

Územní studie ÚS.72 Centrum Jih

Dílčí část : ÚZEMNÍ STUDIE – TEXTOVÁ ČÁST
Objekt – název a adresa : Územní studie ÚS.72 – Centrum Jih
k.ú. Liberec
Stupeň : ÚZEMNÍ STUDIE



ZPRACOVATEL:

Zpracovatel - název, adresa firmy : IKA Veselý & partneři, a.s., Jablonecká 7/22, 460 05 Liberec V - Kristiánov
- vypracoval : Ing. Daniel Fadrhonc, Ing. arch. Jiří Bonzet
- mobil : +420 775 382 443
- e-mail : daniel.fadrhonc@ikavesely.cz
- autorizovaná osoba : Ing. Daniel Fadrhonc, Autorizovaný inženýr ČKAIT – 0501348

INVESTOR:

Objednatel - název : Teplárna Liberec, a.s.
- adresa : Dr. Milady Horákové 641/34a, Liberec IV-Perštýn, 46001 Liberec
- tel. / GSM :

ČÍSLO VÝTISKU

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

Datum : 05/2026
Číslo zakázky : 2530

OBSAH

ZADÁNÍ

A.ANALITICKÁ ČÁST	4
B.NÁVRH KOORDINACE JEDNOTLIVÝCH ZÁMĚRŮ V ÚZEMÍ	9
C.SOULAD S ÚZEMNÍM PLÁNEM	10
D.NÁVRH ŘEŠENÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	10
E.ETAPIZACE	10

ZADÁNÍ

Výchozí podmínky a podklady

- Zadání územní studie „**ÚS.72 Centrum Jih**“ Červenec 2025
- Územní plán Liberec – 6. Úplné znění územního plánu; nabytí účinnosti 11.12. 2025
- Dokumentace pro územní rozhodnutí – Cyklotrasa Odra-Nisa –Ing. Libor Jacko

Hlavní cíle a účel územní studie

Cílem územní studie je na základě analýzy území prověřit a navrhnout koncepci dalšího rozvoje a částečné přestavby lokality v souladu s principy udržitelného urbanismu a kvalitního městského prostředí.

Jedná se o složité území, ve kterém se střetává celá řada záměrů. Hlavním účelem studie je nastavit rámcové podmínky, přičemž důraz bude kladen na koordinaci jednotlivých záměrů v území. Tato studie bude v budoucnu sloužit jako podklad pro detailnější řešení lokality nebo jejích jednotlivých částí.

Současně známé záměry k řešení jsou:

1. transformace zásobníků mazutu v areálu liberecké teplárny v ploše P.1.69.SU
2. vymezení plochy pro odstavení autobusů včetně zázemí pro řidiče
3. prostupnost územím pro pěší a cyklisty – doplnění cyklostezky v úseku Košická – Čechova (jako součást multifunkčního turistického koridoru z nadřazené územně plánovací dokumentace)
4. prověřit, zapracovat nebo navrhnout na změnu tyto veřejně prospěšné stavby a opatření
 - o VU.LBK 1458/1484 založení prvku ÚSES – místní biokoridor Lužická Nisa
 - o VR.1.19.WU – snižování ohrožení území povodněmi - U teplárny víceúčelová nádrž/poldr na Lužické Nise – ve spolupráci s Povodím Labe a krajským úřadem zhodnotit rozsah
 - o VD.1.16.DS – Čechova – M. Horákové – sběrný přivaděč k odlehčení Košické ulice
 - o VD.1.70.PU – M. Horáková – Košická – Čechova – místní propojení dopravní kostry vč. TT
 - o VD.1.72.PU – Čechova – Šumavská – zlepšení technických parametrů MÚK Čechova
 - o VK.1.76.ZU – Čechova – doprovodná zeleň přebudovaného dopravního uzlu

A.ANALITICKÁ ČÁST

Vymezení řešené plochy

Jedná se o území ležící v katastrálním území Liberec [682039] a částečně v katastrálním území Horní Růžodol [682250]. Jedná se o širší centrum města navazující na páteřní dopravní komunikace ulici Dr. Milady Horákové a ulici Košická.

