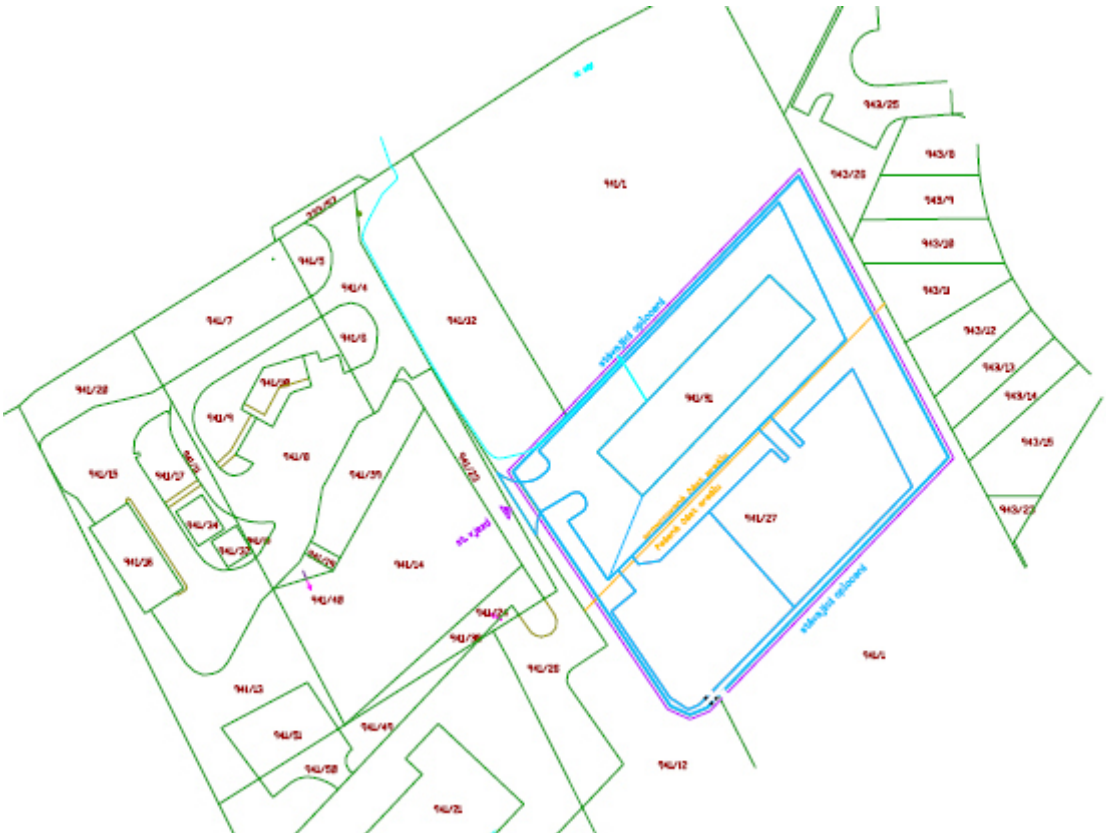
Územní studie Všebořice



Územní studie pro plochy přestavby P3-17 v k. ú. Všebořice

Pořizovatel:
Magistrát města Ústí n.L.
Odbor územního plánování a stavebního řádu

