

# K O L Í N

## REGULAČNÍ PLÁN

### městského historického jádra

#### Textová zpráva

---

**Pořizovatel:** Městský úřad Kolín – odbor regionálního rozvoje  
**Zpracovatel:** Ing.arch. D. Tůmová, autorizovaný architekt (00923)  
Praha 6, Interbrigády 4, 160 00  
**Spolupráce:** Ing. J. Smíšek - doprava  
Ing. J. Kučera - vodní hospodářství  
V. Haltufová - elektro, telekomunikace  
K. Mašát - vytápění, plynofikace

---

**Termín dokončení:** listopad 2004  
Projednáno podle § 22 zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů („stavební zákon“) od 21.3.2005 do 20.4.2005

---

**SCHVALOVACÍ DOLOŽKA**  
**REGULAČNÍHO PLÁNU MĚSTSKÉHO HISTORICKÉHO JÁDRA KOLÍN**  
schválena Zastupitelstvem města Kolína  
dne 19.9.2005 č. usnesení 271

Pořizovatel:  
Městský úřad v Kolíně  
starosta ing. Miroslav Kaisler



Zpracovatel:  
Ing. arch. Dáša Tůmová  
autorizovaný architekt

Stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování  
bylo vydáno dne 5.9.2005 pod č.j. 4135/05/KÚ  
odborem územního a stavebního řízení Krajského úřadu Středočeského kraje

## Obsah dokumentace

### I. Grafická část

1 - Hlavní výkres	1:1000
2 - Inženýrské sítě- vodní hospodářství	1:1000
3 - Inženýrské sítě – energetika	1:1000
4 - Doprava	1:1000
5 - Veřejně prospěšné stavby	1:1000
6 - Širší vztahy	1:5000
7 - Příloha CO /součást doložky CO/	1:2000

### II. Textová část

#### A. ÚVOD

a) Základní údaje	3
b) Hlavní cíle řešení	4
c) Zhodnocení dříve zpracované ÚPD	4
d) Jak bylo splněno Souborné stanovisko	5

#### B. Řešení regulačního plánu

a) Vymezení řešeného území	7
b) Širší vztahy	8
c) Celková charakteristika, hlavní funkce a význam území	10
d) Návrh urbanistické koncepce	12
e) Regulační prvky plošného a prostorového uspořádání a architektonického řešení	14
f) Limity využití území včetně stanovených záplavových území	20
g) Návrh řešení	
1. Občanské vybavení	25
2. Doprava	27
3. Vodní hospodářství	33
4. Zásobení el. energií	37
5. Telekomunikace	39
6. Zásobení teplem	40
7. Zásobení plynem	43
h) Vymezení pozemků veřejně prospěšných staveb a asanačních úprav	45
i) Vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení na životní prostředí	47
j) Návrh lhůt aktualizace	50

### III. Doložka CO

## A - ÚVOD

### a) Základní údaje, hlavní důvody zpracování regulačního plánu

1. Doplňující průzkumy a rozборы - Územní plán MPR Kolín	12 1997
2. Zadání	03 2000
3. Koncept -Regulační plán městského historického jádra Kolín	06 2000
4. Úprava konceptu – aktualizace	05 2003
5. Souborné stanovisko	11 2003
6. Návrh	11 2004

- **Koncept regulačního plánu** historického jádra města Kolín byl v předchozí etapě aktualizován a upraven na základě nových souvisejících koncepčních dokumentů zejména na úseku dopravy a architektonického řešení Karlova náměstí. Průběh prací na regulačním plánu historického centra ovlivnilo rovněž souběžné zpracování nového územního plánu města.
- Projednání upraveného konceptu bylo uzavřeno bez zásadnějších připomínek. V listopadu 2003 bylo zastupitelstvem města odsouhlaseno **souborné stanovisko** pro dopracování návrhu.
- Jak se však později ukázalo, nebyly ani aktualizované podklady a změny v dopravě konečné. Projednávání podoby náměstí ovlivnila kromě rozporného stanoviska města a zástupců památkové péče i veřejná anketa. Dopravní situace v centru byla prověřována v širších souvislostech celého města novými studii, reagujícími na některé nepříznivé stránky zavedeného systému dopravní obsluhy.
- **Upravený koncept RP** byl zpracován v rozsahu, vyplývajícím z jeho požadované aktualizace. Ta se týkala nově realizovaných staveb a záměrů, které byly uplatněny v uplynulém období. Územní rozhodnutí se týkala podoby železniční zastávky a rekonstrukce několika soukromých domů se službami. Kromě toho koncept převzal změněný systém dopravní obsluhy centra a technicky reálnější variantu modernizace železnice.
- **Návrh regulačního plánu** je dopracován do závěrečné podoby se zapracováním požadavků souborného stanoviska a v komplexním rozsahu grafických příloh. Celkový způsob zpracování zůstává po formální i obsahové stránce akceptován, zpřesnění vyplývá z nové digitální podoby. Zároveň návrh RP reaguje na nové projekty a studie, na aktuální požadavky dopracování náměstí, a na potřebu permanentních změn a ověřování dopravních opatření v centru.

#### Hlavní důvody pro zpracování RP.

- Schválený RP je závazným podkladem v územním a stavebním řízení pro zpracování podrobnější projektové dokumentace na území historického jádra. Územní ani stavební rozvoj v historickém jádru není dosud usměrňován žádnou podrobnější územně plánovací dokumentací. V r. 1992 zpracovaný územní plán zóny městské památkové rezervace nebyl pro rozvoj exponované části města prakticky použitelný.
- Rozhodující přeměna vlastnických vztahů a s ní související stavební aktivita na území historického jádra již odezněly, přesto nelze území považovat za stavebně dokončené a bezproblémové. Regulační plán v tomto směru stanovuje mantinely, v kterých je možno se pohybovat, aby nedošlo k narušení prioritních hodnot celého území.

### b) Hlavní cíle, které sleduje regulační plán

1. Vytvořit reálný, projednatelný a prakticky uplatnitelný podklad pro usměrňování územního a stavebního rozvoje v historickém jádru.
2. Umožnit funkční regulaci stabilizaci obytné funkce i stabilizaci obyvatel.
3. Vytvořit jasné výchozí podmínky pro vstup investorů v případě zájmu o výstavbu.
4. Umožnit rozvoj městovorných funkcí tak, aby historické jádro města plnilo úlohu živého obslužného, společenského a správního centra pro celé město i jeho spádovou oblast.
5. Zajistit žádoucí prosperitu území rozvojem podnikatelských aktivit a vytvořit příznivé prostředí pro aktivity turistického a cestovního ruchu, které mohou historické centrum města obohatit a zkvalitnit.



6. V neposlední řadě vytvořit koncepční a právně závazný podklad pro usměrnění stavební činnosti z hlediska ochrany a zachování historického dědictví města, neboť zásady této ochrany mohou být fakticky zakotveny právě v RP.
7. Umožnit bezkolizní fungování provozu historického jádra z hlediska dopravních vazeb a kapacitních možností technické infrastruktury.
8. Vytvořit předpoklady pro zvýšení kvalit životního prostředí a celkové kultivovanosti a atraktivnosti prostoru pro pobyt a setkávání lidí ve smyslu sociálních kontaktů.

### c) Zhodnocení schválené ÚPD, základní podklady

#### Podklad závazný /nadřazená ÚPD/

V platném **ÚPN města Kolín** je území historického jádra charakterizováno jako regenerační zóna se specifickými nároky na výstavbu a s omezenými dopravními možnostmi. Následující regulativy a limity byly akceptovány RP.

- **funkční využití:** smíšené centrální území sloužící hromadnému a rodinnému bydlení, podnikatelské činnosti a občanské vybavenosti.
  - hromadné bydlení
  - plochy obslužné sféry s indexem konkrétní funkce
  - plochy výrobní
  - plochy zeleně
  - Doprava na místních komunikacích je navržena s upraveným režimem, je charakterizovaná intenzivním pěším provozem s možností cyklistické a dopravní obsluhy a s odstavováním vozidel dle přikázaného režimu.
- **územní limity:** hranice záplavového území Labe Q100,  
hranice regionálního biokoridoru Labe  
trasa navrhované vodní cesty  
urbanisticky hodnotné území - ochrana panoramatu je dána statutem MPR.

### VYHODNOCENÍ DALŠÍCH PODKLADŮ VYUŽITÝCH PRO ŘEŠENÍ RP

Podklady nezávazné, které byly zohledněny v dílčích částech, jedná se o:

- ÚP zóny MPR Kolín (1992 - arch. Koutová) *návrh dostavby proluk, výškopis*
- Průzkumy a rozborů (1997- arch. Tůmová) *funkční i prostorová aktualizace v období od r. 1992, v podrobnosti jednotlivých objektů (rozšířené v r. 1999 o Sokolskou ulici a území podél Labe)*
- Mapové podklady – katastrální mapy 1:1000 *(aktualizované terénním šetřením v rámci P+R pro potřeby RP)*
- Studie modernizace žel. uzlu Kolín 1996
- Ověřovací studie reálnosti Klavarské spojky – dlouhodobý výhled (Metroprojekt 1995)– *záměr překrytí železnice v prostoru pod MPR*
- Studie vodní cesty na Labi (2000 - Ing. Stahl) – *návrh ÚPN města Kolín*
- Řešení dopravy v klidu v centru Kolína (1999 Promika) – *situování hromadných garáží v prostoru pod sladovnou.*
- Studie využití Zámek-pivovar (2000 - M. Houdek) -*využití prostoru Ječných púd pro drobné živnostníky a tržiště*
- DÚR projekt železniční zastávky –SÚDOP
- Studie obnovy Domu s pečovatelskou službou v Husově ul.–*včetně řešení parteru*
- Stavební úpravy Karlova náměstí – *soutěžní projekt /arch.Chmelová 2003/*
- Studie kruhové křižovatky Politických vězňů - Legerova
- Situace úprav parkoviště Delvita 1:250
- Rekonstrukce domu K. Světlé 147
- Rekonstrukce a dostavby vnitrobloků – *Kouřimská čp.12 a 13*
- Rekonstrukce a dostavby vnitrobloků *Karlovo n. čp. 7 a čp.90*
- Obchodní pasáž Rubešova – *Mostní ul.*



- Dopravně inženýrská studie Kolínska v návaznosti na průmyslovou zónu Kolín-Ovčáry – prognostická a návrhová část fi DHV 11 2004
- Projekt rekonstrukce domů s pečovatelskou službou Husova ul.
- Studie zástavby bývalého objektu , Orchidea ´ v soutěžních variantách
- Stavební úpravy Karlova nám. 10/2004
- Revitalizace Kolínského zámku, obnova a využití – LAPISREFUGII 2004, Sdružení pro Kolínský zámek

#### **d) Jak bylo splněno Souborné stanovisko**

##### **Projednávání konceptu**

Proběhlo ve dvou etapách - 1.koncept v 04 2001

2.upravený koncept byl znovu projednán v 05 2003 Poté bylo formulováno souborné stanovisko se zapracováním připomínek DOSS.

##### **Ze schváleného souborného stanoviska vplynuly následující úpravy pro návrh:**

V textové části se jedná o úpravu závazné části funkčních a prostorových regulativů a územních limitů , dále o některé změny zahrnuté v Hlavním výkrese . Tyto korekce jsou obsaženy v příslušných kpt. návrhu regulačního plánu.

##### **V grafické části :**

- Výkres inž. sítí energetika zákresy - OP trafostanic  
- 2 radioreléové trasy  
*- požadavek Stč. plynáren na zákresy tras VTL plynovodů a jejich OP není splněn, protože územím tyto trasy neprocházejí.*
- Ve výkrese veřejně prospěšných staveb zrušit záměr na veřejné parkoviště na pozemcích Vojenské správy v Sokolské ul.
- V Hlavním výkrese zrušit návrh na 2 podl. garáže v prostoru pivovaru, ponechat jen parkoviště, zrušit navržený průjezd ze Sokolské
- Požadavek na zpracování Doložky CO s graf. přílohou

##### **Aktualizace realizovaných staveb v souladu s konceptem :**

- Rekonstrukce zámku s asanační nepůvodní přístavby
- Přístavba obytného domu v Parlářově ul. č.28
- Stavební řízení lávky u zastávky ČD
- Rekonstrukce domů v ul. K.Světlé a u Zlaté ul.
- Realizace plynovodní přípojky sladovny

Mimo požadavky souborného stanoviska byly v návrhu RP zapracovány aktuální změny a záměry , které jsou připravovány odlišně od schváleného konceptu:

- Změna funkčního využití hotelu Savoy – místo funkce obslužné fce smíšená s podílem bydlení
- Rekonstrukce domů s pečovatelskou službou v Husově ul. – úprava veřejného prostoru /průchody/ s ponecháním vzrostlé zeleně dle původního záměru
- Soutěžní náměty na řešení zbouraného objektu ,Orchidea ´ - doporučená varianta
- Podoba Karlova nám. odsouhlasená org. památkové péče – úprava šířkového profilu komunikací v severní části nám. s respektováním stávajícího rozsahu centrální plochy, ozelenění 2 osluněných průčelí /sever a východ/. Ponechání omezeného rozsahu parkovacích ploch na náměstí /50/.
- Zrušení obousměrného průjezdu Pražskou ul.
- Realizovaná úprava 4 parkovacích stání v ul. Politických vězňů.
- Návrh dopravního řešení reaguje na připravovanou změnu dopravního systému centra tím, že

dopravní opatření jednosměrných ulic a ploch pro parkování navrhuje směrně.

- Zásadnější změna je navržena v RP oproti konceptu v dopravním systému cyklistické dopravy návrhem samostatných cyklistických stezek v jednosměrných ulicích historického jádra, aby bylo dosaženo průjezdnosti v obou směrech. Rozsah parkovacích ploch se nemění.

