

OBSAH ÚZEMNÍ STUDIE:

US1 TEXTOVÁ ČÁST

VÝKRESOVÁ ČÁST

US2 VÝKRES ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ SE ŠIRŠÍMI VZTAHY DLE ÚP, ZÁKRES DO ORTOFOTOMAPY, SITUACE S NÁVRHEM DOPRAVY 1:500

US3 HLAVNÍ VÝKRES S KOMPLEXNÍM URBANISTICKÝM NÁVRHEM 1:300



NÁZEV AKCE, UMÍSTĚNÍ:

**ZASTAVITELNÁ PLOCHA Z17 SAINT GOBAIN
ISOVER CZ - VÝCHOD ČASTOLOVICE**

POŘIZOVATEL: MĚÚ KOSTELEČ NAD ORLICÍ

INVESTOR: SAINT - GOBAIN CONSTRUCTION PRODUCT CZ



PT - ATELIER, s.r.o.

Pod Zahrady 1305
Třebechovice p. Orebem
PSČ 503 46
IČ: 24696315

+420 603 219 407
kramar@pt-atelier.cz
HSC, Jižní 870
500 03 HRADEC KRÁLOVÉ

PROJEKTANT:

ING. ARCH. PAVEL KRAMÁŘ

DATUM: 28.02.2023 Č.ZAK: #ČProj

STUPEŇ: ÚZEMNÍ STUDIE

VÝKRES:

US1

TEXTOVÁ ČÁST

Zastavitelná plocha Z17 Saint Gobain Isover CZ – východ Častolovice

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Lokalita:	Územní studie je řešena v rozsahu lokality č. Z17 platného územního plánu Častolovice
Zadavatel:	Saint – Gobain Konstrukcion Products CZ a.s., Smrčková 2485/4 180 00 Praha 8
Pořizovatel:	Městský úřad Kostelec nad Orlicí (jako úřad územního plánování) Stavební úřad – životní prostředí Palackého náměstí 38 517 41 Kostelec nad Orlicí
Projektant:	PT-ATELIER s.r.o., ing. arch. Pavel Kramář, autorizovaný architekt ČKA 02019 Pod zahrady 1305, 50346 Třebechovice pod Orebem
IČO:	26596315
Datum:	únor 2023

2. OBSAH ZADÁNÍ S ODŮVODNĚNÍM JEHO PLNĚNÍ:

1. Rozsah řešeného území

Řešeným územím je zastavitelná plocha vymezená v Územním plánu Častolovice jako plocha **Z17** (DS – plochy dopravní infrastruktury – silniční), výměra 1,391 ha.

2. Cíl územní studie

Cílem územní studie je vytvoření urbanisticky kultivovaného prostředí primárně určeného k odstavování vozidel ve vazbě na výrobní závod společnosti Saint Gobain Konstrukcion Products CZ a.s., Praha, divize Isover.

Plocha Z17 byla vymezena změnou č. 1 územního plánu Častolovice, a to jako plocha, ve které je podmínkou pro rozhodování vypracování územní studie. Lhůta pro pořízení územní studie byla stanovena do 4 let od nabytí účinnosti změny č. 1 územního plánu, tj. do 13.05.2026.

3. Účel územní studie

Účelem je vytvoření územně plánovacího podkladu, který v podrobnějším měřítku navrhne hlavní zásady organizace území, navrhne koncepci dopravního řešení a systému zeleně. Územní studie bude sloužit jako podklad pro zpracování projektové dokumentace a následně pro rozhodování v území. Data o územní studii budou vložena do evidence územně plánovací činnosti.

Územní studie je pořizována na základě žádosti společnosti Saint Gobain Konstrukcion Products CZ a.s., Praha, která zajistí zpracování územní studie na své náklady.

4. Požadavky na obsah územní studie

Územní studie navrhuje dopravní řešení plochy určené pro odstavování vozidel. Studie obsahuje návrh ploch vozovek a parkovacích stání, včetně návrhu materiálového řešení povrchů.

Součástí návrhu je řešení ploch zeleně. V souladu s územním plánem se prověřila nezbytnost začlenění podmínky, že při severní, východní a jižní straně plochy se bude realizovat pás ochranné a izolační zeleně v min.

