

POŘIZOVATEL: Městský úřad Úvaly
Pražská 276, 250 82 Úvaly
ZPRACOVATEL: Ing. arch. Petr Hlaváček
U Obecního dvora 7, 110 00 Praha 1

Ú Z E M N Í S T U D I E Ú V A L Y - H O S T Í N F Á Z E I I .

T E X T O V Á Č Á S T

12. 4. 2010

Obsah

1. Identifikační údaje.....	2
2. Obsah, rozsah, cíle a účel studie.....	3
3. Vymezení a charakteristika řešeného území.....	3
4. Požadavky vyplývající z nadřazených nástrojů územního plánování.....	4
5. Limity využití území.....	6
6. Urbanistická koncepce.....	8
7. Dopravní infrastruktura.....	11
8. Technická infrastruktura.....	13
9. Vyhodnocení souladu s cíli územního plánování.....	16
10. Závěr.....	16

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Název územní studie

Územní studie Úvaly-Hostín, fáze II.

1.2. Pořizovatel

Městský úřad Úvaly
Odbor životního prostředí a územního plánu
Marek Šplíchal - oprávněná úřední osoba
Pražská 276
250 82 Úvaly

1.3. Zpracovatel

Ing. arch. Petr Hlaváček
U Obecního dvora 7/799
110 00 Praha 1
Číslo autorizace ČKA: 02 756
IČO: 40073858
tel. (+420) 222 310 403
petr.hlavacek@iol.cz

Dopravní řešení:
Ing. arch. Petr Preininger
ATELIÉR DUK s. r. o.
Kováků 2/817
150 00 Praha 5

Konzultace vodohospodářské infrastruktury:
Ing. Miroslav Holeček
Vodohospodářský rozvoj a výstavba, a. s.
Nábřeží 4
150 56 Praha 5

1.4. Datum vypracování

12. 4. 2010

2. OBSAH, ROZSAH, CÍLE A ÚČEL STUDIE

2.1. Obsah a rozsah studie

Studie je zadána v rozsahu změny č. XI. ÚPnSÚ Úvaly. Případné vazby přesahující bezprostředně řešené území nejsou dopracovány do podoby konkrétního územního návrhu, ale mohou být podkladem pro územně-plánovací činnost v dotčených okolních lokalitách. Studie navazuje územně, obsahově i koncepčně na předešlou územní studii Úvaly-Hostín (fáze I.), schválenou 10.7.2008 (evidenční číslo 574999331).

2.2. Cíle a účel studie

Usnesením č. Z– 074/09 dne 25.6.2009 Zastupitelstvo města Úvaly rozhodlo o schválení zadání změny č. XI. ÚPnSÚ Úvaly. Územní studie je zpracována jako podklad pro tuto změnu; jejím smyslem je prověřit možnost zástavby území dotčeného změnou s vazbou na stávající rozvojové plochy města.

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

3. VYMEZENÍ A CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

3.1. Širší vztahy

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 Přišimasy, 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 souvisejících oblastí Středočeského kraje. Lokalita Hostín představuje nejvýznamnější rozvojovou plochu města Úvaly.

3.2. Prostorové vymezení území

Řešené území je definováno rozsahem změny č. XI. ÚPnSÚ Úvaly, jedná se o druhou fázi výstavby v nejvýznamnějším rozvojovém prostoru města Úvaly. Severní a západní hranici území tvoří dosud nezrealizovaná trasa přeložky silnice I/12 (Praha-Kolín) v průběhu stanoveném stávajícím územním plánem, jižní a část východní hranice je shodná s hranicemi katastrálních území Úvaly u Prahy/Škvorec u Prahy a Úvaly u Prahy/Přišimasy. Zbývající část východní hranice vytváří spojnicí mezi silnicí č. II/10168 a východní hranou stávající plochy nerušící výroby a služeb ležící severně od přeložky silnice I/12.

Území je silnicí č. III/10168 (Úvaly-Přišimasy) a s ní souběžným mělkým údolím Přišimaského potoka rozděleno na dvě části s rozdílným předpokládaným funkčním využitím. Jižní část s vazbou na krajinné zázemí města je určena k výstavbě obytné čtvrti (všeobecně smíšené území), v severní části území, přiléhající k předpokládané přeložce silnice č. I/12, je předpokládána výstavba zóny smíšené výroby (nerušící výroba a služby).

3.3. Vymezení výčtem pozemků

Územní studie navrhuje uspořádání následujících pozemků:

3933/1 (část)

3934 (část)

3935 (část)

3936 (část)

3937 (část)

3955/8 (část)

3957/1 (část)

3958/1 (část)

3959 (část)

3960/1 (část)

vše v katastrálním území Úvaly u Prahy.

3.4. Číselné údaje o území

Nejnižší bod území: 268,5 m. n. m.

Nejvyšší bod území: 287,5 m. n. m.

Rozloha řešeného území: 25,19 ha

4. POŽADAVKY VYPLÝVAJÍCÍ Z NADŘAZENÝCH NÁSTROJŮ ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

4.1. Požadavky vyplývající z Politiky územního rozvoje (PÚR) České republiky

Aktuálně platná Politika územního rozvoje ČR, pořízená Ministerstvem pro místní rozvoj, byla schválena usnesením Vlády ČR číslo 939 dne 20.7.2009.

