



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost

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

### ANALYTICKÁ ČÁST

#### A – 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, 180 00 Praha 8  
IČ: 76 035 018  
autorizace ČKA: 04001  
telefon: +420 777 806 951  
email: [ondrej@bartusek.info](mailto:ondrej@bartusek.info)

# Obsah analytické části

## A – textová část

20 x A4

## B – grafická část

B1 – Širší vztahy	A2	1:20 000
B2 – Urbanismus	B1	1:5000
B3 – Doprava	B1	1:5000
B4 – Veřejná prostranství	B1	1:5000
B5 – Veřejná vybavenost	B1	1:5000
B6 – Pozemky v majetku města	B1	1:5000

# Obsah

A – textová část.....	1
Obsah analytické části.....	2
Úvod.....	4
urbanistická studie.....	4
obsah.....	4
Charakteristika města.....	6
širší vztahy .....	6
krajina.....	7
řeka.....	7
topografie.....	8
Urbanismus.....	9
vznik města.....	9
železnice a šroubárna.....	10
urbanistický charakter.....	10
typologie staveb.....	12
rozvojové projekty.....	12
Doprava.....	13
širší vztahy.....	13
uliční síť.....	13
železniční doprava.....	14
autobusová doprava.....	14
automobilová doprava a parkování.....	14
cyklodoprava.....	15
pěší doprava.....	15
kolizní místa.....	15
Veřejná prostranství.....	16
městská veřejná prostranství.....	16
přírodní veřejná prostranství.....	18
Veřejná vybavenost.....	19
občanská vybavenost.....	20
rekreační vybavenost.....	21
maloobchod a drobné služby.....	21
Závěr.....	22

# Úvod

## urbanistická studie

Studie byla vytvořena v rámci zakázky Městského úřadu v Libčicích „Strategické plánování ve městě Libčice nad Vltavou.“ Tato zakázka 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 jedním z teoretických základů pro strategický plán 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 tudíž informativní dokument, ze kterého může být čerpáno při vytváření územně plánovacích podkladů a územně plánovací dokumentace podle platné legislativy.

## obsah

V první části se práce zabývá *charakteristikou města*. Odkrývá podstatu města Libčic a definuje jeho vlastnosti, které jsou základem k budoucímu rozvoji. Ve stručnosti se lze zmínit o základních faktorech, které činí z Libčic nezaměnitelné místo. Je to na jednu stranu hodnotný přírodní rámeček na straně druhé urbanizovaná předměstská krajina. Společenské vztahy a kulturní dědictví vytváří jedinečnou identitu města.

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

V kapitole *urbanismus* se zabýváme historickým vývojem města, který má vazbu na hlavní společenské změny a jevy. Dáváme jej do kontextu s typologií staveb a identifikujeme různé části města podle doby jejich vzniku. Z podrobné historické analýzy města si lze udělat obrázek o proměnách Libčic a zároveň můžeme odhadovat dynamiku města nasměrovanou do budoucna.

Další část se zabývá *dopravou* jako jedním z hlavních problematických jevů v současných sídlech. Obecně přijímané názory je nutné usměrňovat a přizpůsobovat podle velikosti sídla. Nárůst dopravy je způsoben především zvýšením počtu krátkých cest autem ve městě. Tento jev je spjat se zvýšením životní úrovně, s krátkodobým uspokojením touhy po pohodlí a s dojmem zvyšování časové efektivity. Důsledek tohoto chování je pro veřejná prostranství města jednoznačně negativní. Lze ho částečně odbourat nabízením dopravních alternativ. Libčice patří co do velikosti mezi malá města a obce. Intenzita dopravy zde proto není hlavním problémem. Studie analyzuje problémy v bezpečnosti dopravy. V návrhové části by se měla zaměřit především na prověření možností alternativních druhů dopravy.

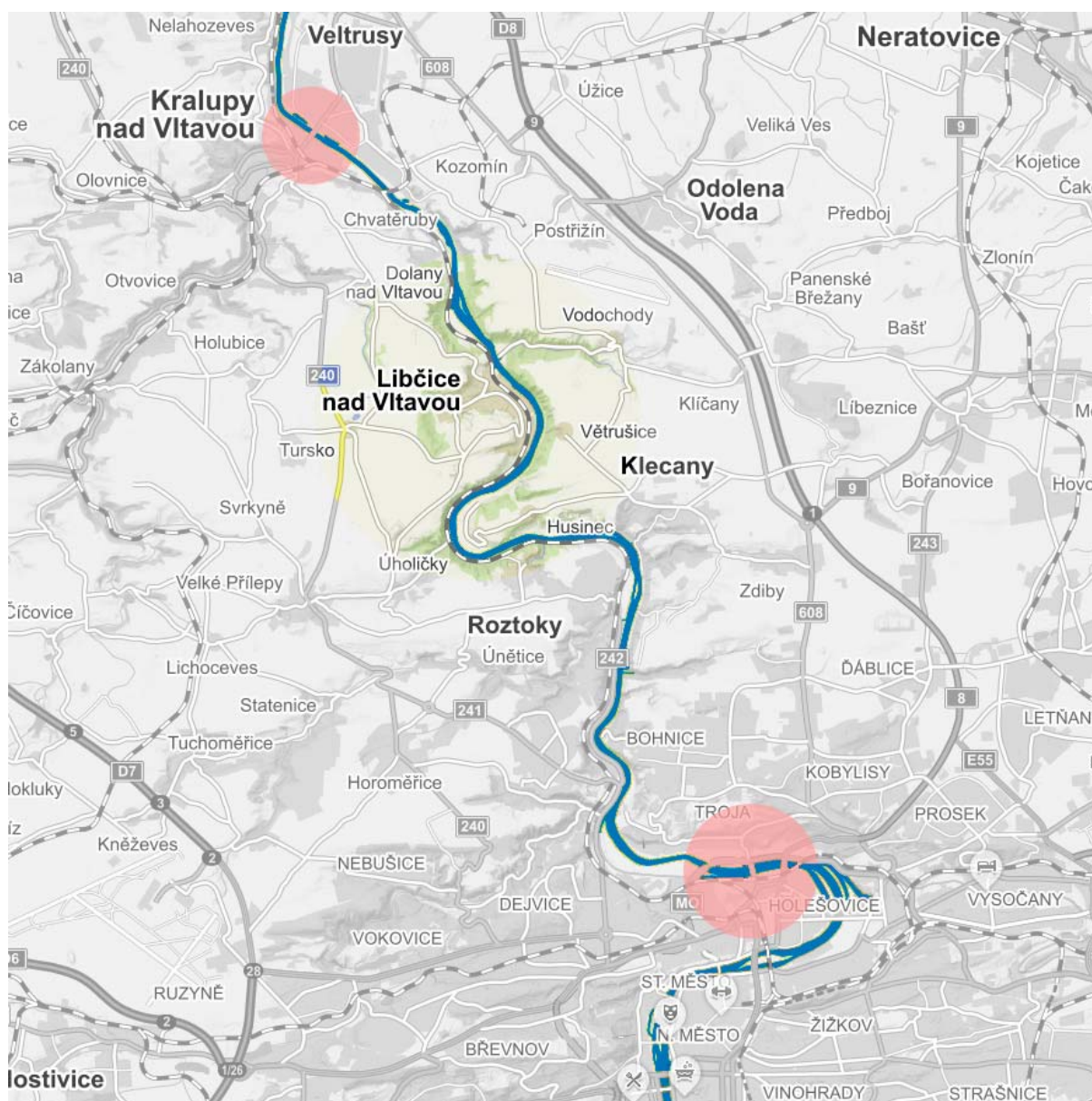
Třetí část se věnuje *veřejným prostranstvím* města. Tyto prostory jsou klíčové pro vnímání obrazu města a městská samospráva je může výrazně ovlivňovat. Veřejná prostranství v menších městech jsou obecně přizpůsobována na základě kontinuálně se měnících požadavků. V nedávné době byla většinou do popředí vyzdvihována především dopravní funkce veřejných prostranství. Studie se pokouší odhalit jejich problémy a zároveň potenciál a možnosti. Označuje místa, na které je vhodné se zaměřit při revitalizaci veřejných prostranství.

