

# Územní studie Svinov – Polská, Mongolská plán pro území

## O projektu

Nezastavěná plocha o rozloze 23 ha mezi V. stavebním obvodem Poruby a zástavbou rodinných domů ve Svinově je vnitřní prostorová rezerva města uvnitř jednoho ze tří obytných center Ostravy, která je dle územního plánu určena pro výstavbu rodinných a bytových domů. Zastavěním takto rozsáhlého území vznikne nová obytná lokalita s novými obyvateli a novými nároky na dopravní a technickou infrastrukturu. Aby se však takto velké území stalo vitálním, obytným a udržitelným místem pro život a dobře navazovalo na své okolí, potřebuje před návrhem samotných domů, nastavit pravidla a podmínky pro novou zástavbu, uliční prostranství i správné navázání na své okolí. Nastavení těchto pravidel pro území jako celek je urbanistický úkol, zpracovaný v této územní studii.

Velká část tohoto území je v majetku města, které potřebuje podklad pro rozhodování o rozvoji této lokality v jednotlivých krocích. Na pozemcích v soukromém vlastnictví jsou již nyní zpracovávány záměry vzniku nové zástavby v různých fázích rozpracovanosti. Všichni významní aktéři v území byli zahrnuti do procesu zpracování studie.

**OSTRAVA!!!** **MAPPA!!!**

## Smysl a cíle

Územní studie je dokument, který ověřuje a zpřesňuje možnosti a podmínky změn v území. V praxi to znamená, že se územní studie pořizuje pro ta území, která jsou příliš velká nebo složitá. Bez koncepčního návrhu, který by postihl celek, zde není možné navrhovat novou zástavbu.

Územní studie slouží jako podklad pro rozhodování v území, protože popisuje vztah a prostorové nároky jednotlivých prvků na celkový obraz řešeného území, tak aby nedošlo k jejich kolizi. Územní studií se musí řídit všichni aktéři v území, ať už se jedná o město či soukromé developery. Tím budou zajištěny podmínky a pravidla pro správný rozvoj území.

Komplexní návrh podmínek pro rozvoj uvnitř i vně lokality, ve vazbách na své okolí tak, aby se tato nová lokalita stala obytnou, vitální a udržitelnou částí města.

Návrh základní struktury území, prostorové parametry nové zástavby, vymezení stavebních bloků a jejich regulativů, doporučení vhodné typologie zástavby včetně bilancí a odhadovaných kapacit.

Určení struktury, hierarchie a charakterů ulic a veřejných prostranství.

Koncepce modrozelené infrastruktury s doporučením jednotlivých opatření.

Koncepce dopravní infrastruktury tak, aby byla v souladu s řešením širšího území, vytvořila podmínky pro bezpečnou a plynulou pěší a cyklistickou dopravu, včetně podrobnější regulace statické dopravy.

Koncepce technické infrastruktury včetně vedení tras, požadovaných kapacit a detailního návrhu uličních prostranství a umístování všech prvků.



## Širší vztahy

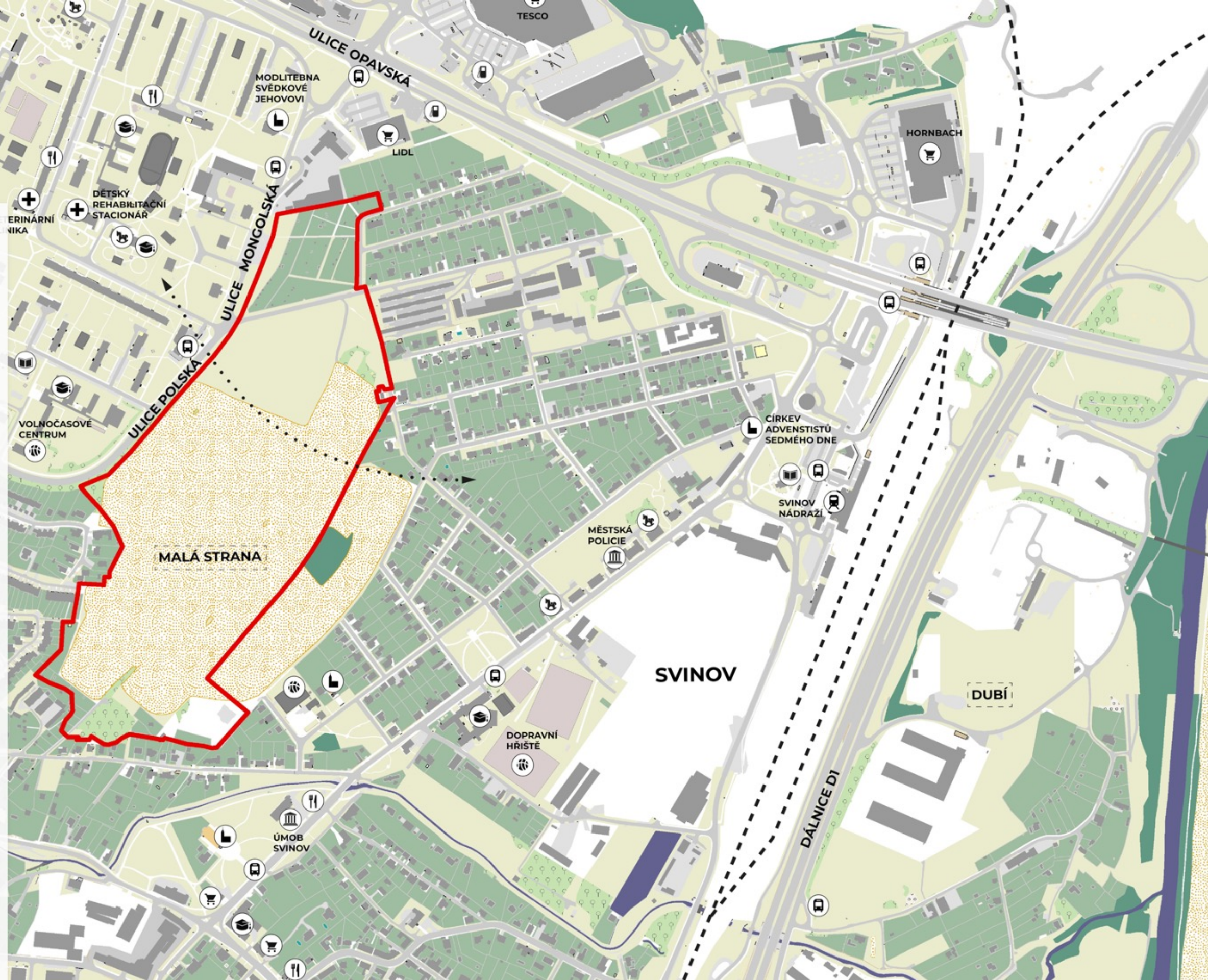
Území podél ulice Polská – Mongolská se nachází na rozhraní dvou městských částí Ostravy. Severozápadně od ulic Polská a Mongolská se nachází městská část Poruba, konkrétně její V. stavební obvod, jihovýchodně od těchto ulic začíná městský obvod Svinov a rozkládá se zde i celé řešené území.

Jde o rozhraní dvou zcela odlišných typů struktury zástavby, rozmístění občanské vybavenosti, charakteru i způsobu života.

Porubský V. stavební obvod je modernistické město, s vysokými obytnými budovami. Mezi nimi jsou rozsáhlá trvale přístupná veřejná prostranství, občanská vybavenost rovnoměrně rozprostřena do celé struktury zástavby v intencích socialistického zónového plánování.

Svinov oproti tomu má vesnický charakter staveb i formu veřejných prostranství. Téměř veškerá vybavenost je koncentrována podél ulice Bílovecká a Polanecká.

Oba obvody jsou součástí jednoho ze tří obytných center Ostravy. Tomu musí odpovídat i snaha po logickém propojení uliční sítě i zástavby. Řešené území je jednou z největších rozvojových ploch uvnitř obytných center Ostravy. Tato rozsáhlá volná plocha, která je posledních padesát let určena k zástavbě různých forem, by měla zajistit plynulé propojení, dotvořit strukturu zástavby a ukončit kompoziční osu Hlavní třídy, která dnes končí na křižovatce Polská, Ukrajinská a Mongolská.



**Svinov**

První písemná zmínka z roku 1265.

Původní zástavba se nachází kolem říčky Porubka a dnešní ulice Bílovecká.

V polovině 19. století nastává významný hospodářský rozvoj a nárůst obyvatelstva po dokončení Severní dráhy Ferdinandovy.

1893 zahájen provoz válcovny trub ve Svinově.

Na přelomu 19. a 20. století má Svinov již zemědělsko - průmyslový charakter.

1936 obec Svinov povýšena na město s pěti a půl tisíci obyvateli.

1957 připojení městského obvodu Svinov k Ostravě.

**Nová Ostrava**

1946 - článek "Nová Ostrava - město budoucnosti" v deníku československé strany národně socialistické Nové slovo.

1948 - výstavba hornického sídliště s typizovanými třípatrovými zděnými domy (tzv. Dvouletky) podél dnešní ulice Porubská.

1948 - nástup totalitního komunistického režimu.

1949 - zahájena příprava územního plánu Ostravského kraje.

1950-1951 Stavoprojekt středisko Ostrava připravilo Územní plán Ostravy. Tým pod vedením architekta Vladimíra Meduny právě sem umísťuje Novou Ostravu, město, které mělo reprezentovat komunistický režim a jeho architekturu, tvořenou na základě metody socialistického realismu přejaté ze Sovětského svazu.

**Územní rezerva**

V prvních kresbách Nové Ostravy byly plány na přeložení Odry západně od stávajícího toku.

1966 - probíhá výstavba V. porubského obvodu, zástavba je silně ovlivněna architektonickým myšlením 60. let. Tvoří ho kombinace obytných sektorů z montovaných bodových a deskových domů, které doplňují solitéry občanské vybavenosti nebo výškových dominant.

Snaha vybudovat centrum Poruby jde do ztracena. Zůstalo u představ z architektonické soutěže uspořádané městem v roce 1965.

1974 - mapa dopravního řešení města Ostravy počítá s vedením dálnice kousek za ulicí Polská (v místě řešeného území).

**Nová obytná lokalita**

Řešené území bylo také oblíbeným zadáním studentských prací. Všechny nám známé práce pod vedením prof. Kyselky a doc. Špačkové uvažovaly nad budoucí možnou náplní podobně - umísťovaly sem novou obytnou lokalitu.

Ze září 2010 je také územní studie Jižní Svahy od architekta Cyrila Kajnara, která byla podkladem pro současnou podobu územního plánu a registrovaných územních studií.



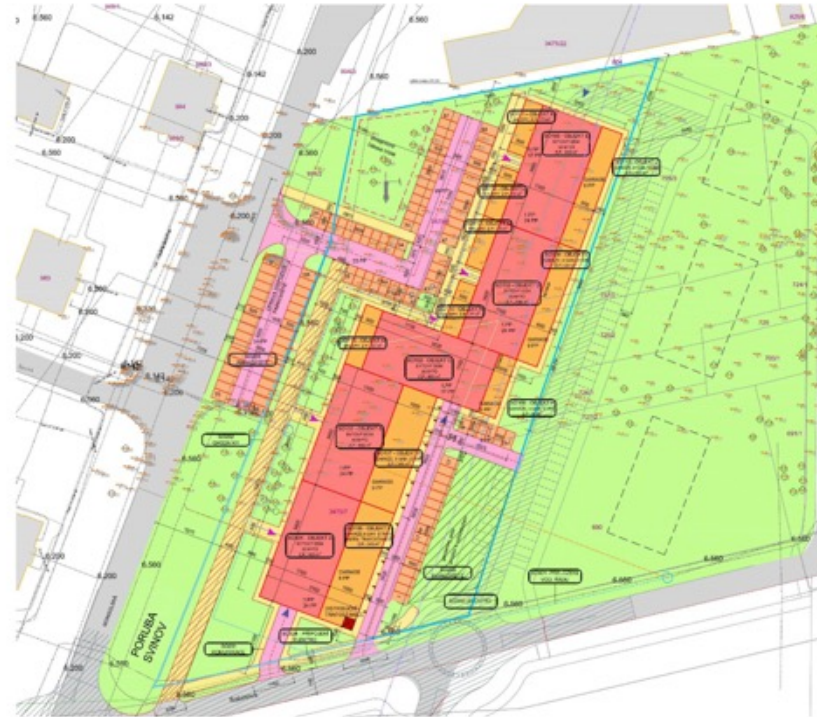
**Svinov Gardens**

Původní záměr Svinov Gardens byl koncipován jako dominantní samostatný objem, okolo kterého byly přidružené převážně parkovací plochy. Objekt nevytvářel blokovou strukturu a hierarchizaci prostor od veřejných po soukromé.

Realizace záměru by také fixovala pozici ulice Sabinova a znemožnila by lepší dopravní řešení křižovatky Polská x Mongolská x Ukrajinská x Sabinova.

Podél ulice Mongolská by vznikl široký pás s parkováním a izolační zelení. Znemožnila by se tak transformace ve významnou městskou ulici.

Během zpracování této studie byla dohodnuta směna pozemků, která jiným způsobem vymezila urbánní blok.



Svinov Gardens  
 stavebník:  
 projektant:

Bellafore s. r. o.  
 Ing. Miroslav Tyl

**Bytový dům Polská**

Původní záměr bytového domu Polská pracoval pouze se soukromým pozemkem. Jedná se o samostatně stojící objekt, který je ze dvou stran obklopen parkovacími stánkami.

