

ú z e m n í s t u d i e

Úvaly – HOSTÍN

I. TEXTOVÁ ČÁST

A/ PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. Pořizovatel územní studie

Městský úřad Úvaly
Pražská 276, 250 82 Úvaly

2. Zpracovatel územní studie

Ing. arch. Petr Hlaváček, ateliér R.U.A
U Obecního dvora 7, 110 00 Praha 1

Vodovodní řad, splašková a dešťová kanalizace:

Ing. Jan Cihlár, Vodohospodářský rozvoj a výstavba, a.s., Nábřežní 4, 150 56 Praha 5

Plynovod:

Ing. Jaroslav Knotek, PROJEKT IV, s.r.o., Jilemnická 707, 197 00 Praha 9-Kbely

Elektro:

Ing. Stanislav Bílek, Pražská 14, 102 00 Praha 10

Dopravní řešení:

Ing. Vladislav Moravec, Vlkovická 555/10, 198 00 Praha 14

3. Zadání územní studie

Pořizovatel usnesením zastupitelstva města Úvaly č. Z – 74a/06 ze dne 21.12.2006 schválil souborné stanovisko změn V.B) ÚPnSÚ Úvaly. V souladu s tímto usnesením bylo zpracovateli zadáno vypracování územní studie k podrobnějšímu rozpracování změny č. 79 v dotčeném území.

4. Obsah územní studie

Územní studie prověřuje rozvojové plochy jižní a jihovýchodní části města Úval. Tyto plochy na severu navazují na stávající rozvojové území, na jihu až východě jsou ohraničeny plánovanou přeložkou silnice č. I/12 a na západě údolím Škvoreckého potoka.

Územní studie je rozdělena na část analytickou a část syntetickou. Analytická část specifikuje území v kontextu okolí a zobrazuje ideová východiska urbanistického řešení. Syntetická část udává koncepci, kterou se má řídit správa území, zejména jeho rozvoj a rozhodování o případné investiční činnosti z veřejných prostředků, a která je zároveň nepominutelným podkladem pro rozhodování ve správních řízeních (územních, stavebních a souvisejících) vedených v souvislosti s výstavbou v dotčeném území.

5. Rozsah územní studie

Územní studie odpovídá svým rozsahem vymezení ploch v návrhu změny ÚPnSÚ Úvaly č. V.B pro plochy č. 79. Stanovené řešení bere v potaz již schválenou změnu územního plánu č. 82 (projednána v rámci změn V.A) ÚPnSÚ Úvaly) a určuje pro obě plochy jednotnou urbanistickou koncepci.

6. Cíle a účel zpracování studie

Územní studie stanovuje základní urbanistickou koncepci zpracovávaného území jako celku tak, aby byly harmonizovány zájmy investora s potřebami rozvoje města Úvaly. Důraz při zpracování studie je kladen zejména na vytvoření optimálního podílu veřejných prostranství a posílení jejich funkční různorodosti a významnosti s ohledem na jejich městotvorný charakter, zachování a doplnění celoměstského systému zeleně, integrální zapojení dopravy do urbánní struktury města, usměrnění účelného využití území a založení kompaktní struktury příměstské zástavby.

Účelem studie je vytvoření výchozího nepominutelného usměrňujícího podkladu pro další rozhodování v návazných správních řízeních.

B/ TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Zhodnocení předchozí dokumentace

Územní studie Úvaly-Hostín navazuje na schválený koncept změny územního plánu č. V.B a platný územní plán města Úvaly a zakládá nové ucelené rozvojové urbánní prostory města s posílením vazeb k centrálnímu prostoru města a vytvořením urbánních os a center. Pro řešené území nebyla vypracována podrobnější územně plánovací dokumentace ani vhodný územně plánovací podklad.

2. Vymezení řešeného území

Řešené území je situováno při jižním až jihovýchodním okraji města Úvaly. Vlastním řešeným prostorem jsou rozvojové plochy vymezené územním plánem pod čísly 82 a 79. Studie rovněž zohledňuje nezbytné změny na sousedních pozemcích vyvolané změnou dotčeného území, zejména úpravu Příšimaského potoka, zeleně na pravém břehu Škvoreckého potoka a rekonstrukci stávající silnice Úvaly-Škvorec, jakož i vztahy k bezprostředně sousedícím správním územím obcí Škvorec, Příšimasy a Tuklaty a jejich strukturální a funkční koordinaci.

3. Širší vztahy řešeného území

Město Úvaly se nachází východně od Prahy směrem na Český Brod. Na západě sousedí Úvaly s hlavním městem Prahou, na severu s Jirny a Horoušany, na východě s Tuklaty a Příšimasy, na jihu se Škvorcem, Dobročovicemi a Květnicí. Městský úřad Úvaly je pověřeným obecním úřadem pro dalších 8 okolních obcí ve svém bezprostředním sousedství, pro něž vytváří správní centrum a zázemí. V současné době počet obyvatel s trvalým bydlištěm v Úvalech přesáhl 5.000. Rozvoj města je spojen především s rozvojovými možnostmi hlavního města Prahy a sousedících oblastí Středočeského kraje. Konkureční obce v dosahu Úval a zároveň obce, s nimiž Úvaly musí spolupracovat a koordinovat svůj rozvoj, jsou městy Škvorec a obce Dobročovice, Příšimasy, Tuklaty, Horoušany a Jirny. Úvaly mají v rámci mikroregionu dominantní postavení dané především klíčovou polohou na dopravních trasách. Městem prochází železniční koridor s příměstskou železnicí Český Brod - Praha-Masarykovo nádraží) a silnice I/12 z Kolína, napojená na Pražský okruh a pokračující Štěrboholskou radiálou do centra.