## B – Řešení regulačního plánu

### a) Vymezení řešeného území - základní identifikační charakteristiky

Celkový rozsah území: 14,16 ha  
 Počet obyvatel: 1071  
 Počet bytů: 544  
 Počet obyvatel/byt: 1,97  
 Hustota obyvatel/ha: 75,6  
 Bilanční území: členění na 1-13 bloků  
 4 urbanistické obvody: I. celý obvod II., III., IV. – části obvodů

- Hranice řešeného území je vymezena osami ulic Politických vězňů, Mostní, Sokolské a současnou břehovou čarou Labe mezi Masarykovým mostem a železničním přejezdem k Rybářské ulici. Řešené území tvoří převážně Městská památková rezervace.

#### Základní ukazatele dle bilančních území

- **Prognóza návrhu - Tab. vývoje počtu obyvatel a rozsahu bytového fondu**

Blok	počet obyvatel			počet bytů - <i>odpad</i> <i>+nárůst</i>				
	1992	1997	návrh	1992	1997	2000	návrh	
1	243	181	197	138	132	0		+8
2	129	98	66	45	42	-9	-7	-
3	66	49	49	23	21	-2	-5	+7
4	41	16	20	18	9	+1		+1
5	63	68	64	31	32	-2	-2	+2
6	64	61	55	29	30	0	-3	-
7	59	51	41	15	21	-3	-2	-
8	105	65	61	45	32	0	-6	+4
9	158	90	88	69	49	0	-4	+3
10	157	134	152	61	63	-1	-1	+10
11	184	141	135	74	67	-4	-3	+4
12	99	117	112	43	46	-10	-4	+6
13		44			29			
<b>celkem</b>	<b>1368</b>	<b>1071</b>	<b>1040</b>	<b>591</b>	<b>544</b>	<b>514</b>	<b>522</b>	
balance	100%	-312 /22%		100%	-47 /8%	-30	-37	+45

## b) Širší územní vztahy

- Historické jádro Kolína je svou polohou a úzkými vazbami k okolí **součástí širšího obslužného centra**. Dominantní zde zůstává **funkce správního centra** pro Kolínský region. Nezastupitelná je jeho role střediska **kulturních a společenských aktivit** regionálního významu.
- Historické centrum Městské památkové rezervace /MPR/, ohraničené **prostorově a urbanisticky** hradebním okruhem ulice Politických vězňů, vymezuje nepravidelný oválný půdorys, ukončený na severní straně terénní hranou s koridorem železnice podél Labe.
- Krajinným fenoménem Kolína je **řeka Labe**, protékající pod historickým jádrem města. Prostorově byla již v minulosti odříznuta železniční tratí, vizuální kontakt se uplatňuje ze skalní terasy nad železnicí.
- S rozvojem města rostou **nároky na jeho centrální zónu**, zvláště pak na historické jádro. Vzhledem k omezeným kapacitním možnostem v historickém jádru vyvolávají nové aktivity centrálních funkcí potřebu prostorového rozvoje širšího centra. Území po obvodu MPR je s výjimkou prostoru za Delvitou **stavebně stabilizované** a neumožňuje další územní rozvoj.
- Hlavní nároky, které historické centrum svým provozem vyvolává a které nemohou být zcela uspokojeny na území MPR, je **potřeba parkování a odstavování vozidel**. V širších vztazích jsou v souladu s ÚPN města vymezeny hlavní plochy parkovišť a výhledových hromadných garáží. Další parkovací možnosti mimo centrum jsou navrženy při hlavním silničním okruhu. Výhledové rezervy spočívají v budování podzemních garáží např. v prostoru nám. Republiky před Delvitou či ve využití areálu Technických služeb.
- **Další nároky, které nemůže pokrýt vlastní historické jádro**, jsou služby vázané na těžkou nákladovou /nad 3,5t/ nebo intenzivní dopravní obsluhu /velkokapacitní sklady a obchodní domy/.
- **Dopravně** je území historického jádra připojeno ve 4 místech **na městský dopravní systém**, který propojuje základní městské části - Pražské, Kouřimské a Kutnohorské předměstí a Zálabí na druhém břehu Labe. Radiálně okružní dopravní schema centrálního území rozvíjí historicky založený systém a vzniklo díky příznivé terénní konfiguraci. Umožnilo vyloučit průjezdnou dopravu z Karlova náměstí a převést hlavní dopravní zátěž na nový labský most.
- Významnou vazbou historického centra na širší okolí je jeho **provázanost s peším systémem města**, která umožňuje optimální dostupnost centra. Základní směry pěších tras procházejí v souběhu s radiálními komunikacemi, které představují hlavní obchodní třídy širšího centra. Jedná se o komunikace Pražskou, Legerovu a Kutnohorskou a přes Masarykův most na Zálabí. Jižním směrem směřují do hlavních obytných částí města další dvě trasy křížující silniční průtah pěšími podchody.
- 2 pěší tahy procházejí historickým jádrem východně k vlakovému a autobusovému nádraží a západně k zastávce ČD a na Kmočův ostrov. Tyto vazby jsou zvláště významné a intenzivní, pěší trasa k nádraží je v mnoha městech rozvíjena jako nejnávštěvnější pěší zóna města.
- Všechny pěší trasy slouží ve městě zároveň **jako cyklistické**, ta má v Kolíně díky rovinatému terénu příznivé podmínky. V návrhu RP byla preferována možnost obousměrného průjezdu centrem na úkor dopravní obsluhy. V jednosměrném automobilovém provozu jsou navrženy samostatné cyklistické stezky pro opačný směr.
- Navržená **cyklistická stezka** podél Labe, která směřuje na Kmočův ostrov má rekreační charakter. Uvažovaná pěší lávka přes Labe napojí centrum Kolína s celoměstským rekreačním zázemím v Borkách a s Labskou cyklistickou magistrálou.
- **Železnice** prochází v terénním zářezu pod MPR, zastávka ČD je s hlediska dostupnosti centra situována optimálně.
- Návrh RP zohledňuje i **osobní lodní dopravu** po Labi s obnoveným přístavištěm pod historickým jádrem.
- Další vazby na širší území se týkají **připojení historického jádra na celoměstské inženýrské sítě**:

V první řadě je to teplovodní rozvod z CZT z elektrárny na Zálabí.

Ze Zálabí je centrum připojeno kabelovým rozvodem na rozvody silnoproudu VVN.



Pod historickým jádrem byl nedávno dokončen kmenový sběrač kanalizace, ústící do nové ČOV na Borkách.

Vodovodní řad je součástí širšího centra, připojení historického centra je umožněno ze všech hlavních směrů. Zatímco většina kabelových rozvodů byla v nedávné době rekonstruována, rozvody vodovodů a zejména kanalizace mají ještě historický charakter a je nutno počítat s jejich rekonstrukcí.

Po obvodu historického jádra prochází středotlaký plynovod, vlastní rozvody v centru jsou z nízkotlakých řadů.

Ulicemi historického jádra procházejí 3 kabelové rozvody dálkových telekomunikačních tras DOK, území se dotýkají 2 radioreléové trasy.

### c) **Specifické charakteristiky řešeného území historického jádra vyplývající z jeho polohy a funkcí**

- **Základní prostorová charakteristika** území vyplývá z jeho historického založení na skalnatém ostrohu nad řekou Labem. Tato strategická poloha podtrhuje pevnostní charakter středověkého města obehnaného okruhem hradeb. Jedinečná poloha historického jádra na vyvýšenině navíc zdůrazňuje jeho význam a umocňuje dominantnost městského centra i v dálkových pohledech.
- Převážně rovinatý terén, ve kterém se postupně rozvíjelo celé město, a poměrně málo existujících územních bariér, umožnily zachovat historické centrum i pro současnost jako skutečné těžiště města, tomu odpovídá založení komunikační systém.
- Za nejhodnotnější urbanistickou strukturu je považováno obdélné náměstí, které obklopuje pravidelná bloková zástavba, charakteristická pro goticky založená města. Výškově dominuje kostel sv. Bartoloměje, jehož silueta je hlavním poznávacím znakem města.
- Prostorové a kompoziční uspořádání centra a jeho historická hodnota, vyjádřená statutem MPR, vytvářejí z tohoto území jedinečný a neopakovatelný celek, který je nejcennější částí města. Centrum navozuje atmosféru z vnímání celého města jeho návštěvníky a předurčuje celkový dojem. Nejen na turisty příznivě působí autentické prostředí, historická paměť místa, pro které nejvíce vyhledávají toto prostředí, lákavé k pobytu. Pro místní obyvatele je historické jádro vyhledávaným místem sociálních kontaktů a kulturních zážitků.
- **Z hlediska funkčního využívání** je pro centrum typické prolínání obytných a obslužných funkcí, přičemž tendence v uplynulém desetiletí směřovaly k úbytku bytů a obyvatel. RP navrhuje regulaci stabilizovat plochy bydlení.
- Tlak na odbydlování objektů a zřizování dalších kancelářských prostor již polevil, neboť se v tomto druhu podnikání vyrovnala poptávka s nabídkou. Jsou vyhledávány prostory mimo centrum cenově dostupnější a se zajištěnou dopravní obsluhou.
- Historické jádro je smíšenou centrální zónou s hlavní obslužnou a doplňkovou funkcí obytnou. Plní funkci centra nejen pro obyvatele města, ale i pro širší spádový region. V historickém centru Kolína je třeba spatřovat i hlavní přitažlivost pro turistický ruch, která není zatím plně využita. Nejvyšší atraktivita provozoven služeb je v místě přízemí, což funguje u převážné většiny domů situovaných v centru a toto uspořádání je návrhem RP dále rozvíjeno.
- **Monofunkční objekty** občanské vybavenosti představují zejména zařízení správní a kulturně společenská. Tyto funkce jsou v centru prvořadé a nezastupitelné a jsou návrhem stabilizovány. Rovněž církevní zařízení jsou typickou součástí historického centra podtrhující jeho celkový význam. Reprezentativní charakter centra utvářejí novodobé finanční a bankovní domy.
- **Historická struktura a technický stav objektů** neodpovídají požadovaným standardům bydlení a tak, i když zásadní rekonstrukční zásahy objektů již v uplynulém desetiletí proběhly, tento proces bude pokračovat ve zmenšené míře i nadále. Vysoká atraktivita stavebních míst v centru vedla v minulých obdobích k maximální zastavěnosti bloků až na hranici kvality obytného prostředí.
- **Souvislejší plochy zeleně** se vyskytují pouze podél hradebního okruhu - na parkánu u kostela sv. Bartoloměje, u synagogy a v areálu zdravotní školy. V prostoru na terénní hraně nad železnicí dotváří zeleň krajinný obraz historického panoramatu. Díky nedávné rekonstrukci

některých obytných a pěších zón se podařilo obohatit obytné prostředí historického jádra o prvky zeleně formou výsadby drobných kulovitých stromů. Vnitřní bloky se zahuštěnou zástavbou zeleně téměř postrádají. Plochy zeleně jsou návrhem RP zachovány a je navrženo jejich rozšíření formou uličních stromořadí. Jako odpočinkové zázemí jsou obyvateli centra využívány nedaleké Komenského sady, v menší míře pak Kmochův ostrov.

- **Prostor kolem řeky Labe**, který byl tradičně využíván jako společenské a výletní místo, ztratil regulací břehů přírodní charakter a měřítko a tím i na své přitažlivosti. Odříznutím historického centra od řeky železniční tratí došlo k postupné degradaci labského nábřeží, které začalo být využíváno stále více pro výrobu a stalo se víceméně odvrácenou stranou města. To se týká nejen Formánkova mlýna s bývalou sklárnou, ale i prostoru městských lázní, které sloužily jako odpočinkový a společenský prostor. Celý pás podél řeky, který v sobě skrývá nevyužitý rekreační potenciál, je návrhem RP navržen k regeneraci, aby se mohl opět stát součástí života města.
- Velice citlivou zůstává v historickém jádru relace pěší a automobilové dopravy. Po zrušení vyhrazené dopravně zklidněné zóny bylo centrum otevřeno všem návštěvníkům a provoz automobilové dopravy se zákonitě zintenzivnil na úkor pohody pěších. Historická struktura úzkých ulic neumožňuje saturovat celkové nároky na dopravu, kterou vyvolávají jednotlivá zařízení situovaná v centru. Zejména dopravu v klidu nelze řešit uspokojivě a každá snaha o vyřešení disproporce naráží na znehodnocení kultivovaného prostředí historického jádra nebo se přenáší zvýšeným tlakem na území kolem centra podél hradebního okruhu.

#### d) Návrh urbanistické koncepce

Urbanistická koncepce je založena na několika prioritních zásadách, které jsou uplatněny v návrhu regulačního plánu prostřednictvím regulativů.

