

Územní plán Zhotovitel:
AFRY CZ s.r.o.

Datum:
04/2021

Zastoupený:
Ing. Petr Košan

Číslo zakázky:
2020/0144

Autorský kolektiv:
Ing. Zuzana Volfová
Mgr. Martin Koukal
Ing. Pavel Suntých

Kontrola:
Ing. Jiří Lávic

Objednatel:
Obec Statenice
Statenická 23
252 62 Statenice

Zastoupený:
Ve věcech smluvních: MgA. Apolena Novotná

DOPRAVNÍ STUDIE OBCE STATENICE

A.6 DOPORUČENÍ DO ÚZEMNÍHO PLÁNU

OBSAH

1	ÚZEMNÍ ROZVOJ	3
1.1	ÚZEMNÍ ROZVOJ OBCE STATENICE	3
1.1.1	Areál Boušovský – Z02, Z03a, Z03b, Z03c, Z05, Z06	3
1.1.2	Lokalita Jabloňový sad – Z13a, Z13b, Z14	4
1.1.3	Ostatní lokality	4
1.1.4	Počet bytových jednotek	6
1.2	ÚZEMNÍ ROZVOJ OKOLNÍCH OBCÍ	6
1.2.1	Lichoceves a Noutonice	7
1.2.2	Úholičky	7
2	ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	8
2.1	MIMO ÚZEMÍ STATENIC	8
2.1.1	Přeložka silnic II/240 a II/101	8
2.1.2	Pražský okruh	8
2.1.3	Východní obchvat Statenic (přeložka II/241)	9
2.1.4	Jižní obchvat Velkých Přílep a propojení silnic II/240 - III/2421	9
2.1.5	Tramvajová trať na Suchdol	9
2.1.6	Rekonstrukce železnice Praha – Kladno, terminál v Noutonicích	10
2.2	VE STATENICÍCH	10
2.2.1	Místní sběrná komunikace v areálu Boušovský	10
2.2.2	Místní sběrná komunikace v lokalitě Jabloňový sad	10
2.2.3	Rekonstrukce mostu přes Únětický potok na II/240	11
3	DOPORUČENÍ	11
3.1	KATASTR NEMOVITOSTÍ	11
3.1.1	Vlastnické vztahy	11
3.1.2	Rozsah katastru	11
3.2	INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA	12
3.3	VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	12
3.4	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	13
3.5	PĚŠÍ DOPRAVA	13
4	VÝSLEDEK POSOUZENÍ	13

1 ÚZEMNÍ ROZVOJ

V této kapitole jsou popsány záměry územního rozvoje ve Statenicích a okolních obcích a následně je zhodnocen jejich předpokládaný vliv na dopravu v obci. K jednotlivým záměrům je uveden kód zastavitelné plochy nebo plochy přestavby uvedený v územním plánu.

1.1 ÚZEMNÍ ROZVOJ OBCE STATENICE

Obec Statenice ve svém územním plánu vymezuje dvě hlavní zastavitelné plochy a dalších několik menšího rozsahu.

1.1.1 Areál Boušovský – Z02, Z03a, Z03b, Z03c, Z05, Z06

Popis záměru

Lokalita se nachází v severozápadní části Statenic (severně od dnešního centra obce) v oblasti mezi silnicemi II/240 (Kralupská) a III/0079 (Ke Kulnám). Jedná se převážně o plochu individuálního bydlení v rodinných domech, na severu doplněnou o území smíšené městské obytné zástavby. Všechny plochy vlastní jeden investor (ALFA PRAHA). Zástavba bude postupovat ve třech etapách, které jsou níže rozepsané i s předpokládanými kapacitami bytových jednotek.

Tabulka 1 – Etapizace výstavby v areálu Boušovský

Etapu	Číslo plochy	Využití	Kapacita (bytových jednotek)	
			Návrh obce	Návrh investora
I.	Z03a	rodinné domy	77	82
II.	Z03b	smíšené městské	411	465
III.	Z02	rodinné domy	596	488
Celkem			1084	1035

Plochu Z03c tvoří park, plochy Z05, Z06 budou využity pro zvětšení parcel na přilehlých plochách nebo využity jako zeleň.

Vliv na obec

Plocha Z03a, kterou začne stavba v I. etapě, se nachází na východě areálu a má nejmenší kapacitu bydlení, tudíž bude i její vliv na vytížení komunikací nejmenší. Z hlediska silniční infrastruktury postačí prozatímní napojení sběrné místní komunikace Boušovský pouze na Kralupskou ulici, její část směrem k ul. Ke Kulnám může zatím zůstat nedostavěná. V této fázi není nutné zavádět do lokality autobusovou linku, je ale nutné zajistit společně s výstavbou bytových domů také vybudování přístupové cesty pro pěší směrem k autobusovým zastávkám Černý Vůl a do centra Statenic.

