

**Regulační plán
Libčice nad Vltavou
Zastavitelná plocha Z4-A**

ODŮVODNĚNÍ – TEXTOVÁ ČÁST – část A
DATUM 02/2024

ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Základní údaje

Pořizovatel:	Létající pořizovatel Ing. Jan Šíma Studio MAP s.r.o. Nerudova 945/36, České Budějovice 3, 370 04 České Budějovice T: 724 152 929 E: sima@studiomap.cz W: www.studiomap.cz
Zpracovatel:	Pavel Hnilička Architects + Planners, s. r. o. Cukrovarnická 46, 162 00 Praha 6 T: 233 344 575 F: 233 344 505 E: info@phap.cz W: www.phap.cz
Autorský kolektiv:	Ing. arch. Pavel Hnilička, Dipl. NDS ETHZ in Architektur / koordinace, architektura, urbanismus, autorizace ČKA 03 126 Ing. arch. Jan Pačka Ing. arch. Milena Raičević Ing. arch. Ondřej Lebeda Ing. arch. Michaela Příbylová / architektura, urbanismus European Transportation Consultancy, s.r.o. / doprava Ing. Miroslav Procházka / městské inženýrství Ing. Martina Forejtová / krajinářská architektura

OBSAH

ZÁKLADNÍ ÚDAJE	2
OBSAH	3
A. ÚDAJE O ZPŮSOBU POŘÍZENÍ REGULAČNÍHO PLÁNU	4
B. VYHODNOCENÍ KOORDINACE S NADŘÁZENOU DOKUMENTACÍ	4
C. ÚDAJE O SPLNĚNÍ ZADÁNÍ REGULAČNÍHO PLÁNU	5
D. KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ KONCEPCE ŘEŠENÍ	6
D.1 URBANISTICKÁ KONCEPCE	7
D.2 DOPRAVA	10
D.3 OBČANSKÁ VYBAVENOST	15
D.4 TECHNICKÁ VYBAVENOST	15
D.5 SADOVÉ ÚPRAVY	19
D.6 PROVĚŘENÍ POTŘEBY PROTIPOVODŇOVÝCH OPATŘENÍ	20
E. VYHODNOCENÍ DŮSLEDKŮ NA ZPF	20
F. ZHODNOCENÍ PODMÍNEK POŽÁRNÍ BEZPEČNOSTI	20
G. SOULAD SE STAVEBNÍM ZÁKONEM A OBECNÝMI POŽADAVKY	20
H. VYHODNOCENÍ SOULADU SE STANOVISKY DOTČENÝCH ORGÁNŮ	21
I. SEZNAM LITERATURY A PODKLADŮ	21
J. PŘÍLOHA – ZADÁNÍ REGULAČNÍHO PLÁNU	22

A. ÚDAJE O ZPŮSOBU POŘÍZENÍ REGULAČNÍHO PLÁNU

Město Libčice nad Vltavou má platný územní plán, který ze své povahy řeší základní koncept rozvoje města. Libčice mají díky své dobré poloze v rámci pražské aglomerace potenciál rozvíjet se a transformovat brownfieldy na svém území a je tedy obecným zájmem jednotlivé stavební aktivity usměrnit a koordinovat tak, aby městu prospívaly. Jedním z opatření platného územního plánu města je právě požadavek na zpracování regulačních plánů, které jsou pro koordinaci stavebních prací důležitým nástrojem. Regulační plán se pořizuje jako podrobnější územně plánovací dokumentace, která ve vymezeném území stanoví podrobné podmínky pro využití pozemků, pro umístění a prostorové uspořádání staveb, pro ochranu hodnot a charakteru území a pro vytváření příznivého životního prostředí. Hlavním cílem regulačního plánu "Regulační plán, Libčice nad Vltavou, Zastavitelná plocha Z4-A" je vytvoření předpokladů pro zdárný budoucí vývoj tohoto území jako přirozené proměny brownfieldu na soudobou městskou čtvrť.

Zpracování návrhu regulačního plánu bylo smluvně uzavřeno s ateliérem Pavel Hnilička Architects + Planners, s.r.o., Cukrovarnická 46, 162 00 Praha 6. Zadání regulačního plánu bylo Zastupitelstvem města Libčice nad Vltavou schváleno v rámci změny č. 4 ÚPnSÚ, která byla schválena Zastupitelstvem města v Libčicích n. Vlt. dne 22. 4. 2013, usn. ZM č. 1/18-2013. Tento regulační plán vznikl na základě podkladu urbanistické studie ateliéru Pavel Hnilička Architects + Planners, s.r.o., Cukrovarnická 46, 162 00 Praha 6, které je ilustrativní přílohou tohoto odůvodnění. Po schválení regulačního plánu je počítáno na základě návrhové části regulačního plánu s vyhlášením architektonicko-urbanistického workshopu.

B. VYHODNOCENÍ KOORDINACE S NADŘÁZENOU DOKUMENTACÍ

Vyhodnocení koordinace využívání řešené plochy z hlediska širších územních vztahů, včetně vyhodnocení souladu regulačního plánu pořizovaného krajem s politikou územního rozvoje a zásadami územního rozvoje, u ostatních regulačních plánů též souladu s územním plánem.

Řešené území je vymezeno stávajícím platným Územním plánem (stav po změně č. 6, zpracovatel Ing. arch. Milan Salaba, září 2018), dále jen „platný ÚP“. Jedná se o plochu **"Zastavitelná plocha Z4-A"**, která je graficky vymezená přílohou územního plánu – B1. Výkres základního členění území. Území je na hlavním výkrese regulačního plánu vyznačeno černou čárkovanou čarou.

Území o **rozloze cca 4 ha se nachází mezi železniční tratí Praha – Kralupy nad Vltavou a řekou Vltavou**. Lokalita byla v minulosti součástí areálu Šroubáren, jedná se tedy o přestavbovou plochu – brownfield, ležící v návaznosti na centrum města.

Návrh regulačního plánu sleduje vazbu na nadřazenou územně plánovací dokumentaci, konkrétně pak sleduje záměry, cíle a požadavky těchto dokumentů vztahující se k řešenému území:

- Politika územního rozvoje České republiky (Brno, Ústav územního rozvoje, aktualizace č. 5, 1. 9. 2021)
- Zásady územního rozvoje Středočeského kraje (nabytí účinnosti 22. 2. 2012)
- Strategický plán rozvoje města Libčice nad Vltavou (2019)
- Územní plán sídelního útvaru Libčice nad Vltavou
 - Ing. arch. Jan Sedlák (ÚPNSÚ, Změny a doplňky, Změna č. 2), 1997-2005
 - Ing. arch. Milan Körner, CSc. – atelier AURS (Změny č. 3-5), 2006-2014
 - Ing. arch. Milan Salaba, (Změna č. 6), 2018

Regulační plán je v souladu s nadřazenou územně plánovací dokumentací, regulativy územního plánu upřesňuje a blíže specifikuje.

Návrh regulačního plánu je zároveň zpracován i s ohledem na návrh nového Územního plánu Libčice nad Vltavou (Návrh pro společné projednání, zpracovatel Šindlerová, Felcman, březen 2021), dále jen „nový ÚP“. Regulační plán je připraven tak, že poměrně jednoduše umožňuje docílit případného souladu s novým ÚP zejména ve věci vymezení funkčních ploch, výšky a formy zástavby atd.

C. ÚDAJE O SPLNĚNÍ ZADÁNÍ REGULAČNÍHO PLÁNU

Údaje o splnění zadání regulačního plánu, nebo vyhodnocení splnění požadavků obsažených v rozhodnutí zastupitelstva o obsahu změny regulačního plánu pořizované zkráceným postupem, popřípadě vyhodnocení souladu s pokyny pro jeho přepracování (§ 69 odst. 3 stavebního zákona).

Regulační plán navrhl koncepci rozvoje lokality v návaznosti na centrální část města, která spočívá především ve vytvoření nového náměstí a pěšího propojení lokality s vlakovým nástupištěm a centrální částí města a řekou Vltavou.

Regulační plán upřesňuje požadavky stávajícího územního plánu na řešení dopravního napojení lokality. Dopravně jsou řešené plochy přístupné primárně stávajícím přejezdem přes trať v návaznosti na ulici Kolonie, variantně pak podjezdy železniční tratě navazujícími na ulice Vltavská, Dělnická a částečně doplňkově podjezdem v ulici Pod Kostelem. Pro pěší je území přístupné uvedenými podjezdy, prodlouženým podchodem pod železničním nádražím, a dále přes areál Šroubáren a od řeky Vltavy přes náplavku. Nejdůležitějším prvkem návrhu je napojení rozvojové plochy prodloužením podchodu pod tratí, který skvěle napojí novou oblast na železniční stanici a dále na centrum města Libčice.

Umístění parkovacích stání je regulačním plánem navrženo do urbanistických bloků mimo veřejná prostranství. Předpokladem jsou podzemní garáže nebo krytá stání na povrchu se zelenou střechou. Takto by měla být řešena většina parkovacích stání. Na veřejná prostranství se umísťují stání pro návštěvníky, u kterých se předpokládá vyšší obrátkovost, resp. krátká doba stání. Regulační plán nevznáší vyšší nároky, než jsou dány obecně platnými předpisy, a to z toho důvodu, že vyšší počet parkovacích stání nutně indukují nároky na dopravní infrastrukturu a příjezdy. Žádoucím a ekologickým principem návrhu je, že lidé budou využívat zejména kvalitní vlakovou dopravu, ke které budou mít velmi pohodlný pěší přístup. Vlaková stanice, na kterou bude vázat nové malé náměstí, je hlavním magnetem pro nové obyvatele. Takový způsob bydlení je mnohem lepší alternativou než bydlení v rozlehlých koloniích sídelní kaše, kde je možný pohyb pouze vlastním automobilem, a tudíž zde nutně dochází k vysokému stupni indukce individuální dopravy. Regulační plán zóny Z4A je postavený zejména na vlakovém spojení.

Opatření pro zklidnění dopravy je v regulačním plánu řešeno jako sdílený prostor pro všechny druhy dopravy v jedné úrovni a z hlediska hierarchie by měl být především upřednostněn pohyb pěších a cyklistů. Tento způsob se opakovaně ukazuje jako nejbezpečnější zejména z důvodu zpomalení automobilové dopravy. Příklady ze zahraničí a nově i u nás jasně dokazují výhody takových řešení oproti segregaci různých druhů dopravy.

