

ROZVOJOVÁ STUDIE

konverze a budoucího
využití zóny bývalého
areálu SOLO Sušice

ZADAVATEL: Město Sušice

ZPRACOVATEL: SPF Group, s.r.o., Studio Acht, s.r.o.

září 2023–prosinec 2024

OBSAH

SEZNAM TABULEK, GRAFŮ, OBRÁZKŮ A MAP	4
SEZNAM ZKRATEK	6
1 ÚVOD.....	8
1.1 Úvodní informace	9
1.2 Harmonogram	10
1.3 Metodika	11
1.3.1 Zdroje informací, podklady a šetření	11
2 ANALYTICKÁ ČÁST	12
2.1 Analýza lokality	13
2.1.1 Základní údaje	13
2.1.2 Historické využití	15
2.1.3 Přírodní podmínky	17
2.1.4 Majetkoprávní vztahy	18
2.1.5 Dopravní poloha a dopravní napojení zóny	20
2.1.6 Limity využití území	30
2.1.7 Kapacity technické infrastruktury	42
2.1.8 Potenciální způsoby využití	48
2.1.9 Shrnutí	51
2.2 Analýza vnějšího prostředí.....	54
2.2.1 Analýza rozvojových potřeb regionu	54
2.2.2 Přehled rozvojových ploch v širším regionu	59
2.2.3 Analýza poptávky po rozvojových plochách v regionu	61
2.2.4 Shrnutí	65
2.3 Souhrnné zhodnocení	67
2.3.1 Swot analýza	67
2.3.2 Problémový výkres	69
2.3.3 Hlavní východiska pro návrh funkčního využití území	71
3 NÁVRHOVÁ ČÁST	73
3.1 Návrh funkčního využití území.....	74
3.1.1 Popis variant	75
3.1.2 Odůvodnění variant	80
3.2 Specifikace kapacit objektů	83
3.3 Odůvodnění výsledného návrhu funkčního využití území	86
3.4 Specifikace souvisejících potřeb a vyvolaných investic.....	92
3.4.1 Potřeby v oblasti dopravní infrastruktury	92
3.4.2 Potřeby v oblasti technické infrastruktury	96
3.4.3 Další potřeby	102
3.5 Ekonomická analýza	103
3.6 Shrnutí.....	107
4 IMPLEMENTAČNÍ ČÁST	109

4.1	Analýza možností financování	110
4.1.1	Analýza dotačních příležitostí	110
4.1.2	Analýza dalších možností	119
4.2	Návrh implementační struktury	122
4.2.1	Harmonogram	122
4.2.2	Personální zajištění	125
4.3	Shrnutí.....	130
5	POUŽITÉ ZDROJE.....	132
6	PŘÍLOHY	135

SEZNAM TABULEK, GRAFŮ, OBRÁZKŮ A MAP

Tabulka 1: Harmonogram zpracování rozvojové studie.....	10
Tabulka 2: Kapacity zastavitelných ploch v obcích SO ORP Sušice.....	59
Tabulka 3: Dokončené bytové jednotky v SO ORP Sušice v období 2003 - 2022	60
Tabulka 4: Průměrná plocha, průměrné kupní ceny obytných nemovitostí a počet transakcí v období 2020-2022	63
Tabulka 5: Orientační kapacity modelových objektů dle jednotlivých segmentů	83
Tabulka 6: Přehled zastavěných ploch, ze kterých byl proveden bilanční hydrotechnický výpočet a přehled trubních vedení (vodovod, splašková kanalizace a dešťová kanalizace)	100
Tabulka 7: Přehled hydrotechnických parametrů odvodňovacího systému zpracovaného podle TNV 75 9011 pro pět etap veřejných komunikací a osm segmentů převážně nové zástavby.....	100
Tabulka 8: Uvažovaná potřeba zemního plynu	101
Tabulka 9: Bilance investičních nákladů a výnosů z prodeje pozemků dle jednotlivých etap	103
Tabulka 10: Orientační harmonogram aktivit pro přípravu revitalizace zóny SOLO	122
Tabulka 11: Návrh etapizace	129
Obrázek 1: VAR 1 - návrh možné zástavby jako podklad pro ověření velikosti segmentů a bloků.....	75
Obrázek 2: VAR 1 – návrh změny územního plánu	76
Obrázek 3: VAR2 - návrh možné zástavby jako podklad pro ověření velikosti segmentů a bloků.....	77
Obrázek 4: VAR 2 – návrh změny územního plánu	78
Obrázek 5: Schéma členění území na sektory ve vztahu k navrženému dopravnímu skeletu.....	79
Mapa 1: Vymezení řešeného území	14
Mapa 2: Lokality historických provozů v areálu SOLO	16
Mapa 3: Majetkoprávní poměry v území	18
Mapa 4: Výřez z výkresu koncepce dopravní infrastruktury platného územního plánu.....	21
Mapa 5: Dopravní intenzity na stávající komunikační síti	22
Mapa 6: Nehodovost na stávající komunikační síti za období 1.1.2021 – 31.1.2024	23
Mapa 7: Zóna Sušice v IDPK.....	26
Mapa 8: Stávající vjezdy do zóny a komunikační síť v zóně	29
Mapa 9: Výkres základního členění území, výřez.....	30
Mapa 10: Hlavní výkres, LIST 1, výřez.....	32
Mapa 11: Koncepce dopravní infrastruktury, LIST 1, výřez včetně vybraných prvků legendy.....	33

Mapa 12: Koncepce technické infrastruktury, LIST 1, výřez včetně vybraných prvků legendy	35
Mapa 13: Výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací, LIST 1 výřez.....	36
Mapa 14: Koordinační výkres, LIST 1, výřez včetně vybraných prvků legendy	37
Mapa 15: Stanovená záplavová území. Q100	39
Mapa 16: Zásobování pitnou vodou.....	43
Mapa 17: Odkanalizování	44
Mapa 18: Zásobování plynem	45
Mapa 19: Zásobování elektrickou energií	46
Mapa 20: Zásobování elektrickou energií, výřez.....	46
Mapa 21: Segmenty zástavby a veřejné komunikace	93
Mapa 22: Vyčíslení intenzit dopravy generované jednotlivými segmenty	94
Mapa 23: Uvažovaná etapizace rozvoje dopravní sítě v řešeném území:	95

SEZNAM ZKRATEK

AR	analýza rizik kontaminace
ATS	automatická tlaková stanice
BD	bytový dům
b.j.	bytová jednotka
CZT	centrální zásobování teplem
CZV	celkové způsobilé výdaje
ČOV	čistírna odpadních vod
ČSÚ	Český statistický úřad
DS	plochy pro silniční dopravu v územním plánu
DZ	plochy pro drážní dopravu v územním plánu
EFRR	Evropský fond pro regionální rozvoj
EIA	hodnocení vlivů na životní prostředí (Environmental Impact Assessment)
EVL	evropsky významná lokalita
GVD	grafikon vlakové dopravy
HDV	hospodaření s dešťovou vodou
HPP	hrubá podlažní plocha
CHKO	chráněná krajinná oblast
IAD	individuální automobilová doprava
IDPK	Integrovaná doprava Plzeňského kraje
IROP	Integrovaný regionální operační program
MZI	modrozelená infrastruktura
MŽP	Ministerstvo životního prostředí ČR
NA	nákladní automobil
NL	plochy lesní v územním plánu
NN	nízké napětí
NRB	Národní rozvojová banka
NTL	nízkotlak
OA	osobní automobil
OC	obchodní centrum
OPŽP	Operační program Životní prostředí
PD	projektová dokumentace

PO	ptačí oblast
PV	plochy veřejných prostranství s převahou zpevněných ploch v územním plánu
Q ₁₀₀	povodeň s kulminačním průtokem s pravděpodobností výskytu jednou za 100 let
RD	rodinný dům
RUD	rozpočtové určení daní
SEKM	systém evidence kontaminovaných míst
SM	plochy smíšené obytné městské v územním plánu
SO ORP	správní obvod obce s rozšířenou působností
SPFI	Státní fond podpory investic
STL	středotlak
ÚAP	územně analytické podklady
ÚP	územní plán
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚS	územní studie
ÚSES	územní systém ekologické stability
VD	plochy pro drobnou výrobu a výrobní služby v územním plánu
VDB ČSÚ	Veřejná databáze Českého statistického úřadu
VK	etapa realizace veřejných komunikací a technické infrastruktury
VKP	významný krajinný prvek
VL	plochy pro lehký průmysl v územním plánu
VN	vysoké napětí
VTL	vysokotlak
VVN	velmi vysoké napětí
ZCHÚ	zvláště chráněné území
ŽST	železniční stanice

1

ÚVOD

1.1 ÚVODNÍ INFORMACE

1.2 HARMONOGRAM

1.3 METODIKA

1.1 ÚVODNÍ INFORMACE

Od zániku výroby sirek na přelomu let 2008 a 2009 představuje území po podniku Solo Sušice největší brownfield, resp. transformační území nejen v samotné Sušici, ale i v regionu Sušicka. V zóně docházelo k postupné ad hoc transformaci části ploch na nové využití, několik záměrů nového využití však narazilo na nesoulad mezi představami investorů a Zastupitelstva města Sušice. Důvodem byly mj. obavy z důsledků zamýšlených záměrů na město a jeho fyzické, sociální i podnikatelské prostředí. V důsledku těchto neshod došlo k zakonzervování stavu, kdy většina území nemá využití. Zóna SOLO je přitom cenným územím, jehož využití v souladu s potřebami města může výrazným způsobem přispět k řešení rozvojových problémů a potřeb města i jeho regionu.

Na výše uvedené výzvy reaguje tato studie, jejímž záměrem je navrhnout optimální budoucí využití zóny s ohledem na předpoklady zóny, rozvojové problémy a potřeby města i jeho regionu, rozvojový potenciál v území, limity využití území, ekonomickou a technickou proveditelnost i na zájmy vlastníků pozemků v zóně a dalších dotčených aktérů a subjektů. Smyslem je také odblokovat stávající patovou situaci, kdy se aktéři v území nedokážou dohodnout na proveditelné formě konverze území.

Rozvojová studie se zaměří na analýzu současného stavu a potenciálu brownfieldu Solo Sušice a na návrh jeho budoucího využití. Studie se neomezí na pouhý architektonický návrh či vizualizaci ani na finanční analýzu či finanční plán, ale bude obsahovat komplexní návrh funkčního využití území, orientační investiční náklady a potenciální výnosy, identifikaci vhodných finančních zdrojů a organizační postup, včetně vhodné etapizace procesu konverze a revitalizace brownfieldu. Studie tedy stanoví úvodní požadavky na způsob využití území zóny, specifikuje funkční využití brownfieldu a orientační parametry staveb (ve smyslu jejich objemu, podlažnosti, plochy a funkčního využití), specifikuje požadavky na napojení zóny na dopravní a technickou infrastrukturu a stanoví další postup po dokončení studie. V dalších fázích pak bude třeba mj. zapracování výstupů studie do územního plánu města a pravděpodobně bude také třeba zpracovat územní studii pro areál SOLO (menší část areálu zóny).

Studie bude doplněna situačními výkresy, schémata a dalším obrazovým materiálem. Níže je uvedena stručná osnova studie:

- Analytická část
 - analýza současného stavu a potenciálu brownfieldu Solo Sušice jako podklad pro návrh jeho budoucího využití
- Návrhová část
 - komplexní návrh funkčního využití území, specifikace potřeb v oblasti dopravní a technické infrastruktury, stanovení orientačních finančních nákladů a potenciálních výnosů
- Implementační část
 - identifikace vhodných finančních zdrojů, návrh organizačního zajištění revitalizace, stanovení dalšího postupu po dokončení studie včetně rámcového harmonogramu

1.2 HARMONOGRAM

Rozvojová studie byla tvořena od října 2023 do prosince 2024 dle níže uvedeného harmonogramu.

Tabulka 1: Harmonogram zpracování rozvojové studie

Krok	Doba zpracování
1. Ustavení pracovní skupiny	12/2023
2. Analytická část	12/2023–03/2024
3. Výběr varianty funkčního využití území	04-06/2024
4. Dopracování návrhové části	06-11/2024
5. Implementační část	10-11/2024
6. Finalizace studie	12/2024

1.3 METODIKA

1.3.1 ZDROJE INFORMACÍ, PODKLADY A ŠETŘENÍ

Během tvorby studie budou využity sekundární zdroje informací, které jsou veřejně dostupné (zejména data Českého statistického úřadu, územně plánovací dokumentace a podklady, rozvojové dokumenty apod.) nebo které má k dispozici město Sušice.

Dalšími klíčovými informačními vstupy budou dále primární data a informace získané vlastními šetřeními a konzultacemi:

- hloubkové rozhovory,
- informace od správců sítí technické infrastruktury,
- informace od dalších dotčených orgánů,
- informace od subjektů působících v zóně

Metodika a postup realizace těchto vlastních šetření je uveden v příslušných analytických kapitolách.

2

ANALYTICKÁ ČÁST

2.1 ANALÝZA LOKALITY

2.2 ANALÝZA VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

2.3 SOUHRNNÉ ZHODNOCENÍ

2.1 ANALÝZA LOKALITY

2.1.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Řešené území se nachází ve městě Sušice, v katastrálním území Sušice nad Otavou. Zóna je situována v severovýchodní části intravilánu města. Továrna Solo zde historicky navazovala na původní obytnou zástavbu města a tvořila západní část výrobního okrsku, který pokračuje dále podél Nádražní ulice až po železniční stanici Sušice a v zanádražním prostoru dále podél Pražské ulice až na okraj katastru města. V západním sousedství továrny bylo v éře socialismu vybudováno sídliště tvořené vysokopodlažními panelovými domy, na které navazuje severněji zástavba rodinných domů.