Ve II. etapě už bude vzhledem k rozsahu a velikosti plochy Z03b nutné propojit sběrnou místní komunikaci na ulici Ke Kulnám. Prvním důvodem je potřeba zajištění obsluhy autobusovou dopravou, které je plánované řešit prodloužením poloviny spojů linky 356 ze středu Statenic, protože jinak by docházková vzdálenost ze západní části plochy Z03b k zastávce Černý Vůl činila téměř jeden kilometr. Druhým důvodem je rozdělení intenzit automobilové dopravy do dvou stop, a tím odlehčení Kralupské a Statenické ulici od cest směrem na Tuchoměřice. Vzhledem k situování výstavby ale v této etapě bude ještě většina vozidel pokračovat Kralupskou ulicí, proto není třeba výrazných opatření na ulici Ke Kulnám. V této etapě už by byla velmi vhodná existence přeložky II/240, která by z této komunikace odvedla tranzit a vykompenzovala navýšení dopravy vygenerované zástavbou Boušovského. Pokud ještě nebude přeložka v provozu, je nutnou podmínkou alespoň uvedení průjezdního úseku stávající silnice II/240 do normového stavu – rekonstrukce mostu a opěrných zdí, doplnění chodníku v úseku Únětická – Statenická, úpravy křižovatek.

Ve III. etapě bude zastavěna zbývající západní část území a dosáhne se cílového stavu. Pro tuto etapu je nutná existence přeložky II/240. Intenzita dopravy z oblasti se rozdělí přibližně po třetinách do třech tras po ulicích Kralupská, Statenická a Pod Hájem, každá z těchto stop bude mít za následek navýšení intenzity o 400-500 voz/den. Ve společném úseku dvou těchto stop v ulici Ke Kulnám bude intenzita vyšší o 812 voz/den. Proto bude potřebné mít v této ulici vybudovaný chodník a stezku pro cyklisty. Pro odlehčení křižovatky Kralupská x Statenická, která má stavebně nevyhovující parametry, je třeba, aby v této době už existovala propojovací komunikace areálem Jabloňový sad, která této křižovatce kapacitně odlehčí. Pro pěší a cyklisty je vhodné vybudovat co nejkratší propojení z areálu Boušovský směrem k centru obce. Příliv nových obyvatel si vynutí posílení provozu autobusové linky 356, dojde ke zkrácení intervalu a do areálu Boušovský budou nově vedeny všechny spoje. Kratší intervaly ztrátní cestování VHD pro obyvatele centrální části Statenic, kteří nemají v docházkové vzdálenosti zastávky v Černém Volu, na nichž zastavuje také linka 316.

1.1.2 Lokalita Jabloňový sad – Z13a, Z13b, Z14

Popis záměru

Lokalita je situována na jihovýchodě obce mezi silnicemi II/240 a III/2405, mezi ulicemi Velvarská, Kralupská a Keltská. Jde o kombinaci ploch bydlení v rodinných domech (Z13a a Z14) i městské smíšené zástavby (Z13b). Plochy Z13a a Z13b vlastní jeden investor (CPI), plochu Z14 jiná osoba (p. Šmíd). Původní kapacita ploch Z13a+Z13b byla 394 bytových jednotek, návrh investora se pohybuje v rozmezí 500 – 600 BJ. Předpokládaná kapacita plochy Z14 je dle předběžné informace 54 bytových jednotek.

Vliv na obec

Pozitivní skutečností je, že díky svému umístění na okraji blíže ku Praze bude výstavba generovat nárůst intenzit mimo území Statenic. Přesto část cest povede přes střed Statenic, proto je důležité stavebně připravit Keltskou ulici na nárůst intenzit – rozšířit vozovku, postavit chodníky, vyznačit cyklopruhy. V opačném případě hrozí, že se doprava z oblasti směrem na Tuchoměřice rozptýlí do k tomu účelu zcela nevyhovujících ulic Slovanská, Nad Strání a K Chotolu. Pro napojení ploch Z13b a Z14 je nutná výstavba sběrné komunikace Keltská – Velvarská. U napojení plochy Z13a připouští územní plán také variantu zapojení do okružní křižovatky II/240 x II/241.

1.1.3 Ostatní lokality

Další zastavitelné plochy jsou svojí rozlohou oproti dvěma předchozím projektům drobné. Nebudou mít vliv na dopravu v obci jako celku, ale jen lokální vliv v místě jejich dopravního napojení na nadřazenou komunikační síť. Stavební a dopravně-inženýrské aspekty těchto záměrů byly podrobně rozebrány a posouzeny v návrhové části. Níže jsou shrnuty a uvedeny především věci s vlivem na územní plán.