V oblasti probíhá v současnosti výstavba zejména rodinných domů související s migračním pohybem obyvatel v pražské aglomeraci. Vzájemné sblížování intravilánu Úval a sousedních obcí probíhá zejména na severu, v současnosti již došlo v lokalitě Horoušanky k propojení s katastrem Horoušan. Na východě je pevný obrys města vymezen již od počátku 19. století hranicí Klánovického lesa (dříve Vidrholec) a Škvorecké obory. Jižním a východním směrem od Úval se rozkládá otevřená zemědělská krajina.

Přestože převážná část zástavby Úval je situována do severozápadního sektoru katastrálního území, centrem města zůstává historické jádro původního vesnického osídlení, dnešní náměstí Arnošta z Pardubic, nacházející se směrem východním, v podstatě na kraji města u lesa Vinice. Město je v současnosti rozděleno dvěma dopravními koridory - železniční tratí Praha-Olomouc a silnicí I. třídy č. 12 (Praha-Kolín) - vedenými v západovýchodním směru.

Řešené území představuje základní rozvojové plochy města v souvislosti s rozvojem historického osídlení a nových komunikačních tras.

4. Charakteristika území

Řešené území se nachází mezi stávající, stále se rozpínající hranicí intravilánu a plánovanou přeložkou silnice I/12. Těžištěm území je prostor v údolí Přišimaského potoka, přiléhající k historickému areálu Hostínského dvora. Terén se od něj zvedá směrem na jihozápad, kde vytváří rozvodí Přišimaského a Škvoreckého potoka, a posléze poměrně prudce klesá do údolí potoka Škvoreckého. Severovýchodní část lokality má rovinatý charakter. V území jsou čitelné historické cesty, alej směřující k Hradešínu a současné silnice do Škvorce a Přišimas. V údolí Přišimaského potoka je neudržovaný travní porost, podél hradešínské aleje vznikají ilegální skládky odpadu. Převážná část území je v současnosti využívána jako souvisle obdělávaná zemědělská půda.

5. Limity využití území

5.1. Ochranná pásma dopravních cest

Území je ohraničeno přeložkou silnice I/12. Silnice je navržena ve čtyřpruhovém směrově odděleném uspořádání, ochranné pásmo je 50 m od osy přilehlého jízdního pruhu.

5.2. Ochrana proti hluku

Potenciálním zdrojem hluku v lokalitě je provoz na pozemních komunikacích. Hluková studie pořázená pro potřeby změny územního plánu prokázala při stanovených protihlukových opatřeních dodržení limitů hladiny hluku pro obytnou zástavbu. Protihluková opatření budou především technického rázu, nenarušujícího urbánní charakter města a městského prostředí.

5.3. Ochrana přírody a krajiny

Lokalita na východě sousedí s navrhovaným lokálním Územním systémem ekologické stability (ÚSES) v údolí Škvoreckého potoka. Stávající porost údolí je veden jako nelesní společenstvo. Vedle zákonem vymezených významných krajinných prvků (VKP – například vodoteče a vodní plochy, lesy a podobně) se v dotčeném území také nachází významný krajinný prvek registrovaný, a to historická alej Úvaly-Hradešín.

5.4. Ochranná pásma technické infrastruktury

Řešeným územím prochází nadzemní vedení VN 22 kV, studie počítá s jeho přemístěním do podzemního kabelu.

Podél silnice Úvaly-Škvorec je trasován vodovodní přívaděč s ochranným pásmem 1,5 m na obě strany od vnějšího líce stěny potrubí.

Lokalitou prochází dvěma směry radioreléové paprsky; navržená zástavba nesmí rušit provoz těchto elektronických komunikačních sítí.

6. Návrh urbanistické koncepce

6.1. Urbanistická koncepce

Záměrem studie je rozvinout v daném území smysluplný, funkční a architektonicky hodnotný obytný soubor s navazujícími funkcemi veřejné vybavenosti. Důraz je kladen na hierarchii a příznivý poměr veřejných, poloveřejných a soukromých prostor. Studie navrhuje kompaktní zástavbu s takovou hustotou obyvatel, aby byl podnícen ekonomicky prosperující rozvoj lokálních

služeb a veřejné vybavenosti. Součástí návrhu je podpora obnovy nebo vytvoření nového, celoměstsky významného propojení historických částí města s novou výstavbou.

Páteří návrhu je urbanistická osa, nazývaná „Dlouhá třída“. Jedná se o veřejný prostor šířky 15 až 20 m, s charakterem kombinujícím veřejnou udržovanou zeleň se zpevněnými plochami, doplněnými drobnou architekturou a vodními plochami. Třída začíná v nejvyšším bodě lokality, návrší Na Slovanech, kde je umístěno jedno ze tří navrhovaných jádrových náměstí (tzv. „Horní náměstí“) a sestupuje východním směrem ke křížení se silnicí Úvaly-Příšimasy, kde v těsné vazbě na historický Hostín vzniká další centrální veřejný prostor - Hostínské náměstí. Zde se nachází centrum služeb a zastávky autobusové dopravy. Dlouhá třída pokračuje k náměstí před objektem školy I. stupně, kde na ni navazuje pěší lávka překonávající přeložku silnice I/12 a směřující do volné krajiny, čímž je spolu s mostem hradešinské aleje posílena pěší propustnost území. Návrh vytváří rámec i pro případnou budoucí transformaci této pozemní komunikace do městské třídy a její začlenění do urbánních struktur města.

Koncentrováním služeb do Dlouhé třídy a zejména na Hostínského náměstí vzniká pevné jádro, ohnisko navrhovaného souboru. Vztah k těmto veřejným plochám je pak základním zdrojem čitelnosti a srozumitelnosti jednotlivých dílčích prostorů.

Návrh respektuje a rozvíjí stávající převážně liniový systém zeleně a doplňuje jej o parkové plochy v údolí Příšimaského potoka a pás zeleně podél přeložky silnice I/12.

6.2. Etapizace (dělení na části)

Vzhledem k rozsahu řešeného území je navrženo jeho rozdělení na dílčí celky (čtvrti). Členění umožní vytvoření přiměřeně velkých urbanistických subcelků s přihlédnutím k přírodně-historickým danostem a navrženou urbanistickou osou. Studie předpokládá organizovaný způsob výstavby.