Regulační plán respektuje funkční využití pozemků dané platným územním plánem včetně jeho změn (BS smíšené území, DP-Z dopravní plochy železniční, ZP parky a hřbitovy) a upřesňuje jejich možné kapacitní a prostorové využití v lokalitě.

Regulační plán navrhuje běžné a osvědčené nástroje regulace pomocí uličních a stavebních čar. V případě tohoto plánu jsou stavební čáry umístěny vždy na uliční čáře. Plán vymezuje páteřní ulici a navazující urbanistické bloky. Urbanistický blok je část pozemků, která je převážně určena k zastavění, a to různou formou. Nejedná se nutně o plně uzavřený blok, který by měl po svém obvodu domy a uprostřed dvůr. Na urbanistickém bloku mohou být různé druhy zástavby. Podstatné pro návrh je vytvoření páteřní ulice a náměstí u podchodu. Tyto prostory nestačí pouze vymezit půdorysně. Aby je lidé mohli vnímat jako prostor, nutně potřebují pro své ohraničení přilehlé fasády. Proto je kolem náměstí a na rozích navržena stavební čára pevná. Mezi nimi je stavební čára otevřená, mohou zde tedy být mezery mezi domy nebo jejich částmi, ale nemusí. Hrana může být scelená. Stejně se to uplatňuje i směrem k vodě. Na druhou stranu část urbanistických bloků vůči řece Vltavě je navržena volnou stavební čarou, tzn., že zde mohou být tvary staveb rozvolněné a není závazné vytvářet pevnou hranu. Architektura staveb by měla být řešena ve vazbě na plánovaný projekt náplavky ve vzájemné koordinaci. Proto je zde regulačním plánem ponechána větší volnost.

Platný územní plán stanovuje tato pravidla využití jednotlivých pozemků procentem jejich zastavěnosti. Zastavěnost urbanistických bloků byla navržena tak, aby v součtu v řešeném území nepřekročila celkovou zastavěnost požadovanou stávajícím územním plánem. Samotné uspořádání stavebních ploch a jejich návaznost na veřejný prostor a veřejnou zeleň jsou předmětem upřesnění v dalších stupních řízení dle

stavebního zákona za předpokladu dodržení parametrických regulativů a kapacit platného územního plánu s respektem ke stanoveným regulativům výkresovou částí.

Regulační plán navrhuje doprovodnou zeleň na páteřní ulici a solitérní stromy na náměstí. Výrazně zelenějším a parkově upraveným prostorem by měl být prostor kolem komína a pásového dopravníku, který je nazván náměstím Industrie. Podstatnou částí návrhu jsou „zelené prsty“, které kolmo od páteřní ulice navazují na řeku a umožňují průhled a veřejný přístup k vodě. Zpřístupnění areálu pro veřejnost a otevření k řece Vltavě přinese podstatné zlepšení kvality života v Libčicích.

Stromořadí, skupiny stromů a solitérní stromy jsou v regulačním plánu řešeny orientačně, přesná poloha stromů a jejich počet budou upřesněny v rámci dalších řízení dle stavebního zákona. Výpočet zelených ploch bude řešen jak z vegetace ve veřejném prostoru, tak na rostlém terénu. Navržené parkových úprav v kombinaci s veřejným prostorem bude řešeno v navazujících stupních řízení dle stavebního zákona.

Šířkové uspořádání hlavní obslužné komunikace dle zadání RP je možné ve vymezeném sdíleném prostoru komunikace. Komunikace je navržena jako sdílený prostor pro všechny druhy dopravy. Jedná se o komunikaci s minimálními šířkovými parametry dle zadání regulačního plánu. Technická infrastruktura je řešena v dalších kapitolách.

D. KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ KONCEPCE ŘEŠENÍ

Cílem regulačního plánu je obnovit propojení města s řekou a vytvoření dalšího lokálního centra s veřejnou vybaveností. Doplnit chybějící služby a neprostopné území brownfieldu znovu začlenit do města a krajiny. Společnou cestou a jednotnými základními pravidly lze docílit lepšího města, než když je jeho stavitelský rozvoj ponechán chaosu. Centrum města navrhujeme urbánní, kompaktní a zelené.

Základní obrysový princip regulace vychází z estetiky a charakteru továrních hal, tedy budov, které jsou poměrně nízké a mají velkou zastavěnou plochu. Tovární haly můžeme vnímat jako jakási „razítka“ obdélného tvaru, kterými je „oražen“ celý průmyslový areál vinoucí se mezi železnicí a řekou. Tím jak řeka i železnice vytváří ohbí, jsou jednotlivé tvary hal k sobě mírně natočené, a vytváří se mezi nimi trojúhelníková prostranství. Toto je základní princip návrhu. Předpokládáme, že jinak by průmyslový areál byl přísně pravoúhlý, jako podobné areály bývají všude jinde. Toto zakřivení řeky vytváří zvláštní specifikum Libčického areálu. V regulačním plánu se proto na toto specifikum přímo odkazuje a jednotlivé urbanistické bloky jsou svým obrysem podobné velikostem továrních hal, i jejich výška je ponechána záměrně na nižší úrovni. Nicméně samotný způsob zástavby již odpovídá tradičnímu členění na menší jednotky domů, jak je běžné ve starší zástavbě Libčic. Záměrem projektu je rozčlenit jednotlivé fasády na drobnější měřítko obytných domů s různou výškou a terasami. Zástavba by tak se měla plynule snižovat směrem k řece. Je žádoucí, aby silueta domů nevytvářela rovnou hradbu, ale výškově navazovala na drobnější měřítko domů staré části Libčic. Tímto principem se propojí nové se starým. Obrys hal jako regulační princip se obtiskne do nových domů. Rozmanitost fasád s výškovými odskoky bude vytvářet příjemnou obytnou atmosféru. Není žádoucí, aby fasády urbanistických bloků byly o jedné výšce, jednom formátu oken a jednoho materiálu fasády.

S nižší výškou staveb souvisí vyšší zastavěnost, jak je vždy ve starších částech měst běžné. Původní průmyslové haly byly zastavěné úplně. Novou náplní nebude průmysl, ale především bydlení různých forem, od klasických bytů po bydlení pro seniory, malé startovací byty, byty s ateliéry a dílnami pro umělce až po sdílené větší byty a další moderní formy bydlení. Na bydlení naváží obchody a služby zejména u náměstí vedle vlakové stanice, komunitní centrum ve vile, co-workingové prostory a další aktivity, které bydlení doplní. Předpokladem nové zástavby budou terasovité domy, které se budou snižovat směrem k řece tak, aby se z jednotlivých teras a přilehlých oken otevíral nádherný výhled na protější Větrušické skály za řekou Vltavou. Záměrem regulačního plánu je tedy mírně zvednout zástavbu směrem do náměstí a střední ulice a sklonit se směrem k řece. Tím, že budou urbanistické bloky téměř plně zastavěné, předpokládá se osázení střech vegetací. Vnitrobloky budou využity pro parkování buď nadzemní, nebo podzemní, ale s převážně zelenou střechou nebo obytnými terasami. Regulační plán je nastaven tak, aby mohlo vzniknout kompaktní rostlé město, které přirozeně naváže na centrum Libčic. Protikladem k tomuto řešení by byla výstavba sídliště, které má vždy velmi malou zastavěnou plochu, ale vysoké stavby. Tento způsob výstavby není do této lokality vhodný, protože by nevázal na ducha místa.

D.1 URBANISTICKÁ KONCEPCE

Základním prvkem veřejné infrastruktury je síť ulic a veřejných prostranství s dopravní a technickou infrastrukturou. Je navrženo doplnění stávající struktury veřejných prostranství města o nové náměstí a novou ulici včetně prostorů propojující centrum města s náplavkou a řekou Vltavou. Je kladen důraz na podpoření prostupnosti území jak v podélném směru (od Uhelného mlýna k Náplavce), tak v příčném směru mezi centrem obce a břehem řeky Vltavy.

D.1.1 Urbanistické hodnoty Libčic

Obec Libčice nad Vltavou se nachází na levém břehu řeky Vltavy severně od Prahy. Pravý břeh je lemován vysokým masivem impozantních Větrušických roklí. Stávající zástavba je rozeseta po volně se svažujícím území směrem k náplavce, která dnes slouží jako hlavní rekreační prostor a propojení obce s elementem řeky. Mezi další přírodní výškové dominanty patří i skalnatý vrch Kameníček, ze kterého je rozhled do širokého okolí i na prostor industriálního areálu.

Ve hmotové struktuře můžeme sledovat celou škálu pozůstatků z předchozích dekád. Historické jádro s církevními stavbami a vesnickými statky, tvořící původní část obce, až po pozdější vilovou zástavbu a nejmladší bytové domy, nejprve cihlové a později panelové. Za železnicí je kontrastující objem výrobních hal v průmyslovém areálu. Uliční síť přirozeně reaguje na topografii místa. Je tomu tak ve všech místech, včetně míst za železnicí, která jsou silně utvářena průmyslovým dědictvím z minulosti. To dbalo především na jednoduchost a racionalitu uliční sítě v návaznosti na výrobu.

Jádro osídlení oblasti představuje kostel sv. Bartoloměje a na něj navazující stavby. Centrem města je křížení tří ulic 5. května, Letecká a Chýnovská. V tomto křížení stojí přirozeně i městský úřad a na tyto cesty se váží další instituce. Ulice se zde mírně rozšiřují, ale město zde žádné náměstí ani klasickou náves založené jinde nemá. Libčice nad Vltavou, přestože jsou městem, nemají žádné náměstí. Jistě je to dáno historickým vývojem, kdy rozvoj železnice umožnil rozvoj většího průmyslového areálu a Libčice se staly městem průmyslovým. Původní stará vesnická zástavba se pak dále rozšiřovala jižním směrem proti toku řeky, později západním směrem v údolí ve směru dnešní ulice Chýnovské a jižním směrem ve stopě dnešní ulice Letecké. Průmyslový areál, kde se nachází řešené území lokality Z4-A byl vybudován na navážkách v původním korytu řeky. Tím, že leží za železnicí, je svým způsobem od zbytku města odtržený

Regulační plán řeší lokalitu brownfieldu po části areálu bývalých Šroubáren. Nově navržená urbanistická struktura navazuje na historický odkaz místa a propojuje novou a starou část města. A co je možná nejdůležitější, propojuje původní centrum města s řekou Vltavou. Vytváří nové náměstí ve vazbě na stanici vlaku tam, kde bude přirozeně nejvíce lidí a života. Odkaz průmyslového dědictví se snaží pozitivně využít a navázat na něj. Blízkost a dostupnost vlakové dopravy je nespornou výhodou a potenciálem pro vznik čtvrti, která nebude závislá na individuální automobilové dopravě, jak je běžné v řídké zástavbě rodinných domů (sídelní kaši).