Město Úvaly se nachází v prostoru Rozvojové oblasti OB-1 (Praha). Z hlediska dopravní infrastruktury městem úvaly prochází IV. Transevropský multimodální koridor (železniční). Silnice I/12, případně její přeložená trasa, nespadá do základní sítě kapacitních silnic, stanovované Politikou.

4.2. Požadavky vyplývající z Územního plánu vyššího územního celku (ÚP VÚC) Pražský region

Středočeský kraj dosud nemá schválené Zásady územního rozvoje (usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje č. 38-26/2008/ZK ze dne 18.6.2008 bylo schváleno zadání), proto je pro území města Úvaly platný ÚP VÚC Pražského regionu, schválený Usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje č. 55-15/2006/ZK ze dne 18.12.2006.

ÚP VÚC v prostoru jižní části města Úval sleduje především koridor přeložky silnice I/12 s mimoúrovňovou křižovatkou Tuklaty a navazující přeložkou silnice II/101 (aglomerační okruh Prahy). Uvedené záměry nejsou v rozporu s navrhovanou koncepcí využití území.

Vysokorychlostní železniční koridor Praha-Brno, podle jedné z dříve prověřovaných variant situovaný přes

území řešené touto studií, je dle platného ÚP VÚC stabilizován paralelně s dálnicí D11 a tudíž mimo zájmovou lokalitu.

Návrh změn XI) ÚPnSÚ Úvaly je v souladu s politikou územního rozvoje a územně plánovací dokumentací vydanou krajem – viz Stanovisko Krajského úřadu Středočeského kraje vydané pod čj.: 021450/2010/KUSK dne 8.2.2010.

4.3. Požadavky vyplývající z Územního plánu sídelního útvaru (ÚPnSÚ) Úvaly

Nový územní plán, odpovídající požadavkům zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, dosud není pořízen; dle dostupných informací jsou nyní pro něj jako podklad pořizovány územně-analytické podklady.

Stávající Územní plán sídelního útvaru (ÚPnSÚ) Úvaly je z roku 1995 (autor Ing. arch. Petr Durdík), od té doby byl desítkrát modifikován (databáze iLAS monitoruje celkem 8 změn – číslování změn není kontinuální, protože některé změny byly z pořizování vypuštěny, některé naopak rozděleny do více samostatných řízení). Aktuálně je pořizována změna č. XI., k níž tato územní studie slouží jako podklad.

Výčet základních požadavků, vyplývajících z projednávané změny č. XI) ÚPnSÚ Úvaly (včetně požadavků vztahujících se na řízení o umístování staveb):

- Území je rozčleněno na plochy všeobecně smíšené a plochy smíšené výrobní (funkční využití je navrženo v souladu s vyhláškou č. 501/2006 Sb.)
- Budoucí bytová výstavba v ploše navržené jako všeobecně smíšené území bude situována mimo ochranné pásmo přeložky silnice I/12. Případná protihluková opatření budou realizována na náklady stavebníka. Lokalita [všeobecně smíšeného území] je zařazena do podmíněně využitelného území, kde může být realizována zástavba až po prokázání souladu s hygienickými limity.
- Budou minimalizovány vjezdy na státní silniční síť.
- Budoucí výstavba nezasáhne do vodního toku a jeho údolní nivy a ani neovlivní ekologicko – stabilizační poměry vodního toku jako významného krajinného prvku.
- Vlivem urbanizace nesmí dojít ke zvýšení toku v recipientech, v případě nutnosti budou budovány retenční nádrže. Po obvodu lokality budou vybudovány dostatečně kapacitní dešťové svody, tak aby nedocházelo k podmáčení a zaplavování zastavěného území.
- V územním řízení budou případně navržená křížení vodních toků projednána s dotčenými orgány a příslušnou vodohospodářskou správou.
- Komunikace budou navrženy tak, aby umožnily bezpečný průjezd požárních vozidel, dále budou respektovat platné obecně technické požadavky vyplývající z vyhlášky o obecných požadavcích na využití území. Bude navrženo zajištění lokality vodou pro hašení a likvidaci případných havárií.
- V rámci územního řízení budou konkrétní projekční záměry předloženy příslušnému orgánu státní správy k vyjádření, zda budou či nebudou předmětem posuzování vlivů na životní prostředí.
- Veřejně prospěšné stavby se ve změně nevyskytují.
- Regulační plány nejsou požadovány.
- Výstavba bude koordinována s realizací plánované přeložky komunikace I/12. Plocha A bude členěna do několika dílčích lokalit, které umožní postupnou realizaci výstavby. Vymezení jednotlivých lokalit bude řešeno územní studií.
- Architektonicky nebo urbanisticky významné stavby, pro které může vypracovávat architektonickou část projektové dokumentace jen autorizovaný architekt, nejsou vymezeny.
- Stavby nezpůsobilé pro zkrácené stavební řízení podle § 117 odst. 1 stavebního zákona nejsou vymezeny.

Územní studie respektuje výše uvedené požadavky a vytváří podmínky pro jejich implementaci v navazujících správních řízeních.

5. LIMITY VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Následující výčet uvádí přehled limitujících jevů, které se v řešeném území vyskytují.