Území je vymezené stávajícími ulicemi Košickou a Dr. M. Horákové ze severozápadní a severovýchodní strany, dále pak sjezdem ze sil. I/35 do ulice Košické ze strany jihozápadní a tokem Lužické Nisy ze strany jihovýchodní, kde dále hranice zájmového území částečně protíná stávající areál teplárny s napojením na ulici Dr. M. Horákové.

Vymezená lokalita je o rozloze cca 3,5 ha.

A.1 Urbanistická a rozvojová analýza

- zhodnocení současného stavu v území (funkční využití, zastavěnost, volné plochy) a rozvojového potenciálu s ohledem na prostorové rezervy a možnosti funkčního rozvoje včetně posílení městské struktury (plochy vhodné k transformaci, zahuštění, revitalizaci)

Jedná se o polyfunkční území zastavěné území, které je rozdělené korytem Lužické Nisy a tělesem železniční vlečky. V současnosti je severovýchodní část podél ulice Dr. Milady Horákové využívána pro bydlení a pro průmysl, výrobu a skladování. Nachází se zde sběrný dvůr a část již nevyužívaných technologických objektů areálu teplárny Liberec. Střední část mezi korytem Lužické Nisy a železniční vlečkou je využívána pro výrobu a skladování, jako Stellplatz pro parkování obytných automobilů s postupným rozvolněním historické průmyslové zástavby mezi vlečkou a korytem řeky. Západní část je podél vlečky využívána také převážně pro výrobu a skladování s postupným přechodem k obytnému využití v centrální části území. V jižním cípu území se nachází areál Hasičského záchranného sboru Libereckého kraje včetně přidružených ploch pro sport. V západním okraj území se nachází sjezd ze silnice/35 směrem do centra s napojením na ulici Košická. V místě napojení komunikací se nachází parkoviště provozované Centrem Babylon.

Území vykazuje rozvojový potenciál a je vhodné k transformaci z původního průmyslově skladovacího charakteru, který byl vázán na přítomnost již nevyužívané železniční vlečky. Stávající územní plán transformaci území zohledňuje zrušením železniční vlečky a sjezdu z komunikace 1/35 a navrženým funkčním využitím většiny území jako smíšené obytné všeobecné. Tato územní studie se bude věnovat především návrhu funkčního řešení lokality z hlediska dopravního. Rozvoj území je zároveň vázán navazujícím rozvojovým projektem města – zbudováním tramvajové trati Rybníček -Rochlice. Tento záměr má přímý vliv na řešení přilehlé části lokality s ohledem na nutnost demolice několika nadzemních objektů. Dle předpokladu samotného územního plánu se vlivem výstavby tohoto záměru bude severní okraj lokality určen k revitalizaci a vznikne zde zelený veřejný prostor. Zástavba nadzemními stavbami bude vznikat v návaznosti na budování dopravní a technické infrastruktury a s ohledem na roztržštěnou

vlastnickou strukturu budou jednotlivé záměry jednotlivých vlastníků pozemků rozloženy v dlouhodobém časovém horizontu.

A.2 Veřejná infrastruktura

- současný stav technické infrastruktury a zhodnocení potřeby návrhu veřejné infrastruktury (např. kapacitní nedostatky v technické infrastruktuře apod.)

Současný stav technické infrastruktury odpovídá aktuální potřebám dotčené lokality. S ohledem na umístění řešené lokality v širším centru města je lokalita napojena na páteřní síť technické infrastruktury, proto navrhované záměry nepředstavují neúměrně zvýšené požadavky vedoucí k potřebám návrhu nové veřejné infrastruktury. Pokud budou v lokalitě realizovány nové záměry s připojením na technickou infrastrukturu lokalita umožňuje napojení na všechny dostupné sítě technické infrastruktury. Kapacitní řešení bude prověřeno při návrhu jednotlivých investičních záměrů. V uvedeném zájmovém území se připravuje realizace zařízení, které může být již ve fázi výstavby a bude ho provozovat společnost Severočeské vodovody a kanalizace, a.s.

