

## **I. Návrh opatření obecné povahy – územního opatření o stavební uzávěře**

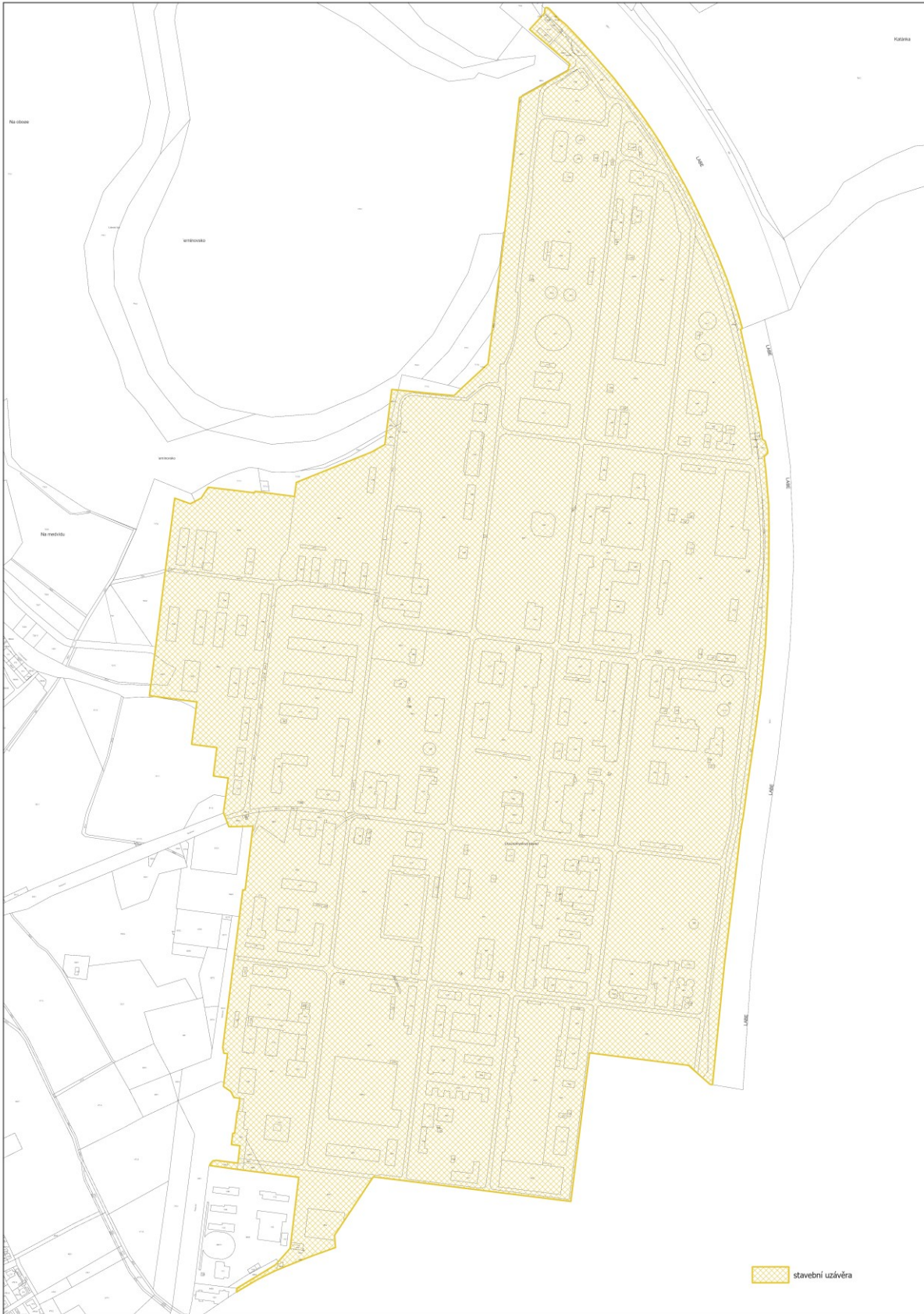
Rada obce Libiš, příslušná dle § 27 odst. 2 písm. e) zákona č. 283/2021 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále jen stavební zákon), vydává v souladu s § 128 stavebního zákona z vlastního podnětu územní opatření o stavební uzávěře (dále též jen „stavební uzávěra“) ve vymezené části katastrálního území Libiš.