Objednatel:
JAMAKRA servis s.r.o.
400 01 Ústí nad Labem
Jaromír.smejc@autoul.cz

Zpracovatel:
Ing. arch. Zdeněk Havlík
Masarykova 106/129, 400 01 Ústí nad Labem

říjen 2023

OBSAH

A.ZÁKLADNÍ INFORMACE 2

A.1.ZÁKLADNÍ ÚDAJE O ÚZEMÍ 2

A.2.VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ 3

A.3.Zdůvodnění zadání a cíle řešení 4

A.4.POUŽITÉ PODKLADY 5

A.5.STÁVAJÍCÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ 5

B.NÁVRH URBANISTICKÉ KONCEPCE 6

B.1.CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ 6

B.2.Vyhodnocení podmínek daných územním plánem 6

B.3.Specifické charakteristiky řešeného území vyplývající z jeho polohy 8

B.4.Vazby řešeného území na širší okolí 8

B.5.NÁVRH 9

C.TECHNICKÉ ŘEŠENÍ 12

C.1. doprava 12

a) vymezení řešeného území 12

b) poloha území v dopravním systému 12

c) místní komunikační síť 12

d) síť pěších komunikací 13

e) klidová doprava 13

f) hromadná doprava osob 14

g) dopravní limity území 14

C.2. odpady 15

C.3. vodovod 15

C.4. kanalizace 15

C.5. zásobování elektrickou energií 16

C.6. zásobování plynem 16

A. ZÁKLADNÍ INFORMACE

A.1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O ÚZEMÍ

Kraj: Ústecký

Obec: Ústí nad Labem

Katastrální území: Všebořice

Plochy dle ÚP: Plocha přestavby P3-17

A.2. VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

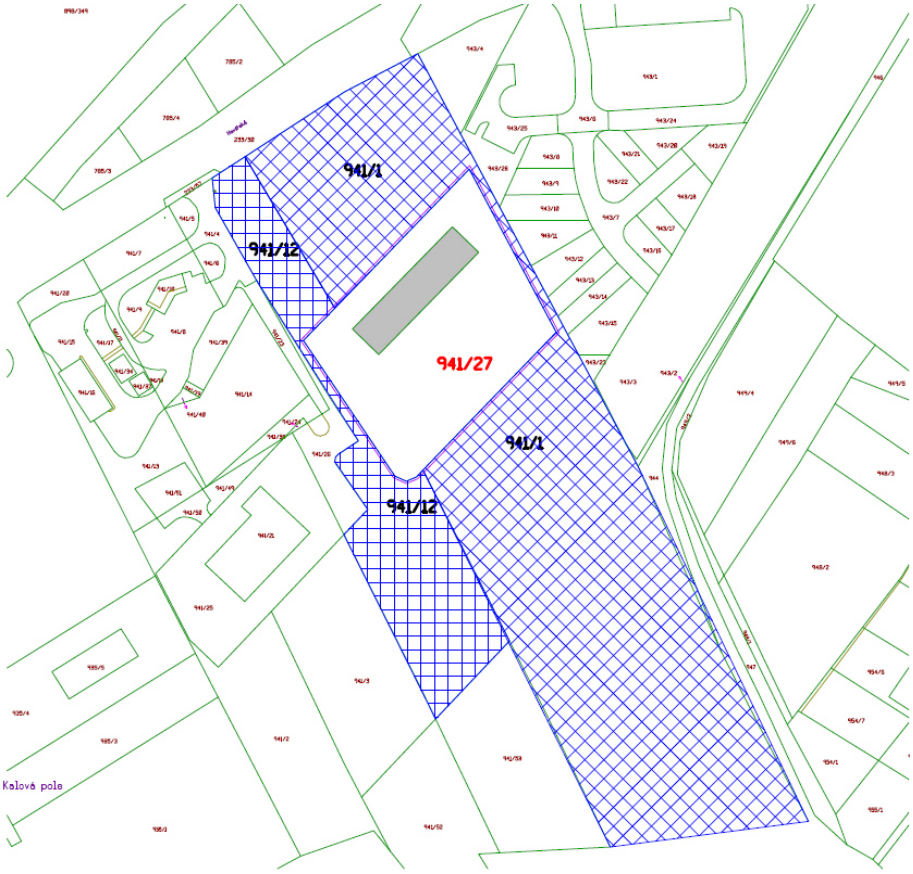
„Územní studie bude zpracována pro celé řešené území v rozsahu, v jakém je vymezeno platným územním plánem. V rámci řešení širších vazeb na okolí je možno v návrhu územní studie přesáhnout mimo vymezené území. Tento přesah musí být v návrhu dostatečně odůvodněn.“

Cíle: Navržení optimálního využití území vzhledem k umístění plochy a její logické návaznosti s využitím přípustných a podmíněně přípustných činností v souladu s navrženým převažujícím účelem využití tak, aby bylo zajištěno kvalitní životní a sociální prostředí, navrženo veřejné prostranství dle platných právních předpisů a napojení na dopravní a technickou infrastrukturu s ohledem na existující limity v území a již pořízené územně plánovací podklady.
Území přestavby řešené územní studií se nachází na severozápadním okraji města Ústí nad Labem. Na ploše P3–17 se jedná převážně o stávající zastavění plochy komerční občanskou vybaveností související s prodejem a servisními službami a plochami klidové dopravy s touto činností související. Plocha P3–17 je poziční a funkční součástí širší skladby ploch na okolních parcelách a její funkční využití této skutečnosti odpovídá. Na ploše Z3–11 se jedná o volné nezastavěné území v k.ú. Všebořice. Pozičně související plocha přestavby P3-19 je již využívána vícero funkcemi, převažující jsou obchodní zařízení (Staviva atd.), dopravní služby (čerpací stanice, stanice technické kontroly atd…). Plochy jsou vyspecifikované Územním plánem Ústí nad Labem, schváleným zastupitelstvem města v roce 2011.
Lokalita je označena jako **plocha přestavby P3-17 (dále jen P3-17)**, o celkové výměře 7999,7 m^2.

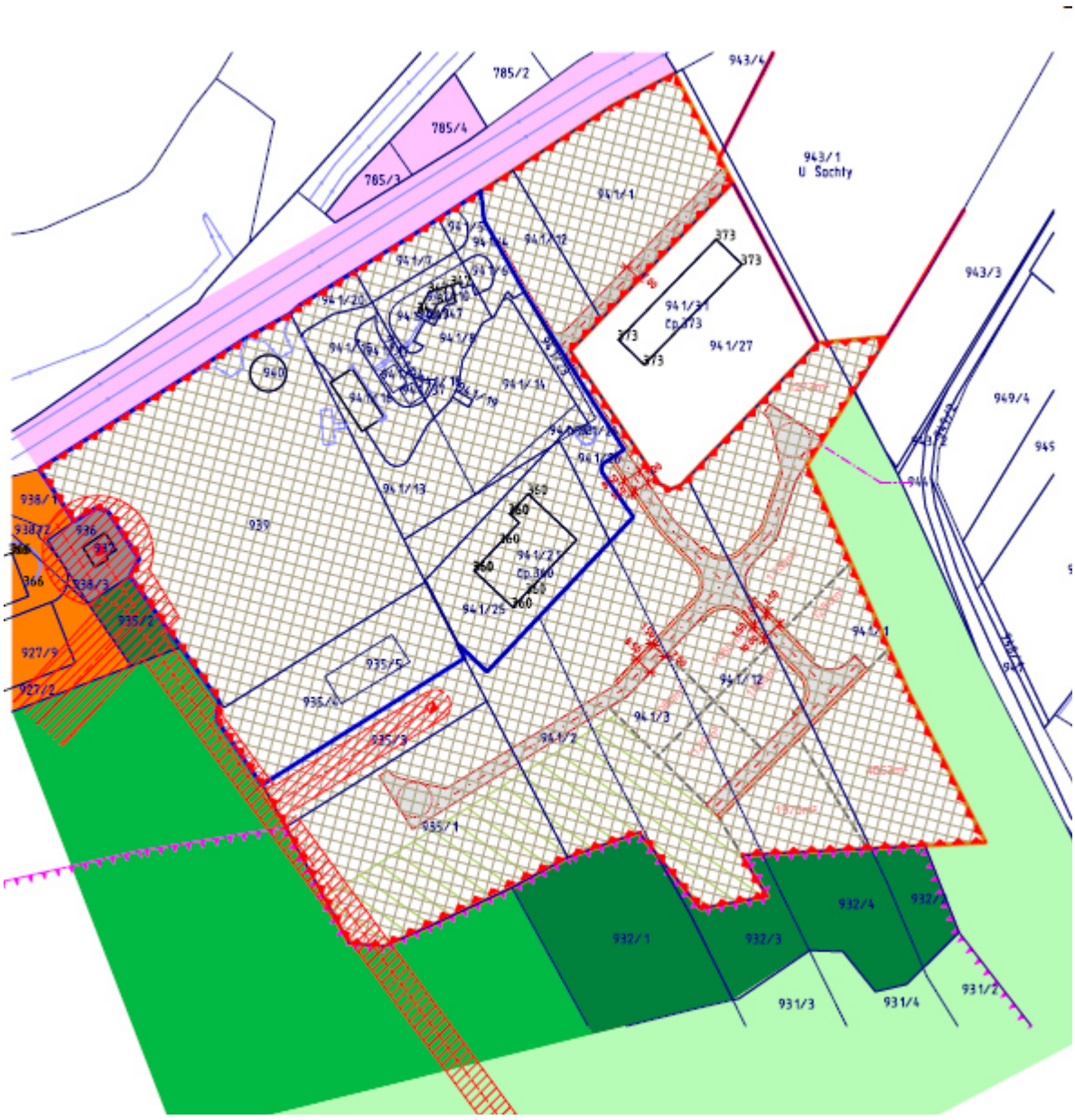
Řešené území **P3-17** zahrnuje prostor na okraji zastavěné části Všebořic, je pozičně vklíněný do širšího územní studií již řešeného prostoru (Plocha přestavby P3-19 a plocha změny Z3-11) vymezeného stávající silnicí I. třídy, která je zároveň přivaděčem na dálnici D8, na severu bývalým areálem tlakové plynárny Užín, nyní připravované jako nový průmyslový areál řešený v programech „Brownfields“, na jihu nezastavěným územím místní části Střížovický vrch a na východě nezastavěným územím městské čtvrti Všebořice.