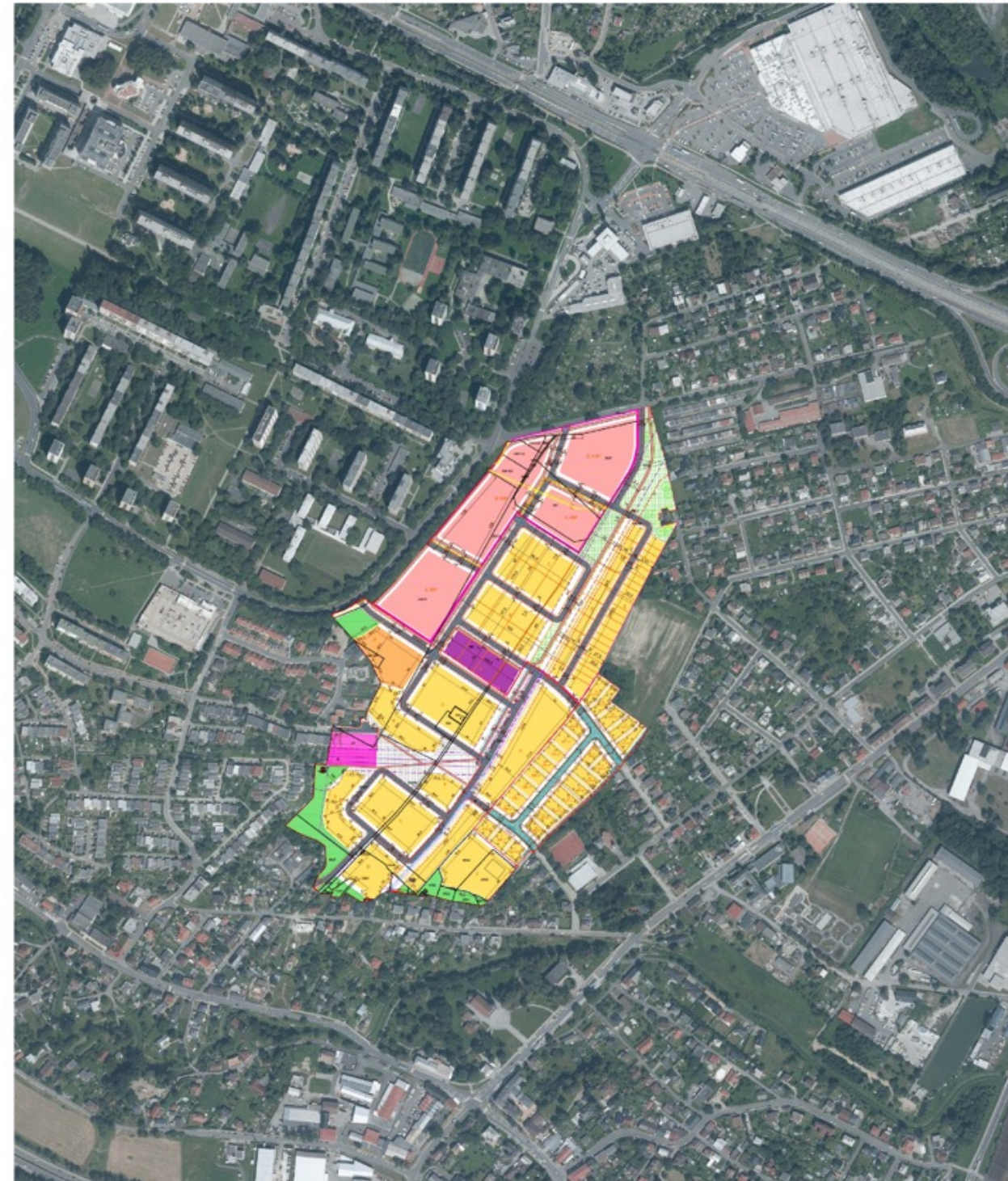
Pozemek se nachází na ose Hlavní třídy, a proto by měl být velmi citlivě komponován, tak aby zde mohla vzniknout odpovídající zástavba s výjimečným veřejným prostranstvím.

Během zpracování studie byla dohodnuta směna pozemků v rámci řešeného území.



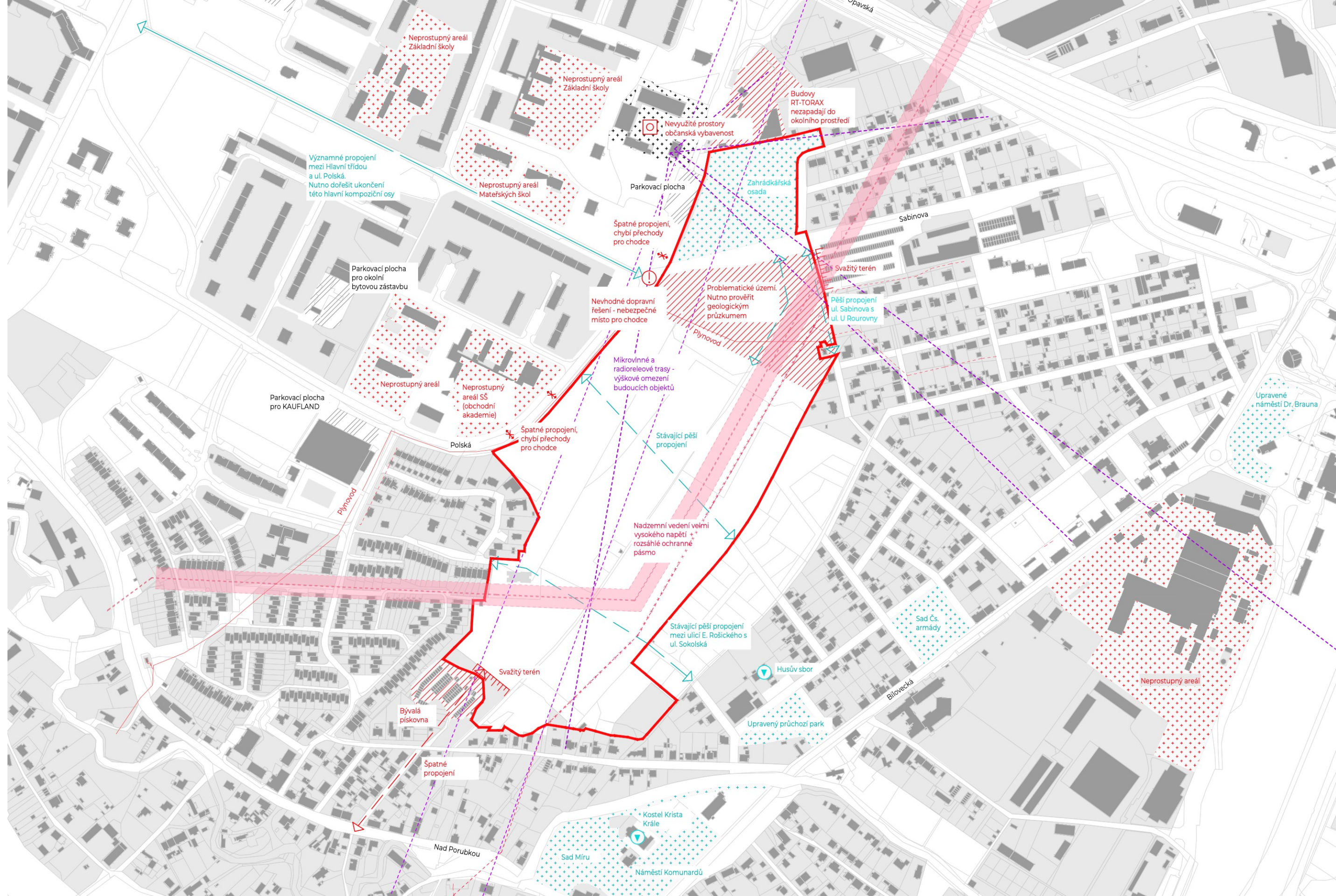
Bytový dům Polská  
 stavebník:  
 projektant:

Ridera Development s. r. o.  
 Atelier 38 s. r. o.



**Soutisk registrovaných územních studií**

- Územní studie č. ÚS 22/III - 08/2018, Svinov Sabinova
- Územní studie č. ÚS 22/II - 13/2017, Svinov - Dr. Grudy
- Územní studie č. ÚS 22/I - 01/2017, Svinov - Evžena Rošického
- Územní studie č. ÚS 22 - 01/2015/A, lokalita Hradecká



Neprostupný areál  
Základní školy

Neprostupný areál  
Základní školy

Budovy  
RT-TORAX  
nezapadají do  
okolního prostředí

Nevyužité prostory  
občanská vybavenost

Významné propojení  
mezi Hlavní třídou  
a ul. Polská.  
Nutno dořešit ukončení  
této hlavní kompoziční osy

Neprostupný areál  
Mateřských škol

Parkovací plocha

Zahrádkářská  
osada

Sabinova

Špatné propojení,  
chybí přechody  
pro chodce

Parkovací plocha  
pro okolní  
bytovou zástavbu

Svážitý terén

Nevhodné dopravní  
řešení - nebezpečné  
místo pro chodce

Problematické území.  
Nutno prověřit  
geologickým  
průzkumem

Pěší propojení  
ul. Sabinova s  
ul. U Rourovy

Neprostupný areál

Neprostupný  
areál SŠ  
(obchodní  
akademie)

Mikrovlonné a  
radioreleové trasy -  
výškové omezení  
budoucích objektů

Parkovací plocha  
pro KAUFAND

Polská

Stávající pěší  
propojení

Špatné propojení,  
chybí přechody  
pro chodce

Nadzemní vedení velmi  
vysokého napětí -  
rozsáhlé ochranné  
pásmo

Upravené  
náměstí Dr. Brauna

Plynovod

Sad Čs.  
armády

Stávající pěší propojení  
mezi ulicemi E. Rošického s  
ul. Sokolská

Svážitý terén

Husův sbor

Bývalá  
pískovna

Špatné  
propojení

Upravený průchozí park

Neprostupný areál

Nad Porubkou

Kostel Krista  
Krále

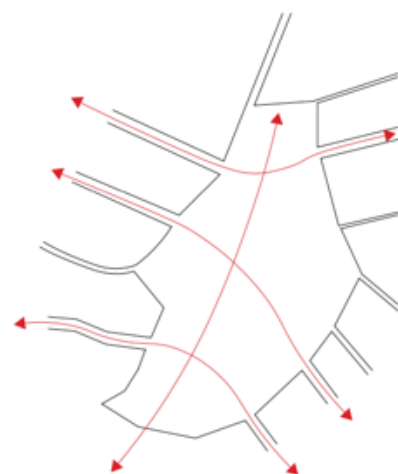
Sad Míru

Náměstí Komunardů

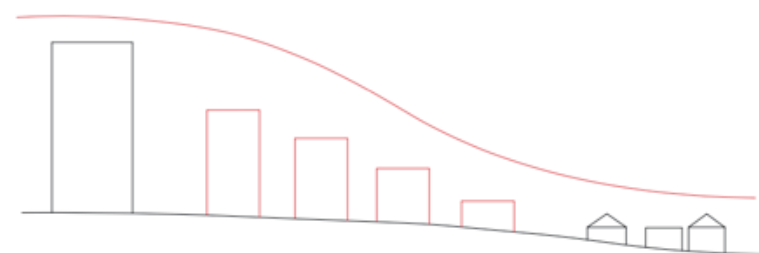
Bilovecká

# Závěry analytické části

## Propojení



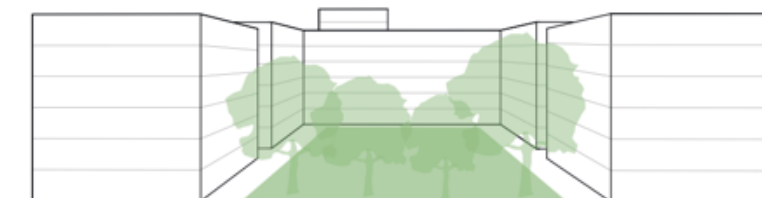
## Uspořádání



## Vybavenost



## Forma



### Hodnoty a potenciály

- poptávka po propojení mezi Svinovem a Porubou
- možnost vytvořit kvalitní propojení mezi dvěma městskými obvody v rámci jednoho obytného centra Ostravy
- vytvoření nových ohnisek

- souvislé ucelené území v intravilánu městského centra
- jasně formovaný charakter okolních lokalit
- osa porubské Hlavní třídy

### Hodnoty a potenciály

- využití stávající občanské vybavenosti v širším území
- dobrá dostupnost MHD a vlakového nádraží Ostrava Svinov
- vznik nových služeb a občanské vybavenosti v širším území

- město může významně ovlivnit budoucí podobu staveb i veřejných prostranství, protože vlastní většinu pozemků
- vytvořit jedinečnou obytnou lokalitu
- ochota developerů spolupracovat a společně dosáhnout cílového stavu lokality

### Problémy a hrozby

- průjezd automobilové dopravy skrze rezidenční oblast by negativně ovlivnil širší okolí i řešené území
- stávající podoba ulice Polská plní pouze dopravní funkci a tvoří bariéry okolo Poruby
- nevyhovující podoba křižovatky ulic Sabinova, Mongolská, Ukrajinská

- neochota důležitých aktérů přistoupit systémově k proměně území
- rozdrobení jednotlivých záměrů bez celkové koncepce
- narušení vesnického charakteru Svinova

### Problémy a hrozby

- špatné propojení veškeré občanské vybavenosti nebude vytvářet podmínky pro vznik města krátkých vzdáleností
- nevhodné umístění služeb a občanské vybavenosti může znemožnit plynulé propojení širšího území
- upadající vybavenost v V. porubském stavebním obvodu

- monotónní architektura jednotlivých staveb
- nevzniknou podmínky pro realizaci samostatných domů, nebo malého developmentu
- vedení vysokého napětí

### Témata

- logické a přiměřené propojení pro všechny druhy dopravy mezi Porubou a Svinovem
- pobytový charakter všech uličních prostranství

- vhodný charakter zástavby, který plynule propojí různorodé okolí
- ukončení kompoziční osy Hlavní třídy v řešeném území