A.3 Dopravní řešení a mobilita

- **struktura dopravní obslužnosti a návaznost na dopravní systém města**
- **pěší a cyklistická prostupnost, bezbariérovost**
- **parkování, zklidnění dopravy, bezpečnost**
- **identifikace bariér v území – zejména neprostupnost, fyzické překážky bránící plynulému pohybu pěších a cyklistů, prostupnost pro pěší podél přírodních prvků (např. vodních toků)**

Tato územní studie se zabývá především dopravním řešením dotčené lokality v návaznosti na širší okolí a navazující dopravní stavby v kontextu celoměstské dopravní infrastruktury. Proto je tato část zpracována samostatnou částí dopravním specialistou, viz dopravní část územní studie. Dopravní řešení tvoří majoritní část této územní studie a z jehož funkčního řešení vychází řešení celé lokality.

A.4 Veřejná prostranství a modro-zelená infrastruktura

-stávající veřejná prostranství (místa setkávání) a jejich využití, návaznost na zeleň

V dané lokalitě se s ohledem na stávající průmyslový charakter a převážně soukromé vlastnictví nenachází veřejná prostranství pro setkávání – jedná se o uzavřenou lokalitu omezenou železniční tratí která neposkytuje body zájmu ani veřejné prostranství. V navrhovaném řešení se otvírají možnosti pro vznik veřejného prostranství v koridoru.

- stávající hodnotné prvky modrozelené infrastruktury

V současném stavu lokalita nepracuje s aktivními prvky modrozelené infrastruktury. Stávající prvky představují vzrostlá stromořadí podél koryta Lužické Nisy a podél železniční trati a pás nízké a náletové zeleně mezi řekou a železnicí.

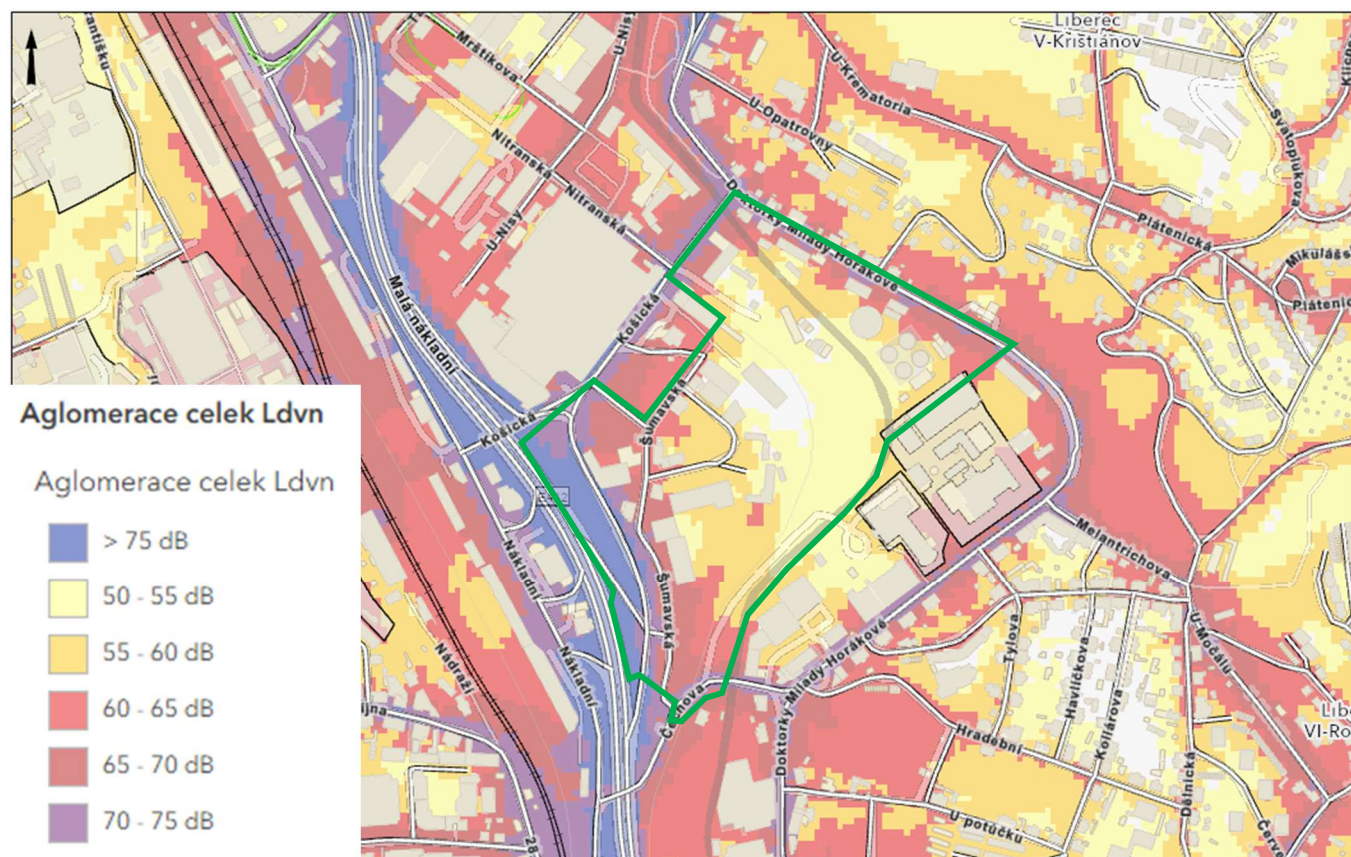
Při výstavbě nových objektů a zpevněných ploch lze modrozelenou infrastrukturu zapracovat v dalších stupních projektových dokumentací.

