



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost

## Urbanistická studie ke strategickému plánu pro město Libčice nad Vltavou

### NÁVRHOVÁ ČÁST C – textová část

#### Objednatel:

**Městský úřad Libčice nad Vltavou**  
náměstí Svobody 90, 252 66 Libčice nad Vlt.  
IČ: 00241407

#### Zpracovatel:

**Ing. arch. Ondřej Bartůšek**  
Na Hrázi 121/1, Praha 180 00  
IČ: 76 035 018  
autorizace ČKA: 04001  
telefon: +420 777 806 951  
email: [ondrej@bartusek.info](mailto:ondrej@bartusek.info)

#### Spolupracující architekt:

**Ing. arch. Tomáš Beneš**

## Obsah návrhové části

### C – textová část

21 x A4

### D – grafická část

D1 – Širší vztahy	A2	1:25 000
D2 – Urbanismus	B1	1:5000
D3 – Doprava	B1	1:5000
D4 – Veřejná prostranství	B1	1:5000
D5 – Veřejná vybavenost	B1	1:5000
D6 – Akční plán	A3	1:10 000

# Obsah

C – textová část.....	1
Obsah návrhové části.....	2
Úvod.....	4
urbanistická studie.....	4
obsah.....	4
odhadovaný růst města.....	5
Širší vztahy .....	9
Urbanismus.....	10
topografie a rozvoj města.....	10
rozvojové plochy.....	10
přestavbové plochy.....	13
Doprava.....	14
komunikační síť.....	14
nové komunikace.....	15
doprava v klidu.....	15
cyklodoprava.....	15
Veřejná prostranství.....	17
městská veřejná prostranství.....	17
přírodní veřejná prostranství.....	18
Veřejná vybavenost.....	19
občanská vybavenost.....	19
rekreační vybavenost.....	20
Závěr.....	21

# Úvod

## urbanistická studie

Studie je součástí projektu „Strategické plánování ve městě Libčice nad Vltavou,“ který se skládá ze dvou klíčových dokumentů, a to ze Strategického plánu města a Urbanistické studie. Urbanistická studie obsahuje dvě základní části, analytickou a návrhovou. Analytická část má za úkol definovat hlavní problémy ve městě, odhalit silné a slabé stránky, předvídat budoucí hrozby a hledat skryté potenciály. Návrhová část potom představuje soubor zásad a řešení, které jsou v souladu s cíli strategického plánu a jsou adekvátní pro stávající společenskou a ekonomickou situaci města.

Urbanistická studie je odborná součást Strategického plánu Libčic. Je možné ji použít jako podklad pro budoucí zpracování Územního plánu, Územních studií případně Regulačních plánů. Urbanistická studie nebude zaregistrována do evidence jako územně plánovací podklad. Tvoří informativní dokument, ze kterého může být čerpáno při vytváření územně plánovacích podkladů a územně plánovací dokumentace podle platné legislativy.

## obsah

Ke každé kapitole textové části náleží výkres v grafické části, který popisuje jednotlivá témata a umisťuje myšlenky v prostorovém kontextu města.

V úvodní části je nastíněn *odhad růstu* města. Jedná se o hrubý odhad vycházející ze současných rozvojových ploch určených k zastavění. Časový rámec je opět pouze přibližný. Je zcela závislý na dohodě všech stran, které se při přípravě projektů a staveb setkávají.

Kapitola *urbanismus* se podrobně zabývá vyznačením rozvojových ploch pro bydlení a určením vhodného charakteru zástavby. Jsou vyznačeny plochy vhodné pro bytovou výstavbu, výstavbu rodinných domů a pozemky vhodné pro smíšené zastavění obou jmenovaných typů.

Druhá kapitola se zabývá *dopravou*, určuje rámcové trasování nových komunikací v rozvojových plochách a vyznačuje nové páteřní komunikace ve městě.

Třetí část se věnuje *veřejným prostranstvím* města. Ve městě jsou dva druhy prostranství – městská a přírodní. Městská prostranství jsou ulice, křižovatky, náměstíčka, která tvoří parter města, jsou to důležitá prostranství před obchody, službami a významnými veřejnými budovami. Přírodní prostranství jsou fragmenty původní krajiny, které bezprostředně souvisí s organismem města. Mají nicméně přírodní charakter. I do budoucna by tyto prostory měly zůstat oázami bez výstavby a pouze s velice omezenými stavebními zásahy. Jsou určena uliční veřejná prostranství a cílová veřejná prostranství. Dále jsou vyznačena nová plánovaná prostranství a prostranství, která jsou určena k revitalizaci.

V poslední části návrh obsahuje projekty *veřejné vybavenosti* ve městě. Ta se dělí na občanskou a rekreační vybavenost. Občanská vybavenost zahrnuje nejdůležitější služby pro obyvatele města, které poskytují městské instituce a soukromé subjekty. Tyto služby se týkají především vzdělávání, kultury a zdravotnictví. Rekreační vybavenost potom zahrnuje zařízení pro volnočasové a sportovní aktivity. Kapitola hodnotí současný stav a navrhuje rozvoj v rámci této oblasti.

### odhadovaný růst města

Obecně lze předpokládat, že město se bude v budoucnu rozvíjet a počet obyvatel bude růst. Tlak na výstavbu rodinných a bytových domů v obcích Středočeského kraje vzniká z velké poptávky po bydlení v Praze. Libčice jsou svou příznivou polohou na přímé vlakové trase atraktivním místem pro developery i pro drobné investory. Atraktivita města a očekávaný rozvoj má pozitivní i negativní důsledky. Jako pozitivní důsledek lze obecně vnímat přistěhování nových ekonomicky aktivních obyvatel. Negativním důsledkem může být naplnění kapacity veřejné vybavenosti města, reálné navýšení počtu uživatelů infrastruktury města bez formálního navýšení počtu fakticky přihlášených obyvatel. V úvodu byl zpracován odhad růstu obyvatel, který částečně vychází ze současného územního plánu, který určuje pravidla pro výstavbu ve městě. Stavební aktivita a zvyšování počtu obyvatel města jsou závislé jak na nastavení podmínek pro výstavbu (územní plán), tak na spolupráci města a developerů (smlouvy s jednotlivými subjekty).