5.1. Bonitované půdně-ekologické jednotky

Pozemky zemědělského půdního fondu bonitovanými půdně-ekologickými jednotkami. Pozemky I. třídy ochrany představují cca. 20% celkových záborů, pozemky II. třídy ochrany představují cca. 17% záborů, pozemky III. třídy ochrany představují cca. 17% záborů, pozemky IV. třídy se v území nevyskytují; pozemky V. třídy ochrany představují zbylých cca. 46% záborů.

5.2. Vodní tok včetně ochranného pásma vodního toku

Řešeným územím protéká jediný vodní tok – Přišimaský potok, pravostranný přítok říčky Výmola (hydrologické pořadí 1-04-07-054). Vodní tok s nivou představuje také významný krajinný prvek (VKP). Potok vtéká do území v jeho jihozápadním cípu, směřuje k severu a po cca. 200 metrech pokračuje regulovaným korytem k severozápadu. Jižní úsek potoka vytváří katastrální hranici úvaly u Prahy/Přišimasy; v tomto úseku není vymezen samostatnou pozemkovou parcelou. Údolní niva potoka je nevýrazná, tvoří ji v jižní části neudržovaná jednoduchá řada příbřežních dřevin; severněji se pak niva mírně rozšiřuje, avšak okolní porosty přecházejí do keřového charakteru. Potok není systematicky udržován. Ochranné pásmo vodního toku vyplývající ze zákona č. 254/2001 Sb., O vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), představuje pás v šířce 6 metrů od břehové čáry.

5.3. Meliorační kanály

V území se nachází meliorační příkop na pozemku 3958/1 k. ú. Úvaly u Prahy o celkové délce cca. 600 metrů, z toho cca. 200 metrů se nachází již v zastavitelných plochách, které byly předmětem změny č. V)B ÚPnSÚ Úvaly. Příkop odvodňuje pouze plochy, které jsou aktuálně určeny k zastavění, proto lze předjímat jeho zrušení. Menší meliorační příkop se nachází i na pozemku 3059/1 k. ú. Úvaly u Prahy, v ochranném pásmu budoucí komunikace. Vzhledem k průchodu obou kanálů stavbou plánované přeložky silnice I/12 je nutné nezbytné úpravy, popřípadě zrušení obou melioračních opatření koordinovat s investorem přeložky I/12.

5.4. Nadzemní vedení elektrizační soustavy včetně ochranného pásma

Lokalitou prochází nadzemní vedení elektrické energie 22,0 kV. Ochranné pásmo vyplývající ze zákona č. 458/2000 Sb., činí 7 metrů od krajního vodiče po obou stranách vedení. Zákon stanovuje pro činnosti v ochranném pásmu následující podmínky:

V ochranném pásmu nadzemního a podzemního vedení, výroby elektřiny a elektrické stanice je zakázáno:

a) zřizovat bez souhlasu vlastníka těchto zařízení stavby či umisťovat konstrukce a jiná podobná zařízení, jakož i uskladňovat hořlavé a výbušné látky,

b) provádět bez souhlasu jeho vlastníka zemní práce,

c) provádět činnosti, které by mohly ohrozit spolehlivost a bezpečnost provozu těchto zařízení nebo ohrozit život či majetek osob,

d) provádět činnosti, které by znemožňovaly nebo podstatně znesnadňovaly přístup k těmto zařízením. V ochranném pásmu nadzemního vedení je zakázáno vysazovat chmelnice a nechávat růst porosty nad výškou 3 m.

V souvislosti s výstavbou v řešeném území se předpokládá přeložení tohoto nadzemního vedení do podzemního kabelu, případně vybudování nadzemní přeložky.

5.5. Komunikační vedení elektronických komunikací včetně ochranného pásma

Územím prochází trasa páteřního radioreléového parsku Strahov – Bedřichov. Ochranné pásmo paprsku je určeno 2. Fresnelovým elipsoidem, jeho průměr v lokalitě činí cca. 60 metrů. Dle dostupných informací v současné době probíhají jednání s provozovatelem tohoto paprsku, jímž jsou České radiokomunikace, a. s., o přeložení dálkové telekomunikační trasy, čímž by mělo dojít k uvolnění ochranného pásma z roku 1972. V případě nerealizace uvedené přeložky je nutno posoudit vliv plánované zástavby na případný útlum paprsku.

5.6. Silnice I. třídy včetně ochranného pásma

Území sousedí s plánovanou přeložkou silnice č. I/12, úsek MÚK Štěrboholy (R1) – MÚK Tuklaty, kilometráž 10,6 až 11,7. Silnice je navržena ve čtyřpruhovém směrově odděleném uspořádání. V jižní části vede přeložka v zářezu, jehož hloubka činí v km 10,65 až 5,36 metrů; ve středu území překonává násypem s propustkem údolí Příšimaského potoka a zbytek trasy vede opět v mírném (cca. 0,5-2 m) zářezu. V době pořizování této studie není na stavbu této komunikace vydáno pravomocné rozhodnutí o umístění stavby. Ochranné pásmo silnice vzniká rozhodnutím o umístění stavby, vyplývá ze zákona č. 13/1997 Sb. (zákon o pozemních komunikacích). Jedná se o prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 50 m od osy přilehlého jízdního pásu.