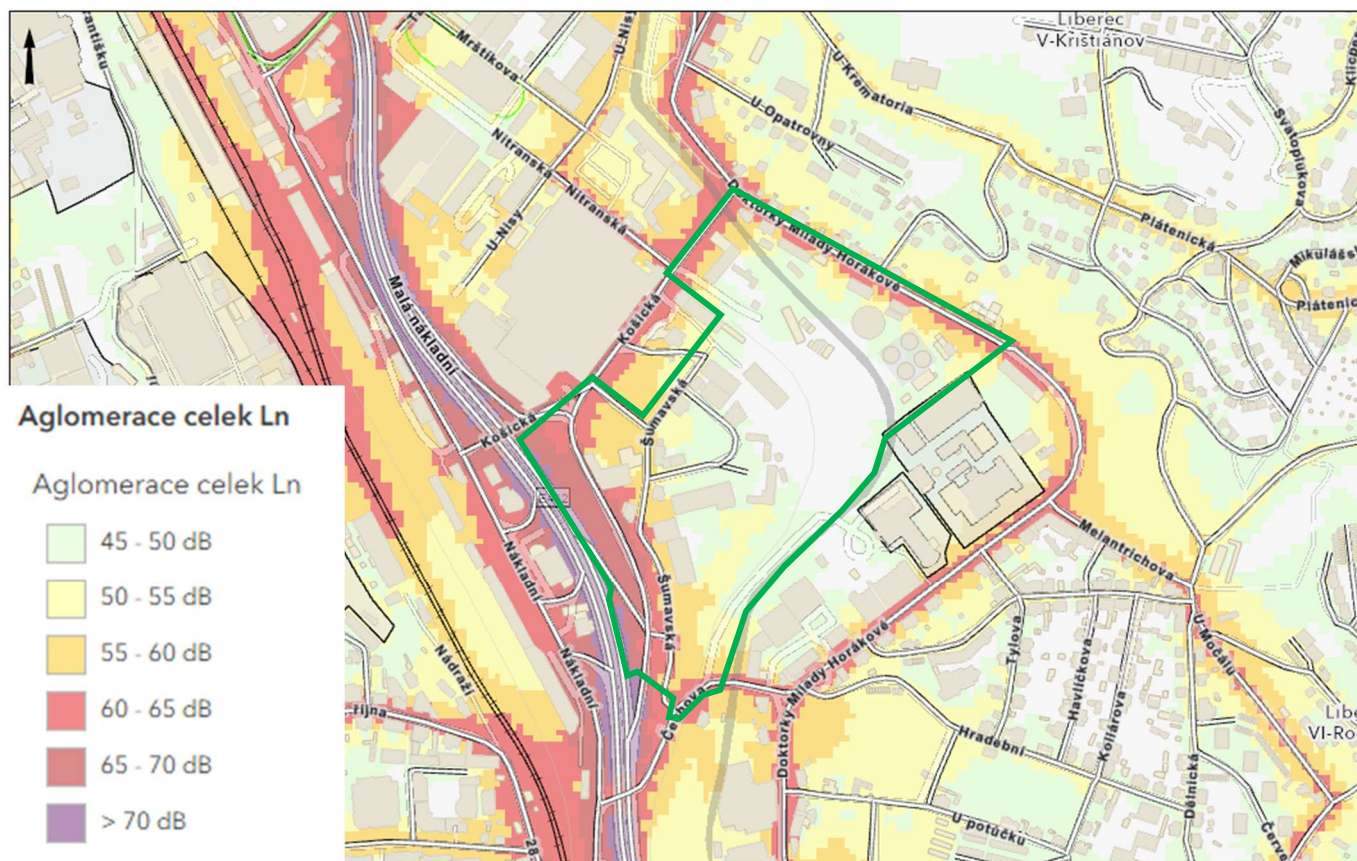
A.5 Limity, rizika a regulativy

- právní a technické limity využití území (ochranná pásma, hluk, zejména