6.3. Funkční využití území

Koncept změny územního plánu stanovuje pro území mezi stávající zástavbou (lokalita „Na Slovanech“) a Škvoreckou silnicí využití čistě obytné, území mezi budoucí přeložkou silnice I/12, Škvoreckou a Příšimaskou silnicí jako všeobecně smíšené a území směrem na severovýchod od Příšimaské silnice určuje pro plochy nerušící výroby a služeb.

Tato územní studie předpokládá pro území na jihozápad od Příšimaské silnice převahu obytných funkcí s doplňujícími službami a veřejnou vybaveností. V území je vytvořena rezerva pro umístění školního zařízení pro I. stupeň ZŠ a pro zařízení předškolní výchovy. Konkrétní řešení bude stanoveno na základě demografického vývoje a v koordinaci s potřebami celoměstské školské koncepce.

Nerušící výroba je ve shodě s konceptem změny ÚP situována za Příšimaskou silnicí a od obytných čtvrtí je oddělena tělesem náspu této komunikace.

6.4. Systém zeleně

Řešené území se na jihozápadě stýká s pásem zeleně v údolí Škvoreckého potoka. Vlastním řešeným územím v současnosti prochází úvozová cesta směrem na Hradešín, kterou studie zapojuje do struktury města, aniž by stírala její charakter. Studie rovněž předpokládá zachování a celkovou obnovu aleje podél silnice Úvaly-Škvorec. Protiváhou zeleně v údolí Škvoreckého potoka se stává nově navržený lesopark na toku Příšimaského potoka. Všechny výše zmíněné prvky mají charakter porostů či linií, směřujících z hlediska celoměstského v radiálním směru. Jejich vzájemné propojení představuje pás izolační zeleně podél budoucí přeložky I/12.

Významným prvkem konceptu je zeleň zapojená do veřejných prostor, zejména do profilu Dlouhé třídy, ploch náměstí a veřejných dvorů. Stromořadí jsou navržena i podél většiny obslužných komunikací.

7. Návrh prostorové struktury

Podstatou návrhu prostorové struktury je zejména vytvoření příznivého poměru veřejného a soukromého (polosoukromého) prostoru. Prostředkem tvorby území ve fázi územní studie jsou zejména měřítkové vztahy zón a prostorů. Konkrétní prostorové charakteristiky a upřesnění poměru veřejného, soukromého a polosoukromého prostoru bude řešeno v navazujících podrobnějších podkladech a zejména v dokumentaci pro územní řízení, pro kterou je územní studie nepominutelným podkladem, určujícím základní rozhodovací rámec.

7.1. Dělení na části

Navržené členění na části (čtvrti) bude v navazujícím správním řízení respektováno jako nepominutelný základní výchozí podklad, který bude respektován jako celek s přihlédnutím k vazbám na okolní čtvrti.

7.2. Návrh parcelace, uliční čára

Navržená parcelace a uliční čára jsou nepominutelným podkladem pro navazující správní řízení, přičemž základním výchozím požadavkem je zachování parametrů (charakteru, to jest struktury a funkce) veřejného a poloveřejného prostoru.

7.3. Veřejné prostory

Tato územní studie vymezuje 3 specifické typy veřejných prostorů: hlavní třídu, náměstí a poloveřejné dvory. Uspořádání je nepominutelným výchozím podkladem pro navazující správní řízení, přičemž základním požadavkem je dodržení charakteru veřejného prostranství podle následujícího popisu:

7.3.1. Náměstí

Plochy náměstí jsou řešeny jako městské prostory s doplňujícími objekty s komerčně využitelným parterem. Na náměstích je situována rozhodující městská vybavenost. Náměstí představují nejvýznamnější městské prostory. Povrch náměstí je zpevněný (dlážděný), s umístěním stromové zeleně v dlažbě.

7.3.2. Hlavní třídy

Plochy hlavních tříd (Dlouhá třída a ulice směrem do centra Úval) mají charakter malého městského bulváru s kombinací pěší a motorizované dopravy. V parteru části přilehlých objektů jsou umístěny drobné služby. Prostor Dlouhé třídy je definován zejména uliční čarou, jejíž nepodkročitelnost bude definována v navazující projektové dokumentaci pro územní řízení.

7.3.3. Poloveřejné dvory

Poloveřejné dvory jsou prostory se zvýšenou mírou sociální kontroly. Jsou umístěny uvnitř jednotlivých čtvrtí, jejich součástí jsou zklidněné dopravní prostory.

7.4. Měřítková struktura

Měřítková struktura zástavby definována v této studii níže uvedenými parametry je nepominutelným podkladem pro správní rozhodnutí, přičemž základním výchozím požadavkem pro měřítko zástavby je dodržení charakteru zástavby podle níže popsanych parametrů.

7.4.1. Městská zástavba-centrální

Tato zástavba je tvořena převážně bytovými domy, vytvářejícími prostor Hostínského náměstí. Předpokládá se umístění služeb a zařízení veřejné vybavenosti v přízemí objektů. Domy mají přímou návaznost na parter.

7.4.2. Městská zástavba-ostatní

Zástavba je charakterizována bytovými domy a řadovými rodinnými domy. V přízemí některých domů jsou umístěny služby a veřejná vybavenost.

7.4.3. Příměstská zástavba

Struktura příměstské zástavby obsahuje širší spektrum forem bydlení od izolovaných rodinných domů přes dvojdomy, řadové domy až po bydlení v tzv. kondominiích (jedná se o přechodný typ mezi rodinným a bytovým domem, společenství několika samostatných bytových jednotek v jednom objektu).

7.4.4. Výrobní plochy

Objekty nerušící výroby a služeb jsou řešeny jako variabilní areál, umožňující vzájemné propojování jednotlivých provozních celků.