V poslední části analýza obsahuje rozbor *veřejné vybavenosti* ve městě. Jde především o základní služby, které město poskytuje svým obyvatelům. Samospráva města je zodpovědná za zajišťování vzdělávání, kultury, zdravotnictví, rekreace a sportovního vyžití. Kapitola hodnotí současný stav, zároveň definuje problémy a možné hrozby.

## Charakteristika města

### širší vztahy

Libčice leží ve středočeském kraji na rozhraní bývalých okresů Praha-východ a Praha-západ. Do centra Hlavního města je to odtud vlakem něco málo přes 30 minut. Libčice mají nejsilnější vazby na blízké Kralupy, proti proudu řeky potom na Roztoky a Prahu. Řeka a její dramatické údolí tvoří zároveň neprostupnou bariéru a hranici. Město se tak dostává svým způsobem „na okraj“, nebo přesněji řečeno – na „konec cesty.“ Nejbližší kapacitní spojení břehů Vltavy se nachází v Kralupech nebo až v pražské Troji.



obr. 1 - širší vztahy

Libčice jsou tak v kontextu s okolím poměrně izolovanou obcí. Právě to můžeme vnímat jako jejich kvalitu. Nikdy se nestanou tranzitním místem a mohou si zachovat svou atraktivitu jako klidného přívětivého místa pro bydlení, rekreaci a sport v blízkosti Prahy. Přímá spojení s okolím zprostředkovává již zmíněná železniční trať číslo 091, která kopíruje údolí řeky a vytváří nadstandardní spojení s Prahou a dalšími městy v regionu. Na úrovni silniční dopravy je město propojeno méně významnými komunikacemi se sousedními Dolany, Debrnem, Turskem a Úholičkami. Autem se lze dostat do okrajových částí Prahy přibližně za půl hodiny.

## krajina

Tvar reliéfu a okolní krajina zásadním způsobem určovaly vznik a utváření Libčic. Řeka Vltava na svém dolním toku modeluje středočeskou krajinu specifickým způsobem. Rozlehlejší údolí se střídají s úzkými soutěskami. Řeka vytváří sekvenci působivých přírodních prostředí a zákoutí. Výrazné skalnaté stěny jsou silným přírodním prvkem kulturní krajiny periferie Prahy. Na západ od Libčic krajinu utvářejí pole, remízky, meze, terénní nerovnosti s náletovými dřevinami, sady i volně neudržované louky. Vysokou hodnotu této kulturní krajiny nám dokládají původní cesty, zídky, boží muka a další drobné prvky. Dlouhou historii naznačují archeologické vykopávky v oblasti na rozhraní Chýnovského a Turského katastru. Průmysl a blízkost velkého města s sebou přinesly do krajiny mnoho negativních jevů. V katastru Libčic se nacházejí skládky odpadu a bývalá úložiště s ekologickou zátěží. Průmyslový areál Šroubárny představuje také ekologickou zátěž a v souvislosti s povodněmi se jedná o velmi problematický jev. V širším měřítku je negativním jevem v krajině skládka Úholičky. Přesto, že je v sousedním katastru a není v přímém kontaktu s městem, jsou její vlivy na okolí značné.

## řeka

Lze říci, že charakter města vychází právě z jeho jedinečného přírodního rámce. Usazení města do krajiny a kontakt města s řekou vnímáme jako jeho nejvýraznější rysy. Původní obce Libčice a Letky byly založeny na břehu řeky, nicméně v uctivé vzdálenosti od samotného koryta. Zatímco na protějším břehu je řeka pevně vymezena skalními útvary, na straně Libčic byl břeh vždy měkký, proměnlivý a nestálý. Město se tak i dnes s řekou setkává na této říční nivě, na tzv. náplavkách. Zajímavým přírodním prvkem je mrtvé rameno při severní náplavce, které bylo do určité míry zasypáno a zrušeno. Jeho fragment ale dodnes vytváří příjemnou zátoku poblíž stávajícího přívozu, jejíž nezaměnitelný charakter si dnes spojujeme s Libčickou náplavkou. Umělým prvkem v krajině, který radikálně rozřezal stávající přírodní i sídelní struktury je těleso železnice. Fakticky odděluje město od říční nivy a břehů řeky. Břeh řeky a náplavky jsou spíše osamocená místa, kde nejsilnější dojem vyvábí obklopující blízká krajina. Město vnímáme vždy až vzdáleně, v druhém plánu. Na nivě řeky vznikla v devatenáctém století jako ostatně i na dalších místech toku Vltavy továrna s hutní výrobou. Obecně můžeme vnímat Šroubárnu jako město ve městě, rozkládající se mezi tratí a řekou. Z města tak řeku často vnímáme jako „za továrnou.“ Po zpřístupnění některých částí průmyslového areálu došlo k novým možnostem kontaktu s řekou. Jedná se o jedinečná místa, která mohou zúročit svůj skrytý potenciál. Osvobození a zpřístupnění břehu po celé jeho délce je velká výzva pro Libčice.

## topografie

Libčice se nacházejí v širokém údolí u řeky. Rozkládají se převážně na východním svahu, který postupně stoupá přibližně od výšky 170 m n. m. až po 250 m n. m. Na západní straně je údolí vymezeno skalnatou stěnou známou jako Větrušické rokle. Město se utvářelo postupně od center osídlení umístěných v údolí směrem výše po vrstevnicích. Dnešní sídlo se viditelně utvářelo ve vrstvách, které lze přirovnat ke slupkám cibule, které kopírují srpkovitý tvar svahu. Specifickým prvkem pro utváření města jsou úvozy, ve kterých přirozeně vznikaly cesty a ulice. Dnes se jedná především o ulici Kralupskou, Chýnovskou, náměstí Svobody a V Zahrádkách. Významným bodem v reliéfu města je vrch Kameníček. Lze z něj přehlednout velkou část města včetně údolí Vltavy. Podél toku řeky v délce asi 1,5 km je niva, kterou skoro bezvýtku zaujímají výrobní areály. Údolí uzavírá úžina mezi Liběhradem a skalnatým výčnělkem Choč.





obr. 2 - topografie

## Urbanismus

### vznik města

Kopce v okolí vltavského koridoru byly již od pravěku osídleny, což dokládají vykopávky a archeologická naleziště v katastrech města Libčic i sousedních sídel. Historický význam sídla nám dokládá i blízkost hradiště Budeč, správního centra rodu Přemyslovců. Písemné zmínky