Obsah územního opatření o stavební uzávěře dle § 124 stavebního zákona:

### **a) vymezení území, pro které platí stavební uzávěra:**

Stavební uzávěra se vymezuje v části katastrálního území Libiš, které je platným územním plánem Libiš (v právním stavu po jeho vydání dne 12. 9. 2022 a nabytí účinnosti dne 4. 10. 2022) vymezeno jako plocha VT, tj. „výroba a skladování – těžký průmysl a energetika“. Jedná se o jedinou takto vymezenou plochu na území obce Libiš, tvořeném jedním katastrálním územím Libiš. Tímto vymezením je dán popis hranice dotčeného území ve smyslu ustanovení § 124 odst. 3 stavebního zákona.

Území, pro které platí stavební uzávěra, je v souladu s § 124 odst. 2 stavebního zákona vyznačeno na výřezu kopie katastrální mapy:



Obr. 1 – Vymezení území, pro které platí stavební uzávěra

## b) rozsah a obsah omezení nebo zákazu stavební činnosti:

Územním opatřením se vydává zákaz realizace všech hlavních i doprovodných staveb v území vymezeném pro stavební uzávěru, které by mohly komplikovat nebo znemožnit úspěšný proces transformace velké monofunkční továrny chemického průmyslu do polyfunkční průmyslové zóny, tvořené větším počtem menších podniků či provozů výroby a služeb různého zaměření, a to zejména s ohledem na kumulativní působení tohoto procesu na pohodu bydlení v obci Libiř, bezpečnost a kapacity silniční dopravní infrastruktury a dalších veřejných prostranství obce Libiř.

Konkrétně se zákaz vztahuje na povolování záměrů včetně záměrů EIA ve smyslu § 4 stavebního zákona, a to:

- na veškeré záměry až do doby dokončení kompletní rekonstrukce ulice Spojovací mezi vrátnicí č. 4 a křižovatkou se silnicí I/9, tedy po odstranění jejího havarijního stavu.

Po odstranění havarijního stavu ulice Spojovací ve smyslu předchozího odstavce se zákaz dále vztahuje na povolování záměrů včetně záměrů EIA ve smyslu § 4 stavebního zákona, a to:

- na veškeré záměry nacházející se ve vyhlášeném záplavovém území stoleté vody  $Q_{100}$  a to až do doby vybudování a kolaudace příslušných protipovodňových opatření;
- na veškeré záměry, které by mohly ohrozit nebo zkomplikovat budoucí provedení sanačních prací při likvidaci starých ekologických zátěží dle příslušného projektu;
- na veškeré záměry, které by omezovaly funkčnost stávajícího vlečkového systému v dotčeném území;
- na veškeré záměry, které vyvolávají nároky na četnost obsluhy těžkými nákladními vozidly (po silnici) nad stanovený limit. Tímto limitem je hodnota  $TNV_{max}$  vypočtená dle níže uvedeného vzorce, která vyjadřuje maximální přípustné nároky na budoucí obsluhu dílčího areálu těžkými nákladními vozidly v jednom směru v průběhu jednoho pracovního dne. Hodnota  $P_i$  znamená výměru dílčího areálu v hektarech. Dílčím areálem se rozumí část předmětné plochy typu VT dle územního plánu Libiř, tvořící souvislý funkční a prostorový celek zaměřený na konkrétní výrobní činnost nebo služby, zpravidla jednoho vlastníka nebo nájemce.

