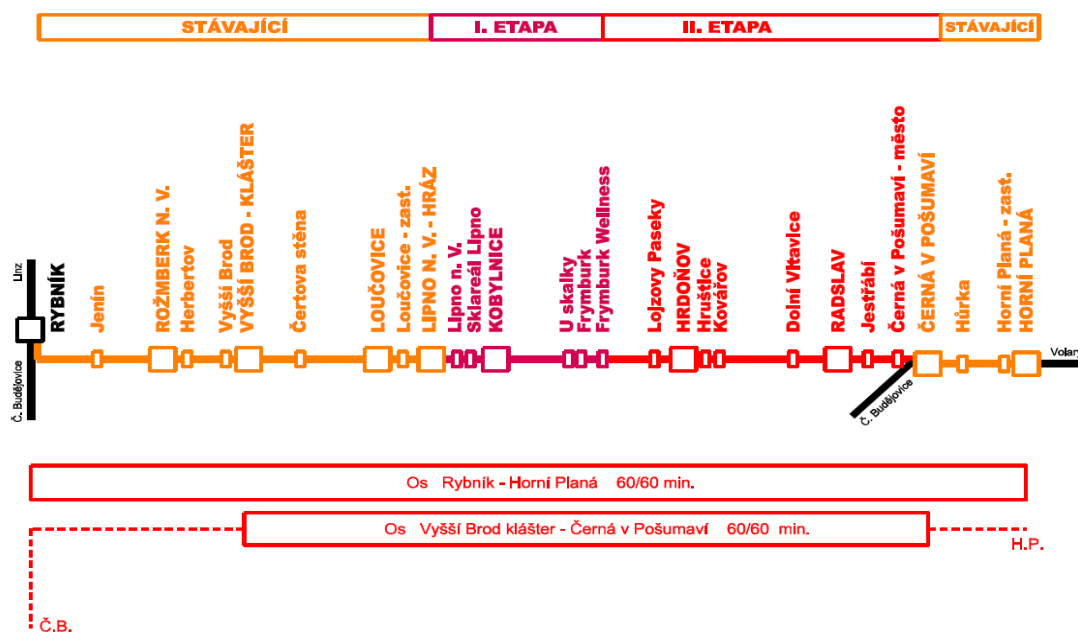
Úprava trasy končí v km 49,874 (=km 50,100). Upravená trasa je o 226 m kratší.

## Dopravně technologické posouzení

Dopravně technologická koncepce je založena na principu taktového grafikonu integrovaného do krajského IDS.

Základní linka uvažuje s celoročním provozem v pravidelném taktu 60 min po celý občanský den se zahuštěním na pravidelný takt 30 min v letní a zimní sezóně proložením druhé linky v taktu 60 min. Trať je navržena jako jednokolejná a pro křižování vlaků využívá základní výhybny Vyšší Brod klášter, Loučovice, Kobylnice, Hrdoňov a Radslav.

Obr.3 Schéma provozování tratě Rybník – Černá v Pošumaví



Změna trasy se projeví ve změně jízdních dob. Alternativní řešení je kratší a má vyšší rychlostní parametry, naopak sklonové poměry jsou méně příznivé. Teoretické jízdní doby byly vypočteny na podkladě trakční charakteristiky vozidla GTW 2/6 a redukováného profilu nových traťových úseků a zvýšeny o 6% lineární přírážky. Pobyt v zastávkách je uvažován 0,5 min.