7.5. Umístění domů, podlažnost objektů

Umístění a podlažnost objektů je nepominutelným podkladem pro navazující správní rozhodnutí. Návrh v podobě této územní studie vzhledem k povaze zadání a rozsahu řešeného území nemůže stanovit konkrétní umístění ani rozměry jednotlivých budov. Smyslem je vytvořit podklad, jehož urbanistické principy budou respektovány v následných stupních projektové dokumentace. Územní studie tak prezentuje orientační průměrný návrh podlažnosti objektů (výkres B5) spolu s výkresem maximální podlažnosti (výkres X4), jímž je umožněno vytvořit v urbanisticky akcentovaných lokalitách objekty městského charakteru.

7.6. Balance lokality

Tabulka uvádí orientační bilanci urbanistického řešení lokality.

Čtvrť	Celková plocha	Veřejné plochy	Veřejná zeleň	Výměra pozemků			Zastavěná plocha	Počet obyvatel
				bydlení a služby	nerušící výroba a služby	školské, kulturní a sportovní stavby		
	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	
A1	35 751	9 704	2 906	21 892	0	1 249	7 422	283
A2	31 427	7 682	4 110	19 635	0	0	8 235	266
A3	35 990	6 717	2 224	26 823	0	226	5 465	238
A4	26 937	11 948	4 110	10 879	0	0	7 648	470
B5	53 559	12 063	6 441	35 055	0	0	15 121	627
B6	21 722	5 546	2 801	13 375	0	0	5 829	258
B7	63 388	16 240	12 906	32 146	0	2 096	15 017	616
dílčí součet	268 774	68 436	36 665	160 102	0	3 571	64 737	2758
C	69 529	12 168	9 353	0	33 008	0	19 632	0
izolační zeleň I/12	39 570	0	39 570	0	0	0	0	0
				160 102	33 008	3 571		
CELKEM	377 873	80 604	85 588	196 681			84 369	2758

Hustota obyvatel v plánované struktuře činí 73 osob/ha.

8. Infrastruktura dopravní (dopravní vybavenost a celkové řešení dopravy v území)

8.1. Širší dopravní vztahy

Hlavní dopravní kostru Úvalska tvoří silnice I. třídy č. 12, která bude přeložena do nové trasy, ohraničující řešené území z jihovýchodu. Tato silnice je navržena v kategorii S 24,5/80 jako čtyřpruhová, směrově rozdělená komunikace. Rozsah této přeložky je celkově cca 14 km a řeší obchvat obcí Běchovice, Klánovice a města Úvaly. Přeložka je ukončena východně od řešeného území mimoúrovňovou křižovatkou Tuklaty. V současné době se projednává dokumentace pro územní řízení. Zahájení výstavby se předpokládá v roce 2011.

V návaznosti na přeložku silnice I/12 bude vybudována v severovýchodní části města přeložka silnice II/101. Tato komunikace bude napojena na MÚK Tuklaty a bude sloužit k odvedení tranzitní dopravy z centra města.

8.2. Koncepce dopravního řešení

8.2.1. Koncepce

Cílem koncepce dopravního řešení je účelné rozložení dopravy tak, aby bylo zabráněno vzniku monofunkčních zón a zvláště zatěžujících/výlučných dopravních koridorů rozrušujících městský charakter zástavby. Základem urbánní dopravní koncepce je efektivní rovnoměrné rozložení dopravy a dopravní zátěže v území, nevytvářející neprostopupné koridory a umožňující plynulou a rovnoměrnou dopravní obsluhu území, bez zbytečných bariér.

Páteří území je sběrná komunikace Úvaly-Škvorec (v současnosti II. třídy, po vybudování přeložky v SV části města bude úsek procházející městem převeden do III. kategorie), doplněná sběrnou komunikací III/10168 (Úvaly-Přišimasy). Sběrná komunikace Úvaly-Škvorec bude mít v rámci celoměstské struktury charakter významné radiály, protože se jižně od řešeného území napojuje mimoúrovňovou křižovatkou na přeložku silnice I/12.

Sběrné komunikace jsou vedeny ve stávající trase a spoluvytvářejí hranice jednotlivých čtvrtí. Výjimkou je průchod silnice Úvaly-Škvorec lokalitou Hostínského náměstí, kde je automobilová doprava chápána jako podstatný městotvorný prvek.

Na sběrné komunikace jsou napojeny místní obslužné komunikace, které jsou dále větveny do sítě zklidněných komunikací. Hlavní obslužné, místní komunikace patří do funkční skupiny C, typ MO 8,5/7,0/30 (vozovka 6,0 m, chodníky 1,25 m) a jsou napojeny na sběrné komunikace řešené oblasti. Místní obslužné komunikace jsou trasovány převážně po obvodech jednotlivých čtvrtí a jsou navrženy tak, aby nedocházelo k přímému napojování pozemků na sběrné komunikace. Křižovatky místních obslužných a sběrných komunikací jsou navrhovány jako vstřícné se zajištěním dostatečného rozhledu a se snahou o vyloučení nejasných dopravních vazeb.

Doprava ve vnitřních prostorech čtvrtí je navržena formou zklidněných komunikací, funkční skupiny D1. Zklidněné komunikace vytvářejí jednoúrovňový, bezbariérový prostor kombinující funkci dopravního obslužení území, pohotovostního a částečně též trvalého stání osobních vozidel a pěšího provozu. Zklidněné komunikace jsou řešeny převážně s proměnlivým příčným profilem, vynucujícím si zpomalení dopravy a zabraňujícím nežádoucího průjezdu čtvrtí. Takto řešené komunikace se optimálně zapojují do veřejných prostor, neboť z nich nese segregují provoz, související se zásobováním objektů. V rámci jednotlivých čtvrtí jsou rozptýleny parkovací plochy pro pohotovostní i trvalé stání.