Poznámka zpracovatele: Pro řešení plochy Z3–11 byla do územní studie zpracované v roce 2016 organicky zapojena již zpracovaná územní studie plochy P3–19 a tímto byly obě plochy (Z3–11 a P3– 19) řešeny jako jeden celek,)

Plocha **P3-17 o celkové rozloze téměř 8000 m2 se nachází na pozemcích p.č.941/27,941/31** v k.ú. Všebořice a je vymezena majetkovými čarami pouze dvou pozemků p.č.941/1 v k.ú. Všebořice ze severozápadu, severovýchodu a jihovýchodu a p.č. 941/12 v k.ú. Všebořice ze severozápadu jihozápadu a jihu. *Viz obr. č.1*



Takto vymezená a pozičně související plocha je touto územní studií řešena samostatně přesto, že je součástí širšího komerčně využívaného prostoru části Všebořic, které bylo řešeno v Územní studii plochy Z23-11 zpracované v roce 2016. Do tehdy řešeného území nebyla plocha přestavby **P3-17** zahrnuta. Tento fakt je odůvodněním potřeby tuto předkládanou územní studii zpracovat.
Viz následující obrázek



Tato skutečnost do jisté míry determinuje předkládané řešení z hlediska prstorového, funkčního i dopravního

.A.3. ZDŮVODNĚNÍ ZADÁNÍ A CÍLE ŘEŠENÍ

K pořízení územní studie přistoupil Odbor územního plánování a stavebního řádu Magistrátu města Ústí nad Labem ve spolupráci s majiteli pozemků na části řešeného území, jako naplnění podmínky pro další územní rozvoj lokality a možnost zahájení zástavby, vyplývající z platného ÚP Ústí nad Labem, do jehož správního území plochy patří. Účelem zpracování územní studie je pořízení podkladu pro rozhodování v území. Zadání této územní studie je nesporně odůvodněno také skutečností, že řešená plocha P3-17 je pozičně, funkčně i dopravně integrovaná do v minulosti řešených vzájemně na sebe navazujících ploch Z3-11 a P3-19 a vzniká tak jeden územní celek se společným napojením obslužné dopravy a technické infrastruktury a nadále bude o celém území všech tří ploch rozhodováno dohromady jako o jednom organickém územním celku.

Řešení územní studie, mimo jiné, stanovuje urbanistickou koncepci budoucí zástavby, dopravní obslužnost jednotlivých částí až do detailu stavebního pozemku, využitelnost navazujících ploch pro dopravní napojení. Dále je, s ohledem na stupeň dokumentace, dokumentována technická infrastruktura hlavních systémů obslužných a energetických inženýrských sítí. V neposlední řadě řešení beze zbytku respektuje a zapracovává záměry a zásady platného územního plánu města.

Cílem řešení územní studie je návrh optimálního využití území, vzhledem k umístění všech ploch a jejich logické návaznosti, s využitím přípustných a podmíněně přípustných činností v souladu s navrženým převažujícím účelem využití tak, aby bylo zajištěno kvalitní životní a sociální prostředí dle platných právních předpisů. Dále je navrženo napojení na dopravní a technickou infrastrukturu.
Posouzeno bude i stávající využívání území s ohledem na navržený způsob využití plochy P3–17, P3-19 a Z3–11 dohromady. *Viz statˇA5 této zprávy.*

A.4. POUŽITÉ PODKLADY

Podkladem pro zpracování této územní studie byla katastrální mapa zájmového území a geodetické zaměření řešeného území bez vyšetření inženýrských sítí, pořízené jedním z majitelů předmětných pozemků a zpracované geodetickou kanceláří Vaněk.

Dle pokynů pořizovatele byly jako podklady použity ÚPD – platný ÚP Ústí nad Labem. Podkladem pro stanovení rozsahu a formálního zpracování bylo „Zadání územní studie“, které bylo vydáno 05.2023 zpracované pořizovatelem Dalším podkladem byla projektová dokumentace Autosalonu NISAN zpracovaná v roce 2006. Dalším nezbytným podkladem bylo ústní projednání konceptu řešení s pořizovatelem ÚS.