Zámek a okolí – P01, Z01

Popis záměru

Areál zámku projde revitalizací, po níž bude zpřístupněn veřejnosti, vznikne zde nové náměstí, bytové domy, služby a park.

Původní návrh obce na množství bytových jednotek situovaných v této lokalitě činil 88 BJ, investor navrhuje 144 BJ.

Vliv na obec

Pokud by se návrh zámku držel stávajícího dispozičního řešení, dojde k zakonzervování několika nevyhovujících křižovatek a připojení. Doporučujeme změnit body napojení nového areálu včetně prodloužení Račanské ulice, jak bylo prověřeno v návrhové části.

Mezi ulicemi Kralupská a K Cihelně – Z21Popis záměru

Je zde plánována plocha zástavby individuálního bydlení. Součástí má být také nové propojení z ulice K Cihelně na silnici II/240 naproti vjezdu do areálu okružní křižovatkou a přesun autobusové zastávky

Vliv na obec

Vzhledem k malému rozsahu plochy zástavby a charakteru ulice K Cihelně (navržena zóna 20) je napojení okružní křižovatkou kapacitně neodůvodněné. Výstavba okružní křižovatkou by vyžadovala nevhodné odsunutí autobusové zastávky ve směru do Prahy dále od zástavby. Vliv na plynulost provozu po silnici II/240 by byl negativní. Okružní křižovatka by zhoršila prostorové možnosti vedení cyklostezky.

Černý Vůl – severovýchod – Z07, Z08, Z09Popis záměru

Nezastavěné plochy okolo ulic Skalní, Lomená, Višňová, Třešňová a Ztracená jsou určeny k zástavbě rodinnými domy. Zástavba okolo tří posledně jmenovaných ulic se nachází na území Únětic.

Vliv na obec

Po nastěhování nových obyvatel se zvýší provoz v ulicích Skalní a Únětická, které spojují tyto lokality se silnicí II/240. Je potřeba při rekonstrukci doplnit výhybny na komunikace. Vhodné je zahájit s Úněticemi jednání o změně hranic katastrů, aby se plochy s novou výstavbou staly součástí Statenic. Dopravně i urbanisticky jsou součástí Statenic, jejich obyvatelé využívají infrastrukturu Statenic, bylo by proto férové, aby i daňové příjmy od místních obyvatel plynuly do rozpočtu obce Statenice.

Ke Kříži – Z11, Z23Popis záměru

V blízkosti komunikace se nacházejí plochy Z11 a Z23, určené k individuálnímu bydlení.

Vliv na obec

Vzhledem k malému rozsahu zástavby může ulice zůstat jednopruhá obousměrná, ale je potřeba ji zrekonstruovat a vybudovat výhybny.

Úvozová – Z12Popis záměru

V blízkosti komunikace se nachází plocha Z12, určená k individuálnímu bydlení.

Vliv na obec

Vzhledem k malému rozsahu zástavby může ulice zůstat jednopruhá obousměrná, ale je potřeba zrekonstruovat povrch vozovky.

Slovanská – Z15Popis záměru

Jedná se o doplnění další řady domů po volného prostoru paralelně s ulicí Slovanská.

Vliv na obec

Samotný záměr nevyvolá vzhledem k malému rozsahu potřebu zkapacitňování silniční sítě. V souvislosti s rozvojem lokality Jabloňový sad bude muset dojít k rozšíření Keltské ulice a výstavbě

jejího prodloužení na Velvarskou, což pomůže odvést i dopravu generovanou výstavbou na této ploše.

U Kopanského mlýna – Z18

Popis záměru

V této lokalitě dochází k postupné zástavbě plochy Z18 rodinnými domy.

Vliv na obec

Komunikace napojující zástavbu na silnici III/2405 byla vybudována v předstihu ve vyhovujících parametrech. Není třeba žádných dalších opatření.

1.1.4 Počet bytových jednotek

Pro přehledné srovnání počtu navrhovaných bytových jednotek na zastavitelných plochách a plochách přestavby v majetku investora ALFA byly tyto údaje zaneseny do tabulky

Tabulka 2 – Porovnání počtu navrhovaných bytových jednotek

Číslo plochy	Umístění	Využití	Kapacita (bytových jednotek)	
			Návrh obce	Návrh investora
Z03a	Boušovský – východ	rodinné domy	77	82
Z03b	Boušovský – sever	smíšené městské	411	465
Z02	Boušovský – záchod	rodinné domy	596	488
P01	zámek	smíšené městské	88	144
			1172	1179

Investorem navrhovaná kapacita bytových jednotek v ploše přestavby v areálu zámku je o 56 BJ vyšší než podle původního návrhu obce, což je vykompenzováno snížením kapacity jednotek v areálu Boušovský o 49 BJ. Celková bilance je téměř vyrovnaná, protože navýšení o 7 BJ činí pouze 0,6 % počtu navrhovaného obcí. Příznivé je, že k navýšení počtu došlo v centrální části obce, kde se předpokládá menší podíl cest IAD díky dostupnosti služeb v docházkové vzdálenosti a blízkosti zastávky VHD. **Dopravní model a kapacitní posouzení** zpracované pro původní kapacity proto **vyhovují** a lze je využít i pro nový scénář podle návrhu investora.