Tab.1 Přehled jízdních dob pro řešený úsek

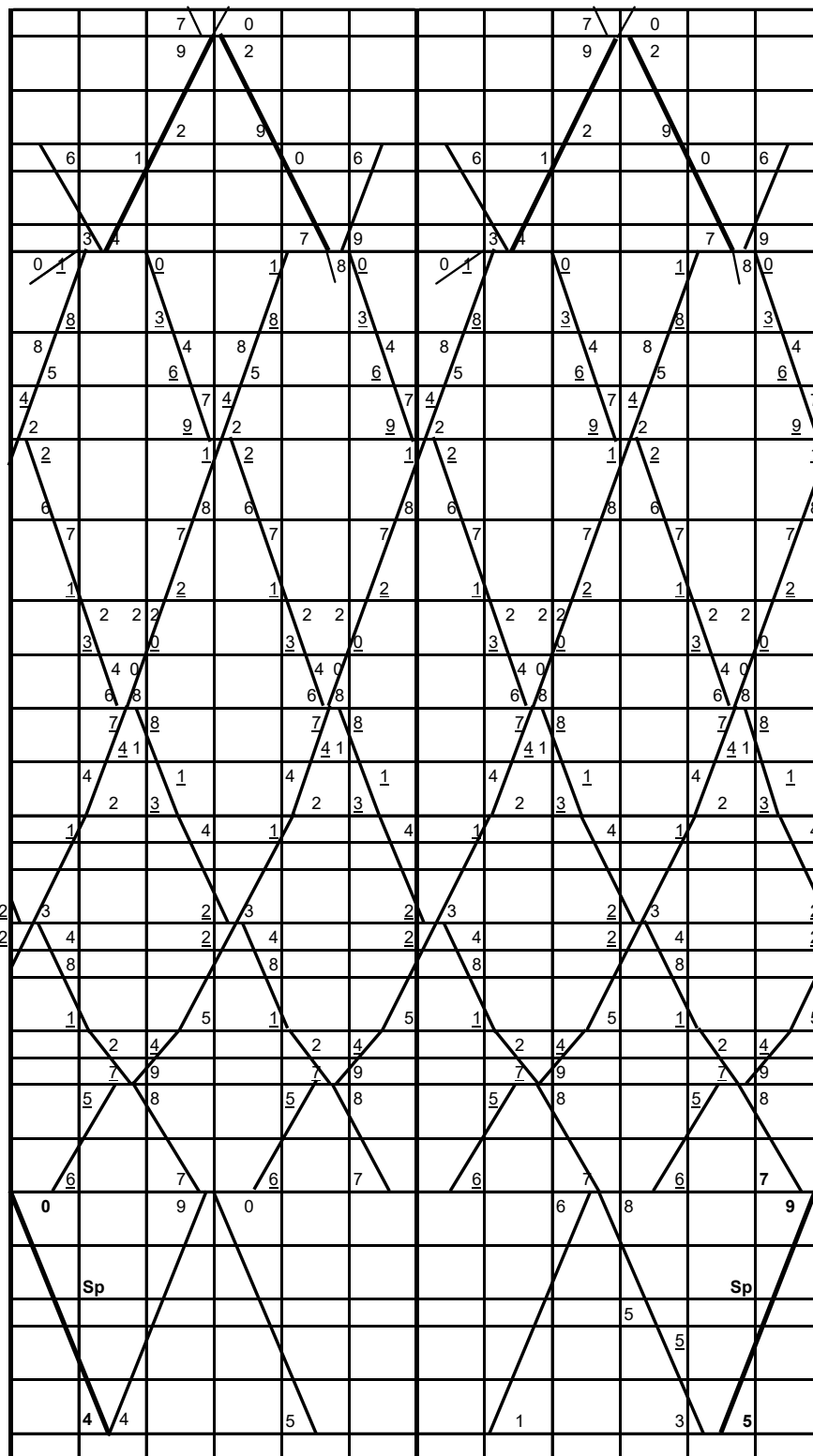
Os		Druh vlaku		Os		
GTW 2/6		Dražní vozidlo		GTW 2/6		
72 t (obsazené)		Hmotnost v t		72 t (obsazené)		
40 m		Délka v m		40 m		
100 km/h		Rychlost v km/h		100 km/h		
Směr Frymburk-Černá v Poš.		Dopravný		Směr Černá v Poš.-Frymburk		
Jízdní doba v min		P obyvatel v min	teoret.	Jízdní doba v min		P obyvatel v min
teoret.	grafikon.			teoret.	grafikon.	
x	x	-	Radslav 46,173	,9	,0	-
,4	,5	0	Jestřábí z. 48,023	,2	,5	0
,4	,5	0	Černá v Poš.město z. 49,727	,3	,5	0
2	3	-	Černá v Pošumaví 51,374	x	x	-

,7	,0					
	8		Jízdní doba v min		8	
	,0				,0	
	1		Pobyty celkem v min		1	
	,0				,0	

Jízdní doby mezi křižovacími dopravními Černá v Pošumaví a Radslav se mírně zkrátily, takže je systém křižování zachován a zvýšila se rezervní doba. Fragment modelového grafikonu ukazuje následující obrázek:

Obr.4 Modelový grafikon pro upravené řešení

Nová Pec  
 Pernek na Š. z.  
 Horní Planá  
 Horní Planá zastávka z.  
 Hůrka z.  
 Černá v Pošumaví  
 Černá v P. město z.  
 Jestřábí z.  
 Radslav  
 Dolní Vltavice  
 Kovářov  
 Hruštica z.  
 Hrdoňov  
 Vřesná z.  
 Frymburk wellness  
 Frymburk z.  
 U skalky z.  
 Kobylnice  
 Skiareál Lipno z.  
 Lipno n/V z.  
 Lipno n/V hráz z.  
 Loučovice zastávka z.  
 Loučovice  
 Čertova Stěna z.  
 Vyšší Brod klášter  
 Vyšší Brod z.  
 Herbertov z.  
 Rožmberk n/V  
 Jenín z.  
 Rybník



## Stavebně technická část

Návrh využívá kombinaci železničního a tramvajového provozu – systému tram–train. Podstatou systému je speciální kolejové vozidlo drážního typu (se širokou vozovou skříní) lehké stavby schopné provozu na speciální i železniční dráze. Speciální dráha má charakter tramvajové tratě, část parametrů je ale sjednocena s železniční dráhou (trakční a zabezpečovací zařízení, nástupiště) s cílem snížit rozsah nezbytného vybavení vozidel. Stavebně technické řešení je plně kompatibilní se studií prodloužení regionální dráhy Rybník - Lipno nad Vltavou do Černé v Pošumaví. Odkazujeme čtenáře na původní studii, kde je uveden podrobný popis i zdůvodnění. Následující tabulka uvádí pouze hlavní parametry systému ŠED:

Tab.2 Srovnání hlavních parametrů kolejových systémů

	Maximální rychlost [km/h]	Minimální poloměr [m]	Maximální sklon [‰]	Maximální šířka vozidla [mm]	Vzdálenost a výška nástupiště [mm]	Trakční systém [kV]
Tramvaj	80	50 - 20	70	2650	1300 120 - 200	600 - 750 =
Železnice	200	500 - 300	40	3150	1650 200 - 550	3 000 = 25 000 ~
ŠED	100	100 - 50	60	3150	1650 550	25 000 ~

Předmětem podrobnějšího popisu v tomto díle je pouze objekt tunelu, který vždy vyžaduje individuální řešení odpovídající místním podmínkám.

## Investiční náročnost

Investiční náročnost byla stanovena v původní studii v poměrech stavebního boomu konce první dekády. Současné odhady nákladů by byly pravděpodobně značně odlišné, avšak to není předmětem tohoto díla, stejně jako sestavení harmonogramu realizace pro určení nové smíšené cenové úrovně.

Zkrácení trasy o cca 220 m přinese úsporu nákladů cca 17 mil.Kč (CÚ 2007 dle původní studie).

Cena za výstavbu tunelu bude doplněna v čistopisu.



## Závěr

Studie naplnila svůj úkol a dopracovala návrh obce Černá v Pošumaví do potřebné odborné hloubky včetně dopravně technologického posouzení. Výsledkem je upravená trasa v úseku Jestřábí – Černá v Pošumaví, vedená mimo pobřežní komunikaci.

Upravená trasa:

- splňuje technické parametry pro návrh tratí ŠED přijaté v předchozích studiích,
- je kompatibilní s provozním konceptem ŠED a polohou dopraven pro křižování vlaků.
- vzdaluje zastávku Jestřábí od pobřežní linie, kde bude těžiště cílů přepravy, do ještě přijatelné vzdálenosti cca 500 m.

Součástí upravené trasy je tunel. Bude doplněno v čístopise.

V kampani proti navrženému řešení se důsledně hovoří o vlacích<sup>4</sup>. Je třeba připomenout, že se NEJEDNÁ O VLAK v podobě, kterou si každý při vyslovení tohoto slova představí. Jde o speciální kolejové vozidlo lehké stavby podobné spíše robustní tramvaji a speciální dráhu, která má charakter tramvajové tratě.

Současný způsob uplatňování územní ochrany budoucích liniových staveb je nešťastný, zjevně blokuje i nekonfliktní záměry a vyvolává odpor proti připravované stavbě.

Výsledkem je tlak na zužování koridorů vymezených v územně plánovací dokumentaci. Z pohledu projektanta je tento postup problematický. Při dostatečně širokém prostoru lze v podrobnějších stupních s trasou dále pracovat, reagovat na nové skutečnosti a vyhýbat se případným ojedinělým překážkám, které se v koridoru objevily. Pokud je koridor příliš zúžen, musí se veškeré problémy zmáhat ve vymezené trase technickými opatřeními, která stavbu mohou zbytečně prodražovat.