Regulační plán pracuje se základními prvky regulace, a to je uliční a stavební čára. Uliční čára je definovaná v minimálních šířkových parametrech dle zadání RP. Veřejným prostranstvím jsou všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru. Stavební čára vzhledem k plánovanému odkazu na industriálních charakter průmyslových hal leží přímo na čáře uliční. Při stavební regulaci tomu tak být může, ale nemusí.

D.1.2 Důležitá veřejná prostranství a technická infrastruktura

Rámcové vymezení důležitých veřejných prostranství, infrastrukturních staveb a urbanistických os jsou součástí zpřesnění parametrů veřejného prostoru a jeho technické vybavenosti. Grafické znázornění je na výkrese O1, koordinační výkres. Regulační plán vymezuje tato veřejná prostranství a technickou infrastrukturu:

N.01 Náměstí U Nádraží

Jedná se o významově nejdůležitější prostor při spojení staré centrální části Libčic, nové výstavby a řeky Vltavy. Díky těmto významově důležitým prvkům má oblast potenciál se do budoucna stát jedním

z významných míst města. V urbanistických blocích s přímou vazbou na náměstí je navržen parter s obchody a službami, jejichž pestrá paleta poté může podpořit zdravou dynamiku místa. Kromě obchodních aktivit má náměstí mít reprezentační a společenský význam. Bude to místo setkávání a aktivit celé komunity. Mohou se zde konat trhy, koncerty, sportovní akce a další společenské akce. Náměstí je otevřený volný prostor bez předem určené funkce a může být naplněn různými aktivitami, podobně jako volné jeviště v divadle. Podstatné je, aby se člověk na náměstí dobře cítil. Veřejný prostor musí mít optimální velikost, tedy ani malý, ani příliš velký. Naprosto zásadní je, aby byl jasně vymezen fasádami přilehlých domů a byl uzavřený a pro člověka čitelný, jak to dobře známe z historických náměstí. Ta dobrá jsou vždy uzavřená.

N.02 Náměstí industrie

Charakter místa v blízkosti stávajícího dominantního komínu v těsném sevření dvěma budovami je dán zapojením a využitím původních industriálních staveb, pokud to jejich technický stav dovolí, případně jejich odkazem. Charakter tohoto veřejného prostoru se, na rozdíl od náměstí U Nádraží, blíží více odpočinkovému a klidnějšímu místu s větším zapojením vzrostlé zeleně. Plánované zachování komína a pásového dopravníku včetně zpětného použití starých kolejí, pražců, kamenné dlažby a jiných recyklovaných zbytků průmyslového dědictví, navodí atmosféru nostalgického klidu. V rámci veřejného prostoru se počítá s větším zastoupením laviček, herních prvků a dalšího vybavení, které se bude blížit více parkové úpravě.

N.03, N.04 Pěší propojení od náměstí k Vltavě

Jsou navržena pěší propojení v koridorech minimální šířky 8,5 metrů mezi jednotlivými urbanistickými bloky tak, aby byla zachována maximálně komfortní pěší a cyklistická vazba od páteřní propojovací komunikace směrem k náplavce. Na hraně svahu mezi horní terasou průmyslového areálu a náplavkou jsou navrženy velkorysé schody, na kterých bude možné posedět a pozorovat vodní hladinu a protějščí skály.

N.05 Oddělovací komora včetně potrubí dešťové kanalizace,

Pro odvedení přívalových srážek ze stávající stoky DN 1100 se doporučuje vybudovat nová oddělovací komora, ve které se spojí stoky profilu DN 1100 a DN 400. Z této stoky povede nová stoka na čistírnu a odlehčovací potrubí, které bude zaústěno do Vltavy v místě stávajícího výtoku dešťové kanalizace. Jejím hlavním přínosem je zmírnění nátok srážkových vod do ČOV a stabilizace přívalu srážkových vod a přetížení ČOV.

N.06 Retenční nádrž dešťové kanalizace včetně potrubí dešťové kanalizace

Nová dešťová kanalizace je zaústěna přímo do Vltavy. Na dešťovou stoku se přípojkami napojí uliční vpusti z komunikací, odtokové potrubí z domovních retenčně-akumulačních nádrží a přepady z modrozelené infrastruktury.

Komunikace a přilehlé zpevněné plochy budou odvodněny do přilehlých zelených ploch, které budou vytvářet modrozelenou infrastrukturu. Přepady z této modrozelené infrastruktury budou odvodněny do dešťové kanalizace. Zbytek těchto ploch bude odvodněn uličními vpustmi do nové dešťové stoky. Tyto vody je potřeba retenovat – viz část A.3 – Technická infrastruktura – dešťová kanalizace.

D.1.3 Podrobné zdůvodnění návrhu VPS pro předkup

VPS 1 prodloužení pěšího podchodu na železniční nástupiště, č. par.: 752/4, 752/6

Stávající podchod k ostrovnímu nástupišti je navržen prodloužit směrem k řece. Vyústění prodlouženého podchodu navazuje na nově navržené náměstí. Pěší prostupnost územím je ve veřejném zájmu, protože nebude sloužit pouze novým obyvatelům a uživatelům nových staveb, ale všem občanům města. Stávající průmyslový areál je od staré části města odtržený a pěší průchod podstatně zlepší kvalitu veřejných prostor a dostupnost k rekreaci na náplavku řeky Vltavy. Mimo regulačním plánem řešené území je doporučeno prověřit vhodnější městotvorné, bezbariérové řešení propojení ostrovního nástupiště s prostorem nástupiště na straně nádraží. Prodloužení podchodu významně podpoří i navržené nové náměstí, které poskytne obyvatelům města občanskou vybavenost.

VPS 2 spojovací cesta na severozápad (koridor šířky min. 12 m), č. par.: 286/2, 286/18

Koridor „VPS 2“ vymezuje nutné minimum pro podélnou spojnici území – hlavní třídu, která umožňuje veškerý pohyb v podélném směru řešeným územím. V rámci koridoru jsou vedeny sítě technické infrastruktury.

V rámci koridoru je možné lokálně zúžit profil na max. 8 m, pokud to umožní dopravní propojení. VPS 2 vede od nového náměstí ke stávajícímu vjezdu u ČOV na severu. Je trasována tak, aby bylo možné eventuálně zachovat stávající komín a pásový dopravník a zároveň bylo možné stavět domy podél železnice. Možnost výstavby domů souvisí s ohraničením a jasným a čitelným vymezením veřejného prostoru, jak je popsáno výše v souvislosti s novým náměstím. Předpokládá se, že trasa VPS bude kopírovat stávající komunikaci, a že nebude její polohu třeba nijak upravovat.

VPS 3 spojovací cesta na jihovýchod (koridor šířky min. 12 m), č. par.: 286/2, 286/10, 286/15

Koridor „VPS 3“ navazuje na náměstí a koridor „VPS 2“. Koridor vymezuje nutné minimum pro podélnou spojnici území – páteřní ulici, která umožňuje veškerý pohyb v podélném směru řešeným územím. V rámci koridoru jsou vedeny sítě technické infrastruktury. Trasa VPS 3 navazuje od nového náměstí směrem na jih, kde bude navazovat na páteřní propojení kompletně celým průmyslovým areálem. Severní část VPS 3 je jasná a je nastavena tak, aby bylo možné rampou bez schodů vystoupat z pěšího podchodu pod tratí na úroveň nivity horní terasy průmyslového areálu. Proto je její poloha odsazena dále od trati do středu řešeného území. V této poloze pak navazuje na pozemek kolem vily továrníka. Další přesná poloha trasování VPS je otevřená a bude záležet na vývoji navazujících hal. Regulační plán stanovuje povinnost napojení o daném minimálním profilu, a předpokládá, že trasa povede nejprve podle současného stavu areálové komunikace a naváže na jižní vjezd. Nicméně blok A je připravený na to, že cesta může být do budoucna narovnána a pokračovat ve středové poloze dále jižním směrem, tedy za předpokladu nahrazení průmyslových hal novou výstavbou. Pokud by k tomu nedošlo, vzniká před blokem A trojúhelníkové prostranství pro možnou parkovou úpravu. Ta může být z hlediska etapizace dočasná. Ze stejných důvodů je urbanistický blok F označen tzv. plovoucí značkou. Regulační plán zde navrhuje určitý stavební objem bez přesného umístění, které může být dopracováno až v souvislosti s navazujícím řešením hal mimo toto řešené území.

VPS 4 oddělovací komora včetně potrubí dešťové kanalizace, č. par.: 147/39, 286/37

Je navrženo vybudování nové jednotné stoky s napojením do stávající stoky DN 1100 před ČOV a zakončením v místě nové oddělovací komory. V oddělovací komoře se spojí obě stávající stoky profilu DN 1100 a DN 400. Z ní je navržen odtok v nové trase jednotné stoky profilu DN 500 (DN 600) a přepadové potrubí DN 1000 do Vltavy. Na překládanou jednotnou stoku se splaškovými přípojkami napojí nové objekty a také stávající jednotná stoka, která přitéká z města stávajícím podjezdem pod železniční tratí. Pro zabránění nátoky přívalových srážek na ČOV, se navrhuje v oblasti u hranice řešeného území vybudovat oddělovací komora pro odvádění srážkových vod do Vltavy.

D.1.4 Umisťování staveb a stavební čáry

Pro podrobnější popis umisťování staveb podle stavební čáry budou specifikovány konkrétní části staveb, které mohou stavební čáru ve vybraných situacích přesáhnout a jejich prostorové limity v dalších stupních řízení dle stavebního zákona. Pevné stavební čáry jsou stanoveny přerušovanou linií primárně podél páteřního komunikačního propojení a významných nároží.

Vždy mohou stavební čáru přesáhnout části průčelí stavby, jako jsou obklady, vystupující prvky členící fasádu, technická zařízení a prvky na fasádě a dále podzemní konstrukční prvky (základy). Toto pravidlo je zavedeno pro umožnění práce s detaily průčelí a konstrukčního řešení, tedy, aby přesnost vymezení bloku ve vyšším měřítku neadekvátně neomezovala architektonické řešení v detailu. Obdobně je umožněno nakládat s dodatečným zateplením budov. Stavební čáru může do stanovené vzdálenosti přesáhnout střecha a korunní římsa. Specifická pravidla jsou nad rámec limitu vzdálenosti přesahu stanovena pro vykonzolované části vyšších podlaží a pro balkony. Možnost překročit stavební čáru se odvíjí od šířky uličního prostoru.