Řešené území je tvořeno areálem někdejší továrny na výrobu sirek Solo Sušice. Samotný areál je vymezen Nádražní ulicí na jihovýchodě, Hrádeckou ulicí na západě, okrajem intravilánu (někdejšího zastavěného území) na severu a účelovou komunikací mezi současnými areály pily Jihozápadní dřevařská a stavebnin Teraso s.r.o. na východě. Zóna SOLO vede rovnoběžně s Nádražní ulicí ve směru od JZ (nejstarší část zóny) po SV. V tomto směru měří na délku cca 950 m. Na šířku (mezi Nádražní ulicí a loukami na severu) měří v nejširším místě cca 380 m.

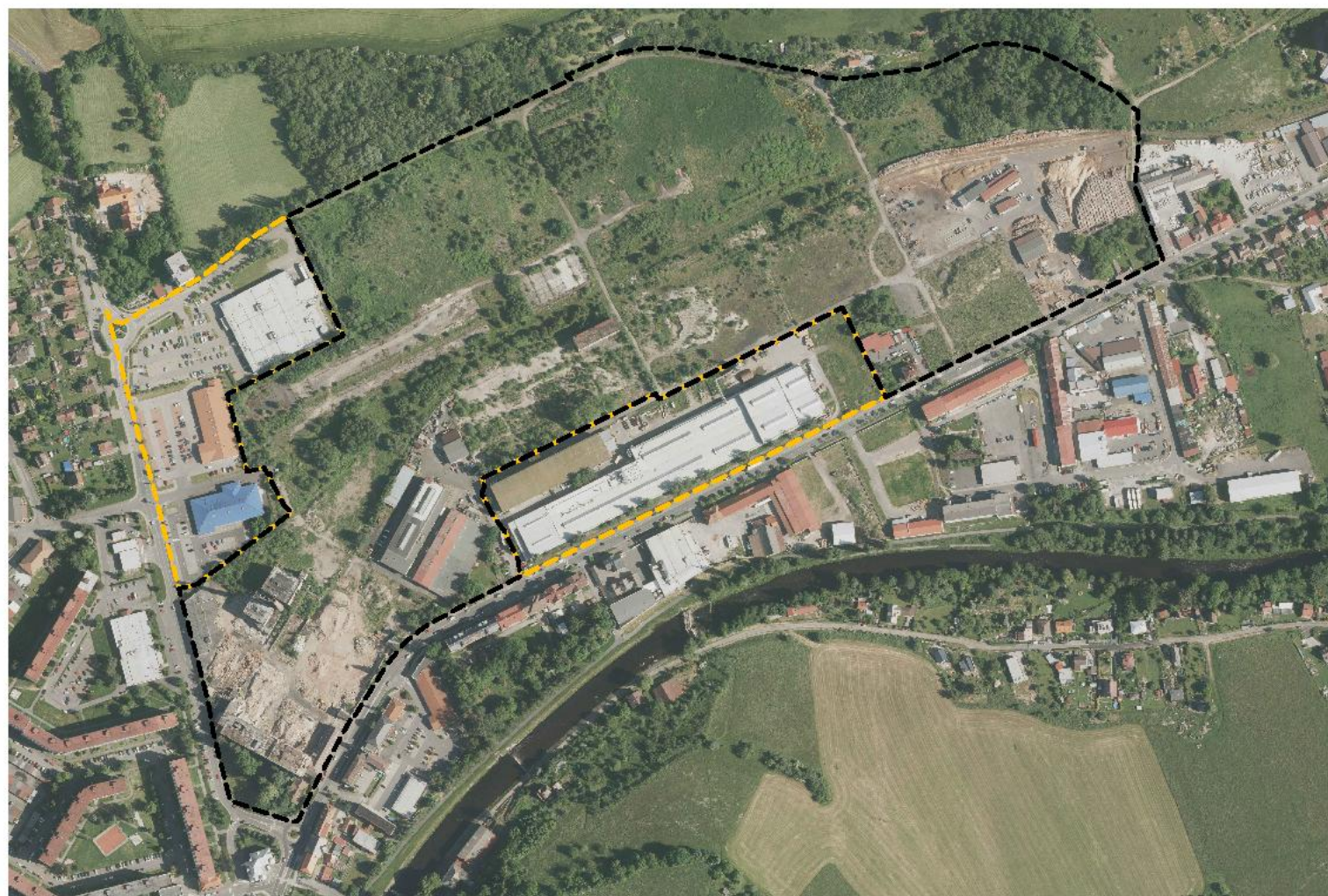
V rámci tohoto areálu je dodnes v provozu závod Solodoor, a.s., situovaný podél Nádražní ulice, který je nástupnickým podnikem sirkárny Solo a sousední SG strojírna, s.r.o., která se transformovala z někdejšího provozu údržby sirkárny Solo. Ve východní části areálu působí spol. Jihozápadní dřevařská, a.s., která zde rozvíjí zázemí pro svou činnost v oblasti těžby a zpracování dřeva. Podél Hrádecké ulice byla na brownfieldu Solo postupně vybudována tři zařízení maloobchodu – supermarkety JIP Potraviny a Lidl a obchodní centrum Tesco, které kromě hypermarketu zahrnuje i obchodní prostory s menšími provozovny. V rámci zmíněného území se podél Nádražní ulice dále nachází jeden komerční areál (autoservis AutoBeránek) a rodinný dům se zahradou, který je situován v JV rohu území. Další autoservis se nachází uvnitř areálu SG strojírna.

Studie je primárně zaměřena na řešení částí zóny, které jsou vnímány jako nestabilizované, resp. kde je předpokládána transformace. Jako stabilizované části zóny jsou vnímána nová obchodní zařízení podél Hrádecké ulice a závod SOLODOOR. Ty jsou vnímány jako související území, u nichž se předpokládá možnost změn vyvolaných změnami v řešeném území, nebo řešení potřeb tamních uživatelů v rámci řešeného území (nové dopravní napojení, napojení na síť technické infrastruktury apod.). Řešené území bez zmíněných obchodních center a areálu Solodoor má rozlohu přibližně 26,2 ha.

Primárním cílem studie je návrh budoucího optimálního funkčního využití zbylých území, tedy aktuálně nevyužívaných ploch typu brownfield. Přitom je ovšem potřeba řešit vztahy s využívanými areály a stavbami v území a rozvojové potřeby jejich vlastníků a v relevantních případech i řešit případnou konverzi těchto areálů v souladu s potřebami území jako celku.

V rámci studie budou řešeny také vazby zóny na sousední zastavěné území. Důležitá je vazba na sídliště na západní straně Hrádecké ulice, která mj. ovlivňuje možnosti funkčního využití přilehlé části brownfieldu. Území má také funkční návaznost na plochy a areály jižně od Nádražní ulice, kde se nachází několik nevyužívaných či podvyužitých objektů a areálů (mj. brownfield bývalých kasáren pohraniční stráže), výrobní areály, maloobchodní prostory i obytné objekty. Vzájemné vazby budou řešeny mj. formou navázání uliční sítě v zóně Solo na existující síť v okolí (případně i síť technické infrastruktury), zohledněním charakteru tamní zástavby při návrhu funkčního využití území uvnitř zóny SOLO, podlažnosti uvažované zástavby uvnitř zóny SOLO atp.

Mapa 1: Vymezení řešeného území



Společnost

Stavba vrt. a vrt. a vrt.
a vrt. a vrt. a vrt. a vrt.

Solo Sušice

projekt

k.ú. Sušice nad Otavou [759601]

oblast území

mapa

Orotofotomapa

výhled

1:3000

oblast území

mapa

26.10.2023

datum

_Sitace.dwg

oblast území



2.1.2 HISTORICKÉ VYUŽITÍ

Celá zóna byla až do útlumu výroby využívána podnikem Solo Sušice, který se historicky zabýval výrobou zápalek. Závod na výrobu zápalek (tzv. sirkárna) se nacházel v JZ části zóny, v prostoru mezi Hrádeckou ulicí a dnešní SG strojírnou. Závod sirkárny představoval nejstarší část areálu, který se odtud postupně rozrůstal východním a severním směrem.

K sirkárně byla v průběhu socialismu přistavěna kotelna (v blízkosti dnešní prodejny JIP potraviny), která kromě zajišťování výroby tepla pro sirkárnu sloužila i jako hlavní zdroj soustavy CZT ve městě. Kotelna původně spalovala uhlí (uhelná skládka byla situována na místě dnešní prodejny JIP potraviny) a později byla přestavěna na spalování mazutu (mazutové nádrže byly situovány na místě dnešní prodejny Lidl).

Areál byl přitom historicky zavlečkován. Vlečka tradičně končila v prostoru kotelny. Po vybudování uhelné skládky byla další větev vlečky protažena do místa dnešní obslužné komunikace mezi JIP potraviny a Lidlem, odkud byla překládáno uhlí na skládku a později zde docházelo k plnění mazutových nádrží. Podél vlečky postupně vznikala překladiště s deponií dřeva (kulatiny), které bylo zpracováno na dřívka a další produkty.

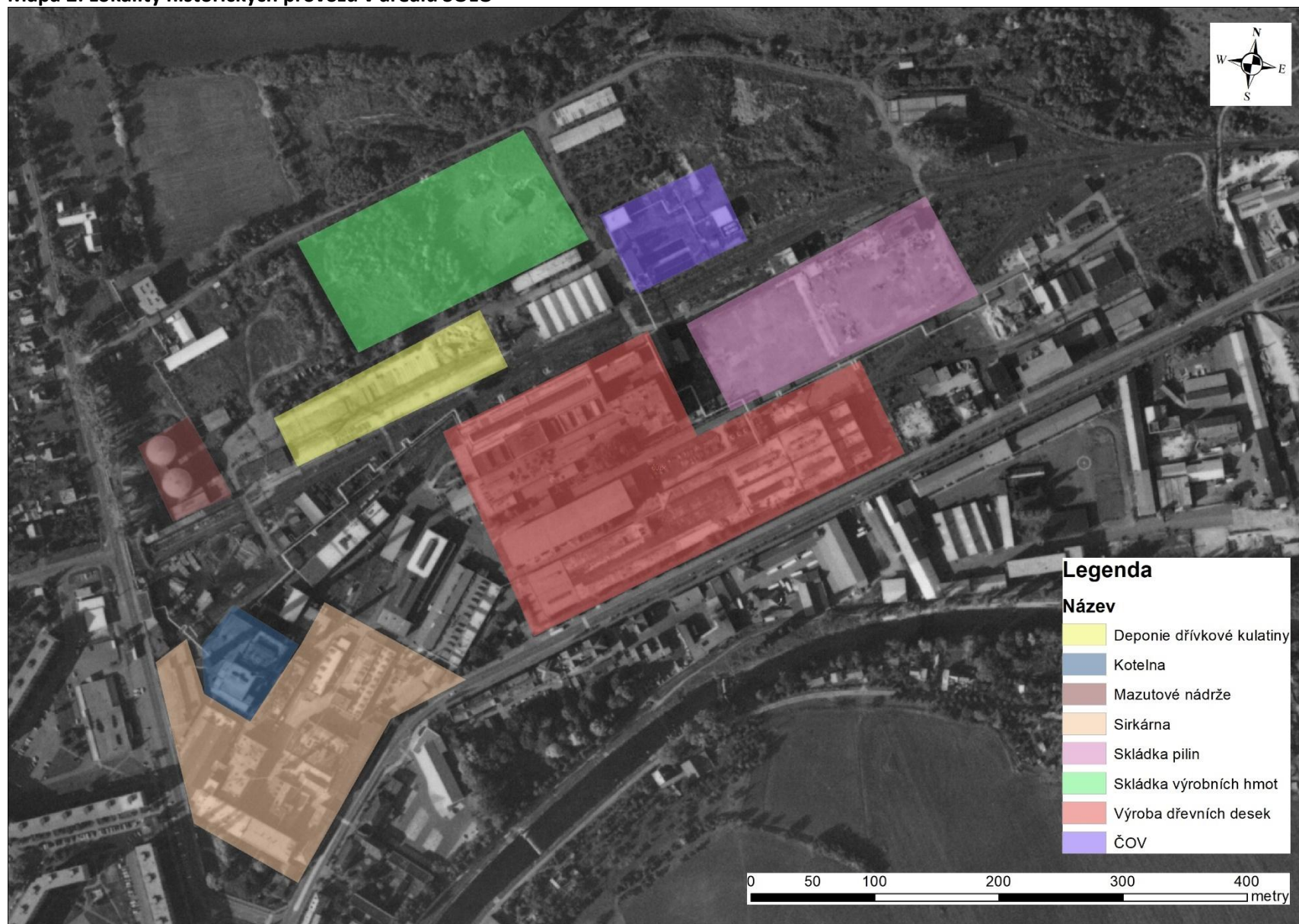
V průběhu socialismu se výrobní sortiment podniku rozšířil na širší spektrum činností v oboru dřevozpracujícího průmyslu. Dominantní činností podniku se stala výroba dřevovláknitých desek a jejich úprava a výroba voštinových desek. Tato výroba probíhala v částech areálu situovaných východně od historické sirkárny. Důsledkem byl zásadní prostorový rozvoj areálu až na celý rozsah dnešní zóny. Výroba dřevních desek probíhala v části areálu, kde dnes působí nástupnická firma Solodoor (i v prostoru mezi dnešním areálem Solodoor a vlečkou, kde byly další, dnes již zbourané haly). Východněji pak byla situována pila. Na mezilehlých plochách byla skládka pilin. Mezi sirkárnou a areálem výroby dřevních desek byl situován provoz strojních dílen, který zabezpečoval obnovu a údržbu strojních technologií podniku a vedle toho se zabýval i vlastní výrobou technologií pro dřevozpracující průmysl. Tento provoz se transformoval do dnešního podniku SG strojírna.