šíři 5 m, zahrnující stromové a keřové patro. Ve výkresové části je pás zeleně na severu v šíři od 14m, na straně východní v šíři od 6m a na jižní v šíři od 21m.

Navržené řešení uspořádání území odpovídá požadavkům stavebního zákona a prováděcích právních předpisů. Jsou respektovány obecné požadavky na využití ploch podle vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využití území, ve znění pozdějších předpisů.

Jsou respektovány podmínky podle vydaného Územního plánu Častolovice a jeho změny č. 1, a podle nadřazené územně plánovací dokumentace, Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje ve znění aktualizací č. 1, 2, 3 a 4. Je respektována Politika územního rozvoje ČR, ve znění platných aktualizací.

Podle Územního plánu Častolovice se zpracovala územní studie se splněním níže uvedených podmínek:

Požaduje se respektovat podmínky využití ploch DS (plochy dopravní infrastruktury – silniční) - viz kapitola 6. Stanovení podmínek pro využití ploch s rozdílným způsobem využití..., podkapitola „6.6.1. Plochy dopravní infrastruktury – silniční DS“ textové části územního plánu.

Hlavním využitím ploch DS jsou:

- dopravní stavby silniční

- silniční dopravní zařízení a silniční dopravní vybavení, například: autobusová nádraží, terminály, odstavná stání pro autobusy a nákladní automobily, hromadné a řadové garáže a odstavné a parkovací plochy, areály údržby pozemních komunikací, ČSPHM.

Návrh územní studie řeší na základě požadavku zadavatele plochu pro odstavné a parkovací stání vozidel nákladních a osobních. Součástí plochy je nezbytná zeleň s ochrannou izolační funkcí zejména pohledovou ze strany volné přírody paku orlice, tj. ze strany jižní a východní. V této ploše je podél okraje lokality Z17 navržena doprovodná vysoká zeleň stromů s keřovým patrem.

Návrh prověřil požadavky stanovené v kapitole „12.1. Specifikace územních studií na nových zastavitelných plochách“ textové části územního plánu:

Z17 – Územní studie se zaměřením na stanovení celkové urbanistické koncepce plochy včetně doplnění vhodné zeleně s cílem zkultivovat území primárně určené k odstavování vozidel. Prověřit nutnost stanovení podmínky: při severní, východní a jižní straně plochy realizovat pás ochranné a izolační zeleně v min. šíři 5 m, zahrnující stromové a keřové patro. Zohlednit situování plochy v záplavovém území.

Návrh územní studie řeší primárně odstavné plochy s obslužnou komunikací. Tyto plochy jsou slučitelné s možností umístění v záplavovém území Q100 Divoké Orlice. Podmínka realizace pásu zeleně byly splněna a okomentována v předcházejícím odstavci.

Limity vyplývající z územně analytických podkladů

Řešeným územím je vedeno nadzemní vedení elektrické energie VN a kanalizace. Území se nachází v Přírodním parku Orlice a je dotčeno záplavovým územím Q100 Divoké Orlice. Severozápadní okraj plochy je dotčen ochranným pásmem železnice. Celé správní území městysu Častolovice se nachází v CHOPAV Východočeská křída.

Ve výkresové části jsou zaneseny stávající inženýrské sítě nadzemního vedení vn, jeho ochranné pásmo, detailně stávající sloupy. V ochranném pásmu vedení vn nejsou navržena parkovací stání, stromy ani keře. Nadzemní objekty nejsou navrženy. Součástí studie je návrh řeložky vrchního vedení v severovýchodní části území, jejíž vedení není ve správě společnosti ČEZ Distribuce a.s. Budoucí vedení je zakresleno s novým ochranným pásmem. V rámci přeložky vedení bude zrušen jeden odbočovací sloup a přesunut jižněji po směru stávajícího vedení vn ve správě ČEZ Distribuce cca o 4m

tak, aby nezasahoval do navrhované zpevněné plochy s pojezdem vozidel. Celá přeložka je v délce 57m.