Výše uvedený zákon č. 13/1997 Sb. stanovuje následující podmínky pro využívání ochranných pásem:

§ 31

V silničním ochranném pásmu lze povolit zřizování a provozování reklamních poutačů, propagačních a jiných zařízení, světelných zdrojů, barevných ploch a jiných obdobných zařízení, jen pokud nemohou být zaměněny s dopravními značkami nebo s dopravními zařízeními nebo pokud nemohou oslnit uživatele dotčené pozemní komunikace. Povolení vydává příslušný silniční správní úřad po předchozím souhlasu Ministerstva vnitra, jde-li o dálnice a o rychlostní silnice, v ostatních případech po předchozím souhlasu příslušného orgánu Policie České republiky.

§ 32

(1) V silničních ochranných pásmech lze jen na základě povolení vydaného silničním správním úřadem a za podmínek v povolení uvedených

a) provádět stavby, které podle zvláštních předpisů vyžadují povolení nebo ohlášení stavebnímu úřadu,

b) provádět terénní úpravy, jimiž by se úroveň terénu snížila nebo zvýšila ve vztahu k niveletě vozovky. Ustanoveními tohoto odstavce nejsou dotčeny předpisy o územním plánování a o stavebním řádu.

(2) Povolení podle předchozího odstavce se nevyžaduje pro stavby čekáren linkové osobní dopravy, zařízení tramvajových a trolejbusových drah, telekomunikačních a energetických vedení a pro stavby související s úpravou odtokových poměrů.

5.7. Silnice III. třídy včetně ochranného pásma

Územím prochází silnice III. třídy číslo 10168. Jedná se o komunikaci spojující Přišimasy a Úvaly. Ochranné pásmo silnice vyplývá ze zákona č. 13/1997 Sb. a představuje prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky. Podmínky pro umístování staveb a zařízení jsou obdobné jako výše.

6. URBANISTICKÁ KONCEPCE

6.1. Základní principy urbanistické koncepce

Řešení území koncepčně navazuje na sousedící rozvojovou lokalitu Úvaly-Hostín, fáze I., od níž je odděleno koridorem rezervovaným pro budoucí přeložku silnice I/12. Spolu s okrajovou polohou vůči centru města Úval je tímto dán specifický charakter řešené čtvrti. Záměrem je dosáhnout rozvolněnější struktury s posílením vazby k reliéfní konfiguraci. Členění území na plochu všeobecně-smíšenou a plochu nerušící výroby a služeb odpovídá koncepci navazujících ploch změny V)B územního plánu, řešených územní studií I. fáze.

Funkční provázání řešeného území s územím I. fáze je řešeno především lávkou pro pěší přes silnici I/12, která je pokračováním tzv. „Dlouhé třídy“. Tato základní východo-západní kompoziční osa dále pokračuje směrem k rezervě pro budoucí navázání na Přišimaskou silnici. Paralelou vůči této ose je druhá ulice v jižní (hořejší) části území, sledující důsledně vrstevnici; tato ulice, z větší části zklidněná, vytváří naopak vazbu k úvozové cestě na Hradešín s potenciálem pěšího pokračování podél Přišimaského potoka. Na středních úsecích obou ulic jsou umístěny prostory s charakterem náměstí, přičemž spodní náměstí je prostorově kompaktní prostor s městským charakterem, možností umístění autobusové zastávky pro celou čtvrt' a potenciálem komerčních funkcí (obchod); horní náměstí má povahu rekreačně-volnočasové vnitrosídelní plochy, umožňující umístění drobných sportovišť. Vzájemné propojení východo-západních os zajišťují ulice vedené po spádnicí, čímž je vytvořeno základní čtyřúhelníkové jádro souboru. Napojení na Přišimaskou silnici je ulicí kolmou na základní osy s bohatším uličním profilem (15 metrů), ústící do prostoru dolního náměstí. Kvality příměstského bydlení posiluje parková úprava údolní nivy Přišimaského potoka s průtočným poldrem a navazující protihlukový val, jehož koruna přechází v jihozápadním cípu území k úvozové cestě do Hradešína.

Zóna nerušící výroby a služeb je formována konceptem modulových jednotek, které předurčují rastrový systém veřejných komunikací. Toto řešení vytváří na vnějším okraji, orientovaném do volné krajiny, nelineární, „uskakovaný“ okraj, který spolu s malým měřítkem modulu dává předpoklady pro harmonické začlenění do extravilánového panoramatu.

6.2. Návrh prostorové struktury

6.2.1. Náměstí

Náměstími se rozumí významná veřejná prostranství uvnitř souvislé urbánní struktury, vytvářející prostor pro městotvorné a další společenské aktivity. Náměstí jsou umístěna tak, aby umožňovala přirozené směřování obyvatel a zároveň poskytovala diferencované možnosti využití (dolní náměstí má městský charakter, horní náměstí spíše povahu volnočasového prostoru).

6.2.2. Poloveřejné prostory

Díličí úseky obytných ulic jsou vymezeny jako poloveřejné prostory. Jedná se o převážně neprůjezdné úseky ulic, které jsou vytypované jako prostory umožňující zvýšenou míru sociálních interakcí. V navazujících správních řízeních by těmto prostorům měl být věnován zvláštní důraz zejména s ohledem na řešení parteru a podporu jeho pobytových funkcí.

6.2.3. Stavební čára

Stavební čára má směrný charakter. Je stanovena podél hlavních východozápadních uličních os v jejich nejdůležitějších úsecích. Stavební čára je rozlišena ve dvou stupních důležitosti na uzavřenou (plná čára) a otevřenou (přerušovaná čára). Uzavřená stavební čára formuje především jižní stranu hlavní ulice (pokračování Dlouhé třídy) a na ní situovaného prostoru náměstí.