### Témata

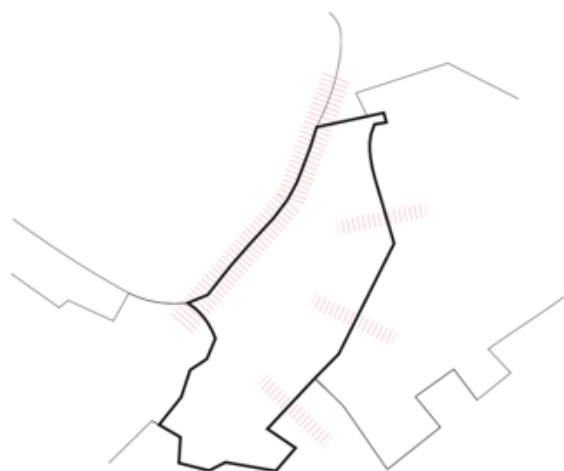
- návrh a regulace služeb a občanské vybavenosti
- proměna charakteru ulice Polská s dostatečně živým parterem

- jasná pravidla pro vznik kvalitní zástavby
- postupná realizace celkové koncepce

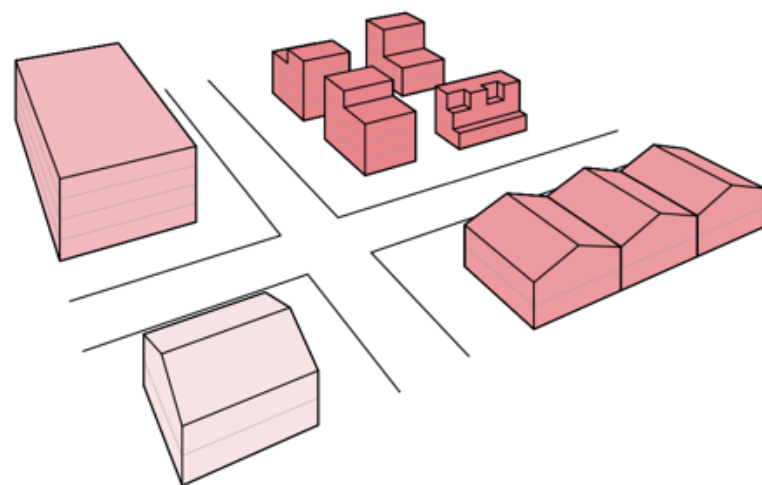


# Cíle a nástroje

## Lokalita jako součást města



## Pestré a kvalitní bydlení



## Kompaktní čtvrť krátkých vzdáleností



## Kvalitní veřejná prostranství



### Cíle

- propojení městských obvodů v rámci jednoho ostravského obytného centra
- nová atraktivní rezidenční lokalita
- ulice Polská se stane městskou ulicí a bude těžištěm pro porubský V. stavební obvod i pro novou rezidenční lokalitu

- pestrá nabídka bydlení od samostatně stojících rodinných domů, přes řadové domy až po různé typy bytů
- možnost realizace velkých developerských projektů i individuální výstavby
- rezidenční lokalita, která zvýší kvalitu bydlení v Ostravě

- promíchání a vzájemná dostupnost bydlení, práce, služeb, vzdělávání, volnočasových aktivit a rekreace
- kvalitní prostředí pro setkávání a vytváření podmínek pro budování komunitního života
- rezidenční lokalita odpovídající požadavkům na bydlení ve městě 21. století

### Cíle

- vysoká kvalita veřejných prostranství
- množství zeleně v ulicích
- přiměřená hlavní veřejná prostranství s jasným významem pro lokalitu i širší území

### Nástroje

- navržení vhodné sítě ulic s různými dopravními režimy a minimem přímých rovných ulic
- regulační podmínky pro zastavitelné plochy a jednotné principy pro veřejná prostranství
- podél ulice Polská vznikne kompaktní hustá zástavba s aktivním parterem

- pestrá skladba typů vlastnictví
- různé možnosti prodeje pozemků
- specifické regulační prvky stavebního bloku podle celkového urbanistického návrhu

- hustá propojená síť ulic a cest odpovídající různým druhům pohybu po městě
- dostupnost důležitých funkcí do deseti minut chůze
- promíchání typů bydlení, služeb i uličních a veřejných prostranství

### Nástroje

- efektivní umístování technické infrastruktury
- specifikace jednotlivých opatření modrozelené infrastruktury ve vztahu k celkové urbanistické koncepci
- jasné vymezení důležitých veřejných prostranství, popis jejich významu a hierarchie v širším území

## Kapacity a bilance

Celková plocha řešeného území:

**Σ 23,323 ha**

Zastavitelná plocha území:

**102 149 m<sup>2</sup> (10,2149 ha)**

Max. index zastavění:

**i 0,3 - 0,5**

Průměrná podlažnost:

**NP 2-6**

Hrubá podlažní plocha:

**HPP 126 227 m<sup>2</sup>**

Plocha občanské vybavenosti:

**OV 5 042 m<sup>2</sup>**

Počet bytových jednotek:

**1 259**

Celkový počet obyvatel:

**2 905**

Celkový počet parkovacích stání:

**P 1 942**

### Bilance pro plochy s bytovými domy

Zastavitelná plocha území:

**67 519 m<sup>2</sup> (6,7519 ha)**

Max. index zastavění:

**i 0,5**

Průměrná podlažnost:

**NP 4-6**

Hrubá podlažní plocha celkem:

**HPP 114 171 m<sup>2</sup>**

Plocha občanské vybavenosti:

**OV 5 042 m<sup>2</sup>**

Počet bytových jednotek:

**1 176**

Celkový počet obyvatel:

**2 682**

Počet parkovacích stání:

**P 1 821**

### Bilance pro plochy s rodinnými domy

Zastavitelná plocha území:

**3 463 m<sup>2</sup> (3,463 ha)**

Max. index zastavění:

**i 0,3**

Průměrná podlažnost:

**NP 2**

Hrubá podlažní plocha celkem:

**HPP 12 056 m<sup>2</sup>**

Plocha občanské vybavenosti:

**OV 0**

Počet bytových jednotek:

**83**

Celkový počet obyvatel:

**223**

Počet parkovacích stání:

**P 121**

**-01-**  
15 721 m<sup>2</sup>  
i 0,5  
NP 5  
HPP 20 430 m<sup>2</sup>  
OV 168 m<sup>2</sup>  
1221  
504  
P 315

**-02-**  
19 679 m<sup>2</sup>  
i 0,5  
NP 6  
HPP 43 176 m<sup>2</sup>  
OV 4 514 m<sup>2</sup>  
407  
928  
P 728

**-03-**  
12 141 m<sup>2</sup>  
i 0,5  
NP 5,5  
HPP 20 972 m<sup>2</sup>  
OV 240 m<sup>2</sup>  
226  
516  
P 324

**-04-I-**  
677 m<sup>2</sup>  
i 0,5  
NP 4  
HPP 6 004 m<sup>2</sup>  
OV 120 m<sup>2</sup>  
64  
146  
P 94

**-04-II-**  
2 537 m<sup>2</sup>  
i 0,3  
NP 2  
HPP 680 m<sup>2</sup>  
5  
13  
P 7

**-05-**  
7 888 m<sup>2</sup>  
i 0,5  
NP 5,5  
HPP 14 350 m<sup>2</sup>  
OV 0 m<sup>2</sup>  
157  
358  
P 219

**-06-**  
532 m<sup>2</sup>  
i 0,5  
NP 5  
HPP 9 240 m<sup>2</sup>  
OV 0 m<sup>2</sup>  
101  
231  
P 141

**-07-**  
4 773 m<sup>2</sup>  
i 0,3  
NP 2  
HPP 1 628 m<sup>2</sup>  
11  
30  
P 16

**-08-**  
6 554 m<sup>2</sup>  
i 0,3  
NP 2  
HPP 1 988 m<sup>2</sup>  
14  
37  
P 20

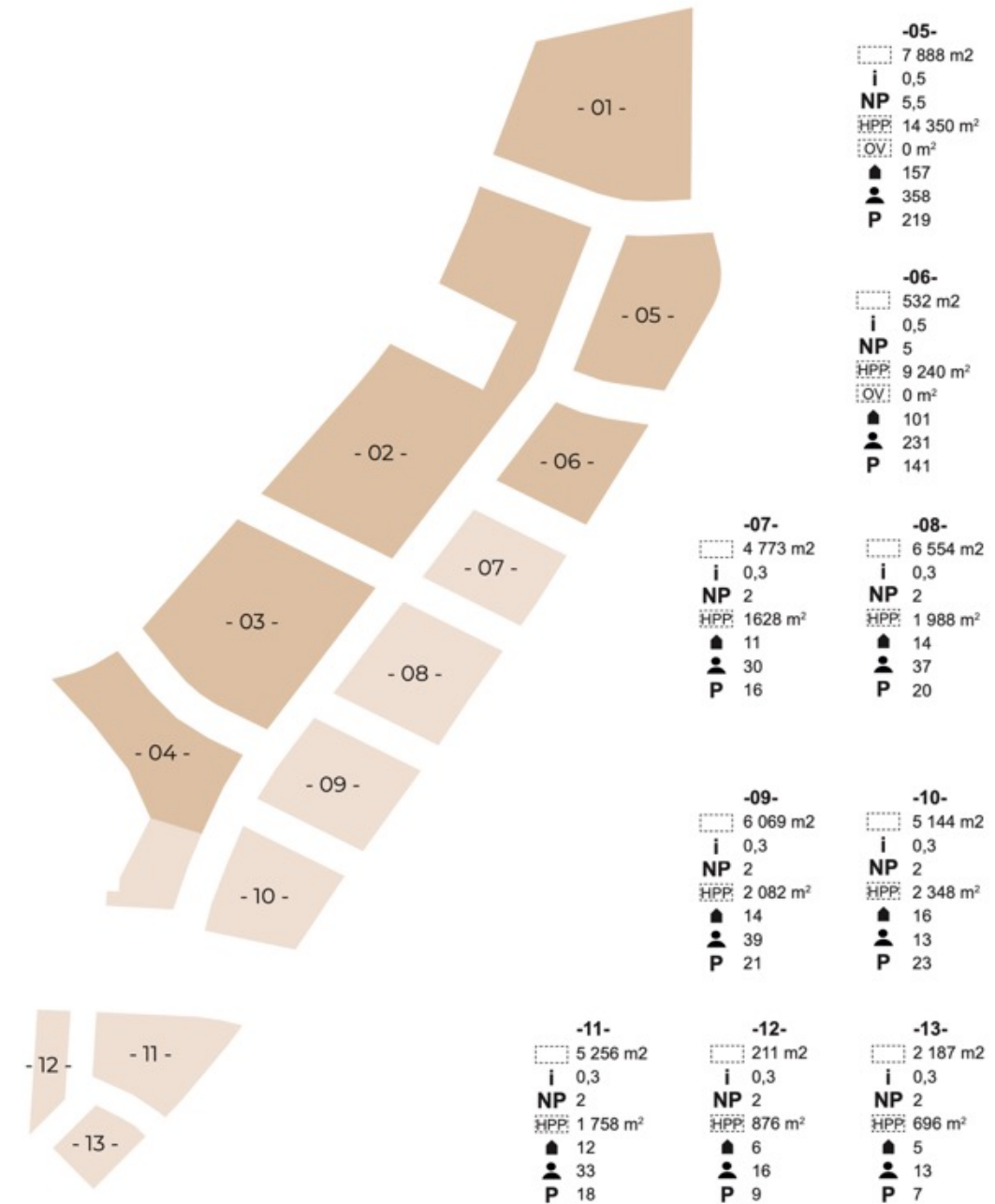
**-09-**  
6 069 m<sup>2</sup>  
i 0,3  
NP 2  
HPP 2 082 m<sup>2</sup>  
14  
39  
P 21

**-10-**  
5 144 m<sup>2</sup>  
i 0,3  
NP 2  
HPP 2 348 m<sup>2</sup>  
16  
13  
P 23

**-11-**  
5 256 m<sup>2</sup>  
i 0,3  
NP 2  
HPP 1 758 m<sup>2</sup>  
12  
33  
P 18

**-12-**  
211 m<sup>2</sup>  
i 0,3  
NP 2  
HPP 876 m<sup>2</sup>  
6  
16  
P 9

**-13-**  
2 187 m<sup>2</sup>  
i 0,3  
NP 2  
HPP 696 m<sup>2</sup>  
5  
13  
P 7



## Hlavní výkres

Hlavní výkres je jedním z regulačních výkresů územní studie, který ovlivňuje funkční využití území.

Území je rozděleno na dvě části, na území s převzatým a nově navrženým řešením.

Převzaté řešení je zpracováno podle platných dokumentací, které byly vyhotoveny na základě dříve zpracovaných územních studií pro jednotlivé části. V převzatém řešení došlo ke korekcím, které mají vliv na nově navržené řešení a jsou projednány s majiteli pozemků.

Navržené řešení je zpracováno v podrobnosti územní studie. Ta stanovuje přesnou prostorovou regulaci zástavby, požadavky na modrozelenou infrastrukturu nebo dopravní a technickou infrastrukturu. Zároveň je řešené území částečně zpracováno v podrobnosti studie veřejných prostranství.

Tato regulace vychází z územního plánu a zpřesňuje je pro potřeby této územní studie a návrhu zástavby.

Primární funkční využití řešeného území je rezidenční zástavba. Především podél ulic Polská a Sabinova jsou zastavitelné bloky určeny pro bydlení v bytových domech s aktivním parterem. Jihovýchodním směrem jsou bloky určeny pro bydlení v rodinných domech.

V rámci řešeného území je definováno i pět nestavebních bloků určených pro veřejná prostranství.