Ve výkresové části je dále zakreslena kanalizace splašková BET600 včetně stávajících šachet. Součástí výkresu je zanesení ochranného pásma, v němž nejsou navrženy žádné terénní úpravy, které by znamenaly snížení vrstvy zeminy nad potrubím, nebo vysazování stromů s kořeny zasahujícími do ochranného pásma.

Ochranné pásmo železnice se dotýká okrajově řešené lokality ze severu a není návrhem dotčeno.

Územní studie respektuje fakt, že se lokalita Z17 nachází v Přírodním parku Orlice a je dotčena záplavovým územím Q100 Divoké Orlice. V návrhu se nevyskytují stavby v kolizi se záplavovým územím.

Návrh je v souladu se schváleným ÚP Častolovice a respektuje podmínky území nacházející se v CHOPAV Východočeská křída.

5. Požadavky na formu obsahu a uspořádání textové a grafické části územní studie

Územní studie obsahuje textovou a grafickou část. Mapovým podkladem pro zpracování územní studie je aktuální katastrální mapa z 16.12.2022 a geodetické zaměření pozemku z 31.1.2023.

Textová část obsahuje kapitoly zabývající se zejména vymezením území, širšími vztahy a vazbami na okolí,

analýzou požadavků vyplývajících z územně plánovacích dokumentací a případných omezení, vyplývajících z vydaných rozhodnutí v území a aktuálních údajů o území (územně analytické podklady a doplňující průzkumy)

nezbytnou součástí je urbanistický návrh zahrnující koncepci dopravní infrastruktury a zeleně včetně odůvodnění optimálnosti navrženého řešení. Dokladová část nebyla požadována, ale zpracovatel doložil vyjádření správců sítí k informaci o zpracovávané územní studii dle územního plánu, ke kterému se správci sítí vyjádřili během schvalovacího procesu.

Grafická část obsahuje výkres situace – vymezení řešeného území, výkres širších vztahů s použitím koordinačního výkresu územního plánu, hlavní výkres s komplexním urbanistickým návrhem

Měřítko jednotlivých konkrétních výkresů bylo přizpůsobeno potřebám řešení.

Pro účely konzultací a projednání byl předán návrh územní studie ve dvou vyhotoveních v elektronické podobě (formát *.pdf) jak pořizovateli, tak zadavateli pro odsouhlasení koncepce.

Čistopis územní studie byl pořizovateli předán ve 4 vyhotoveních v tištěné podobě a v elektronické podobě ve formátu *.dwg a *.pdf, textová část ve formátu *.doc.

6. Další požadavky na obsah a zpracování územní studie

Studie byla zpracována v těchto etapách:

A. Návrh územní studie – koncepce návrhu k 27.12.2022

B.1 Předložená územní studie k projednání – vyhotoven k 12.2.2023

B.2 Čistopis územní studie – vyhotoven k 28.2.2023

Výchozími podklady pro zpracování územní studie jsou:

- Územní plán Častolovice (nabytí účinnosti 09.03.2013), ve znění po změně č. 1, účinnost 13.05.2022

- Územně analytické podklady ORP Kostelec nad Orlicí

- aktuální katastrální mapa

- geodetické zaměření lokality

3. NÁVRH A ODŮVODNĚNÍ

Širší vztahy a vazby na okolí

Lokalita Z17 je součástí ÚP Častolovice. Podmínka zpracování územní studie byla spojena s vazbami na přímé okolí. Na jihu se nalézá Přírodní park Divoké Orlice s vazbou na regionální biokoridor RK803 podél vodního toku. Z něho vybíhá na sever větev navrženého biokoridoru RK800BK1, který z jižní a východní strany společně s účelovou navrženou plochou dopravy obepíná zastavitelnou plochu Z17. Ze strany západní je stabilizovaná plocha výroby firmy ISOVER, kterou dělí od lokality obsluhová komunikace z města vedoucí do čistírny odpadních vod. Ze strany severozápadní leží železniční vlečka s odbočkou z nádraží. Severní hranu tvoří břeh vodoteče Alby, umělého historicky založeného vodního díla odbočení z řeky Divoké Orlice vedoucí až do Třebelovic pod Orebem. Podél jižní hranice areálu fy ISOVER je veden dopravní koridor obchvatu silnice I/11. Rušená účelová komunikace v severní části řešeného území bude nahrazena novou účelovou komunikací vedenou podél plochy Z17 z východní a jižní strany, tak jak je vymezena v územním plánu Častolovice s označením K3 (DU – plochy dopravní infrastruktury účelové).