1. Základem urbanistické koncepce je **zachování stávající urbanistické struktury** historického jádra s respektováním stavebních a uličních čar a historické parcelace stavebních pozemků v prolukách. Dostavby jsou navrženy výhradně na místech dříve zbouraných objektů.
2. **Výškové hladiny** hlavních funkčních objektů jsou stabilizovány, u nových objektů jsou založeny na historické rozmanitosti a různorodosti uličních průčelí. Celkově návrh respektuje dané měřítko, v několika případech je doporučena korekce u převyšovaných objektů.
3. **Obnova vnitrobloků** je založena na principu respektování příznivých podmínek životního prostředí, zajišťujících zároveň potřebnou regeneraci. Snahou je zachování dobové atmosféry jako je zachování kamenných ohradních zdí a respektování měřítka staveb a rozmanitosti prostorového uspořádání. Dostavba je umožněna jako rekonstrukce dvorní zástavby max. 1-2 podl. objekty, se zachováním stávající intenzity zastavění. Ve zvláštních případech se nevylučuje ani celoplošná dostavba přízemí vnitrobloku formou obchodní pasáže, pokud nebudou zhoršeny hygienické podmínky a osvětlení sousedních objektů vnitrobloku.
4. **Z architektonických prvků** nové zástavby je kromě výškové hladiny závazně uplatněn způsob zastřešení sedlovou střechou a požadavek komponovaného nároží. U stávajících objektů je doporučena korekce střechy a podlažnosti, korekce fasády nebo 1 np. a architektonické ztvárnění štítu. Zároveň je v některých objektech umožněna podkrovní vestavba. Stavební zásahy do objektů jsou odstupňované podle památkové hodnoty, nevhodná zástavba je doporučena k přestavbě, označeny jsou objekty k demolici.
5. **Základem funkčního využívání** v regulačním plánu je zajištění stabilizace obytné funkce min. v těch objektech, které slouží ve zvýšené míře již dnes k bydlení. Záměrem je, aby centrum zůstalo živé a nedocházelo k nežádoucímu odbydlování. Rozvoj služeb je umožněn prakticky ve všech objektech včetně přízemních částí obytných objektů. Zásadní kvalitu přináší budování průchodů a obchodních pasáží s využíváním vnitrobloků pro veřejnost, které regulační plán podporuje. Areál pivovaru se zámkem je pojímán jako kulturní a komunitní centrum. Výrobní zařízení zůstávají zachovány pouze v prostoru pivovaru /sladovna/ a v objektech Formánkova mlýna u Labe.
6. **Doprava** v historickém jádru není RP určena závazně v plném rozsahu, i když je v návrhu zakreslena požadovaná úprava schválená souborným stanoviskem. Organizace dopravy je proto navržena jen směrně jako reakce na souběžné prověřování některých odlišných dopravních opatření. Parkovací plochy zohledňují rozsah daný schváleným konceptem. Nově je v RP doplněn



systém cyklistické dopravy s oddělenými jízdními pruhy. Rekreační cyklistická stezka je navržena podél Labe. Železniční doprava akceptuje reálnější variantu modernizace železniční trati s protihlukovými opatřeními a modernizací zastávky.

7. Pro zvýšení turistické atraktivity jsou v RP navrženy nové **pěší a vyhlídkové trasy** - po hraně terasy nad Labem, přechod parkánem kostela sv. Bartoloměje, pěší promenáda s nábřežím podél Labe, průchod zámeckým areálem s bránou k zastávce ČD a nový nadchod nad železniční tratí, zpřístupňující břeh Labe. Návštěvnost centra je přímo závislá na jeho prostupnosti a nabídce pestrých zážitků.
8. **Technická infrastruktura** umožňuje další rozvoj s předpokladem rekonstrukce některých řadů zejména vodovodních a kanalizačních. Pro posílení energetiky se uvažuje s novou TS v prostoru pivovaru. Zásadnější obnova zástavby u Labe je vázána připojením na nový plynovodní řad.

Připravovaná rekonstrukce náměstí je spojena se záměrem vybudovat pro technické vybavení kolektory nebo kabelovody, které umožní následně snadnější údržbu a opravy. Tento zatím nepotvrzený záměr není RP zohledněn i z toho důvodu, že inženýrské sítě jsou v ÚPD navrhovány jen směrně.

### e) Regulační prvky funkčního a prostorového uspořádání a architektonického řešení

- Pro rozvoj městského historického jádra jsou regulačním plánem stanoveny **zásady funkční a prostorové regulace**, kterými jsou dle stavebního zákona usměrňovány další stavební i jiné činnosti v tomto území. Právní závaznost těchto regulativů musí být zakotvena v obecně platné vyhlášce o schválení regulačního plánu. Regulační zásady představují **výchozí podmínky pro vstup investorů**, proto je v zájmu všech se s těmito podmínkami seznámit.
- Účelem navržené regulace je **usměrňování všech činností** v území tak, aby zůstala zachována jeho historická hodnota daná půdorysnou stopou, prostorovou strukturou a celkovým obrazem památkové rezervace. Zároveň regulace umožňuje rozvoj, který tyto kvality zhodnocuje a využívá. Pomocí regulačních zásad by měly být omezeny nebo vyloučeny činnosti a provozy, které mají nepříznivý dopad na životní prostředí historického jádra a které znehodnocují pobyt v něm.
- Veškeré vyjádřitelné regulativy jsou zachyceny v **Hlavním výkrese č. 1** Regulačního plánu, který je souhrnným závazným podkladem pro rozhodování.
- Regulační plán umožňuje **uplatnit regulační prvky až do podrobnosti jednotlivých parcel** včetně usměrňování výstavby ve vnitroblocích. **Závazná** je regulace pro hlavní funkční objekty. Vymezuje jasná pravidla v nesporných částech funkční i prostorové identity jednotlivých objektů. Závazné jsou i všechny vyhlášené územní limity, včetně vymezení nemovitých kulturních památek. Prostorová regulace vnitrobloků a některé prvky prostorové regulace hlavních objektů je zařazeny mezi **směrné regulativy**.
- Regulační plán pouze usměrňuje a dává rámcovou představu, ale nemá nekvalifikovaně řešit detaily, které nemůže RP postihnout. Je tak umožněno rozhodování stavebního úřadu a orgánů památkového dohledu, aby nebylo regulačním plánem předjímáno řešení, které umožňuje více variant.
- Závazně** se v RP řeší **využití uličního parteru pro veřejný provoz**, včetně odlišení automobilového provozu a pěších. Pěší provoz je usměrňován i ve vnitroblocích. Vytváření obchodních pasáží a spojovacích cest je v zájmu ekonomického rozvoje území a návrh doporučuje tyto aktivity jako žádoucí.



## **A. Funkční regulace – funkční využití území**

Funkční regulace je v návrhu RP závazná a je zobrazena jako návrhový stav v Hlavním výkrese č. 1. Rozvoj je navržen v plochách nové zástavby.

*Funkční využívání je vymezeno u hlavních funkčních objektů pro :*

1. hromadné městské bydlení
2. smíšenou centrální funkci
3. obslužnou sféru
4. výrobně komerční zařízení, sklady
5. technická zařízení

1. **Hromadné městské bydlení** je RP zachováno v objektech s více než 3 byty. Při modernizaci se připouští max. pokles bytů o 20%, pro zajištění stabilizace obytné funkce v území se vyžaduje zachování současné obytné plochy.
2. **Smíšená funkce centrální** je navrhována ve všech domech s 1-3 byty, při rekonstrukci se předpokládá zachování min. 1 bytové jednotky /i v podkroví/
3. **Obslužnou sféru** tvoří domy vybavené pro specifické veřejné i komerční služby, jejichž využití je považováno za stabilizované
4. **Výrobně komerční zařízení a sklady** představují stávající provozovny pekáren, sladovny a Formánkova mlýna. Regulativy počítají s možným využitím jako služby.

Ve výkrese č. 4 – Doprava je závazná funkční regulace zaměřena na plochy a stavby dopravní (regulativy zahrnuje i Hlavní výkres).

Dopravní regulace se zaměřuje na základní plochy :

6. železnice
7. místní komunikace sběrné,
8. místní komunikace obslužné
9. místní komunikace zklidněné
10. plochy pro pěší (veřejně využívané)
11. vnitrobloky (zpevněné plochy s dvorní zástavbou)
12. dopravní plochy (části vnitrobloků s dopravní funkcí)

- Jako místní komunikace sběrná je zařazena ulice Politických vězňů, komunikace s vyšším dopravním významem, procházející hradebním okruhem.
- Mostní ulice je navržena jako zklidněná. Zklidnění je dáno signalizačním zařízením na vjezdu z Kutnohorské a značením přechodu pro chodce ve směru k nádraží, čímž se trasa pro auta znevýhodní.  
*Nová dopravní studie navrhuje vyšší míru zklidnění jednosměrným provozem ve směru z centra a preferenci cyklistické obousměrné dopravy.*
- **Vnitrobloky** nejsou funkčně specifikovány a jejich využívání je navrženo jako víceúčelové, doporučuje se využívání přízemí pro služby a to i v obytných domech. Klasické využívání vnitrobloků k hospodářským funkcím bydlení je v současné době u činžovní zástavby již výjimečné; v centru Kolína je vyhrazeno u městské zástavby v ul. Na hradbách.
- **Dopravní plochy** jsou vymezeny jako specifické plochy vnitrobloků, sloužící převážně dopravní obsluze a parkování, jedná se o prostor pivovaru a Formánkova mlýna. Ostatní vnitrobloky mají pro parkování jen velmi omezené možnosti, výjimečně 1-2 stání na objekt, většina domů nemá ani tuto rezervu. Dopravní funkce u těchto ploch je umožněna, je vázána na průjezd domem.

Území nezastavitelné je chápáno jako plochy přírodního charakteru:

13. vodní plochy (Labe)
14. veřejná zeleň
15. zeleň s omezeným přístupem
16. obytná zeleň soukromá

### 17. krajinná zeleň, plochy ÚSES.

- Zeleň je členěna s ohledem na využívání veřejností a intenzitu údržby. **Zeleň veřejná** je v centru zastoupena plochami po obvodu historického jádra a vzrostlou uliční zelení. Zeleň s **omezeným přístupem** je zpřístupněna s časovým omezením nebo v souvislosti s využíváním přílehlé občanské vybavenosti. **Krajinná zeleň** u Labe není intenzivně udržovaná a má přírodní charakter, plní ekologicko stabilizační funkci.

## B . Prostorová regulace

### a - závazná

- Umožňuje ochranu urbanistické struktury vyjádřenou půdorysnou stopou zástavby a dochovanou historickou architekturou.
- Stávající uliční zástavba je stabilizovaná nejen půdorysně, ale i v objemových hmotách včetně zachování charakteristického a rozmanitého tvaru střech.
- Půdorysná stopa blokové zástavby je určena stavebními čarami, které musí být dodrženy a které vymezují zástavbu směrem do uličního – veřejného prostoru.
- Směrem do vnitrobloků je zástavba určena hranicí zástavby, která stabilizuje hlavní objekty zástavby. Tato čára nesmí být překročena. Stejně jsou vymezeny i plochy pro novou zástavbu v prolukách.
- **Nová zástavba má předepsaný počet podlaží** např. 2+ (2 n.p. + podkroví) a šikmý tvar střechy (sedlová, valbová, mansardová). U většiny objektů je doporučeno veřejné využití parteru.  
V souladu s celkovou koncepcí jsou objekty navrženy se smíšenou funkcí – v přízemí služby, v patrech nebo podkroví bydlení. Některé objekty mají dle potřeby navržen veřejný průchod nebo průjezd.
- Mezi závaznými regulativy je navržen požadavek na komponované nároží u pohledově exponovaných objektů.
- Dalším závazným regulativem je zachování vzrostlé zeleně, případně její náhrada.
- **Prostorová regulace** je zpracována na podkladě podrobných památkových pokynů, které byly vypracovány k jednotlivým objektům již v etapě průzkumů a rozborů. Hlavní principy prostorové identifikace území byly uplatněny jako **závazné, podrobnější regulativy** týkající se architektonického ztvárnění jsou navrženy **směrně**.

### b - směrná

- Doporučená je **korekce střechy nebo fasády** případně 1.n.p., které byly novodobými úpravami znehodnoceny. **Možnost podkrovní vestavby** je v Kolíně velmi aktuální a využívaná. U objektů, kde není tato možnost připuštěna, je nutno individuálně prověřit v detailu konstrukcí. Záměry na půdní vestavby jsou registrovány u více objektů.
- **Regulace vnitrobloků** je navržena rámcově pro jednotlivé stavební parcely. Při rekonstrukcích vnitrobloků je umožněna obnova hlavních 1-2 podl. objektů dvorní zástavby, které jsou zvýrazněny v Hlavním výkrese. Koeficienty zastavěnosti vnitrobloků nejsou v RP uváděny, hustota zástavby vyplývá konkrétně z možnosti zachování vyznačené dvorní zástavby. Vyšší hustota než je takto vyjádřená je možná pouze jako celoplošné zastavění, se zohledněním hygienických podmínek.
- **Míra stavebního zásahu** vychází z historické hodnoty jednotlivých objektů. Kromě zásadní ochrany kulturních památek zahrnuje i další hodnotné stavby, kde je žádoucí zachování architektonického tvarosloví.
- Řada objektů je určena k zachování - formou objemové stabilizace. Domy k transformaci představují objekty architektonicky bezcenné nebo poškozené, kde je žádoucí jejich přestavba nebo alespoň architektonická úprava vnějších fasád. Pohledově rušící, zejména provizorní objekty jsou navrženy k odstranění a některé vnitrobloky k celkové přestavbě.

- **Korekce podlažnosti** se týká pouze výjimečně převýšených objektů a **korekce střechy** domů pohledově exponovaných. K negativním estetickým jevům patří i holé štítové zdi, jejichž nenáročné architektonické ztvárnění může významně pomoci kultivovanosti prostředí. Někdy lze využít i pnoucí zeleň.
- **Zeleň** je dalším prvkem směrné regulace. V návrhu se jedná o náměty o využití všech možností, které území poskytuje. Založený systém uličních stromořadí z málo vzrůstných stromů s kulovitou korunou se v kolínském centru již plně osvědčil a lze jej využít i na jiných místech, např. v prostoru náměstí a na plochách parkovišť.
- Směrně je vymezen požadavek na ozelenění plochých střech nebo krytí zpevněných a parkovacích ploch pergolami s pnoucí zelení. Uplatnění střešní zeleně je žádoucí pro zlepšení obytného prostředí v případě zakrytí vnitřních dvorků blokové zástavby.