A.5. STÁVAJÍCÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Stávající využití řešené plochy P3-17 je komerční, jedná se o obchodní zařízení u nějž převažuje prodej nových i ojetých osobních automobilů. Plocha je touto územní studií a její grafickou částí řešena samostatně přesto, že je součástí širšího komerčně využívaného prostoru části Všebořic. Lze konstatovat, že stávající funkční využití daného předmětného území P3-17 vhodně doplňuje celkovou skladbu funkcí širšího komerčního prostoru ve Všebořicích.
Stávající využití ploch – výměry v m2 a procentní hodnoty výměr vúči celku:

Celková plocha řešeného území	7999,7 m2 = 100%
Celková zastavěná plocha autosalonu	1133,19 m2 = 14,22%
Celková plocha stávající odstavných ploch - autosalon	2268,34 m2 = 28,36%
Celková plocha stávající zpevněných odstavných ploch	1107,76 m2 = 13,85%
Celková plocha stávající nezpevněných odstavných ploch	1521,46 m2 = 19,02%
Celková plocha stávající zeleně	1853,07 m2 = 23,18%

B. NÁVRH URBANISTICKÉ KONCEPCE

B.1. CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

Řešené území má, s ohledem na její poměrně malou plochu (0,8 ha), morfologicky jednotný charakter s převažujícím spádem orientovaným k severozápadu, směrem ke stávající komunikaci I. třídy. Výškové rozdíly daného řešeného území jsou 224,34 až 226,94 mnm ve směru sever – jih a 222,63 až 229,09 ve směru západ – východ. Sklon celého území se pohybuje od 0 do 10 %. Vyjímku tvoří nájezd na horní zpevněnou část plochy P3-17, která je rovinatá a oproti spodní zastavěné je vyvýšená a slouží jako odstavné stání ojetých

prodávaných automobilů.
Nájezd na tuto náhorní jižní část pozemku má sklon 20 % a plocha sloužící k odstavnému stání je tak pro osoby s omezenou možností pohybu nedostupná.
Poznámka zpracovatele: Tato skutečnost je v rozporu s požadavky na maximální podélné sklony místních komunikací funkční skupiny „C“ stanovené ČSN 73 6110 a musí být v návrhu řešena v souvislosti z budoucí výstavbou na této rezervní ploše realizována.
Povolené sklony komunikaci pro příslušnou kategorizaci „C“ jsou dle ČSN 73 6110 15% v úseku max 50m. *Viz následující tabulka.*

Tabulka 12 – Největší podélné sklony komunikací

Podmínky	Označení komunikací				Poznámka
	A rychlostní	B sběrné	C – obslužné a D 2 – cyklistické stezky	D1 obytné a pěší zóny	
Běžné	5 %	6 %	9 %	5 %	
V odůvodněných případech	7 %	8 %	12 %	8,33 %	12% pro cyklisty do délky 200 m
V mimořádných podmínkách	–	9 % úsek do 150 m	15 % úsek do 50 m	12,5 %	15% ve skupině C v obytné zástavbě

Poznámka zpracovatele: Pro případ expozice a předvedení ojetého vozu zákazníkovi s omezenou možností pohybu, případně prodeje takového vozu takovému klientovi, je prodejce povinen přemístit vozidlo z náhorní odstavné plochy do prodejní plochy před autosalonem, která normové sklony vykazuje. Lze konstatovat, že v současné době prodejce tento způsob prodeje ojetých vozů praktikuje a předmětné prodejní zařízení touto prodejní úpravou splňuje požadavky ČSN 73 6110. *Viz dále v oddíle C1 g) dopravní limity území.*

Morfologie řešeného území je patrná z geodetického zaměření, které je součástí výkresové části.
Řešené území je pohledově exponované zejména od hlavního silničního směru, ze silnice I. třídy, vedoucího k dálnici D8.
Řešené území s ohledem na svoji polohu na okraji zastavěné části obce, navazuje na plochy přírodní nebo plochy přestavbové, plochy změn a převážně na plochy výroby a smíšené.
Dopravně je napojeno na stávající systém navazující na silnici I. třídy

prostřednictvím komunikace místního významu, která je na tuto silnici I. třídy kolmá a obsluhuje také ostatní fukční prvky v areálu – čerpací stanici, zařízení technické kontroly, sklad stavebnin, myčka atd.
Pro napojení celého území je zde stávající křižovatka s odbočovacími pruhy v obou směrech. *Viz obr. č.2*

B.2. VYHODNOCENÍ PODMÍNEK DANÝCH ÚZEMNÍM PLÁNEM

Plocha P3–17 je určena jako přestavbová plocha smíšená – výrobní – SM -

VR. Podmínky pro zástavbu vychází z ustanovení územního plánu města. Pro řešené přestavbové území jsou stanoveny následující podmínky:

Využití pro plochy SM-VR (plochy smíšené výrobní):

SM- VR PLOCHY SMÍŠENÉ VÝROBNÍ

a) převažující účel využití
- umístění a rozvoj drobné výroby, výrobních a nevýrobních služeb, které svým provozem a vyvolanou dopravní obsluhou nevylučují možnost bydlení jako doplněk hlavní funkce

b) přípustné
- zařízení drobné výroby, výrobních a nevýrobních služeb - sklady a veřejné provozy a administrativa
- obchodní, administrativní a správní budovy - veřejné stravování a ubytování
- zařízení na zpracování a výkup zemědělské produkce - ostatní ubytovací zařízení
- odstavná a parkovací stání, garáže
- nezbytná dopravní a technická infrastruktura

c) podmíněně přípustné - zahradnictví
- rodinné a bytové domy

d) podmínky funkčního a prostorového uspořádání
- připouští se pouze takové stavby a zařízení, které svým provozováním a technickým zařízením nenarušují užívání staveb a zařízení ve svém okolí a nenaruší krajinný ráz
- zastavěnost pozemku resp. areálu nepřesáhne 65%, tzn. min 35% výměry pozemků bude tvořit zeleň

e) nepřípustné
- všechny ostatní výše neuvedené funkce a činnosti
- stavby fotovoltaických elektráren mimo fasády a střechy budov

Pod pojmem **zařízení drobné výroby, výrobních a nevýrobních služeb** se rozumí areály výrob a služeb, které nemají průmyslový charakter a zejména svojí činností a vyvolaným provozem negativně nad míru přípustnou neovlivňují sousední plochy a stavby. **Sklady a veřejnými provozy** se rozumí skladové plochy a stavby, sloužící převážně pro veřejnost, např. výkupny druhotných

surovin, třídírny odpadu, kompostárny.

Plocha P3-17 je určena platným územním plánem. Územní plán Ústí nad Labem vymezuje pro plochu Z3-11 způsob využití „SM-VR plochy smíšené výrobní“, což znamená shodné využití jako pro plochu P3–19.