### Řešené parcely

Katastrální území: Svinov 715506

758/2,757/2, 727/2, 726/3, 726/2, 726/1, 725, 724/1, 700/1,691/1, 690, 686/3, 686/2, 686/1, 569, 568, 567, 566,565, 564/1, 555/2, 533/3, 533/1, 532/18, 531, 530/9, 530/8, 530/7, 530/68, 530/67, 530/61, 530/59, 530/58,, 530/57, 530/53, 530/5, 530/4, 530/26, 530/2, 530/1, 529/3,529/2, 529/1, 528/6, 528/1, 478/2, 470/6, 470/4, 470/3, 470/2, 470/1, 468/4, 468/3, 468/2, 468/19, 3475/7,3475/6, 3461/25, 3461/24, 3461/20, 3461/19, 3461/1

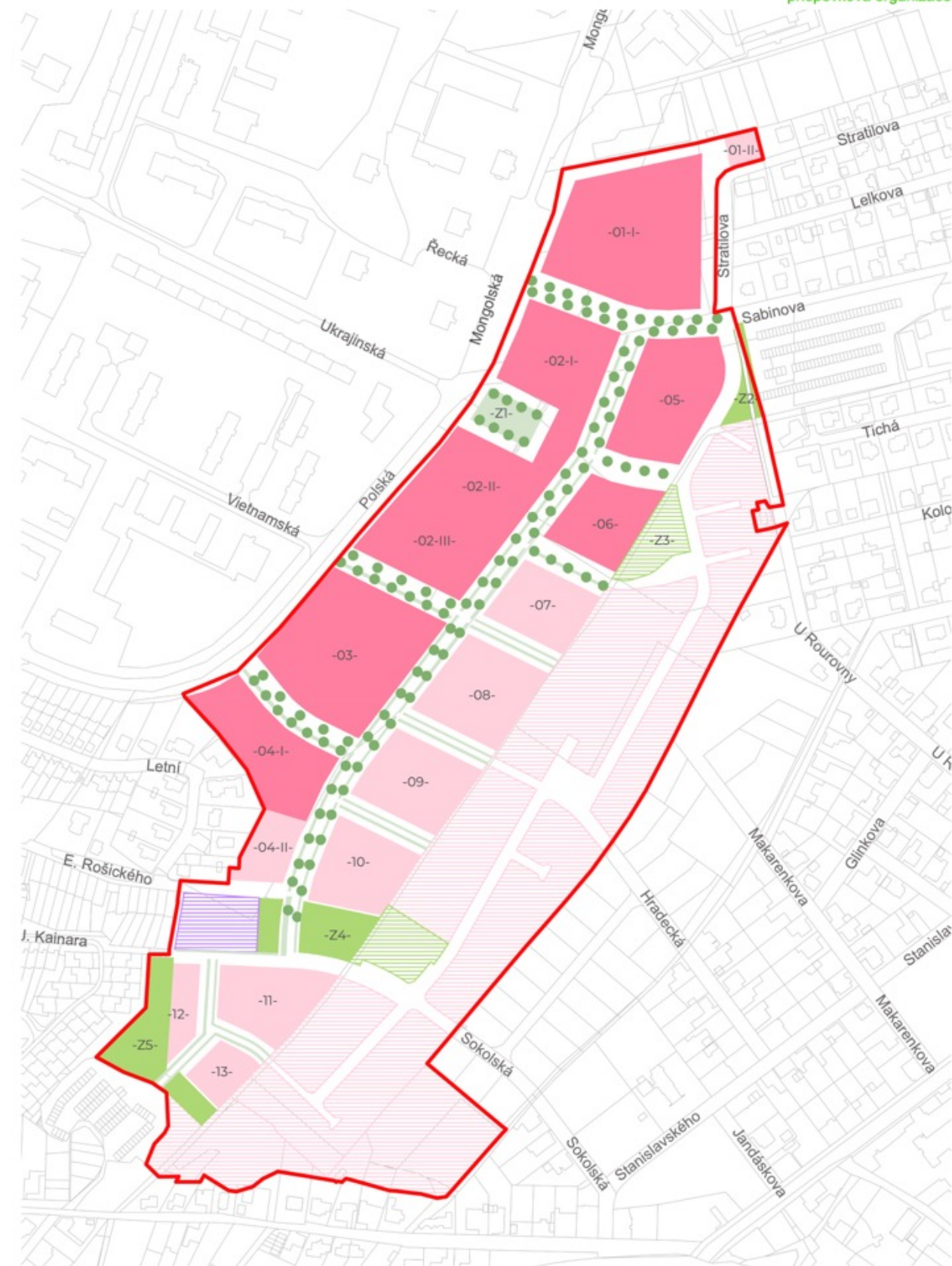
### Legenda

M 1:4 000

- Řešené území
- 03- Označení stavebního bloku
- Z1- Označení nestavebního bloku

### FUNKČNÍ PLOCHY

- | navržené řešení   | převzaté řešení   |                            |
|---|---|----------------------------|
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #e91e63; margin-right: 5px;"></span> | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid #e91e63; margin-right: 5px;"></span> | Bydlení v bytových domech  |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #f48fb1; margin-right: 5px;"></span> | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid #f48fb1; margin-right: 5px;"></span> | Bydlení v rodinných domech |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #9c27b0; margin-right: 5px;"></span> | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid #9c27b0; margin-right: 5px;"></span> | Občanská vybavenost        |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #4caf50; margin-right: 5px;"></span> | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid #4caf50; margin-right: 5px;"></span> | Zeleň                      |





## Typologie zástavby

Cílem návrhu je dosáhnout co možná největší pestrosti zástavby v území při zachování souladu s celkovým řešením území a vhodně navázat na existující nebo připravovanou zástavbu okolí.

Dosažení této typologie je zajištěno prostorovou regulací. Další faktory, jako jsou požadavky na městské nájemní bydlení nebo bydlení pro seniory, může město ovlivnit při prodeji a směně pozemků, případně může být samo stavebníkem.

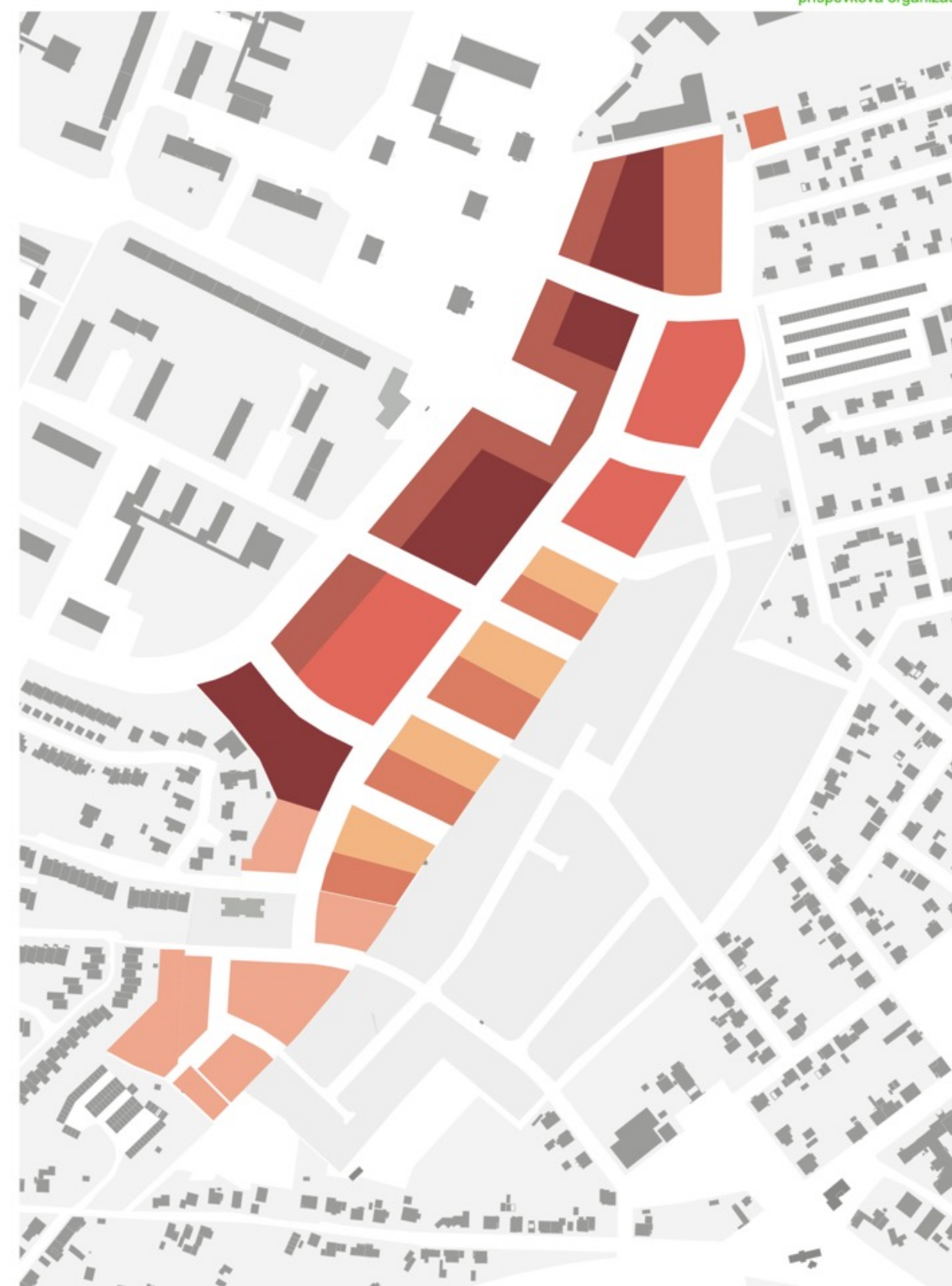
Důležitým faktorem pro dosažení maximální pestrosti je také velikost stavebníků. Předpokládáme, že stavební bloky bytových domů budou primárně určeny pro větší stavebníky s tím, že by neměly být děleny na více než tři samostatné záměry. Naopak v ploše určené pro rodinné domy je možné nabízet prodej například poloviny bloku, nebo také jednotlivé parcely, tak aby výstavbu mohl realizovat malý stavebník, nebo formou baugruppe, nebo samostatně jednotlivé rodiny. Řešené území je dostatečně velké, proto město může nabídnout všechny tyto možnosti. Výhodou může být, že území by díky takovému mixu stavebníků mohlo být zastavěno dříve.

### Legenda

M 1:4 000

- městská bloková zástavba
- otevřená bloková zástavba
- kompaktní formy bydlení
- viladomy
- řadové rodinné domy
- samostatně stojící domy a dvojdomy

SEVER



**Městská bloková zástavba**

Tato zástavba je typická pro starší části měst, historická centra s blokovou zástavbou z přelomu 19. a 20. století. Vyskytují se ale i novější formy.

Velikost a tvar bloku ovlivňují míru zastavění ve vztahu k výšce zástavby.

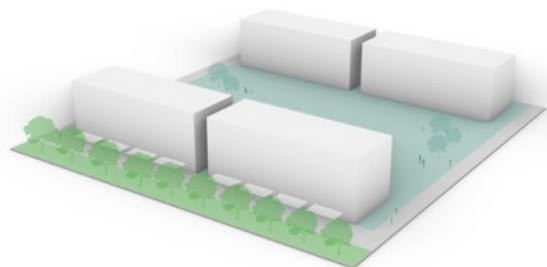
Jde primárně o uspořádání zástavby kolem vnitrobloku. Ovšem v tomto řešeném území není tato typologie navržena pro jeden celý blok, a to z důvodů celkové koncepce území. Návrh počítá s kompaktní městskou blokovou zástavbou podél ulice Polská a navrženého parkového náměstí. Tím by mělo dojít k odstínění klidových vnitrobloků od městského ruchu.

Nejmenší jednotkou by měl být jednoschodišťový řadový dům o zastavěné ploše minimálně 300 m<sup>2</sup>. Výška blokové zástavby musí být vyšší než čtyři podlaží. Nesmí dojít k tomu, aby byla vytvořena monotónní zástavba celé hrany bloku. Zástavba musí být výškově, materiálově i objemovým členěním rozdělena. Maximální jednotný objem může být o zastavěné ploše 600 m<sup>2</sup>.

Jde především o větší stavební objemy. Proto se předpokládá, že stavebníkem bude střední až velký soukromý investor, nebo město.

Požadavkem města může být minimální podíl bezbariérových bytů, které by mohly být alternativou k tradičním formám bydlení pro seniory. Dalším z požadavků města může být to, aby některé byty byly převedeny městskému obvodu a sloužily k nájemnímu bydlení.

Především u parkového náměstí je vhodné v rámci tohoto typu zástavby navrhnout bydlení pro seniory s aktivním parterem do náměstí, který bude sloužit i širšímu okolí.

**Otevřená bloková zástavba**

Uspořádání zástavby je podobné jako u městské blokové struktury s tím rozdílem, že mezi jednotlivými obytnými budovami jsou větší mezery.

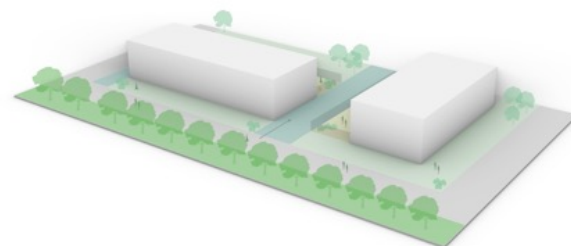
Je to zástavba typická pro modernější části města s množstvím zeleně v ulicích i ve vnitroblocích.

Tato typologie v návrhu navazuje na městskou blokovou zástavbu.

V celém území je lépe čitelná hierarchie veřejných prostranství od soukromých částí vnitrobloků, přes polosoukromé, poloveřejné a veřejné. Jedním z projevů této hierarchizace jsou i majetkové vztahy, proto by měly být vnitrobloky dále majetkově členěny. Vnitrobloky by neměly být spravovány městským obvodem, pokud nebude obvod stavebníkem.

Jednotlivé stavby nesmí mít větší plochu než 600 m<sup>2</sup>, nebo musí být dále členěny například do tvaru „L“. Minimální výška zástavby pro tuto typologii jsou tři podlaží.

Požadavkem města může být minimální podíl bezbariérových bytů, které by mohly být alternativou k tradičním formám bydlení pro seniory. Dalším požadavkem města může být to, aby některé byty byly převedeny městskému obvodu a sloužily k nájemnímu bydlení.