## Zásady uspořádání hlavních veřejných prostorů

### 1. Regulace veřejného prostranství - Karlova náměstí.

- Návrh RP přejímá řešení Karlova náměstí z upraveného projektu arch.Chmelové. Poslední verze návrhu respektuje dle požadavku org.památkové péče historický půdorys náměstí včetně klasického materiálového řešení. Šířkové uspořádání chodníků a ústřední plochy se v projektu vrátilo do půdorysné podoby, jak se zachovalo až do současnosti. Jedinou změnou zůstává rozšíření předprostoru radnice a chodníku před Husovou ul.
- V centru náměstí vyniká dominantní skupina mariánského sloupu a kašny. Mariánský sloup zůstává otevřen průhledu z Kouřimské ulice, kašna je ponechána zhruba v těžišti náměstí. Detailním řešením ústřední plochy se RP nezabývá, neboť přesahuje míru podrobnosti. Zůstávají zachovány hlavní funkce náměstí jako víceúčelového prostoru sloužícího pro shromažďovací akce, prostor k pořádání pravidelných trhů a mimořádných kulturně společenských událostí. Zároveň je určeno ke každodennímu setkávání a odpočinku obyvatel i návštěvníků města.
- Parkovací plochy na náměstí jsou zhruba ve stejném rozsahu jako navrhoval původní koncept regulačního plánu. Oproti 1. konceptu je rozsah redukován o 1 řadu a parkovací stání jsou v jiném provozním uspořádání. Kolmá stání jsou v podélném směru severní fronty náměstí situována podél chodníku, v příčných směrech náměstí jsou parkoviště přičleněna k centrální ploše.
- V návrhu bylo zohledněno uplatnění zeleně v prostoru náměstí. Pravidelná zeleň s méně vzrůstnou kulovitou korunou je navržena podél osluněných průčelí na východní a severní straně náměstí. Centrální část zůstává zachována celistvá. Průčelí radnice ponechává RP otevřené.

### 2. Prostor bytových domů v Husově ul.- Dům s pečovatelskou službou

- V návrhu bylo převzato realizované řešení dle zpracovaného projektu s úpravou vzrostlé zeleně dle původní studie. V uličním profilu podél Rubešovy ul. je nezbytné doplnit zástavbu stromořadím, které jednoznačně vymezi původní uliční čáru a zkvalitní obytné prostředí.

### 3. Regulace areálu pivovaru

- Prostor pivovaru je spolu s Karlovým náměstím druhým exponovaným prostorem historického jádra. Regulační plán nemůže v současnosti závazně navrhovat jednoznačné využití, které musí vycházet z podnětu investorů. V předchozích etapách zpracování regulačního plánu byly vyhodnoceny všechny možnosti i s ohledem na možnosti dopravní obsluhy, na reálnost a efektivnost celkové přestavby. Bylo doporučeno částečné využívání ke komerčním účelům, zejména z pohledu atraktivity pro cestovní ruch. Prostorová regulace je součástí návrhu RP, včetně využití parteru pro pěší provoz, možnosti parkování na volném prostranství a výstavbou garážového objektu.
- V návrhu regulačního plánu byl uplatněn požadavek Souborného stanoviska. a Komise pro využití areálu kolínského zámku s námětem na kulturní a komunitní centrum sloužící převážně nekomerčnímu využívání.



- **Přízemní objekt v nároží Pražské ul.** je nahrazen 2-3 podlažní novostavbou dle 4 soutěžních projektů. Oproti původní přízemní zástavbě umožňuje prolomení uliční fronty se zdůrazněným nástupem do kulturního střediska. Objekt s drobnými provozovny v přízemí je přístupný a oboustranně orientovaný i do vnitrobloku. Pěší cesta vnitroblokem rozšiřuje souběžnou Pražskou ulici a dává pěším více prostoru. Zároveň oživuje vnitřní prostor u divadla, žádoucí je propojení pasáží do Kovářské ul. přes objekt ječných pūd.

#### 4. Prostor u Labe

- **Formánkův areál** je rozšířen po restituci o bývalou sklárnu. Vhodný je záměr na využití výrobní haly sklárny jako kulturní a stravovací zařízení pro mládež. Otevření směrem k Labi využívá atraktivní prostředí na navržené pěší a cyklistické trase ke Kmochovu ostrovu a žel. zastávce. Směrem k Masarykovu mostu pokračuje pěší cesta k přístavišti parníků.
- **Prostor podél Labe** pod historickým jádrem je navržen jako pěší promenáda s architektonizovaným kamenným nábřežím s obdobnou úpravou jako na Zálabské straně. Krásný výhled na Podskalí s prachovnou a starý most s jezem jsou dostatečně atraktivní pro turisty i jako odpočinkový prostor pro obyvatele města. Navržené zpevnění břehu kamenným nábřežím má zamezit dalšímu ohrožení tohoto břehu velkými vodami. Propojení s historickým náměstím schodištěm s novou pěší lávkou přes železnici by tento prostor ještě více zpřístupnilo a zároveň oživilo prostor za kulturním domem.
- **Řešení problematiky železnice**
- Návrh zahrnuje reálnější představu modernizace a s ní spojené nezbytné úpravy, které požadují ČD a které nezasahují do historického panoramatu města náročnými technickými úpravami. Zahrnuje následující opatření:
  - zachování koridoru železnice v současném profilu bez územních nároků
  - zachování Rybářské ulice v současných parametrech s řízením provozu signalizací a výhybnou dle zpracovaného ÚPP
  - realizace požadavku na protihluková opatření, která budou součástí modernizace trati
  - realizace mimoúrovňového přechodu k zastávce
  - záměr cyklistické a pěší trasy za Formánkovým mlýnem
- **Protihluková opatření** jsou navržena podél volného prostoru Rybářské ulice až k Formánkovu mlýnu formou nízké zídky, která je nezbytná i z bezpečnostních důvodů. Vlastní 2 patrové objekty Formánkova mlýnu lze ochránit pouze technickými úpravami zasklení nebo orientací obytných místností na odvrácenou stranu k Labi. RP zde navrhuje funkci obslužnou a smíšenou s bydlením majitele. Obytné domy u Masarykova mostu je rovněž nutno ochránit výměnou okenního zasklení.

#### f) Limity využití území včetně stanovených záplavových území

Jsou obsaženy v regulativech, závazné části regulačního plánu.

#### Navržené územní limity

Jsou obsaženy v regulativech, závazné části regulačního plánu.

## g) Návrh řešení dopravy, občanského a technického vybavení

### 1. OBČANSKÉ VYBAVENÍ

- **Obslužná sféra** je nejvýznamnější součástí historického centra z hlediska funkčního využívání. V uplynulém období prošla **komerční sféra** zásadní proměnou. Provozovny služeb postupně zaplnily přízemí hlavních uličních objektů a posléze se začaly rozšiřovat i do dvorních částí blokové zástavby. Výhodou je samozřejmě max. intenzita pěšího provozu a příjemné prostředí malých obchůdků.
- Regulační plán reflektuje tyto změny jako žádoucí oživení městského centra a vytváří prostor pro další uplatňování tohoto trendu návrhem obchodních a pěších pasáží. Struktura zařízení je uplatňována ryze tržními principy a tak hlavní regulací těchto aktivit může být pouze atraktivita polohy, možnosti dopravní obsluhy a prostorové možnosti historických objektů. Všechny tyto předpoklady a omezení vytváří historické prostředí centra samo. Živým obchodním prostorem včetně vnitrobloku by se mohla stát nová zástavba v místě zbouraného objektu ‚Orchidea‘ na Pražské ul.
- V podstatě se dá říci, že centrum umožňuje všechny formy drobného prodeje ve škále potřeb běžného nebo speciálního zboží pro obyvatele až nadstandardní nabídku pro turisty. Speciální a tradiční formou prodeje v Kolíně jsou pravidelné trhy pořádané na náměstí.
- Využití parteru je návrhem regulačního plánu umožněno v centru prakticky ve všech objektech smíšené i obytné zástavby. Již dnes je toto využívání téměř naplněno. Požadavek na veřejný parter je uplatněn jako regulativ u nové zástavby v prolukách.
- Zklidnění dopravy centra umožňuje regulovat nevhodné aktivity závislé např. na těžké nákladové dopravě nebo na intenzivních přepravních vztazích. Stejně tak centrum omezuje možnosti prodeje velkoobjemového zboží, které vyžaduje dopravní obsluhu.
- Další sférou, která v minulosti převládala v centru, jsou veškeré **komerčně zaměřené administrativní služby**. Těm k rozvoji nestačil již jen parter, ale pronikly i do vyšších pater objektů, někde na úkor obytné funkce. V současné době se ukazuje, že poptávka po těchto službách je již naplněna a dochází k jejich přesunu za hranice MPR, do míst cenově dostupnějších a snadněji přístupných i pro zákazníky. V centru na Karlově nám. zůstávají zachovány reprezentativní bankovní domy.
- Mezi zařízení, která se budou pravděpodobně dále rozvíjet, budou **různé formy stravovacích zařízení**, i když je v centru Kolína zastoupena poměrně bohatá škála. V posledním období lze zaznamenat vznik nových provozoven i na Karlově náměstí, což donedávna bylo spíše výjimkou.
- Regulační plán umožňuje a doporučuje ještě více zhodnotit **atraktivitu cestovního ruchu**, potom by bylo možné uvažovat v historickém centru i s novým hotelem.
- Zařízení nekomerční sféry jsou víceméně stabilizované ve svých funkčních objektech, v regulačním plánu jako obslužná sféra s označením. Vzhledem k jednoznačnému přizpůsobení objektů této funkci se nepředpokládá výrazná změna využití do budoucna.

Jedná se o následující zařízení:

**Správní** – Městský úřad, bývalý Okresní úřad

Policie ČR, Dopravní inspektorát, Celní úřad

**Školská** – Střední zdravotnická škola

**Sociální** – Sociální bydlení pro starší a postižené občany

**Kulturní** – Kulturní dům, Kulturní středisko mládeže, Knihovna, objekty muzeí

**Církevní** – Kostel sv. Bartoloměje s farou, Evangelický kostel, Synagoga.

- Z nových atraktivit zaměřených na cestovní ruch je v návrhu Regulačního plánu využíván areál pivovaru a zámku včetně vnitřních prostor nádvoří určených pro relaxaci a odpočinek.

- Dále jsou zpřístupněny prostory parkánu kolem sv. Bartoloměje a Synagogy, které nabízejí výhledy na město i z neobvyklých míst.
- Vysokou atraktivitu nabízejí prostory nad železnicí, které jsou zpřístupněny kolem stávající opěrné zdi přes výškově různorodé terasy. Pěší vyhlídkové cesty po hraně terasy spojují prostorově oddělené plochy zeleně za městskou knihovnou a za kulturním domem. Regenerace ploch zeleně a úprava povrchů cest včetně vybavení vhodným mobiliářem je podmínkou pro kultivaci celého prostoru, který nabízí daleké výhledy na Zálabí i na řeku s Podskalím .
- Návrh RP umožňuje spojení s řekou přes lávku nad železnicí, schodištěm k přístavišti parníků a na nábřežní promenádu. Od přístaviště pokračuje nová pěší a cyklistická cesta podél Labe směřující ke Kmochovu ostrovu.
- Zpřístupnění a regenerace území kolem Labe bude významným přínosem pro turistiku, ale i pro obyvatele Kolína. Příznivé a perspektivní je využití objektů bývalé sklárny pro komerční vybavenost a kavárnu. Potřebná je celková rekonstrukce Formánkova mlýna, který je charakteristickou stavbou pod historickým jádrem.

## 2. DOPRAVA

### 2.1 Komunikační systém území - současný stav

- **Širší vztahy**  
Dopravní obsluha Městského historického jádra je zajišťována sítí místních obslužných komunikací zhruba v pravouhlém uspořádání. Ve 4 místech je centrum připojeno na vyšší obslužný systém města, procházející tzv. "hradebním okruhem" – ulicemi Mostní a Politických vězňů . Tento polookruh je s navazujícími radiálními komunikacemi funkční třídy B2 tj. ul. Pražskou, Kouřimskou a Kutnohorskou připojen na základní komunikační systém města funkční třídy B1- silnic I/38 a II/328.  
Celé území historického centra MPR funguje jako **zóna s dopravním omezením**
  - s omezením nejvyšší povolené rychlosti na 20 km/hod
  - s omezením stání pouze na místech k tomu vyhrazených
  - časovým omezením stání pro vozidla dopravní obsluhy
- **Vjezd** do historického centra je umožněn dopravní obsluze a všem vozidlům osobní dopravy bez omezení . V ulici Na valech je vjezd povolen pouze vozidlům dopravní obsluhy. **Vjezd** do centra je umožněn ulicemi Pražskou a Rubešovou a **výjezd** z tohoto území ulicemi Kouřimskou a Kutnohorskou.
- Veškeré komunikace v historickém centru byly zjednosměrněny za účelem zklidnění a zároveň kvůli možnosti využít ulice alespoň k částečnému parkování . Výjimkou již není ani Pražská ulice, která takto byla označena teprve nedávno.
- **Příčné uspořádání komunikací** v historickém centru lze rozdělit na dvě části. Severní část území zahrnující ulice Pražskou, Kovářskou, Zámeckou, Karlovo náměstí, Husovu a Rubešovu je řešeno fyzickým oddělením pěšího a pojižděného prostoru klasickým způsobem a to zvýšeným obrubníkem.
- Ulice v jižní části území MPR /Kutnohorská, Karlova, Parlářova, Brandlova/ byly zrekonstruovány do podoby pěších zón s výškově nečleněným uličním profilem. Oddělení pojižděného prostoru je provedeno odlišným druhem dlažby. V ulici Karolíny Světlé a v jižní části ulice Na hradbách byla forma se zvýšenými obrubníky částečně ponechána. V Kouřimské ulici byly při rekonstrukci použity obrubníky s nepatrným výškovým přesazením.
- **Parkování** vozidel je v centru povoleno pouze na místech k tomu vyhrazených.  
*V prostoru náměstí byly umístěny parkovací automaty, které na komerčním principu regulují časové využívání parkovišť a znesnadňují tak dlouhodobé stání .*  
*Ostatní parkovací plochy v historickém jádru jsou vyhrazeny pro místní obyvatele, správní úřady a provozovny v zóně. Parkování pro dopravní obsluhu je časově vymezeno mimo hlavní pěší provoz. V areálu zámku je možnost výstavby garážového objektu po likvidaci ocelového skladu TSMK.*
- **Dopravní závady** v tomto území spočívají pouze v šířkově omezeném profilu (např. ulice Na valech, části ulic Zámecké a Rubešovy. Mezi dopravní závady lze počítat výjezdy z této zóny a to zaústění



ulic Kutnohorské a Kouřimské na "hradební okruh" a to s ohledem na nedostatečné rozhledové poměry těchto křižovatek. Světelnou signalizací je řízena křižovatka s ulicí Kutnohorskou. Výjezd z Kouřimské byl nově upraven pomocí kruhové křižovatky v min. šířkových parametrech.