Zatímco celá jižní část zóny mezi vlečkou a nádražní ulicí tak byla v důsledku postupného rozvoje vysoce zastavěna a byly zde intenzivně využívány takřka veškeré plochy, území severně od vlečky bylo využíváno méně intenzivně. Na západním konci byly situovány zmíněné (dvě) nádrže na mazut. Poněkud východněji od nich byla podél vlečky deponie kulatiny určené pro výrobu dřívek. Východně od ní pak byla kromě několika menších hal vybudována ČOV, která byla situována v severním sousedství západního konce dnešní nakládkové koleje areálu Jihozápadní dřevařská. Další hala s kusou nakládkovou kolejí byla vybudována v SV cípu areálu v sousedství enklávy lesa. Nebezpečné plochy v této části zóny pak byly využívány mj. jako skládky materiálu, který zbyl po výrobě. Zpracovatel má např. informaci, že na skládce severně od deponie kulatiny pro výrobu dřívek (tedy mezi dnešním OC Kaufland a bývalou ČOV) docházelo k ukládání zbytků lepicí hmoty z výroby dřevních desek.

Z historického využití vyplývá mj. potenciální kontaminace území. Níže je přehled možných zdrojů kontaminace:

- Impregnace a máčení dřívek (sirkárna)
- Výroba hlavičkové hmoty (sirkárna)
- Mazutová kotelna
- Mazutové nádrže
- Skládka, kam byly deponovány zbytky výrobních hmot (mj. lepicích hmot z výroby dřevních desek)

Mapa 2: Lokality historických provozů v areálu SOLO



Zdroj: Vytvořeno v Esri ArcMap 10.4. Podklad: Archiv ortofotomap ČÚZK (2024).

2.1.3 PŘÍRODNÍ PODMÍNKY

Zóna je situována na dně údolí (v někdejší údolní nivě) řeky Otavy v nadmořské výšce cca 465 m.n.m. Údolí zde má širší průřez dna a vytváří zde poměrně rozsáhlou rovinatou plochu v jinak velmi členitém terénu Šumavského podhůří. I proto byla tato lokalita historicky vybrána pro umístění výrobních areálů. Přitom je potřeba si uvědomit, že na území města Sušice se další mnohahektarové potenciálně zastavitelné rovinné plochy nenacházejí. Budování výrobních areálů s rozsáhlejšími halami, nebo manipulačními plochami přitom vyžaduje rovinný terén. Poloha na dně údolí v někdejší říční nivě ovšem předznamenává povodňové ohrožení. Přibližně polovina území spadá do záplavového území Q₁₀₀ (území ohrožené tzv. stoletou vodou, neboli mimořádnou povodní s hypotetickou 100-letou periodicitou). Řeka Otava se přitom nachází ve vzdálenosti cca 100 m od zóny. Proto zde není vhodné budovat podsklepené objekty.

Svrchní část podloží je tvořena říčními sedimenty, které tvoří „kvartérní hlíny, písky a štěrky údolní nivy řeky Otavy. Na lokalitě není v podloží objektů (pod betonovou podlahou a škvárovým násypem) přítomen nepropustný jílový horizont, který je přirozenou ochranou vod proti případné kontaminaci cizorodými látkami ze zájmového území“ (SEKM 2024). V hloubce 2 až 5 m je v kvartérních sedimentech mělká (freatická) zvodeň (SEKM 2024).

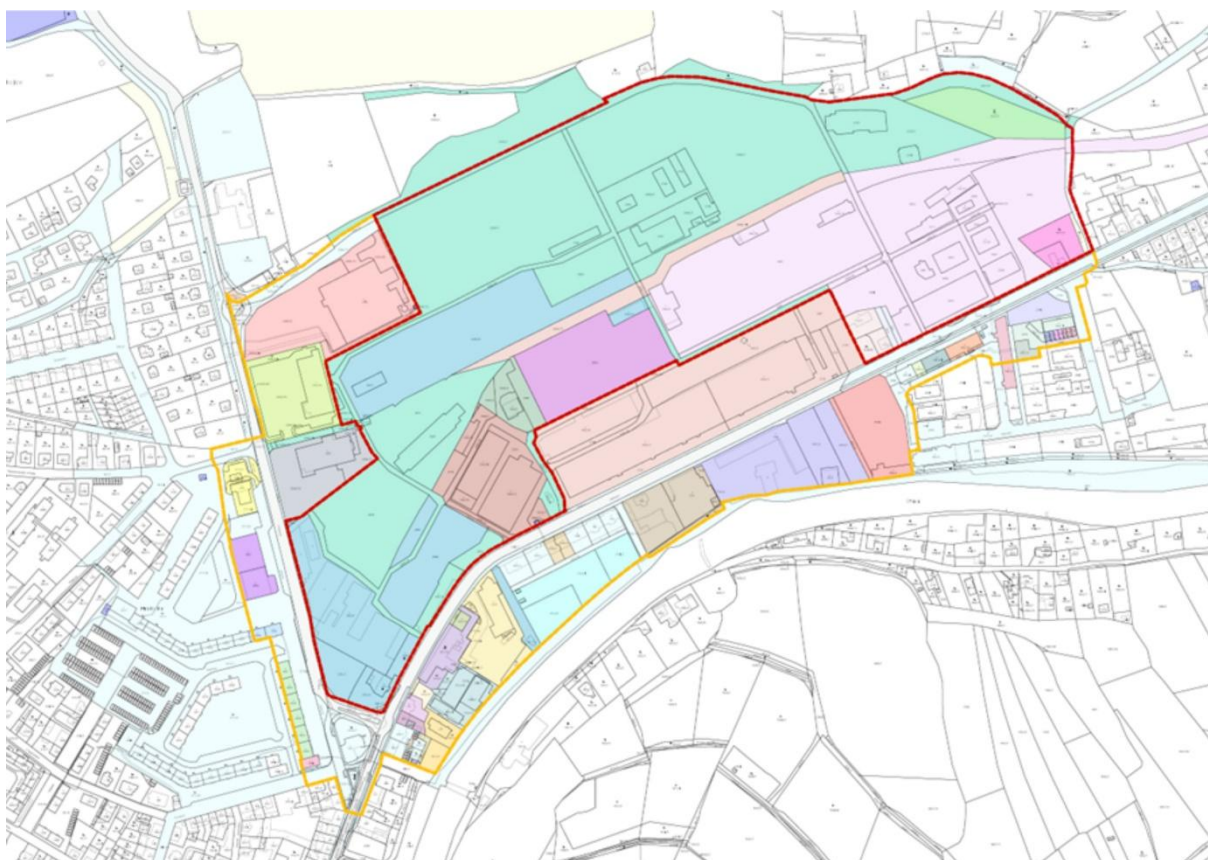
Územím zóny Solo přímo neprochází žádný vodní tok, ani zde není žádná trvalá vodní plocha. Pod Hrádeckou ulicí a v délce cca 50 m i pod Nádražní ulicí vede zatrubněná vodoteč, která vychází z rybníčku v blízkosti rozvodny Sušice a je odvedena do Otavy v blízkosti prodejny AutoKelly. Dešťové vody ze zpevněných ploch v území jsou odváděny jednotnou kanalizací do řeky Otavy. Pozůstatkem po původním systému odvádění srážkových vod je odvodňovací kanál vedený ze zóny do řeky Otavy, který je při vyšších vodních stavech na Otavě zasahován zpětným vzduťm, v jehož důsledku může docházet k zaplavování dílčích ploch v zóně.

Část ploch v zóně je zpevněna, další část ploch je tvořena zbořeníšti po zdemolovaných stavbách, kde dochází k pozvolné přirozené obnově půdního pokryvu. Zejména severní část zóny má ovšem původní půdní pokryv, který se po dočasném narušování v rámci historického deponování dřevního materiálu v této části zóny navrácí k původnímu stavu. Původní půdní pokryv zde tvořily nivní půdy. V důsledku charakteru historické výrobní činnosti v zóně lze předpokládat, že část půdního pokryvu může být kontaminovaná zdravě škodlivými látkami.

Uvnitř zóny se aktuálně dle informací zpracovatele nenacházejí žádné environmentálně cenné biotopy. Jedinou relevantní plochou zeleně je malá enkláva lesních porostů v SV cípu zóny, které mají částečně sukcesní charakter. Se zachováním této plochy jako plochy lesní počítá územní plán. Ten zároveň navrhuje vytvoření pásů zeleně liniového charakteru (stromořadí) na několika koridorech napříč zónou (v severo-j jižním směru) a částečně i po obvodu zóny. Zmíněné pásy napříč zónou ovšem nemusí být zcela realizovatelné, protože v některých případech jdou napříč využívanými soukromými areály a bude také záležet na výsledné komunikační síti.

2.1.4 MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

Mapa 3: Majetkoprávní poměry v území



Zdroj: vlastní zpracování na podkladě dat z katastrální mapy, podrobněji viz. Příloha č.1

Řešené území není majetkoprávně ucelené a jednotlivé části jsou výlučně ve vlastnictví soukromých subjektů. S ohledem na tuto skutečnost je třeba uvažovat v návrhu buď s etapizací nebo s plánovacími smlouvami zajišťujícími vzájemnou kooperaci subjektů na páteřních komunikacích a páteřních rozvodech sítí. Největší části plochy řešeného území vlastní European Property Group, a.s., Jihozápadní dřevařská a.s. a N166, a.s., dále menší část náleží firmě SG strojírna s.r.o., dále několik soukromých vlastníků fyzických osob a minoritní části ČEZ Distribuce, a. s. a Státní pozemkový úřad. V rámci analýzy byly zjištěny nedořešené přístupy k některým pozemkům, například pozemek p.č.2895¹ nemá vyřešeno břemeno přístupu přes komunikace na sousedních soukromých pozemcích.

Jihovýchodní část řešeného území zaujímá areál ve vlastnictví spol. Jihozápadní dřevařská a.s. Ta má záměr na využívání celého areálu ve svém vlastnictví jako provozního zázemí pro svou činnost a případně i přikoupení dalších pozemků v zóně. K tomuto území je tedy potřeba přistupovat jako ke stabilizovanému a neumísťovat do něj záměry, které by byly v rozporu s potřebami vlastníka.

Menší část území v západním sousedství areálu Solodoor, a.s. je využívána spol. SG strojírna, s.r.o. Vedení společnosti dlouhodobě nekomunikuje ani s městem, ani se subjekty vlastníci okolní pozemky a areály. Lze předpokládat, že současný vlastník zde bude chtít realizovat výrobní činnost i nadále a nebude tedy možné počítat s konverzí tohoto území na jiné funkční využití.

¹ Pozemek po zbourané hale v severním sousedství areálu Solodoor a.s.

Také u obou autoservisů v sousedství areálu Solodoor a.s. lze očekávat, že jejich vlastníci zde budou chtít zachovat současnou činnost. Zatímco areál s autoservisem AutoBeránek v Nádražní ulici je ve stabilizovaném území mezi areály Solodoor a Jihozápadní dřevařskou, areál autoservisu VichrTour je situován v území, které bude procházet transformací, a kde by případně byl potřeba dílčí zábor ploch pro dopravní stavby. Tyto menší areály je ovšem fyzicky možné vymístit na jiné vhodné plochy – za předpokladu možnosti domluvy s vlastníky. Totéž platí i o parcele rodinného domu č.p. 257, který je ve vlastnictví fyzické osoby a přes který je dle územního plánu plánována přeložka silnice II/169.

Ostatní plochy v řešeném území – kromě lesní enklávy v SV cípu území mají jednoho dominantního vlastníka. Jeho zájmem je zhodnocení pozemků bez ohledu na konkrétní funkční využití. Na těchto plochách je tak největší flexibilita funkčního využití území z majetkoprávního hlediska, samozřejmě za předpokladu, že zde dojde k majetkoprávnímu vypořádání (zejména v případě záboru ploch pro stavby veřejné infrastruktury).

2.1.5 DOPRAVNÍ POLOHA A DOPRAVNÍ NAPOJENÍ ZÓNY

Poloha Sušice, a tím pádem i zóny SOLO vzhledem k celostátní silniční infrastruktuře je nepříznivá. Nejbližší dálnice – D5 je vzdálena přibližně 65 km od zóny. Přes Sušici přitom nevede žádná silnice I. třídy, což se projevuje mj. horšími parametry existujícího napojení. Prakticky všechna silniční napojení Sušice na silnice I. třídy se tak vyznačují nepříznivými směrovými parametry, trasováním přes intravilány sídel, a ve většině případů i nepříznivými šířkovými parametry.

Nejrychlejší trasa pro dopravní obsluhu zóny při spojení s dálnicí D5, resp. s Plzní vede po silnici I/27 přes Klatovy, a dále po silnicích I/22 a II/187. Toto spojení se postupně zlepšuje díky realizovaným stavbám, které zahrnují zkapacitnění silnice I/27 (ve směru od Plzně)² a budování obchvatů. Výrazný přínos bude mít zprovoznění obchvatu Klatov, ke kterému by mělo dojít v letošním roce.

Po dostavbě dálnice D4, která má být zprovozněna také v r. 2024 se ovšem bližší souvislou dálnicí (50 km od zóny) s napojením na dálniční síť ČR stane právě dálnice D4 (nejrychlejší spojení bude přes Horažďovice a Strakonice).

Z hlediska napojení samotné Sušice na silnice I. třídy je nejprůzračnějším spojením pro těžkou nákladní dopravu silnice II/169 z Horažďovic do Sušice, která má nejlepší šířkové, směrové i sklonové parametry.

Navzdory relativně blízké poloze města vůči Bavorsku, které je v území hlavní zdrojovou oblastí zahraničních investic / resp. hlavním zahraničním odbytištěm, je dopravní poloha Sušice vůči Bavorsku také méně příznivá, protože Sušici chybí kvalitní přímé napojení. Nejkratší trasa po silnici II/190 je uzavřena pro těžkou nákladní dopravu a v zimní sezóně je obtížně sjízdná kvůli zákazu solení na území NP Šumava. Ostatní trasy se vyznačují velkými závleky, nepříznivými směrovými parametry a průtahy přes intravilány sídel.