V situaci, kdy stavba ustupuje od čáry stavební, mohou až k čáře uliční dále přesáhnout:

- libovolné podzemní části staveb (tedy např. garáže, sklepy apod.), přičemž za podzemní části staveb jsou dle definice považovány jen ty části staveb, které jsou zcela pod úrovní upraveného terénu;

- nadzemní části staveb, a to pouze do výšky 1,2 m nad úrovní terénu na stavební čáře. Většinou se jedná o části podzemních podlaží vystupující nad terén, např. garáže. Vzhledem k tomu, že typicky se na střeše

těchto částí staveb realizuje předzahrádka, nezapočítává se do tohoto limitu zábradlí, které ji ohraničuje. Výšku je možné lokálně (místy) přesáhnout až do 1,8 m, pokud tento přesah plyne z umístění ve svahu (úroveň podlaží není možné měnit plynule vzhledem ke svažující se ulici, je tedy stanoven rozptyl, který umožňuje svah zohlednit);

- vstupní části staveb (s limitem zastavěné plochy a výšky jednoho podlaží tak, aby se vždy jednalo pouze o prvky doplňující průčelí);

- podzemní části staveb: za podzemní část stavby se považuje část stavby pod úrovní upraveného terénu, nadzemní stavby a části staveb do výšky 1,2 m od upraveného terénu;

- předzahrádka, jsou nezastavitelná část, jejichž pozice a plocha je regulačním plánem doporučena. Nezastavitelnost území předzahrádka znamená obvykle parkovou úpravu území, která může být určena i k individuálnímu využití.

D.2 DOPRAVA

Regulační plán upřesňuje požadavky stávajícího územního plánu na řešení dopravního napojení lokality. Dopravně jsou řešené plochy přístupné primárně stávajícím přejezdem přes trať v návaznosti na ulici Kolonie, variantně pak podjezdy železniční tratě navazujícími na ulice Vltavská, Dělnická a částečně doplňkově podjezdem v ulici Pod Kostelem. Pro pěší je území přístupné uvedenými podjezdy, prodlouženým podchodem pod železničním nádražím, a dále přes areál Šroubáren a od řeky Vltavy přes náplavku.

Na dopravní napojení je nutné nahlížet jako na celek a uvažovat se všemi možnostmi dopravy a jejich konkrétních prostorových daností. Regulační plán ukládá povinnost pro finální naplnění kapacit území prostorově a kapacitně zlepšit stávající dopravní napojení – zejména podjezdy a prostory navazující na ulici Dělnická a ulici Pod Kostelem. V rámci etapizace výstavby a uzavírání Plánovací smlouvy dle stavebního zákona je možné svázat stavební úpravy jednotlivých napojení s jednotlivými etapami. Součástí dopravního napojení je detailní prověření dopravního napojení prověřené společností ETC – viz příloha.

D.2.1 Dopravní řešení – pěší a automobilová doprava

Širší vztahy a dopravní napojení

V současném stavu je město napojeno sítí silnic III. třídy (III/24007, III/24009, III/24014, III/2421) na nadřazenou komunikační síť silnic II. třídy. Napojení je realizováno ve směru na Úholičky. Z tohoto sídla lze pokračovat třemi směry – na Tursko, Roztoky a na Velké Přílepy. Směr cest na Tursko je nejméně pravděpodobný při pohledu většiny cest. Vozidla směřující na Prahu tedy pojedou buď směrem na Velké Přílepy či Roztoky. Oba dopravní proudy se pak mohou protnout v lokalitě Sedlece při napojení na příbřežní komunikaci v ulici Roztocká.

Řešené území je dostupné těmito pěti trasami:

a) Kolonie

Jedná se o hlavní vjezd do území, jehož stav vyhovuje z hlediska vlečných křivek a šířkových poměrů napojení pro větší nákladní vozidla. Pro rozvoj území je vhodné nastavit maximální možné rozšíření komunikace včetně přejezdu a odstranění bariér na vstupu ze strany Šroubáren. Souborem doprovodných opatření jsou doplněny pěší vazby a kultivace parkování. Komunikace je opatřena věcnými břemeny pro vjezd a výjezd do plochy Z4-A. Detailnější řešení napojení areálu je řešeno v příloze.

b) Dělnická ulice

V Dělnické ulici v současnosti omezuje kapacitu vozidel stávající podjezd pod železniční tratí, který je jednoruhový. Z tohoto důvodu je s tímto podjezdem uvažováno jako s variantním napojením, a to výhradně jednosměrným. Jednosměrný provoz dovoluje doplnit vymezený prostor pro pěší a cyklisty, který bude detailněji prověřen v dalších etapách rozpracování architektonicko-urbanistické studie. V rámci prvních etap

se komunikace využije jako alternativní doplňkový jednosměrný vjezd/výjezd do/z území. Její přesné vedení a projektové úpravy sklonu a stávajícího napojení jsou předmětem detailního variantního prověření v příloze.

c) Podchod pod tratí

Prodloužení podchodu pod tratí a jeho navázání na nové náměstí je jedním z nejdůležitějších částí návrhu regulačního plánu. Přímá vazba na nádraží podpoří využívání vlakového spojení na úkor individuální automobilové dopravy.

d) Pod Kostelem

Toto napojení je uvažováno pouze jako bezmotorová spojnice převážně k vlakové stanici a k historickému jádru obce. Součástí řešení je zlepšení bezbariérového prostupu ke kostelu.

e) Vltavská ulice

Ulice Vltavská je součástí krajského systému komunikací, konkrétně komunikací III. třídy Velké Přílepy – Libčice n. Vltavou (přívoz) III/2407. S ohledem na její sklon a významnější počet obytných domů v lokalitě je s ulicí uvažováno pouze jako se sekundárním vjezdem/výjezdem. Je však z hlediska svého charakteru a také velikosti podjezdu hlavním příjezdem pro složky IZS, odvoz odpadu a obsluhu ČOV. Navrhovaný soubor doprovodných zklidňujících opatření je řešen v příloze dopravních výkresů.

Další možnosti přístupu přes železniční trať

V rámci prací na regulačním plánu bylo prověřeno, a je i nadále prověřováno, několik alternativních řešení napojení areálu Šroubáren. Další variantou dopravního napojení areálu je nové mimoúrovňové křížení s železniční tratí vedoucí z Letecké ulice kolem objektu cihlen, který je ve vlastnictví společnosti Epoli, s.r.o. Toto napojení není podmínkou pro rozvoj plochy Z4 – A, nabízí ovšem vhodnou rezervu v případě zastavění i dalších částí areálu, zejména pak současných průmyslových areálů. Je vhodné o něm uvažovat při celkové transformaci transformační průmyslové plochy. Jedná se o faktické prodloužení komunikace Objekt cihlen nad nebo pod tratí směrem k dnešním průmyslovým areálům. Zprovoznění této komunikace bude specifikováno podmínkami Plánovací smlouvy.

Jsou prověřovány dvě možné varianty směrového řešení. V případě podjezdu je možné uvažovat s variantou 1+1 jízdní pruh, chodník s minimální podjezdovou výškou 4,2 metru. V případě nadjezdu je nutné zohlednit trakční vedení dle pravidel SŽ. Detailní řešení mimoúrovňového napojení mezi ulicí Objekt cihlen a areálem Šroubáren závisí na dalších stupních projednání se Správou železnic. Mimoúrovňové křížení je vedeno ve směrových obloucích, komunikace Objekt cihlen a dle normových poměrů se zařezává podél tělesa trati, kterou překonává spodem a vynořuje se za tratí v místě dnešních FVE a normovým obloukem stoupá do areálu Šroubáren. Základní šířka jízdních pruhů v podjezdu a na rampě je 3,5 metru. Šířka chodníků na obou stranách komunikace na mostě a na rampě je 2 metry. V této poloze je uvažováno napojení formou podjezdu s minimální podjezdovou výškou 4,2 metru. V případě nadjezdu platí stejné parametry profilu. Úroveň nadjezdu bude limitována trakčním vedením a realizací nad provozovanou železniční tratí. Přesné umístění podjezdu nebo nadjezdu závisí na dalších projednáních s provozovatelem dráhy.

Návrh možných úprav nad rámec vymezeného rozsahu lokality Z-4 A

Úpravy stávajícího napojení přes Dělnickou ulici jsou rámcově navrženy tak, aby byly minimalizovány zásahy do co nejmenšího počtu soukromých pozemků. Šířky vozovky v západní části ulice jsou navrženy stejné jako ve stávajícím stavu. Nebude tak zasaženo do pozemku č. 319 ani do pozemků u řadových domků.

Navrženo je napojení na Leteckou ulici s mírně upravenou geometrií a sklony, detailnější prověření je součástí přílohy dopravního řešení. Součástí navrhovaných úprav je zlepšení průchodu pro pěší a cyklisty díky zjednosměrnění podjezdu.

Shrnutí

Všeobecně lze konstatovat, že hlavní dopravní napojení probíhá přes ulici Kolonie a pak pěším podchodem z vlakové stanice. Ostatní body fungují primárně jako doplňková obsluha území. Napojení ulicí Vltavskou a Dělnickou jsou řešeny jednosměrně variantně. Dle finální dohody v území bude zvolen nejvhodnější dopravně-inženýrský režim.



brána do areálu Šroubáren



prostory kolem výhybek v areálu v blízkosti vjezdu do areálu



prostory kolem výhybek v areálu



prostory mezi budovami v areálu Šroubáren

D.2.2 Dopravní řešení – veřejná doprava

Z porovnání jednotlivých cestovních dob lze zjistit, že veřejná doprava v tomto případě silně konkuruje individuální automobilové dopravě a v dobách dopravních špiček dokonce vítězí nad individuální automobilovou dopravou. Je tedy více než pravděpodobné, že obyvatelé Libčic nad Vltavou jedoucí do Prahy použijí veřejnou hromadnou dopravu častěji než svůj automobil. Důvodem je i obtížná předpokladatelnost dopravní situace na silniční síti. I z tohoto důvodu uvažujeme o tom, že oblast Libčic nad Vltavou je obsluhována hromadnou dopravou.