**Kompaktní formy bydlení**

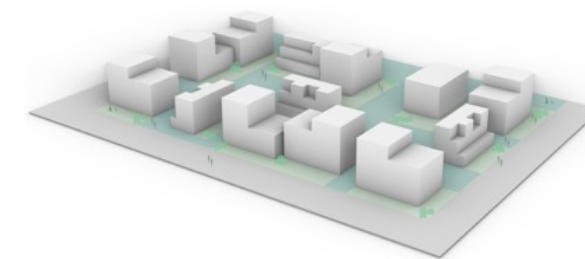
Jde o nejnovější typologii bydlení z druhé poloviny minulého století, která se uplatňovala především mimo území ČR.

Pro tento typ bydlení je typická kompaktnost, která je přechodem mezi velkými vícegeneračními domy a menšími bytovými domy.

Předpokladem je, že půjde o koncept zástavby jedním stavebníkem, který vhodně rozčlení nezastavitelné plochy s přímou vazbou k jednotlivým bytům. V této typologii se často uplatňují terasy.

Mělo by jít o menší zastavitelné plochy, které dohromady vytvoří jeden nezastavitelný prostor, ale spíše pestrou strukturu uvnitř bloku. Minimální výška zástavby by měla být tři podlaží.

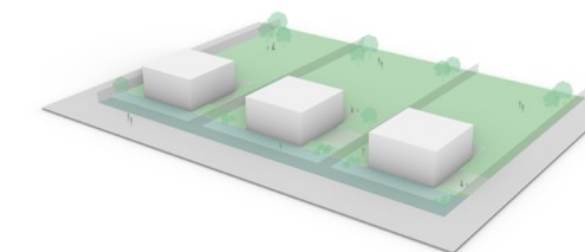
V těchto plochách by požadavek na městské nájemní bydlení měl být v menší míře, protože se dá předpokládat vyšší standard soukromého bydlení.

**Viladomy**

Jedná se o malé bytové domy nebo vícegenerační bydlení. Každý bytový dům má vlastní soukromou zahradu, která v maximální možné míře navazuje na byty v přízemí.

Tato typologie je navržena v přechodu mezi bytovými domy a rodinnými domy. Mělo by jít o třípodlažní objekty s třemi až čtyřmi bytovými jednotkami.

Jednotlivé domy by měly mít vždy pouze samostatné stavebníky. Je důležité striktně definovat termíny realizací, tak aby zástavba v jedné části ulice byla dokončena v jednom období.

**Řadové rodinné domy**

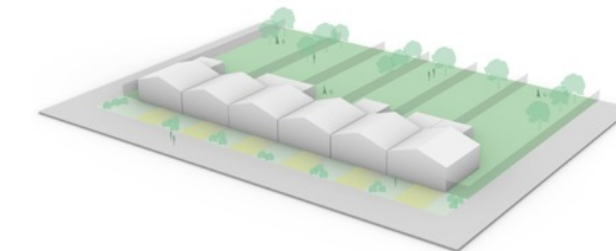
Ideální způsob, jak vytvořit individuální bydlení v obytných centrech města.

Navazuje na řadovou zástavbu, která se nachází v sousední atraktivní lokalitě Jižní svahy.

Řadová zástavba je navržena v těch částech, kde je možné nejlépe docílit orientace vůči světovým stranám. Tedy vstup ze severovýchodu a zahrada z jihozápadu.

Předpokladem jsou dvě typologie. Preferovány jsou domy do 150 m<sup>2</sup> užitné plochy s možností realizovat parkovací stání v předzahrádce. Tím bude docíleno vyššího počtu domů než v případě, kdy bude součástí objektu garáž, kterou je nutné vybudovat u větších domů.

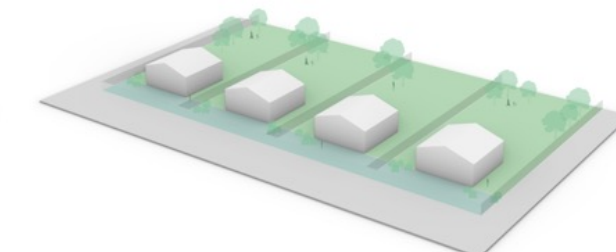
Realizace řadové zástavby, v rozsahu poloviny bloku, může probíhat jedním stavebníkem, nebo také individuálními stavebníky pro každý řadový dům. V prvním případě je možné v rámci soukromého záměru realizovat kompletně uliční prostranství. V druhém případě je nutné striktně definovat termíny realizací, tak aby celá zástavba byla dokončena v jednom období.

**Samostatně stojící rodinné domy a dvojdomy**

Typická forma bydlení, která je čteně zastoupena především v okolním soukromém developmentu.

V rámci řešeného území se tato typologie objevuje jen ojedinele v jižní části území, protože cílem v řešeném území je nabídnout i jinou typologii, než která se plánuje v okolí.

Tato typologie by se měla primárně nabízet individuálním stavebníkům s připravenou infrastrukturou.



# URBANISTICKÝ VÝKRES



## LEGENDA

- Zeleň
- Stávající zástavba
- Nová zástavba
- Stromy

## POZNÁMKA

Výkres zobrazuje ilustraci možného řešení struktury zástavby, která může vzniknout v rámci stanovené regulace. Nejde o směrodatný návrh. V rámci jednotlivých ploch může vzniknout jiná zástavba, která musí respektovat regulační výkres.

## Pořizovatel

Magistrát města Ostravy,  
Odbor územního plánování a stavebního řádu  
Prokešovo náměstí 1803/8, 702 00 Ostrava

## Zpracovatel

Městský ateliér  
prostorového plánování a architektury  
příspěvková organizace

Nádražní 942/17, 702 00 Ostrava  
www.mappaostrava.cz

IČ 08230404 DIČ CZ08230404  
Číslo účtu 123-62920267/0100

## Zdroj dat:

Magistrát města Ostravy

## Číslo paré

Zodpovědný projektant

Ing. arch. Pavel Řihák

ČKA 04767

Hlavní architekt

Ing. arch. Martina Mikócziová

Datum

07/2021

Měřítko

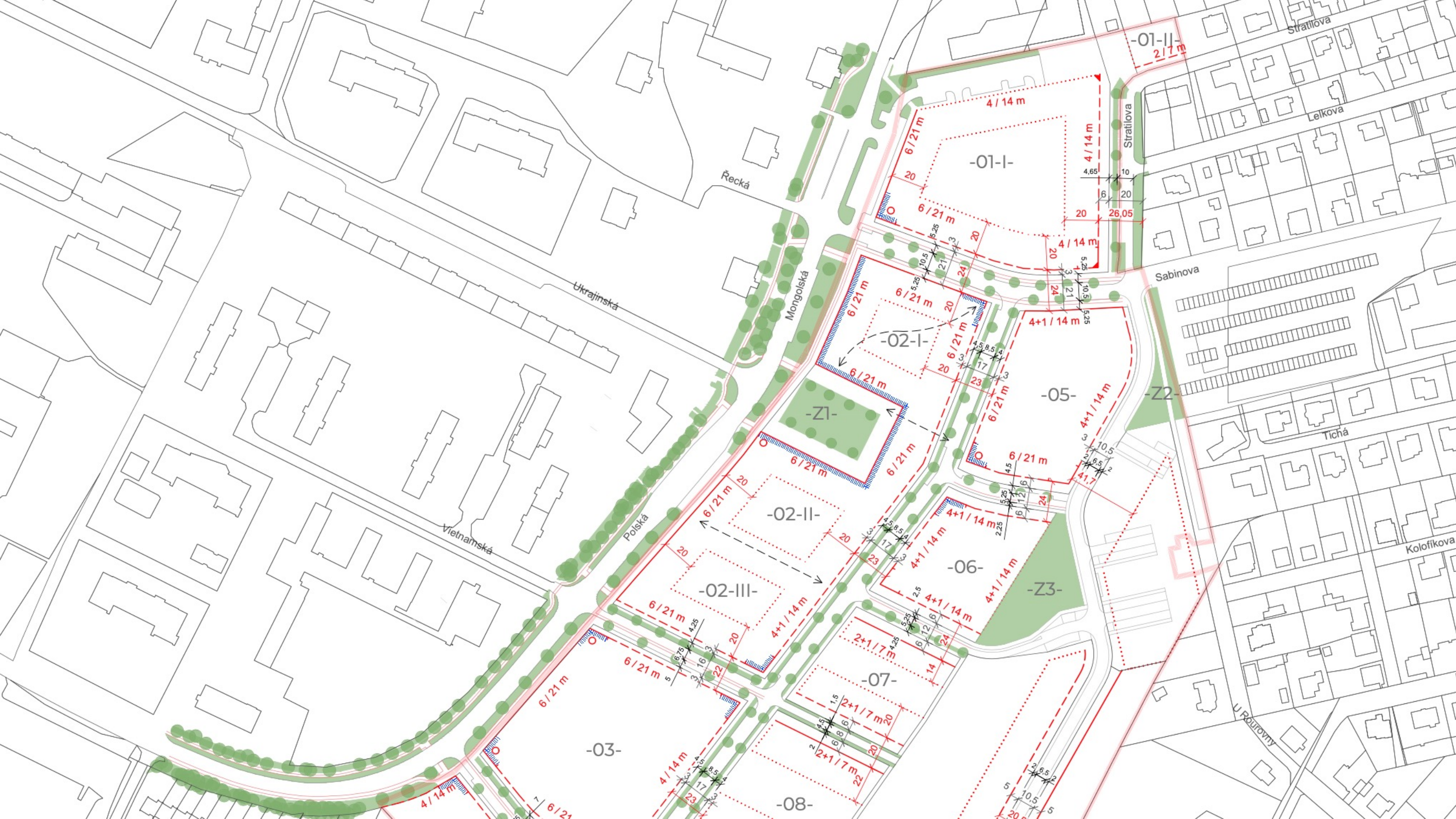
1:4 000

**09** URBANISTICKÝ VÝKRES  
ÚZEMNÍ STUDIE SVINOV - POLSKÁ, MONGOLSKÁ



**MAPPA!!!**

0 40 80 120 m



## Regulační podmínky

### Stavební blok

Stavební blok je ucelená část území, tvořená souborem pozemků, jedním pozemkem nebo jeho částí, určená převážně k zastavění budovami. Zpravidla je ohraničená uličním prostranstvím a vymezená uliční čarou.

### Uliční prostranství

Uliční prostranství je část veřejného prostranství tvořená všemi ulicemi, náměstími a cestami a plochami, které vytvářejí základní síť obsluhy a prostupnosti území. Uliční prostranství je obvykle vymezeno uliční čarou a může být tvořeno jak zpevněnými, tak nezpevněnými plochami. Uliční prostranství a veřejně přístupné části bloků společně tvoří veřejná prostranství.

*Nad rámeček vymezení uličních prostranství lze stanovit doplňkovou prostupnost územím pro pěší a cyklistickou dopravu napříč stavebními bloky.*

### Uliční čára

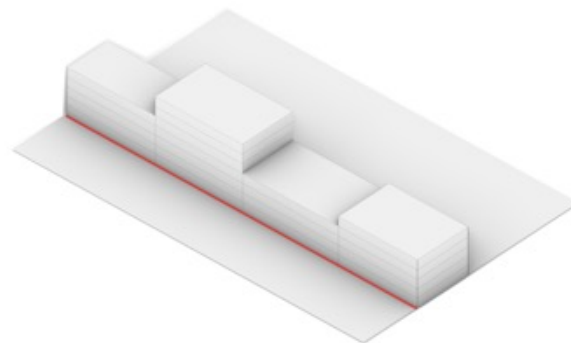
Uliční čára vymezuje v zastavitelném území hranici uličních prostranství a bloků. Bloky se rozlišují na stavební, jež jsou určeny převážně k zastavění budovami, a nestavební, jež jsou určeny převážně k nestavebním účelům.

### Stavební čára

Stavební čára je hranice vymežující v rámci stavebního bloku nepřekročitelnou hranici trvalého zastavění budovami. Stavební čára dále určuje tyto parametry:

- Ustoupení zástavby od hranice zastavění, která může, nebo nesmí ustupovat.
- Rozsah a míru zastavění hranice zastavitelné části bloku, které musí, nesmí, nebo může být souvislé a úplné.

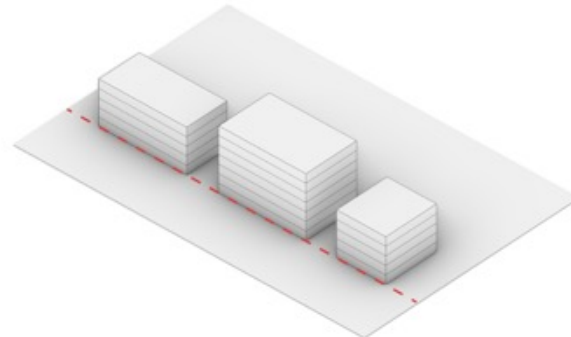
### Stavební čára uzavřená



Stavební čára uzavřená vymezuje hranici zastavitelné části bloku, jejíž zástavba nesmí nikde ustupovat a která musí být v celé své délce souvislé a úplně zastavěná.

*Stavební čára uzavřená je typická tím, že domy na sebe navazují štítovou stěnou. V odůvodněných případech může být zástavba uzavřené stavební čáry přerušena mezerou šířky max. 4 m, tak aby bylo možné zajistit přístupnost, nebo prostupnost vnitrobloku.*

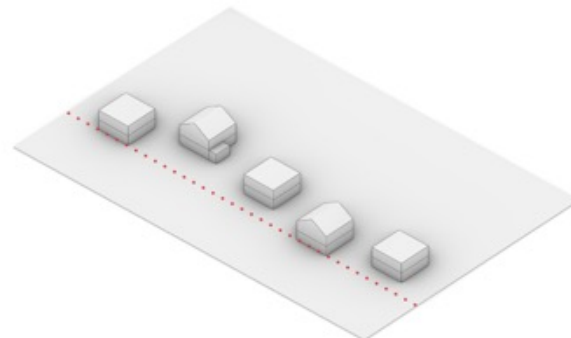
### Stavební čára otevřená



Stavební čára otevřená vymezuje hranici zastavitelné části bloku, jejíž zástavba nesmí ustupovat a která nesmí být v celé své délce souvislé a úplně zastavěná.