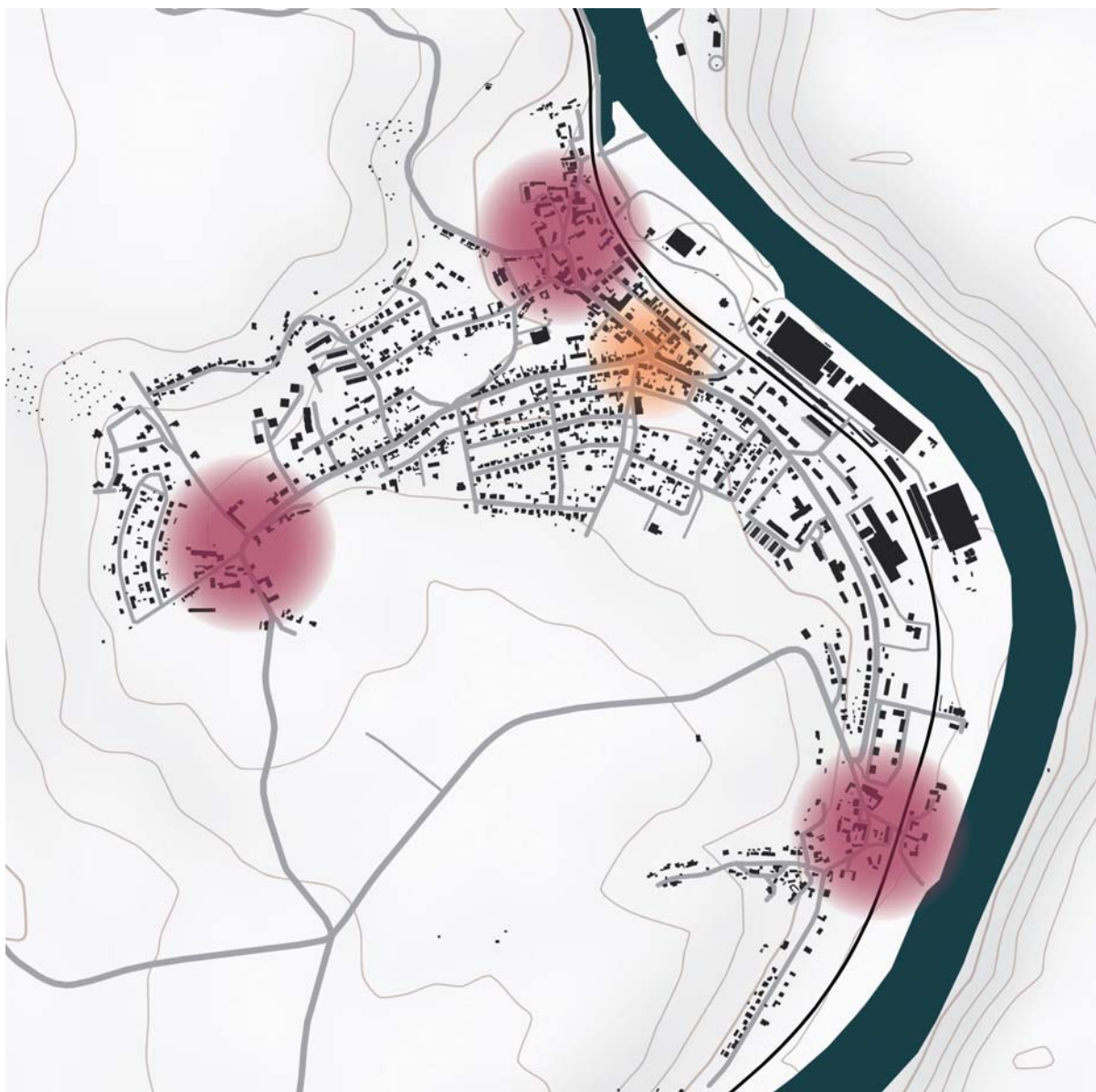
nám dokládají, že ve 14. století byla v Libčicích ves se statkem (dvorem) a tvrzí. Z dalších dokumentů potom víme o Libčehradu, který stál na skalnatém ostrohu pravděpodobně od 13. století. V 15. století byl hrad opuštěn. (Větší část hradiště dnes již neexistuje, protože byla odtěžena při stavbě železnice). Majitelé zdejších statků a polností se v historii často střídali. Nejvýznamnějšími byl Břevnovský a Zbraslavský klášter a později rod Lobkowiczů. Obce se zcela proměnily z příchodem průmyslové revoluce v 19. století.

## železnice a šroubárna

Tvář Libčic výrazně ovlivnil rozvoj železnice a místních továren. Po roce 1850 byla údolím Vltavy protažena Drážďanská železnice. Později byly na rozlehlé říční nivě na břehu Vltavy založeny železářny (výroba spojovacího materiálu) a brzy následovaly cihelny (společně s těžbou cihlářských surovin v přilehlých místech). Ve 20. letech minulého století byly Libčice lokální průmyslové centrum, se záložnou, stavebním družstvem, železárnou, dvěma cihelnami a dvěma chemickými podniky. Šroubárna je nevýznamnějším průmyslovým podnikem ve městě. Z hlediska urbanismu se jedná o samostatný areál, „město ve městě“. Jak svým měřítkem (zaujímá prostor skoro celé vltavské nivy), tak architekturou je továrna ve městě svébytným fenoménem. V minulém režimu byla továrna hlavní hnací silou celých Libčic. Její rozvoj měl vliv na život celého města. Po revoluci se obecně význam průmyslu ve státním hospodářství snížil, ve šroubárně probíhala stagnace a úpadek. Jihovýchodní část areálu je stále činná, probíhá zde výroba drátů a spojovacího materiálu. Severozápadní část areálu je v současnosti přetvářena, hostí několik malých podniků, kanceláře a kulturní centrum. Na severním cípu kolem vily a bývalého energocentra je oblast, kterou čeká rozsáhlá rekonverze. Jedná se o velmi atraktivní část města mezi centrem a řekou. Projekty investorů v této části šroubárny jsou pro město velikou nadějí. Snaží se kombinovat osobitou moderní architekturu s průmyslovým dědictvím. Zároveň dávají starému areálu nové využití a přinášejí mimořádně hodnotnou vrstvu současné architektury do města. Otevření veřejnosti alespoň této části průmyslového areálu bude mít velmi pozitivní vliv na celé město.

## urbanistický charakter

Schéma celého města je lineární, opisuje křivku řeky a železnice. Při formování města byla důležitá právě tato osa, spojnice dvou vesnic Libčic a Letek. Druhá osa, méně významná jde údolím od Chýnova do Libčic. Je to křivka spojující nejnižší body v údolí, kudy protékal dnes zatrubněný potok. Paralelně s první osou je ve městě umístěna také nejvýznamnější umělá bariéra. Je to těleso železnice, které rozděluje město na dvě části. Místa za železnicí jsou hůře přístupná. S městem je propojují podjezdy, podchody, propustky a přejezdy. Nutnost hledání nových vazeb v tomto směru je nabíledni.



obráz. 3 – lokální centra

Město jako správní celek v současném rozsahu, vzniklo ve dvacátých letech minulého století spojením tří obcí (Libčice, Chýnov, Letky), které dodnes znatelně formují organismus města. Centrum obce Libčice se nacházelo poblíž kostela sv. Bartoloměje u stávajícího vlakového nádraží. Je formováno především zemědělskými staveními a dohromady s kostelem vytvářejí dnes již málo výraznou náves. Obec Letky byla založena jižněji. Její centrum tvoří svažité náves vymezená historickými domy s kapličkou uprostřed. Třetici doplňuje bývalé centrum osady Chýnov. Centrální prostor této vesnice dnes připomíná již pouze křížek na rozcestí a několik původních domů. Tři katastry původních obcí tvoří současné město Libčice nad Vltavou.