8.2.2. Čtvrtě A1 až A4:

Pro tuto oblast zajišťuje hlavní dopravní napojení místní obslužná komunikace trasovaná po obvodu čtvrtí, která je oboustraně napojena na průtah silnice II/101. V severní části oblasti je

vozovka oddělena od stávající zástavby pásem zeleně. Podél severní strany čtvrtě „A4“ je vozovka obousměrná, dále jsou oba směry odděleny pásem zeleně. Obchodní centrum ve čtvrti „A4“, na východní straně průtahu silnice II/101, je obkrouženo obousměrnou obslužnou komunikací. Navazující síť zklidněných komunikací zajišťuje přístupnost k jednotlivým stavebním pozemkům. Mezi čtvrtěmi „A1“ a „A4“ je navržena pěší zóna, po jejímž okraji jsou vedeny prostory pro chodce a cyklistická stezka. Uprostřed tohoto území je dostatečný pobytový prostor se zelení.

8.2.3. Čtvrtě B5 až B7:

Na rozhraní čtvrtí B5 a B6 bude zachována stávající pěší komunikace doplněná o cyklostezku. Komunikace v místě křížení s přeložkou silnice I/12 bude řešena jako betonová skořepinová konstrukce o šířce mostovky 35,0 m.

Plochy čtvrtí B6 a B7 odděluje obousměrná, obslužná komunikace se souběžným chodníkem. Ve čtvrti B6 se na severním okraji předpokládá kombinovaná obytná zástavba s částečnou funkcí obchodní - v přízemních prostorách bytových objektů. Z tohoto důvodu se předpokládá, že místní obsluž. komunikace bude vedena kolem komerčních objektů a ukončena před začátkem nové pěší lávky přes přeložku silnice I/12. Po severovýchodním okraji okrsku „B7“ je vedena obousměrná komunikace, které propojuje nákupní centrum se silnicí III/10168. Do této komunikace, se sběrnou funkcí, je napojena síť zklidněných komunikací – rovněž tak na jihu do místní obsluž. komunikace.

Trasa pěší komunikace na jižním okraji okrsku „B7“ překračuje přeložku silnice I/12 novou lávkou pro pěší o šířce 3,50 m do prostoru výhledové územní rezervy.

8.3. Pěší a cyklistická doprava

Středem okrsků A1 a A4 je trasovaná pěší zóna nepravidelné šířky, s cyklistickou stezkou. Cyklostezka vychází z centra města, prochází řešeným územím a po úrovnovém překročení silnice Úvaly-Škvorec v lokalitě Hostínského náměstí a pokračuje úvozem mezi okrsky B6 a B7 směrem na Hradešín.

Všechny pěší komunikace jsou navrženy jako bezbarierové, ve smyslu ustanovení vyhl. č. 369/2001 o obecných technických požadavcích na užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

8.4. Hromadná doprava osob

V současné době je provozována ve stopě silnice II/101 linka příměstské autobusové dopravy č. 423. Linka je provozována Okresní autobusovou dopravou Kolín s.r.o. v trase Český Brod žel. stan – Mrzky – Doubravčice – Škvorec - Úvaly žel. stanice. V budoucnu se předpokládá zřízení nové autobusové zastávky v prostoru křížení průtahu silnice II/101 a hlavní úhlopříčné pěší trasy (okolí obchodů, služeb). Izochrony docházkové vzdálenosti 400 a 600 m jsou vyznačeny v situaci dopravního řešení.

Alternativně studie řeší i možnost otáčení autobusů případně zřizované MHD v prostoru Hostínského náměstí nebo v předprostoru před školní budovou.

Železniční doprava je dostupná pouze v kombinaci s autobusovou linkou příměstské dopravy - vzdálenost od centra nové zástavby cca 1,5 km. V současné době se pracuje na dokumentaci pro stavební povolení akce „Modernizace trati Praha-Běchovice-Úvaly, (projektant SUDOP). Realizace se předpokládá cca v letech 2008-2010. Předmětem modernizace je úprava svršku trati, rekonstrukce mostů a pod. Rozsah traťového tělesa se nebude měnit, rovněž stavba nebude zasahovat do území města Úvaly. V důsledku modernizace trati bude upravena četnost vlaků příměstské dopravy dráhy cca na 15-ti minutový interval s tím, že vlakové soupravy by končily v Českém Brodě.

8.5. Doprava v klidu

Odstavování vozidel je řešeno v garážích na vlastním pozemku, včetně jednoho stání na terénu. Pro potřebu návštěvníků budou vyhrazena stání na vymezených místech. Upřesnění lokalit a nutného počtu stání jak pro bydlení tak i pro služby a obchod, budou podrobně specifikovány v dalším stupni projektové dokumentace ve smyslu ČSN 736110, po definitivním schválení zastavovacího plánu.

9. Infrastruktura technická

9.1. Základní koncepce technické infrastruktury

Koncepce technické infrastruktury sleduje především efektivní obsluhu území jednak doplněním systémů již existujících, jednak vytvářením předpokladů pro relativně autonomní vybavenost území bez zbytečné nebo nadměrné zátěže území a existujících urbánních struktur města Úvaly.

9.2. Vodohospodářská infrastruktura

9.2.1. Koncepce zásobování vodou

V současnosti je město Úvaly zásobováno pitnou vodou z prameniště v povodí Jirenského potoka. Upravená voda je čerpána výtlačným řadem proměnného profilu (převážně DN 200 mm) do vodojemu Rohožník. Zemní vodojem Rohožník je situován na západním okraji města Úvaly, kóta dna vodojemu je 303,22 m. n. m. Vodojem se skládá z jedné akumulární nádrže o obsahu 1000 m³ a manipulační komory s nadzemní částí.