*V odůvodněných případech může být zástavba otevřené stavební čáry ustoupena, pokud nároží a převažující část zástavby neustupují.*

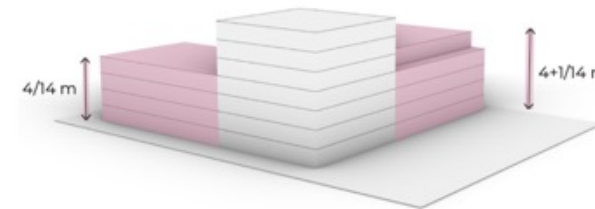
### Stavební čára volná



Stavební čára volná vymezuje hranici zastavitelné části bloku, jejíž zástavba může libovolně ustupovat a která nesmí být v celé své délce souvislé a úplně zastavěná.

### Regulovaná výška budovy

Regulovanou výškou budovy se rozumí vzdálenost měřená svisle od nejnižšího bodu přilehlého terénu po úroveň hlavní římsy. Úrovní hlavní římsy se rozumí průnik vnějšího líce obvodové stěny a horní hrany střešní krytiny nebo horní

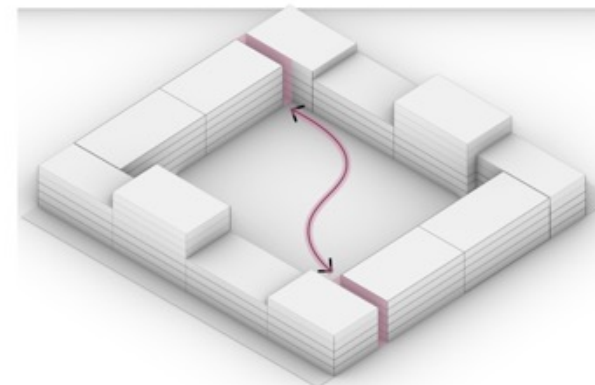


hrany atiky. V případě zástavby ve svahu lze stanovit výšku nezávisle pro části staveb.

Regulovaná výška je uvedena u každé stavební čáry ve formě „NP+x / m (např. 3+1 / 10,5 m)“, kde NP značí maximální počet standardních nadzemních podlaží a x značí maximální počet nadzemních ustoupených podlaží. Výška uvedená v metrech označuje maximální výšku korunní římsy. V rámci ustoupených podlaží je možné navrhnout:

- Šikmou střechu s nejvýše dvěma štíty, případně s podkrovními podlažími v maximálním úhlu 45°.
- Ustupující podlaží do výšky 3,5 m, ustoupené od vnější obvodové stěny budovy orientované ke stavební čáře a jedné další obvodové stěny alespoň o 2,5 m.
- Jiné prostorové řešení střechy, které nepřesáhne vymezení podle písmen a) nebo b).

### Prostupnost blokem

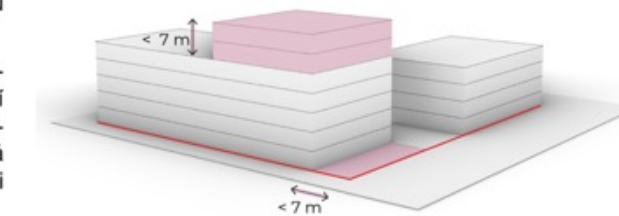


Prostupnost blokem předepisuje propojení veřejným prostranstvím v přibližně vyznačených místech.

*Prostup nemá přesně specifikovanou trasu. Konkrétní trasování a tvarování bude upřesněno v rámci podrobnější projektové dokumentace. Vstupní body prostupu blokem je možno přizpůsobit stavebnímu záměru na parcelách. Minimální šířka prostupu je 4 m.*

### Specifické nároží

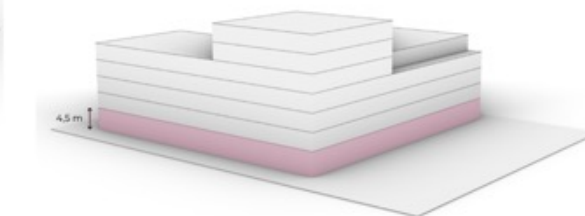
V místech, která jsou ve výkrese označena jako specifická nároží, je možné do vzdálenosti 7 m od rohu bloku ustoupit od stavební čáry dovnitř bloku. Zároveň je možné lokálně překročit výšku zástavby maximálně o 7 m, tedy o 2 nadzemní podlaží, v ploše maximálně 200 m<sup>2</sup> HPP na jedno podlaží.



*Regulativ umožňuje jiné architektonické ztvárnění nároží (zaoblené, zkosené apod.).*

### Aktivní parter

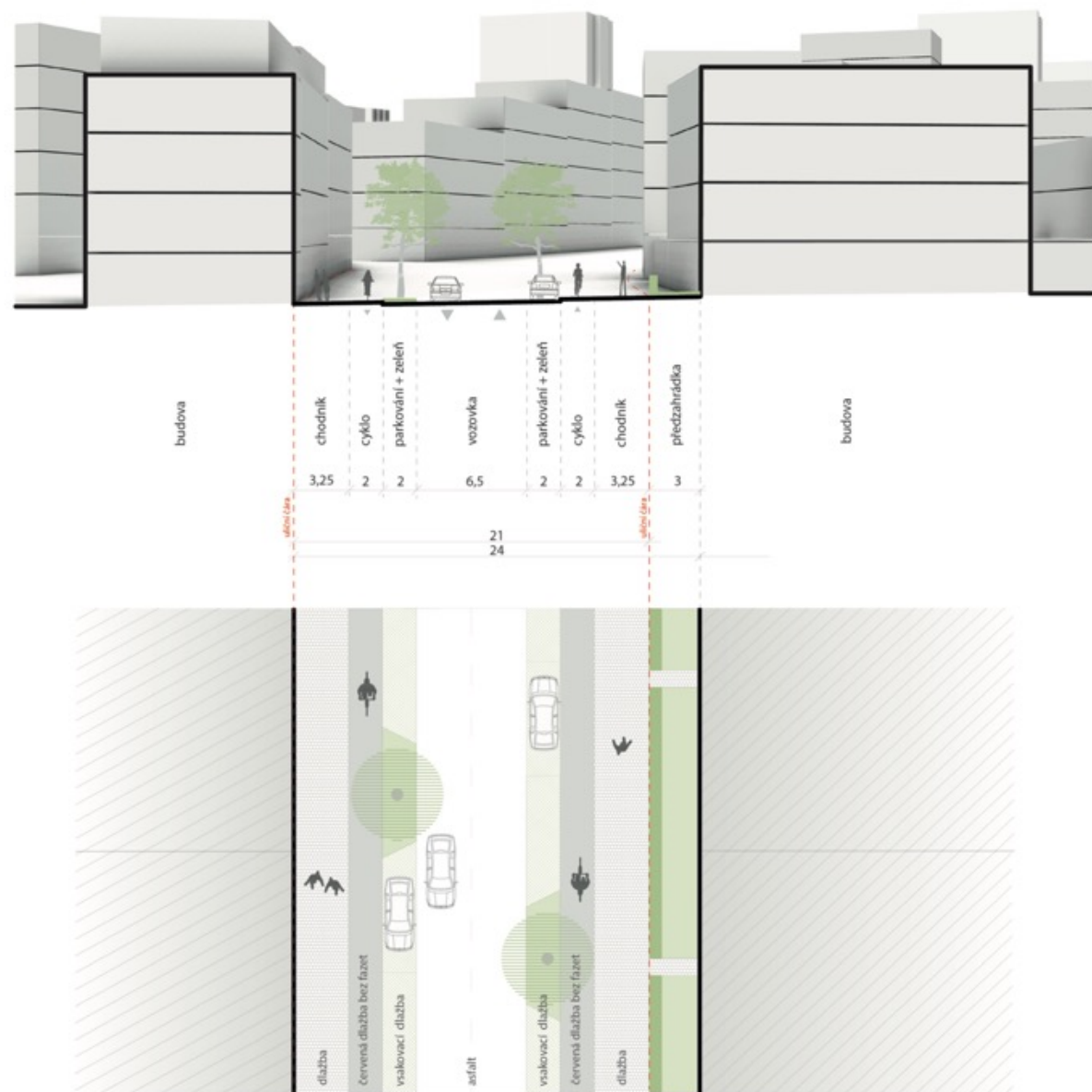
V místech, která jsou ve výkrese označena jako aktivní parter, se požaduje umístit úroveň podlahy 1.NP v návaznosti na přilehlé uliční prostranství tak, aby bylo možné tyto prostory zpřístupnit z uličního prostranství. Rozdíl výšky podlahy mezi uličním prostranstvím a podlahou 1.NP může být maximálně 0,5 m. Pokud je uliční prostranství ve svahu, tak se mu podlahy 1.NP přizpůsobí podél jeho průběhu tak, aby v každém místě byl dodržen požadovaný maximální výškový rozdíl. Konstrukční výška podlaží přístupného z veřejného prostranství musí být minimálně 4,5 m.







Obousměrná ulice, zóna 30, ulice Sabinova (GG)



MAPPA!!!

Obousměrná ulice, zóna 30, ulice Stratilova



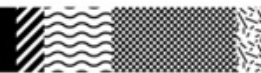
Koncepce zeleně

Legenda  
 M 1:4 000

-  urbánní bloky
-  stávající zástavba
-  veřejná prostranství
-  uliční zeleň
-  soukromé zahrady rodinných domů
-  veřejně přístupné vnitrobloky
-  poloveřejné vnitrobloky
-  předzahrádky
-  alejové stromy/stromořadí
-  izolační zeleň
-  zelené osy - síť ulic s velkým množstvím zeleně, propojující plochy veřejných prostranství
-  významné pohledy / průhledy - zdůrazňují hlavní pohledové osy msějící do ploch zeleně
-  kompaktní blokovaná zástavba vytváří ucelený a uzavřený avšak, veřejně přístupný prostor s velkými plochami zeleně
-  bloky s neuzavřenou zástavbou lze rozdělit na menší zelené prostory se specifickým charakterem a funkcí
-  zástavba rodinných domů vymezuje souvislý zelený prostor pro soukromé zahrady

SEVER





## Koncepce motorové dopravy

Pro nově zastavěné území je počítáno s napojením téměř veškeré motorové dopravy na ul. Polská. Napojení na ul. Bílovecká je možné, ale není žádoucí. Navržená opatření v podobě jednosměrných ulic, zvýšených křižovatkových ploch a snížené nejvyšší dovolené rychlosti na 30, resp. 20 km/h by mělo tranzitující řidiče motorových vozidel od průjezdu co nejvíce odradit.

Organizace dopravy uvnitř řešeného území je řešena zónou Tempo 30 a obytnou zónou s křižovatkami bez vyznačení přednosti v jízdě a povolením parkování pouze na vyznačených místech. Toto řešení by mělo do území také přinést menší počet svislých dopravních značek a celkově by se měl zvýšit pocit bezpečí u slabších účastníků silničního provozu (chodci, cyklisté). Snížená nejvyšší dovolená rychlost by pak měla mít vliv na menší počet cyklistů na chodnících, protože cyklisté se nebudou tolik obávat jízdy v hlavním dopravním prostoru.



Pro zdůraznění povinnosti dát přednost v jízdě při výjezdu z obytné zóny je vedle svislého dopravního značení použito chodníkového přejezdu, který slouží i pro vyrovnání snížené výšky vozovky zóny Tempo 30 a obytné zóny.

Vozovky v zóně Tempo 30 jsou navrženy s asfaltobetonovým krytem, v případě křižovatek je navržen dlážděný kryt začínající od nájezdových ramp ve sklonu 1:20. Výškový rozdíl překonávaný rampou je 0,10 m (min. 0,08 m), tj. do výšky obruby a přilehlého chodníku.



Systém jednosměrek v zóně Tempo 30 a v průjezdné obytné zóně je navržen tak, aby průjezd územím mezi ul. Polská a Bílovecká byl pro řidiče motorového vozidla co nejméně přitažlivý a množství odbočení a celková délka trasy byla méně výhodná, než objetí území po objízdných komunikacích Opavská a Nad Porubkou.

Sjezdy vnitroblokových účelových komunikací jsou navrženy přes chodníkové přejezdy. Účelové komunikace uvnitř jednotlivých stavebních bloků je doporučeno vést v jedné výškové úrovni s přidruženým prostorem. Organizaci dopravy je doporučeno řešit za využití jednosměrných komunikací (s obousměrným průjezdem cyklistů) a komunikace je možné vyznačit jako obytné zóny.



## Statická doprava

Potřebné parkovací kapacity související s bydlením a poskytováním prostorů pro obchody a služby budou řešeny na pozemcích developerů a jednotlivých stavebníků. U bytových domů je možné maximálně 30 % z počtu parkovacích stání umístit na povrchu, ostatní parkovací stání musí být integrována do budov. Z možných řešení se nabízí parkování v podzemních podlažích, v polozapuštěném podlaží, v přízemí (1.NP) a v garážích přiléhajících k budovám.

U rodinných domů a řadové zástavby je podmínkou umístit potřebná parkovací stání do garáží RD, nebo pod přístřešek v prostoru předzahrádky.



Parkovací kapacity ve veřejném prostoru, zpravidla podélná stání lemující ulice, navyšují možnosti parkování v řešeném území. Není ovšem možné je započítávat do splnění požadavku normy pro jednotlivé stavební záměry. Tato parkovací stání jsou určena pro návštěvy, řemeslníky a podobné případy s většinou krátkodobou poptávkou pro odstavení vozidla. Riziko dlouhodobého stání rezidentů na těchto místech či zvýšenou poptávkou (např. v určité denní době) je doporučeno řešit časovým omezením (stání na kotouč) nebo zpoplatněním stání dle městské koncepce statické dopravy.