Za relativně nové můžeme pokládat současné centrum města. Je to spíše křižovatka, která leží v průsečíku tří spojnic třech historických návsí. Tato část města vznikla počátkem 20. století v souvislosti se vzrůstajícím významem továrny a města jako správního centra oblasti. Z pohledu urbanistického vývoje a perspektivy rozvoje města se nejeví jako příliš vhodné

drasticky přestavovat stávající centrální prostor. Jako účinnější strategie se jeví rozvoj města v současných konturách ulic a uvažovat o něm jako o sídle skládajícím se z více malých veřejných prostorů, náměstíček, návší a křižovatek, bez příliš výrazného středu. Z toho ovšem vychází potřeba mít stávající veřejná prostranství jasně vymezená, vhodně navržená a dobře udržovaná. Každé prostranství si může zachovávat a rozvíjet svůj charakter. Budou zde potom jak klidná původní centra obcí, centrální prostor města, i rušné obchodní ulice, které mohou být jeho tepnami.

Obecně se nejeví jako vhodné bourat či radikálně měnit stávající urbanismus města. Bylo by to znehodnocení dlouhého vývoje města a popření jeho samotné podstaty. Bourání domů nebo celých souborů domů za účelem zřizování veřejného prostoru bez jasného určení a souvislostí či z důvodu zřizování odstavných ploch pro auta je potom zcela nežádoucí.

### typologie staveb

Město vzniklo v několika časových obdobích. To se odráží v jeho urbanistické struktuře a v jeho architektuře. Město se skládá z několika částí, které utvářejí jeho charakter a souvisejí s formováním veřejného a soukromého prostoru. Struktury staveb s určitou typologií a architekturou také zásadním způsobem ovlivňují obraz města. V centrech bývalých vesnic, které vznikly v zemědělské krajině jsou jasně rozlišitelné statky, chalupy a menší venkovské domy. Rozvoj průmyslové výroby v 19. století s sebou přinesl nové architektonické typy. Z tohoto období pochází kolonie zaměstnanců továren, dělnické domky. V průběhu dvacátého století vznikaly ve městě poměrně rozsáhlé čtvrti rodinných domů, jejichž schéma se opakuje s drobnými obměnami dodnes. Podél hlavních ulic jsou umístěny městské domy z počátku a průběhu 20. století, které tvoří rozptýlenou městskou strukturu. Jedná se o polyfunkční objekty, které v sobě sdružují více využití především bydlení, obchod a služby. Zvláštním typem jsou bytové domy, které vytvářejí drobná sídliště a která byla stavěna postupně v 50., 60. a v 70. letech. Nejvýraznější stopu do tváře města otiskly bytové domy z období 70. let, které jsou umístěny v dominantním postavení na kopci v části Chýnov. Výrobní objekty jsou nejvýraznější strukturou, která fakticky prochází celým městem podél řeky. Z ekonomického, kulturního i urbanistického hlediska se jedná o strukturu, která propojovala celé město.

### rozvojové projekty

Nová výstavba probíhá v současnosti v části Chýnov, v závěru ulice Ke Studánkám. Jedná se o samostatné rodinné domy v okrajové části města na vyvýšeném místě s výhledem. Sklon terénu je v tomto místě mírný s dobrou orientací jižním směrem. Lokalita je napojena na organismus města ulicí Ke Studánkám, která nemá vhodné parametry. Šířka veřejného prostranství není dostatečná, ulice se skládá pouze z vozovky, chybí zde chodník. Absence veřejných prostranství je kompenzována příjemným přírodním rámcem.

Další lokalitou, kde v současnosti probíhá výstavba, jsou pozemky v okolí ulice Hašlerova. Klidné, intimní prostředí s výhledem na řeku z místa dělá atraktivní místo pro stavbu rodinných domků. Jako primární problém se jeví nedostatečná infrastruktura v místě, především úzká příjezdová cesta s řadou nepřehledných úseků. To ztěžuje jak dopravní obsluhu těchto pozemků (zejména sběr odpadu a obsluhu nákladními auty) tak zásah IZS. Je



nutné zvážit rozšíření stávající komunikace aby vyhovovala alespoň nárokům zakotveným v platné legislativě. Dále je problematické vedení sítí v této lokalitě, zejména kanalizace.

Výstavba bytových domů je plánována v Letkách pod svahem. Pozemky jsou v majetku firmy Skanska, která zde má záměr vybudovat tři bytové domy pro přibližně 150 obyvatel. Lokalita má být napojena dopravně z ulice Družstevní, pěší propojení se plánuje kolem ZUŠ na ulici Letecká. Projekt počítá se zbudováním vlastních odstavných a parkovacích míst na pozemku.

Významným rozvojovým projektem je rekonverze severní části areálu Šroubárny kolem bývalého energocentra. Měla by zde vzniknout lokalita se smíšeným využitím, s bytovými domy, kancelářskými prostory i místem pro rekreaci a sport. Dopravní napojení je uvažováno z ulice Pod Nádražím a Dělnická, pěší propojení je navrhováno prodloužením podchodu nádraží, který by měl končit až v samotném areálu.

## Doprava

### širší vztahy

Libčice mají výhodu v dobrém železničním spojení s Prahou a s Kralupy. Město je obsluhováno regionální autobusovou linkou vedenou v tangenciálním směru. Do blízkých měst se takto lze dostat pouze s přestupem. Silniční síť město propojuje s nejbližšími obcemi: s Kralupy, s Turskem a s Úholičkami. Nejvýznamnější silnice je turská. Silniční síť v regionu není v dobrém stavu. Rovné trasování cest vede většinu účastníků dopravy k rychlé jízdě. Silnice jsou nicméně relativně úzké a ve špatném stavu. Krajnice ve většině případů chybí, není vhodně řešeno odvodnění, kanály nejsou udržovány. Zatékání do povrchů má za následek praskliny, výtluky, drobení jezdových ploch. Na silnicích je nedostatečné vodorovné značení, pomocná opatření značení krajnic (odrazky, patníky, zemní odrazky) nejsou. Ve velmi špatném stavu je především silnice do Úholiček a silnice Kralupská. Údržba silnic je v gesci kraje. Město by přesto mělo společně s ostatními obcemi usilovat o nápravu. S obcemi na protějším břehu město spojuje přívoz situovaný pod skálou Liběhradu. Cesta zajišťující cyklistické spojení z Řeže po levém břehu Vltavy je ve velmi špatném stavu.

### uliční síť

Hlavní ulice vedoucí z Chýnovské návsi přes hlavní křižovatku do Letek měří asi 2 km. Z okrajů do centra se tak pěšky dostaneme asi za 15 minut. Docházkové vzdálenosti jsou ve městě krátké. Asi nejdelší cestu ve městě mezi důležitými body představuje spojení sídliště Sahara a vlakového nádraží. Základní schéma nejdůležitějších dopravních cest ve městě tvoří tři ulice: Letecká, Chýnovská a ulice 5. května. Příjezd do města je možný po ulici Turská a po ulici Kralupská. Do míst v údolí dále podle toku řeky je možné se dostat ulicí Vltavská.