B.3. SPECIFICKÉ CHARAKTERISTIKY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ VYPLÝVAJÍCÍ Z JEHO POLOHY

Řešená plocha P3-17 leží na okraji městské části Všebořic zahrnuje prostor, který je součástí zastavěné části této městské čtvrti, je poziční součástí širšího územní již dříve studiemi řešeného prostoru (Plocha přestavby P3-19 a plocha změny Z3-11) *Viz bod A 2 této zprávy - Vymezení řešeného území*.

Specifikem řešeného území je jeho funkční zhodnocení stávajícím využitím – výstavbou již zkolaudované stavby autosalonu. Lze konstatovat, že řešené území je oborově monofunkční a skladba jeho dílčích ploch sloužících činnostem prodejním, servisním a skladovacím je jednoduchá.
Plocha P3–17 je v současné době celá využívaná jako provoz obchodního zařízení s převažujícím prodejem nových i ojetých osobních automobilů a pozáručním servisem. Nezastavěné plochy jsou využívány jako parkoviště vozů určených k prodeji nebo opravě. Nároky na parkování osobních vozů jsou na tomto řešeném území značné.
Ostatní plochy tvoří nízká zeleň.
Řešená plocha je uzavřená, oplocená elektronicky zabezpečená. Linie oplocení nejsou identické s majetkoprávními čarami dané katastrem.
Tato specifika limitují další využitelnost území pro funkce a požadavky dané platným ÚP bez vynucených úprav. S ohledem na prostorovou a funkční provázanost řešeného území a stávající omezenou možnost odpovídajícího dopravního napojení bude nutné posílit plochy zeleně tak aby byl splněn požadovaný poměr zastavěných, zpevněných a zelených ploch.
Dalším specifikem daného řešeného prostoru je jeho poziční, funkční a dopravní integrace na plochy Z3-11 a P3-19.*viz dále oddíl B.4.*

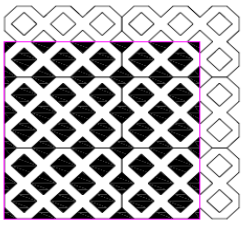
B.4. VAZBY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ NA ŠIRŠÍ OKOLÍ

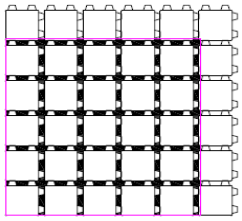
Vazby řešeného území na širší okolí spočívají zejména ve způsobu dopravní obslužnosti a napojení systémů technické infrastruktury.
V návrhu řešení jsou upřesněny stávající průběhy a možnosti dopravního napojení především do plochy P3-19 a dále do prostoru již rozsáhle zastavěného zkolaudovanými stavbami. Řešená plocha má kompletní obslužné komunikace dokončené a zkolaudované. V minulosti zpracovaná studie pro plochu P3–19 připouštěla dobudování malého areálu autoslužeb a integrace řešeného prostoru do širšího okolí má koncepční historii.

B.5. NÁVRH

Návrh je, s ohledem na velikost a plochu řešeného území, veden snahou začlenit tento prostor do širšího areálu v němž převažují funkce drobné výroby a výrobních a nevýrobních služeb. Návrh nezasahuje do funkční skladby jednotlivých ploch, ponechává dopravní vazbu hlavní prodejní budovy na svoje okolí, upravuje pouze plošného uplatnění zpevněných a nezpevněných odstavných ploch pro osobní automobily. Zasahuje pouze do funkčních ploch v horní části řešeného území – lze ji definovat jako „zvýšenou terasu“, která slouží právě jako odstavné parkovací plochy. Tato úprava sleduje cíle naplnit požadavky územně-plánovací dokumentace týkající se poměru zastavitelných a zelených ploch v daném řešeném území a navyšuje plošné uplatnění zeleně nad hodnotu 35% z celkové výměry řešeného území. Pro navýšení poměru zelených ploch vůči celkové ploše řešeného území je vhorní části území navržena aplikace zatravňovacích tvárnic TBX 60/40/10 (viz následující schema)

POMĚRY BETON – VZDUCH NA 1M2 PLOCHY
TBX a HYDROSET





TBX – BETON – 58,91 % na 1 m²
– VZDUCH – 41,09 % na 1 m²

HYDROSET – BETON – 84,33 % na 1 m²
– VZDUCH – 15,67 % na 1 m²

Na místě stávající plochy tvořené nesourodým recyklátem o ploše 1522m2 jsou pro odstavná stání navrženy zatravňovací tvárnice o ploše **1225,6 m2**. Na zbytkové ploše je navržena zeleň.
Poměr půdorysného průmětu navržené zatravňovací tvárnice beton : vzduch je 58,91:41,09 v %. Plocha travnatého porostu tedy tvoří (1225,6 m2 x 0,41,09 = **503,6 m2**) a to je hodnota, která odpovídá **6,3%** celkové plochy řešeného území. Plocha ostatní navržené zeleně je 2420,04 m2 a to je hodnota odpovídající **30,25%** celkové plochy řešeného území. Při zápočtu travnatých ploch na odstavných stáních s aplikací tvárnic TBX odpovídá celková plocha v návrhu řešené zeleně (30,25% + 6,29% = 37,23 %) **Zelené plochy v návrhu mající celkovou plochu 2978 m2 mají oproti celkové ploše řešeného území:** (2977,98 / 79,997 = 37,23) **poměr 36,54** %. Požadavky ÚPD týkající se poměrného uplatnění zelených ploch nad hodnotou 35% jsou stejně jako ostatní požadavky ÚPD týkající se objektů v řešeném území splněny.

Návrh řešení je koncipován především s ohledem na strukturu okolní zástavby a její měřítko. Základní funkcí pro plochu P3-17 je smíšená a výrobní činnost, viz. platný ÚP. Návrh řešení se zabývá především zbývající zastavitelnou částí řešeného území.