V současnosti má město Libčice nad Vltavou přibližně 3300 stálých obyvatel s trvalým bydlištěm zde. Podle stávajících rozvojových a přestavbových ploch vymezených v územním plánu a s přihlédnutím ke známým stavebním záměrům ve městě lze odhadovat růst počtu obyvatel v příštích patnácti letech až na 5000. Vývoj počtu obyvatel je závislý na aktivitě stavebníků a součinnosti města při přípravě veřejné dopravní a technické infrastruktury. Dále závisí na podmínkách stanovených územním plánem, případně regulačními plány a územními studiemi, budou-li zpracovány a schváleny.

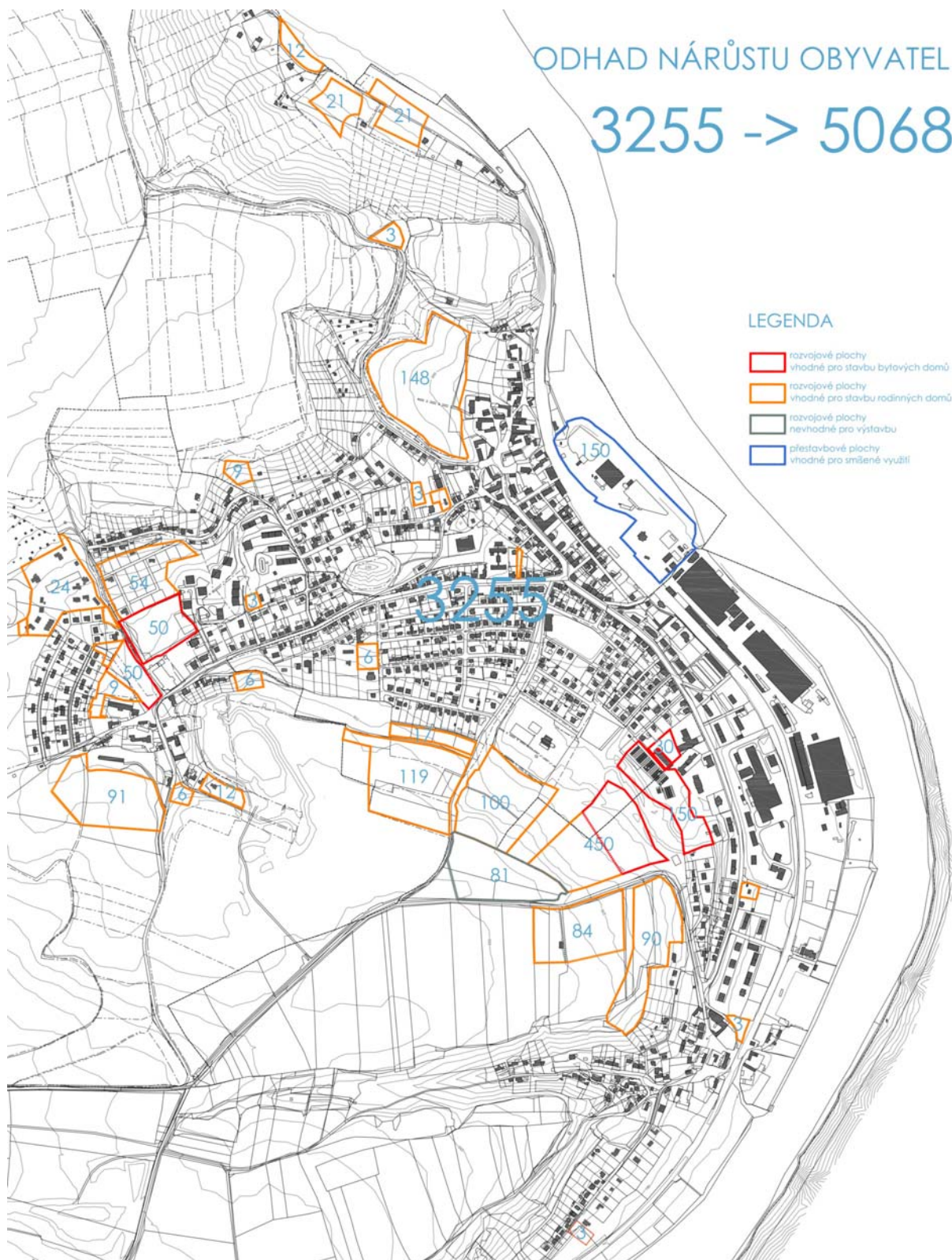
Výpočet vývoje počtu obyvatel byl proveden na základě známých připravovaných stavebních projektů a stávajících rozvojových ploch, které budou do budoucna zachovány. Jedná se o hrubý odhad, kdy u rozvojových ploch byl odhadován pravděpodobný počet stavebních pozemků o velikosti obvyklé v daném místě a zástavbou odpovídajícím typem stavby. Tento počet staveb pak byl vynásoben ideálním počtem obyvatel domácnosti, z čehož vyplynul odhadovaný počet obyvatel, který se přistěhuje po zastavění konkrétní lokality.

Dále je počet obyvatel města závislý na atraktivitě místa jako trvalého bydliště pro občany. Nepříznivou okolností pro správu města je větší počet skutečných obyvatel města oproti občanům s trvalým bydlištěm ve městě. Občané bez trvalého bydliště ve městě totiž vyžadují běžné služby města současně s jeho obyvateli, na uhrazení nákladů na tyto služby se ale nijak nepodílí a ani paušální výplaty ze státního rozpočtu tyto občany nezohledňují. Občané s trvalým bydlištěm by mohli být zvýhodněni nabídkou benefitů (parkování zdarma, nabídka míst pro umístění dětí ve školce a škole) za účelem zvýšení atraktivity města jako trvalého bydliště.