$$TNV_{max} = \frac{P_i}{133,5} * 500$$

Hodnota  $TNV_i$ , tj. počet těžkých nákladních vozidel nutných pro obsluhu dílčího areálu se odvodí ze vzorce:

$$TNV_i = (0,1.N1+0,9.N2+PN2+N3+PN3+1,3NS+A+PA)$$

kde se dosadí předpokládané počty vozidel v jednom směru za jeden pracovní den v členění dle jednotlivých typů vozidel:

<b>N1</b>	Lehká nákladní (užitečná hmotnost do 3,5t)
<b>N2</b>	Střední nákladní (užitečná hmotnost 3,5-10t)
<b>PN2</b>	Přívěsy středních nákladních
<b>N3</b>	Těžká nákladní (užitečná hmotnost přes 10t)
<b>PN3</b>	Přívěsy těžkých nákladních
<b>NS</b>	Návěsové soupravy
<b>A</b>	Autobusy
<b>PA</b>	Přívěsy autobusů

Musí tedy platit nerovnost:  $TNV_i \leq TNV_{max}$

Zákaz stavební činnosti se týká rovněž staveb dopravní a technické infrastruktury, vyjma staveb dále uvedených. Podmínky transformačního procesu budou stanoveny ve Změně č. 1 územního plánu Libiř.

Územním opatřením o stavební uzávěře není omezena ani zakázána realizace veřejně prospěšné stavby, vymezené v ÚP Libiř, a sice:

- VK1 – protipovodňová opatření včetně souvisejících a vyvolaných staveb.

Územním opatřením o stavební uzávěře nejsou omezeny ani zakázány udržovací práce.

### **c) podmínky vyplývající ze stanovisek dotčených orgánů:**

**Bude případně doplněno na základě uplatněných stanovisek.**

### **d) doba trvání omezení nebo zákazu stavební činnosti:**

Doba trvání omezení nebo zákazu stavební činnosti je stanovena do nabytí účinnosti Změny č. 1 územního plánu Libiř, o jejímž pořízení rozhodlo zastupitelstvo obce dne 5. 5. 2025 usnesením č. 4a/18/2025, nejpozději však do 6 let od vydání územního opatření o stavební uzávěře.

### **e) stanovení podmínek pro povolování výjimek:**

Všechny druhy staveb podléhající zákazu stavební činnosti je možné v území stavební uzávěry umísťovat pouze na základě výjimek, povolených Radou obce Libiř, a pouze za předpokladu, že tyto stavby nenaruší účel stavební uzávěry, kterým je zamezení takové stavební činnosti, která by mohla ztížit nebo znemožnit budoucí využití území podle připravované územně plánovací dokumentace (ÚPD). Touto připravovanou ÚPD je úplné znění územního plánu Libiř po nabytí účinnosti Změny č. 1, která v dotčené lokalitě stanoví podmínky využití a prostorového uspořádání předmětné plochy územního plánu v souvislosti s aktuální situací postupné transformace velké monofunkční továrny chemického průmyslu do průmyslové zóny s dosud otevřenými a nejasnými konkrétními způsoby využití ve formě většího počtu menších podniků či provozů výroby a služeb různého zaměření. Případné povolení výjimky ze stavební uzávěry pro konkrétní záměr nesmí být v rozporu s platnou územně plánovací dokumentací, kterou je platný Územní plán (ÚP) Libiř, Zásady územního rozvoje (ZÚR) Středočeského kraje a Územní rozvojový plán (ÚRP).