1.2 ÚZEMNÍ ROZVOJ OKOLNÍCH OBCÍ

Prudký rozvoj bytové výstavby se netýká pouze samotných Statenic, ale i v okolních obcích. Data o skutečném počtu žijících obyvatel v obcích se přitom poměrně těžko kvantifikují, neboť část obyvatel si z praktických důvodů ponechává trvalé bydliště v Praze. V roce 2020 žilo ve Statenicích a okolních obcích (Úholičky, Velké Přílepy, Holubice, Tursko, Lichoceves, Tuchoměřice, Horoměřice) přibližně 15 tisíc obyvatel a do roku 2030 je předpokládán nárůst o dalších 6 tisíc obyvatel.

Tabulka 3 – Vývoj počtu obyvatel v obcích

Obec	rok		
	2010	2020	2030?
Statenice	1118	1536	3500
Velké Přílepy	2644	3533	3700
Lichoceves	293	402	1800
Holubice	1367	2076	2500
Tuchoměřice	1272	1538	2000
Tursko	669	825	1000
Horoměřice	3091	4463	5500
Úholičky	708	798	1000
Celkem	11162	15171	21000

V okolních obcích se rozlohou největší zastavitelné plochy nacházejí v Lichocevsi, Noutonicích, a v Úholičkách. Rozvojové záměry v ostatních obcích nejsou zásadní – zejména protože tyto obce již velký územní rozmach prodělaly v minulosti – jedná se o prakticky o dostavění zbylých volných ploch mezi zástavbou, proto nejsou ani zvlášť posuzovány.

1.2.1 Lichoceves a Noutonice

Popis záměru

V Lichocevsi a jeho místní části Noutonicích je záměrem vystavět zahradní obec s nárůstem ze současných 400 obyvatel na přibližně 1 800 obyvatel.

Vliv na obec

Nutnou podmínkou pro vznik takové výstavby je realizace přeložky silnice II/240, alespoň etapovitě v úseku D7 – Lichoceves, jinak hrozí zahlcení komunikační sítě Tuchoměřic a Statenic automobilovou dopravou generovou oblastmi nové výstavby. Pokud bude přeložka II/240 v provozu, pak na sebe díky svým návrhovým parametrům a napojení na dálnici D7 stáhne většinu intenzit na Prahu a ve Statenicích se objeví jen mírný nárůst způsobený lokálními vazbami. Naopak prvky nové občanské vybavenosti v Lichocevsi mohou odlehčit komunikační síti, protože přilákají zákazníky z okolního regionu a přiblíží jim obchody a služby. Ruku v ruce s bytovou výstavbou má jít stavba přestupního terminálu a parkoviště P+R u železniční zastávky v Noutonicích, což zatraktivní veřejnou dopravu i pro obyvatele Statenic, především západní části.

1.2.2 Úholičky

Popis záměru

V Úholičkách je v záměrem zastavět rodinnými domy velkou plochu na jihu obce v lokalitě Na Habří a dále několik menších ploch v ostatních okrajových částech obce.



Vliv na obec

Pokud v okamžiku nastěhování nových obyvatel nebude v provozu propojení silnic II/240-III/2421 dojde k navýšení intenzit na tranzitním průjezdu Weisova-Skalní. Vzhledem k tomu, že propojení silnic není v současnosti zakotvené v územních plánech obou obcí, nedá se očekávat jeho výstavba v dohledné době. Proto doporučujeme v zájmu ochrany obyvatel Černého Vola instalaci mechanické zábrany do Skalní ulice, která vozidla přesměruje zcela mimo území obce (přes Roztoky), nebo alespoň na silnice II/240 a II/2405.

2 ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Zatímco počet obyvatel v řešeném území narostl za uplynulých 10 let o minimálně 35 %, nedošlo zde z hlediska plánovaných dopravních staveb ke zprovoznění žádného úseku pozemní komunikace, který by odlehčil stávajícím úsekům. V bezprostřední blízkosti obce jsou reálně plánovány dvě dopravní stavby, které ve výhledovém období dopravní situaci ovlivní (Pražský okruh a přeložka II/240). Stav přípravy dopravních staveb je popsán v následujícím textu.