Koncepce navrženého řešení vychází z výše uvedených podmínek daných územním plánem a charakteristikami a vazbami na širší okolí. V rámci obou ploch zastavitelného území jsou základními parametry navrženého využití ploch následující výměry:

Celková plocha řešeného území	7999,7 m2 = 100%
Celková zastavěná plocha autosalonu	1133,19 m2 = 14,17%
Celková plocha zpevněných odstavných ploch asfalt	2093,88 m2 = 26,17%
Odstavné plochy zpevněné – plošná rezerva	964,44 m2 = 12,06%
Chodníky pro pěší	84,60 m2 = 1,06%
Komunikace	85,56 m2 = 1,07%
Odstavné plochy zatravňovací tvárnice – podíl beton	721,98 m2 = 9,03%
Odstavné plochy zatravňovací tvárnice – podíl tráva	503,59 m2 = 6,29%
Celková plocha navržené zeleně	2420,04 m2 = 30,25%

Návrh řešení území je koncipován především s ohledem na strukturu okolní

zástavby a její měřítko. Základní funkcí území je smíšená a výrobní činnost, viz. platný ÚP pro plochu P3-17.

SM- VR PLOCHY SMÍŠENÉ VÝROBNÍ

a) převažující účel využití
- umístění a rozvoj drobné výroby, výrobních a nevýrobních služeb, které svým provozem a vyvolanou dopravní obsluhou nevylučují možnost bydlení jako doplněk hlavní funkce

b) přípustné
- zařízení drobné výroby, výrobních a nevýrobních služeb - sklady a veřejné provozy a administrativa
- obchodní, administrativní a správní budovy - veřejné stravování a ubytování
- zařízení na zpracování a výkup zemědělské produkce - ostatní ubytovací zařízení
- odstavná a parkovací stání, garáže
- nezbytná dopravní a technická infrastruktura c) podmíněně přípustné
- zahradnictví
- rodinné a bytové domy

d) podmínky funkčního a prostorového uspořádání
- připouští se pouze takové stavby a zařízení, které svým provozováním a technickým zařízením nenarušují užívání staveb a zařízení ve svém okolí a nenaruší krajinný ráz
- zastavěnost pozemku resp. areálu nepřesáhne 65%, tzn. min 35% výměry pozemků bude tvořit zeleň

e) nepřípustné
- všechny ostatní výše neuvedené funkce a činnosti
- stavby fotovoltaických elektráren mimo fasády a střechy budov.

Zastavitelné plochy lokality jsou v návrhu územní studie regulovány dvěma prvky. Je to jednak ve vztahu k navrženým plochám s dopravní obsluhou a stávajícím místním komunikacím na obvodě řešeného území. **Dále územním plánem určený charakter využití s možnou zastavitelností 65 % a maximální výškou 8 m v hřebeni (včetně rekl. poutačů apod.), 2 nadzemní podlaží. Stávající výška objektu autosalonu je v hřebeni 7,32 m, výšková úroveň -+0,000 je**

224,97 mnm. Tento výškový limit 8m se týká jakékoli v budoucnu realizované stavby na touto studií řešených plochách. Stávající výškové parametry budov vylučují zastínění objektů stojících mimo řešené území. Tato podmínka se rovněž týká jakékoli v budoucnu realizované stavby.
V ploše P3–17 není, s ohledem na na funkční vazby v řešeném prostoru, navržena nová parcelace. Stávající parcelace je však pouze orientační a není závazná. V souvislosti s budoucím rozvojem plochy P3–17 nevylučujícím majetkoprávní změny se může parcelace měnit.
V souladu s platným ÚP jsou obslužné komunikace navrženy tak, aby umožnily přímou obsluhu všech budoucích nemovitostí v řešeném území
Napojení lokality na okolní plochy je v souladu se zadáním a ÚP navrženo na stávající navazující silniční síť pozičně souvisejících ploch P3–19 a Z3–11. Pro dopravní obsluhu plochy P3–17 jsou tak využity stávající místní komunikace sousedních ploch, jejichž dopravní systém je napojen na silnici I. třídy.
Lze konstatovat, že plochy P3–17, P3–19 a Z3–11 jsou obslouženy shodnou, resp. společnou páteřní komunikaci napojenou na ulici Havířskou.
Jednotlivé plochy řešeného území jsou oploceny a plocha P3–17 vklíněná do ploch P3–19 a Z3–11 má tak vlastní funkční režim, který je v návrhu ponechán.
Pro výstavbu budoucích objektů motoristických služeb platí obdobná regulace jako pro sousední areály u silnice I. třídy – výška 8m v hřebeni (včetně rekl. poutačů apod.), max 2 nadzemní podlaží, zastavitelnost 65 %.
Minimální podíl převažující funkce drobné výroby a výrobních a nevýrobních služeb nesmí klesnout pod 50 % z celkové plochy P3–17 resp. pod 4000 m2.
Propustnost řešené plochy pro pěší nebyla navržena.
Stejně tak není v řešeném území navrhována etapizace.

C. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

C.1. DOPRAVA

a) VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
Z dopravního hlediska je řešená lokalita vázána pouze na stávající napojení na komunikační síť a dopravně obslužný systém v minulosti řešených ploch P3-19 a Z3-11.

b) POLOHA ÚZEMÍ V DOPRAVNÍM SYSTÉMU
Území městské čtvrti Všebořice, respektive jejich navazující část, jejíž součástí je

i řešená plocha P3-17 je z dopravního hlediska stabilizovaným územím, obsluha jednotlivých zastavěných míst je založena na existenci komunikací lokálního místního významu, ale především na napojení na stávající komunikaci I. třídy přes křižovatku s odbočovacími pruhy v obou směrech. Řešené území určené pro zástavbu leží v dopravně exponovaném území na okraji dříve řešených ploch P3–19 a Z3–11.
Na řešeném rozvojovém území ploch se nachází stávající místní komunikace zajišťující provoz převážně nevýrobních služeb.
S ohledem na možnosti jediného napojení dopravního navazující na plochu Z3-11, jsou řešené plochy z hlediska dopravní obsluhy řešeny jako jeden dopravní systém.

c) MÍSTNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ

V řešeném území P3-17 jsou stávající komunikace místního významu, které zajišťují dopravní obsluhu stávající zástavby – autosalonu a dílen a zpřístupňují ostatní parkovací plochy zajišťující provoz komerčního, obchodního zařízení u nějž převažuje prodej nových i ojetých osobních automobilů. Součástí řešení není návrh nových vnitroareálových komunikací, jejichž pozice jsou ponechány tak aby nevylučovaly možnosti příjezdu k novému objektu na stávající parkovací ploše v náhorní jižní části areálu. Stejně tak je ponechán počet 60ti odstavných stání podél stavebních čár stávajícího autosalonu.Návrh je koncipován tak aby na této části řešeného území vymezil rezervu pro výstavbu nového objektu na již zastavěné zpevněné ploše.
Stávající ponechané komunikace jsou obousměrné, ale nemají charakter komunikací dvouproudých. Místní komunikace svým šířkovým uspořádáním odpovídají normovým požadavkům a kategorizaci dle ČSN 73 6110. Plochy odstavných stání jsou v souladu s požadavky vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území v platném znění.