V obytných zónách je možnost ojedinělá parkovací stání na sdílené zpevněné ploše využít (při míjení protisměrně jedoucích vozidel) za účelem přerušení přímé jízdy v ulici.

Parkovací stání v území jsou navržena pro osobní vozidla do 3,5 t.

## Obytná zóna

Dopravní režim „obytná zóna“ je nejuniverzálnější řešení místní komunikace, kde bez lokálně vyjmenovaných podmínek a výjimek mají všichni účastníci silničního provozu stejný prostor. Aby veřejný (všemi sdílený) prostor byl co nejlépe obyvatelný, musí být v jedné výškové úrovni. Prostor nesmí umožňovat odstavování vozidel a případná parkovací stání musí být jasně vyznačena.

Zpevněný povrch obytné zóny by se měl odlišovat od po-

**MAPPA!!!**

vrchu ostatních komunikací určených primárně pro provoz vozidel, takže je doporučeno použít vhodnou pojízditelnou dlažbu ideálně bez fazet pro příjemnější jízdu na dětských odrážedlech a pro hry v ulici vůbec.

Protože neprůjezdné obytné zóny (slepá ulice) jsou relativně krátké, není počítáno s obrátišti a pro otáčení vozidel budou využívány veřejně přístupné části sjezdů k jednotlivým nemovitostem.

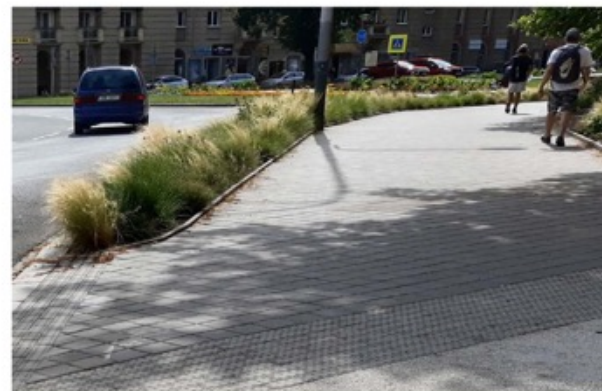
Pro maximální prostupnost/průjezdnost lokalitou pro cyklisty je jednosměrná obytná zóna navrhována s obousměrným provozem cyklistů. Tato organizace provozu pak umožňuje všesměrovou jízdu dětí na kolech, koloběžkách apod. před svými domy.

## Mobiliář související s dopravní infrastrukturou

Stojany pro jízdní kola ve veřejném prostoru musí být tvaru obráceného písmena „U“ v dostatečné výšce, aby umožnily stabilní opření standardního kola a jeho uzamčení přes rám.



Umístování dopravně-bezpečnostního zábradlí je možné pouze v nejzazších případech, kdy není jiná možnost jak vyznačit nebezpečné místo. Preferováno je vedení chodců v přirozených tazích mimo potřebu procházet/projíždět nebezpečné úseky, vytvářet potřebné zábrany „lidštvějším“ způsobem např. záhony.



## Materiály zpevněných ploch

Vozovky jako takové jsou navrženy z asfaltobetonového krytu. Vozidly pojížděný sdílený prostor obytných zón je navržen z dlažby. Dlažba obytné zóny zdůrazňuje propojení dopravní a pobytové funkce veřejného prostoru v obytné zóně. Dlažba v obytné zóně by měla být bez fazet, případně vyznačení parkovacího stání necht' je vyznačeno pouze jinou barvou typově stejné dlažby.

U stezek pro chodce a cyklisty se navrhuje část pro chodce realizovat z dlažby odpovídající významu daného úseku. U ploch před aktivním parterem nebo pro akcentaci nároží je doporučeno použít velkoformátovou betonovou, případně žulovou dlažbu. U běžných chodcovských ploch je možné použít betonovou dlažbu např. 200 x 200 (100) mm v přírodní barvě.



Z pohledu zajištění bezbariérovosti lze dle významu daného úseku použít standardně dodávané betonové hmatné dlažby a nalepovací pásy, nebo lze využít na pochozí straně nerovné žluté kostky v kombinaci s dostatečně širokým pásem hladké dlažby.



U stezek pro chodce a cyklisty se navrhuje část pro cyklisty provést z probarvené červené živice (asfaltobetonový kryt). Alternativně, např. z důvodu podmínek správců podzemních inženýrských sítí, lze použít červenou betonovou dlažbu bez fazet např. 200 x 200 (100) mm. Z důvodu pohodlnější jízdy cyklistů je dlažbu obdélníkového tvaru doporučeno klást delší stranou ve směru jízdy.

Chodníkové přejezdy sjezdů a bočních účelových komunikací je navrženo provést ve stejné dlažbě jako sousední úseky chodníků, přičemž je vhodné zvážit zatížení takového přejezdu a případně zvýšit výšku použité dlažby, stejně jako tloušťku podkladních vrstev. Samozřejmostí je doplnění příslušné hmatné dlažby pro slabozraké a nevidomé.



Pro překonání cca 10 cm výšky mezi vozovkou a chodníkovým přejezdem, který musí vést ve stejné výšce jako sousední chodníky, je navrženo použít snížený obrubník/rampu v délce 0,64 – 0,80 m, případně v délce využívající šířku zeleného pásu.

V případě samostatných sjezdů je možné použít sklopených obrubníků.



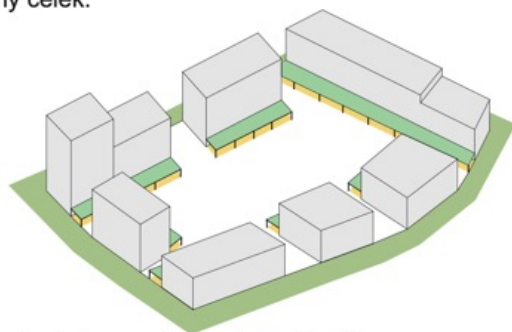
U podélných stání je s ohledem na hydrogeologické možnosti v daném místě doporučeno použít dlažbu dostatečné výšky s většími spárami pro zvýšení možnosti zasakování dešťové vody, případně sklonem a polohou spár dlažby co nejvíce dešťové vody odvést do přilehlého průlehu, zeleného pásu nebo jiného opatření modrozelené infrastruktury. Podmínkou je vyřešení filtrace případných úkapů ropných látek doprovázející parkování některých vozidel

## Koncepce statické dopravy

Koncepce stanovuje maximální počet parkovacích míst pro jednotlivé stavební bloky. Podoba zbylého množství parkovacích stání je určena podle celkové koncepce. V ulicích jsou navržena parkovací místa nad rámec normy pro jednotlivé bloky a jsou určena jako návštěvnická stání.

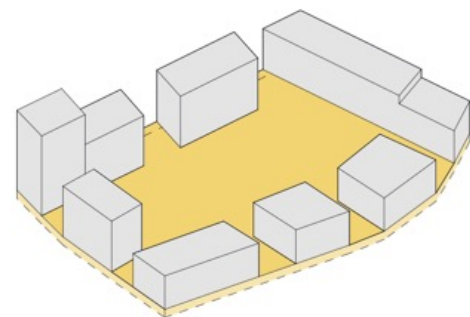
### A - Parkování na terénu pod přístřeškem

Parkování je možné umístit na terén pod přístřešek, který navazuje na hlavní hmotu budovy. Střecha tohoto přístřešku slouží jako terasa pro byty ve vyšším podlaží. Přístřešky jsou umístěny do vnitrobloku, se kterým tvoří jeden komponovaný celek.



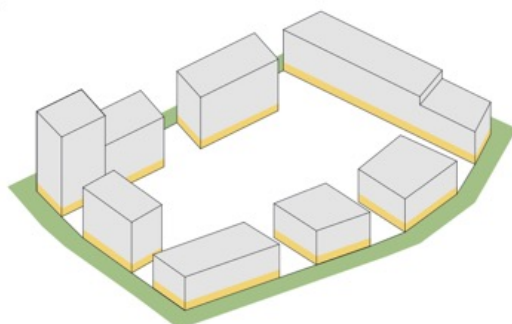
### D - Parkování v podzemním podlaží

Podzemní parkování může být řešeno pod celým blokem, nebo jen částečně. Především pokud je parkování pod celým vnitroblokem, je nutné navrhnout takové krajinářské řešení střechy, které umožní částečnou výsadbu vyšší zeleně.



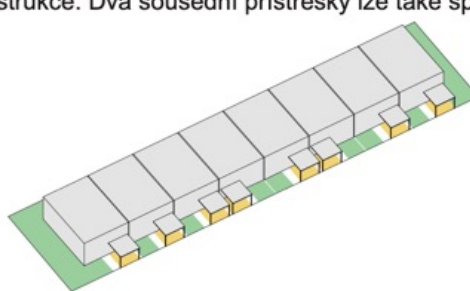
### B - Parkování v prvním podlaží objektů

Parkování je možné umístit v 1.NP takovým způsobem, aby bylo částečně pod hlavní hmotou bytového domu. Směrem do vnitrobloku může být parkování vysunuto. V takovém případě bude střecha garáží sloužit jako terasa pro byty ve 2.NP.



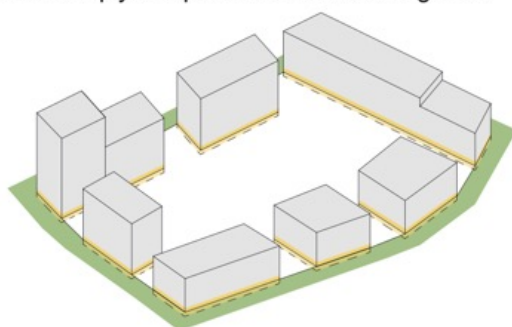
### E - Parkování u RD v rámci přístřešku

U menších řadových rodinných domů je možné umístit do předzahrádky, prostoru mezi stavební a uliční čarou, přístřešek pro automobil, a to v takovém případě, kdy jeden řadový dům má užitnou plochu do 150 m<sup>2</sup>. Přístřešek bude otevřená konstrukce. Dva sousední přístřešky lze také spojit.



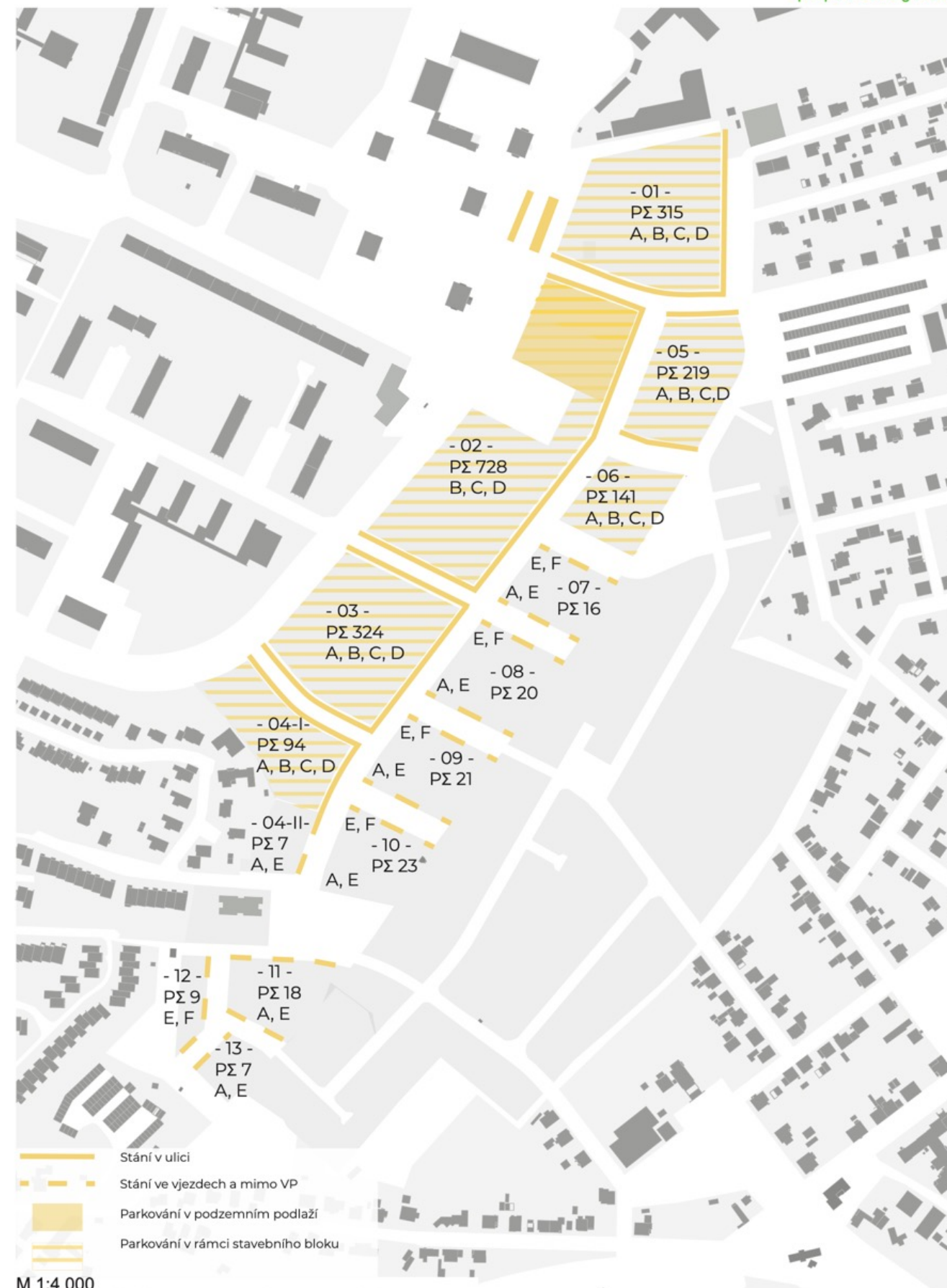
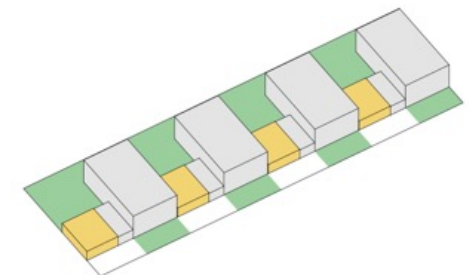
### C - Parkování polozapuštěné

Polozapuštěné parkování umožňuje částečně zapustit parkování tak, aby jednotlivé byty měly podlahu přibližně půl patra nad terénem. Vhodné je využít terénních úprav, tak aby vnitroblok plynule přecházel na střechu garáží.