Je uložen požadavek na nové propojení lokality s vlakovým nástupištěm a tím kladen důraz na využívání hromadné dopravy – vlakové. Díky prodlouženému podchodu bude kapacitní vlaková doprava v docházkové vzdálenosti. Součástí prověření napojení podchodu je jeho komfortnější bezbariérové napojení i směrem k jádru obce.

a) Železniční doprava

Páteřním druhem dopravy pro spojení z Libčic do Prahy a zpět je železniční doprava. Na území města se nachází dvě železniční zastávky – Libčice nad Vltavou a Libčice nad Vltavou-Letky. V obou zastávkách zastavují osobní a spěšné vlaky, které začínají/končí v Praze na Masarykově nádraží. Z Libčic do centra Prahy je možné vlakem dojet za 27 minut.

Opačným směrem mohou cestující dojet do Kralup nad Vltavou. Některé spoje pokračují až do Ústí nad Labem. Ve směru do hlavního města je v ranní špičce interval 20 minut a ve zbylých částech dne jede vlak jednou za 30 minut. Ve směru opačném je celý den interval 30 minut. Na linku S4 jsou nasazovány elektrické jednotky 471 – CityElefant, které mají 643 míst pro cestující (z toho 310 míst k sezení). Vlaky jsou klimatizované, vybavené zásuvkami a Wi-Fi.

V současné době je obtížné určit míru využití kapacity vozů – ale lze předpokládat její plné využití. S rozvojem vysokorychlostní trati Praha – Německo lze předpokládat, že dojde k uvolnění trati pro větší četnost osobních spojů, a tím zahuštění intervalu veřejné vlakové dopravy a prodloužení současných spojů končících v Roztokách až do Libčic.

b) Autobusová doprava

Město Libčice nad Vltavou obsluhují také autobusy jezdící na lince 456. Tato linka ale do města přivádí spíše obyvatele okolních obcí, kteří mohou přestoupit na vlak do Prahy. Linka propojuje Libčice se Zákolany, Brandýskem a s městem Slaný. Některé spoje nejedou v celé trase, končí například v obcích Holubice, Zákolany nebo Brandýsek. Na území města autobus zastavuje v 5 zastávkách. Ve špičkách pracovních dní je interval mezi spoji přibližně 30 minut, v sedlech 120 minut.

c) Shrnutí

Z porovnání jednotlivých cestovních dob lze zjistit, že veřejná doprava v tomto případě silně konkuruje individuální automobilové dopravě a ve špičkách je spolehlivější a rychlejší alternativou. Je tedy více pravděpodobné, že obyvatelé Libčic nad Vltavou jedoucí do Prahy použijí veřejnou hromadnou dopravu častěji než svůj automobil. Důvodem je i obtížná předvídatelnost dopravní situace na silniční síti.

CÍL	AUTOMOBIL	VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA
Vítězné náměstí	25 min. + 5 -10 min. parkování	27 min. + 5 min. chůze na vlak
Nádraží Veleslavín	35 min. + 5 -10 min. parkování	35 - 40 min. + 5 min. chůze na vlak
Zličín	30 min. + 5 min. parkování	56 min. + 5 min. chůze na vlak
Masarykovo nádraží	35 min. + 5 min. parkování	27 min. + 5 min. chůze na vlak

D.2.3 Počet parkovacích míst v oblasti (doprava v klidu)

Dle platného územního plánu (viz zadání RP lokality Z4-A, str. 43) je pro řešené území požadavek zřízení 1,5 stání na byt. Dle tohoto požadavku je stanoven orientační propočet parkovacích stání ve dvou variantách. Počet stání je stanoven na základě propočtu v příloze.

Považujeme za důležité zmínit, že počet parkovacích stání vyplývajících z požadavku stávajícího územního plánu je vyšší, než počet stání dle výpočtu podle normy ČSN 6110. Dalším důležitým faktorem pro úvahy o počtu parkovacích stání pro rezidenty je také blízkost železniční trati a zohlednění dostupnosti železniční dopravy, kterou výpočet parkovacích stání dle ÚP nebere v potaz.

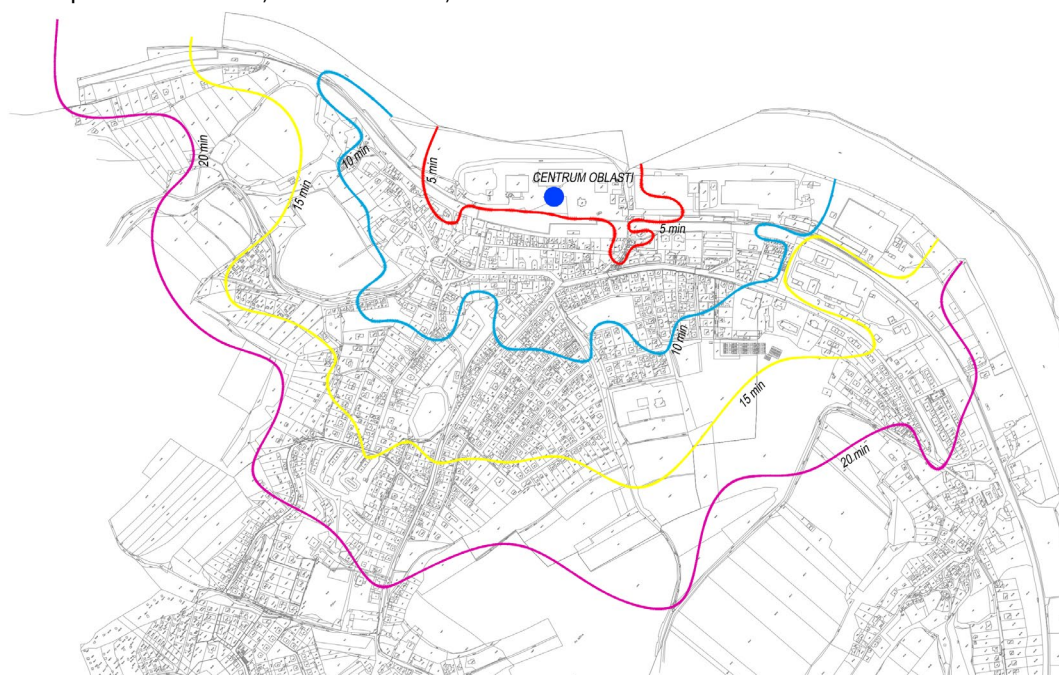
V rámci ověřovacích studií bylo prověřeno řešení parkování v rámci vymezených urbanistických bloků a jejich suterénních podlaží. Veškeré potřeby dopravy v klidu se umísťují do urbanistických bloků. Na veřejná prostranství se umísťují pouze návštěvní stání. Výpočet parkovacích míst byl odvozen z hrubé podlažní plochy nadzemních podlaží, počet bytů a čistá podlažní plocha občanské vybavenosti. Přehledová tabulka je součástí dopravní přílohy regulačního plánu.

D.2.4 Cyklistické vazby

Hlavní cyklistickou vazbou v řešeném území bude nejspíše ta ve směru severojižním. Cyklisté budou projíždět po nové Libčické náplavce převážně v tomto směru podél řeky Vltavy. Rezerva na propojení pro cyklistickou dopravu je navržena v Dělnické ulici, kudy se cyklisté dostanou na ulici Leteckou. Dále mohou projíždět podjezdem do ulice Vltavské, kde je v současnosti vedena cyklotrasa 0081. Další možností je podjezd vedoucí do ulice Pod Kostelem a chodník kolem kostela sv. Bartoloměje do ulice Vltavská, který bude upraven na komfortnější bezbariérové spojení.

D.2.5 Pěší vazby

Propojení pro pěší z řešené oblasti do města Libčice nad Vltavou jsou realizována podjezdy, případně podchody. Chodci ze severní části mohou použít podjezd ve Vltavské ulici, nebo podjezd vedoucí do ulice Pod Kostelem, který pro ně bude pohodlnější z důvodu minimálního provozu motorových vozidel a kratší vzdálenosti. Zlepšení bezbariérového prostupu bude upraveno. Chodci, kteří míří do jižní části nebo z ní, mohou projít nově navrženým podjezdem v Dělnické ulici. Zde bude veden dostatečně široký chodník (případně stezka pro chodce a cyklisty). Hlavním přístupem pro pěší do řešené oblasti ale bude podchod pod železniční tratí, který bude prodloužen až do prostoru budoucího náměstí. Na následujícím obrázku jsou zobrazeny izochrony pěší dostupnosti z řešené oblasti na území města. Červená linka znázorňuje dobu dostupnosti do 5 minut, modrá 10 minut, žlutá 15 minut a fialová 20 minut.



D.3 OBČANSKÁ VYBAVENOST

Řešené území je poměrně malé na specifické vymezování zvláštních ploch pro občanskou vybavenost. Cílem nové zástavby je promíchání různých funkcí v rámci struktury ulic a náměstí, kde se vyskytuje vybavenost především na náměstí a na nároží ulic v rámci dalších druhů využití. Jedná se o inkluzivní přístup na rozdíl od exkluzivního, kdy vznikají oddělené zóny vybavenosti ve zvláštních areálech. Pro nově navrženou zástavbu je žádoucí, aby se občanská vybavenost dostala do přímých vazeb s jinými druhy využití a nevznikaly monofunkční zóny. Cílem je polyfunkční forma zástavby, jak ji známe v jádrech historických měst.

Jako vhodné místo pro komunitní centrum se jeví továrnická vila, kde lze s výhodou využít zahradu se stávajícími vzrostlými stromy. Přirozeným místem pro nejlepší obsazenost a využití vybavenosti v parterech budov je prostor nového náměstí, který je v přímé vazbě na vlakovou stanici. Náměstí bude využíváno jak lidmi, kteří budou pracovat a žít v ulici, tak i stávajícími obyvateli Libčic. Město dnes nemá žádné náměstí a tento prostor bude proto pro Libčice velmi cenný.

D.4 TECHNICKÁ VYBAVENOST

Poznámka:

Podrobnost dokumentace regulačního plánu v části „technická vybavenost“ je adekvátní znalosti řešeného území a úrovni dokumentace. Snahou zpracovatele návrhu je prověření napojení území jako velké rozvojové plochy na stávající infrastrukturu města. Cílem RP je prověření možností technického řešení a nalezení základní koncepce jednotlivých infrastrukturních částí a fungující napojení území. V některých částech dokumentace technického řešení obsahuje konkrétní technické údaje, dimenze či popisy, které budou upřesněny v dalších projekčních fázích a jejich přesné dodržení není závazné.