Limit počtu obyvatel pro stávající infrastrukturu města je určen současným vedením města na 4500. Nad rámec tohoto počtu obyvatel je nutné počítat se zvýšenými nároky na infrastrukturu. Limitujícím faktorem je kapacita čistírny odpadních vod. Na jejím případném rozšíření by se měli podílet developéři a budoucí stavebníci. Po překročení tohoto limitu počtu obyvatel bude nutné zajistit novou strategii pro rozvoj inženýrských sítí a hledat finanční zdroje pro výstavbu nových zařízení nebo zvýšení kapacity stávajících zařízení. Kapacity v občanské vybavenosti města budou odpovídajícím způsobem navyšovány podle zvyšování počtu obyvatel.

## ODHAD NÁRŮSTU OBYVATEL

# 3255 -> 5068





# ODHAD RŮSTU

## nároky na vybavenost





## Širší vztahy

Libčice jsou z hlediska širších vztahů dobře propojeny s obcemi na levém břehu Vltavy s oblastí okresu Praha-západ. Jsou přímo napojeny na sousední obce Úholičky, Tursko a Dolany. Hlavní historickou a ekonomickou vazbou je severojižní povltavský železniční koridor, který město spojuje jižním směrem s Prahou, severním směrem s Kralupy a s městy Severočeského regionu.

### *doprava*

Město díky jeho poloze není zatíženo tranzitní dopravou. Dopravně jsou Libčice přístupné ze tří směrů. Ze severu lze přijet od Kralup silnicí 2409. Hlavní příjezd do města je od západu od silnice druhé třídy č.240, která je páteří silniční komunikací. Do Libčic se přijíždí přes obec Tursko a dále po silnici 24014. Třetí příjezdovou trasou je silnice třetí třídy 2407 vedoucí od Úholiček. V budoucnu je nutné dbát na to, aby vlastník (Středočeský kraj) náležitým způsobem pečoval o tyto komunikace. Jedná se především o stavebně technický stav, odpovídající úroveň dopravního značení a řešení kolizních míst adekvátními úpravami případně omezením provozu na těchto pozemních komunikacích.

Významná stavba, která ovlivní širší vztahy města je plánované propojení dálnice D8 u obce Kozomín s dálnicí D7 u Tuchoměřic. Fakticky se jedná o přeložku silnic II. třídy 240 a 101. Tato stavba sestává ze tří etap. Trasa první etapy mezi Tuchoměřicemi a Turskem je stále ve schvalovacím řízení a v tuto chvíli není jasný finální koridor komunikace. Součástí druhé etapy je přemostění Vltavy u Chvatěrub. Tato etapa je v současnosti v procesu schvalování stavebního řízení a pozemky jsou částečně vykoupeny. Třetí etapa zahrnuje napojení obchvatu na komunikaci č. 608 a dále na přivaděč na D8. Lze odhadovat, že z důvodu připravenosti bude nejdříve zhotovena druhá etapa. Tato stavba ovlivní dopravní napojení Libčic v širších vztazích, především se značně zkrátí spojení Libčic s dálnicí D8. Tato stavba bude mít pravděpodobně vliv na vyšší dopravní zatížení ulice Kralupské.

Je nutné snažit se v součinnosti s pověřenými zástupci Středočeského kraje, jakožto vlastníkem komunikace, připravit projekt rozšíření silnice 2409, Kralupské ulice.

### *prostupnost volné krajiny*

Veřejná prostranství v širších souvislostech jsou především cesty a volná krajina kolem města (pole, louky, lesy). Cesty ve volné krajině jsou užívány k rekreačnímu účelu. Hlavní pěší trasy jsou značeny Klubem českých turistů jako tradiční turistické značení. V okolí Libčic je značena žlutá turistická značka vedoucí západním směrem směrem na Tursko. Další důležitou pěší trasou je výletní zelená značka z Libčic severním směrem podél Vltavy do Kralup.

V měřítku širších vztahů potom zcela chybí cesty ve směru východ – západ. Tento směr pěších cest byl v minulosti velmi důležitým a hojně využívaným (spojení vltavského a zákolanského údolí). Dnes již v podstatě neexistuje. Cesty jsou nahrazeny úzkými a frekventovanými silnicemi. Z pozice města je vhodné ve spojení s okolními obcemi iniciovat

vznik pěších turistických tras. Na jednu stranu je tak možné podpořit atraktivitu místa pro turisty, na druhou stranu jsou pěší trasy v krajině velkou hodnotou pro místní občany.

Libčicemi prochází místní značená cyklotrasa. Obecně lze říci, že cyklotrasa je vedena poměrně frekventovanými úseky po silnicích třetí třídy. Vede od jihu z Úholiček na křižovatku „Na Zabitém“ Chýnovskou a ulicí 5. května k přívozu a dále údolím do Dolan. Poblíž Libčic je vedena mezinárodní cyklistická trasa č. 7. Nejbližší místo, kterým trasa v okolí města prochází je u přívozu na Máslovické straně.

## Urbanismus

### topografie a rozvoj města

Topografie má zásadní vliv na formování města, na vedení ulic a cest a následně potom na umísťování staveb a budov. Jak již bylo řečeno v analytické části, město Libčice vzniklo z tří menších obcí. Nyní tyto obce představují historická vesnická jádra a jsou významnými místy v Libčicích. Libčice a Letky byly založeny poblíž břehu Vltavy. Spojnicí těchto původních sídel byla částečně dnešní ulice Letecká a částečně současná ulice 5. května. Tyto ulice vedou souběžně s tokem řeky po vrstevnici. Druhým typem ulic jsou ty, které vznikly v příčném směru, po spádnicích. Tyto ulice vznikaly přirozeně v úvozech za účelem překonání terénního převýšení. Do této skupiny můžeme zařadit především ulici Turskou, Chýnovskou, Kralupskou a další ulice se značným sklonem orientované kolmo na vrstevnice terénu.