## Dodatečná úprava trasy ŠED

Na požadavek vlastníků pozemků byla trasa ŠED následně ještě upravena s cílem oddálit trasu od lokality Jestřábí.

### Popis řešení

V oblasti Jestřábí se jedná o posun trasy dále od zástavby Jestřábí, a to až o 69 m směrem na východ. Začátek úpravy je v místě plánované zastávky Jestřábí, konec pak na začátku tunelu (bod začátek přechodnice v tunelu).

Díky tomu bude možné využít pozemky pro zástavbu rodinnými domy v souladu s územní studií. Pro trasu ŠED to znamená prodloužení o cca 44 m, což při traťové rychlosti 80 km/h znamená prodloužení jízdní doby o cca 2 sekundy. Toto prodloužení je tedy zanedbatelné a nebude mít vliv na plánovaný GVD.

Dále změna trasy znamená vyšší násyp (max. cca 4 m) u křížení s vodotečí v km 48,616 a hlubší zářez v km 48,800 – 49,000 (max. cca 6,0 m), na druhou stranu je však navrženo snížení max. Podélného sklonu v tomto úseku z 55 ‰ na 40 ‰. V dalším stupni dokumentace je případně možné zkorigovat hodnotu podélného sklonu a zmenšit tak výšky zářezů a násypů. Traťová rychlost zůstane stejná jako v původním návrhu, tj. Od zastávky Jestřábí po začátek oblouku v místě odklonu trasy od zastávky Jestřábí 80 km/h, v tomto oblouku pak 60 km/h.

Řešení dokládá přiložená situace, podélný profil a příčný řez v místě nejhlubšího zářezu (km 48,932). V příčném řezu je uvažován geologický profil dle studie zpracované IKP Consulting Engineers s.r.o., tj. Mocnost zemin 3,5 m, pod ní pak silně zvětralá pararula. Ve stupni pro územní řízení bude třeba zjistit geologický profil a z něj určit možné sklony svahů a potřebný zábor pozemků.

Změna trasy nevyvolá změnu polohy zastávky Jestřábí, docházková vzdálenost na zastávku tedy zůstane podle studie IKP Consulting Engineers s.r.o.

Prodloužení trasy o 44 m bude znamenat zvýšení investičních nákladů o cca 3,0-4,0 mil. Kč. Zvětšení objemu zemních prací bude znamenat zvýšení investičních nákladů o cca 1,5-2,0 mil. Kč. Celkem tedy cca 4,5-6,0 mil. Kč.

### Vymezení koridoru pro stavbu ŠED

Pro územní ochranu trasy je navržen koridor, který bude vymezen v územním plánu obce Černá v Pošumaví. Šířka koridoru je navržena ve svahové trase (od zastávky Jestřábí k tunelu) 20 m od osy koleje po svahu dolů a 30 m od osy koleje proti svahu. Návrh vychází z příčného řezu v místě nejhlubšího zářezu – km 48,932 s určitou rezervou.

V předpolí tunelu je navrženo rozšíření koridoru, zejména z důvodu rozsáhlé stavební jámy (25 m šířka pláň pro provoz a manipulaci stavební techniky), k tomu je třeba přičíst odvodňovací zařízení (příkopy) a svahy zářezů. Řešení je patrné z příčného řezu v km 49,400. Pro zajištění rezervy je navržena šířka koridoru na straně po svahu 30 m, na straně proti svahu 35 m. Rozšíření je realizováno náběhovými klíny v poměru 1:2.

### Závěr

Navržené úpravy trasy ŠED umožňují realizaci záměrů v území – zástavbu v místní části Jestřábí v maximální možné míře.

Zároveň návrh respektuje původní parametry (traťová rychlost, navržený GVD, průjezdný průřez, podélné sklony). Investiční náročnost se zvýší o cca 4,5-6,0 mil. Kč.