### železniční doprava

Libčice mají velkou výhodu v kvalitním vlakovém spojení s Prahou. Ve městě jsou dvě zastávky vlaku, Libčice nad Vltavou a Libčice nad Vltavou – Letky. Obě nádraží jsou velmi

využívána, pro libčické obyvatele jsou to klíčové dopravní uzly. Stávající četnost spojů je občany hodnocena negativně. Zejména v dopravní špičce jsou spoje velmi vytíženy. Otázku navýšení spojů je nutné řešit společně s dopravcem a s koordinátorem integrovaného dopravního systému. Kratší takt příměstských spojů končí bohužel v blízkých Roztokách, do Libčic již spoje míří v řidší četnosti. Stávající vybavení nádraží není dostatečné. Nádraží v Libčicích nemá dostatečně vyřešen bezbariérový přístup a základní informační systém. Budova nádraží vzhledem k cestujícím funguje ve velmi omezené míře. Tuto situaci je nutné řešit se SŽDC. Je zde jasné, že zavedení úsporných opatření má jasnou prioritu před komfortem cestujících a před řešením jejich základních potřeb při čekání na vlak a během cestování. Mobiliář na nádražích není v dobrém stavu, na zastávce v Letkách chybí zcela. Letecká zastávka postrádá možnosti přechodu (podchodu, nadchodu) kolejí během provozu na trati.

### autobusová doprava

Nádraží by mělo fungovat alespoň v minimálním měřítku jako multimodální přestupní uzel. Autobusové linky jsou v rámci integrovaného systému myšleny jako prostředek k propojování významných kapacitních spojů, především vlaku. Je to způsob jak šetřit finanční prostředky vydávané na dopravu. Autobusové spoje jsou důležité pro část obyvatel, kteří z různých důvodů nemají přístup k individuální dopravě (z praxe nejčastěji děti a penzisté). Je to možnost jak zachovat spojení Libčic napříč regionem a jak sdílet se sousedními obcemi důležité služby. Vedení linek ve městě se jeví jako problematické. V budoucnu bude nutné optimalizovat četnost spojů a najít autobusy vhodných parametrů pro jejich obsluhu. Přestup z autobusu na vlak je klíčový. Jednání o vhodné podobě spojů by měla probíhat v součinnosti s okolními obcemi, s dopravcem a s koordinátorem integrovaného systému.

### automobilová doprava a parkování

Četnost automobilové dopravy ve městě je na vzestupu. Jedná se především o krátké cesty v rámci města, které mohou být realizovány i jinými druhy dopravy. Rozvoj dopravy negativně ovlivňuje bezpečnost a má špatný vliv na obyvatelnost veřejných prostranství. Jako problematická se jeví dopravní obslužnost průmyslové zóny. Kamiony jedoucí do oblasti Šroubárny musejí projíždět přes centrum města ulicí Leteckou a ulicí Kolonie přes přejezd. Objížďku přes Turskou mohou používat pouze menší nákladní vozidla.

Občany města je negativně vnímaná možnost parkování v centru města. Zde je nutné si uvědomit, že veřejná prostranství musejí uspokojovat především nárok na odstavení vozidel obyvatelů, kteří z vážných důvodů nemohou parkovat na vlastním pozemku. Parkování v centru za účelem dosahu služeb musí být nabízeno v první řadě občanům znevýhodněných skupin obyvatel (zdravotně postiženým, seniorům a matkám s dětmi).

Až v druhé řadě se lze bavit o zajištění možnosti parkování pro obyvatele města za účelem dosažení služeb či veřejných institucí. Tento způsob parkování je vhodné zpoplatnit. Je tak možné vytvořit reálnou vazbu potřeby parkování a výdajů na jejich správu.

V současné době parkování není nijak organizováno. Parkování je volné ve většině ulic, bez vodorovného značení, bez vyznačení jednotlivých parkovacích stání a bez určení

preferenčních míst pro výše jmenované skupiny občanů. Parkoviště je zřízeno v ulici U Staré školy, v ulici K Nádraží a v Letkách poblíž vlakové stanice. Obecně lze říct, že není vhodné zřizovat parkoviště na zastavitelných parcelách či v prolukách v centru města. Budování parkovišť poblíž vlakových stanic je jednoznačně správným trendem.

## cyklodoprava

Preference cyklodopravy je ve většině českých měst silným tématem. Terén v Libčicích je příhodný pro dopravu na kole především ve směru řeky, tedy sever-jih. Ve městě vede turistická cyklistická trasa. Vodorovným dopravním značením nejsou cyklostezky podpořeny. Obyvatelé se v dotazníku vyjádřili ke stávající infrastruktuře pro cyklodopravu negativně. Ve městě chybí stojany na kola a bezpečné uzamykatelné místa u nádraží, kde by bylo možné kola nechávat celodenně (kolostavy, klece, cykloparkoviště, a pod.). Pro rozšíření možností cyklodopravy jsou klíčové projekty propojování stezek podél řeky po obou stranách, cyklolávky nebo přívozy.

## pěší doprava

Libčice mají atraktivní prostředí pro chůzi pěšky. Krátké docházkové vzdálenosti a příjemný přírodní rámeček jsou hlavními argumenty pro volbu tohoto způsobu dopravy. Občané vnímají negativně bezpečnost chodců. Chodníky a pěší cesty nejsou ve městě ve zcela dobrém stavu. Dochází k uzavírání zvykových cest a zvláště na okraji města původní cesty mizí. Je vhodné uvažovat o zlepšení podmínek a zvážit opatření pro bezpečnější chůzi městem.

## kolizní místa

Kolizními místy ve městě z hlediska bezpečnosti dopravy jsou především železniční přejezdy. Ve městě jsou tři chráněné železniční přejezdy. Přestože jsou chráněné závorami, jsou frekventovaným místem s pohybem chodců i cyklistů. Dalším kolizním místem je křižovatka na příjezdu do Libčic, která má fakticky šest větví různých důležitostí (silnice z Turska a z Úholiček, ulice Chýnovská a Turská, vjezd do pískovny a pěší cesta do Letek). I optikou statistických dat je toto místo vykresleno jako křižovatka s častými nehodami z důvodu nedání přednosti v jízdě jinému účastníku provozu. Další kolizní křižovatkou je místo na styku ulic Turská, Letecká a Leteckého náměstí. Tato křižovatka má čtyři větve a hlavní silnice je zvykově vedena ulicí, která se ohýbá v ostrém úhlu. Čtvrtým kolizním místem ve městě je poměrně úzký podjezd trati v ulici Vltavská / Pod Nádražím, který je přístupovým místem k náplavce pro chodce a cyklisty, zároveň je jediným dopravním spojením oblasti ulice Hašlerova s centrem města. Jako pátý okruh kolizních míst můžeme pojmenovat neformální dopravní spojení, která vznikají spontánně, zvykově, samovolně. Vznikají z nutnosti pěšího a cyklistického propojení, nicméně oficiální pohled je ignoruje. Tímto místem je úrovněvý přechod trati na konci nového vlakového nástupiště v Libčicích. Dále sem můžeme zahrnout asi 700 metrů dlouhý úsek cyklostezky mezi vlakovou zastávkou Řež a Letkami.

## Veřejná prostranství

Těžištěm analytické části urbanistické studie je rozbor a ohodnocení veřejných prostranství ve městě. Studie rozlišuje dva základní druhy veřejných prostranství. Prostranství městského charakteru (uvnitř města), která jsou typická pro obce a malá města (ulice, uličky, křižovatky, náměstíčka, návsi, průchody, chodníky, podchody, podjezdy) a přírodního charakteru (vně města), která se u menších měst nacházejí spíše vně zastavěného území (polní cesty, louky, náplavky, lesy). Veřejná prostranství jsou v každém městě autentická a originální. Vznikají plánovaně i živelně, ukazují na společenský, kulturní i politický rozměr města nebo obce. Na veřejná prostranství je nutné pohlížet vždy z perspektivy daného místa. Nelze je hodnotit podle obecně stanoveného klíče. Studie si klade v této části za cíl vytvořit základní analýzu a vyhodnocení problémů. Pro Libčice jsou charakteristickými uzlovými body ve struktuře veřejných prostranství křižovatky. Zde se koncentrují obchody, služby, instituce, zde probíhá libčický život.