Budoucí rozvoj města bude podle předpokladů i podle územního plánu směřovat především do západní nezastavěné a výše položené části území města. Jsou to oblasti v okolí ulice Turská a v okolí ulice Chýnovská. Nová ulice by podle stávajícího platného územního plánu měla vzniknout prodloužením stávající ulice z Náměstí Svobody směrem na jihozápad k silnici III/2409 a měla by se stát srdcem nové části města.

Návrhová část v grafické části vykresluje hlavní vazby rozvojových ploch na okolní uliční síť. Nejde o přesné koridory budoucích ulic, jde o naznačení hlavních propojení a hlavních směrů, kudy by přibližně budoucí ulice měly vést. Nižší úroveň vazeb rozvojových ploch na okolí vyznačují pěší propojení. Tato propojení tvoří síť méně významných komunikací, která ale zajišťují velice důležitou pěší prostupnost území města.

V grafické části je vyznačena orientační hranice města. Tato čára vymezuje hranici mezi územím města a volnou krajinou. Její hlavní vlastností je, že vymezuje město, kde je vhodné stavět a volnou krajinu, která má odlišný, svébytný charakter a kde jsou stavby z obecného hlediska nežádoucí.

### rozvojové plochy

Na základě stávajícího územního plánu a stávajícího funkčního využití byly vytipovány nejdůležitější rozvojové plochy pro bydlení ve městě. Tyto rozvojové plochy jsou rozděleny do tří druhů. Plochy pro stavbu rodinných domů, plochy pro stavbu bytových domů a plochy

pro smíšenou výstavbu, tedy rodinné i bytové domy. Toto členění bylo stanoveno z důvodu rozdílných nároků na dopravní a technickou infrastrukturu pro každý typ výstavby. Pro každou rozvojovou plochu jsou dále vyznačeny hlavní směry vnitřních komunikací, které by měly být propojeny, a které by měly v budoucnu spoluvytvářet hlavní uliční síť města. Dále jsou zde doporučené typy zástavby pro každou lokalitu. Z hlediska urbanismu města je vhodné hustší zastavění pozemků v místech původních jader obcí a v místě pomyslného centra města. Zde lze uvažovat o zástavbě bytovými domy. Naopak na okraji města je přirozené budovat obytné čtvrti rodinných domků rozvolněné s nižší hustotou zastavění.

#### *rozvojové plochy pro bydlení v rodinných domech*

Základní urbanistické nároky na obytné čtvrti rodinných domů umístovaných na plochách určených územním plánem pro bydlení stanovuje stavební zákon a jeho prováděcí vyhlášky. Šířka veřejného prostranství, na němž jsou umístovány přístupové/obslužné komunikace k pozemkům musí být minimálně 8 metrů. Optimální šířka pozemků je alespoň 10 metrů z důvodů zvyšujících se nároků na inženýrské sítě. Větší šířka veřejných prostranství umožňuje v ulicích vysazovat stromy a vytvářet kvalitnější veřejná prostranství. Při přípravě jednotlivých investičních projektů je nutné prověřit páteřní připojení sítí (vodovod, kanalizace a elektrická rozvodná síť) jestli umožňují napojení jednotlivých rozvojových ploch na celoměstské rozvody.

#### **A1**

- rozvojová plocha vhodná pro výstavbu rodinných domů
- celková výměra: 0,97ha
- optimální dopravní řešení: napojení z ulice Hašlerova
- doporučené parametry:
  - uliční prostor a veřejná prostranství: 15%
  - velikost pozemků: 1000-1500m<sup>2</sup>

#### **A2 (Z4-RP1)**

- rozvojová plocha vhodná pro výstavbu rodinných domů
- celková výměra: 4,59ha
- optimální dopravní řešení: napojení z ulice Kralupská
- optimální pěší propojení: do ulice pod Hradem
- doporučené parametry:
  - uliční prostor a veřejná prostranství: 15%
  - velikost pozemků: 1000-1500m<sup>2</sup>

#### **A3 (Z4-6)**

- rozvojová plocha vhodná pro výstavbu rodinných domů
- celková výměra: 2,85ha
- optimální dopravní řešení: propojení ulice Lesní a Ke Křižovatce

- doporučené parametry:

uliční prostor a veřejná prostranství: 15%

velikost pozemků: 800-1200m<sup>2</sup>

#### **A4**

- rozvojová plocha vhodná pro výstavbu rodinných domů

- celková výměra: 3,67ha

- optimální dopravní řešení: napojení z Nové ulice

- doporučené parametry:

uliční prostor a veřejná prostranství: 15%

velikost pozemků: 500-1200m<sup>2</sup>

#### **A5 (Z4-RP2)**

- rozvojová plocha vhodná pro výstavbu rodinných domů

- celková výměra: 2,68ha

- optimální dopravní řešení: propojení Nové ulice do lokality Na Pusté vinici

- doporučené parametry:

uliční prostor a veřejná prostranství: 15%

velikost pozemků: 500-1200m<sup>2</sup>

#### **A6 (Z4-2)**

- rozvojová plocha vhodná pro výstavbu rodinných domů

- celková výměra: 1,74ha

- optimální dopravní řešení: napojení z ulice Turské

- doporučené parametry:

uliční prostor a veřejná prostranství: 15%

velikost pozemků: 800-1500m<sup>2</sup>

#### **A7**

- rozvojová plocha vhodná pro výstavbu rodinných domů

- celková výměra: 2,78ha

- optimální dopravní řešení: napojení z ulice Turské

- doporučené parametry:

uliční prostor a veřejná prostranství: 15%

velikost pozemků: 800-1500m<sup>2</sup>

#### **A8**

- rozvojová plocha vhodná pro výstavbu rodinných domů

- celková výměra: 1,83ha

- optimální dopravní řešení: napojení z ulice Turské

- doporučené parametry:

uliční prostor a veřejná prostranství: 15%

velikost pozemků: 800-1500m<sup>2</sup>

#### *rozvojové plochy pro bydlení v bytových domech*

##### **B1**

- rozvojová plocha vhodná pro výstavbu bytových domů

- celková výměra: 1,49ha

- optimální dopravní řešení: napojení z ulice Ke Studánkám a ulice K Sídlišti

- výstavba podmíněna rozšířením ulice Ve Studánkách

##### **B2**

- rozvojová plocha vhodná pro výstavbu bytových domů

- celková výměra: 0,79ha

- optimální dopravní řešení: ulice Ke Studánkám

- výstavba podmíněna rozšířením ulice Ve Studánkách

##### **B3**

- rozvojová plocha vhodná pro výstavbu bytových domů

- celková výměra: 1,78ha

- optimální dopravní řešení: napojení z ulice Družstevní

#### *rozvojové plochy pro bydlení v rodinných a bytových domech*

##### **C1**

- rozvojová plocha vhodná pro výstavbu rodinných a bytových domů

- celková výměra: 3,93ha

- optimální dopravní řešení: napojení z ulice Turské a propojení do lokality A5

- ideální umístění bytových domů je v severovýchodní části území; jihozápadní část, která souvisí s volnou krajinou je vhodná pro umístění rodinných domů

#### **přestavbové plochy**

Ve městě se nachází několik průmyslových areálů v různém stavebně technickém stavu a s různým využitím. Obecně lze říci, že objem průmyslové výroby je zmenšován, ekonomická aktivita průmyslových podniků je utlumována a dochází ke změně využití. Do budoucna lze očekávat rozvoj aktivit menších firem zaměřených na produkty s vysokou přidanou hodnotou. Severní část objektu Šroubárny je vymezena jako přestavbová plocha, u níž se

počítá se smíšeným využitím pro bydlení, kanceláře, veřejnou vybavenost a drobné podniky. Tato přestavbová plocha je označena jako D1 (Z4-A).

## Doprava

### komunikační síť

Základní komunikační síť města tvoří okruh ulic Turská, Letecká a Chýnovská. Větve tohoto okruhu jsou ulice 5. května a Kralupská. Podstatná charakteristika těchto komunikací je, že jsou základním dopravním systémem města, (je tu velký pohyb chodců, jezdí tudy cyklisté osobní auta, autobusy i nákladní auta), zároveň to jsou důležitá veřejná prostranství a předprostory veřejných budov, služeb a obchodů. Veškerá budoucí dopravní opatření musejí přihlídnout k těmto faktům.

Návrhová část dopravního řešení obsahuje rozdělení ulic podle dopravního režimu, který je zde preferován: hlavní komunikace, zklidněné komunikace, obytné komunikace.

#### *hlavní komunikace*

Hlavní komunikace tvoří páteřní síť města a musejí zkombinovat dopravní funkci, reprezentativní a pobytovou. Mělo by dojít ke zklidnění provozu v komplikovaných místech omezením rychlosti na 30km/h. V grafické části jsou vyznačena nejdůležitější místa vhodná pro umístění zklidňujících prvků. Jsou to většinou místa křižovatek, kde je obecně nevhodné řešení oblouků obrubníků. Poloměry zatáček jsou příliš velké a v důsledku umožňují projíždění kritických míst velkou rychlostí. Je tedy záhodno oblouky zmenšit až na nejmenší možnou míru zároveň při úvaze, že kritickými místy musejí projet nákladní vozidla a autobusy.

#### *zklidněné komunikace*

Zklidněné komunikace navazují na hlavní síť. Nacházejí se v ulicích, kde převažuje obytný charakter, a kde je vhodné pro zvýšení bezpečnosti snížit rychlost v celých úsecích těchto ulic až na 30km/h. Uspořádání uličního prostoru by mělo zachovávat oddělení vozovky a chodníků obrubníky, místně je vhodné zvýraznit kritická místa a přechody změnou dlažby nebo zvýšenými příčnými prahy.

#### *obytné ulice*

Obytné komunikace se nacházejí v ulicích, které mají výhradně obytný charakter, nejsou průjezdné a nemají velký dopravní význam. Dopravně je tyto ulice vhodné řešit jako obytnou zónu. Režim provozu v obytné zóně je dán zákonnými předpisy, hlavním rysem je omezená rychlost na 20km/h, sloučení dopravního a pobytového prostoru a jednoznačná preference chodců a cyklistů před auty.

## nové komunikace

V návaznosti na rozvoj města jsou plánována dvě nová propojení navrhovanými ulicemi. Je plánováno propojení ulice Kralupské s ulicí Hašlerovou. Toto propojení vytvoří alternativní cestu spojující lokalitu kolem ulice Hašlerova s centrem města.

V jižní části města je navržena nová ulice, která propojuje náměstí Svobody se silnicí III/2409. Tato ulice by měla mít především obytný charakter. Z hlediska dopravy by měla sloužit zejména jako obslužná komunikace pro tuto část města. Průjezdná doprava by měla být omezena. Ulice může fungovat v jednosměrném režimu, který by cestu z města ven.

## doprava v klidu

Jedním z problémů individuální dopravy je parkování a odstavování vozidel. Požadavky na odstavování vozidel v rámci rodinných domů a soukromých projektů stanovuje zákon. Odstavováním vozidla rozumíme odkládání auta jeho majitelem v místě jeho bydliště. Primárně je vhodné nutit vlastníky aut odstavovat auta na svých pozemcích. Problémy nastávají v místech kde velikost parcel neumožňuje zbudování odstavných stání nebo v lokalitách bytových domů s malou kapacitou existujících odstavných stání. Největší nedostatek odstavných míst v Libčicích je v oblasti sídliště Sahara. Je to důsledek menších požadavků na počet míst v době stavby sídliště. Řešením je důsledné vyznačení všech parkovacích stání v této lokalitě, případné navýšení kapacity vybudováním nových odstavných ploch. Nutný je také zvýšený důraz na dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích.