Rada obce Libiř se bude při povolování výjimek pro jednotlivé záměry dle ustanovení § 129 stavebního zákona dále řídit následujícími hledisky (podmínkami):

- soulad záměru s aktuálním stavem návrhu Změny č. 1 ÚP Libiř, včetně dosaženého stavu jeho projednání s dotčenými orgány, nadřízeným orgánem územního plánování, sousedními obcemi a s veřejností;
- soulad záměru s cíli a úkoly územního plánování dle § 38 a § 39 stavebního zákona;
- soulad záměru s veřejnými zájmy na rozvoji území;
- soulad záměru s ustanoveními vyhl. č. 146/2024 Sb., o požadavcích na výstavbu;
- charakterem záměru a jeho možnými vlivy vzhledem k účelu stavební uzávěry; výjimku bude možné udělit v případě záměrů s prokazatelně nulovými nebo zanedbatelnými vlivy.

Rada obce bude konkrétní situaci před rozhodnutím o povolení výjimky konzultovat se zpracovatelem (odpovědným projektantem) Změny č. 1 územního plánu a se zástupcem pořizovatele této změny.

Žadatel o výjimku musí svoji žádost řádně odůvodnit. Proti rozhodnutí o žádosti o výjimku se nelze odvolat.

## II. ODŮVODNĚNÍ

Důvodem vydání územního opatření obecné povahy je potřeba zákazu, resp. omezení takové stavební činnosti, která by mohla komplikovat nebo znemožnit úspěšný proces transformace velké monofunkční továrny chemického průmyslu do polyfunkční průmyslové zóny, tvořené větším počtem menších podniků či provozů výroby a služeb různého zaměření, a to zejména s ohledem na kumulativní působení tohoto procesu na pohodu bydlení v obci Libiš, bezpečnost a kapacity silniční dopravní infrastruktury a dalších veřejných prostranství obce Libiš.

Původní koncepce i dlouholetá praxe dopravní obsluhy továrny chemického průmyslu byla založena na naprosto převažující obsluze vstupními výrobními a energetickými surovinami i výslednými produkty po železnici. K tomu byl v minulosti vybudován rozsáhlý vlečkový systém, zaústěný do železniční stanice Neratovice. Celkový výkon přeprav se pohyboval mezi 2 - 2,5 mil. t / rok. Výkon vykonávaný po silnici byl jen zlomkem celkového výkonu a pohyboval se maximálně mezi 80 - 90 tis. t / rok, zbytek obstarávala železnice. Silniční nákladní doprava byla a dosud je realizována prakticky výhradně vrátnicí č. 4 a ulicí Spojovací, která vede od této vrátnice ke křižovatce se silnicí I/9 přes území obce Libiš a v kontaktu s jejím zastavěným územím.

Z celostátního sčítání dopravy (podklady ŘSD ČR) vyplývají pro intenzity dopravy na ulici Spojovací (úsek 1-3883) následující údaje v počtu vozidel (hodnota RPDI = roční průměr denních intenzit obousměrně):

ROK	S = součet všech motorových vozidel a přívěsů	N1	N2	PN2	N3	PN3	NS	T	TNV
1990	952	93	122	17	178	7	55	554	465
1995	833	101	71	13	140	22	39	404	312
2000	1085	144	69	13	178	26	90	546	434

V pozdějších letech nebylo na předmětném úseku sčítání prováděno. Uvedené hodnoty však představují objektivní obraz zatížení ulice Spojovací těžkou nákladní dopravou v době plného provozu továrny chemického průmyslu.

Vysvětlivky:

<b>N1</b>	Lehká nákladní (užitečná hmotnost do 3,5t)
<b>N2</b>	Střední nákladní (užitečná hmotnost 3,5-10t)
<b>PN2</b>	Přívěsy středních nákladních
<b>N3</b>	Těžká nákladní (užitečná hmotnost přes 10t)
<b>PN3</b>	Přívěsy těžkých nákladních

<b>NS</b>	Návěsové soupravy
<b>T</b>	Těžká motorová vozidla a přívěsy
<b>S</b>	Součet všech motorových vozidel a přívěsů
<b>TNV</b>	Těžká nákladní vozidla (0,1.N1+0,9.N2+PN2+N3+PN3+1,3NS+A+PA)