### městská veřejná prostranství

Nejdůležitější veřejná prostranství se nacházejí vždy v centrech původních sídel, tvořila středobody v těchto místech, v jejich blízkosti stály důležité veřejné budovy. Tato centra sídel byly návsi, především Libčická a Letecká, až dodnes si tato místa zachovala svůj osobitý charakter a jsou místy, které připomínají historii města svou autenticitou.

Libčická náves je omezena fasádami zemědělských usedlostí a kostela sv. Bartoloměje. Zmínky o opevněném kostelu na tomto místě jsou již od středověku. Dodnes je kostel dominantou prostoru, která mu dodává důstojnost a je středem pozornosti. Prostředí dotvářejí historické architektonické detaily staveb, vzrostlé stromy a přirozené míšení pochozích povrchů (tráva, štěrk, mlat). Negativní stránkou je stávající dopravní řešení, které vzniklo typickým vyasfaltováním volné plochy. Dopravní prostor je poněkud nesmyslně rozsáhlý poloměry oblouků obrubníků gigantické. Je tak vytvořen prostor s jednoznačnou preferencí aut na úkor cyklistů a chodců. Prostor zároveň slouží jako točna autobusů. Je otázkou, zdali je tato funkce v tomto prostoru žádoucí. Stavebně technický stav obrubníků a detailů povrchu není na vysoké úrovni. Není zde pobytový prostor ani místa k odpočinku. Absence mobiliáře a nedostatečné osvětlení dokazují, že tento prostor je mimo zájem a není o něj pečováno. Na libčickou náves navazuje křižovatka u nádraží. Po rozvoji železnice a stavbě nádraží se právě zde koncentroval život obce, zde se nacházely hospody a služby. Tento historický charakter místa se sem propisuje dodnes.

Letecká náves má zajímavou terénní modelaci. Svažuje se východním směrem k řece. Centrum původní zemědělské usedlosti bylo přetato ve dví tělesem železnice. Dodnes zde tento zásah silně vnímáme. Výše položená část ale i dnes tvoří malebnou náves s dominantou vzrostlého stromu a detailem hezké kapličky. Obklopují ji dnes již omšelé domy, které ukazují na původní vysokou společenskou i kulturní úroveň místa. Přesto, že některé části chodníků i obrubníků byly v nedávné době opraveny, nové zásahy působí násilně a trochu nepatříčně (výrazná zámková dlažba, betonové obrubníky). V místě chybí mobiliář.



Řešení povrchů činí z návsi opět (podobně jako u Libčické) neobyvatelné místo, které je asfaltovou plochou. Letecká návěs je prostorově provázána s nedalekou křižovatkou, kde se stýkají ulice Turská a Letecká. Dopravně se jedná o komplikované a nepřehledné místo. Není zde vyřešeno zpomalení vozidel před příjezdem do dopravně složité situace, není zde ani myšleno na intuitivní určení přednosti v jízdě. Pobytová místa jsou zde okrajové chodníky a ostrůvek kolem pomníku mezi stromy. Opět má dopravní prostor dominantní funkci oproti všem ostatním. Prostranství je pouze dopravní křižovatkou.

Chýnovská návěs, která dnes již v podstatě neexistuje je těžko definovatelným místem. Chýnov byl méně významnou osadou, která vznikla později než předešlé dvě obce. Bývalá návěs už kdysi byla především křižovatkou a prostorem mezi několika statky. Návěs dnes není vymezená domy. Její existenci nám dokládají vzrostlé stromy a boží muka. Dnes se jedná o křižovátku na konci města, kde už auta projíždějí velkou rychlostí, takže určitě nelze říci, že se jedná o intimní prostor bývalé návsi. Naopak, jde o pocitově nepříjemné místo u silnice. Pomyslný středobod Chýnova se nachází o několik metrů níže na Chýnovské ulici. Jedná se o místo pod sídlištěm Sahara, je to předprostor prodejny potravin a místní hospody, kousek dál je autobusová zastávka. Vozovka je v tomto místě dost široká na to, aby tudy auta projížděla rychle. Na ulici je pouze jednostranný chodník, což chodcům poněkud limituje možnosti pohybu. Charakter místa příjemné dotvářejí vzrostlé stromy. Mobiliář je zde zcela zanedbaný a nevyhovující.

Čtvrtým a v současnosti nejdůležitějším prostorem je hlavní křižovatka před Městským úřadem. Můžeme jej označit za středobod města i přes svou urbanistickou nejednoznačnost i nedotvořenost. Je tu úřad, prodejna potravin a domácí potřeby. Nejčastější cesty městem se protínají právě v tomto místě, je to geometrický střed města. Kolem tohoto bodu je soustředěno několik institucí, obchodů, a služeb. V prostoru jsou umístěny dva vzrostlé stromy, další stromy jsou vysazeny po okrajích navazující na stromořadí v přilehlých ulicích. Poblíž křižovatky je autobusová zastávka. Současné dopravní řešení a řešení povrchů jednoznačně preferuje automobilovou dopravu. Některá řešení vůbec neodpovídají městskému reprezentačnímu charakteru prostranství. Zejména šikmé bílé pruhy zakazující vjezd na vyznačené plochy, vodící čáry a odbočovací pruhy působí rozpačitě, jedná se spíše o dopravní řešení vhodná mimo obec. Za pozitivní prvek lze považovat přechody pro chodce. Jsou ale umístěny v polohách, kdy se jim člověk spíše vyhne a zvolí přímější a jednodušší cestu. Bezbariérovému řešení není věnována pozornost. Zábradlí a fyzické bariéry nutí chodce k opisování tras podél fasád domů, což není vždy logická cesta. Dopravní prostor je zbytečně předimenzovaný. V místě pak chybí pobytové plochy, mobiliář, cokoliv, co by lákalo občany v tomto místě zůstat. Na tento prostor navazuje náměstí Svobody, které je položené výše do svahu a začíná před Sokolovnou. Je to parčík s klidnou atmosférou s pomníčkem. Náměstí je kultivovaným klidovým prostorem, s nízkou intenzitou dopravy. Není zde věnována přílišná pozornost detailům parteru. Mobiliář zde není dostatečný. Celkový dojem z místa je příjemný, ležérní, neformální. Lze zhodnotit, že se jedná o adekvátní řešení.

Na prostor hlavní křižovatky navazují tři ulice, které lze označit za hlavní ulice města (Letecká, 5. května, Chýnovská). Podél těchto ulic jsou umístěny všechny důležité veřejné budovy a instituce města. Ne náhodou nás tyto ulice dovedou do třech původních center, na

historické návsi tří vesnic. Je to plácek před kostelem sv. Bartoloměje, chýnovská náves u křížku a Letecké náměstí. Méně významným veřejným prostranstvím je křižovatka ulic Letecké a Turské.