Zóna SOLO se nachází v SV části intravilánu Sušice, přibližně 500 m od historického jádra města. Po obvodu zóny vedou ulice Nádražní a Hrádecká. Po ulici Nádražní je vedena silnice II/169, která vede z Horažďovic do Kvildy. Po Hrádecké ulici vede silnice II/187 (Sušice – Nepomuk). Na křížení obou těchto ulic v sousedství zóny se nachází jeden z hlavních silničních uzlů ve městě a zároveň jedno z míst s nejvyšší intenzitou silniční dopravy. Vzhledem k absenci alternativních tras toto křížení zároveň představuje jedno z úzkých hrdel silniční sítě ve městě. Obě ulice vykazují poměrně vysoké intenzity dopravy (dle Sčítání dopravy v r. 2020 projede každou z těchto ulic denně bezmála 9 000 vozidel) a při dopravních špičkách zde může docházet ke zdržením jak na zmíněné křižovatce, tak i na ostatních křižovatkách na těchto ulicích, kde mohou mít motoristé z vedlejších ulic potíže s připojením.

Další hrdlem je přejezd na silnici II/169 v ulici Pražská, který vede napříč kolejištěm žst. Sušice přes 5 kolejí, a který je nutné uzavřít prakticky při každé manipulaci s vlakovými soupravami ve stanici.

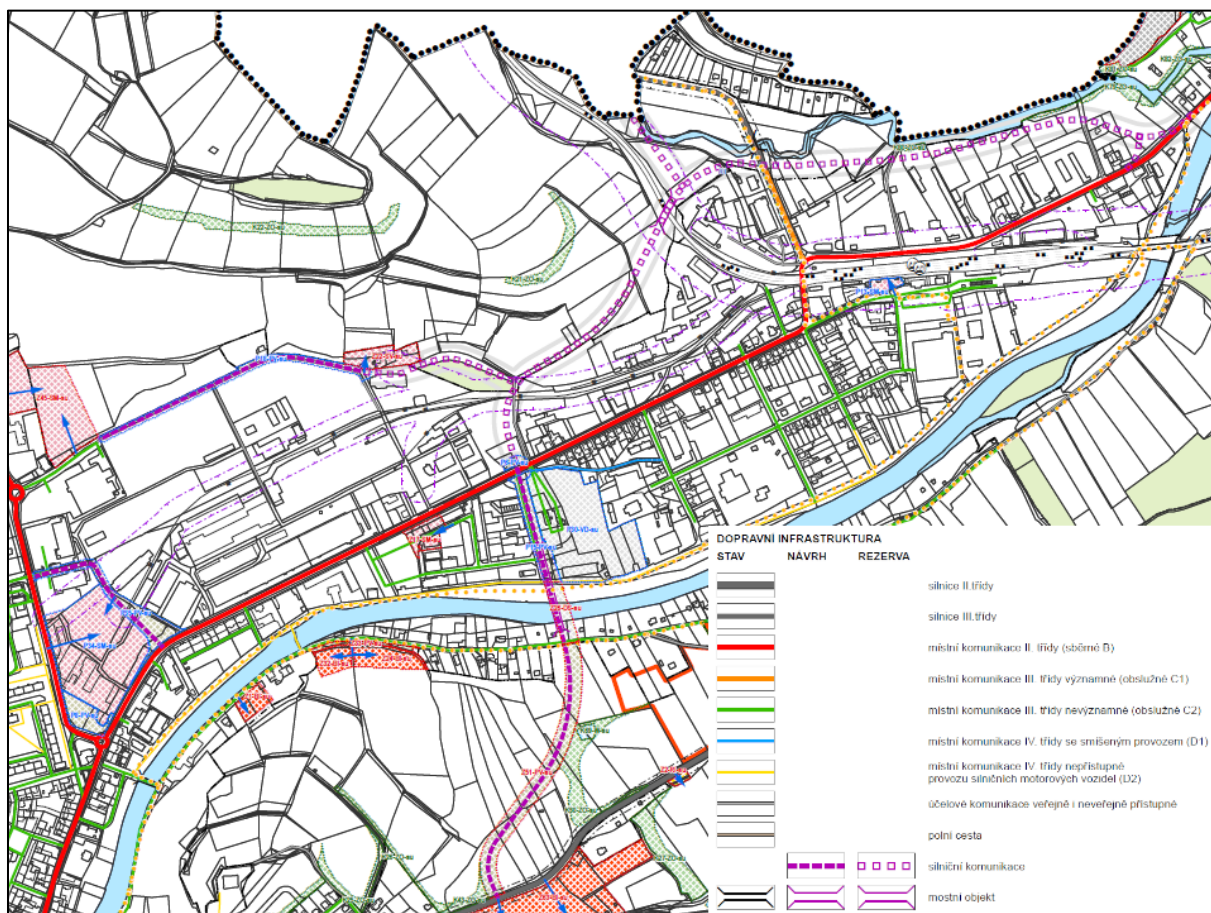
Při transformaci zóny by došlo k dalšímu navýšení intenzit dopravy v území a ke zhoršení uvedených problémů. Silniční skelet v okolí zóny by tedy bylo potřeba přestavět tak, aby mj. vznikly alternativní trasy, které by umožnily jízdu mimo zmíněná úzká hrdla. K nim je potřeba připočít i jediný silniční most přes řeku Otavu ve městě. Dle platného územního plánu města mají být řešením následující stavby:

- II/169 – obchvat Sušice (nové propojení mezi ulicemi Chmelenská, Nádražní a Pražská s přemostěním Otavy a mimoúrovňovým křížením s železniční tratí Sušice – Klatovy na klatovském záhlaví žst. Sušice).
- severní obslužná komunikace plochy areálu bývalého Solo u úseku Tesco – komerční plocha (propojení Hrádecké ulice se stavbou II/169 – obchvat Sušice)

² Čtyřpruhový úsek silnice I/27 začíná již 53 km od zóny

- propojení Nádražní ↔ Hrádecká (nové propojení přes plochu bývalé sirkárny umožňující se vyhnout stávajícímu přetíženému křížení obou ulic)
- II/187 – přeložka silnice II. třídy (nové napojení silnice II/187 od Hrádku na stavbu II/169 – obchvat Sušice v koridoru údolí Ostružné)

Mapa 4: Výřez z výkresu koncepce dopravní infrastruktury platného územního plánu

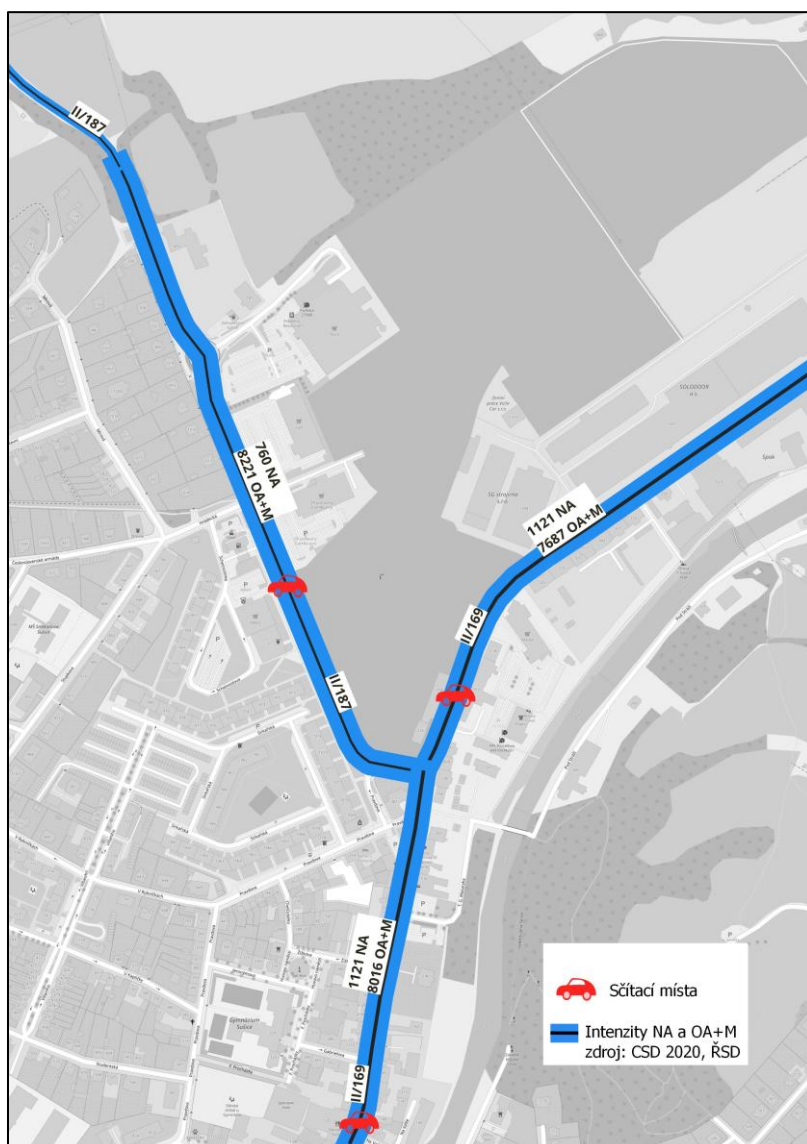


Zdroj: Územní plán města Sušice (2022)

Samotná zóna je na silniční síť přímo napojena sjezdy z Nádražní a Hrádecké ulice. Aktuálně jediné veřejně přístupné napojení je u vjezdu do areálu SOLODOOR, ze kterého je napojen také areál SG strojírna a přilehlého autoservisu. Tudy lze podél areálu SOLODOORu projet do zóny (celá komunikace je ovšem v soukromém vlastnictví). Ostatní vjezdy do areálu jsou buď s omezeným přístupem (přes bránu Jihozápadní dřevařské), po nezpevněných cestách, nebo jsou uzavřeny. Výhledově bude možné využívat pro příjezd do zóny komunikaci mezi prodejny JIP potraviny a Lidl, která je prodloužením ulice Československé armády. Aktuálně však tato komunikace na síť cest v zóně nenavazuje.

Z hlediska intenzit dopravy patří obě ulice – Hrádecká i Nádražní k nejzatíženějším ve městě a celkové intenzity na nich dosahují téměř 9000 voz./24hod., podíl nákladní dopravy je na Hrádecké ulici 8 % a v Nádražní ulici 12 %. Orientační vytíženost stávajících křižovatek důležitých pro samotnou zónu je posouzena na základě součtů vjezdů do nich. Nejvíce zatíženou je okružní křižovatka Hrádecká x Nádražní – 56 % a průsečná křižovatka Hrádecká x Československé armády je vytížena na 49 %. Uváděné vytíženosti křižovatek nepředstavují kapacitní problémy a umožňují akceptovat generovanou dopravu ze zóny. Ke kapacitním problémům může dojít v nárazových případech extrémních dopravních špiček – konce směn ve výrobních areálech, kulturní akce, střídání turnusů na Šumavě atd.

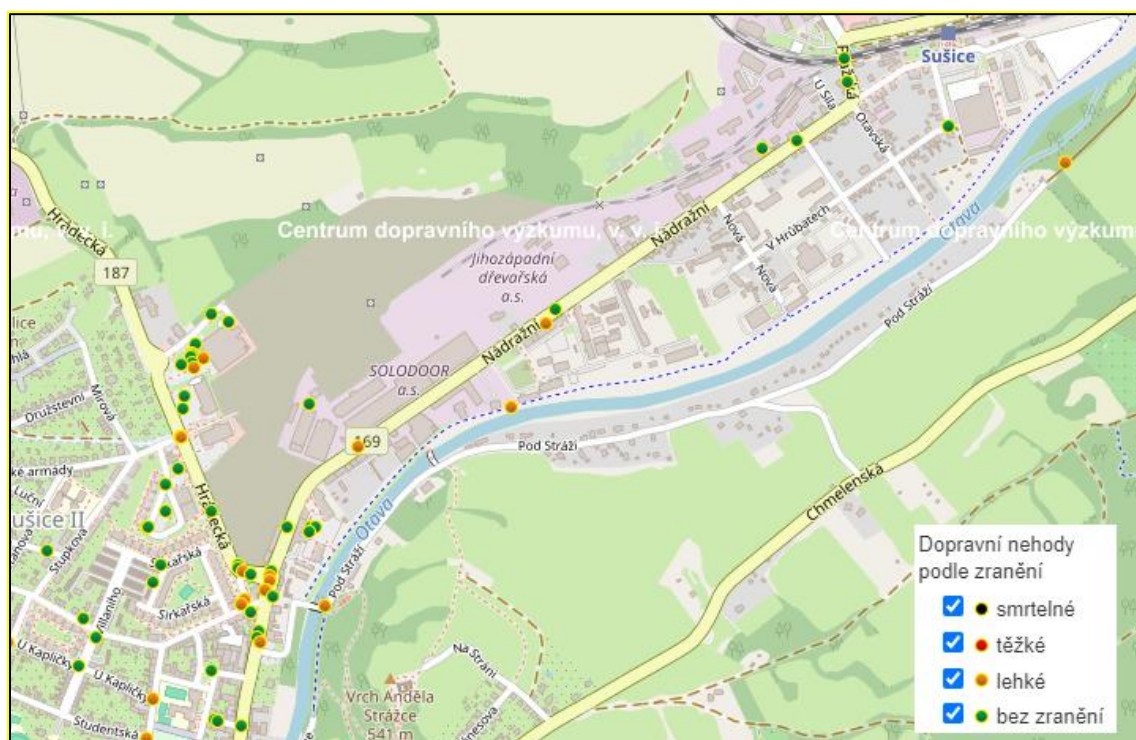
Mapa 5: Dopravní intenzity na stávající komunikační síti



Zdroj dat: Ředitelství silnic a dálnic (2020)

Jelikož rozvojová zóna přivede do území další dopravu, byla v rámci této studie posouzena nehodovost v řešeném území v ulicích Hrádecká a Nádražní za období 1.1.2021 – 31.1.2024, což je standardní doba při posuzování nehodovosti v rámci bezpečnostních inspekcí. Z níže uvedeného obrázku je patrné, že za poslední tři roky byly zaznamenány v řešeném území v ulici Hrádecká celkem 4 nehody bez zranění a 2 nehody s lehkým zraněním. V ulici Nádražní bylo zaznamenáno 7 nehod bez zranění a 5 nehod s lehkým zraněním. Je tak patrné, že na posuzovaných úsecích nedochází k těžkým či smrtelným nehodám. Ze statistiky nehodovosti je dále patrné, že vyšší koncentrace nehod je v okružní křižovatce Nádražní x Hrádecká, což lze přičítat vyšší intenzitě zatížení.