## 2.2 Komunikační systém území - návrh

---

- Návrh dopravního systému centrální části města respektuje řešení schváleného ÚPN města Kolín a zohledňuje založený systém dopravní obsluhy centra. Zároveň je organizace dopravy navržena směrně, aby mohla být případně korigována na základě současně zpracovávané dopravní studie.

### Širší vztahy

---

- Základní komunikační systém centrální části města zůstává v ÚPN města nezměněn, je tvořen "hradebním okruhem" s navazujícími radiálami, *komunikacemi funkční třídy B2*.
- Ulice Mostní, zajišťující místní vazby mezi Zálabím a centrem města, je v návrhu ÚPN města uvažována v nižší funkční třídě - v kategorii obslužných komunikací *funkční třídy C2 - jako místní komunikace s upraveným režimem*. Obvodové komunikace s hlavním dopravním významem - Politických vězňů a Mostní zůstávají i v návrhu RP v současném uspořádání. Křižovatka s Kouřimskou ulicí byla upravena novým kruhovým objezdem, který umožňuje větší plynulost dopravy a usnadňuje výjezd z historického centra Kouřimskou ulicí.
- Návrh regulačního plánu historického jádra respektuje požadavek odboru dopravy k Zadání, aby nebyla redukována doprava v Mostní a na Masarykově mostu. Dopravní provoz na Mostní ul. je návrhem omezen pouze s ohledem na bezpečnost chodců -vyznačením přechodu ve směru k nádraží.

### Historické centrum

---

- Vlastní **historické centrum** zůstává v návrhu RP vymezeno jako zóna s dopravním omezením na současné úrovni v souladu se souborným stanoviskem. Navrhovaný systém dopravní obsluhy tohoto území vychází ze současné organizace s ohledem na již realizované nebo připravované úpravy včetně rekonstrukce Karlova náměstí.
- V území historického centra je průjezd vozidel na všech komunikacích usměrněn formou jednosměrného provozu, s omezením rychlosti na 20km/hod. Základním principem zůstává, že ze 4 napojení slouží dva vjezdy do historického centra - ulicemi Pražskou a Rubešovou a dva výjezdy jsou směřovány ulicemi Kouřimskou a Kutnohorskou .
- Do *prostoru náměstí*, kde jsou zároveň situovány veřejně využívané parkovací plochy, je příjezd směřován pouze od západu ulicemi Pražskou a Zámeckou.
- Průjezd centrem je znesnadněn ponecháním neprůjezdné části Kutnohorské ul. *lpěší zóna*, pro hledání ploch k zaparkování je nutno objet celé náměstí. Protože území centra nemůže uspokojit všechny nároky parkování , je míra průjezdu auty dle dopravního průzkumu enormně vysoká - *85% aut jen projíždí bez možnosti zaparkování. Zároveň není údajně dodržováno omezení rychlosti ani zákazy stání.*
- Nová dopravní studie *fi DHV*, řešící problematiku průmyslové zóny Ovčáry, se z těchto důvodů snaží řešit centrum jako neprůjezdné. Je navrženo výraznější zklidnění centra formou pěší zóny s preferencí chodců, s možností průjezdu pro všechna vozidla do 3,5t a se zásobováním od 5-9 hod. Kutnohorská je při vjezdu na náměstí uzavřena.
- Diametrálně odlišný přístup se projevuje ve východní části území v přesměrování dopravy v Kutnohorské , Rubešově a Husově ul. Jihovýchodní část ke kostelu sv.Bartoloměje je vyhrazena jen dopravní obsluze. Zásadní je změna na úpravu jednosměrného provozu v Mostní a na Masarykově mostě.
- V podélném směru centra je průjezd dopravy návrhem studie znemožněn, z důvodu parkování na náměstí se prodlouží průjezd z Kutnohorské. Výjezdy z Kouřimské a Rubešovy nejsou dostatečně kapacitní, což může vést ke zhoršení životního prostředí. V případě zamýšleného jednosměrného provozu na ul. Polit. vězňů k mostu je centrum reálně ohroženo průjezdem Kutnohorská-Kouřimská.

## 2.3 Doprava v klidu

---

- Parkovací možnosti v centru jsou značně omezené a dosud byly povolovány pouze na místech,

kde nekolidují se zvýšeným pohybem pěších.

Rozsah parkovacích možností je jedním z největších problémů tohoto území. Jejich kapacita je však značně omezená, což vytváří přirozený tlak na parkovací možnosti v návaznosti na toto území.

V současné době jsou největší parkovací kapacity po obvodu historického jádra a na Náměstí republiky ve vazbě na nákupní centrum Delvita. Ostatní parkoviště v dobré docházkové vzdálenosti od historického jádra (např. Obecní dvůr, Pod pojišťovnou) mají podstatně nižší kapacitu. A tak se pro parkování a odstavování vozidel v maximální míře využívá stání v odstavných pruzích na všech komunikacích, které to svým příčným uspořádáním umožňují.

• **Pro zjištění potřeb odstavných a parkovacích stání** byla v návrhu stanovena orientační bilance na základě prognózy bydlení a předpokládaných kapacit vybavenosti. Při výpočtu rámcových potřeb parkovacích stání pro provozovny občanské vybavenosti byly využity údaje o celkové užitkové ploše, přičemž pro potřeby parkování byla zohledněna necelá polovina této rozlohy tzn. 40 m<sup>2</sup> čisté odbytové plochy na jedno stání.

*Pro určení potřebné kapacity lze vycházet z požadavku, že bytová jednotka by neměla být realizována bez odstavného stání a stejně tak každá komerční provozovna by měla představovat 1 parkovací místo na 40 m<sup>2</sup> čisté odbytové plochy.*

blok	počet obyvatel	užitková plocha	odstavná stání	parkovací stání
1	197	16 526	56	216
2	66	7 609	19	98
3	49	5 521	14	71
4	20	5 110	6	65
5	64	6 062	18	79
6	55	2 067	16	29
7	41	2 591	12	34
8	61	6 943	17	90
9	88	9 350	25	121
10	152	9 071	43	121
11	135	7 077	39	95
12	112	9 486	32	124
13	40	3 223	11	42
<b>celkem</b>	<b>1080</b>	<b>90636</b>	<b>308</b>	<b>1 185</b>

• **Celkový počet potřebných stání**

/ použité koeficienty odpovídají normě ČN 73 6110/:

city -faktor ,město do 30tis. obyv.

koef. 0,5

stupeň automobilizace 1:3

koef. 1,2

centrální zóna s vyšší vybaveností

koef. 1,0

součinitel vlivu dělby dopravní práce

koef. 1,0

**N celkový počet stání = 938 stání z toho 370 odstavných a 568 parkovacích**

• **Celkový přehled bilancovaných parkovacích stání udává následující tab.:**

hlavní lokality	stav	návrh
Karlovo náměstí	51	50
hlavní obslužné komunikace MPR	34	43

obytné a pěší zóny MPR	55	59
pivovar - parking		80
prostor u Labe - Formánkův mlýn		34
<b>řešené území Městské hist. jádro</b>	<b>140</b>	<b>268</b>
vnější okrajové území + Delvita	81+140	176+140
<b>celkem</b>	<b>361</b>	<b>444-584</b>

- **V návrhu** zůstávají současné parkovací možnosti v centru města v maximální možné míře zachovány. Na Karlově náměstí mají být dle připravované rekonstrukce plochy pro parkování upraveny na kapacitu 50 stání .
- V prostoru bývalého pivovaru je počítáno s vybudováním parkovišť s kap. 80 míst a s možností vybudování garážového objektu v dolní části stávajícího parkoviště po demolici ocelového skladu TSMK
- V návrhu je v řešeném území Městského historického jádra počítáno s celkovou kapacitou asi 270 míst parkovacích a odstavných + parkovací stání v garážovém objektu.
- Pro potřeby historického jádra i širšího centra jsou doporučeny další parkovací stání, které v max. míře využívají možnosti kolem historického jádra. Jsou zakresleny v Hlavním a v dopravním výkrese. Celkové kapacity těchto dalších parkovišť dosahují počtu asi 320 stání. V prostoru náměstí Republiky u obchodního domu Delvita byla realizována změna systému parkování.
- Z celkového pohledu je možno konstatovat, že ani při využití max. kapacity disponibilních ploch , nelze beze zbytku pokrýt potřebné množství parkovacích a odstavných stání , jejichž nároky historické centrum vyvolává. V širším území centrální zóny by bylo třeba uspokojit potřeby zhruba 280-400 stání
- Tento nedostatek není záležitostí pouze historického jádra, ale celého širšího území. Zlepšení v historickém jádru zajistila organizace parkování na komerční bázi pomocí automatů, jak byla v centru nedávno zavedena. Automaty jsou využity v prostoru Karlova náměstí, část parkovacích stání zůstává vyhrazená pro zařízení správy a pro imobilní občany. Novou zónu placeného stání připravuje fi ACTIV v širším centru.
- Nároky dlouhodobých odstavných stání , která nejsou z pohledu využívání centra přínosem, jsou řešeny i v jiných historických centrech mimo hranice tohoto exponovaného území. Centrum by mělo prioritně zajišťovat potřeby krátkodobých stání v souvislosti s hlavní obslužnou funkcí centra
- Zásadnějším způsobem může být problém parkování vyřešen pouze postupnou výstavbou kapacitních vícepodlažních objektů využitelných zejména pro rezidenty. Z tohoto důvodu je nutno nadále sledovat dostupné lokality pro vybudování těchto objektů v širším centru města a to především v prostoru dnešních Technických služeb a v prostoru Pod pojišťovnou. V MPR v areálu pivovaru.

#### **2. 4 Hromadná doprava**

- Hromadná doprava je i nadále zajišťována autobusovou linkovou dopravou. Vedení linek po "hradebním okruhu" a umístění zastávek při vstupech do centra na Náměstí republiky, při křižovatce ulic Kouřimské a Politických vězňů a v ulici Kutnohorské u divadla je odpovídající současným i výhledovým potřebám. Dostupnost centra od těchto zastávek je velmi dobrá. Příznivá je i optimální dostupnost od autobusového i vlakového nádraží, tedy centra veškeré vnější hromadné dopravy. Výhodně je situovaná i železniční zastávka u Kmochova ostrova.

#### **2. 5 Pěší a cyklistická doprava**

- Základní síť hlavních pěších tras je dána historickým vývojem a současnými potřebami obyvatel. V širších vztazích směřují hlavní pěší tahy do obytných částí města. V centru prochází hlavní tah diagonálně náměstím z Pražské do Husovy a na Masarykův most.



- Klasická úprava pěší zóny se zrušením zvýšených chodníků byla v centru Kolína realizována již v 80. letech úpravou ulic Kutnohorské, Karlovy, Brandlovy, Parléřovy a Na hradbách. V návrhu se předpokládá další rozšíření bezbarierové pěší zóny do prostoru Karlova náměstí, které zůstává hlavním veřejným prostranstvím a křižovatkou pěších cest.
- Pro zlepšení cyklistické dopravy v centru jsou v návrhu uplatněny samostatné cyklistické stezky na hlavním směru od Kutnohorské do Pražské ul. a v ul. Na hradbách a Rubešově. Tyto stezky doplní jednosměrný systém ulic. Dosavadní organizace dopravy umožňovala průjezd cyklistům pouze v jednosměrných ulicích vyznačených pro automobilovou dopravu, takže ve směru západ východ bylo centrum pro cyklisty neprůjezdné. Rekreační cyklistická stezka je navržena podél Labe na Kmochův ostrov a dále směr Zálábí bude zajištěn dokončovanou lávkou přes Labe, kde bude umožněno napojení na cyklistické stezky podél Labe, ul. Veltubská, ke sportovištím.

## 2.6 Železniční doprava

- Součástí I.transitního koridoru je **železniční trať č.010 (011) Praha - Kolín - Pardubice-Česká Třebová**, která byla na volné trati modernizována na rychlost 160km/hod. V Kolínském uzlu zatím realizována nebyla, cílem je zde zvýšení provozní rychlosti na 120 km/hod. Poslední podoba modernizace řeší trať pod historickým jádrem ve stávajícím vymezení jako dvoukolejnou, se zachováním Rybářské ulice pro obsluhu Formánkova mlýna.
- Regulační plán zahrnuje v 1.etapě vybudování mimoúrovňového přechodu pro pěší k železniční zastávce, ležící v západní části řešeného území .
- Součástí modernizace budou protihluková opatření v prostoru podél dnešní Rybářské ulice.

## 2.7 Vodní doprava

- Vodní doprava je okrajově zastoupena Labskou vodní cestou, jejíž úpravy dle ÚPN města souvisejí s realizací plavební dráhy podél Kmochova ostrova. Tento záměr zohledňuje postupnou úpravu Labské vodní cesty na cílovou kategorii V.b., která je zakotvena v mezinárodních dohodách o hlavních vnitrozemských vodních cestách (AGN). Jedná se o vzdálený časový horizont a v RP je vymezena jako územní rezerva pro plavební kanál.
- Jako podporu turistického ruchu počítá regulační plán se zprovozněním osobní lodní dopravy a s obnovou přístaviště pod historickým centrem.