záplavové území

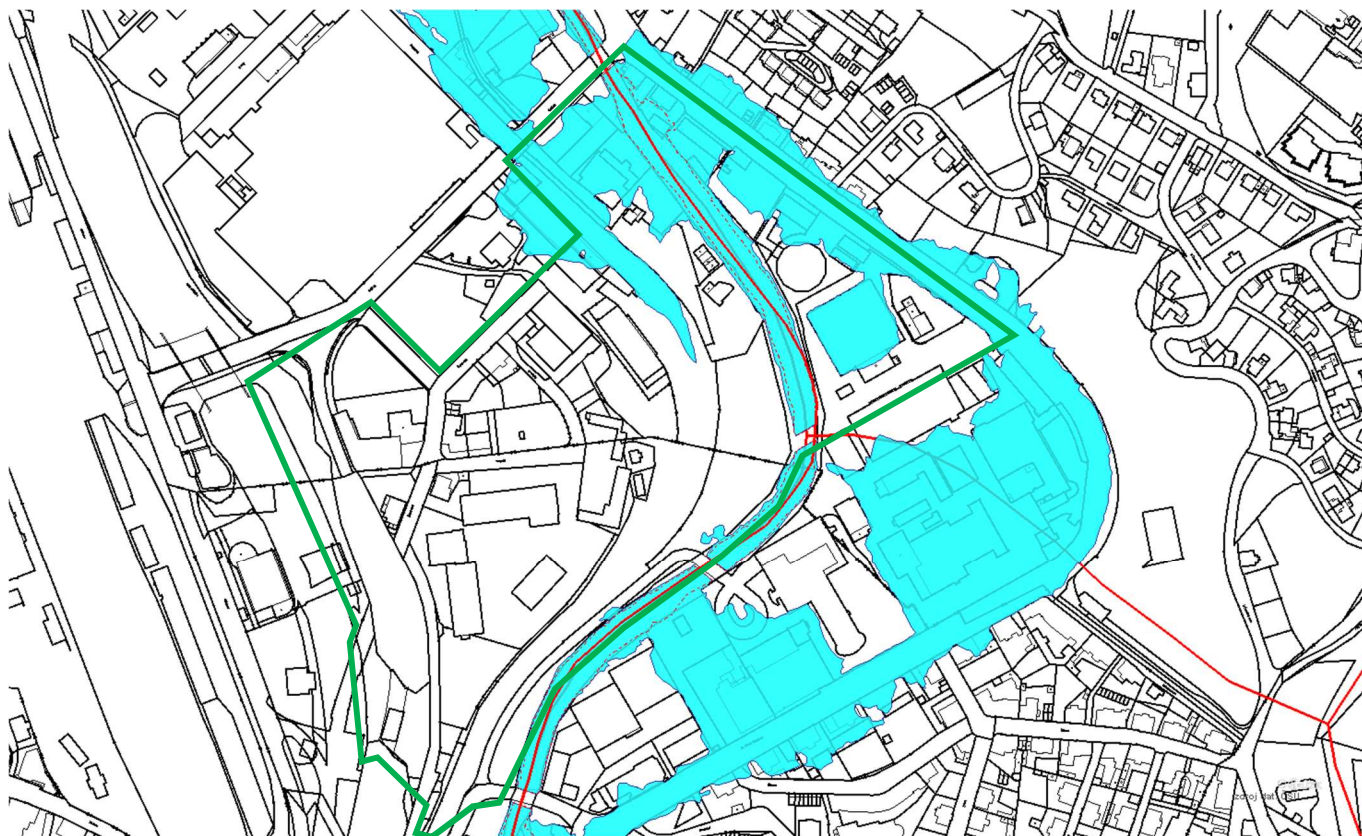
Q100 a aktivní záplavová zóna, která ovlivňuje možnosti rozvoje a zástavby)