Mapa 6: Nehodovost na stávající komunikační síti za období 1.1.2021 – 31.1.2024



Zdroj: Policie ČR (2024)

Samotná síť cest v zóně je pozůstatkem po síti areálových komunikací podniku SOLO. Tato síť je dnes v důsledku proběhlých asanací a dlouhodobé absence údržby v podstatě nefunkční, ve východní části je navíc přerušena areálem Jihozápadní dřevařské. Ten sice zatím není zcela oplocen, vzhledem k využití lze ovšem předpokládat, že se postupně stane neprostupným. Významnou bariéru zde představuje také nakládková kolej na vlečce, přes kterou nebude možné procházet, ani projíždět. Ta přitom vede podél celé severní hrany areálu Jihozápadní dřevařské, v souhrnné délce téměř 500 m. Potenciálně využitelné zbytky skeletu areálové sítě cest tak představuje zachovalá komunikace napojující SOLODOOR a SG strojírnou na Nádrazní ulici, která se dále stáčí podél areálu SOLODOORu východním směrem, kde vede až k areálu Jihozápadní dřevařské, na jehož hranici došlo k jejímu přehrazení. Tato komunikace by výhledově mohla sloužit ke zpřístupnění území severně od areálu SOLODOOR, problémem je ovšem relativně omezený prostor mezi SOLODOORem a SG strojírnou, kudy směřuje veškerá dopravní obsluha do obou podniků a kde je velká zátěž dopravou v klidu i IAD při střídání směn. Pro naplnění této funkce by tak muselo dojít k nalezení alternativ pro parkování zaměstnanců. Z této komunikace vychází severním směrem cesta, která vede mezi okrajem areálu Jihozápadní dřevařské a bývalou trafostanicí a dále podél bývalé ČOV až na severní hranu zóny. Po severní hraně zóny vede cesta od OC Tesco, až k domům č.p. 460 a 618, které jsou napojeny na síť veřejných komunikací výše uvedenými cestami. Od domu č. 618 se cesta stáčí jižním směrem do areálu Jihozápadní dřevařské, kde lze ovšem předpokládat dlouhodobou neprostupnost v důsledku provozu železničního překladiště. Uvedené cesty se mohou výhledově stát součástí obnoveného komunikačního skeletu zóny, který bude potřeba doplnit dalšími vjezdy do území a dalšími komunikacemi. Kromě staveb navržených v územním plánu se nabízí např. prodloužení ulice Československé armády napříč zónou v západovýchodním směru.

Zóna SOLO je historicky napojena na železniční síť prostřednictvím vlečky vyvedené z žst. Sušice. Tato vlečka se dochovala do dnešní doby, kdy je ve vlastnictví a v užívání společnosti Jihozápadní dřevařská, která ji využívá k vypravování vlaků se surovým dřevem (kulatinou) pro zahraniční odběratele. Společnost přitom takto vypravuje cca 1-2 vlaky týdně. Vlečka je dále využívána

společností Zemědělské zásobování a nákup Strakonice a.s., provozující areál se sílem východně od zóny, k příležitostnému vypravování vlaků s obilovinami.

Z původního vlečkového systému uvnitř zóny byla zachována v provozu jen část, která se nachází v areálu Jihozápadní dřevařské. Ta nedávno obnovila železniční svršek napříč celým areálem, kde v celé délce dochází k nakládání ucelených vlaků. Dnes je zde k dispozici cca 490 m dlouhá nakládková kolej. Podél celé jižní hrany nakládkové koleje byla vybudována zpevněná manipulační plocha. Dle vyjádření vedení společnosti Jihozápadní dřevařská se uvažuje o možnosti nabídky využívání tohoto překladiště i pro další subjekty, pro které by zde mohla být zajištěna překládka při nedostatečném vytížení ze strany Jihozápadní dřevařské. Přítomnost tohoto překladiště je zásadním limitujícím faktorem pro umístění dalších záměrů v dotčeném území. Přes nakládkovou kolej nemůže vést žádný veřejně využívaný přejezd (protože by byl zablokován po celou dobu přítomnosti nakládaného / vykládaného vlaku), ani sem po dobu existence překladiště nebude možné umístit další záměr. Celý severní okraj areálu Jihozápadní dřevařské tak bude pro dopravní infrastrukturu neprostupný.

Vzhledem k odlehle poloze stávající žst. Sušice i vzhledem ke konverzi zóny a existenci vlečky se dlouhodobě uvažuje o vybudování nové železniční trati z žst. Sušice do polohy blíže k centru města, kde má být situována nová žst. Sušice město. Tento záměr je obsažen mj. v Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje 2022–2026, i v některých materiálech Ministerstva dopravy ČR (např. v Koncepti rozvoje elektrické traktice v České republice z r. 2023). V této studii bude specifikován zábor ploch potřebných pro umístění této stavby.

Napojení na železniční dopravu

Železniční trať Horažďovice předměstí – Klatovy byla vybudována státní společností Českomoravská transversální dráha, 1. října 1888 byl zahájen pravidelný provoz. Trať spojovala Plzeňsko-březenskou dráhu u Klatov a Dráhu císaře Františka Josefa u Horažďovic. Jednokolejná regionální železniční trať číslo 222, číslo tabulky traťových poměrů 710 A, je součástí tratě 185. Dovolena traťová třída zatížení je C3 (20 t na nápravu / 7,2 t na běžný metr), maximální traťová rychlost je 65 km/h, maximální délka osobního vlaku 90 m, normativní délka nákladního vlaku je 473 m (maximálně 550 m včetně lokomotivy), maximální sklon na trati je 15 ‰.

Mezistaniční úsek Žichovice – Sušice je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie typu reléový polo autoblok z roku 1974. Mezistaniční úsek není vybaven zařízením pro kontrolu volnosti trati. V mezistaničním úsek Sušice – Hrádek u Sušice není zřízeno traťové zabezpečovací zařízení. Jízdy vlaků jsou zabezpečeny telefonickým dorozumíváním.

Železniční stanice Sušice

ŽST Sušice je mezilehlá stanice určená pro organizování jízd vlaků a posun. Stanice je bez mimoúrovňového přístupu na všechna nástupiště. Na všechna nástupiště (vyjma prvního u budovy) se přistupuje přes koleje (přechod, centrální přechod). Stanice je v nepřetržitém provozu obsazena jedním výpravčím a jedním výhybkářem. Ve stanici se nachází tři dopravní a pět manipulačních kolejí. V ŽST Sušice jsou dvě nekrytá hranová nástupiště s úrovnovým přístupem, s výškou nástupištní hrany do 350 mm, délkou nástupištní hrany 96 m, k příchodu k vlakům slouží přechody přes koleje. Ve stanici je vykládací místo ČD Cargo a jedno smluvní vykládací místo a jsou do ní napojeny tři vlečky. V ŽST Sušice je dopravní kancelář umístěna ve výpravní budově. Dalším pozemním objektem ve stanici je objekt stavědla St2. V roce 2021 byla dokončena rekonstrukce výpravní budovy. Byla provedena stavební připravenost místností pro umístění nových technologií. ŽST Sušice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie – elektromechanické s ústředním přístrojem.

Zařízením pro spolupůsobení vlaku jsou počítače náprav. Výhybky 1, 2, 12 a 13 jsou osazeny elektromotorickými přestavníky. Ostatní výhybky a výkolejky jsou přestavovány ručně.

V ŽST Sušice je základní a náhradní telefonní zařízení – zapojovač MTZ 10-A. Rádiové spojení je zajištěno prostřednictvím sítě TRS a MRS. Záznam provozu je uložen v záznamovém zařízení ReDat3. Na pracovišti výpravčího je umístěna výpočetní technika. Vizualní informační systém pro cestující Mikrovox je majetkem Krajského úřadu Plzeňského kraje.

Železniční vlečky

Do ŽST Sušice jsou zaústěny tři vlečky směrem k centru města, vlečky číslo 2017 a 2212 jsou mimo provoz, vlečka 2107 je v provozu.

V Prohlášení o dráze 2025 (Správa železnic 2024) a Seznamu provozovaných vleček (Drážní úřad 2024) jsou uvedeny vlečky:

- V provozu: vlečka 2107 – Jihozápadní dřevařská, provozovatel Dr. ZENKL s.r.o. www.drzenkl.cz, napojená na ŽST Sušice výhybkou č. 10 z koleje č. 3 v km 19,268, stavební délka 1,979 km (ukončená zarážedlem v km 0,593m, dříve provozovaná v celé délce pod názvem SOLO Sušice)
- Mimo provoz: vlečka 2017 – Primagra, a.s. – vlečka Sušice, provozovatel Primagra, a.s. www.primagra.cz, napojená na ŽST Sušice koncovým stykem výhybkou č. 9 v km 19,230 do koleje č. 4, stavební délka 0,275 km (dříve pod názvem ACHP Sušice)

V Prohlášení o dráze 2025 již není uvedena vlečka uvedená v Seznamu provozovaných vleček (není tedy veřejně přístupná):

- Mimo provoz: vlečka 2212 – ZZN Strakonice, a.s. - vlečka Sušice, provozovatel Lovochemie a.s., napojená na vlečku 2107 výhybkou č. S2 v km 0,175, délka 0,327 km (dříve PROAGRO Sušice)

V roce 2016 zanikla vlečka do stavebnin K. Klement Sušice (dříve ZKD Sušice), která však byla zapojena do východního zhlaví stanice Sušice.

Revitalizace železniční tratě

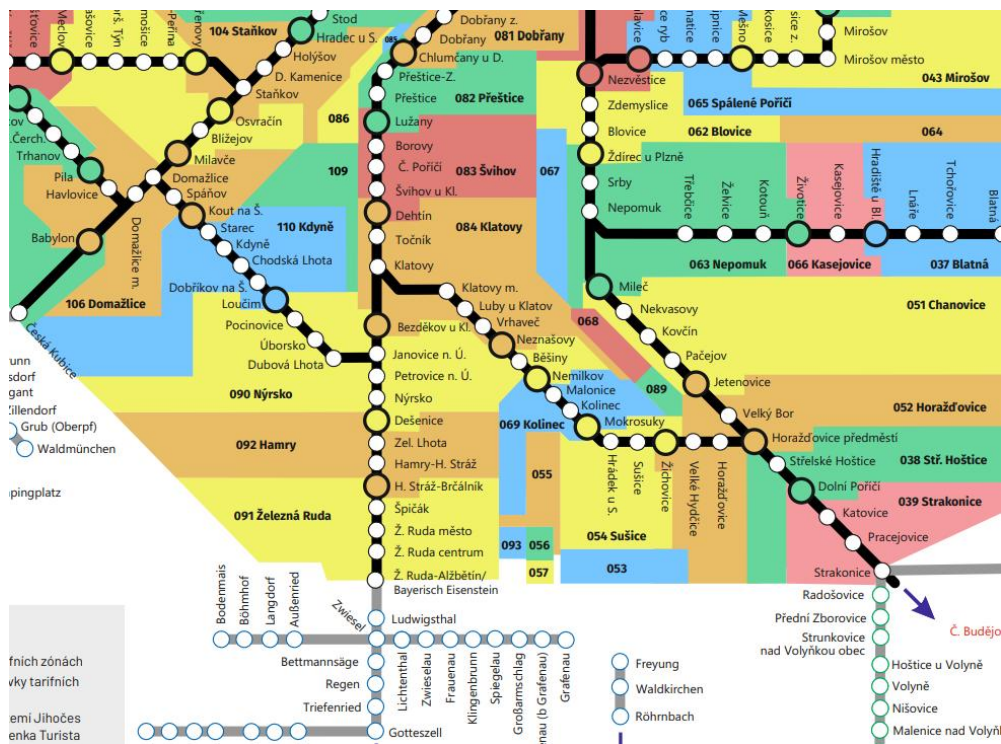
Správa železnic připravuje zlepšení zhruba dvaceti kilometrů regionální tratě z Horažďovic předměstí do Sušice. Krajský úřad Plzeňského kraje aktuálně ke stavbě zahájil územní řízení, samotná stavba by měla proběhnout v letech 2027 až 2028. Opraven bude železniční spodek a svršek mezistaničních úsecích, bude zřízeno nové zabezpečovací zařízení a dojde k zabezpečení nebo zrušení několika přejezdů. Stavba bude řešit též rekonstrukci ŽST Sušice. Vzniknou mimo jiné nová nástupiště s nástupní hranou 55 centimetrů nad temenem kolejnice s délkou nástupní hrany 90 m. Nově bude umožněn bezbariérový přístup cestujících pomocí zabezpečeného centrálního přechodu. V rámci revitalizace bude projednána možnost zrušení napojení neprovozovaných vleček podle §5, odst. 6 zákona č. 266/1994 Sb.

V celém mezistaničním úseku Žichovice – Sušice bude provedena kompletní rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku včetně odvodnění. Přejezd přes silnici I/22 číslo P887 bude rekonstruován. Bude provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce, včetně sanace železničního spodku a odvodnění. Přejezdová konstrukce bude rozšířena o chodník se smíšeným provozem pro cyklisty a pěší. Současně bude řešena rekonstrukce přejezdové konstrukce koleje vlečky.

Ve stanici Sušice budou vybudována nová staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, typu elektronické stavědlo, budou zřízeny počítače náprav. Technologie zabezpečovacího zařízení bude umístěna do technologických místností ve výpravní budově.

Na trati je provozována regionální drážní doprava na objednávku Plzeňského kraje v rámci integrovaného dopravního systému Plzeňského kraje (IDPK) organizované společností POVED s.r.o. Sušice je středem zóny 054 Sušice IDPK. V rámci IDPK jde o linku P11 Klatovy – Horažďovice předměstí (- Strakonice).