# 3 . VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ

## Zásobování vodou

### 3.1 Stávající stav zásobení pitnou vodou

- Městský vodovod, z kterého je zásobeno historické centrum města, provozuje s.r.o. VODOS Kolín . Voda z několika pramenišť /Štítary, Tři Dvory, Nová Vodárna, Veletov a Velim/ je čerpána do VDJ Letiště I, Letiště II. a Zálábí. Kolín je rozdělen na 3 tlaková pásma.
- Historické jádro se nachází v dolním pásmu, zásobovaném z vodojemu Letiště I. Tlakové poměry ve vodovodní síti jsou v řešeném území vyhovující.
- Oblast historického centra je na hlavní zásobovací řad dolního tlakového pásma (DN 400) připojena od jihu řadem DN 300 v ul. Žižkově + 2x DN 150 v ul. Kouřimské a od východu řadem DN 200 v ul. Kutnohorské.
- V samotném historickém centru města je hlavní okruh z potrubí DN 200 a 150 v ulicích Politických vězňů, Pražské a Kutnohorské. Celoměstský význam mají i dva řady DN 200, uložené na starém mostě přes Labe. Ostatní rozváděcí řady jsou DN 80 až 150. Stav vodovodní sítě je většinou vyhovující, v minulých letech byla provedena obnova řadů v ulicích, které se rekonstruovaly, u několika řadů se životnost blíží ke konci.

### 3.2 Výpočet zvýšení potřeby vody

- Výpočet vychází z prognózy rozvoje spojeného s rozšířením užitkových ploch za předpokladu, že

cca 1/3 nárůstu užitkových ploch bude užíváno jako kulturní zařízení se zcela minimálními nároky na potřebu vody.

- U zbývající části je předpokládáno využití s potřebou vody jako u osob, pracujících ve službách, v administrativě a obchodech. Dále je v bilancích uvažováno s možností restauračních zařízení. U potřeby vody pro obyvatelstvo se předpokládá stagnace trvale bydlících obyvatel a zachování současných hodnot.

#### **a) Nejmenší předpokládaný nárůst potřeb vody**

průměrný nárůst potřeby vody:

• administrativa, obchody a pod.:	930 zam.	á60 l/zam/den	55 800 l/den
• restaurace: výčepní stolice:	2 ks	á2000 l/ks/den	4 000 l/den
ostatní rest. provoz:	20 zam.	á 450 l/zam/den	<u>9 000 l/den</u>
celkem:			68 800 l/den

nejmenší průměrný nárůst potřeby celkem:  $q_p = 68,8 \text{ m}^3/\text{den}; \text{tj. } 0,80 \text{ l/sec}$

max.denní nárůst potřeby vody:  $q_m = q_p \times k_d = 68,8 \times 1,25 = 86,0 \text{ m}^3/\text{den}; \text{tj. } 1,00 \text{ l/sec}$

max.hodinový nárůst potřeby vody:  $q_h = q_m \times k_h = 1,00 \times 1,80 = 1,79 \text{ l/sec}; \text{tj. } 6,45 \text{ m}^3/\text{hod}$

#### **Největší předpokládaný nárůst potřeb vody**

průměrný nárůst potřeby vody:

• nejmenší uvažovaný nárůst (viz "a")		68 800 l/den
• hotel:	150 lůžek	á1000 l/lůž/den <u>150 000 l/den</u>
celkem:		218 800 l/den

největší průměrný nárůst potřeby celkem:  $q_p = 218,8 \text{ m}^3/\text{den}; \text{tj. } 2,53 \text{ l/sec}$  max.denní nárůst potřeby vody:  $q_m = q_p \times k_d = 218,8 \times 1,25 = 273,5 \text{ m}^3/\text{den}; \text{tj. } 3,17 \text{ l/sec}$

max.hodinový nárůst potřeby vody:  $q_h = q_m \times k_h = 3,17 \times 1,80 = 5,70 \text{ l/sec}; \text{tj. } 20,51 \text{ m}^3/\text{hod}$

### **3.3 Návrh zásobení pitnou vodou**

- Při využití nových ploch je současná vodovodní síť v oblasti schopná zajistit zásobení vodou i po zvýšení potřeb vody, předpokládaných v uvedených bilancích. V situaci jsou vyznačeny úseky vodovodu, jejichž stáří se blíží ke konci životnosti. Regulační plán navrhuje jejich obnovu, návrh sítě je v RP směrný.
- Při úvahách o provádění nových povrchů v ulicích a na náměstí nad těmito vodovody je nutno prověřit možnosti rekonstrukce vodovodu. V konkrétních návrzích je třeba jednat s provozovatelem vodovodu Kolína a ověřit si reálnost zajištění předpokládaných dodávek vody včetně místa odběru a umístění vodoměru.

## **Kanalizace**

### **3.5 Současný stav**

- Město Kolín je odkanalizováno jednotnou kanalizací, s novým kmenovým sběračem, napojeným na centrální městskou kanalizační čistírnu odpadních vod v lokalitě "Borky" na pravém břehu Labe.

Z kanalizačních stok v historickém jádru je hlavní kmenový sběrač "A", trasovaný od nádraží podél železniční trati (tlamový profil 2400/2000) až k nové odlehčovací komoře před vyústěním do Labe pod jezem. Odtud je vedený historickým jádrem až do Sokolské ul štoly v hloubce 10 m. Sběrač DN 1800 je zhotoven z laminátových trub Owens Corning. Starší kanalizace v prostoru historického centra byla převedena do kmenového sběrače pomocí 3 spadišťových šacht - na křižovatce ulic Mostní a Pobřežní, v areálu bývalého pivovaru a nad zastávkou ČD.

- Odkanalizování jednotlivých bloků zástavby zajišťuje několik uličních řadů:

Do šachty u mostu vyúsťují 2 větve ve východní části - v Rubešově a v Mostní ul..

Do šachty v pivovaru ústí 2 větve z ulic Zámecké a Kovářské v západní části území.

Západní okraj území s ul. Na valech a Politických vězňů je do šachty v pivovaru odkanalizovaná stokou DN 1000.

Území kolem Sokolské je zajišťováno šachtou nad zastávkou ČD, přes níž byly splašky svedeny do nového kmenového sběrače. Vyúsťuje sem i nově vybudovaná tlaková kanalizace, která přes přečerpávací stanici odvádí splaškové vody z území pod Rybářskou ul.

Jižní a západní část řešeného území je odkanalizovaná problematickým starým zděným kanálem 600/800 mm, procházejícím od Kouřimské ulice bývalým hradebním příkopem až k pivovaru. Technický stav neodpovídá předpisům a údržba je obtížná i po právní stránce.

Starší kanalizace fungující kolem náměstí je ještě z 19. stol., je zděná z lomového kamene a překrytá plochými kameny. Staré kanály z kamenného zdiva nevyhovují současným požadavkům na kanalizační stoky (vodotěsnost, údržba) a uvažuje se proto s jejich vyložkováním novým potrubím.

Novější větev z Kovářské pochází z poč.20stol. a byla provedena z betonových trub, s jejichž výměnou je nutno rovněž uvažovat.

### 3.6 Návrh odkanalizování

- V oblasti historického jádra nedojde návrhem RP k výraznějšímu nárůstu produkovaných odpadních vod, ani se nepočítá s podstatným zpevněním ploch dosud nezastavěných. Protože se nepředpokládá nárůst dešťových vod, nedojde prakticky ke zvýšení zátěže stokové sítě a současná stoková síť bude kapacitně vyhovovat návrhovým potřebám.
- Vzhledem k nevyhovujícímu trasování a celkovému stavu starého kanálu DN 600/800 mm, vedeného bývalým hradebním příkopem, je navrženo jeho přeložení. Nová trasa prochází ulicemi Politických Vězňů, ul. Na Valech a dále ul. Sokolskou do areálu pivovaru. Zde je navrženo zaústění této kanalizace do nové stoky, kterou je převáděna stará kanalizace do spadiškové šachty. Aby mohl být starý příkop zrušen, je nutno počítat s podchycením všech kanalizačních přípojek.
- V situaci regulačního plánu jsou dále vyznačeny úseky, kde je jako kanalizace využíván starý zděný kanál, zakrytý plochými kameny - tyto úseky jsou navrženy k rekonstrukci.
- Obdobně jako u vodovodu je nutno při provádění nových povrchů v ulicích a na náměstí nad těmito stokami nejprve ověřit u provozovatele případnou rekonstrukci. Při každém návrhu staveb je nutno jednat s provozovatelem a ověřit si reálnost odvedení předpokládaného množství odpadních vod a dohodnout konkrétní technické řešení.

### 3.7 Vodní toky

- Město Kolín leží na obou březích řeky Labe, která protéká po severní hranici městského historického jádra. Řeka je zde regulována a je využívána k lodní dopravě, na Labi je vybudován jez v profilu starého silničního mostu. MPR leží pod jezem na levém břehu řeky.
- Břeh směrem k MPR je tvořen zčásti opevněnými břehy, zčásti vysokými nábřežními zdmi podél Rybářské ul. a přilehlých budov.
- Západní částí území protéká rameno řeky, které odděluje Kmochův ostrov. V této části má břeh řeky přirozený charakter.
- Řešené území se nachází v povodí s číslem hydrologického pořadí 1-04-01-044. Řeka k tomuto místu odvodňuje povodí o ploše 7 708,469 km<sup>2</sup>. Průtokové poměry v řece lze charakterizovat následujícími údaji:
  - průměrný průtok:  $Q_p = 62,5 \text{ m}^3/\text{s}$
  - velké vody: "jednoletá" voda:  $Q_1 = 295 \text{ m}^3/\text{s}$   
"desetiletá" voda:  $Q_{10} = 715 \text{ m}^3/\text{s}$   
"padesátiletá" voda:  $Q_{50} = 1 025 \text{ m}^3/\text{s}$   
"stoletá" voda:  $Q_{100} = 1 155 \text{ m}^3/\text{s}$
- Pro Labe v Kolíně je vyhlášen rozsah záplavového území, jehož hranice  $Q_{100}$  jsou vyznačeny v situaci.
- Hladina vody v řece při průtoku "stoleté" vody je v úrovni 195,94 - 196,20 mn.m.



**Podklady:**

1. Základní vodohospodářská mapa 1 : 50 000, list 13-32 (Kolín)
2. "Studie odtokových poměrů Labe Čelákovice - Kolín", HDP Praha 1988
3. Kolín MPR- územní plán zóny, ing. Bukvář 1992
4. Projekt ke SP "Kolín - kmenový sběrač" Hydroprojekt Praha 1995
5. Konzultace na s.r.o. VODOS Kolín

## 4. ZÁSOBENÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ

### Současný stav

Území Městské památkové rezervace je napájeno elektrickou energií z rozvodny R 110/22kV Kolín západ a R 110/22kV EKO prostřednictvím 3 transformačních stanic o výkonu 2x630kVA, propojených primerním kabelovým vedením a 2 odběratelských stanic nižší výkonnosti. Území kolem Rybářské ul. je připojeno přes TS pod Masarykovým mostem. Na hranici řešeného území se nachází TS v Sokolské ul.

- **Primerní rozvodný systém** je provozován kabely AYKY 3x120+95mm<sup>2</sup>.

Propojení mezi stanicemi TS-Laktos a TS-Labe, na ně jsou smyčkově napojeny TS-1 Bartoloměj s inst. výkonem 2x630kVA, TS-2 Mostní s inst. výkonem 2x630kVA a TS-3 pivovar 2x630kVA.

Celkový instalovaný výkon v transformačních stanicích je 3,7MW, Příkon území lze přibližně stanovit při uvažované vyžitelnosti stanice na 75% výkonu a soudobosti 0,9

$$P_b = 3780 \times 0,75 \times 0,9 = 2551 \text{ kW} = 2,55 \text{ MW}$$

- **Přehled stávajících transformačních stanic**

- TS -1 Bartoloměj e.č. 001 výkon 2x630kVA
- TS -2 Mostní e.č. 268 2x630kVA
- TS -3 Pivovar e.č. 415 2x630kVA
- TS -4 Skloexport odběratelská stanice 2x100kVA
- TS -5 Rubešova 61 /Čs spořitelna/ 1x630 kVA

- **Sekunderní rozvody** v řešeném území jsou provedeny kabelovým vedením paprskové. Okružní síť o normalizovaném napětí 3x380/220V byly zcela zrekonstruované v prostoru náměstí až k rozhraní ulic Pražská - Na Hradbách.

V situačním plánu M 1:1 000 jsou zakreslena stávající zařízení, trafostanice spolu s trasami primerního vedení.

- **Ochranná pásma energetických zařízení**

Zákon č.458/2000 Sb stanoví ochranná pásma rozvodných zařízení takto:

§46 Elektrizací soustavy odst.3 ochranné pásmo a nadzemní vedení

odst.6 ochranné pásmo elektrické stanice

- podzemní vedení 22kV řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky činí 1m po obou stranách krajního kabelu
- kompaktní a zděná elektrické stanice s převodem napětí nad1kV do 52kV.....2m vymezeno vswislou rovínou vedenou ve vodorovné vzdálenosti

Ochranná pásma stanovená podle dosavadních předpisů a výjimky z ustanovení o ochranných pásmech udělené podle dosavadních předpisů zůstávají zachovány i po účinnosti tohoto zákona. Výjimky z ochranných pásem povoluje ministerstvo.

## Návrhové řešení.

**Primerní napájecí vedení** k TS-pivovar, propojení k TS -Mostní a k TS - Bartoloměj je nově zrekonstruováno. Výkonově je velikost transformačních stanice dostatečná.