Vymezení řešeného území

Řešeným územím je zastavitelná plocha vymezená v Územním plánu Častolovice jako plocha **Z17** (DS – plochy dopravní infrastruktury – silniční), výměra 1,391 ha. Rozsah řešeného území je vyznačen v grafické části. Tato plocha zahrnuje pozemky v k.ú. Častolovice s parc. č.:

3171 - trvalý travní porost , 12497m², 3476 – ostatní plocha , ostatní komunikace, 1413m², celkem 13910m².

Charakteristika řešeného území, základní podmínky ochrany jeho hodnot

Řešená lokalita se nachází v zastavitelném území luk v přímé návaznosti na zastavěná území městysu Častolovice. Skoro celá plocha se nachází v záplavové zóně Q100 Divoké Orlice, mimo aktivní zónu záplavy. Lokalitou prochází nadzemní vedení vn 35kV ČEZ Distribuce a odbočka do trafostanice v jiném vlastnictví. Pod terénem je hlavní kanalizační stoka BET600 vedoucí z městysu do čistírny odpadních vod. Podél východní a jižní hranice je navržena účelová komunikace a regionální biokoridor. Výše uvedené inženýrské sítě a jejich ochranná pásma jsou zachována, vedení odbočky jiného majitele než ČEZ je navrženo k posunutí a přeložení. Ochrana biotopů území v rámci USES je respektována, navíc je posílena navrženým pásem vysokých stromů s keřovým patrem v souběhu s biokoridorem.

Analýza požadavků vyplývajících z územního plánu a případných omezení

Podle územního plánu se respektují podmínky využití ploch DS, pro využití ploch s rozdílným způsobem využití..., podkapitola „6.6.1. Plochy dopravní infrastruktury – silniční DS“ textové části územního plánu.

Hlavním využitím ploch DS jsou:

- dopravní stavby silniční
 - silniční dopravní zařízení a silniční dopravní vybavení, například: autobusová nádraží, terminály, odstavná stání pro autobusy a nákladní automobily, hromadné a řadové garáže a odstavné a parkovací plochy, areály údržby pozemních komunikací, ČSPHM
- Zastavitelná plocha Z17 řeší odstavné a parkovací plochy areálu fy ISOVER.

V ochranných pásmech vedení vysokého napětí nejsou navrhovány žádné nadzemní stavby, parkovací stání ani vysazovány stromy. V tomto pásmu je navržena plocha pojezdová a plochy zeleně. V ochranném pásmu kanalizace není navržena žádná nadzemní stavba, nejsou navrženy žádné

terénní úpravy vybráním zeminy pro poldry ani vysazovány stromy a keře. Ochranné pásmo železnice se lehce dotýká severní hranice plochy a není jím omezeno.

Způsob nakládání se srážkovými vodami je podle územního plánu, jednotlivé stavby a zpevněné plochy na pozemcích budou zajišťovat likvidaci srážkových vod na svých pozemcích. Z ploch komunikací budou srážkové vody likvidovány podle norem a zákona, s upřednostněním způsobem zasakování v širokých zelených pásích. Ty jsou navrženy s větší plochou zejména z důvodu vyšší hladiny spodní vody říční terasy Divoké Orlice a možnosti uzpůsobit potřebám podle hydrogeologického průzkumu. Srážkové vody budou jímány v suchých poldrech a postupně zasakovány. Dimenze bude předmětem následného stupně projektové dokumentace.