Mapa 7: Zóna Sušice v IDPK



Zdroj: IDPK (2024)

Dopravu na lince P11 Horažďovice předměstí – Sušice – Klatovy zajišťuje od 10.12.2023 dopravce GW Train Regio a.s. na základě Smlouvy o závazku veřejné služby s Plzeňským krajem vozidly RS1 Stadler za cenu dopravního výkonu 165 Kč/km. Provozuje zde 17,5 párů spojů za jeden pracovní den v úsecích:

- Horažďovice předměstí – Klatovy 11,5 páru
- Horažďovice předměstí – Sušice 5,5 páru
- Sušice – Klatovy 0,5 páru

Podle GVD vlakové dopravy 2023 je provozován jeden pár nákladních Mn vlaků (místní nebo manipulační vlak) denně mezi Horažďovicemi předměstím a Kolincem.

Záměr stavby regionální železniční tratě Sušice – Sušice město

Organizátor dopravy Plzeňského kraje, společnost POVED, dlouhodobě předpokládá využití stávajícího vlečkového systému směrem k centru města ke změně na regionální trať a zřízení nové zastávky Sušice město, která bude umístěna na okraji centra města. Předpoklad nové zastávky je v lokalitě křižovatek ulic Hrádecká a Československé armády.

Obecně je zde možné vést provoz následujících linek:

1. Plzeň – Nepomuk – Horažďovice předměstí – Sušice město,
2. Sušice město – Horažďovice předměstí – Písek (v případě významného zlepšení železniční infrastruktury ve směru do Prahy i dále jako možné rychlíkové spojení s Prahou),
3. Sušice město – Klatovy.

Konkrétní frekvenci spojů lze v současnosti pouze odhadovat. V případě linky do Plzně (1) je uvažováno s celodenním intervalem 60 minut, v případě ostatních dvou linek (2, 3) by pak mohl být špičkový interval 60 minut a sedlový/víkendový 120 minut s možným lokálním posílením v úseku Sušice město – Horažďovice předměstí dle dosahování přípojů vlaků dálkové dopravy. Při špičkovém intervalu se může v konečné stanici Sušice město vyskytnout za 120 minut 6 až 7 párů osobních vlaků, při velmi optimistickém odhadu až 10 párů spojů.

Z provozního hlediska je optimální vozba elektrickými nebo dvouzdrojovými jednotkami bez nutnosti objíždění soupravy. Nová stanice musí obsahovat minimálně dvě koleje s nástupními hranami alespoň v délce 120 m s prostorovou rezervou 30 m, aby bylo možné prodloužení nástupišť na celkových 150 m. Z provozního hlediska je vhodná i třetí kolej. V případě nedostatečné kapacity pro odstavy lze dále využít nedalekou stanici Sušice.

V blízkosti nové stanice Sušice město je nutné zřídit terminál pro návazné autobusy. Z kapacitního hlediska by nový terminál měl dle požadavků POVEDu obsahovat 6 až 8 odjezdových stanovišť, 1 až 2 příjezdové a alespoň 5 odstavných stání. Dále by měl terminál obsahovat příslušnou infrastrukturu pro řidiče i cestující.

Návrhové parametry pro záměr stavby

Trať propojující stávající stanici Sušice s novou stanicí Sušice město musí z části využít stopu, ve které vede stávající vlečka číslo 2107. Jedná se o začátek trati, tj. napojení do klatovského zhlaví stanice Sušice a následných cca 500 m, kde vzhledem k okolním objektům nelze trať vést jinudy. Z pohledu zákona o drahách se bude jednat o regionální dráhu.

Stávající dvě registrované vlečky obsluhují areál pily (společnost Jihozápadní dřevařská a.s.) a zemědělský areál (Zemědělské zásobování a nákup Strakonice a.s.). Oba subjekty požadují možnost zachování vlečkového provozu i v budoucnu. Proto bude nutné zřídit na trati body připojení dvou vleček.

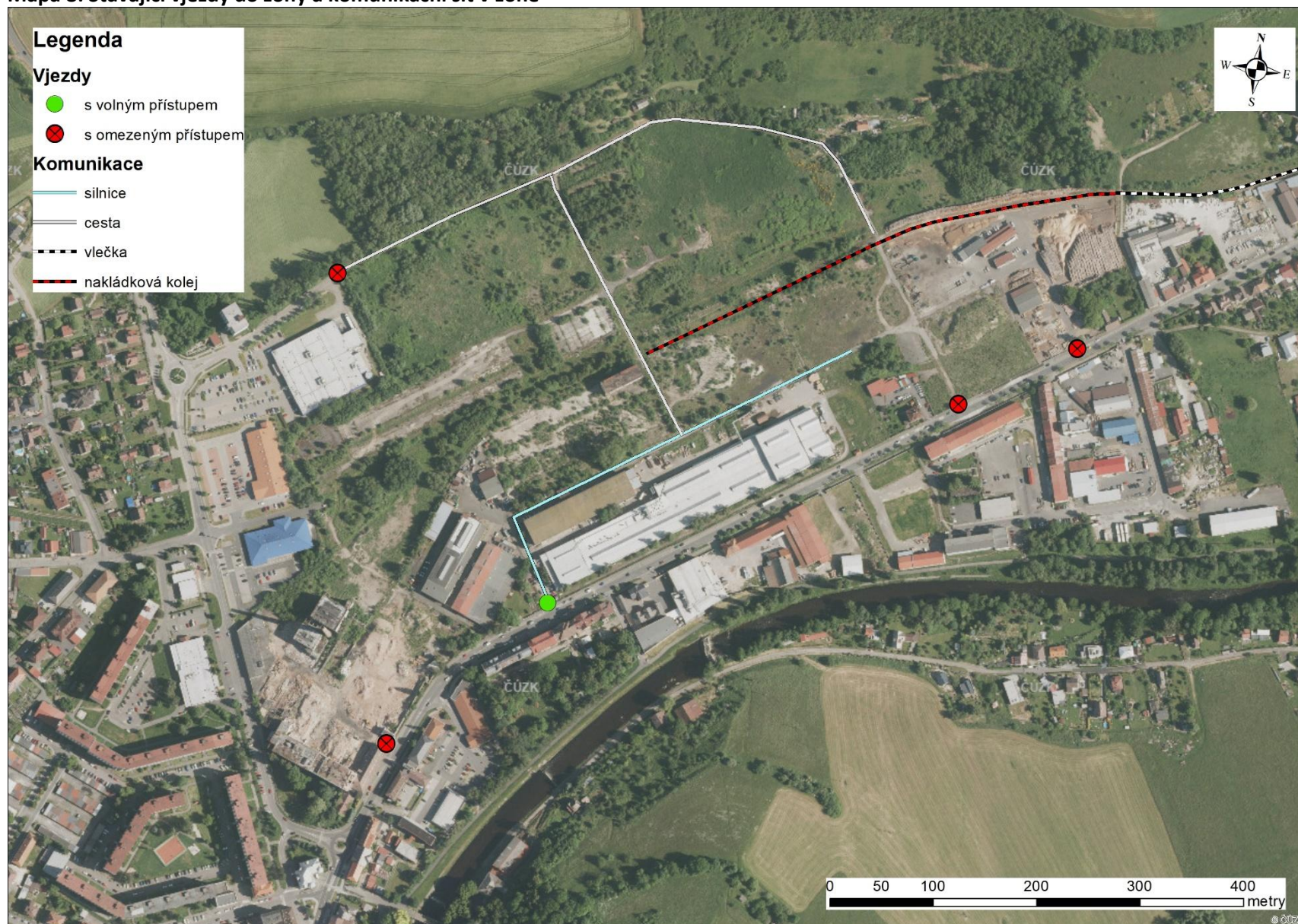
Návrh nového úseku železniční tratě musí odpovídat ČSN 73 6301 Projektování železničních drah, ČSN 73 6320 Průjezdové profily na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu a ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody a dalších technickým podmínkám a oborovým předpisům.

Předpokládané parametry regionální dráhy:

- maximální sklon 25 ‰,
- traťová rychlost 65 km/h,
- doporučený minimální poloměr oblouku 422,5 m,
- stavební úprava nově zřizovaných a rekonstruovaných přejezdů musí splňovat ustanovení normy ČSN 73 6380, ČSN 73 6360-1 a ČSN 73 6360-2,
- nelze nově zřizovat přejezdy s úhlem křížení menším než 75°,
- okraj nového přejezdu nesmí být umístěn blíže než 30 m od křižovatky pozemních komunikací,
- přejezd se nemá zřizovat přes trať s kolejemi v převýšení, a nesmí se zřizovat přes kolej v přechodnici, vzestupnici a oblouku a přes pohyblivé části výhybek, srdcovku a přídržnici,
- podélný sklon komunikace před přejezdem nesmí být vyšší než 3 ‰.

Napříč zónou nevedou žádné trasy pro pěší ani cyklisty. Současná zóna přitom představuje komunikační bariéru mezi Hrádeckou a Nádražní ulicí – např. pro pohyb mezi provozovnami a obytnými domy v Nádražní ulici, sídlištěm sirkařská a obchodními centry v Hrádecké ulici.

Mapa 8: Stávající vjezdy do zóny a komunikační síť v zóně



Zdroj: Vytvořeno v Esri ArcMap 10.4. Podklad: Ortofotomapa ČÚZK (2024).

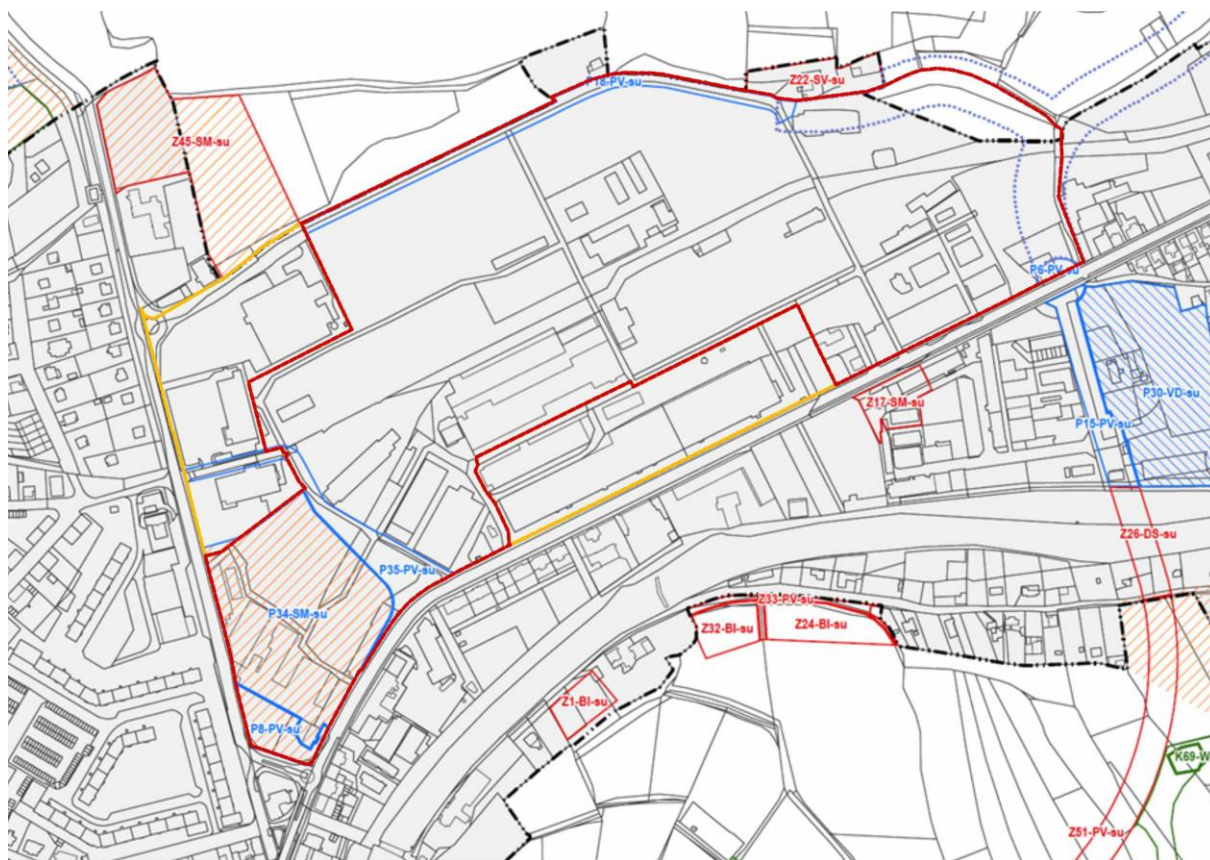
2.1.6 LIMITY VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Limity využití území uvedené v této podkapitole vychází primárně z Územního plánu města Sušice a na vybraných místech jsou doplněny vlastním zjištěním zpracovatele.

Limity, které navrhuje zpracovatel ÚPD a které vycházejí z konkrétních podmínek řešeného území jsou společným vyjádřením základních zásad uspořádání území a limitů jeho využití. Tyto se stávají v okamžiku schválení ÚPD závazným regulativem. Údaje byly čerpány z Územního plánu města Sušice Úplného znění po změně číslo 1. z října 2022.

V územním plánu města Sušice je zdůrazněn potenciál přirozeného města Sušice jako centra cestovního ruchu. Tento cíl a záměr města by neměl být negován záměrem využitím řešeného území, které je ve vztahu k velikosti Sušice jako celku rozsáhlé. Vzhledem k předpokládané funkci je vhodné citlivě řešit ochranu krajinného horizontu, napojení areálu na město a vhodně strukturovat pohledové kompoziční osy, průhledy a vnitřní veřejné prostory v rámci území a uliční prostory doplnit liniovou zelení. Transformace prostoru by měla probíhat v těsné spolupráci aktérů zohledňující celkové řešení areálu a na podkladě plánovacích smluv. Celé řešené území se nachází v zastavitelném území, ve výkresu základního členění území je vymezena plocha podmíněná územní studií.