D.4.1 Zásobování vodou

Stávající stav

Řešené území je nyní zásobováno vodou z vedlejšího areálu společnosti Areál SWL s.r.o., který odebírá vodu z městské veřejné vodovodní sítě v majetku města Libčice nad Vltavou. Provozovatelem je společnost Středočeské vodárny, a.s. Veřejné vodovodní řady se nacházejí za železniční tratí v ulicích Libušina a Vltavská, oba profilu D 110, v ulici pod Kostelem profilu D 90.

Podmínky pro zásobení vodou

Nově navržený vodovod v území bude propojen na obou koncích se stávajícími vodovodními řadami v ulicích Libušina a Vltavská. Tím dojde k zokruhování vodovodní sítě a k zajištění bezproblémového zásobování vodou. Z nového řádu budou k objektům vysazeny vodovodní přípojky ukončené vodoměrnou sestavou. Na vodovodu budou osazeny hydranty z provozních důvodů a také pro potřeby hasičů. Vodovody povedou ve veřejných plochách, nejlépe v komunikacích v souběhu s ostatními sítěmi. Pod železniční tratí bude vodovod proveden protlakem. Je nutné počítat s dostatečným prostorem pro vytahování trub, tzn. mít na jedné straně železničního náspu prostor dlouhý min. 8 m. Výstavba v řešeném území je rozdělena na několik etap. Výstavba vodovodu se uskuteční již v 1. etapě.

Ochranná pásma

Výstavbou nových vodovodů a přípojek vzniknou nová ochranná pásma. Vodovody mají ochranná pásma dle zák. č. 274/2001 Sb. - 1,50 m u potrubí do profilu DN 500; 2,5m u potrubí nad profil DN 500 na obě strany od vnějšího líce potrubí. U potrubí o průměru nad DN 200, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

D.4.2 Odkanalizování

Stávající stav

V řešeném území se nacházejí dvě stoky. První z nich je veřejná jednotná stoka profilu DN 1100, která odvádí odpadní vody z areálu i města na městskou čistírnu odpadních vod. Vlastníkem jednotné kanalizace pro veřejnou potřebu je společnost Vodárny Kladno – Mělník.

Druhou je stoka profilu DN 400, která odvádí vyčištěné průmyslové odpadní vody ze současného areálu i z vedlejšího areálu společnosti Areál SWL s.r.o. Je napojena do odtoku z čistírny odpadních vod, kterým odtékají vyčištěné vody do Vltavy. Tato stoka bývá v historických plánech areálu označovaná jako průmyslová. Vlastníkem a provozovatelem této areálové kanalizace je společnost Areál SWL s.r.o. Provozovatelem kanalizace i čistírny je společnost Středočeské vodárny, a.s.

Podmínky pro likvidaci odpadních vod

Splaškové vody

Výstavba v řešeném území je rozdělena na několik etap. V rámci výstavby 1. etapy se zruší stávající stoka profilu DN 1100 a také stoka profilu DN 400 a vybuduje se stoka nová. Profil překládané stoky bude stanoven na základě hydrotechnického přepočtu povodí stoky, a to hlavně obou areálů bývalých Šroubáren a areálu bývalé cihelny. Překládaná stoka bude začínat napojením do stávající stoky DN 1100 před ČOV a končit v místě nové oddělovací komory. V oddělovací komoře se spojí obě stávající stoky profilu DN 1100 a DN 400. Z ní pak bude odtékat v nové trase stoka a přepadové potrubí do Vltavy. Na překládanou stoku se splaškovými přípojkami napojí nové objekty a také stávající stoka, která přitéká z města stávajícím podjezdem pod železniční tratí. Překládaná stoka povede ve veřejných plochách, nejlépe v komunikacích v souběhu s ostatními sítěmi. Kapacita stávající ČOV je vyčerpána a počítá se s její intenzifikací.

Srážkové vody

Dešťové vody ze střech budov budou v území akumulovány a dále využívány. U každého funkčního souboru objektů bude vybudována retenčně – akumulační nádrž s regulovaným odtokem a přepadem do dešťové kanalizace. Dešťové vody spadlé na zelených plochách a přilehlých zpevněných plochách, které stečou do zelených ploch, budou zasakovány přímo do terénu. Pro zasakování dešťových vod bude potřeba provést v řešeném území hydrogeologický průzkum včetně vsakovací zkoušky. Komunikace a přilehlé zpevněné plochy budou odvodněny do přilehlých zelených ploch, které budou vytvářet modrozelenou infrastrukturu. Přepady z této modrozelené infrastruktury budou vedeny do dešťové kanalizace. Kombinovaně bude voda z těchto ploch dále odvodněna uličními vpustmi do nové dešťové stoky. Nová dešťová kanalizace je zaústěna přímo do Vltavy. Na dešťovou stoku se přípojkami napojí uliční vpusti z komunikací, odtokové potrubí z domovních retenčně-akumulačních nádrží a přepady z modrozelené infrastruktury.

Podle TNV 75 9011 čl. 5.3.2.2 je povolen odtok z území za deště ve výši 3,0 l/s/ha. Proto na dešťové stoce bude vybudována retenční nádrž. Dešťová stoka povede ve veřejných plochách, nejlépe v komunikacích v souběhu s ostatními sítěmi. Pro odvedení přívalových srážek ze stávající stoky DN 1100 se ve stávajícím vedlejším areálu vybuduje nová oddělovací komora, ve které se spojí stoky profilu DN 1100 a DN 400. Z této stoky povede stoka na čistírnu a odlehčovací potrubí, které bude zaústěno do Vltavy. Výstavba v řešeném území je rozdělena na několik etap. Výstavba dešťové kanalizace vč. oddělovací komory se uskuteční již v 1. etapě.

Problematika stávajících kanalizací

V řešeném území, jak bylo zmíněno, se nyní nacházejí dvě hlavní stoky, na které jsou napojeny různé boční větve. Obě stoky vycházejí z vedlejšího areálu.

Stoka profilu DN 1100 je veřejná. Kromě areálových stok z řešeného areálu i vedlejšího areálu jsou na ní, podle Kanalizačního řádu obce, napojeny i městské stoky, např. profilu DN 300 z ulice Dělnická, profilu DN 300 směrem od kulturního domu, z lokality Letky apod. Znamená to, že tato kanalizace, jejímž provozovatelem je společnost VKM, a.s., musí být stále funkční. Profil kanalizace byl původně navržen hlavně na odvod dešťových vod. Z obecní zástavby jsou do této stoky odváděny hlavně splaškové vody, tzn., že dešťové vody jsou do ní svedeny hlavně z bývalých výrobních areálů. Prvotní průzkum této stoky ukázal, že je z části zanesena, přesto nebyly zjištěny při deštích problémy se zaplavláváním areálu, vytékáním vody ze šachty či zpětným vzdouváním odpadních vod v kanalizaci. Znamená to, že přítok srážkových vod do této stoky je omezený. Na základě jednání se zástupci VKM a.s. lze profil překládané stoky snížit. Profil překládané stoky bude stanoven na základě hydrotechnického přepočtu povodí stoky, a to hlavně obou areálů bývalých Šroubáren a areálu bývalé cihelny. Aby bylo zabráněno nátokům přívalových srážek na ČOV, bude u hranice řešeného území vybudována oddělovací komora, kde srážkové vody budou odváděny do Vltavy.

V souběhu s jednotnou stokou vede stoka profilu DN 400, která je v historických podkladech označována jako průmyslová. Jako areálová kanalizace je ve vlastnictví a provozování společnosti SWL s.r.o. Podle historických plánů je napojena za ČOV do odtokového potrubí z ČOV. Označení průmyslová naznačuje, že odváděla

vyčištěnou odpadní vodu z výrobních provozů. Nebyla napojena na stávající jednotnou stoku profilu DN 1100, která s ní vede v souběhu. Podle Kanalizačního řádu obce jsou odpadní vody ze současných provozů odváděny jednotnou stokou. Znamená to, že tato stoka by měla být nefunkční a může být odpojována z provozu. Přesto bude tato stoka v oddělovací komoře propojena do dešťové stoky.

Ochranná pásma

Při návrhu zástavby je nutné respektovat ochranné pásmo stanované zákonem a ochranné pásmo stávající čistírny odpadních vod.

Hydrotechnické výpočty

Odtok splaškových vod odpovídá potřebě vody.

Odtok dešťových vod

Dešťové vody ze střech budov budou v území akumulovány a dále využívány, např. pro postřik zeleně. Velikost akumulačního prostoru nádrží se bude odvíjet od způsobu využití srážkových vod a v případě postřiku zeleně na velikosti kropených ploch a druhu zeleně. Dešťové vody spadlé na zelených plochách a přilehlých zpevněných plochách, které stečou do zelených ploch, budou zasakovány přímo do terénu. Komunikace a přilehlé zpevněné plochy budou asi z poloviny odvodněny do přilehlých zelených ploch, které budou vytvářet modrozelenou infrastrukturu. Přepady z této modrozelené infrastruktury budou do dešťové kanalizace. Druhá polovina těchto ploch bude odvodněna uličními vpustmi do nové dešťové stoky.

Objem retence

Podle TNV 75 9011 čl. 5.3.2.2 je povolen odtok z území za deště ve výši 3,0 l/s/ha.

Plocha řešeného území bez veřejné zeleně 3,84 ha.

Povolený odtok $O = 3,84 \text{ ha} \times 3,0 \text{ l/s/ha} = 11,52 \text{ l/s}$.

Odtok z ostatních ploch řešeného území $11,52 - 5,55 = 5,97 \text{ l/s}$.

Plocha komunikací $S = 3\,162 \text{ m}^2$, koeficient odtoku $k = 0,7$, $S_{red} = S \times k = 2\,113 \text{ m}^2 = 0,2113 \text{ ha}$.

Plocha chodníků $S = 6\,038 \text{ m}^2$, koeficient odtoku $k = 0,6$, $S_{red} = S \times k = 3\,623 \text{ m}^2 = 0,3623 \text{ ha}$.

Celkem zpevněné plochy komunikací a chodníků $9\,200 \text{ m}^2$, z toho 50 % bude likvidováno v modrozelené infrastruktuře.

Povolený odtok bez odtoku z domovních ret.-akumulačních nádrží 5,97 l/s.

Návrh odtoku z veřejné retenční nádrže 5,0 l/s.

Celkem redukována plocha do kanalizace $(0,2113 + 0,3623) : 2 = 0,2918 \text{ ha}$.

Intenzita deště 15 minutového $q = 153 \text{ l/s/ha}$.