DOPRAVNÍ KONCEPCE

Dopravní napojení je řešeno z obousměrné páteřní areálové příjezdové komunikace napojené na Masarykovu ulici (silnici I/11). Pozemek se nachází za stávající vlečkou do areálu, na které je umístěn přejezd. Pozemek je nezastavěný, v současné době je zemědělsky využíván. Limitem v území je stávající trasa vrchního vedení VN 35 kV, které prochází v polovině pozemku. Na vlastním pozemku jsou navržena parkovací stání pro návěsové soupravy i pro menší nákladní automobily. Z důvodu vedení vrchního vedení VN je území rozčleněno na 2 části (etapy). V rámci 1. etapy je řešena manipulační plocha v jihozápadní části pozemku navazujícího na příjezdovou komunikaci. Navrženo je 9 ks šikmých stání pro návěsové soupravy. Na obou okrajích je možné dále parkovat menší nákladní vozidla. Průjezd předpokládaných vozidel byl ověřen vlečnými křivkami dle TP 171 Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací. Ověření bylo provedeno pro předpokládané maximální směrodatné vozidlo (návěsová souprava). V rámci 1. etapy se předpokládá příjezd i výjezd zpět na páteřní komunikaci. Parkovací stání pro návěsové soupravy jsou navržena šikmá 60° o rozměrech 18,5 x 3,5 m, šířka jízdního pásu před i za stáním min. 10,0 m. V rámci 2. etapy je řešena manipulační plocha za oddělovacím zeleným pásem v severovýchodní části pozemku. Kapacita stání je stejná jako v rámci 1. etapy, tzn. 9 stání pro návěsové soupravy + na krajích stání pro menší nákladní automobily. Dopravní napojení 2. etapy je řešeno prostřednictvím dvou propojovacích větví vozidlových komunikací na manipulační plochu 1. etapy. Při severovýchodní straně manipulační plochy 2. etapy jsou navržena kolmá parkovací stání pro osobní automobily o rozměrech 5,0 x 2,5 m (celkem 35 stání). Výhledově je řešen samostatný příjezd na novou odstavnou plochu po stávající páteřní komunikaci a samostatný výjezd s novým přejezdem přes vlečku s napojením na stávající manipulační plochu na západní straně vlečky.

Rušená účelové komunikace v severní části řešeného území bude nahrazena novou účelovou komunikací vedenou podél plochy Z17 z východní a jižní strany, tak jak je vymezena v územním plánu Častolovice s označením K3 (DU – plochy dopravní infrastruktury účelové).

ETAPIZACE VÝSTAVBY

V 1.ETAPĚ výstavby je navržena část lokality západní, přiléhající ke stávající komunikaci podél východní hranice areálu fy ISOVER. Tato etapa umožní dopravní napojení na stávající železniční přejezd přes vlečku obsluze západní části lokality. Předpokládaná plocha 1. etapy je cca 6 ha. Tuto etapu lze dle potřeby dále rozdělit.

V 2.ETAPĚ výstavby je navržena část lokality východní, navazující na 1. etapu. Tato etapa umožní navázat na dopravní napojení a umožnit nové vyústění odjezdem přes vlečku. Tímto dostane celé území kvalitnější přehlednost dopravy. Předpokládaná plocha 2. etapy je cca 8 ha.

REGULACE A DEFINICE PLOCH PRO DOPRAVU SILNIČNÍ

Zastavitelné území Z17 řeší plochu 13910m².

- **A - NAVRŽENÁ ZPEVNĚNÁ PLOCHA PRO POJEZD VOZIDEL**

Jedná se o plochu určenou pro pojezd a manipulaci zejména nákladních vozidel. Je dimenzována tak, aby nejdelší nákladní vozy mohly bezpečně odbočit ze stávající komunikace, zaparkovat a odjet. Materiál zpevněné plochy je navržen ze živice. Plocha A se podílí max. 40% zastavitelného území Z17.

- **B - NAVRŽENÉ MÍSTO PRO PARKOVÁNÍ PRO NÁVĚSOVÉ SOUPRAVY**

Jedná se o plochu určenou pro parkování nákladních vozidel, tj. kamionů s návěsem. Šířka stání je dimenzována na 3,5m. Materiál zpevněné plochy je navržen ze živice. Plocha B se podílí max. 20% zastavitelného území Z17.