Mapa 9: Výkres základního členění území, výřez



STAV	NÁVRH	REZERVA
		plocha přestavby
		plocha změn v nezastavěném území
		zastavitelná plocha
		 hranice územní rezervy
		plocha pro ověření územní studii
		plocha podmíněná dohodou o parcelaci
		hranice řešeného území
		hranice katastrálního území
		zastavěné území k 10. 5. 2021
		hranice pozemku

Zdroj: Územní plán města Sušice (2022)

Limity funkčního využití

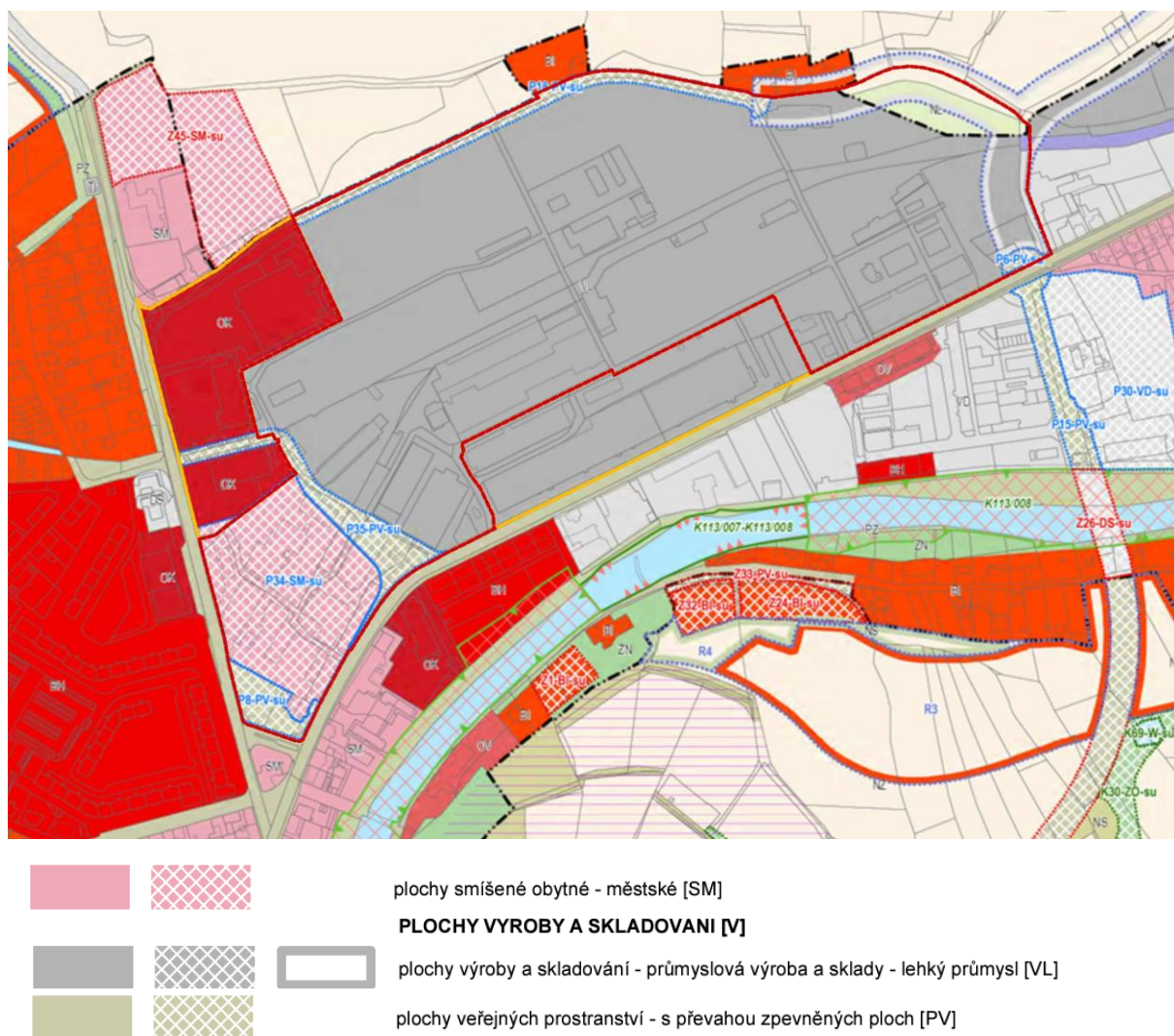
Většina území je územním plánem klasifikována jako stabilizovaná plocha výroby a sklady – lehký průmysl [VL]. Výrobní funkci jsou určeny především plochy v oblasti bývalého SOLO Sušice podél komunikace II/169 Nádražní.

Severní hranu pak lemuje liniová plocha navržená pro využití „plochy veřejných prostranství – s převahou zpevněných ploch [PV]“ P18-PV-su což souvisí s plánovanou veřejně prospěšnou stavbou VSD 4 - MK – severní obslužná komunikace plochy bývalého areálu Solo u úseku Tesco – komerční plocha (rozsah 1,2970 ha). Jihozápadní cíp území přimykající se blíže k historickému jádru obce v prostoru uvolněném po historické výrobně sirek SOLO je navržen jako plocha smíšená obytná – městská [SM] P34-SM-su (2,8297 ha) a plocha veřejných prostranství – s převahou zpevněných ploch [PV] P35-PV-su a P8-PV-su.

Pro plochu P34-SM-su a plochu P8-PV-su vyplývá z územního plánu požadavek na vypracování územní studie za účelem prověření změn využití vymezených zastavitelných ploch a ploch změn zastavěného území jako podmínky pro rozhodování v dotčeném území:

„Územní studie vymezí strukturu a funkční využití zástavby v podmínkách zachovávaných a demolovaných objektů bývalého Sola. Studie stanoví využití území pro mix bydlení, doprovodných funkcí, případně občanské vybavenosti. Součástí plochy bude veřejné prostranství o minimální výměře 0,1415ha bez započítání komunikací. Plocha bude řešena jednou studií spolu s plochou P8-PV-su. Plocha P8-PV-su se nezapočítá do potřebných ploch veřejného prostranství.“

Mapa 10: Hlavní výkres, LIST 1, výřez



Zdroj: Územní plán města Sušice (2022)

Limity dopravní infrastruktury

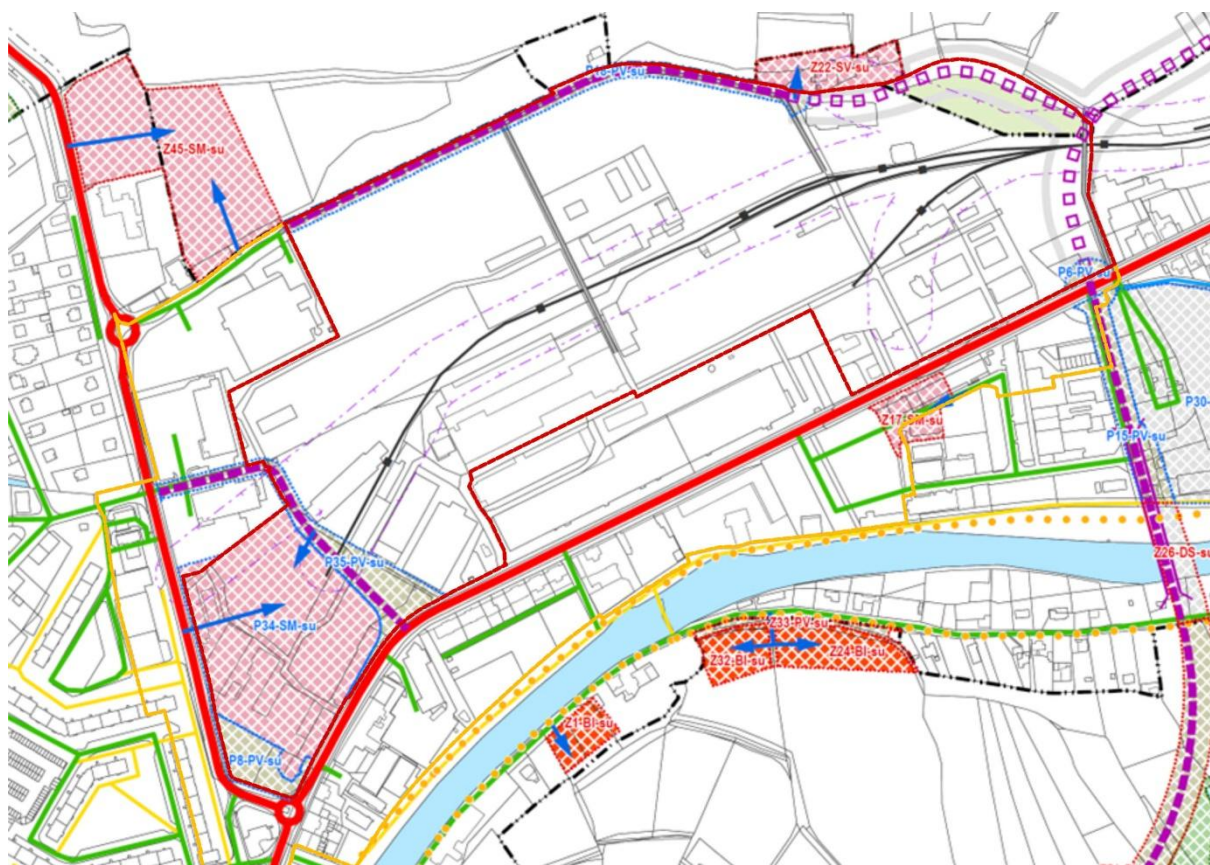
Z jihu a západu je území dopravně obsluženo hlavními komunikacemi II. třídy. Limity dopravní obslužnosti jsou podrobněji zpracovány v předcházející části 2.1.5. Dopravní poloha a dopravní napojení zóny. Zóna neleží na hlavní dopravní tahu a je proto vhodné tomu přizpůsobit uvažovanou funkční náplň včetně jejího měřítka a uvažované vnesené dopravní zátěže. Nejeví se vhodné umísťovat provozy indukující vysokou obrátkovost nebo nadměrně zatěžující stávající dopravní skelet i s ohledem na zatížení znečištěním ovzduší. Výhledově je územním plánem navržena komunikace podél severní hranice zóny a dále nová komunikace mezi plochou určenou pro smíšené obytné území a lehkou výrobu. Některé pozemky v zóně nemají majetkoprávně dorešen přístup na pozemek. Z pohledu plánovaného využití je třeba zvážit míru vneseného zatížení dopravní infrastruktury a vliv na okolí, určit prioritní trasy pro transport vstupních a výstupních objemů tak, aby nedošlo k zatížení obytných zón. Významným limitem se jeví omezení dopravy v zóně v severojižním směru z důvodu umístění vlečky a plánovaného protažení železničního propojení s novou zastávkou blíže k městu. Podmínkou k aktivaci severní části zóny je dopravní zpřístupnění ze severu dostatečně kapacitní plánovanou komunikací.

V území vede středem v západovýchodním směru železniční vlečka a je vymezeno ochranné pásmo železnice a vlečky. V případě technických úprav vlečky nebo budování nových kolejových tras je třeba předem naplánovat budoucí inženýrské sítě v lokalitě včetně možných budoucích prostupů pod kolejištěm a odvodnění lokality, aby nedošlo k odříznutí severní části území, pokud by se jeho transformace časově nepotkávala s dalšími zásadními změnami v území (např. zokružování vodovodu, odkanalizování atd.).

Cyklistická doprava vede podél řeky Otavy, v návrhu by bylo vhodné uvažovat o funkčním propojení do prostoru zóny za účelem každodenní dojížděky ve vazbě bydlení a práce. Je vhodné dimenzovat s ohledem na cyklistickou dopravu i vnitřní dopravní skelet zóny, protože se jedná o rovinaté území s dobrou vazbou na obytné části.

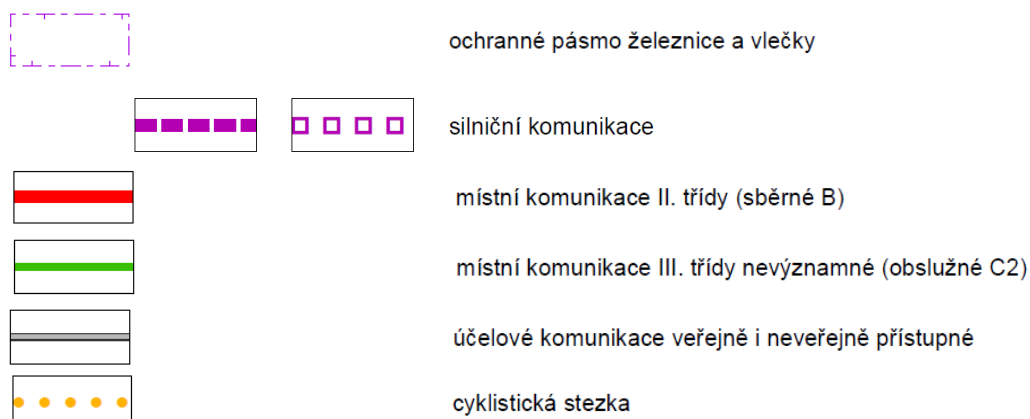
Pro podporu pěší dopravy je vhodné řešit hlavní trasy v zóně v plynulé návaznosti na pěší vazby v okolí. Atraktivním ztvárněním prostor spolu s adekvátní rytmiizací například kompoziční zelení ve formě alejí stínících v létě ulice je vhodné podpořit nejpřirozenější pohyb. Hrozbou je zbytečné vyvolání osobní automobilové dopravy (bydlení-práce) v případě nevhodně navržených veřejných prostor.