Dle mapového portálu <https://geoportal.mzcr.cz/> jsou určeny orientační hladiny hluku L_{dvn} (hlukový ukazatel pro den-večer-noc) – hlukový indikátor pro celkové obtěžování hlukem (též L_{den}) a L_n (hlukový indikátor pro noc) – hlukový indikátor pro rušení spánku (též L_{night}). Z hlukových map je patrné značné zatížení území hlukem z dopravní infrastruktury. Jednotlivé záměry tak budou posuzovány z hlediska

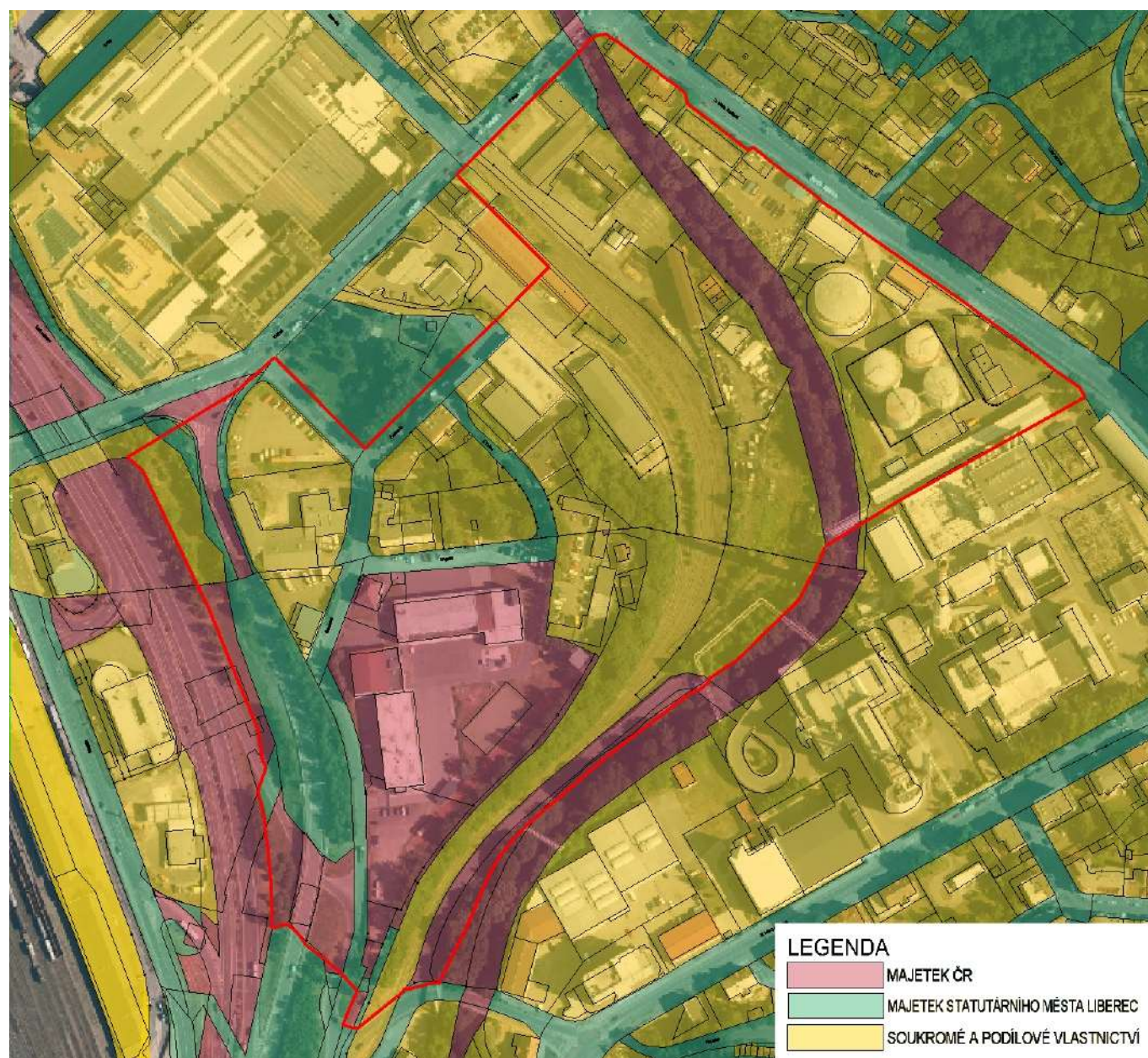




Dle mapového portálu <https://webmap.dppcr.cz/> se v řešeném území nachází záplavové území Q100 (tyrkysové podbarvení) i aktivní záplavová zóna (červená čárkovaná čára)



- majetkoprávní vztahy – vlastnická struktura pozemků



Ochranná pásma inženýrských sítí

Řešeným územím prochází inženýrské sítě ve správě CETIN, ČEZ Distribuce, ČEZ TPS, Gasnet, SČvK, SML stavební záměry musí respektovat ochranná pásma a splňovat podmínky správců zařízení a sítí.

Biokoridor lokální

Územím prochází místní biokoridor LBK.1458-1484, koridor je vázán na koryto Lužické Nisy

- rizika (kontaminace, ohrožení klimatem,...)

Nejsou známa rizika kontaminace či jiná ohrožení.

- vazba na územní plán

Lokalita je územním plánem zapojena do širších vztahů s navazujícími částmi města.