## J. PŘEHLED VLASTNÍKŮ DOTČENÝCH PARCEL

Řešené území se rozkládá na pozemcích:

p.č. 185/52 (LV 657)

Linhová Milena, č.p. 137, 38223 Černá v Pošumaví

p.č. 185/53 (LV 1504)

Řehout Martin Mgr., Rybná 669/4, Staré Město, 11000 Praha 1

p.č. 185/58 (LV 1341)

Kukačka Petr, Pihlov 97, 38226 Horní Planá

p.č. 185/59 (LV 924)

Meloun Milan Ing., PhD., č.p. 21, 58001 Ra-  
dostín

Nováková Věra, č.p. 253, 58235 Lučice

p.č. 185/63 (LV 1513)

Rizák Ivo, Menhartova 1526, 39301 Pelhřimov

Rizák Jan, Šumavská 60, 38211 Větřní

p.č. 185/64 (LV 136)

Fikarová Věra, č.p. 5, 38223 Černá v Pošu-  
maví

p.č. 185/68 (LV 10002)

Česká republika

p.č. 185/70 (LV 734)

Strnad Karel, č.p. 72, 38223 Černá v Pošu-  
maví

p.č. 185/73 (LV 1002)

Hojsák Zdeněk Ing., č.p. 62, 39201 Vesce

Hojsáková Marcela, č.p. 62, 39201 Vesce

p.č. 185/47 (LV 1522)

Dubecký Milan Ing., U Šumavy 307/10, Dolní Měcholupy, 10900 Praha

p.č. 187/43 (LV 1522)

Dubecký Milan Ing., U Šumavy 307/10, Dolní Měcholupy, 10900 Praha

p.č. 187/42 (LV 1522)

Dubecký Milan Ing., U Šumavy 307/10, Dolní Měcholupy, 10900 Praha

p.č. 185/46 (LV 1521)

Libich Tomáš, Horní 223, 27745 Úžice

p.č. 185/69 (LV 10001)

Obec Černá v Pošumaví, č.p. 46, 38223 Černá v Pošu-  
maví

p.č. 187/37 (LV 1521)  
Libich Tomáš, Horní 223, 27745 Úžice

p.č. 185/44 (LV 1489)  
Slavík Martin Ing., č.p. 107, 29474 Skorkov

p.č. 185/43 (LV 1491)  
Beneš Petr Ing., Myslíkova 1960/17, Nové Město, 11000 Praha  
1

p.č. 1505/2 (LV 10001)  
Obec Černá v Pošumaví, č.p. 46, 38223 Černá v Pošumaví

p.č. 190/7 (LV 10001)  
Obec Černá v Pošumaví, č.p. 46, 38223 Černá v Pošumaví

p.č. 195/18 (LV 10001)  
Obec Černá v Pošumaví, č.p. 46, 38223 Černá v Pošumaví

p.č. 354 (LV 1535)  
Surfclub, s.r.o., Loutkářská 2326/6, Břevnov, 16900  
Praha

p.č. 355 (LV 1535)  
Surfclub, s.r.o., Loutkářská 2326/6, Břevnov, 16900  
Praha

p.č. 356 (LV 1535)  
Surfclub, s.r.o., Loutkářská 2326/6, Břevnov, 16900  
Praha

p.č. 357 (LV 1535)  
Surfclub, s.r.o., Loutkářská 2326/6, Břevnov, 16900  
Praha

p.č. 194/26 (LV 1174)  
Ciml Vladimír, Nový Křenov 33, 382 21 Kájov  
Friedel Zdeněk, Hůrka 52, 382 26, Horní Planá

## K. DOKLADOVÁ ČÁST (STANOVISKA SPRÁVCŮ SÍTÍ K NÁVRHU ŘEŠENÍ)

Řešení nových sítí nebylo konzultováno se zástupci správců inženýrských sítí. Žádost o vyjádření k projektové dokumentaci bude podána v rámci dalšího stupně projektové dokumentace – dokumentace pro územní rozhodnutí. Řešení sítí je zapracováno v rozsahu nutném pro územní studii.

## L. VYPOŘÁDÁNÍ DOŠLÝCH PŘIPOMÍNEK

Žadatel: **Milan Meloun**, Radostín 21, Havlíčkův Brod

Připomínky: V místě horní části pozemku 185/59 je navržena cesta pro lepší průchodnost území, zároveň je v tomto místě navržena trafostanice s vedením VN. Majitel požaduje posunout trafostanici s vedením tak, aby nedošlo k případnému znemožnění rozvoje území.

Řešení: V návrhu jsme připomínky zapracovali a objekt posunuli směrem na východ tak, aby nedošlo k nevhodné kolizi v případě budoucího rozvoje území.