6.2.4. Uliční čára

Uliční čára je stanovena jako podklad pro navazující správní řízení, v němž může být na základě podrobného architektonicko-technického řešení její průběh upraven, především s ohledem na nezbytné rozhledové úhly. Schemata uličních profilů, která jsou součástí studie, prokazují možnost umístění potřebných sítí technické infrastruktury.

6.2.5. Podlažnost

Podlažnost v území nepřesáhne legislativně upravenou výškovou hladinu rodinných domů (2 nadzemní podlaží + podkroví). Výjimkou mohou být bytové domy v centrální části, přiléhající ke stavební čáře uzavřené; u takových domů lze podlažnost zvýšit na tři plná podlaží.

6.3. Charakter zástavby

6.3.1. Obecné principy

Území všeobecně smíšené (jižní část řešeného území) je koncipováno jako rezidenční příměstská struktura. Vzhledem k povaze územní studie jako územně-plánovacího podkladu nelze předjímat konkrétní typ zástavby, následující kapitola proto prezentuje optimální scénář využití území. S ohledem na polohu v hierarchii celoměstské struktury, vazbu na krajinné okolí a relativní prostorovou uzavřenost souboru je

předpokládána zástavba charakteru rodinných domů, s možností situování malých bytových domů v centrální části (u náměstí a podél hlavní třídy). Zároveň je třeba upozornit na skutečnost, že soubor atriových domů je při striktní aplikaci současné legislativy nutno považovat za bytový dům, ačkoliv fakticky se bezpochyby jedná o bydlení v rodinném domě. Územní studie proto sleduje primárně měřítkový charakter zástavby a její vztah k veřejnému prostranství.

6.3.2. Zástavby rodinnými domy orientovanými po vrstevnici

Rodinné domy s jedním nadzemním podlažím a podkrovím, zalomená podélná osa sedlové střechy orientovaná rovnoběžně s vrstevnicí. Organické zasazení příjezdových komunikací, garáží i vlastních domů do severně svažitého terénu. Parcely jsou členěny na větší obytnou část na jižní straně a menší přístupovou část na severní straně domů.

6.3.3. Zástavby atriovými rodinnými domy

Přízemní, ojediněle dvoupodlažní zástavba, domy osazeny na severní, západní nebo východní hraně parcely kolem zahradního atria. Příjezdové komunikace tvoří strukturu poloveřejných prostorů.

6.3.4. Uliční zástavba rodinnými domy

Rodinné domy se dvěma nadzemními podlažími. Hřeben rodinného domu je orientován rovnoběžně s ulicí. Uliční fasáda může být na hranici pozemku nebo mírně odsazena od ulice, vytváří tak prostor pro parkovací stání a předzahrádku. Garáž je v rámci objektu domu.

6.3.5. Individuálně orientovaná zástavba

Rodinné domy se dvěma nadzemními podlažími a plochou nebo sedlovou střechou. Jsou umístěny na pozemcích tak, aby vždy vznikl menší živý příjezdový a vstupní prostor a větší obytný rekreační prostor, jehož alespoň nějaká část je dostatečně intimní a vytváří venkovní zcela soukromý prostor (nevidíte k sousedovi).

6.3.6. Zóna nerušící výroby a služeb

Zóna je rozčleněna do ploch modulového systému 12 x 24 metrů. Východiskem této základní jednotky je v současnosti nejpoužívanější evropský koncept malého podnikatelského provozu. Jednotky lze navzájem spojovat do větších celků, což umožňuje flexibilitu při postupném rozvoji podnikatelských subjektů za současného zachování měřítka celé zóny. Plocha jednotky může být zastavěna výrobním objektem, využita jako skladový/zásobovací dvůr nebo sloužit jako účelová rezerva pro budoucí rozvoj. Všechny jednotky jsou komunikačně obslouženy a veřejně přístupné.

6.4. Etapizace a způsob výstavby

Obytná část řešeného území představuje celek plošně odpovídající cca. dvěma čtvrtím fáze I., co do kapacitních ukazatelů (počty obyvatel) však odpovídá jedné čtvrti. Jeho podrobnější dělení není stanoveno, kromě výše uvedeného důvodu, i s ohledem na jediný hlavní vjezd do území.

Podmínkou pro výstavbu v území je vybudování páteřní stoky splaškové kanalizace, vodovodního přivaděče a dalších prvků nadřazené infrastruktury. Kromě organizovaného, developerského způsobu výstavby lze v území uvažovat i individuální výstavbu při zohlednění této územní studie.

7. DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

7.1. Širší dopravní vztahy

Hlavním dopravním tahem města úvaly je silnice I. třídy č. 12, vedoucí z Prahy směrem na Kolín. Silnice extravilánového charakteru prochází zastavěným územím města, čímž odděluje jižně položené městské čtvrti od městského centra. Přeložka této silnice v úseku R1 (Běchovice) – MÚK Tuklaty (délka 14 km) je navržena jižně od stávající trasy; parametry přeložky odpovídají kategorii S24,5/80, jedná se o čtyřpruhovou směrově rozdělenou komunikaci. Plánovaná přeložka vytváří severní hranici řešeného území. Územní rozhodnutí této komunikace ke dni zpracování této studie dosud nenabylo právní moci z důvodu odvolání účastníků řízení.