2.1 MIMO ÚZEMÍ STATENIC

2.1.1 Přeložka silnic II/240 a II/101

Popis záměru

V úseku Praha – Kralupy nad Vltavou nahradí současnou nevyhovující trasu silnice přes obce Horoměřice, Statenice, Velké Přílepy a Tursko, v severní části bude sloužit jako obchvat Kralup nad Vltavou.

Stavba je zanesena v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje a v územních plánech obcí. Zprovoznění přeložky silnice II/240 je reálné ve střednědobém horizontu – probíhá projektová příprava. Podle Krajského úřadu Středočeského kraje se odhadovaný začátek realizace stavby předpokládá v roce 2024 a její ukončení v roce 2026.

Vliv na obec

Přeložka silnice II/240 je pro obec nezbytná, neboť odkloní část tranzitní dopravy mimo území Statenic. Bude též umožňovat vyloučení nákladního tranzitu, čímž se otevře cesta ke zlidštění Kralupské ulice a její využívání chodci a cyklisty. Velkou výhodou je, že MÚK napojující přilehlou oblast se nebude nacházet na silnici III/0079, která je pokračováním ulice Ke Kulnám, ale na silnici Lichoceves – Velké Přílepy (III/00710), což znamená, že se z ulice Ke Kulnám nestane přivaděč kapacitní komunikace, který by na sebe nasál dopravu ze širého okolí.

2.1.2 Pražský okruh

Popis záměru

Dálniční úsek 518 Ruzyně – Suchdol je součástí realizovaného Pražského okruhu. Dojde k odvedení tranzitu mimo intenzivně zastavěné území a k omezení nákladní dopravy na dnešních trasách v širší oblasti.

Stavba je zanesena v Politice územního rozvoje a v územních plánech. Příprava Pražského okruhu v tomto segmentu velmi vážně s ohledem na odpor některých městských částí Prahy. Podle Ředitelství silnic a dálnic je odhadovaný začátek realizace stavby v roce 2027 a její ukončení v roce 2030, reálně lze s realizací uvažovat v dlouhodobém horizontu po r. 2030.

Vliv na obec

Silniční okruh kolem Prahy (D0) umožní rozvedení dopravy ze silnic II/240 a II/241 do širšího území Prahy. Zvýší tedy atraktivitu obce z hlediska možnosti dopravního napojení. Zároveň ale způsobí

nárůst intenzit dopravy na průjezdním úseku silnice II/240 Statenicemi – efekt přivaděče k dálniční MÚK.

2.1.3 Východní obchvat Statenic (přeložka II/241)

Popis záměru

Zatím jen v územních rezervách územního plánu Statenic je zanesen východní obchvat obce. Jedná se navíc jen úsek o délce několika set metrů. Velká část nacházející se mimo území obce byla vypuštěna ze Zásad územního rozvoje Středočeského kraje i územně plánovacích dokumentací okolních obcí.

Vliv na obec

Pro obec Statenice má smysl z hlediska napojení rozvojových ploch na hranici s Úněticemi a odlehčení Kralupské ulice. Význam ale není nijak zásadní – zastavitelných ploch je v této části obce jen malé množství a podle dopravního modelu dojde výstavbou východního obchvatu ke snížení intenzity na Kralupské ulici jen o 12 %.

2.1.4 Jižní obchvat Velkých Přílep a propojení silnic II/240 - III/2421

Popis záměru

V současnosti ale nejsou zaneseny do územního plánu Velkých Přílep ani v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Propojení silnic II/240 – III/2421 navíc nenavazuje v územních plánech Statenic a Velkých Přílep ani z hlediska plánovaného koridoru. Vzhledem k tomu, že se trasa katastrálně nachází mimo území obce, je případná další příprava podmíněna dohodou a společným postupem zúčastněných obcí a ochotou kraje v přípravě pokračovat. Případná realizace je v dlouhodobém horizontu.

Vliv na obec

Z dopravního hlediska by obě stavby byly pro obec Statenice velmi prospěšné. Jižní obchvat Velkých Přílep na sebe stáhne veškerou dopravu směřující k nové kapacitní komunikaci v oblasti – přeložce II/240, protože poskytne přímou a rychlou cestu k MÚK Lichoceves. Bez jižního obchvatu bude nutné projet přes obec Velké Přílepy, a to už část vozidel může volit trasu přes Statenice a Lichoceves. S oddalováním výstavby propojení silnic II/240 – III/2421 a postupných nárůstem intenzit III/2421 by se zvětšoval počet vozidel zkracujících si cestu Skalní ulici, neboť ta slouží jako dočasná náhrada tohoto propojení. Obec Statenice proti tomu může zasáhnout instalací mechanické zábrany na rozhraní ulic Skalní-Weisova. Neexistence těchto staveb má negativní vliv především na obec Velké Přílepy, proto by se ze strany Velkých Přílep dala očekávat ochota dohodnout se na sjednocení tras v územních plánech obou obcí.