Parkování je převážně krátkodobé ponechávání vozidel na vyznačených místech, převážně za účelem návštěvy, nákupu či vyřizování nejrůznějších záležitostí. Je na zvážení města jestli parkování bude ve městě zpoplatněno, nebo jestli parkování zdarma bude umožněno pouze občanům s trvalým bydlištěm (rezidentům). Dále je nutné zvážit, jestli kontrola parkování přinese kýžený výsledek v porovnání s investicemi. Nejdůležitější rozšíření parkovacích míst je předpokládáno v blízkosti železničních stanic. Uvažuje se o vybudování nového parkoviště v ulici Libušina. Toto parkoviště by mělo sloužit pro cestující, kteří dále pokračují v cestě vlakem a auto odkládají celodenně na tomto parkovišti. Nejvytíženější oblasti města je v budoucnu možné zpoplatnit.

## cyklodoprava

Městem prochází turistická značená cyklistická trasa. Tato značka je vedena převážně po místních komunikacích – ne zcela vhodně – současně s běžným dopravním provozem. Obecně je vhodné usilovat o oddělení cyklistů od běžného provozu na komunikacích. Z obecného hlediska, stavebně technický stav komunikací v okolí Libčic není vhodný pro cyklisty. Dopravně vytížené komunikace jsou úzké, krajnice je často v nevhodném stavu, zatáčky a terénní modulace jsou dalším faktorem, který činí z komunikací mezi obcemi nebezpečnou trasu pro cyklisty. Ve městě je za předpokladu snížení rychlosti aut vhodné vést cyklistické značené trasy v uličním prostoru.



### *stávající cyklostezka*

Stávající cykloturistická značka 0081 propojující Úholičky a Kralupy je ve městě vedena ulicemi Chýnovská, 5. května, Vltavská a K Jezu. K ochraně cyklistů je možné využít tzv. víceúčelové pruhy. Jde o vyznačení pruhu pro cyklisty na krajnici za cenu zúžení jízdního pruhu. Tyto víceúčelové jízdní pruhy byly vhodně vyzkoušeny v některých městech v České republice (Uherské Hradiště). Lze také uvažovat o přeložení cyklotrasy do ulice Turské, Letecké a zavedení turistické trasy do revitalizovaného areálu Šroubárny ulicí Dělnická, podél řeky a navázat na ulici Pod Nádražím.

### *cyklodoprava ve městě*

Libčice jsou svou polohou a topografií vhodné pro cyklodopravu v rámci města. V současnosti zde nicméně chybí nezbytný mobiliář pro odkládání kol na důležitých místech ve městě, především u veřejných budov a na důležitých veřejných prostranstvích. Nejnaléhavější je nutnost vybudování mobiliáře na odkládání kol u Libčického a Leteckého nádraží. Zde je nutné prověřit možnosti vybudování kolostavu nebo malého parkoviště pro kola. Parametry mobiliáře by měly vycházet z aktuálních potřeb občanů, kteří se tomuto druhu dopravy věnují. Základním parametrem by mělo být nabídnutí možnosti celodenního odkládání kol bez rizika poškození, zcizení nebo znehodnocení kol vlivem počasí.

### *nová cyklotrasa*

Hlavním cílem v oblasti cyklodopravy pro město Libčice je dobudování hlavní cyklotrasy evropského významu, trasy č.7. Ta je v současnosti vedena po pravém břehu od Prahy až po Klecánky, kde opouští údolí Vltavy a vystupuje na přilehlou náhorní plošinu a překonává výškový rozdíl více než 100 metrů. Následně potom trasa pokračuje až od místní části obce Máslovice – Na Dole. Důležitým zájmem města je realizování lávky přemostňující Vltavu a vedení části mezinárodní cyklistické trasy po levém břehu na straně Libčic.

#### **řešení severní části**

V severní části trasy je možné převést cyklostezku na stranu Libčic místním přívozem nebo vybudováním nové lávky. Nabízejí se dvě polohy pro vybudování lávky. Jedna ze severního cípu nivy na máslovické straně na levý břeh do blízkosti křižovatky ulic Hašlerova a K Jezu. Druhá možnost je vybudovat lávku z pozemku poblíž Výzkumného ústavu včelařského na Libčickou náplavku. Dále by mohla stezka pokračovat městem nebo areálem bývalé Šroubárny.

#### **řešení jižní části**

Další překročení řeky se nabízí v jižní části města. Jedna varianta je využití lávky v místní části Řež a zbudování cyklotrasy v náročných podmínkách zúženého místa skalního masivu, železničního tělesa a koryta řeky, a propojení trasy s Letkami a s městem. Druhá varianta je zbudování nové lávky, která přemostí řeku dále po proudu mezi průmyslovým areálem na okraji Řeže a Letkami v blízkosti ulice pod Viničkou. Tato varianta by závisela na protažení trasy 7 v blízkosti řeky v části Řež a vyhnula by se kritickému místu na levém břehu.

# Veřejná prostranství

## městská veřejná prostranství

Veřejná prostranství v Libčicích jsou především hlavní ulice a křižovatky. Jsou to prostory, které jsou jak hlavním dopravním prostorem, tak i hlavním pobytovým, shromažďovacím a reprezentačním prostorem. Obecně lze říci, že je upřednostněna pouze dopravní náplň veřejných prostranství na úkor ostatních funkcí. Kvalita parteru je na nízké úrovni.