Kategorizace komunikací

Stávající místní komunikace má parametry, odpovídající komunikacím funkční skupiny “C“ a „D“, se šířkou pojezdové plochy min 7m. Na těchto stávajících pojezdových plochách nejsou navrženy chodníky. Šířka nejužšího dopravního prostoru je minimálně 10 m. Tato šířka vyhovuje požadavkům Vyhlášky o obecných požadavcích na využívání území č. 501/2006 Sb.
V této vyhlášce se v § 22 uvádí, že nejmenší šířka veřejného prostranství, jehož součástí je pozemní komunikace zpřístupňující pozemek RD, je 8,0 m.

Směrové řešení

Místní stávající komunikace jsou na okolní stávající napojeny v 1 připojovacím bodu. Tímto bodem je konec místní komunikace plochy P3-11 vedoucí k hlavní křižovatce na silnici I. třídy. Řešené území je na místní komunikaci plochy P3-11 napojeno jediným vjezdem opatřeným branou.

Výškové řešení

Terén v řešeném území je svažitý a je „rozdělen“ na dvě různě nivelizované plochy. Severněji situovaná plocha, na které je umístěn stávající objekt automobilových služeb, má nadmořskou výšku pohybující se kolem 224 mnm a jižní partie řešeného území sloužící jako odstavná stání má nadmořskou výšku pohybující se kolem 227mnm. Teréní konfigurace a svažitost území, které lze charakterizovat jako sférickou plochu má relaci výškových bodů 222,63 až 229,09mnm ve směru západ – východ a 224,34 až 226,94mnm ve směru sever – jih. Napojení plochy P3–17 na místní komunikaci vedoucí k hlavní křižovatce na silnici I. Třídy má průměrnou niveletu 223,48mnm v dolním zakroužení a 224,05mnm v horním zakroužení a požadavky ČSN 73 6110 na maximální podélné sklony místních komunikací funkční skupiny „C“ jsou splněny. Stávající komunikace místního významu jsou vesměs realizovány v souladu s ČSN 73 6110. Vyjímku tvoří nájezd na náhorní jižní partii řešeného území sloužící jako odstavná stání, který vykazuje spád 20%. (výjezdová čára je dlouhá 8,2m a výškový rozdíl je 1,64m.) Tuto skutečnost, která je v rozporu s normou ČSN 73 6110 návrh řeší změnou spádu nájezdu na 15%. (viz výkresová část) Podstatná část shora uvedené jižní terasy je v návrhu vyčleněna jako rezerva pro budoucí stavební rozvoj areálu. Navržená plošná rezerva má plochu cca 500 m2 - předpokládaná zastavěná plocha budoucího nového objektu má tak tyto navržené plošné parametry. Eventuální výstavba vyžaduje proces územního a stavebního řízení se všemi legislativními náležitostmi. Plošné parametry tohoto nového objektu nutno volit s ohledem na požadavky územně-plánovací dokumentace týkající se poměru zastavěných ploch. (*Viz výkres č.3 koordinační situace)*

V této souvislosti je nutné v návrhu řešit **přístup osob s omezenou schopností pohybu nájezdovou rampou min šířky 1500mm a s max sklonem v poměru 1:16 (6,25%) Nájezdová rampa je dlouhá 31 m a má 4 podesty.** Tuto skutečnost v souladu s normou ČSN 73 6110 návrh také řeší. (*Viz výkres č.3 koordinační situace)*

Ostatní stávající místní komunikace jsou v kontextu využitelnosti území realizovány dle možností souběžně s vrstevnicemi a návrh je ponechává. Při realizaci byly požadavky na maximální podélné sklony místních komunikací funkční skupiny „C“ stanovené ČSN 73 6110 splněny.

Šířkové uspořádání

Místní komunikace jsou realizovány v souladu s ČSN 73 6110. Dále jsou realizovány tak, aby parametry příčných profilů odpovídaly průjezdu osobních vozidel a průjezdu vozidel dopravní obsluhy, údržby, respektive vozidel určených pro svoz komunálního odpadu.

d) SÍŤ PĚŠÍCH KOMUNIKACÍ

Současný provoz pěších je v rámci řešeného území minimální. Pěší provoz se omezuje pouze na přístup k odstaveným vozům. Chodníky nejsou realizovány. Návrh tento stav ponechává s vyjímkou přístupu a příjezdu na jižní partii řešeného území sloužící jako odstavná stání. Na této části řešené plochy bude vyčleněna rezerva pro budoucí eventuální vyýstavbu a musí na ni být zajištěn přístup a příjezd s normovými parametry. (viz shora uvedené **výškové řešení**) *Viz výkres č.3 koordinační situace*

e) KLIDOVÁ DOPRAVA

Podstatná část řešeného území jsou plochy a objekty klidové dopravy, plochy sloužící jako odstavná stání vozidel. Stávající dopravní plochy na odstavná stání přesahují 55% celkové plochy areálu. Návrh stávající dopravní systém zásadně nemění. Vjímkou je navržené dopravní napojení vyvýšené náhorní terasy sloužící jako odstavná plocha ojetých automobilů. Stávající napojení nevykazuje normové spádové parametry a bylo nutno stávající napojení upravit tak aby měla nájezdová plocha spád 15%. Návrh předpokládá, že parkování a odstavování vozidel bude probíhat výhradně na vlastních pozemcích. Navržené opatření se týká vozů, které jsou předmětem prodeje případně, ale také se týká parkování návštěvníků a zaměstnanců. *Viz výkres č.3 koordinační situace*

f) HROMADNÁ DOPRAVA OSOB

Místní část Všebořice je obsluhována městskou hromadnou dopravou z centra. Nejbližší zastávka MHD je cca 750 m od východního okraje řešené lokality. Návrh ÚS nepředpokládá doplnění nebo úpravu trasy MHD v souvislosti s využitím řešeného území.