Retenční objem $V = 71,4 \text{ m}^3$.

D.4.3 Zásobování zemním plynem

Stávající stav

V řešeném území se nachází veřejný STL plynovod profilu D 110, který je ukončen před regulační stanicí. Z něj je udělána přípojka ukončená HUPem do regulační stanice STL/NTL. Tato regulační stanice je distribuční, narozdíl od plynovodu nepatří firmě Gasnet s.r.o., ale firmě Areál SWL s.r.o.

Z regulační stanice vychází NTL plynovod profilu DN 250, který je veden vrchem, podchází stávající areálovou komunikaci, a pak vede po energomostě do vedlejšího areálu firmy SWL.

Podmínky pro zásobení zemním plynem

V řešeném území se nepočítá s vytápěním plynem, ale pomocí tepelných čerpadel. Proto není rozvod plynu v lokalitě nutný.

NTL plynovod na řešeném území bude zachován pro zásobování vedlejšího areálu. Bude však veden v nové trase v komunikaci v souběhu s dalšími sítěmi. Nově navržená přeložka NTL plynovodu v území bude napojena za regulační stanicí na stávající NTL plynovod a bude ukončena na hranici vedlejšího areálu, kde se napojí na stávající NTL plynovod vedoucí po energomostu.

Přeložka NTL plynovodu bude vybudována již v 1.etapě výstavby.

Ochranná pásma

Při nové výstavbě je třeba respektovat ochranné pásmo stávající regulační stanice, které je definováno zákonem.

D.4.4 Zásobování elektrickou energií

Stávající stav

V současné době je v bývalém areálu Šroubáren většina objektů po demolicí. Objekty, které zůstávají, jsou v současné době napojeny z velkoodběratelské trafostanice Šroubáren. Jedná se především o objekty regulační stanice plynu, ČOV a odběrové místo u komína, který je hlavně využíván provozovateli SEK. Tyto stávající odběry budou i nadále využívány, a proto bude nutné je napojit z nově budované sítě. V současné době se v řešeném území rozvody VN nenachází. Dílčí rozvody NN, které zásobují odběrová místa, jsou stále v provozu.

Podmínky pro zásobení elektrickou energií

Navrhuje se provést napojení dvou trafostanic kabely 22 kV, které by v řešeném území dodávaly energii pro ostatní výstavbu. Napojení kabelů VN se uvažuje na jedné straně v ulici Vltavská a na druhé straně v ulici U Staré školy. Zokruhování nových trafostanic bude zabezpečen potřebný příkon. S výstavbou propojovacích rozvodů 22 kV se počítá už v 1. etapě výstavby, kdy se počítá i s výstavbou první nové trafostanice.

V následujících etapách se vybuduje další trafostanice. Přeložky a jiné vedlejší investice se v této chvíli neočekávají. Trafostanice je vhodné umisťovat v rámci stavebních ploch a samotných domů.

V území se provedou nové rozvody NN, na které se přepojí stávající odběrová místa – regulační stanice plynu STL/NTL, čistírna odpadních vod a odběrové místo stanic SEK u komína. Nové rozvody NN, které budou napájeny z nových trafostanic a budou propojeny do stávajícího území, do stávajících nebo upravených rozvodných skříní, resp. nových skříní v nových objektech. Napojení kabelů NN se uvažuje na jedné straně v ulici Vltavská a na druhé straně v ulici U Staré školy. Po vybudování nových trafostanic budou napojeny nové objekty a stávající spotřeby budou přepojeny. Přeložky a jiné vedlejší investice se v této chvíli neočekávají.

D.4.5 Veřejné osvětlení

Tato nová lokalita bude napojena z nového zapínacího bodu. Napájení tohoto zapínacího bodu bude provedeno přímo z trafostanice.

V uvažované lokalitě bude provedena kompletní výstavba pomocí nových stožárů a zavěšených lamp mezi objekty nad uličním prostorem. Veškeré nové kabely procházející stavbou budou uloženy do prostoru chodníku a částečně do volného terénu.

D.4.6 Telekomunikace

Stávající stav

Stávající areál je bez připojení na telekomunikační služby. Pouze sem vede od ČOV optický kabel společnosti CETIN, který je ukončen u komína. Na komíně jsou ve dvou výškových úrovních umístěny vysílače mobilních operátorů.

Podmínky pro datové rozvody

Navrhuje se využít optického kabelu společnosti CETIN, který je ukončen u komína a napojit se na něj. Z prostoru komína, kde se uvažuje se zřízením hlavního bodu, budou v hlavních trasách s ostatními kabelovými rozvody umístěny trubky HDPE pro možnost umístění optického kabelu.

Po jednotlivých objektech se navrhuje rozvody rovněž optické, metalické rozvody nemají již efektivní využití. Datové rozvody půjdou v chodnících v souběhu s el. kabely.

V případě, že by měl být zbourán komín, kde jsou vysílače mobilních operátorů, je nutné vstoupit v předstihu do jednání s těmito operátory, za jakých podmínek lze udělat případnou přeložku jejich vysílačů.

Ochranná pásma

Výstavbou nových sdělovacích kabelových rozvodů vzniknou nová ochranná pásma. Podle § 102 zákona č. 127/2005 Sb. ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení činí 1 m po stranách krajního vedení. Rádiová zařízení a rádiové směrové spoje mají ochranná pásma dle § 103 zák. č. 127/2005 Sb. Ochranné pásmo tohoto zařízení je stanoveno příslušným stavebním úřadem na návrh vlastníka tohoto vedení.

D.4.7 Nakládání s odpady

Nakládání s odpady bude řešeno formou nádob na směsný odpad umístěných v jednotlivých objektech a nádoby na separovaný odpad budou umístěny ve veřejném prostoru.

D.5 SADOVÉ ÚPRAVY

Příznivé životní prostředí podporujeme výsadbou nových stromů a skupin stromů na veřejných prostranstvích, doporučením zachovat stávající hodnotné stromy, návrhem nových parkových ploch a vymezením soukromých zahrad. Příznivé životní prostředí podporujeme také návrhem modrozelené infrastruktury, použitím nezpevněných propustných ploch a dalších trvale udržitelných opatření.

D.5.1 Parky a parkově upravené plochy

Jsou ošetřované, udržované a kulturně upravované krajinné plochy uvnitř města. V parcích se nesmí umisťovat nadzemní části budov kromě altánů, veřejných WC a dalších staveb, které provozně náležejí k parku. Technické instalace musí být vedeny pod zpevněnými komunikacemi, vyjma přípojek a mohou být umístěny na hraně plochy.

D.5.2 Stromořadí, skupiny stromů a solitérní stromy

V regulačním plánu je naznačena koncepce možného řešení vegetace. Koncepce je znázorněna v hlavním výkrese a v části odůvodnění. Stromořadí, skupiny stromů a solitérní stromy jsou v regulačním plánu řešeny orientačně. Přesná poloha stromů a jejich počet budou upřesněny v rámci dalších projektových fází.

D.5.3 Náměstí industrie (označení na hlavním výkrese N.02)

V této části hlavní ulice navrhujeme veřejný prostor se zelení a různými povrchy odlišenými od hlavního dopravního prostoru. Součástí náměstí budou sadové a parkové úpravy s mobiliářem.

D.5.4 Prostupy k náplavce a řece (označení na hlavním výkrese N.03, N.04)

Prostory mezi bloky uvozují stromy v propustné dlažbě. Na ně dále navazuje intimnější prostor s posezením a suchými poldry, které zadrží dešťovou vodu a umožní jí postupné zasáknutí do půdy. K řece vede schodiště, které je doplněno o osvětlení.

D.5.5 Zahrada Vily továrníka

Charakter klidnějšího prostoru před a kolem bývalé továrníkovy vily. Jedná se o soukromou zahradu se stávajícími hodnotnými stromy doporučenými k zachování. Regulační plán doporučuje vilu využít pro občanskou vybavenost. Souběžně s využitím objektu doporučujeme zpřístupnit pro veřejné aktivity i zahradu vily.

D.6 PROVĚŘENÍ POTŘEBY PROTIPOVODŇOVÝCH OPATŘENÍ

Řešené území se z větší části nachází v záplavovém území řeky Vltavy. Do řešeného území částečně zasahuje aktivní zóna záplavového území. Jedná se o nejnižší místo v severním cípu území v areálu ČOV. Částečně do řešeného území zasahuje hranice Q100 – viz koordinační výkres.

V návrhové části jsou stanovena pravidla pro výstavbu v záplavovém území.

Vzhledem k absenci protipovodňového opatření ve formě mobilních zábran či terénních valů níže po toku řeky Vltavy, bude nutné zvážit, zda je jejich budování v rámci řešené zóny smysluplné. Doporučujeme prověřit možnosti realizace protipovodňových opatření a jejich možnou budoucí návaznost na jižní část stávajícího areálu Šroubáren.

E. VYHODNOCENÍ DŮSLEDKŮ NA ZPF

Vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond a na pozemky určené k plnění funkce lesa.

Zábory ZPF ani PUPFL nejsou navrženy. Regulační plán nevymezuje nové zastavitelné plochy.

F. ZHODNOCENÍ PODMÍNEK POŽÁRNÍ BEZPEČNOSTI

Zhodnocení podmínek pro požární bezpečnost staveb, pro které regulační plán nahrazuje územní rozhodnutí.

Regulační plán nenahrazuje žádná územní rozhodnutí.

Zastavěné lokality musí mít zajištěnou včasnou možnost bezpečné evakuace z objektu nebo zajištěný bezpečný a dopravně kapacitní přístup při návrhové povodni (podle toho, která způsobuje vyšší záplavu); objekty v zastavěných lokalitách musí mít vypracovány povodňové plány dle TNV 75 2931 a to včetně nemovitostí fyzických osob.

G. SOULAD SE STAVEBNÍM ZÁKONEM A OBECNÝMI POŽADAVKY

Vyhodnocení souladu se stavebním zákonem, obecnými požadavky na využívání území, s cíli a úkoly územního plánování, zejména s charakterem území a s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území.

Návrh regulačního plánu je zpracován v souladu se stavebním zákonem č. 183/2006 Sb. a s příslušnými prováděcími předpisy, zejména vyhláškami č. 500/2006 Sb. a č. 501/2006 Sb. Návrh je řešen v souladu s cíli a úkoly územního plánování obsaženými v §18 a §19 zákona č.183/2006 Sb. Lokalita řešená regulačním plánem zůstává z hlediska celoměstských funkčních systémů převážně celoměstským centrem, které slouží převážně k situování služeb a bydlení, a kde je přípustné funkční využití individuální bydlení, občanské vybavení, plochy liniové a plošné zeleně, stavby a zařízení veřejné infrastruktury, školství a církve.