V objektu Rubešova č.p.61 byla nedávno pro potřeby odběru Čs. spořitelny vybudována nová kabelová stanice TS-5 o výkonu 1x630kVA, která byla instalována do sítě mezi TS-pivovar a TS-Mostní. Napojení transformační stanice bylo provedeno smyčkou kabelem AYKY 3x120+70mm z primerního kabelu, který prochází Rubešovou ulicí.

Pro přestavbu zámeckého areálu na kulturní a komunitní centrum je regulačním plánem navržena nová transformační stanice N-TS do výkonu 2x630kVA s osazeným transformátorem dle skutečné spotřeby. Přesná velikost stanice bude upřesněna dle požadovaných příkonů. Nová N-TS je umístěna před objektem bývalého pivovaru u Sokolské ulice a bude napojena z primerního kabelu v ulici Pražská a primerním propojením zokruhována do stanice TS - pivovar.

### • Energetická bilance

Město Kolín je plně plynofikováno. Uvažuje se s návrhem bytových jednotek kategorie A, kde se el. energie používá pro osvětlení, domácí spotřebiče případně vaření. Je počítáno s příkonem 3kW/byt. jednotku, se skupinovou soudobostí 0,8.

Pro užitkové plochy je uvažováno 0,1kW/m<sup>2</sup>

Celkový nárůst spotřeby el. energie pro urbanistické bilanční obvody 1 - 13 činí 1210 kW se soudobostí 0,8 - 960kW.

### • Sekunderní vedení

V celém zájmovém území je již provedena rekonstrukce sítě NN. Dle finančních možností bude pokračovat rekonstrukce sekunderní sítě 1kV v ulicích směrem k náměstí Republiky.

Navržená zástavba v prolukách bude bez nutných úprav napojena el. energií ze stávající sekunderní sítě, pouze při enormním požadovaném příkonu v urbanistickém obvodu 3, bude nutné vybudovat samostatný sekunderní vývod z TS - pivovar.

Záměr byl konzultován a schválen správcem sítě STE RZ Kolín p Šedinou.

#### Podklady

\* zpracovaná část Konceptu RP aktualizovaná o skutečný stav

\* projednání návrhu na STE RZ Kolín

## 5 . TELEKOMUNIKACE

### Současný stav

#### • Místní telekomunikační síť

Řešené území je po stránce telekomunikační začleněno do místního telefonního obvodu MTO, ÚTO Kolín. Traťovým kabelem je napojeno do TR v Rubešově ul. - z ATÚ osazené v budově TKB.

Území městského historického jádra je plně telefonizováno. Byla provedena rekonstrukce s doplněním sítě v roce 1998. Území bylo nově kabelizováno do skupinových obvodů PON, s osazením síťových rozvaděčů SR-II, SR12, SR13. Kabelizace je provedena optokabely do optokoncentrátů a dále rozvedena metalickými kabely s napojením všech objektů do účastnických rozvaděčů s dostatečnou rezervou.

#### • Dálkové kabely

Územím centra procházejí 2 trasy dálkových kabelů - správce sítě Český Telecom Provoz přenosové techniky. Trasy těchto kabelů podléhají schvalovací povinnosti správce sítě a proto další stupně PD je nutné s nimi konzultovat. 1 trasa DK je vedena ve směru od Zálabí přes Kouřimskou na nám. Republiky. Druhá křížuje centrum ve směru Pražská-Kutnohorská. DK jsou zakresleny v mapovém podkladě.

- **Vojenské zařízení**

Řešeným územím prochází trasa kabelu vojenské správy Kolín . Trasa není zakreslena v mapovém podkladě vzhledem k utajení , pouze pro informaci prochází od ul. Nad zastávkou , Sokolskou ulicí do objektu Územní vojenské správy . Trasa podléhá schvalovací povinnosti správce sítě, proto je nutné při zpracování dalších stupňů PD konzultace s Územní vojenskou správou Kolín.

- **Radioreléové trasy**

Řešeným územím procházejí 2 radioreléové trasy, zakreslené v situaci inženýrských sítí. U nové výstavby je třeba předložit další stupeň PD k posouzení správcí sítě /Čs. radiokomunikace a.s. Praha/ z hlediska výškového průběhu tras nad navrhovanou zástavbou. Jsou provozovány trasy v úseku :

RS Kaňk – ČSOB Karlovo nám. 71  
RS Bedřichov – SOUS Kolín Jaselská 722

### Návrhové řešení

Požadované připojení MTS u nové zástavby v urbanistických obvodech 1 -11 a 13 , objekty budou napojeny na stávající MTS .

Pro urbanistický obvod 12 - přestavba zámeckého areálu , je navrženo vybudování nového síťového rozvaděče v systému obvodu PON, napojeného na optický propo-iovací kabel a provedeny nové rozvody metalickými kabely po celé lokalitě pivovaru.

Záměr byl konzultován a projednán se správcem sítě Český Telecom Kolín.

### Ochranná pásma telekomunikačních zařízení

Sdělovací kabel.....1m po celé délce trasy na obě strany od krajního kabelu  
kabelové vedení DK ..... 1,5m -"- -"-

### Podklady

- \* zpracovaná část Koncept RP aktualizovaná dle současného stavu
- \* polohopis MTS a DK dle tech. dokumentace Český Telecom
- \* situace tras radioreléových sítí Čs. Radiokomunikací a.s. Praha
- \* projednání návrhu na Telecomu Kolín

## **6. Z ÁSOBOVÁNÍ TEPLEM**

### Současný stav :

- Stávající objekty v městském historickém jádru jsou vytápěny jen částečně **ze soustavy centralizovaného zásobování teplem** (dále jen CZT). Většina objektů je plynofikována, některé objekty jsou vytápěny elektrinou a malá část rodinných domů je ještě vytápěna pevnými fosilními palivy.
- **Lokální vytápění objektů** se provádí pevnými palivy v kamnech a v malých zdrojích ústředního a etážového vytápění do výkonu zdroje tepla 50 kW, zemním plynem, elektrinou přímotopy nebo akumulacími kamny na noční proud.
- **Domovní kotelny** o výkonu větším než 50 kW do 200 kW využívají buď ještě pevná paliva a nebo zemní plyn. Tyto zdroje tepla slouží k vytápění bytových objektů, nebo objektů občanské vybavenosti, případně některých provozoven.
- **Ze soustavy CZT** funguje vytápění pomocí předávacích stanic pára - teplá voda, nebo z redukčních stanic v objektech, kde je v současné době ještě nízkotlaký parní systém.
- Primární topné medium - středotlakou páru dodávají do soustavy 3 zdroje tepla, umístěné mimo řešené území:
  - Elektrárna Kolín, v níž se spaluje zemní plyn a hnědé uhlí
  - Výtopna Lihovar na spalování zemního plynu
  - Sídlištní kotelna Heidelberg rovněž na zemní plyn.



- **Rozvod tepla** v Městském historickém jádru se provádí středotlakou parní sítí o parametrech na prahu zdrojů tepla  $p = 0,8 - 1,0 \text{ MPa}$   $t = 200^\circ \text{ C}$ .
- Většina odběratelů odebírá teplo pomocí parních redukčních stanic ( *ve vytápěných objektech je ještě nízkotlaký parní vytápěcí systém* ), novější objekty mají již předávací - výměňkové stanice pára - teplá voda.
- Stávající parovody jsou po generální opravě provedené klasickým způsobem, t.j. v neprůlezných železobetonových kanálech s balenou tepelnou izolací, mají dostatečnou kapacitu pro případné připojení dalších objektů.
- V grafické příloze je znázorněn rozsah vytápění objektů v řešeném území. Některé objekty jsou ze soustavy CZT vytápěny pouze částečně. Současně je do těchto objektů zaveden i zemní plyn, využíván v některých případech k vytápění části objektu, nebo pouze k vaření, případně k ohřevu teplé užitkové vody. Ve výkrese jsou označeny i trasy, vyřazené z provozu, např. přívod parovodu k bývalé sklárně Cristalex, procházející územím podél Labe. Změna přípojek ve prospěch vytápění plynem probíhá v území průběžně a regulační plán tento trend pouze aktualizuje. Sítě jsou navrhovány v RP směrně.

### **Návrh - potřeba tepla v objektech :**

#### obytné objekty :

- Pro výpočet orientační potřeby tepla stávajících objektů je možno použít průměrných ukazatelů, jejichž hodnota je uvažována následovně :  
byt ve vícebytovém domě 0,007 MW / byt,  
rodinný dům 0,020 MW / RD.

#### občanská vybavenost :

- Pro výpočet potřeby tepla objektů stávající občanské vybavenosti lze počítat s hodnotou cca 10 až 30 W na 1 m<sup>3</sup>, podle toho jak tepelně náročná bude náplň a budoucí využití objektů.

#### průmysl :

- Větší průmyslové podniky v území MPR nejsou. Je zde pouze objekt bývalého pivovaru, který je využíván jako občanská vybavenost a jeho případná přestavba bude rovněž sloužit jako městská vybavenost. Kromě toho je zde objekt pekárny a některé další drobné provozovny.
- V řešeném území je uvažováno se změnou funkce některých objektů a s dostavbou kulturně společenského centra v bývalém pivovaru. Kromě toho se navrhuje dostavba objektů v prolukách; předpokládá se u nových objektů využití - 1 podlaží obytné, 2 podlaží občanské vybavenosti.
- Výpočet potřeby tepla se provádí podle průměrných ukazatelů, za předpokladu realizace obvodových stavebních konstrukcí podle ČSN 730540 / 1994 - Tepelná ochrana budov, aby bylo hospodárně využíváno ušlechtilé energie pro vytápění stávajících i navrhovaných objektů.
  - rodinný dům 0,015 MW / RD,
  - byt ve vícebytovém domě 0,006 MW / byt,
  - občanská vybavenost 15 W / 1 m<sup>3</sup> obestavěného prostoru.

Č.bloku	počet obyvatel		počet bytů		občanská vybavenost		potřeba tepla MW	
	návrh	stav	návrh	stav	m <sup>2</sup>	návrh m <sup>2</sup>	byty	vybavenost
1	197	132	+ 8	14 726	+ 1 800	0,048	0,027	
2	66	33	- 7	7 187	+ 422	--	0,006	
3	49	19	+ 7	3 601	+ 1 920	0,042	0,029	
4	6	10	+ 1	4 930	+ 180	0,006	0,003	
5	64	30	+ 2	4 982	+ 1 080	0,012	0,016	
6	55	30	- 3	2 067	--	--	--	
7	41	18	- 2	2 591	--	--	--	
8	61	32	+ 4	6 523	+ 420	0,024	0,006	
9	88	49	+ 3	9 180	+ 170	0,018	0,003	

10	152	62	+10	8 461	+ 610	0,060	0,010
11	135	63	+ 4	7 077	--	0,024	--
12	112	36	+ 6	4 110	+ 5 376	0,036	0,081
13	40	29	+ 2	1 223	+ 2 000	0,012	0,018
<b>Celkem</b>	<b>1 080</b>	<b>543</b>	<b>+35</b>	<b>76 658</b>	<b>13 978</b>	<b>0,282</b>	<b>0,199</b>
<b>Nárůst potřeby tepla celkem .....</b>					<b>0,282 + 0,199 = 0,481 MW</b>		

- Území Městského historického jádra je rozděleno do 13 bilančních bloků. Tabulka s předpokládaným vývojem počtu obyvatel znázorňuje rozsah bytového fondu a nárůst ploch občanské vybavenosti. Stanovení potřeby tepla bude závislé na náplni navrhovaných objektů.
- Městské parovody mají dostatečnou kapacitu i pro napojení dalších vhodných objektů, pokud jejich majitelé projeví o dodávku tepla ze soustavy CZT zájem.
- Uvedený nárůst potřeby tepla je možno krýt jednak dodávkou tepla ze soustavy CZT a nebo pomocí zemního plynu, což je v současné době reálnější.
- Z hlediska ekologického je vhodnější řešit vytápění ze soustavy CZT, protože zde nevznikají nové spalovací procesy. Spalováním zemního plynu, který je považován za ekologické palivo, vznikají oxidy dusíku, které rovněž znehodnocují ovzduší ve středu města. Kromě toho nevyužíváním tepla ze soustavy CZT, případně i odpojováním stávajících odběratelů, zhoršuje se ekonomika soustavy CZT a zvyšuje se cena tepla pro ostatní odběratele.
- V každém případě by ve středu města mělo být minimalizováno používání fosilních paliv s vyšším obsahem síry, nespalitelných látek a dalších škodlivin, které při provozu zdrojů tepla působí negativně na životní prostředí ve městě.
- Dřívější koncepce, prosazující ve vybraných městech centrální vytápění, je nutno přehodnotit min. do té doby, dokud cenová výhodnost jednoznačně směřuje k upřednostňování plynu, protože zásobování teplem je dnes uplatňováno tržními principy. I když je zřejmé, že teplárna má zájem na zvyšování odběru z CZT, nelze to žádným nařízením regulovat.
- Návrh předpokládá alespoň zachování přípojek tepla pro městské objekty, z nichž některé jsou již v současnosti napojeny i na plyn. Na CZT zůstává připojen areál pivovaru, sladovna však již byla napojena na kotelnu se zemním plynem. U převážné části ostatních objektů napojených na CZT umožňuje návrh kombinaci obou medií.
- Ochranná pásma :  
Podle zákona č. 222 / 1994 Sb. činí ochranné pásmo zařízení pro výrobu a rozvod tepla na obě strany od příslušného zařízení 2,5 m.