Severojižní osu Úvalska představuje komunikace II. třídy č. 101 (tzv. aglomerační okruh). Silnice dnes prochází intravilánem obce a výhledově je navržena její přeložka se zaústěním do plánované MÚK Tuklaty, krátkým úsekem, na němž přejímá její funkci přeložka I/12 a následným pokračováním z MÚK Úvaly směr Škvorec.

Síť silnic III. třídy spojuje Úvaly s dalšími obcemi v okolí; řešeným územím prochází komunikace III/10168 ve směru na Přišimasy.

7.2. Dopravní koncepce řešeného území

7.2.1. Napojení na silnici III/10168

Komunikace III/10168 (Úvaly-Přišimasy) představuje hlavní silniční spojnici řešeného území s centrem Úval i okolními obcemi. Vzhledem k požadavku na minimalizaci sjezdů je uvažováno jedno napojení pomocí malé okružní křižovatky (vnější průměr 32,0 metrů). Křižovatka je umístěna v místě počínající rampy nadjezdu silnice III/10168 nad silnicí I/12. Alternativně je možné napojení na silnici III/10168 řešit ve stejném místě pomocí běžné vstříčné křižovatky.

Výhledově je možno uvažovat druhé napojení rezidenčního území z jihovýchodu, opět z Přišimaské silnice (III/10168); toto propojení je podmíněno vyřešením majetkoprávních otázek na sousedním katastru (Přišimasy) a spočívá ve vybudování přemostění Přišimaského potoka a krátké spojovací komunikaci v délce cca. 65 metrů.

7.2.2. Obslužné komunikace

Obslužné komunikace v zóně všeobecně-smíšeného území představuje zokruhovaná komunikace s napojením na silnici III/10168. Komunikace jsou navrženy jako obousměrné, v šířkovém profilu 6,0 metrů, s oboustrannými chodníky. V centrálním prostoru (křížení příjezdu ze silnice II/10168 a pokračování Dlouhé třídy) je navrženo náměstí, umožňující otáčení větších dopravních prostředků (autobus).

7.2.3. Zklidněné komunikace

Síť zklidněných komunikací zajišťuje napojení většiny pozemků. Komunikace z hlediska funkčního členění spadají do kategorie D1. Zklidněné komunikace jsou až na výjimky navrženy jako obousměrné, s proměnným uličním profilem, který zpomaluje průjezd vozidel obsluhovaným územím a vytváří podmínky pro pobytové využívání veřejného prostranství. Jednotlivé zklidněné komunikace jsou řešeny převážně jako neprůjezdné, zakončené otáčecími místy pro osobní automobily. U delších úseků zklidněných komunikací v blízkosti Přišimaského potoka je umožněn příležitostný průjezd vozidel technické obluhy (odvoz odpadků, hasiči), aby bylo vyloučena potřeba jejich couvání či otáčení.

7.2.4. Osluha území nerušící výroby a služeb

V území nerušící výroby a služeb je navržen rastrový systém obslužných komunikací (funkční skupina C). Komunikace jsou navrženy v šířce 7,0 metru, s vnitřními poloměry min. 6,0 metru. Areál navrhované čerpací stanice pohonných hmot je napojen jednak sjezdem ze silnice I/12, jednak ze zóny nerušící výroby.

7.3. Doprava v klidu

Odstavování vozidel je řešeno v garážích nebo stáních na vlastním pozemku v souladu s platnou normou ČSN 73 6110 Projektování pozemních komunikací. Pro potřebu návštěvníků budou vyhrazena stání v běžném uličním profilu. Parkování v zóně nerušící výroby a služeb je řešeno vesměs ve vstupním předprostoru objektů, rozměrnější nákladní vozidla budou odstavována ve dvorech jednotlivých provozoven.

7.4. Veřejná hromadná doprava

Město Úvaly disponuje železniční stanicí ležící na hlavní trati Praha-Kolín s vynikající dostupností centra hlavního města. V současnosti činí jízdní doba cca. 26 minut, takt ve špičce 30 minut, vlaky jsou plně zapojeny do systému příměstské železnice v rámci Pražské integrované dopravy (PID). Trať představuje součást systému koridorových železnic, ačkoliv právě úsek Úvaly-Běchovice dosud neprošel modernizací. Železniční stanice Úvaly se nachází ve vzdálenosti cca. 2 km od řešené lokality.

Obsluhu území ve spádovém území železniční stanice zajišťují linky pravidelné autobusové dopravy provozované Okresní autobusovou dopravou Kolín, s. r. o. Linky jsou zapojeny do systému PID, město Úvaly a městys Škvorec spadají do 1. tarifního pásma, Příšimasy spadají do 2. tarifního pásma. V současnosti je území jižně od Úval pokryto jedinou linkou č. 423 v trase Úvaly, železniční stanice – Škvorec (– Škvorec, Třebohostice) – Příšimasy – Doubravčice. Linka vede silnicí II/101 (ul. Škvorecká). Po realizaci řešeného území – fáze II. souboru Hostín lze uvažovat o obslužení území přímou linkou spojující Příšimasy a Úvaly. Územní studie vytváří podmínky pro zajištění autobusů do obytného území včetně možnosti zřízení zastávky. Díky možnosti kruhového obrátiště lze v lokalitě zřídit i konečnou zastávku vnitroměstské úvalské kyvadlové dopravy (např. minibus), bude-li zřízena.