Distribuční vodovodní síť města Úvaly v současné době pracuje dle vyjádření provozovatele VAK Mladá Boleslav na hranici svých technických možností. Tato síť musí být často odkalována a problémy jsou i s kvalitou vody (dusičnany) ze stávajícího zdroje – prameniště na rozhraní katastrů obcí Horoušany a Jirny. Velké problémy (staré nevyhovující potrubí) jsou i na výtlačném řadu mezi obcemi Horoušany a Horoušanky. Tento řad má DN 300, materiál je ocel. Obdobný stav je na výtlačném řadu procházejícím lesem Vidrholec na západě Úval – litina DN 200. Tyto výše zmíněné řady bude pravděpodobně nutné rekonstruovat.

V současnosti je navrženo napojení celého úvalského vodovodu na vodovodní přívaděč Káraný. Na tento projekt bylo vydáno územní rozhodnutí č.j. K/2348/05/SU/Bul ze dne 9.11.2005, které nabylo právní moci 22.12.2005. V červnu 2007 byla podána žádost o stavební povolení.

Zájmovou lokalitou Hostín prochází trasa vodovodu Škvorec – Tuklaty – Roztoklaty trubním vedením z litiny DN250. Tento skupinový vodovod je zásoben z pražského vodovodního systému a zásobuje vodou obce Škvorec, Dobročovice, Květnice, Tuklaty, Roztoklaty a Břežany II. U obce Škvorec jsou situovány dva akumulární vodojemy. Provozovatelem tohoto vodovodu je VHS Kutná Hora.

V úvahu přicházejí dvě variantní řešení zásobení lokality Hostín vodou, pro které je společný návrh vodovodních řadů v uliční síti a akumulární vodojem s ATS.

Do uliční sítě je navržen vodovodní řad, který pokrývá rovnoměrně celé budoucí spotřebiště. Zásobení Hostína je možné pouze ze dvou vodojemů v okolí, a to vodojemem Rohožník na západním okraji Úval nebo vodojemem Škvoreckým. Přímou v lokalitě musí být z důvodu nedostatečné geodetické výšky vzhledem k výše zmíněným vodojemům a z toho vyplývajících nepřijatelných tlakových poměrů ve spotřebišti navržen nový akumulární vodojem s ATS. Pravděpodobně bude vhodný návrh zemního vodojemu, pro který je vytypována vhodná lokalita v nejvyšším místě Hostína. Předběžným odhadem byl stanoven objem vodojemu v rozmezí 2 x 250 m³ až 2 x 650 m³.

Zdroj vody a její přivedení do navrhovaného akumulčního vodojemu je řešeno ve dvou variantách:

9.2.2. Napojení na vodojem Rohožník (varianta 1)

Toto variantní řešení předpokládá výhledově dostatečnou kapacitu vody k zásobení Úval i Hostína napojením vodojemu Rohožník na pražský vodovodní systém, napojením na Káranské řady s rekonstrukcí málo kapacitního výtlačného řadu nebo kombinací těchto možností.

Přivedení vody do lokality Hostín je podmíněno vybudováním nového gravitačního přívodního řadu z vodojemu Rohožník do zájmové lokality. Nejvhodnější trasa tohoto vedení se jeví trasa podél komunikace č. 12 Praha – Kolín od vodojemu Rohožník ke Škvorecké ulici v jižní části Úval a dále jižně Škvoreckou ulicí do Hostína. Technické parametry tohoto potrubí budou stanoveny na základě výpočtů hydraulického modelu.

9.2.3. Napojení na Škvorecký vodovod (varianta 2)

Toto variantní řešení předpokládá výhledově dostatečnou kapacitu vody k zásobení obcí, které jsou v současné době zásobovány z tohoto skupinového vodovodu a zároveň i Hostína napojením Škvoreckého vodovodu na pražský vodovodní systém, využití nových místních zdrojů nebo kombinací těchto možností.

Realizace této varianty by znamenala vybudování krátké odbočky z přivaděče Škvorec-Tuklaty - Tlustovousy – Roztoklaty – Břežany II, který je veden v trase komunikace Úvaly-Škvorec v blízkosti navrhovaného vodojemu.

Tato varianta je závislá na možnostech stávajícího systému zásobení vodovodu Škvorec - Tuklaty.

9.3. Splašková kanalizace

9.3.1. Popis stávající kanalizační infrastruktury

Kanalizační systém města Úvaly je tvořen oddílnou soustavou stok – dešťovou a splaškovou kanalizací. Splaškové vody jsou kmenovou stokou odvedeny na ČOV II Úvaly, která je situována v severní části města. ČOV II Úvaly je projektována pro 6000 EO, v současnosti jsou vystrojeny pouze 2 linky ze čtyř, což znamená aktuální kapacitu 3000 EO.

9.3.2. Koncepce řešení splaškové kanalizace

V úvahu přicházejí dvě variantní řešení odvedení splaškových vod, pro které je společný návrh splaškových stok v navržené uliční síti.

Splaškové stoky jsou v převážné míře gravitačně svedeny do nejnižšího místa v zájmové lokalitě. Toto místo je situováno u Příšimaského potoka v místě, kde tento potok vtéká na sousedící soukromý pozemek a je totožné s vyústěním dešťové kanalizace. Lokalitou prochází rozvodnice, menší část řešeného území, nacházející se za rozvodnicí, je nutno odvést gravitačně do nejnižšího místa u Škvoreckého potoka a následně přečerpávat do systému, který odvádí splašky k Příšimaskému potoku. Bude tedy nutný návrh čerpací stanice na okraji čtvrti A2.

Následné odvedení a likvidace splaškových vod je řešeno ve dvou variantách:

9.3.3. Likvidace splaškových vod – odvedení na stávající ČOV (varianta 1)

Toto variantní řešení počítá s využitím stávající čistírny odpadních vod a přivedením splaškových vod z lokality Hostín stávající stokovou sítí - pátevní stokou „A“. Problém je nutno rozdělit a posoudit ve dvou částech – ČOV a přívodní stoka.