B.NÁVRH KOORDINACE JEDNOTLIVÝCH ZÁMĚRŮ V ÚZEMÍ

Majoritní částí této územní studie je vyřešení nadřazeného záměru daného územním plánem, a to řešení nového sjezdu ze silnice I/35, dále je třeba zahrnout cyklistický dopravní koridor který prochází řešeným územím, navazující záměr tramvajové trati Rybníček-Rochlice a záměr zrušení železniční vlečky v řešeném území. Všechny tyto záměry studie zohledňuje a je provedena jejich koordinace, vymezuje jednotlivé plochy těchto prvků a představuje páteřní řešení tohoto území. V další řadě územní studie řeší revitalizaci západní části areálu teplárny s návrhem záměru ploch bývalých, dnes a do budoucna nepoužívaných, mazutových nádrží pro nabíjení vozidel městské hromadné dopravy. Při jihozápadním břehu koryta Nisy je navržena dostavba soukromých bytových domů v místě zrušené železniční vlečky a zrušených přilehlých budov. Dále v území je navržena pouze dostavba při ulici Křepelčí. Další stavební rozvoj lokality je možný v intencích stávajících regulativů. Plocha po zrušeném sjezdu do ulice Košická je územní studií ponechán zelený, s ohledem na časové vazby navrhovaných změn v území nyní nelze uvažovat s reálnou zastavitelností této oblasti a je ponechána jako územní rezerva.