2.1.5 Tramvajová trať na Suchdol

Popis záměru

Dnešní tramvajovou trať ukončenou u Nádraží Podbaba je navrženo prodloužit až na okraj Prahy do lokality Výhledy v MČ Suchdol. U končené zastávky bude postaven terminál návazné autobusové dopravy a parkoviště P+R a B+R. Vzhledem ke složitým terénním i přírodním podmínkám v koridoru plánované trati je realizaci možné očekávat až v dlouhodobém horizontu.

Vliv na obec

Vliv záměru na obec je spíše pozitivní, avšak nemá přímou vazbu na rozvoj území nebo infrastruktury ve Statenicích. Tramvajová trať v kombinaci s návaznou autobusovou dopravou a P+R zlepší především spojení do oblasti Suchdola a Dejvic. Ale i pro cestu do Prahy nabídne kapacitnější, pohodlnější a spolehlivější spojení ve srovnání s cestováním autobusy přes Horoměřice, které je v úseku Jenerálka – Bořislavka negativně ovlivňováno kongescemi v ranní špičce. Parkoviště P+R



zajistí vhodnější a bezpečnější způsob parkování vozidla než parkování v suchdolských ulicích. To je ale pro obec Statenice i nevýhoda, protože možnost pohodlně zaparkovat automobil na P+R a pokračovat dále tramvají do centra Prahy způsobí přeliv části cestujících z autobusů, kteří nově po území Statenic pojedou automobilem a do VHD se přesunou až na území hl. m. Prahy.

2.1.6 Rekonstrukce železnice Praha – Kladno, terminál v Noutonicích

Popis záměru

V souvislosti s novou zástavbou v Lichocevi a Noutonicích je navrženo vybudovat přestupní terminál s parkovištěm P+R a B+R a navýšit četnost vlaků na této trati. K novému terminálu bude prodloužena i autobusové linka 409 ze Statenic a Velkých Přílep

Vliv na obec

Stavba je pro Statenice důležitá především z toho důvodu, že zajistí kapacitní a komfortní spojení VHD do Prahy pro tisíce nových obyvatel Lichocevi a ti tak nebudou zatěžovat komunikační síť ve Statenicích. Statenickým nabídne nové spojení veřejnou dopravou v tangenciálním směru do Hostivic, letiště a západ Prahy, ale i alternativní cestu do centra Prahy. Největší význam bude mít pro obyvatele areálu Boušovský a okolí ulice Ke Kulnám, odkud je to do Noutonic nejbližší. Díky tomu, že se Noutonice nachází opačným směrem od obce, než je hlavní cíl – Praha – odlehčí se hlavnímu špičkovému směru, neboť přepravní proudy veřejné i individuální dopravy k terminálu budou směřovat druhým směrem.

2.2 VE STATENICÍCH

Ve Statenicích se výhledově plánuje vybudování dvou místních sběrných komunikací v nejrozlehlejších zastavitelných plochách Boušovský a Jabloňový sad.

2.2.1 Místní sběrná komunikace v areálu Boušovský

Popis záměru

Přes území zastavitelné plochy areálu Boušovský povede místní sběrná komunikace, která bude tvořit osu nového území a vytvoří dopravní propojení silnic II. a III. třídy. Trasu bude nezbytné v aktualizovaném územním plánu stabilizovat. Komunikace má být na obou koncích napojena okružními křižovatkami.

Vliv na obec

Výstavba komunikace je vzhledem k rozvoji uvedených zastavitelných ploch nezbytná. Zajistí dopravní napojení na silnice II/240 a III/0079, čímž zároveň minimalizují zvýšení intenzity provozu na stávajících komunikacích. Mírně odlehčí Statenické ulici, protože vytvoří paralelní trasu k ní. Důležité je komunikaci nepropojovat s komunikační sítí v centrální části obce. Pokud bude místo připojení na ulici Ke Kulnám umístěné v její zastavěné části, nemusí zde být okružní křižovatka. Toto místo připojení doporučujeme s ohledem na zkrácení délky trasy i jízdní doby autobusů VHD. Pokud bude připojena až na okraji zástavby, je okružní křižovatka vhodná, protože zajistí přirozené zpomalení řidičů při přechodu z extravilánu do intravilánu. Komunikace musí být průjezdná pro autobusy včetně zřízení zastávek. Komunikaci doporučujeme zatřídit jako místní sběrnou, tj. ve vlastnictví obce. Důvodem je fakt, že z hlediska sítě krajských komunikací netvoří tato nově plánovaná komunikace náhradu stávajícího vedení silnice III. třídy.