Zbývající využitelná kapacita stoky je 22,40 l/s, což odpovídá přibližně 3140 EO. Toto množství splaškových vod je tedy zmíněná stoka schopna za stávajících podmínek odvést na ČOV II. Po

překročení tohoto množství splaškových vod je nutná rekonstrukce dané stoky a zvětšení jejího průtočného profilu (nahrazení stoky stokou s vyšším DN).

Druhým hlediskem tohoto variantního řešení je kapacita stávající čistírny odpadních vod ČOV II Úvaly. Současné hydraulické zatížení čistírny odpadními vodami cca 420 m³/den, odpovídající asi 2800 EO. Projektovaná a realizovaná kapacita čistírny je 600 m³/den, využitelných je tedy ještě cca 180 m³/den, tedy asi 1200 EO. Existuje zde možnost technologického vyzbrojení zbývajících dvou již stavebně provedených linek ČOV. Po takto provedené rekonstrukci se zvýší kapacita čistírny o dalších 600 m³/den, odpovídajících 4000 EO. Maximální dostupná kapacita ČOV může tedy být až 5200 EO. Tato hodnota je zatím jen orientační, musela by být dále upřesněna po konzultacích a získání podrobnějších podkladů od provozovatele VAK Mladá Boleslav. Podrobnější výpočet bude nutno provést také pro látkové zatížení ČOV, pro který není v současnosti dostatek relevantních podkladů.

Shrnutí:

Stávající dostupná kapacita ČOV II odpovídá cca 1200 EO. Pro tento nárůst není nutná rekonstrukce stoky.

V případě dovystrojení ČOV II bude její kapacita cca 5200 EO, avšak bude nutná rekonstrukce stoky (kapacitní do 3140 EO).

9.3.4. Likvidace splaškových vod – vybudování nové ČOV (varianta 2)

V případě nedostatečné kapacity stávajícího systému, respektive stávajícího systému po maximálních možných rekonstrukcích je nutný návrh nové čistírny odpadních vod. Pro výstavbu nové ČOV musí být vytypován vhodný pozemek, aby bylo možno vyčištěné odpadní vody vypouštět do recipientu. V případě města Úvaly přichází do úvahy pouze tok Výmoly, z důvodu pravděpodobně nedostatečné vodnatosti ostatních vodních toků v lokalitě (Škvorecký potok, Příšimaský potok) v průběhu celého roku.

V rámci této studie není možno s ohledem na složitost problému a nedostatek podkladů a informací toto variantní řešení dále rozvádět. Případné podrobnější řešení by muselo být předmětem samostatné studie.

9.4. Dešťové kanalizace

9.4.1. Stokový systém

Dešťové vody v Úvalech jsou sváděny oddílnou kanalizační stokovou sítí, která je vyústěna do recipientu – toku Výmoly nebo jsou dešťové vody vsakovány.

Pro lokalitu Hostín musí být navržen nový systém odvádění dešťových vod a jejich následná likvidace. Systém potrubí bude nezávislý na stávající dešťové kanalizaci města Úval. Do úvahy přicházejí dvě variantní řešení likvidace dešťových vod, pro které je společný návrh dešťových stok v uliční síti. Počítá se s odvodem dešťových vod pouze z veřejných zpevněných ploch, dešťové vody ze soukromých zpevněných ploch budou zasakovány na vlastním pozemku. Vsakovací schopnost půdy byla prokázána hydrogeologickým průzkumem.

Do uliční sítě je navržen systém dešťových stok, které jsou gravitačně svedeny do nejnižších míst v zájmové lokalitě. Lokalitou prochází rozvodnice, převážná část dešťových vod teče směrem k recipientu Příšimaského potoka, menší část do potoka Škvoreckého.

9.4.2. Vyústění do recipientu a retence

Nejjednodušším a pravděpodobně i nejméně nákladným řešením je dešťové vody svedené z dané části lokality je jejich zaústění do příslušného vodního toku.

Zaústění do Škvoreckého potoka (jedná se o cca 113,5 m³ dešťových vod) je možné bez dalších technických opatření, bude pouze nutné vybudovat zaústění do toku. S výhodou bude možno zde využít retenční schopnosti níže na toku položených rybníků (Horní Škvorecký rybník a Dolní

Škvorecký rybník) ke zpomalení odtoku dešťové vody. Investiční náklady na tuto část řešení jsou minimální, jednalo by se pouze o úpravu koryta toku Škvoreckého potoka v okolí vyústění dešťové kanalizace.

Jiná situace nastává u recipientu Příšimaský potok, kde objem dešťových vod je nesrovnatelně vyšší (jedná se o cca 796,6 m³ dešťových vod).

Je proto navržena boční retenční dešťová nádrž (poldr), do které bude voda přivedena trubicí sítí a je situována podél toku Příšimaského potoka. Objem této nádrže je 1500 m³ a dešťová voda je z ní do Příšimaského potoka neškodně odpouštěna výpustným potrubím.

9.5. Zásobování plynem

9.5.1. Stávající plynovodní infrastruktura a koncepce řešení

V Úvalech je vybudována středotlaká plynovodní síť zemního plynu o tlaku 0,3 MPa se zdrojovou regulační stanicí o výkonu 3000 m³/h, umístěnou na okraji Radlické čtvrti, tj. severozápadně od zájmové lokality. Tato stanice je připojena na plynovod o velmi vysokém tlaku (VVTL) Limuzy – Měcholupy. Rozvodná síť je řešena jako okružová.

V řešeném území se předpokládá potřeba zemního plynu zejména pro vytápění rodinných domů a bytových domů.

Rozvodná síť bude realizována podle současných standardů jako větvená.

Stávající kapacita regulační stanice a rozvodné sítě postačí pouze pro krytí potřeb čtvrti A1. Pro další etapy výstavby je nutné zkapacitnit stávající regulační stanici na výkon cca 5000 m³/h. Zároveň bude nutné posoudit varianty řešení rozvodné sítě.

9.5.2 Varianta č. 1

Tato varianta předpokládá vybudování nového přívodního řadu od regulační stanice do prostoru lokality A1 – A4. Trasu možno vést ul. Dobročovickou, Novosibřinskou a Škvoreckou.