Téměř veškerá silniční nákladní doprava pro obsluhu plochy VT v Libiši ale i na území sousedních Neratovic je a logicky bude realizována po místní komunikaci – ulici Spojovací. Tuto ulici není možné považovat za „klasickou“ extravilánovou plochu silniční dopravní infrastruktury (nadmístního významu), na kterou by se měly velké plochy výroby a skladování napojovat. Ulice Spojovací je z hlediska zákona č. 13/1997, o pozemních komunikacích, místní komunikací, která má ve smyslu § 6 odst. 1 tohoto zákona sloužit převážně místní dopravě na území obce. Z hlediska zařazení se jedná o místní komunikaci III. třídy – obslužnou, neboť obsahuje přímá připojení sousedních nemovitostí. Z hlediska své urbanisticko – dopravní funkce ve smyslu členění dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací se jedná o místní komunikaci funkční skupiny B – sběrné, s funkcí dopravně – obslužnou. Tato komunikace prochází zastavěným územím obce Libiš ve smyslu zákona o místních komunikacích a dotýká se zastavěného území této obce ve smyslu stavebního zákona, kdy v zásadě odděluje dvě velká zastavěná území obce podobné velikosti a významu. Ve vztahu k ostatním místním komunikacím a zastavěnému území obce Libiš je proto nutné posuzovat intenzity a ostatní parametry jejího využívání s ohledem na kvalitu obytného prostředí a rovněž s ohledem na bezpečnost a plynulost ostatních druhů dopravy včetně dopravy pěší a cyklistické, která spojuje obě části obce a přechází přitom přes ulici Spojovací. Tato bezpečnost a plynulost je též dána propustností křižovatky ulice Spojovací a silnice I/9 s ohledem na intenzity provozu na této hlavní silnici a směrovost a intenzitu jednotlivých křižovatkových pohybů, včetně podílu pomalých vozidel.

Proces probíhající decentralizační transformace plochy VT je logicky spojen s nárůstem nároků na obsluhu různých podniků a provozů vznikající polyfunkční průmyslové a skladové zóny silniční nákladní dopravou a významným poklesem celkového objemu a skutečné i potenciální poptávky po obsluze po železnici. Vzhledem ke značnému rozsahu transformační plochy na území obce Libiš i města Neratovice vzniká nebezpečí postupného nárůstu intenzit silniční nákladní dopravy po ulici Spojovací nad únosnou míru. Na počátku transformačního procesu se přitom může negativní vliv jednoho záměru na současnou situaci jevit jako zanedbatelný a vyhovující všem hygienickým či bezpečnostním normám. Tato „salámová metoda“ však může postupně přerůst v situaci, kdy:

- intenzity nákladní dopravy subjektivně i objektivně překročí únosnou míru a budou postupnými dílčími záměry dále „salámovou metodou“ navyšovány zcela bez regulace, nebo;
- po dosažení nepříznivého stavu a na základě tlaku tento stav dále nezhoršovat se podaří účinnou regulací omezit nebo zastavit další zhoršování, avšak zastaví se tím též (na úkor úspěšnosti dříve realizovaných záměrů) proces transformace plochy VT jako celku; mezi částmi již transformovanými tedy zůstanou „brownfieldy“ s žádnou nebo jen velmi omezenou možností využití (prakticky bez možnosti dopravní obsluhy).

Těmto nepříznivým scénářům dalšího vývoje je třeba pomocí nástrojů územního plánování zabránit, a to nejlépe v počátečních fázích transformačního procesu, který se jeví jako nevyhnutelný. Vzhledem k omezeným kapacitám silniční dopravní infrastruktury je třeba zavést plošnou regulaci záměrů, které vyvolávají vyšší nároky na obsluhu těžkými nákladními vozidly, a tím jednak podporovat záměry s nižšími dopravními nároky a dále (nepřímo) podporovat další možnosti využití stávajícího vlečkového systému, tedy případné větší objemy materiálů a zboží převážet po železnici. Územní opatření o stavební uzávěře stanovuje požadavky této regulace vůči současnému stavu silniční dopravní infrastruktury. Změna č. 1 územního plánu, na kterou je stavební uzávěra navázána, může tuto regulaci

dále zpřesnit, případně stanovit její zmírnění za podmínek odpovídajícího zkvalitnění a zkapacitnění dopravní infrastruktury na území obce Libiš.