Vlastní koordinace záměrů je vázaná na etapizaci, viz kapitola 8 a příloha č. 8 – výkres etapizace. Realizace konkrétních projektů je vázaná na ekonomické možnosti aktérů a vlastníků nebo stavebníků v dotčeném území. Územní studie garantuje bezproblémové koordinace, navazování, respektive samostatnou realizaci jednotlivých projektů.

Cyklostezka Košická-Čechova (etapa 1.1) je v pokročilém stádiu přípravy projektové dokumentace a její realizace je závislá na povolení záměru a následném uvolnění potřebných prostředků ze strany Statutárního města Liberec, pravděpodobně podpořeného věcně příslušnými dotačními fondy veřejných prostředků. Transformace bývalých mazutových nádrží a přečerpávací stanice mazutu na místo dobíjení autobusů MHD (etapa 1.2) je vázána prvně schválení této územní studie, dále na schválení a realizaci „rozhodnutí o povolení odstranění stavby mazutových nádrží“. Po schválení této studie bude na řadě vyprojektování a povolení projektu „stanice pro nabíjení BUS včetně zázemí“. Investorem této transformace by měl být vlastník pozemku.

Další projekty v území jsou vázané na dokončení etapy 2 a finančně nákladné přestavbě železniční vlečky na komunikaci. Toto lze vnímat jako střednědobý záměr, protože na patřičné a nutné projektové dokumentaci se ještě nepracuje ani v záměru, taktéž jsme zmínku o této přestavbě nenašli v rozvojových plánech aktérů v území.

Revitalizace koryta vodního toku

Územním plánem je navrhována revitalizace koryta vodního toku – ta bude probíhat nezávisle na ostatních záměrech v území s ohledem na technický stav koryta a záměrů správce vodního toku. Tyto úpravy nemají vliv na realizaci jednotlivých záměrů.

C.SOULAD S ÚZEMNÍM PLÁNEM

Navrhované řešení je v souladu s územním plánem, s ohledem na rozměrové kapacity navrhovaných komunikací a návaznosti na cyklotrasu a koryto vodního toku je mírně upraven koridor pro umístění komunikace. Podrobnější popis viz dopravní část.

D.NÁVRH ŘEŠENÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Viz dopravní část územní studie.

E.ETAPIZACE

Viz dopravní část územní studie. Další etapy týkající se samotné zástavby v místě zrušené železniční vlečky a v místě zrušeného stávajícího sjezdu budou vycházet z etapizace dopravního řešení a s ohledem na předpokládané časové předpoklady zatím nelze určovat konkrétní parametry dostavby transformovaného území. Tyto dílčí části by měly být zpracovány po realizaci finálního dopravního řešení lokality. Nové stavební záměry v lokalitě jsou možné v intencích stávajících regulativů územního plánu.

F. ÚDAJE O POČTU LISTŮ ÚZEMNÍ STUDIE A POČTU VÝKRESŮ K NÍ PŘIPOJENÉ GRAFICKÉ ČÁSTI

Název dokumentu	Měřítko	Formát
Textová část		10xA4
C. Hlavní výkres	M 1:1000	8xA4
Dopravní posouzení pro územní studii, zhotovitel Jaroslav Pivrnec		
0 textová část		24xA4
příloha 1 situace širších vztahů	M 1:2000	2xA4
příloha 2 soulad s územním plánem	M 1:2000	2xA4
příloha 3 výkres dopravního řešení	M 1:2000	2xA4
příloha 4 informativní podélný profil sjezdu	M 1:2000	2xA4
příloha 5 vymezení ploch	M 1:2000	2xA4
příloha 6 řešení dobíjecí stanice a odstávky BUS	M 1:2000	2xA4
příloha 7 charakteristické příčné řezy	M 1:2000	2xA4
příloha 8 výkres etapizace	M 1:2000	2xA4

V Liberci, 05/2026

Vypracoval: Ing. Daniel Fadrhonc, Ing. arch. Jiří Bonzet