2.2.2 Místní sběrná komunikace v lokalitě Jabloňový sad

Popis záměru

Přes území zastavitelné plochy lokality Jabloňový sad povede místní sběrná komunikace, která bude tvořit dopravní propojení silnice II. třídy a MK III., nepřímou se však bude jednat o propojení silnic II. a III. třídy. Trasování této místní komunikace je v územním plánu stabilizováno.

Vliv na obec

Výstavba komunikace je vzhledem k rozvoji uvedených zastavitelných ploch nezbytná. Zajistí dopravní napojení na silnici II/240. Její druhý význam spočívá v odlehčení oblasti Černého Vola a křižovatky Kralupská x Statenická od dopravy ve směru střed obce – Horoměřice. Komunikace musí být průjezdná pro autobusy včetně zřízení zastávek. Komunikaci doporučujeme zařadit jako místní sběrnou (ve vlastnictví obce), i když je zde možná varianta převedení do sítě krajských silnic jako přeložku silnice III/2405 a naopak převedení původního úseku III/2405 na obec jako místní komunikaci Statenická. Změna by totiž byla pro obec nevýhodná: pod její správu by přešla komunikace, do níž kraj za uplynulá desetiletí investoval pouze prostředky na nutné opravy povrchu, a tudíž zralá na kompletní rekonstrukci; naopak kraj by do správy získal nově vybudovanou komunikaci, která nebude vyžadovat zásadní investice po dobu alespoň 20 let.

2.2.3 Rekonstrukce mostu přes Únětický potok na II/240

Popis záměru

Projekt zahrnuje rekonstrukce mostu 240-008, který je v havarijním stavu, a opěrných zdí podél komunikace. Součástí bude také doplnění chodníku.

Vliv na obec

Pro obec Statenice má rekonstrukce význam především kvůli zvýšení bezpečnosti chodců a odstranění bariérového efektu komunikace na pěší dopravu. Rizikem by se mohlo stát navrácení provozu těžké tranzitní kamionové dopravy po dokončení rekonstrukce, protože by zmizelo hmotnostní omezení, které je v současnosti limitujícím faktorem provozu nákladního tranzitu po silnici II/240. Řešením je projekt instalace dopravního značení omezujícího nákladní tranzitní dopravu, který si nechává zpracovávat obec Velké Přílepy a přispěla na něj také obec Statenice. Tato projektová dokumentace je v současné době ve fázi projednávání s dotčenými orgány státní správy.

3 DOPORUČENÍ

V této kapitole jsou vybrána a shrnuta doporučení pro další postup a úpravy územního plánu, která plynou z provedených analýz a rozborů řešení. Graficky jsou zobrazena v příloze č. A.5.2 „Rozvoj infrastruktury na podkladu územního plánu“.

3.1 KATASTR NEMOVITOSTÍ

3.1.1 Vlastnické vztahy

Jak již bylo poznamenáno v návrhové části, prakticky u všech prověřovaných záměrů v zastavěném území obce narazil zpracovatelský tým na problém s nesouladem polohy pozemků určených pro pozemní komunikace se skutečným vedením koridoru komunikace v terénu.

V zájmu obce je provést narovnání majetkových poměrů mezi jednotlivými vlastníky z veřejného a soukromého sektoru, protože nevyjasněné vlastnické vztahy mohou blokovat realizaci budoucích stavebních záměrů.

3.1.2 Rozsah katastru

Doporučujeme zahájit jednání s obcí Únětice o změně katastrálních hranic, aby se plochy výstavby okolo ulic Višňová, Třešňová a Ztracená staly součástí Statenic.



3.2 INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Areál Boušovský

Doporučujeme stabilizovat v územním plánu trasu komunikace přes areál Boušovský. Připojení na ulici Ke Kulnám doporučujeme provést blíže ke středu obce, např. naproti Slunné ulici. Komunikaci doporučujeme zatřídit jako místní sběrnou – ve vlastnictví obce.

Do územního plánu doporučujeme zanést pro komunikaci koridor o šířce 15,5 m. Předpokládaná šířka prostoru místní komunikace je 12,5 m, další 3 m tvoří rezerva na potřebná místní rozšíření (např. ve směrových obloucích, u ochranných ostrůvků).

Skladebné prvky:

- 2x 4 m jízdní pruh – z toho 2,5 m pruh pro OA + 1,5 m ochranný cyklopruh
- 2x 2,25 m chodník s bezpečnostními odstupy – z toho 1,5 m chodník a 0,5 m + 0,25 m BO
- 3 m rezerva na místní rozšíření

Areál Zámku

Doporučujeme zanést do územního plánu proslouženou Račanskou ulicí a její napojení na ulici Ke Kulnám, protože se tím nahradí stávající nevyhovující křižovatka a zajistí bezpečné napojení nové zástavby.