H. VYHODNOCENÍ SOULADU SE STANOVISKY DOTČENÝCH ORGÁNŮ

Podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů a s ochranou práv a právem chráněných zájmů dotčených osob.

Při vypracování návrhu regulačního plánu nebyly ze strany dotčených orgánů vzneseny žádné požadavky, které by vyžadovaly úpravu návrhu regulačního plánu.

I. SEZNAM LITERATURY A PODKLADŮ

- Politika územního rozvoje České republiky (Brno, Ústav územního rozvoje, aktualizace č. 5, 1.9.2021)
- Zásady územního rozvoje Středočeského kraje (nabytí účinnosti 22. 2. 2012)
- Strategický plán rozvoje města Libčice nad Vltavou (2019)
- Územní plán sídelního útvaru Libčice nad Vltavou
 - Ing. arch. Jan Sedlák (ÚPNSÚ, Změny a doplňky, Změna č. 2), 1997-2005
 - Ing. arch. Milan Körner, CSc. – atelier AURS (Změny č. 3–5), 2006-2014
 - Ing. arch. Milan Salaba, (Změna č. 6), 2018
- Katastrální mapa řešeného území
- ZABAGED (Základní báze geografických dat)
- Územně analytické podklady
- www.libcice.cz
- vdb.czso.cz
- www.mapy.cz
- www.googlemaps.com
- www.cuzk.cz

J. PŘÍLOHA – ZADÁNÍ REGULAČNÍHO PLÁNU

A23c) zastavitelná plocha Z4-A – NÁVRH ZADÁNÍ REGULAČNÍHO PLÁNU:

a) Vymezení řešeného území a jeho funkční využití a vazby

Rozvojová lokalita je definována v územním plánu města a je vymezena grafickou přílohou B1. Výkres základního členění území. Území se nachází mezi železniční tratí Praha – Kralupy n. Vlt. a Vltavou. Dopravně je přístupné dvěma podjezdy železniční tratě navazujícími na ulice Pod Kostelem a Dělnická. V navazujícím území (na břehu Vltavy) předpokládá územní plán sportovně rekreační aktivity.

Lokalita byla v minulosti součástí areálu Šroubáren, jedná se tedy o přestavbovou plochu ležící v návaznosti na centrum města. Možné je přímé napojení na žst. Libčice n. Vlt. Nevýhodou lokality je zatížení hlukem z železniční dopravy. Tzn., že navrhované bytové domy musí být řešeny jako bariérové objekty.

Rozloha lokality: pro smíšené území 3,84 ha, pro veřejnou zeleň 0,99 ha, tj. celkem 4,83 ha.

Funkční využití:

BS – smíšené území

Polyfunkční území pro komerční, drobné podnikatelské, obslužné a částečně i obytné funkce, soustřeďující zařízení veřejného zájmu a další zařízení administrativy, peněžnictví, obchodu, služeb, kultury, vzdělávání a bydlení (zejména v polyfunkčních a jiných bytových objektech).

Všechny aktivity nesmí vyvolávat neúměrné nároky na obsluhu a svým charakterem nesmí rušit okolní zóny.

b) Požadavky na vymezení pozemků a jejich využití

Prostorová regulace odpovídá příslušným podmínkám územního plánu (maximální zastavění 40 %, min. plocha zeleně 30 %, výškové omezení 10,5 m). Proporce funkčního využití nejsou tímto zadáním určeny. V bezprostřední vazbě na železniční trať (a přístup k žst.) by i z důvodů hlukových podmínek měly být navrženy objekty obchodu a služeb a případně kancelářské objekty. Na obvodě zastavitelného území bude navržena parková zeleň sloužící jak uvažovanému bydlení, tak navazujícímu území rekreace. Směrem k řece by měly být objekty pro bydlení. V konceptu regulačního plánu se doporučuje zpracovat variantní řešení sledující i rozdílnou kapacitu využití lokality. Cílem regulačního plánu je navrhnout optimální využití území a stanovit urbanistické a architektonické hodnoty jeho ochrany. Regulační plán bude řešit:

- napojení území na stávající ulice Pod Kostelem a Dělnická
- řešení pěších propojení k železniční stanici
- veřejná prostranství včetně parkování pro veřejnost
- podmínky pro umístění staveb (uliční a stavební čáry)
- pravidla pro prostorovou regulaci staveb
- pravidla pro prostorovou regulaci doplňkových staveb
- opatření pro zklidnění průjezdné dopravy
- pravidla pro umísťování parkovacích a odstavných stání a garáží vozidel uživatelů jednotlivých parcel a areálů
- pravidla pro vymežování ploch pro doprovodnou zeleň
- pravidla pro šířkové parametry komunikací
- pravidla pro napojení na technickou infrastrukturu

Veřejné vybavení je možné řešit i v parteru bytových domů, které mohou mít tři nadzemní podlaží.

Na 1 byt by mělo být navrženo 1,5 garážového či parkovacího stání. Doporučuje se řešit garážové stání vícepodlažním objektem, který by byl zároveň bariérou proti hluku ze železniční dopravy. Nároky na parkování u objektů nebytového určení musí být řešeny v rámci objektů resp. areálů.

Zásadním požadavkem regulačního plánu je realizace plného infrastrukturního zainvestování všech budoucích stavebních pozemků a komfortní dopravní obslužnosti včetně řešení problematiky dopravy v klidu.

Stanoví se tyto požadavky na vybudování sítě veřejné infrastruktury:

Komunikace: komunikace budou navrženy v následujících minimálních šířkových standardech:

- hlavní obslužné místní komunikace: jízdní pruh 2 x 3,0 m = 6,0 m + bezpečnostní odstupy 2 x 0,5 m + oboustranný chodník 2 x 1,5 m + jednostranný zelený pruh 2,0 m = 12,0 m celkem
- V případě jednostranného chodníku celkem 10,5 m.

- ostatní obslužné komunikace: jízdní pruh 2 x 3m, + bezpečnostní odstupy 2 x 0,5 m + jednostranný chodník 1,5 m = 8,5 m celkem.

Podle potřeby může být navrženo podélné stání (místo pruhu zeleně), případně kolmé stání v závislosti na urbanistickém řešení.

Návrh komunikací musí umožňovat příjezd vozidel hasičského záchranného sboru.

Kanalizace: bude řešena jako oddílná splašková kanalizace gravitační pokud to spádové poměry umožní.

Vodovod: bude napojen na stávající vodovodní řad a s ním zokruhován.

Elektr. energie: vedení VN v rozvojové lokalitě bude uloženo do země v budoucích obslužných komunikacích.

Veřejné osvětlení: stožáry veřejného osvětlení budou obdobné jako v sousedním území.

Plyn: nové rozvojové plochy budou kompletně plynofikovány.

Dále bude řešeno nakládání se srážkovými vodami (dešťové vody ze střech a zpevněných ploch budou likvidovány vsakem na pozemku stavebníka na základě kladného hydrogeologického posouzení vsaku), budou řešena stání pro kontejnery na komunální odpad a uložení datové a telefonní sítě.

V rámci veřejného prostoru bude navrženo dětské hřiště a případně vnitřní izolační zeleň.

c) Požadavky na ochranu a rozvoj hodnot území

V území se nevyskytují hodnotné stavební objekty ani zeleň.

d) Požadavky na veřejně prospěšné stavby a na veřejně prospěšná opatření

Územní plán nestanovuje VPS ani VPO.

V regulačním plánu mohou být v odůvodněných případech VPS navrženy (např. napojení území na stávající komunikace).

e) Požadavky na asanace

Využití území předpokládá asanaci stávajících objektů.

f) Další požadavky vyplývající z územně analytických podkladů a ze zvláštních právních předpisů (např. požadavky na ochranu veřejného zdraví, civilní ochrany, obrany a bezpečnosti státu, ochrany ložisek nerostných surovin, geologické stavby, území ochrany před povodněmi a jinými rizikovými přírodními jevy)

Z územně analytických podkladů a ze zvláštních právních předpisů nevyplynou další požadavky pro navrhovanou lokalitu. Řešení musí být navrženo tak, aby eliminovalo hlukové zatížení z železniční dopravy. Musí být zabezpečena ochrana obytného území před povodněmi.

g) Výčet druhů územních rozhodnutí, které regulační plán může nahradit

Regulační plán nahradí v řešených lokalitách tato územní rozhodnutí:

- územní rozhodnutí o umístění staveb komunikací,
- územní rozhodnutí o umístění staveb inženýrských sítí: vodovodních řadů, kanalizačních řadů, řadů STL plynovodu, TS a rozvodů NN, veřejného osvětlení, sdělovacích kabelů.

Regulační plán nenahradí územní rozhodnutí o umístění inženýrských sítí mimo vlastní řešenou lokalitu. Jde o stavby přírodních vodohospodářských, popřípadě energetických sítí (vodovodní zásobovací řad, kanalizační řad, popřípadě přeložky el. VN vedení).

h) Případný požadavek na posuzování vlivu záměru obsaženého v regulačním plánu na životní prostředí podle zvláštního předpisu, včetně případného požadavku na posouzení vlivů záměru na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast

Řešení regulačního plánu nebude mít negativní vliv na udržitelný rozvoj území, řešení nevyvolává potřebu zpracování vyhodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí.

Území řešené regulačním plánem nezasahuje do evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí. Vzhledem k blízkosti stávající hlavní železniční tratě nelze vyloučit potřebu posouzení navrženého řešení z hlediska ochrany proti hluku.

Je nezbytné předložit záměry uvedené v příloze č. 1 zák. č. 100/100 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, ke zjišťovacímu řízení orgánu posuzování vlivu na životní prostředí.

i) Požadavky na plánovací smlouvu a dohodu o parcelaci

Nejsou v této fázi stanoveny.

j) Požadavky na uspořádání obsahu návrhu regulačního plánu a obsahu jeho odůvodnění s ohledem na charakter území a problémy k řešení včetně měřítek výkresů a počtu vyhotovení

Zpracování návrhu regulačního plánu a jeho odůvodnění je požadováno v minimálním obsahu stanoveném přílohou č. 11 vyhlášky č. 500/2006 Sb. a v počtu 4 vyhotovení.

Výkresy grafické části budou zpracovány v měřítku 1 : 1000.