Počet těžkých nákladních vozidel (TNV<sub>i</sub>), která obsluhují určitý záměr v určitém dílčím areálu v jednom směru a v jednom pracovním dni, se vypočítá podle vzorce daného metodikou ŘSD pro účely stanovení intenzit dopravy. Zde je zohledněno složení této dopravy při použití vozidel různé tonáže, přívěsů a návěsových souprav.

Limitní hodnota TNV<sub>max</sub> je odvozena od maximálně přípustné intenzity těžkých nákladních vozidel, která (po nezbytné rekonstrukci Spojovací ulice a odstranění dnešního havarijního stavu) ještě nezpůsobí na této ulici a v jejím okolí z hlediska vlivů na obytné prostředí a bezpečnost a plynulost dopravy zásadní problémy. Touto předpokládanou hodnotou je **500** těžkých nákladních vozidel v jednom směru a jednom pracovním dni. Tomu odpovídá 1000 těchto vozidel obousměrně. V přepočtu na roční průměr denních intenzit (RPDI), což je údaj sledovaný při sčítání dopravy, se jedná o obousměrnou hodnotu intenzity  $TNV = 1000 * 250 / 365 = 685$ . Z údajů naměřených v rámci celostátního sčítání v letech 1990 – 2000 vyplývá, že nejvyšší hodnotu TNV = 465 má údaj z roku 1990, průměrně pak bylo TNV = 404. Limitní hodnota je tudíž nastavena na cca 1,5 násobek maximální naměřené intenzity v době plného provozu továrny chemického průmyslu, kdy provoz po této ulici byl intenzivní, ale nepůsobil zásadní problémy. Otázku limitní propustnosti křižovatky ulice Spojovací a silnice I/9 s ohledem na kritický pohyb z vedlejší silnice vlevo na hlavní (směrem na Prahu), což je a jistě i bude převažující pohyb jak osobních, tak těžkých vozidel, přijíždějících ke křižovatce ulicí Spojovací, by bylo vhodné prověřit v rámci zpracování Změny č. 1 směrovým dopravním průzkumem.

Další hodnotou použitou ve vzorci pro výpočet limitní hodnoty TNV<sub>max</sub> je konstantní hodnota 133,5 (ha), která vyjadřuje „čistou“ celkovou výměru potenciálních transformačních ploch (dílčích areálů) na území plochy VT, a to v součtu jak libišské, tak neratovické části továrny. Tato výměra je tvořena plochou pro těžkou výrobu a skladování, od které jsou odečteny společné části areálu využitě pro komunikace a vlečky a dále části, které jsou pro výrobu, skladování a další služby nevyužitelné, např. břehy Labe. Do této výměry jsou záměrně zařazeny i části relativně stabilizované a využívané, jejichž transformační proces již proběhl, případně vůbec proběhnout nemusí nebo může proběhnout až ve vzdálenějším časovém horizontu. Činnosti stabilizované a řádně povolené do doby účinnosti tohoto opatření nejsou tímto opatřením co do regulace četnosti obsluhy těžkými nákladními vozidly nijak dotčeny. Jejich zahrnutí do celkové výměry transformačních ploch vychází z potřeby vyjádřit limitní zátěž této obsluhy pro celou budoucí průmyslovou zónu s tím, že k transformaci a k budoucím záměrům, které budou z hlediska přípustnosti dopravní zátěže posuzovány, může potenciálně docházet prakticky v celém dotčeném území. Použitý vzorec pak tedy vyjadřuje maximálně přípustnou zátěž těžkými nákladními vozidly pro každý dílčí areál (z celkové maximálně přípustné zátěže této dopravy na ulici Spojovací) v poměru výměry dílčího areálu k celkové výměře potenciálních transformačních ploch.