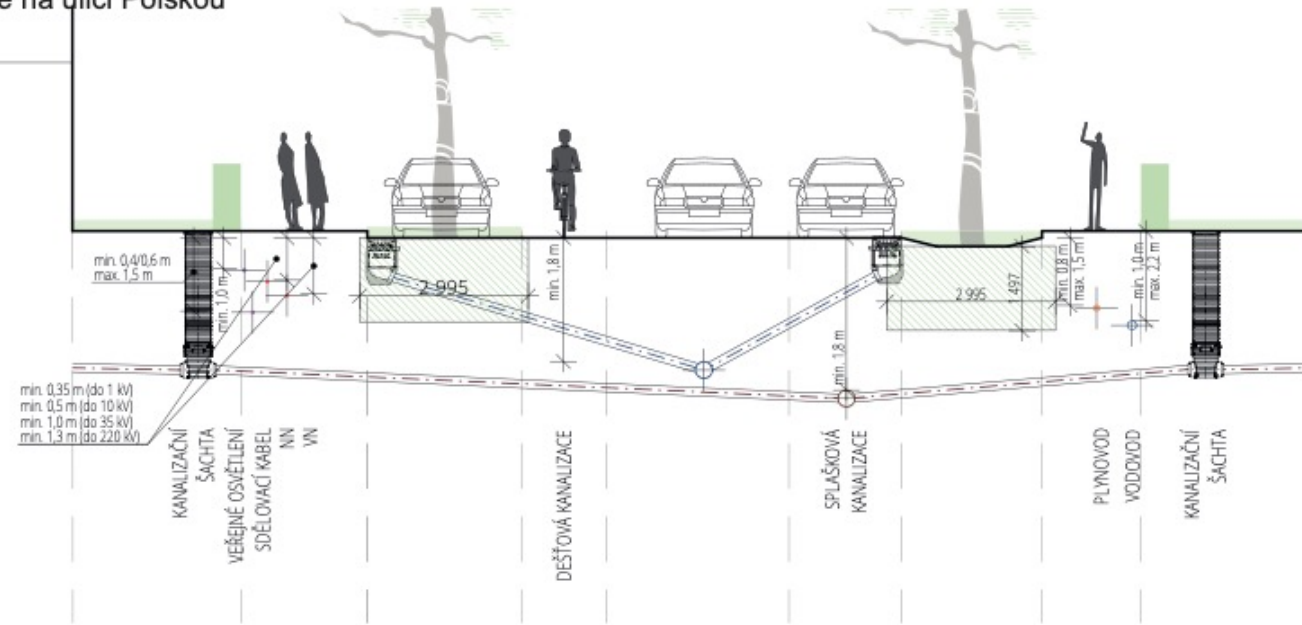
### F - Parkování u RD v rámci garáže

U větších řadových domů je nutné, aby veškeré parkování bylo umístěno v rámci zastavitelné plochy, například formou garáže.



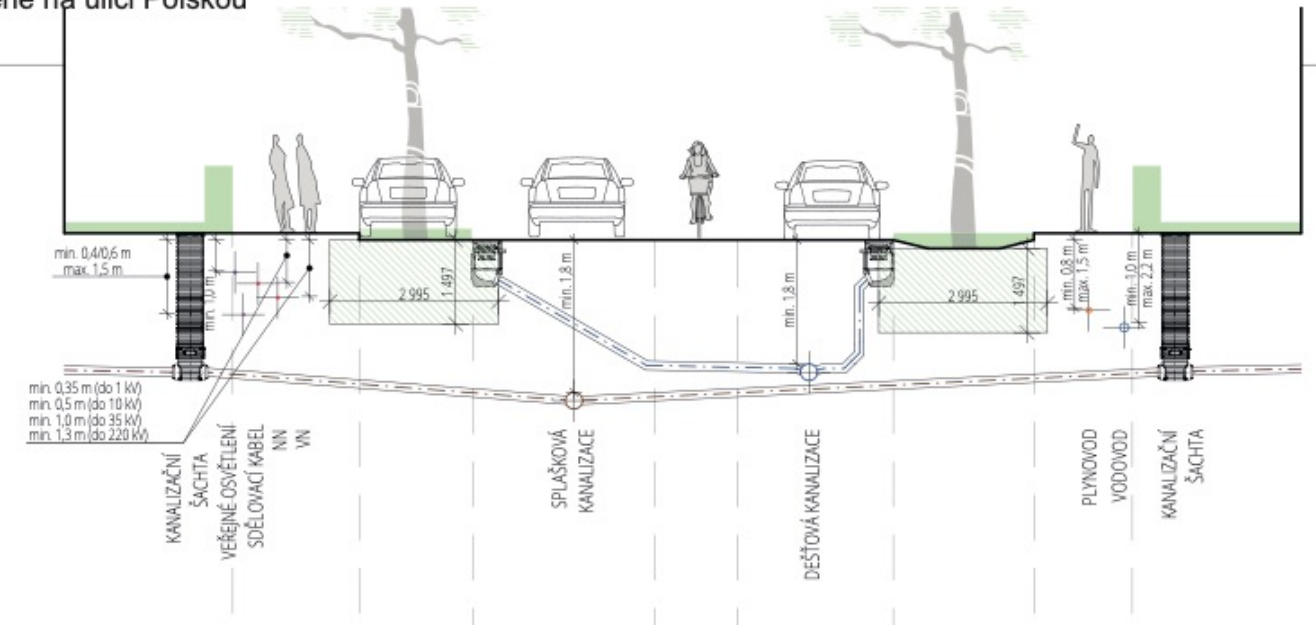
### Uliční profil B1

Typické řešení nových ulic s jednosměrným provozem napojené na ulici Polskou



### Uliční profil B2

Typické řešení nových ulic s jednosměrným provozem napojené na ulici Polskou



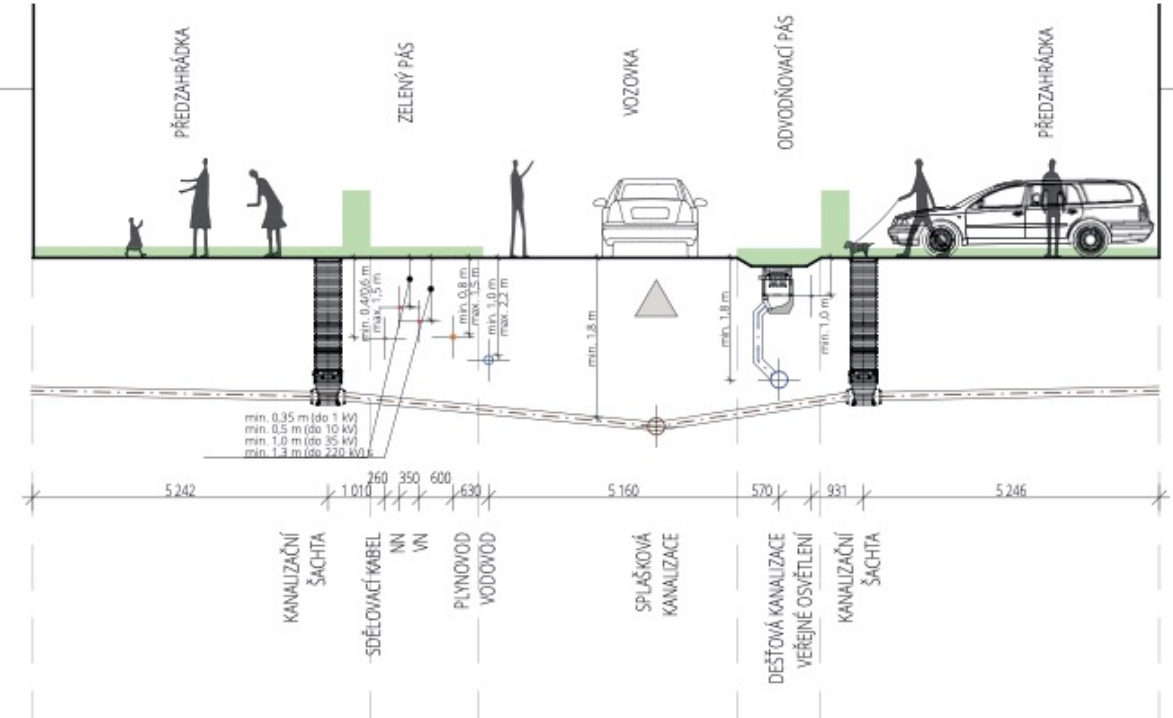
### Uliční profil CC

Typické řešení nové páteřní ulice



### Uliční profil FF (DD obousměrný provoz)

Typické řešení nových oytých ulic u zástavby rodinných domů



Fáze výstavby

<b>-00-</b> stavební plocha			
Limity pro území: -dotažení (kapacitní přípojky) elektřiny pro území -rekonstrukce ulice Polská			

<b>-01-I-</b> stavební plocha	Bytové domy	Výška: 4-6NP
Limity: -přeložení ulice Sabinova -ponechat průjezd k zahrádkám za prodejnu LIDL -vytvoření nového uličního profilu ul. Stratilova		

<b>-02-I- -02-II-</b> stavební plocha	Bytové domy	Výška: 4-8NP
Limity: -nutná přeložka plynovodu (Polská - U Rourovny, cca 400m) -vypsání architektonicko-urbanistické soutěže -v rámci soutěže může být regulace u těchto stavebních bloků korigována		

<b>-02-III-</b> stavební plocha	Bytové domy	Výška: 4-8NP
Limity: -trasa plynovodu		

<b>-03-</b> stavební plocha	Bytové domy	Výška: 4-8NP
Limity: -vybudování cest kolem stavebního bloku 03, které napojí dotčenou plochu		

<b>-04-I-</b> stavební plocha	Bytové domy	Výška: 4NP
Limity: -vybudování alespoň ulice Foltysova		

<b>-05-</b> stavební plocha	Bytové domy	Výška: 5-8NP
Limity: -vybudování nové ulice Sabinova		

<b>-06-</b> stavební plocha	Bytové domy	Výška: 5NP
Limity: -nutná přeložka plynovodu (Polská - U Rourovny)		

<b>-01-II-</b> stavební plocha	Rodinné domy	Výška: 2NP
Limity: -ponechat průjezd k zahrádkám za prodejnu LIDL		

<b>-04-II-</b> stavební plocha	Rodinné domy	Výška: 3NP
Limity: -vybudování alespoň páteřní ulice v území		

<b>-07- -08- -09- -10-</b> stavební plocha	Rodinné domy	Výška: 3NP
Limity: -vybudování alespoň páteřní ulice v území		

<b>-11- -12- -13-</b> stavební plocha	Rodinné domy	Výška: 2NP
Limity: -vybudování napojení na uliční síť Hochbau		

<b>-Z1-</b> plocha zeleně		
Limity: -nutná přeložka plynovodu (Polská - U Rourovny, cca 400m) -vypsání architektonicko-urbanistické soutěže		

<b>-Z2-</b> plocha zeleně		
Limity: -nadzemní VVN + ochranné pásmo		


<b>-Z3-</b> plocha zeleně		
Limity: -nadzemní VVN + ochranné pásmo -v majetku Hochbau		

<b>-Z4-</b> plocha zeleně		
Limity: -nadzemní VVN + ochranné pásmo		

<b>-Z5-</b> plocha zeleně		
Limity: -podzemní VN + ochranné pásmo		

Legenda

M 1:4 000

-  1. etapa výstavby
-  2. etapa výstavby
-  3. etapa výstavby
-  4. etapa výstavby
-  rekonstrukce ulice Polská, Mongolská  
realizace ulice Polská není závislá na jakékoli etapě a je možné ji realizovat kdykoli



## Účel

- Příprava území pro budoucí rozvoj.
- Rozhodování v území při prodeji a směnách pozemků.
- Zadání podrobnějších projektových dokumentací.
- Podklad pro přípravu a realizaci investic veřejných prostranství, dopravní, technické i občanské infrastruktury.
- Rozhodování stavebních úřadů při umísťování stavebních záměrů v území.

## PŘÍPRAVA

ÚZEMNÍ PLÁN  
ÚS 22

aktéři: Odbor územního plánování  
a stavebního řádu

POŘÍZENÍ  
STUDIÍ NA  
ČÁSTI ÚZEMÍ  
ÚS 22

aktéři: Odbor územního plánování  
a stavebního řádu

POŘÍZENÍ  
ÚZEMNÍ  
STUDIE  
POLSKÁ  
MONGOLSKÁ

aktéři: Městský ateliér prostorového  
plánování a architektury,  
Odbor územního plánování  
a stavebního řádu

PODMIŇUJÍCÍ  
INVESTICE

aktéři: Odbor investic,  
správci sítí technické infrastruktury

SMĚNY A  
PRODEJ  
POZEMKŮ

aktéři: Odbor majetkový

INVESTICE DO  
VEŘEJNÝCH  
PROSTRANSTVÍ

aktéři: Odbor investic, soukromí developeři

NÁVRHY NOVÉ  
ZÁSTAVBY

aktéři: Odbor investic  
soukromí developeři,  
městské obvody

ROZHODOVÁNÍ  
STAVEBNÍCH  
ÚŘADŮ

aktéři: stavební úřady  
Statutární město Ostrava

## IMPLEMENTACE



# Územní studie Svinov - Polská, Mongolská



# Prostor na vaše otázky