7.5. Pěší provoz

Podél obslužných komunikací budou vedeny oboustranné chodníky. Obytné zóny (zklidněné komunikace), které tvoří většinu pozemních komunikací uvnitř obytné čtvrti, budou řešeny v souladu s předpisem „TP 103 - Navrhování obytných a pěších zón“ (schváleným Ministerstvem dopravy). Pobytová funkce v těchto ulicích převládá nad funkcí dopravní, chodci se smí tudíž pohybovat v celém uličním profilu. Zlepšenou prostupnost území dále zajišťují zvláštní uličky pro pěší (s vyloučením jiné dopravy). Systém veřejných prostor umožňuje vznik pěších tras celoměstského charakteru, kromě navázání na pěší zónu „Dlouhé třídy“ pomocí pěší lávky nad silnicí I/12 se jedná o historický úvoz vedoucí k soše sv. Donáta (s pokračováním směr Hradešín) a pěší trasa podél Příšimaského potoka.

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

8. TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

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.

8.1. Zásobování elektrickou energií

8.1.1. Stávající vedení elektrické energie

Lokalitou prochází dvě nadzemní distribuční linky vysokého napětí 22,0 kV, jejich provozovatelem je ČEZ Distribuce, a. s. Linky jsou napájeny z transformovny VVN/VN v obci Lázně Toušeň. Pro pokrytí narůstajících potřeb elektrické energie Úvalska a jeho okolí je připravována výstavba nové transformovny VVN/VN u obce Horoušany (severně od Úval); tato akce je v současnosti ve stádiu posuzování vlivu na životní prostředí (EIA).

8.1.2. Koncepce řešení

Při přípravě území k výstavbě budou provedeny přeložky stávajících nadzemních vedení VN do kabelových tras. Přeložka vedení VN, které dnes prochází lokalitou ve směru východ-západ, je uvažována v rámci výstavby fáze I. obytného souboru.

V řešeném území bude realizována distribuční kabelová soustava 0,4 kV. Kabely budou umístěny v souladu s prostorovou normou pro uložení sítí (ČSN 73 6005). Zdrojem energie budou trafostanice 22/0,4 kV, rovnoměrně rozmístěné v území. Trafostanice budou napájeny z překládaných vedení VN, případně novým vedením ze severu ze stávajícího hlavního dvojvedení do území nerušící výroby a služeb.

8.2. Zásobování energetickým plynem

8.2.1. 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, západně od řešeného území. Tato stanice je připojena na plynovod o velmi vysokém tlaku (VVTL) Limuzy – Měcholupy, procházející jižně od řešeného území. Rozvodná síť je řešena jako okružová. Stávající kapacita středotlaké plynovodní sítě města Úvaly není dostačující pro pokrytí potřeb rozvojových lokalit.

8.2.2. Připojení na nadřazený systém

Připojení na nadřazený systém (VVTL plynovod Limuzy – Měcholupy) je možné buď prostřednictvím přivaděče z lokality Hostín fáze I. (v případě, že bude vybudován), nebo samostatným přivaděčem v délce cca. 1 000 metrů z VVTL plynovodu. Toto samostatné napojení by vedlo v souběhu se silnicí III/10168 (Úvaly-Přišimasy).

8.2.3. Vnitřní rozvody

V řešeném území je předpokládána potřeba zemního plynu pro vytápění obytných budov a objektů nerušící výroby a služeb. Rozvodná síť bude realizována podle současných standardů jako středotlaká větvená.

8.3. Možnosti využití alternativních zdrojů energie

Pro zajištění energetických potřeb území lze užít alternativní zdroje energie (např. tepelná čerpadla). Při koncepčním energetickém řešení celého území tak lze nahradit potřeby plynovodních rozvodů v lokalitě, případně její části. Podrobnosti budou předmětem prověřování v rámci územního řízení.

8.4. Zásobování vodou

8.4.1. Stávající vodovodní infrastruktura

V závěru roku 2009 bylo město Úvaly napojeno na káranské vodovodní řady, které nahradily dřívější zdroj pitné vody (prameniště v povodí Jirenského potoka). Úvalský 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.

Městem Úvaly dále prochází skupinový vodovod Škvorec – Tuklaty – Rostoklaty; tento vodovod je zásobený z pražského vodovodního systému a poskytuje vodu pro obce Škvorec, Dobročovice, Květnice, Tuklaty, Rostoklaty, Břežany II a obytný soubor Úvaly-Na Slovanech.

Oba systémy nejsou dosud propojeny, připravuje se jejich propojení v plánovaném zemním vodojemu Úvaly-jih, situovaném poblíž silnice II/101 západně od řešené lokality. Vodojem bude mít dvě akumulární nádrže o objemu 2 x 250 m³, situován bude na kótě 282,40 m. n. m.

8.4.2. Koncepce zásobování území vodou

Řešené území bude připojeno na vodovodní řady přivaděčem, vedoucím podél Přišimaského potoka. Zdrojem vody bude plánovaný vodojem Úvaly-jih. V řešeném území je navržen vodovodní řad, trasovaný v souladu s vedením uliční sítě. Řad je navržen jako okružový. Technické parametry vodovodního řadu budou navrženy na základě podrobného hydrotechnického výpočtu.