### *křižovatka u městského úřadu*

Důležitým veřejným prostranstvím v těžišti města je tzv. „Libčická křižovatka,“ dolní část náměstí Svobody. To pak pokračuje strmou rozšířenou ulicí vedoucí jižním směrem. Neurčitý centrální prostor je propojením ulice 5. května, Chýnovské a Letecké. Ulici 5. května lze považovat za hodnotný urbanistický celek s budovami školy a kostela a který právě uzavírá libčická křižovatka. Tento prostor v porovnání s ostatními prostory vznikl později. Je jakýmsi symbolickým propojením tří původních obcí. Snad i proto je zde umístěna radnice, která podtrhuje centrální povahu místa. Bohužel na tomto prostranství je vyhrazena většina prostoru pouze dopravě. V duchu dopravních řešení 70. a 80. let jsou zde vytyčeny hrany komunikací s velmi otevřenými oblouky, tak aby vozidla mohla projíždět zatáčku co nejrychleji. Větve odboček nemají viditelnou hierarchii a stýkají se v ostrých úhlech. Jízdní pruhy na vozovce jsou vymezeny vodíčovými čarami a dopravními stíny. Značná šířka jízdního pruhu si vynucuje vymezování odbočovacích pruhů. Lze shrnout, že jak koncepce tak stavebně technické řešení neodpovídá významu tohoto místa jako jednoho z hlavních veřejných prostranství. Současná šířka chodníků a absence prostranství omezuje vznik obchodů na tomto místě, radnici chybí důstojný veřejný předprostor.

Obecnou zásadou pro rozvoj tohoto prostranství je snaha o kultivaci pobytových prostorů a jejich rozšíření. Vytvořením důstojného předprostoru radnici a domům s obchodním parterem se zvýší zájem lidí se v těchto místech zdržovat, nakupovat, pobývat. Lze tak vytvořit příjemné městské prostředí vhodné pro setkávání občanů. Vodorovné dopravní značení je možné realizovat kultivovanou formou jako je změna povrchu (dláždění) a umístěním kvalitních obrubníků. Je vhodné odstranit drobné travníkové plochy a sjednotit povrchy. V prostranství by měl být umístěn mobiliář v soudobém designu odpovídající významu místa.

### *chýnovská návěs*

Chýnovská návěs je křižovatkou ulic Chýnovská, Lesní a Ke Studánkám. Na původní návěs odkazují boží muka, studna a vzrostlé stromy. Větší část bývalé návsi je opět především křižovatkou a velkým vyasfaltovaným prostranstvím. Těžiště veřejného prostranství se přesunulo v současnosti spíše na ulici Chýnovská, kde jsou zastávky autobusu a základní vybavenost pro blízké sídliště; restaurace a samoobsluha.

Do budoucna je vhodné usilovat o kultivaci prostoru bývalé chýnovské návsi. Je vhodné v místě umístit kvalitní městský mobiliář, který zatraktivní místo pro pobývání občanů. V

budoucnu je nutné přeřešit dopravní prostor křižovatky, který povede ke zklidnění dopravy v tomto místě, plochy komunikací lze zmenšit a rozšířit pobytový prostor. Dalším krokem je rozšíření ulice Ke Studánkám. V současnosti je stav této ulice neuspokojivý. Je nutné rozšířit samotný pozemek veřejného prostranství. Po té bude možné rozšířit vozovku a přidat alespoň jednostranný chodník. Dalším důležitým bodem je kultivace předprostoru samoobsluhy. Toto prostranství přesto, že je na soukromém pozemku, je důležitým bodem, kterým prochází denně velká část obyvatel Chýnova. Je to vhodné místo, kde by i nadále měla být umístěna prodejna restaurace a další služby, které jsou pro místní obyvatele nezbytné.

#### *křižovatka Turská Letecká*

Dalším uzlovým veřejným prostorem je křižovatka ulic Turská a Letecká. Místo leží na příjezdové komunikaci do města a je prvním veřejným prostranstvím ve směru od Turska. Hlavní komunikace zde prudce zatáčí a zároveň tvoří křižovatku s uličkou vedoucí na Letenské náměstí.

Křižovatku s nevhodnými rozhledovými poměry je možné zklidnit zpomalovacími prvky umístěnými na rovných místech při vjezdu do křižovatky. V křižovatce chybí vodorovné značení, které může pomoci jak řidičům, tak i chodcům v jednodušší orientaci v dopravním prostoru. Je vhodné zklidnit uličku vedoucí na Letenské náměstí a zbudovat zde alespoň jednostranný chodník pro chodce. Náměstíčko je původně náves bývalé obce Letky. Prostor je možné zkultivovat použitím kvalitní dlažby (místo asfaltových povrchů), dále je vhodné sem umístit mobiliář, opravit prvky původní návsi a instalovat osvětlení.

#### *nová veřejná prostranství*

V rozvojových plochách jsou vyznačeny hlavní směry a trasy nových veřejných prostranství. Návrhová část definuje především propojení uliční sítě, které na jedné straně umožňuje optimální využití pozemků, na druhé straně zajišťuje pěší průchodnost města. Tyto veřejná prostranství budou splňovat všechny legislativní nároky a zároveň budou nezbytnou součástí místních obytných čtvrtí. Na těchto prostranstvích by měla být umístěna nezbytná společná infrastruktura jako dětská hřiště, menší parkové plochy a místa pro sběr tříděného odpadu.

Významným navrhovaným veřejným prostranstvím je plánované prodloužení náměstí Svobody směrem na silnici III/2409. Toto prostranství by mělo být především pobytovým prostorem v návaznosti na sportovní areál koupaliště a plánovaný park nad koupalištěm. Doprava by v tomto novém veřejném prostranství měla být omezena, aby ulice nebyla atraktivním zkrácením aut do centra města. Jako nejlepší řešení bylo zvoleno umístění jednosměrné komunikace pro vyjíždění z centra ven.

### **přírodní veřejná prostranství**

#### *přírodní prostranství k rekreačnímu využití*

#### **severní náplavka**

Již v současnosti se jedná o atraktivní místo pro odpočinek občanů města. Náplavka je příjemným prostranstvím díky jejímu přírodnímu charakteru. Při budoucí revitalizaci je nutné zachovat právě tento přírodní charakter. Podle konzultací s vodohospodáři by bylo vhodné náplavku ponechat jako „záplavový park.“ Není vhodné zde umisťovat trvalé stavby. Umístění dočasných staveb může zatraktivnit místo a vytvořit dočasné zázemí pro konání kulturních a společenských akcí (bufet, mobilní wc). Lze uvažovat o zbudování mola v místech kde v současnosti kotví lodě. Mírou využití území je požadavek na zachování přírodního charakteru.