Žadatel: **Petr Pícek**, Vilová 216, Všestary 251 63

Připomínky: Žadatel vlastní pozemky 185/48 a 185/44 o celkové výměře 1571 m<sup>2</sup>. V původním ÚP Černá v Pošumaví jsou zakresleny jako stavební. Majitel žádá o navrácení původního řešení tak, aby přes jeho pozemky nevedla trasa ŠED.

Řešení: V návrhu jsme vymezili široký koridor pro vedení trasy ŠED o šířce 70 m, kdy přesné umístění trasy ŠED v koridoru bude řešeno v rámci dalšího řízení.

Žadatel: **Ing. Milan Dubecký**, U Šumavy 307/10, Praha 10, 109 00

Připomínky: Žadatel vlastní pozemky 185/47 a 185/42 a 187/43 o celkové výměře 2862 m<sup>2</sup>. Majitel žádá o úpravy územní studie tak, aby koridorem trasy ŠED nebyly dotčeny jeho pozemky. Uvádí, že v původním ÚP Černá v Pošumaví byly určeny jako stavební a proto žádá o posunutí trasy. Dále požaduje o zahrnutí pozemku 187/42 do řešeného území.

Řešení: V návrhu jsme vymezili široký koridor pro vedení trasy ŠED o šířce 70 m, kdy její přesné umístění v rámci koridoru bude řešeno v dalším řízení. Připomínka o zahrnutí pozemku 187/42 byla zapracována.

Žadatel: **Ing. Martin Slavík**, Skorkov 107, Předměřice nad Jizerou 294 74

Připomínky:

1) odblokovat uzávěru/územní plán, přeložit ŠED a pozemek dostat do stavu dle územního plánu "obytná zóna nebo smíšená obytná"

Řešení: Není úkol této územní studie.

2) oprava chybného označení parcely 165/44 na 185/44

Řešení: Zapracováno.

3) co nejméně omezující studie, tj. umožnit flexibilitu v tom, zda je na pozemku RD nebo apartmánový dům, 1PP+1NP+podkroví, možnost umístění 1 velky nebo 3 malé domy při zachování uliční linie nad cestou

Řešení: Tuto flexibilitu studie umožňuje se zachováním vyšší hustoty zastavění a dodržení uliční čáry, avšak v souladu s ÚP. Podlažnost je dána ÚP.

4) studie nesmí fixovat vybudování komunikací, majitel trvá na možnosti všech 3 diskutovaných variant přístupu na pozemek

- vlastní napojení na spodní cestu, buď středem svého pozemku nebo vpravo v rohu u pomníku vedle p. Libicha
- propojením parkovišť s p. Benešem
- případným odkoupením celé cesty či její části od p. Libicha

Řešení: Územní studie prověřuje využití území a tudíž návrh komunikací je nezbytnou součástí. Přesto ÚS připouští připojení z vedlejšího pozemku. Místo napojení nemusí být striktně řešeno dle studie, najde-li se vhodnější řešení, je možné napojení řešit v jiném místě, avšak při dodržení sjezdů na místní komunikaci.

5) majitel požaduje zpracovat variantu připojení sítí od spodní cesty (místní komunikace) či z JZ strany, aby nebyla závislost na vybudování sítí v celé lokalitě v pozdějších etapách

Řešení: ÚS připouští možnost napojení technické infrastruktury z jiných míst, jsou-li dostupné. Dle poskytnutých podkladů vede v prostoru místní komunikace pouze kanalizační řad a komunikační vedení, ostatní sítě jsou vedeny ve větší vzdálenosti od pozemku pana Slavíka.

6) majitel trvá na zachování flexibility velikosti jednotlivých parcel určené pro bydlení RD a rekreační bydlení (min. velikost parcel 600 m<sup>2</sup>, v případě apartmánového domu větší)

Řešení: Min. velikost parcel 600 m<sup>2</sup> je dána ÚP Černé v Pošumaví. ÚS připouští flexibilitu parcelace při dodržení souvislé zástavby při západní hranici řešeného území v souběhu s místní komunikací.

7) majitel trvá na tom, aby studie umožnila alespoň v textové části využití parcely v budoucím ÚP Černé v Pošumaví jako plochu - smíšená a obytná, aby byla možnost vybudování trvalého i rekreačního bydlení, ale i OV

Řešení: ÚP ji připouští a ÚS nevyklučuje.