#### Výchozí podklady :

- Teplofikační studie historického jádra města Kolín - SÚRPMO 1986
- Návrh zásobování teplem a plynem MPR Kolín -SÚRPMO 1992
- Městské historické jádro Koncept návrhu 2003 - arch. Tůmová
- Údaje o vytápění objektů v řešeném území
- Údaje o plynofikaci řešeného území

## **7. ZÁSOBOVÁNÍ PLYNEM**

### Současný stav :

- Po obvodu Městského historického jádra prochází středotlaký plynovod ve směru od Zálabí a Masarykův most přes Kutnohorskou - do ul. Na Pršíně a dále na východ. Jiné nadřazené trasy VTL plynovodů centrálním územím neprocházejí.
- Jinak je území Městského historického jádra celé plynofikováno zemním plynem z nízkotlaké plynovodní sítě. Zemní plyn není dosud zaveden pouze do Rybářské ul. mezi železnici a Labem - /blok zástavby č. 13/.

- Zemní plyn se využívá pro vaření, ohřev teplé vody užitkové, pro vytápění využívá zemní plyn většina objektů v centru. Některé objekty jsou z části vytápěné ze soustavy CZT a částečně zemním plynem. V současné době se plynofikují další objekty, někteří odběratelé odpojují své objekty ze soustavy CZT a převádějí je na zemní plyn.
- Průběžně probíhá rekonstrukce nízkotlaké místní plynovodní sítě, takže je téměř celá již rekonstruována. Je proto možno připojit i další - stávající nebo navrhované objekty, pokud bude o plynofikaci zájem. Trasy plynovodů NTL i STL jsou včetně přípojek k objektům zakresleny v situaci inženýrských sítí energetiky. Vyznačeny jsou objekty plně nebo částečně plynifikované.

#### Návrh řešení :

- Největším průmyslovým odběratelem zemního plynu v řešeném území byl pivovar, který je dnes již mimo provoz. V budoucnu by tento objekt měl po celkové rekonstrukci sloužit občanské vybavenosti. Vytápění by mohlo být řešeno ze soustavy CZT, podle vyjádření pracovníků SČP a.s. se již připravuje plynofikace. Napojen na zemní plyn byl již objekt sladovny, která je dosud v provozu.
- Dalším odběratelem jsou Pekárny a další drobné provozovny služeb. Plynovodní síť na území MPR má dostatečnou kapacitu i pro připojení nových odběratelů.
- Pro plynofikaci území v bloku č. 13 - areál Formánkova mlýnu - doporučujeme realizovat přívod prodloužením NTL plynovodu z ulice Nad zastávkou protlakem pod železniční tratí. Kapacitně vhodnějším řešením by bylo připojení na středotlaký rozvod procházející Masarykovým mostem; toto řešení lze však obtížně technicky zajistit. Skutečné provedení bude závislé i na potřebě odběru, která zde bude realizována, návrh je nutno konzultovat s pracovníky SČP a.s.
- Pro plynofikaci navrhovaných objektů je možno počítat s následujícími hodnotami potřeby zemního plynu :
  - rodinný dům ..... 2,5 m<sup>3</sup> / hod ..... 3 500 m<sup>3</sup> / rok
  - byt ve vícebytovém domě ..... 1,5 m<sup>3</sup> / hod ..... 2 000 m<sup>3</sup> / rok
  - Pro objekty občanské vybavenosti bude potřeba zemního plynu stanovena odborným odhadem.

#### Orientační potřeba zemního plynu pro navrhované využití území :

Číslo bloku	Počet bytů		Občan. vybavenost		Potřeba zemního plynu			
	2000	návrh	stav m <sup>2</sup>	návrh m <sup>2</sup>	byty	vybavenost		
					m <sup>3</sup> /h	m <sup>3</sup> /rok	m <sup>3</sup> /h	m <sup>3</sup> /rok
1	133	+ 8	14 726	+ 1 800	10	14 000	4	5 000
2	33	- 7	7 187	+ 422	---	-----	1	1 500
3	19	+ 7	3 601	+ 1 920	9	13 000	4	5 000
4	10	+ 1	4 930	+ 180	1	1 500	1	1 500
5	30	+ 2	4 982	+ 1 080	2	3 000	3	4 000
6	30	- 3	2 067	-----	---	-----	---	-----
7	18	- 2	2 591	-----	---	-----	---	-----
8	32	+ 4	6 523	+ 420	5	7 000	1	1 500
9	49	+ 3	9 180	+ 170	3	4 500	1	1 500
10	62	+10	8 461	+ 610	8	10 000	2	3 000
11	63	+ 4	7 077	-----	5	7 000	---	-----
12	36	+ 6	4 110	+ 5 376	6	9 000	10	14 000
13	29	+ 2	1 223	+ 2 000	2	3 000	3	4 000
<b>Celkem</b>	<b>543</b>	<b>+35</b>	<b>76 658</b>	<b>13 968</b>	<b>51</b>	<b>72 000</b>	<b>30</b>	<b>41 000</b>
<b>Nárůst potřeby plynu celkem za hodinu</b> .....					<b>51 + 30 = 81 m<sup>3</sup>/hod</b>			
<b>za rok</b> .....					<b>72 000 + 41 000 = 113 000 m<sup>3</sup>/rok</b>			



- Skutečný nárůst potřeby zemního plynu bude závislý na tom zda pro vytápění navrhovaných objektů bude využíván zemní plyn, nebo zda některé objekty budou napojeny na soustavu CZT. Vzhledem k cenové politice státu se předpokládá orientace v zásobování teplem na zemní plyn.
- Ochranná pásma :  
Podle zákona č. 458/2000 Sb jsou pro realizaci a provoz plynárenských zařízení stanovena ochranná pásma. V ochranném pásmu je zakázáno provádět činnosti, které by ve svých důsledcích mohly ohrozit toto zařízení, jeho spolehlivost a bezpečnost provozu. Na plynovody v řešeném území se vztahuje ochranné pásmo pro nízkotlaké a středotlaké plynovody a přípojky v zastavěném území obce, které činí od osy plynovodu na obě strany 1m.

#### **h) Vymezení pozemků veřejně prospěšných staveb a asanačních úprav**

Seznam veřejně prospěšných staveb je samostatnou přílohou obecně závazné vyhlášky k RP

#### **i) Vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení na životní prostředí**

- Z hlediska kvality ovzduší je v území třeba dodržovat povinnosti vyplývající ze zák.č.86/2002 o ochraně ovzduší /nař.vlády č.350-354/2004/Sb. a vyhl.MŽP 358/2002/Sb./ Povinnost dodržovat úroveň znečištění ovzduší tzn. hodnoty imisních limitů, meze tolerance a četnost překročení pro jednotlivé znečišťující látky vyplývají z §6 zákona č.350/2002 vč. respektování emisních stropů č. 351/2002.
- Historické jádro je ovlivňováno zejména zdroji situovanými mimo toto území. V řešeném území je evidováno pouze 6 malých zdrojů, 1 střední zdroj se nachází na hranici MPR. Všechny zdroje v Městském historickém jádru jsou plynofikované, stejně jako většina domácností, takže emise znečišťujících látek z těchto zdrojů nejsou příliš významné a nepřekračují stanovené limity.
- Z hlediska zlepšování kvality ovzduší je třeba doporučit preferenci využití centrálního zdroje tepla u nových staveb nebo při změnách stávajících staveb za předpokladu, že je to technicky možné a ekonomicky přijatelné /§3 odst.o/.
- Velká část objektů zejména v majetku města je napojena na CZT, což je z hlediska ovzduší příznivější, neboť spalováním plynu vznikají oxidy dusíku, které znehodnocují ovzduší. Vzhledem k tomu, že tržní nabídka jednoznačně preferuje využívání plynu oproti CZT, bude pravděpodobně současný trend přechodu na tento způsob vytápění zejména u soukromých objektů praktikován i nadále. V každém případě by ve středu města mělo být zcela omezeno používání pevných paliv a koncepce RP již s touto možností nepočítá. Malá část objektů zůstane vytápěna elektřinou.
- V souladu s §50 odst.1 g) zák. a příl.č.11 lze zakázat používání některých druhů paliv v malých zdrojích znečišťování. V rámci snižování znečišťujících látek v širším centrálním území je možno doporučit vypracování Programu snižování emisí dle §50 odst.1 f) a § 6 odst.6.
- Požadavky na omezení světelného znečištění přesahují možnosti řešení regulačního plánu a týkají se konkrétních projektů veřejných prostranství a exteriérů staveb.
- Zdrojem exhalací a hluku je v území především průjezdna doprava na vnitřním polookruhu v ul. Politických vězňů, kde jsou hladiny hluchnosti výrazně překračovány. Provoz výrazněji vzrostl i v Mostní ul.,neboť je intenzivně využíván průjezd na Zálábí přes Masarykův most.
- Celkovým řešením širších dopravních vztahů ve městě se zabýval nový ÚPN města Kolína, který navrhl na starém mostě provoz s omezeným dopravním režimem. Zklidnění dopravy alespoň formou značeného přechodu před vjezdem na most doporučoval i koncept regulačního plánu. Vyšší míru zklidnění v tomto úseku kolem centra však nepovažoval za vhodné odbor dopravy OkÚ.
- V současnosti se vyhodnocuje nová dopravní studie, která opět přistoupila na razantnější zklidnění dopravy mezi Kutnohorskou a Zálábím formou jednosměrné komunikace s výraznou preferencí cyklistů a chodců. Ve výhledu je doporučeno zklidnit i úseky frekventované ul. Politických vězňů formou jednosměrných tras.

- Ke snížení negativních důsledků průjezdné dopravy na obytné funkce jsou objekty podél nejvíce zasažené ul. Politických vězňů v RP navrženy se smíšenou funkcí, přičemž bydlení je doporučeno orientovat na odvrácenou, převážně západní stranu. Jinak lze zvýšenou hlučnost eliminovat pouze technickými opatřeními okenních otvorů.
- S nedávným zprůjezdněním historického centra a otevřením volného průjezdu všem návštěvníkům je spojena i vyšší frekvence dopravy, která zejména na dlážděných vozovkách zvyšuje hlučnost, vibrace a exhalace. Zvýšená intenzita dopravy se nepříznivě projevuje nejen na kvalitě životního prostředí, ale i na technickém stavu objektů. Situace se znovu přehodnocuje dopravní studií, která se snaží vyloučit průjezdnost centra. Protože však většina návštěvníků zajíždí do centra za účelem zaparkování, a protože potřebná kapacita přesahuje prostorové možnosti historického jádra, bude tato doprava stále intenzivní.
- Hlučnost z železnice se na území Městské památkové rezervace bezprostředně projevuje pouze při hraně skalní terasy, protože železniční trať je vedena terénním zářezem. Hlučností je však zasaženo celé území podél Labe i jeho protilehlý břeh. Regulační plán vymezuje nezbytné plochy protihlukových opatření v pásu pod MPR, kde lze tato opatření účinně zajistit. Protihluková opatření budou součástí modernizace železniční trati a budou navržena na základě měření v terénu, neboť modelovým výpočtem je nelze vzhledem k atypickému terénu přesně dimenzovat. Dle norem EU je hluk ze železnice vnímán příznivěji z hlediska vlivu na lidské zdraví a je akceptováno zvýšení hranice hlučnosti až na 62 dB (oproti 55 dB v ČR). Modernizace železniční trati i při zvýšené rychlosti na 120 km/hod. (v žel. uzlu Kolín) a zvýšení intenzity dopravy zaručuje celkově nižší hladinu hlučnosti z železničního provozu.
- Zástavba mezi Labem a železnicí je určena pro výrobu, obslužnou nebo smíšenou funkci. Bydlení pro majitele je nutno situovat na odvrácenou stranu k Labi. Vyšší patra objektů stejně jako obytné domy nad železnicí je možno ochránit pouze technickými opatřeními – např. trojvrstevným zasklením oken.
- Znečištění povrchových vod Labe se v posledním období výrazně snížilo, k čemuž přispívá i provoz nové čistírny odpadních vod v Kolíně. Hlavní kanalizační sběrač procházející centrem města byl dokončen a k němu je připojena i kanalizační uliční síť historického jádra, včetně území podél Labe.
- Z hlediska radonového rizika se nachází řešené území v oblasti 2 - se středním rizikem z geologického podloží.
- Nakládání s odpady
- Na území MPR je vyprodukováno ročně 298 t domovního a 1841 t ostatního komunálního odpadu, který je shromažďován v běžných sběrných nádobách a odvážen Technickými službami na kapacitní skládku Radimí. Systém shromažďování a odvozu odpadu je organizován pravidelným svozem, nádoby na skladování odpadů nesmí být v historickém jádru trvale umístovány na veřejných prostorech.
- Doporučuje se jako vhodnější zavést separaci odpadu přímo u zdroje s mobilním svozem druhotných surovin. Kontejnery na separovaný odpad je třeba umísťovat zásadně mimo uliční prostory MPR a na místech přístupných i pro veřejnost. Výhodné z hlediska dostupnosti je umístění sběrného dvora ve Školské ulici, kde jsou k dispozici kontejnery nejen pro tříděný odpad, ale i velkoobjemový odpad a nebezpečné součásti komunálního odpadu.

#### Ke zvýšení kvality životního prostředí přispívá regulační plán:

- Návrhem uliční vzrostlé zeleně – stromořadí  
*/dosadby z málovzrůstných stromů s pravidelnou korunou s dodržáním 2-2,5m podchodné výšky, průměr koruny max. 6m, stromy rodu prunus, malus, případně kulovité formy robinia,, acer, fraxinus / Ochrana kořenového systému kovovou mříží, zajištěné provzdušnění a zálivka, ochrana kmenů. Ověřit možnosti výsadby s ohledem na polohu inženýrských sítí – ochranné folie . Výsadby korigovat vůči průčelí domů – respektovat vstupy a vjezdy.*
- obnovou ploch stávající veřejné zeleně – kvalitativní obnova s dosadbou stromů místo keřových skupin