8.5. Odvodnění území – splašková kanalizace

8.5.1. Popis stávající kanalizační infrastruktury

Kanalizační systém města Úvaly je tvořen oddílnou soustavou stok – dešťovou a splaškovou kanalizací. Splaškové vody jsou odváděny na ČOV Úvaly II, nacházející se v severní části města poblíž dvora Hodov. ČOV II. je stavebně připravena pro 6000 EO, vystrojeny jsou prozatím pouze dvě linky ze čtyř (aktuální dostupná kapacita je 3000 EO). V současnosti je připravováno dovybavení ČOV technologií a dobudování hrubého předčištění, přičemž po realizaci těchto opatření by měla kapacita ČOV II. činit 6000 EO.

8.5.2. Koncepce řešení splaškové kanalizace

Splaškové vody budou odváděny převážně gravitační splaškovou kanalizací, která bude trasována v uličním profilu v souladu se směrným koordinačním uspořádáním, znázorněným v grafické části. Jednotlivé uliční větve budou svedeny do nejnižšího místa lokality, které se nachází v blízkosti plánovaného přemostění Přišimaského potoka silnicí I/12 pod hrází poldru.

Odpadní vody budou dále odváděny stokou podél Přišimaského potoka, která bude zaústěna do stávající stoky DN 300 v prostoru křížení ulic Škvorecká a Přišimaská. Realizace dolního úseku stoky je předpokládána v rámci výstavby fáze I. obytného souboru Hostín. Odpadní vody budou dále odtékat páteřní stokou „A“ na ČOV Úvaly II. Posouzení případných nutných úprav páteřní stoky „A“ je závislé na počtu připojených obyvatel, dle posledních známých údajů odpovídá využitelná kapacita stoky „A“ cca. 3000 EO. V případě, že

počet připojovaných obyvatel z rozvojových ploch jižní části města Úvaly včetně území řešeného touto studií přesáhne uvedené zatížení, bude nezbytné provést zkapacitňující úpravy páteřní stoky.

Menší část území na severu zóny nerušící výroby a služeb nelze odvést gravitačním způsobem, bude nutné zde zřídit čerpací stanici s výtlačným řadem.

8.6. Odvodnění území – dešťová kanalizace

8.6.1. Stokový systém

Pro odvádění dešťových vod bude zřízen systém dešťových stok. Navržený systém představuje soustavu nezávislou na stávající síti i na dešťové kanalizaci řešené ve fázi I. Uvažuje se s odváděním dešťových vod pouze ze zpevněných ploch veřejných komunikací a střech objektů nerušící výroby a služeb; dešťové vody ze střech rodinných domů budou likvidovány na místě jejich zasakováním.

Celé odvodňované území náleží do jednoho povodí. Systém je navrhován jako gravitační, většina dešťových vod je směřována do recipientu – Přišimaského potoka.

8.6.2. Retence dešťových vod

Dešťové vody budou odváděny do retenční dešťové nádrže (poldru), který bude zřízen na Přišimaském potoce. Poldr je navržen jako průtočný; jeho předběžné technické parametry jsou následující:

Odhad objemu zemního tělesa nádrže: 1000 m³ (1500 m³ i se založením)

Ovladatelný retenční objem nádrže (objem po úroveň bezpečnostního přelivu): cca 1000 m³ při výšce cca 1,5 m

Neovladatelný retenční prostor (objem vymezený úrovní bezpečnostního přelivu): cca 1300 m³ při výšce 0,5 m

Celkový retenční objem: cca 2300 m³

Celková výška nad terénem: cca 2,5 m (1,5 m po normální hladinu + 0,5 m přepadový paprsek + 0,4 m převýšení hráze nad maximální hladinu)

Délka hráze: cca 110 m

8.6.3. Zasakování dešťových vod

V severní části území nerušící výroby a služeb nebude vzhledem k nepříznivým sklonovým poměrům možné zřídit dešťovou kanalizaci, jejíž vody by bylo možno odvést do Přišimaského potoka. Proto je zde navržen systém zasakovacích průlehlů v prostoru mezi výrobním areálem a plánovanou přeložkou silnice I/12. Lokální zasakování je možné uvažovat i v příslušně dimenzovaných uličních profilech uvnitř souboru.

8.7. Veřejné osvětlení

V lokalitě bude zřízen systém veřejného osvětlení. Osvětlení budou zajišťovat stožárová tělesa, kabeláž bude řešena jako okružová. Budou zřízeny oddělené spínací body pro rezidenční území a zónu nerušící výroby a služeb. Koordinace světelných bodů s uliční zelení a podrobný návrh rozvodů bude předmětem navazujících správních řízení.

8.8. Telekomunikace

Připojení lokality k veřejné telekomunikační síti je možné pomocí napojení na optický telekomunikační kabel Úvaly-Škvorec, probíhající podél ul. Škvorecká. Podrobnosti budou řešeny v navazujících řízeních.

9. 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.

10. ZÁVĚR

Tato územní studie byla zpracována jako podklad ke schválení čistopisu změn územního plánu č. XI). Studie prověřila možnost řešení zástavby daného území formou odpovídající územně-plánovacímu podkladu, přičemž představuje nepominutelný podklad pro navazující správní řízení.