Do územního plánu doporučujeme zanést pro komunikaci koridor o šířce 12 m. Předpokládaná šířka prostoru místní komunikace je 9,25 m, dalších 2,75 m tvoří rezerva na potřebná místní rozšíření (např. ve směrovém oblouku, na parkovací zálivě).

Skladebné prvky:

- 2x 3,25 m jízdní pruh – z toho 3 m pruh pro OA + 0,25 m odvodňovací proužek
- 1x 2,25 m chodník s bezpečnostními odstupy – z toho 1,5 m chodník a 0,5 m + 0,25 m BO
- 1x 0,5 m bezpečnostní odstup
- 2,75 m rezerva na místní rozšíření

Jižní obchvat Velkých Přílep a propojení II/240 – II/2421

Doporučujeme sjednotit trasy v územních plánech obou obcí.

Nad Vinicí

Doporučujeme nepropojovat ulici s komunikační sítí do areálu Boušovský. Propojení má existovat pouze pro bezmotorovou dopravu.

Okružní křižovatka Kralupská x K Cihelně

Doporučujeme vypustit z územního plánu okružní křižovatku v tomto místě kvůli převažujícím negativům.

Okružní křižovatka Statenická x Ke Kulnám

Doporučujeme vypustit z územního plánu okružní křižovatku v tomto místě kvůli převažujícím negativům.

3.3 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Vedení linek autobusů

Doporučujeme doplnit do územního plánu prodloužení linky 356 do areálu Boušovský a zřízení obratiště v něm. S ohledem na potřebu vedení linky 356 nedoporučujeme přesun obratiště k fotbalovému hřišti a doporučujeme ponechat v prostoru dnešního obratiště možnost otočení a průjezdu autobusu.

Zastávky autobusů

Doporučujeme doplnění zastávky „Horoměřice, Jabloňový sad“ pro linku 316 na Velvarskou ulici. Nutné projednat s Horoměřicemi – komunikace se již nachází na území Horoměřic.

Doporučujeme doplnit zastávky v areálu Boušovský pro obsluhu linkou 356.

3.4 CYKLISTICKÁ DOPRAVA**Stezky, bezmotorové komunikace**

Doporučujeme změnit termín „Pěší propojení“ na termín „Propojení pro bezmotorovou dopravu“, aby bylo zřejmé, že komunikace budou využitelné i pro cyklisty.

Zámek – Boušovský

Doporučujeme aktualizovat vedení cyklistických komunikací směrem od zámku do lokality Boušovský – východ podle závěrů studie, která řeší tuto oblast, a odbočku z této trasy do západní části lokality.

Boušovský – Černý Vůl

Doporučujeme doplnit cyklostezku z areálu Boušovský k ul. Nad Vinicí (připojení k již zakreslené trase) a spojkou z tohoto místa na Kralupskou ulici.

Stezky podél sběrných komunikací

Doporučujeme doplnit do ÚP navrhované stezky pro chodce a cyklisty podél silnic II/240 a III/0079.

Komunikace Keltská – Jabloňový sad, Boušovský

Koridor těchto komunikací doporučujeme rozšířit tak, aby šířka vozovky mezi obrubami činila minimálně 8 m a bylo zde možné vyznačit v obou směrech ochranné jízdní pruhy pro cyklisty – viz kapitola o IAD.

Boušovský – K Chotolu

Doporučujeme doplnit propojovací cyklostezku v jižní části plochy Z14 mezi již zakreslenými bezmotorovými komunikacemi směrem na Horoměřice.

3.5 PĚŠÍ DOPRAVA**Sadová – Za Roklí**

Doporučujeme doplnit do ÚP pěší propojení Sadová – Za Roklí.

U Potoka

Doporučujeme do ÚP doplnit pěší propojení podél Únětického potoka pod mostem Statenické ulice, které propojí ulici U Potoka a stezku zámek – fotbalové hřiště.

Stezky podél sběrných komunikací

Doporučujeme doplnit do ÚP navrhované stezky pro chodce a cyklisty podél silnic II/240 a III/0079.

4 VÝSLEDEK POSOUZENÍ

Závislost rozvoje obce na realizaci opatření na infrastrukturu byla shrnuta do tabulky matice rozvoje obce, která je přílohou textové části.

Zákres doporučení do územního plánu je znázorněn na grafické příloze č. B.2.2.

Vliv rozvoje okolních obcí na infrastrukturu je znázorněn na grafické příloze č. B.2.9.