### **jižní náplavka**

Jedná se o místo v blízkosti sportovního areálu. Je zde fotbalové hřiště a menší víceúčelové hřiště. Místo lze doplnit o mobiliář a odpočinkové plochy. Do budoucna je správné uvažovat o zpřístupnění hrany břehu v co možná největší délce. Lze usilovat o propojení sportovního areálu s bývalou šroubárnou a se severní náplavkou. Je zde možnost zbudování jednoduchého kotviště pro rekreační využití.

### *revitalizace parku u ZUŠ*

Park je poblíž základní umělecké školy a kulturního domu je důležitým veřejným prostranstvím v rámci Letecké ulice. Koncepce parku je hodnotná, jsou zde vzrostlé stromy, park vymezuje udržovaný živý plot. V budoucnu by bylo vhodné do parku umístit nový mobiliář a opravit cesty. V budoucnu je možné zlepšit zahradní úpravu tohoto místa.

### *nové parky*

Nový park by měl vzniknout v rámci připravovaného stavebního záměru v lokalitě Na pusté vinici. Mělo by se jednat o park spíše extenzivního charakteru, který bude dotvářet obytnou čtvrť a bude fragmentem původní krajiny na tomto místě. Mělo by jít o ozeleněné plochy nenáročné na údržbu. Park by měl mít pozitivní vliv na vsakování dešťových vod v této lokalitě.

Další parková plocha by měla vzniknout v lokalitě nad Koupalištěm. Tento park je navrhován na místě bývalé skládky. Může být součástí programu na sanování této lokality, která není vhodná pro výstavbu. Koncepce parku může být zaměřená na rozšíření sportovišť v souvislosti se sousedním areálem koupaliště.

## **Veřejná vybavenost**

### **občanská vybavenost**

#### *základní škola*

Základní škola je v současnosti na hranici své kapacity. Jedná se o původní historickou budovu školy s novodobou přístavbou směrem k ulici Libušina. Chybí zde odpovídající zázemí

pro tělovýchovu a sport. Město plánuje rozvoj školy na stávajících pozemcích a v jejím bezprostředním okolí. Mělo by dojít k výstavbě nových učeben a k výstavbě tělocvičny.

#### *mateřská škola*

Mateřská škola je dnes na hranici kapacity uspokojující současnou poptávku. Město plánuje rozšířit mateřskou školu na svém stávajícím pozemku.

#### *spolkový dům*

Důležitým záměrem města je vybudování spolkového domu. Tento objekt by měl sloužit jako místo pro společenské a kulturní akce. V současnosti se uvažuje o variantě umístění spolkového domu v centru města na pozemcích ve vlastnictví města. Pro umístění tohoto objektu jsou vhodné parcely 66 a 67 za předpokladu zrušení parkoviště a zastavění volných pozemků 64 a 65.

Druhou možností je rekonverze objektů technických služeb poblíž stávající ZUŠ. Tato možnost by vyžadovala značné rozšíření objemu stávající budovy. Z hlediska širších souvislostí není umístění spolkového domu v tomto místě ideální.

#### *stavba sběrného dvora*

Vybudování sběrného dvora je jednou z priorit města. Pozemky a budovy vhodné pro provoz sběrného dvora budou v nejbližší době vyhodnocovány.

### rekreační vybavenost

#### *stavba sportovní haly*

Město dlouhodobě uvažuje o vybudování sportovní haly. Existují dvě varianty. Umístění sportovní haly na pozemcích místní organizace Sokola. Druhá varianta počítá s výstavbou haly v areálu koupaliště. První varianta je výhodnější z hlediska organizace provozu, protože může doplňovat a rozšiřovat stávající sokolovnu. Nevýhodou je fakt, že by město investovalo prostředky do cizího majetku a nemělo by úplnou kontrolu nad touto investicí. Z hlediska urbanismu není vhodné umístit velký objem budovy přímo v centru města. Parcela Sokola má omezené kapacity pro parkování návštěvníků. Druhá varianta navrhuje umístění haly v areálu koupaliště na pozemcích města. Toto řešení se zdá výhodnější, protože parcela se nachází na okraji města, kde je jednodušší výstavba parkoviště. Tato stavba by na okraji města měla menší dopad na okolní pozemky.

#### *koupaliště*

Město uvažuje o rekonstrukci stávajícího areálu koupaliště. Negativní vlastností tohoto zařízení je, že se jedná o sportoviště se sezónním provozem. V budoucí koncepci koupaliště by bylo vhodné areál rozšířit o další sportoviště, které by doplňovalo současnou nabídku služeb. Nabízí se výše zmiňované zbudování sportovní haly. Jedna z variant rozšíření areálu o které město uvažuje je zbudování skate – parku.

## Závěr

Návrhová část popisuje hlavní koncepční zásady, které aplikuje na čtyři oblasti čtyř kapitoly. Ty jsou *rozvoj města, doprava, veřejná prostranství* a *veřejná vybavenost*. Popisuje základní klíčové myšlenky pro rozvoj města a v grafické části je umísťuje v návaznostech a kontextu města.

Výchozí myšlenky pro tuto studii vycházejí z topografie, krajinného kontextu, historického vývoje místa, místní společnosti a kultury. Tyto aspekty chápeme jako základní stavební kameny a základní hodnoty, které je nutné rozvíjet. Cílem urbanistické studie je zajistit harmonický kontinuální a smysluplný rozvoj města. Libčice jsou domovem různých společenských skupin, rodáků, starousedlíků i nových obyvatel, kteří přišli z jiných měst nebo se teprve v Libčicích v budoucnu usadí. Správné řízení rozvoje města může nabídnout všem obyvatelům potřebné jistoty, služby i příležitosti.