Ulice 5. května lze považovat za nejstarší ulici z uvedené trojice. Spojuje křižovatku před nádražím s křižovatkou u obecního úřadu. Je tu základní škola a evangelický kostel. V ulici je nově vysazená alej po obou stranách. Na jižní straně jsou stromy vysazeny příliš blízko fasádám domů. Předprostorům školy a kostela je věnována náležitá péče. Parkovací stání před školou nemají vhodné stavební řešení, jsou v příliš velkém příčném sklonu. Povrchy vozovky a chodníku jsou v uspokojivém stavu. Ulice je částečně vybavena mobiliářem. Zpomalovací dopravní prvky jsou vhodným řešením. Také je věnována pozornost osvětlení přechodu před školou. V ulici je několik obchodů. Tento prostor má dobrý potenciál pro to, aby se stal příjemným veřejným prostranstvím.

Ulice Letecká spojuje hlavní křižovatku a Letky. V centru jsou na ní umístěny obchody, pošta a drobné služby. Ulice má dobrou proporci uličního profilu, je doplněna novou výsadbou stromořadí. Vzhledem k nedostatku místa před fasádami je vhodnost tohoto osazení diskutabilní. V centru ulici tvoří městské domy s živým parterem. Směrem k Letkám je urbanismus rozvolněný, uliční čára ustupuje, před domy jsou předzahrádky. Přibližně od křižovatky s ulicí Kolonie je ulice vedena na terénním zlomu, kdy fakticky nemá jednu uliční stranu. Zde je terénní zlom a výhled přes cihelnu do krajiny. V této části ulice je kulturní dům, ZUŠ a bytové domy. Ulice nás dovede až na křižovatku s ulicí Turskou.

Chýnovská je třetí ulicí, která tvoří hlavní síť. Vede od hlavní křižovatky vzhůru údolím směrem k bývalé chýnovské návsi. Ulice má spíše venkovský charakter. Vede v místě bývalého potoka, který je nyní zatrubněn. Profil ulice není vhodně řešen, kdy nenabízí parkovací stání a auta zde stojí částečně ve vozovce, částečně na trávě a vjezdech. Parková úprava není vhodná, ulice je osázena keři, které činí ulici nepřehlednou. Jako hodnotný můžeme vnímat zelený pás, který se táhne podél celé ulice. V horní části je pouze jednostranný chodník. Přes nevhodné uspořádání uličního profilu rovné trasování ulice s pozvolným stoupáním svádí k rychlé jízdě aut. Zpomalení není ani v klíkových uzlových částech ulice.

## přírodní veřejná prostranství

Přírodními prostranstvími rozumíme především městské parky, sady a zahrady. Město Libčice má kvalitní a hodnotný přírodní rámeček, takže přírodní prostranství ve městě nejsou pro město úplně zásadní. Studie analyzuje stávající zahrady, parky a nejdůležitější přírodní prvky ve městě.

Důležitým parkovým prostorem je parčík u kulturního domu. Park vznikl patrně v zahradě blízké vily. Jsou zde vzrostlé stromy, mobiliář a detaily parteru jsou trochu zanedbané. V parku jsou herní prvky pro děti. Svou polohou vhodně doplňuje budovu ZUŠ a kulturní dům.

Významným poloveřejným prostorem je zahrada evangelického kostela. Je v centru města. Jedná se o uzavřený prostor, kde je sad a příjemná klidná zahrada. Místo slouží ke kulturním akcím a k setkávání občanů. Dalším zajímavým přírodním místem je zahrada katolického

kostela. Vstup je zde kontrolovaný, brankou, takže se jedná o poloveřejný prostor. Správu provádí roztocká farnost.

Přírodním prvkem v blízkosti města, který si zasluhuje velkou pozornost je severní libčická náplavka. Již v současnosti je toto místo hojně využíváno návštěvníky. Konají se tu i kulturní akce. Kvalita tohoto místa je v jeho autentičnosti a klidném přírodním charakteru. Pro revitalizaci náplavky byla zhotovena studie. Při plánech na využití náplavky je nutné pamatovat na její hlavní kvalitu – přírodní charakter.

Ve městě se nachází zajímavá přírodní památka, skalní masiv, Kameníček. Je to osamocený skalní ostroh s malou náhorní plošinou, ze které je možné pozorovat údolí na protější straně a východním směrem dohlédnout přes továrnu až ke skalám nad Vltavou. Základna kopečku se zdá neprostupná, lze si ovšem najít cestu v křoví a pěšinami vyjít až na vrchol mezi stromy. Kvalitou tohoto přírodního útvaru je opět jeho přírodní charakter, který si zachoval dodnes.

V západní části chýnovského katastru se rozkládá na východním svahu Chýnovský háj. Je to les primárně využívaný k těžbě dřeva. Nabízí ale i vhodné prostředí k procházkám a k odpočinku. Hájem prochází několik stezek. Rekreační využití lesa je možné po dohodě s majitelem.

Dalšími prostranstvími v krajině jsou cesty polní, lesní a úvozy. Občané v dotazníkovém šetření požadují lepší péči o pěší cesty v krajině a ochranu jejich prostupnosti.

## Veřejná vybavenost

V obecné rovině lze konstatovat, že město v současnosti pokrývá základní nároky na veřejnou vybavenost. Protože město hospodáří s omezenými prostředky, je vhodné veřejné služby občanům korigovat podle aktuální situace a potřeb. Protože město nemá vždy dostatečnou možnost reagovat na aktuální potřeby s dostatečnou flexibilitou, lze předpokládat, že nabízené služby budou čím dál ve větší míře v režii soukromých ekonomických subjektů. V Libčicích se tak děje již dnes především v oblasti kultury. V oblasti sportu jsou hlavními subjekty spolky, které mohou být na městu částečně či zcela finančně nezávislé. Klíčem k harmonickému rozvoji veřejné vybavenosti ve městě pak bude spolupráce právě mezi těmito subjekty: městem, soukromými organizacemi a zájmovými a sportovními spolky. Veřejnou vybavenost můžeme rozdělit na občanskou a na rekreační. Do občanské vybavenosti pak spadají především služby zdravotní, vzdělávací, duchovní a kulturní. Maloobchodní prodejny a drobné služby občanům jsou poskytovány soukromými subjekty. V současnosti město nijak výrazně nepodporuje rozvoj drobného obchodu.

### občanská vybavenost

Úroveň zdravotnických služeb je v Libčicích podle dotazníků na dobré úrovni. Ve městě působí praktický lékař, pediatr, gynekologická ambulance i zubní ordinace. Je zde lékárna otevřená vždy ve všední dny. Pohotovost lze nejlépe vyhledat ve zdravotnických zařízeních v Praze. Ve městě funguje pečovatelská služba poskytující základní péči seniorům. Někteří

občané se domnívají, že péče o seniory není v Libčicích dostatečná a že by město mohlo zvážit širší podporu těchto aktivit či podporu zřízení stacionáře.