g) DOPRAVNÍ LIMITY ÚZEMÍ

Do kategorie základních dopravních limitů patří některé omezující prvky, které mohou ovlivňovat činnost v území, vyplývající z platné legislativy a které je nutno při návrhu respektovat. Mezi ně patří např. stanovení ochranných pásem silnic a místních komunikací.

Ochranné pásmo stanice LPG bylo povoleno samostatným rozhodnutím o vzniku ochranného pásma a je zohledněno ve stávající zástavbě na řešeném území..

Silniční ochranné pásmo upravuje zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Ochranné pásmo silnice I. třídy na severní straně plochy P3-17 nebylo nalezeno a podle platné legislativy neexistuje – viz. citace zákona. Pro vyhlášení ochranného pásma silnice I. třídy jsou nutné podmínky specifikované § 30 zákona č. 361/2000 Sb. v platném znění novely č. 48/2016 Sb. V této části jsou již dokončené stávající areály, tj. plocha je v podstatě již stabilizovaná a územní studie se těmito areály již nezabývá.

Dalším dopravním limitem je skutečnost, že oproti spodní zastavěné ploše je plocha sloužící jako odstavné stání ojetých prodávaných automobilů vyvýšená a je s ní propojená nájezdem majícím sklon 20 % **Pro osoby s omezenou možností pohybu je tak nedostupná.**

Tato skutečnost je omezujícím prvkem a do kategorie základních dopravních limitů náleží. **V současné době řešena provozní úpravou prodeje ojetých vozů - způsobem uvedeným v poznámce zpracovatele v oddíle B.1. této průvodní zprávy - CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ**

C.2. ODPADY

Na řešených plochách, ani v jejich blízkosti se nenalézá řízená skládka. Odpady, produkované budoucími uživateli nemovitostí na řešeném území, budou likvidovány pravidelným svozem oprávněnou firmou. Nová zástavba bude napojena na systém svozu komunálního odpadu města Ústí nad Labem.

Do řešených ploch nezasahuje žádné evidované pásmo hygienické ochrany.

C.3. VODOVOD

Pro řešený areál je přivedena vodovodní přípojka ze stávajícího vodovodního potrubí, které vede vedle stávající komunikace pro dané areály STK a Autonu. Předložený elaborát v návrhu neřeší změnu stávajícího vedení vodovodní

přípojky. Další eventuální zásahy do napojení vodovodu a jejich provedení bude předmětem dokumentace pro územní řízení. Stávající inženýrské sítě včetně vodovodu jsou ve vlastnictví investora. *Viz výkres č.3 koordinační situace*

C.4. KANALIZACE

Splašková kanalizace

Řešené území resp stávající objekt autosalonu je napojen na stávající splaškové vedení do bezodtokové jímky umístěné u severovýchodní stavební čáry objektu. Předložený návrh neřeší změnu stávajícího napojení na bezodtokovou jímku.V případě kladných stanovisek souvisejících se stavebním rozvojem řešeného území může být v rámci navazujících správních řízeních řešeno uvnitř areálu jinak.

Dešťová kanalizace

Řešené území je napojeno na stávající dešťovou kanalizaci nacházející se při západním okraji řešeného území v ulici Havířská. Předložený návrh neřeší změnu tohoto stávajícího napojení.V případě kladných stanovisek souvisejících se stavebním rozvojem řešeného území může být v rámci navazujících správních řízeních řešeno uvnitř areálu jinak (např. do bezodtokových jímek sloužících pro zálivku areálové zeleně apod.).
Stávající inženýrské sítě dešťové kanalizace uvnitř areálu jsou ve vlastnictví investora. *Viz výkres č.3 koordinační situace*
Dle požadavku OŽP bude v dalších stupních souvisejících s rozvojem území řešeno „zpomalení dešťových vod“ a dešťové vody nebudou vypouštěny přímo do blízkého toku. V případě dohody se správcem a dotčeným orgánem na základě odborného posudku možné řešit i jinak v navazujících správních řízeních.
Pro danou lokalitu není systém vsakování z hlediska hydrogeologických poměrů vhodný. V rámci zpracování územních studií v širším okolí byla provedena obsáhlá konzultace s RNDr. Kněžkem, akreditovaným hydrogeologem. Celé území je již nyní velmi zvodnělé a projevují se již nyní některé problémy na 4 místech řešených ploch Z3 – 11 a P3 – 19.

C.5. ZÁSOBOVÁNÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ

Pro řešený areál je zajištěno zásobování elektrickou energií ze stávajícího podzemního vedení, nacházející se při východním okraji řešeného území.
Objekt trafostanice a rozvody pro stávající areály jsou ve vlastnictví investora.

Řešené území resp stávající objekt autosalonu je napojen na stávající sdělovací kabel TELEKOM.
Viz výkres č.3 koordinační situace

C.6. ZÁSOBOVÁNÍ PLYNEM

Řešený areál nemá a nebude mít zásobování plynem. Plyn není do této lokality zaveden.

C.7. ZÁVĚR

Územní studie navrhla optimální využití území vzhledem k umístění ploch P3-17 prověřila a posoudila řešení vybraných problému v souladu s § 30 zákona č. 183/2006 Sb., Stavební zákon.
Věcný obsah Územní studie byl projednán s Oddělením územního plánování Magistrátu města Ústí nad Labem s kladným výsledkem a bude sloužit jako podklad pro rozhodování v území.

……

Zpracoval: ing.arch.Zdeněk Havlík autorizovaný architekt ČKA 0073
laureát Plečnikovy ceny říjen 2023