- **C - NAVRŽENÉ MÍSTO PRO PARKOVÁNÍ MENŠÍCH NÁKLADNÍCH VOZIDEL**

Jedná se o plochu určenou pro parkování menších nákladních vozidel. Šířka stání je dimenzována na 3,0m. Materiál zpevněné plochy je navržen ze živice. Plocha C se podílí max. 10% zastavitelného území Z17.

- **D - NAVRŽENÉ MÍSTO PRO PARKOVÁNÍ OSOBNÍCH VOZIDEL**

Jedná se o plochu určenou pro parkování osobních firemních vozidel. Délka stání je 5,0m, šířka stání je 2,5m. Materiál zpevněné plochy je navržen ze zámkové dlažby s možností zasakování. Plocha D se podílí max. 10% zastavitelného území Z17.

- **E – NAVRŽENÁ ZELEŇ ZATRAVNĚNÍ**

Jedná se o plochu určenou zatravnění a rozčlenění zpevněných ploch. Součástí plochy je výsadba stromů střední velikosti s keřovým patrem podél jižní a východní hranice. V ploše budou umístěny suché poldry pro likvidaci srážkových vod z ploch zpevněných. Forma zatravnění lučního typu s přirozenou skladbou blízkou okolí. Plocha E se podílí min. 40% zastavitelného území Z17.

- **F – NÁVRH SUCHÝCH POLDRŮ**

Jedná se o plochu určenou v rámci ploch zatravnění pro vytvoření suchého poldru. Odtokové poměry v území se stavbou parkoviště změní. Proto je nezbytné zajistit to, aby min. 40 % z celkové plochy lokality zůstalo nezastavěno a nezpevněno. Důvodem je nezbytnost zasakování srážkových vod v místě tak, aby hydrogeologické poměry v půdě nebyly negativně ovlivněny. Předpokládá se také zajištění případných úniků ropných produktů z vozidel tak, že na vpustech před zaústěním do srážkové kanalizace budou osazena technologická zařízení zachytávající tyto látky.

ODŮVODNĚNÍ NÁVRHU

Územní studie byla zpracovávána na základě žádosti zadavatele a majitele pozemku 3171 - trvalý travní porost 12497m², 3476 – ostatní plocha, ostatní komunikace, 1413m², který studii na své náklady uhradil. Důvodem řešení území na etapy (lokalita Z17) je zejména dopravní systém obsluhy spojený s možností co nejrychlejší realizace stavby v areálu firmy s možností umístění části provozu manipulační techniky a vozidel na ploše 1.etapy. Celá urbanistická koncepce vychází z místní situace dané limitem napojení na stávající komunikaci s přejezdem přes železniční vlečku. Širší část za přejezdem je záměrně navržena tak, aby umožnila přehlednou manipulaci vozidel jak při realizaci 1.

etapy, tak i 2. etapy. Stání nákladních vozidel byla navržena jako šikmá s průjezdem. Jednotlivé etapy byly rozděleny zeleným pásem zatravnění umístěným pod ochranným pásmem vedení vysokého napětí. Dalším významným rozhodnutím bylo co nejvíce rozdělit poměrně velkou parkovací plochu tak, aby vyhověla jak požadavkům zadavatele, tak splnila požadavky městyse Častolovice. Tam byla znatelná potřeba vymezit izolační zeleň podél jižní a východní hranice lokality tak, aby urbanisticky zakomponovala vysoké stromy do přírodního parku a navázaly tak na plánovaný regionální biokoridor. Přirozený terénní spád vedený od severozápadu směrem k jihovýchodu je využit pro celkovou koncepci odvodnění lokality. To je koncepčně zajištěno proložením zelených pásů s umístěním suchých poldrů pod ochranným pásmem vrchního vedení vn.a v pásu zeleně podél jižní hranice lokality. Poldry představují nejmenší zásah do území s tím, že mírná terénní prohlubeň umožní zachytit přívalové srážky a následně je postupně zasakovat. Celkový pohled na lokalitu tak bude akceptovatelnější i pro ty, kteří velké plochy zpevněné pro parkování neuznávají. Nicméně je potřeba dodat, že jsou potřebná a v místě velké koncentrace nákladních vozidel u výrobních areálů také nezbytná.