Územní opatření o stavební uzávěře zakazuje stavební činnost jen určitého charakteru (s určitými negativními důsledky na pohodu bydlení v obci Libiš, kvalitu užívání veřejných prostranství a bezpečnost a plynulost dopravy) a jen ve vymezeném území, kterým je plocha vymezená v platném ÚP Libiš jako plocha VT, tj. „výroba a skladování – těžký průmysl a energetika“. Logickou součástí územního opatření o stavební uzávěře je zákaz vydávání povolení všech záměrů (kromě výjimek povolených Radou obce, protipovodňových staveb a udržovacích prací) do doby odstranění současného havarijního stavebního stavu ulice Spojovací. Příslušné zakazy se rovněž vztahují na záměry v záplavovém území Q<sub>100</sub> (do doby vybudování příslušných protipovodňových opatření) a záměrů, které by mohly zkomplikovat nebo znemožnit sanační práce při likvidaci starých ekologických zátěží (do doby provedení těchto prací).

Stavební činnost nebude do doby vydání a nabytí účinnosti Změny č. 1 územního plánu Libiš zakázána zcela, ale bude přípustná na základě případného povolení výjimky pro konkrétní záměry. Rada obce Libiš bude v souladu s § 129 stavebního zákona tyto výjimky povolovat, pokud budou splněny podmínky uvedené v tomto opatření, čímž bude zaručeno, že nebude ohrožen sledovaný účel stavební uzávěry.

Udržovací stavební práce nejsou omezeny ani zakázány a nepodléhají povolování výjimek.

### III. POUČENÍ – PRO ŘÍZENÍ O VYDÁNÍ

Řízení o návrhu opatření obecné povahy je dle ustanovení § 172 odst. 3 správního řádu písemné.

K návrhu opatření obecné povahy může dle § 172 odst. 4 správního řádu kdokoli, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, uplatnit u správního orgánu (Obecní úřad Libiš, Mělnická 579, 277 11 Libiš) písemné připomínky.

Dle ustanovení § 127 odst. 5 stavebního zákona může každý k návrhu územního opatření o stavební uzávěře uplatnit písemné připomínky, a to do 30 dnů od zveřejnění návrhu. Proti návrhu územního opatření nelze podat námitky podle části šesté správního řádu. Správní orgán je povinen se připomínkami zabývat jako podkladem pro opatření obecné povahy a vypořádat se s nimi v jeho odůvodnění.

Návrh územního opatření o stavební uzávěře se dle § 127 odst. 4 stavebního zákona písemně projednává s dotčenými orgány, které mohou uplatnit svá stanoviska do 30 dnů ode dne obdržení návrhu. K později obdrženým stanoviskům se nepřihlíží. S dotčenými orgány, které uplatnily svá stanoviska, musí být návrh územního opatření o stavební uzávěře dohodnut.

### IV. POUČENÍ – PO VYDÁNÍ

Vydané opatření obecné povahy správní orgán oznámí dle §173 odst. 1 správního řádu veřejnou vyhláškou; opatření obecné povahy zveřejní též na úřední desce a elektronické úřední desce. Opatření obecné povahy nabývá účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky. Do opatření obecné povahy a jeho odůvodnění může každý nahlédnout u správního orgánu, který opatření obecné povahy vydal.

Proti opatření obecné povahy nelze dle §173 odst. 2 správního řádu podat opravný prostředek.

V Libiši, dne 27. 1. 2026

Mgr. Pavlína Komeščíková, DiS., v.r.  
starostka obce

Jaroslava Holinová, v.r.  
místostarostka obce