9.5.2. Varianta č. 2

Řešené území bude napojeno na stávající rozvodnou síť lokality Na Slovanech. V rámci nutného zkapacitnění a rekonstrukce regulační stanice bude zvýšen provozní tlak v síti na 0,4 MPa, V souvislosti s tímto bude nutno upravit domovní regulátory a ověřit technický stav stávající sítě a provést nutné úpravy.

9.6. Zásobování elektrickou energií

9.6.1. Stávající vedení elektrické energie a koncepce řešení

Kolem lokality vedou v těsné blízkosti distribuční linky 22kV v majetku ČEZ Distribuce a.s. Jedna linka prochází přímo napříč lokalitou. Dle sdělení ČEZ Distribuce a.s. je kapacita těchto linek skoro vyčerpána. Transformovny VVN/VN v Toušni, ze které jsou tyto linky napájeny, ještě určité rezervy výkonu má. ČEZ Distribuce a.s. již řadu let připravuje výstavbu nové transformovny VVN/VN u Horoušan, která by významně pomohla řešit narůstající požadavky na odběr a odlehčení přetíženým linkám 22kV.

Navrhované území převážně obsahuje rodinné domy a bytové domy. Rodinné domy a bytové domy budou zařazeny dle stupně elektrizace do kategorie B s požadovanou hodnotou jističe před elektroměrem 3x25A.

V bilanci je zahrnuta výkonová rezerva pro možnost vytápění určitého procenta rodinných domů elektrickou energií a zohledněn i nárůst spotřeby el.energie v horizontu 30 let. Ostatní spotřeba na drobný lehký průmysl, podnikatelskou činnost, služby a infrastrukturu byla odhadnuta

přepočítána na poměrný počet RD.

Jako zdroje pro distribuční síť 0,4kV budou použity transformační stanice 22/0,4kV, které budou rozmístěny uvnitř řešené lokality. Počet trafostanic bude celkem 14. Předpokládané rozmístění je patrné z výkresové části.

Potřebený počet trafostanic je navržen vzhledem

- k urbanistickému řešení zástavby a komunikací a tím i nutným vzdálenostem mezi odběry a zdroji (distribuční sítě mohou vést pouze po veřejně přístupných místech – chodníky, zelené pásy, komunikace).
- k etapovitosti výstavby, kde je nutné zajistit nejdříve zdroj energie pro výstavbu dané etapy
- zajištění soudobého příkonu dané oblasti

Poznámka :

Celkový potřebný příkon, na který ČEZ Distribuce a.s. bude navrhovat svoje síť bude však nižší, protože výpočet ovlivní soudobost celkového počtu trafostanic. Toto je však v pravomoci ČEZ Distribuce a.s. a nemá vliv na rezervovaný příkon. Ten bude zaručen dle výše požadovaného jističe.

Zásobování energií bude možné přes stávající trasy venkovního vedení, které jde napříč přes lokalitu. Vedení se zdvojí, posílí a postupně se bude zkracovat a nahrazovat kabelem VN, tak jak bude pokračovat výstavba lokality. V úvahu přichází také možnost napájení z hlavního dvojvedení (nad lokalitou „C“) podél nově budované silniční přeložky. Tam by však trasa vedla cca 180 m po cizím pozemku.

9.6.2. Technické řešení

Potřebný výkon bude zajištěn z transformačních stanic 22/0,4kV (TS), které budou napájeny kabelovým vedením 22kV. Tato nová distribuční síť 22kV bude procházet jednotlivými částmi lokality a bude napojena na stávající venkovní a kabelovou distribuční síť 22kV.

Trafostanice budou umístěny samostatně na volné ploše jako samostatně stojící objekty s dodržením minimálních požárních odstupových vzdáleností od ostatní zástavby a musí být zajištěn příjezd jeřábu po zpevněné vozovce.

Distribuční síť 0,4kV a 22kV bude kabelová. Trasy kabelů budou uloženy do chodníků a zelených pásů podél obslužných komunikací. Nutné je dodržet minimální vzdálenosti od ostatních podzemních zařízení a respektovat prostorovou normu pro uložení podzemních zařízení, kde energetika má vyhrazen koridor nejbližší připojovaným pozemkům. Pás pro energetiku celkem činí cca 1 m – 1,5 m.

10. Vyhodnocení souladu s cíli územního plánování

Územní studie je v souladu s cíli územního plánování, vytváří předpoklady pro účelné využití území a rozvíjí přírodní i kulturně-civilizační hodnoty.

11. Závěr

Tato územní studie byla zpracována jako podklad ke schválení čístopisu změn územního plánu č. V. B pro lokalitu 79. Zároveň vytváří jednotící prostorovou strukturu území v komplexu s lokalitou č. 82.

II. GRAFICKÁ ČÁST

A/ ANALYTICKÉ VÝKRESY

1. Poloha
2. Širší vztahy
3. Vývoj struktury
4. Městské prostory
5. Limity území

B/ SYNTETICKÉ VÝKRESY

1. Operační výkres
2. Návrh regulace
3. Dělení na čtvrti
4. Poměr ploch
5. Podlažnost
6. Vybavenost, služby
7. Pátevní veřejný prostor a zeleň
8. Typy bydlení
9. Dopravní výkres
- 10.1. Technická infrastruktura – vodovod, kanalizace
- 10.2. Technická infrastruktura – zásobování plynem
- 10.3. Technická infrastruktura – zásobování elektřinou
11. Nadhledová perspektiva
12. Perspektivy

X/ VÝKRESY SPECIÁLNÍ

1. Úvaly-region 1989
2. Úvaly-region 2008 (současnost vč. řešeného území)
3. Úvaly-region 2020 (výhled)
4. Maximální možná podlažnost
5. Dopravní výkres – charakter komunikací
6. Komunikace – řezy
7. Možnosti řešení zastávek autobusu