Nejdůležitější služby v oblasti vzdělávání, kterou město občanům poskytuje je základní škola. Součástí školy je i školní družina a kuchyň s jídelnou. V současnosti školu navštěvuje něco přes 200 žáků, družinu využívá asi 90 z nich. K budově školy přiléhá dvůr se školním hřištěm. Budova kromě kmenových tříd obsahuje i odborné učebny a prostory pro kroužky. Škola nabízí i kroužky a mimoškolní aktivity. Překvapivé množství respondentů v dotaznících uvedlo, že s kvalitou základní školy v Libčicích nejsou spokojeni. Z dotazníku není jasné, co přesně respondenti vnímají jako nedostatečné nebo negativní. Jako hlavní nedostatek školy je obecně vnímaná nedostatečná kapacita stávající budovy a absence školní tělocvičny. Lze odhadovat, že prostorové nároky budou v budoucnu růst a budou nezbytné pro zachování a zlepšování úrovně poskytovaných služeb. Škola již v současnosti bojuje s nedostatkem prostor pro odborné učebny. Absence tělocvičny je nyní kompenzována dohodou o využívání krytého sportoviště blízke Sokolovny. Vzhledem k obecnému trendu nárůstu obyvatel v sídlech v okolí Prahy a jejich věkovému a společenskému profilu (rodiny s dětmi střední třídy) budou nároky na kapacitu i kvalitu školy růst. Tento růst potřeb nebude proporcionální, protože předpokládáme, že do Libčic budou přicházet především rodiny s dětmi a že budou celkový věkový profil v Libčicích snižovat. Zajistit dobré podmínky pro rozvoj základní školy v Libčicích vidíme jako hlavní téma v oblasti vzdělávání.

Pro děti předškolního věku jsou ve městě k dispozici různá zařízení. Libčická mateřská škola má kapacitu 145 dětí v šesti třídách. Školka má jídelnu a pozemek se zahradou. Občané jsou obecně s kvalitou školky spokojeni. I zde je ovšem nedostatek míst a lze předpokládat, že tento nedostatek bude v budoucnu naléhavější. V budoucnu bude muset být zvýšená poptávka po těchto službách reflektována. Nabídka zařízení je doplněna soukromou školičkou a Lesním klubem. Ve městě působí Základní umělecká škola. Je určena pro školní děti a dospělé. Nabízí výuku v oboru hudebním, výtvarném, tanečním a dramatickém. Škola potom pořádá koncerty, výstavy, divadelní představení a další kulturní akce. V Libčicích je pro občany k dispozici i městská knihovna. Obsahuje přibližně 15 000 svazků, které si lze vypůjčit, dále nabízí prostor pro studium, přístup k internetu a drobné reprografické služby.

Kostel sv. Bartoloměje je spravován Římskokatolickou farností v Roztokách. Je kulturní památkou, zároveň je centrem duchovního života římskokatolické církve v Libčicích. Bohoslužby se konají v neděli odpoledne. Přesto, že se církev účastní mnoha společenských a kulturních akcí ve městě je znát, že těžiště společenské činnosti farnosti je mimo Libčice.

Ve městě je na ulici 5. května kostel Českobratrské církve evangelické. Evangelický sbor v Libčicích má dlouhou historii a poskytuje svou činnost i stanicím v Kralupech nad Vltavou a v Roztokách. Ve městě sbor pořádá řadu kulturních akcí. Fara a zahrada jsou otevřeným kulturním prostorem, které slouží občanům Libčic.

V Libčicích jsou dvě veřejná pohřebiště. Katolický hřbitov na pozemku 161/1 a evangelický hřbitov na pozemku 754 oba v katastru Libčice nad Vltavou. Služby těchto institucí se zdají být adekvátní a dostatečné. Na katolickém hřbitově se nacházejí umělecká díla významných českých sochařů.

O zajištění bezpečnosti pečuje místní služebna Policie ČR, která zajišťuje pořádek nejen v Libčicích ale i v přilehlých obcích. V centru města je umístěna Pošta, poskytující základní poštovní, peněžní a kurýrní služby, roznášky informačních materiálů a v neposlední řadě poskytuje pro občany možnost sprostředkování řady administrativních úkonů pomocí služby Czech POINT.

V oblasti kultury se místní samospráva angažuje pořádáním nejrůznějších společenských a kulturních akcí. Bývalý Kulturní dům není již řadu let v majetku města. To si ho na jednotlivé akce pronajímá od soukromého subjektu. V budoucnu bude pravděpodobně Kulturní dům přestavěn, a zanikne jeho společenská funkce. Ve městě funguje filmový klub, který využívá malého sálu v restauračním zařízení na koupališti. Město uvažuje o vybudování komunitního domu, který by měl nabízet místo pro kulturní akce a místní spolky.

V areálu šroubárny je v nově zrekonstruované budově Kotelny soukromé kulturní zařízení, které nabízí prostor především pro firemní a společenské akce, umění a technologie. Pořádají se zde hudební, divadelní i filmová představení. Dále zde probíhají diskuze, konference, výstavy současného umění, workshopy a další akce. Prostor zrekonstruovaného Uhelného mlýna poskytuje prostor pro showroom nábytku a galerii současného umění arto.to.

### rekreační vybavenost

Rekreační vybavenost je ve městě na dobré úrovni, svědčí o tom i pozitivní hodnocení obyvateli města. Město provozuje koupaliště se dvěma bazény, víceúčelovým a travnatým hřištěm a hřištěm na plážový volejbal. K areálu přináleží restaurační zařízení s malým společenským sálem. Koupaliště funguje pouze v letní sezóně. Místní fotbalový klub využívá sportoviště u řeky. Je zde velké fotbalové hřiště s trávou a zavlažováním, šatny, restaurace a menší tréninkové víceúčelové hřiště. Sokolský spolek má ve městě dlouhou tradici. Budova sokolovny je stále funkční, vytváří prostředí pro všechny sokolské sporty. V areálu sokolovny jsou víceúčelová hřiště a tenisové kurty. Sokolové tvoří zázemí pro Libčický klub házené, který zde má mezi sporty významné postavení. Město uvažuje o výstavbě kryté haly, která ve městě v současné době schází.

### maloobchod a drobné služby

Podle dostupných informací působí ve městě dvě prodejny potravin, dvě večerky, prodejna obuvi, papírnictví, drogerie, prodejna domácích potřeb a zdravé výživy, trafika, dvě kadeřnictví, prodejna oblečení, obchod se stavebninami, lékárna, autoškola a asi sedm hospod (s omezenými gastronomickými službami). Obyvatelé jsou obecně nespokojeni s úrovní služeb ve městě. Jde především o základní služby, tedy nákup potravin, běžných domácích potřeb a gastronomické služby. Objektívni důvody ve špatném stavu služeb můžeme najít v nízké kupní síle stálých obyvatel města a v návycích, kdy lidé preferují společenská setkání v soukromých prostorech a na svých zahradách. Každopádně v Libčicích existuje poptávka, která zatím není uspokojena, což může být impuls pro nové podnikatelské aktivity, kterým může výrazně pomoci i správa města.

## Závěr

Město Libčice má dobrý potenciál k tomu, aby se stalo příjemným a klidným místem k životu. Přírodní rámeček a řeka dávají městu nezaměnitelný charakter. Zajímavé přírodní i kulturní hodnoty v krajině mohou udržitelným způsobem přispět ke zdravému rozvoji turismu a rozšíření nabídky volno časových aktivit. Společenské a kulturní spolky jsou pro město charakteristické. Vytvářejí společenské vazby a posilují identitu místa. Podnikatelské aktivity ve městě i projekty na rozvojových plochách poskytují městu možnost se úspěšně rozvíjet, zlepšovat úroveň služeb a celkově zvyšovat kvalitu života ve městě. Cílem návrhové části je hledat nástroje, prostředky a mechanismy pro udržitelný rozvoj města. Slovem rozvoj v dnešní době rozumíme spíše zlepšování kvality života než rozvoj kvantifikační. Udržitelný by měl být v tom směru, že staví na stávajících kvalitách místa a současných pozitivních hodnotách a rozvíjí je dále.