KONZULTACE PROJEDNÁNÍ STUDIE

A. Návrh územní studie – koncepce návrhu k 27.12.2022

Pořizovatel projednal návrh územní studie v rámci svého působení a rozhodl se nepřizvat dotčené orgány. Městys Častolovice bude obeslán s čistopisem územní studie. Návrh byl konzultován se zadavatelem, který požadoval v severozápadní části vymezit plochu pro 1. etapu, kde by provedl přípravu území a využil tento prostor pro přípravu investic ve firmě. Koordinace prací, tj. příprava a skladba podloží pro zpevněné plochy včetně zajištění likvidace srážkových vod byly impulsem pro vypracování územní studie. Ta byla vyhotovena na celé území kompletně, a rozdělena na 2 etapy. Dopravní část zpracovávala odborná firma VIAPROJEKT s.r.o.

B.1 Předložená územní studie k projednání – vyhotoven k 12.2.2023

Návrh byl zpracován na základě telefonického pokynu pořizovatele po projednání pracovního návrhu územní studie počátkem února 2023.

B.2 Čistopis územní studie – vyhotoven k 28.2.2023

Čistopis územní studie byl vyhotoven ve 4 paré v tištěné a digitální podobě pdf. Zpracována byla na základě písemného pokynu k vypracování dne 28.2.2023

POKYN K DOPRACOVÁNÍ ČISTOPISU ÚZEMNÍ STUDIE 28.2.2023

Vaše č.j.:

Naše č.j.: MUKO-20744/2023-rp

Spisová značka: 12650/2022

Vyřizuje: Ing. Radomíra Padriánová

Kontakt: 602 254 352 / rpadianova@muko.cz

Sp. znak, sk. režim: 326.1, A/10

Datum: 28.02.2023

PT-Atelier, s.r.o.

Ing. arch. Pavel Kramář

Pod Zahrady 1305

503 46 Třebechovice pod Orebem

Pokyny k dopracování územní studie Častolovice - zastavitelná plocha Z17 Saint Gobain Isover CZ - východ

K předloženému návrhu územní studie Vám zasíláme tyto pokyny k provedení úprav územní studie:

1. V kapitole „Regulace a definice ploch pro dopravu silniční“ v odstavci „D – navržené místo pro parkování osobních vozidel“ str. 6 upravit poslední větu „Plocha C se podílí max. 10% zastavitelného území Z17“. - uvést podíl plochy D nikoli C.
2. V kapitole „Etapizace výstavby“ str. 6 ve druhém odstavci týkajícím se 2. etapy opravit poslední větu „Předpokládaná plocha 1. etapy je cca 8 ha“. Správně má být uvedena plocha 2. etapy.
3. V textové části doplnit informace ohledně rušené účelové komunikace ve smyslu, že tato bude nahrazena novou účelovou komunikací vedenou podél plochy Z17, tak jak je vymezena v územním plánu Častolovice.

Z projednání územní studie s vybranými dotčenými orgány nevyplývaly žádné požadavky na úpravu územní studie. Rada městyse Častolovice schválila územní studii dne 20.02.2023.

V souladu se zadáním územní studie Vás žádáme o vyhotovení celkem 4 paré čistopisu územní studie v tištěné podobě, součástí každého paré bude CD s elektronickou podobou územní studie.

Děkujeme

Ing. Radomíra Padriánová
referentka stavebního úřadu – životního prostředí

OBSAH DOKUMENTACE

US1 TEXTOVÁ ČÁST

VÝKRESOVÁ ČÁST

US2 VÝKRES ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ SE ŠIRŠÍMI VZTAHY DLE ÚP, ZÁKRES DO ORTOFOTOMAPY, SITUACE S NÁVRHEM DOPRAVY 1:500

US3 HLAVNÍ VÝKRES S KOMPLEXNÍM URBANISTICKÝM NÁVRHEM 1:300

Počet stran textové části 8

Počet výkresů 2

PT - ATELIER, s.r.o.

autORIZOVANÝ ARCHITEKT

Pod Zahrady 1305 | IČO: 24696315

503 46 Třebechovice pod Orebem



V Hradci Králové 28. 2. 2023

Ing. arch. Pavel Kramář