Mapa 11: Koncepce dopravní infrastruktury, LIST 1, výřez včetně vybraných prvků legendy



DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA
STAV NÁVRH REZERVA





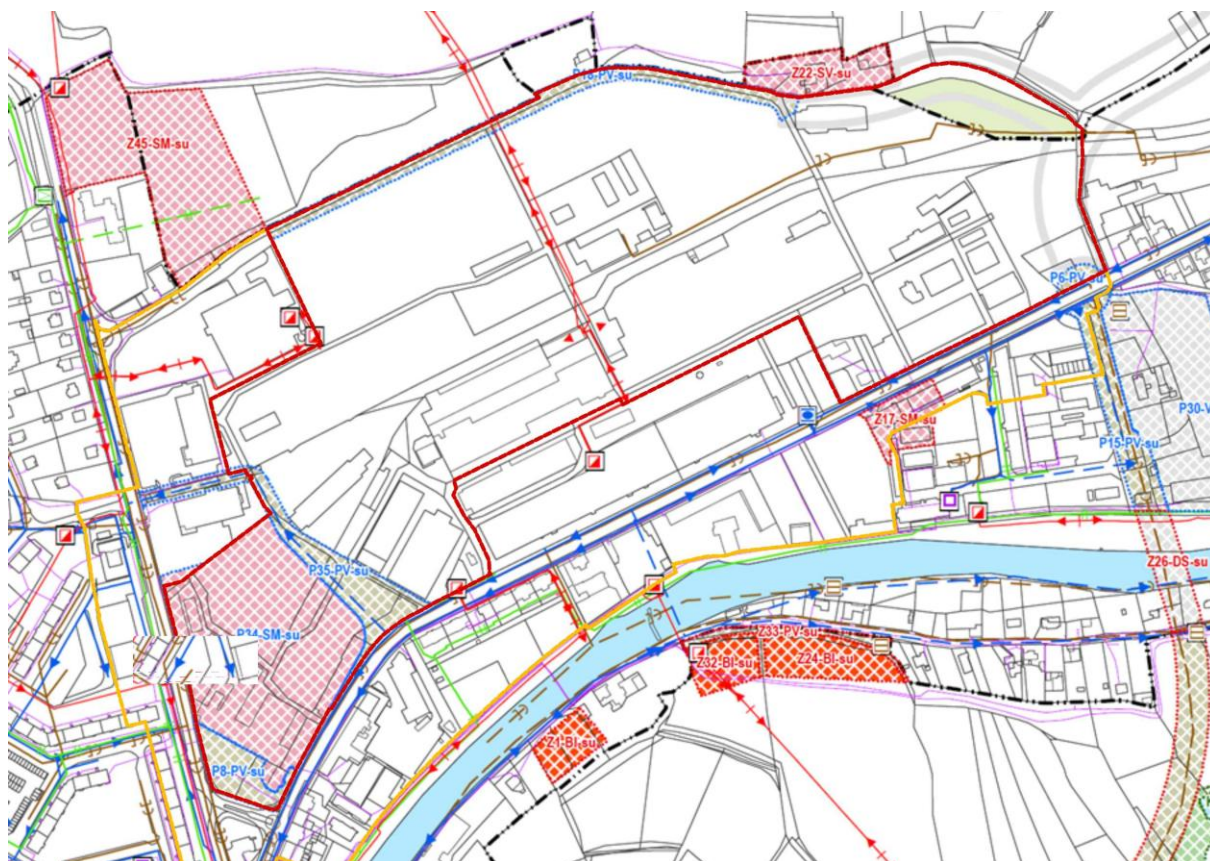
Zdroj: Územní plán města Sušice (2022)

Limity technické infrastruktury včetně ochranných pásem

Z platné územně plánovací dokumentace a zároveň zjištěného stávajícího stavu vyplývají neopomenutelná ochranná pásma inženýrských sítí a technické infrastruktury. V návrhu řešení území je potřeba zohlednit stávající trasování a případně navrhnout nezbytné přeložky s ohledem na ekonomickou adekvátnost. Středem řešeného území probíhá ze severu na jih trasa vysokého napětí, v nadzemním a podzemním vedení, která je ukončena distribuční trafostanicí u provozovny firmy SOLODOOR a.s.. Ochranné pásmo pro napětí nad 1 kV do 35 kV je 7 m od krajního vodiče ve smyslu půdorysného průmětu. V ploše řešeného území je územním plánem navržena budoucí trasa vodovodu v ploše P35-PV-su. Dále od asanované areálové ČOV v území probíhá trasa stávající kanalizace směrem na východ, předpokladem je, že nyní neslouží plně své původní funkci a jako limit se tedy projevuje jen částečně.



V území probíhají mikrovlnné spoje (viz. výkres sítí technické infrastruktury v Příloze č. 1) z nichž teoreticky kolizní může být jen mikrovlnný spoj ve výšce 489,0 m.

Mapa 12: Koncepte technické infrastruktury, LIST 1, výřez včetně vybraných prvků legendy



TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA - ENERGETIKA A SPOJE

STAV NÁVRH

  venkovní vedení elektrické sítě VN 1-35 kV

 distribuční trafostanice

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA - VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ

STAV NÁVRH

  vodovodní řad

  stoka jednotné kanalizace

Zdroj: Územní plán města Sušice (2022)

Veřejně prospěšné stavby navržené územně plánovací dokumentací v území

V ploše zóny se nacházejí tyto navržené veřejně prospěšné stavby:

VSD 4 - MK – severní obslužná komunikace plochy bývalého areálu Solo u úseku Tesco – komerční plocha (rozsah 1,2970 ha)

VSD 7 - MK – propojení Nádražní ↔ Hrádecká (rozsah 0,5214 ha)

V souvislosti s uvažovaným protažením železničního napojení budou nově vymezena ochranná pásma dráhy, což má vliv i na zástavbu v území, ochranu proti hluku u vybraných druhů objektů a dále na případné šíření bludných proudů v území.

Limity vyplývající z koordinačního výkresu platného územního plánu

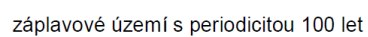
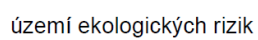
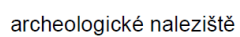
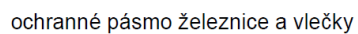
36



REZERVA



silniční komunikace



37

Limity vyplývající ze širších vztahů

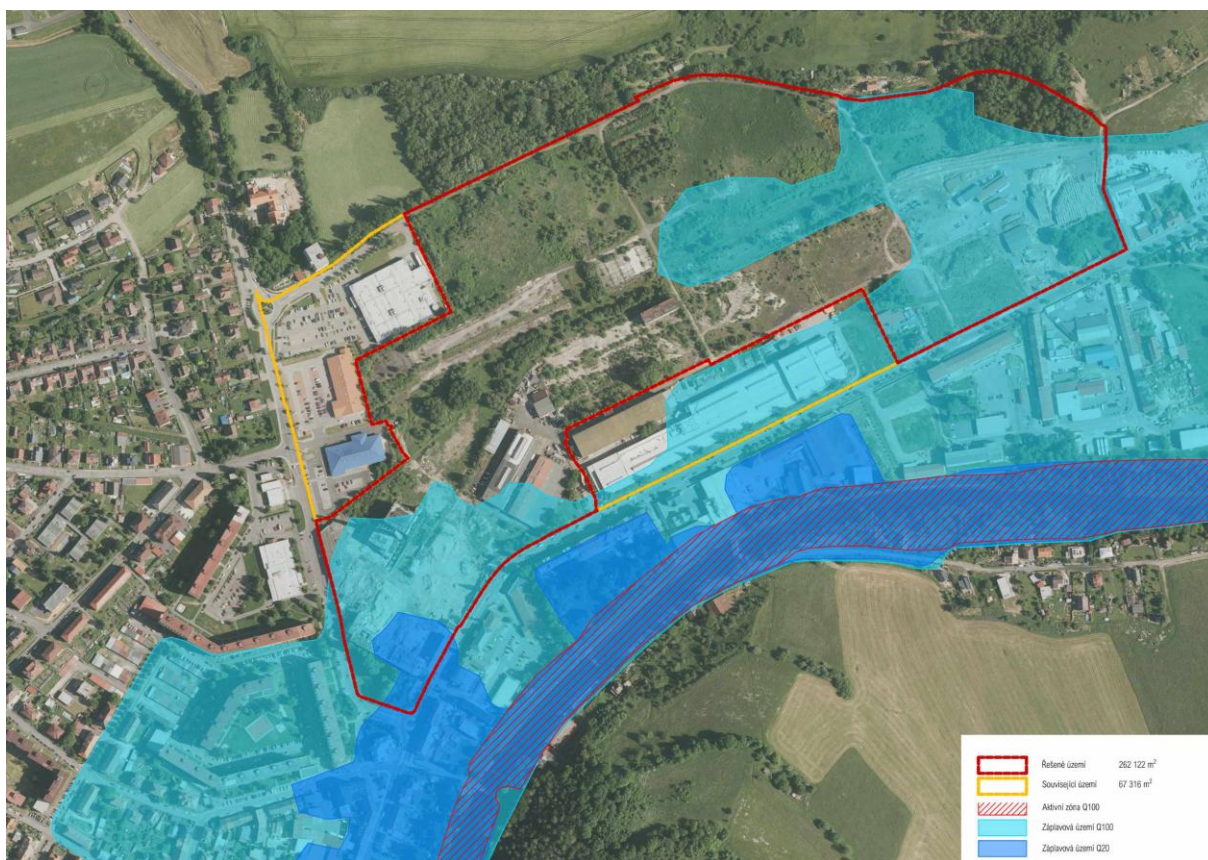
Centrum města Sušice nad Otavou je vyhlášenou Městskou památkovou zónou. Tento limit ovlivňuje koncepci zóny spíše ve smyslu neohrožení významných pohledů na město a respektu k výškovým dominantám. Předpokládá se, že v tomto smyslu bude národní památkový ústav přistupovat k posuzování navržené koncepce. Jedná se o rovinaté území v nivě řeky Otavy, která funguje jako přirozený nadregionální biokoridor, záplavové území je blíže analyzováno v samostatném odstavci. Zóna leží mimo plochu aktivního biokoridoru, přesto je vhodné podpořit zapojení areálu do ekosystému krajiny podél řeky.

Celé správní území je zájmovým územím Ministerstva obrany z hlediska povolování vyjmenovaných staveb. V souladu s § 175 stavebního zákona lze v celém řešeném území umístit a povolit výstavbu vybraných druhů staveb, jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany. Tyto druhy staveb jsou uvedené v kapitole 1f) textu územního plánu. Z potenciálních staveb se toto omezení týká železniční trati a vedení VN.

Povodňová situace a řeka Otava

Do části řešeného území (jihozápadní cíp a východ území) zasahuje plocha záplavového území stoleté vody tzv. Q_{100} . Do jihozápadního cípu dokonce zasahuje hranice Q_{20} . V platném územním plánu je uvedeno, že zástavba v ploše Q_{100} není možná, ale plocha se nachází v rámci již dříve zastavěného území, kde ÚP zástavbu připouští vzhledem k tomu, že se jedná o plochu přestavby: „Údolí Otavy je pro město Sušice krajinným i kompozičním klíčovým prvkem. Územní plán v jeho toku a okolí vymezuje ochranu ve formě vedení nadregionálního biokoridoru s vloženými lokálními biocentry, dále je plně respektována aktivní zóna záplavového území i záplavové území Q_{100} , kromě ploch stávajících a ploch přestavby. Současný stav je zachován vzhledem k preferenci kulturně historických hodnot území. Žádné zásadní plochy rozvoje ani revitalizace nejsou do plochy údolí Otavy navrhovány. V údolí Otavy je předpokladem ponechání a stálé zpřístupňování toku pro zdravotně rekreační funkce ve stávajícím územním průmětu.“

Mapa 15: Stanovená záplavová území. Q100



Zdroj: Vlastní zpracování na podkladě ÚP města Sušice

Staré ekologické zátěže

Podle databáze starých ekologických zátěží (SEKM 2024) je lokalita bývalého areálu SOLO Sušice klasifikována kategorií priority P4.1, již specifikuje výrok „žádné informace o kontaminaci – na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou; zatím nelze vyloučit nezbytnost realizace nápravného opatření“. Dalším doporučeným postupem je průzkum kontaminace. Z toho vyplývá, že bohužel neexistují konkrétní informace o povaze a rozsahu kontaminace v areálu Solo Sušice. Pro plnohodnotné zhodnocení kontaminace včetně stanovení případných sanačních opatření a vyčíslení nákladů na ně by bylo potřeba zpracovat podrobný průzkum, který není součástí této studie a pro jeho provedení by byl potřebný souhlas vlastníků dotčených pozemků.

Předpokládá se rozdílná míra znečištění podle historického umístění jednotlivých provozů. V některých částech (sírkárna, skládka výrobních hmot) lze očekávat, že bude areál zatížen vyššími finančními nároky a časovou náročností na sanaci starých ekologických zátěží, zatímco menší zátěž lze předjímat v prostorech kde probíhal sklad dřevní hmoty nebo její zpracování. Je proto vhodné uvažovat o možnosti etapizace tak, aby nebyla celá transformace území navázána na nejvíce zatíženou část. Rozvoj nejvíce zatížených částí by neměl podmiňovat transformaci celého území. Doporučuje se v první fázi zadat podrobnější průzkum, který by potvrdil a zpřesnil předpokládané znečištění formou průzkumných vrtů i s ohledem na transport znečištění skrze podzemní vody.

Limity vyplývající z ochrany kulturních a přírodních hodnot v území:

Ukončením provozu významného výrobního provozu SOLO Sušice došlo paradoxně přes všechny negativní aspekty zastavení výroby ke zlepšení stavu ovzduší v lokalitě vlivem odstavení energetického hospodářství a poklesu intenzity dopravy v místě. Při návrhu využití zóny je třeba toto zohlednit a minimalizovat ve vztahu k uvažované funkci míru budoucího zatížení například volbou energetického zdroje tak, aby byla únosná a nebyla v konfliktu s hodnotou příznivého životního prostředí v lokalitě. Sušice s protékající řekou Otavou je vnímána jako „vstupní brána“ cenného přírodního prostoru Šumavy. Město leží mimo průmyslová centra a dopravní koridory a je tak minimálně zasaženo negativními vedlejšími produkty jako je zhoršené ovzduší nebo zatížení hlukem.

Ve městě a okolí byla ukončena činnost Armády ČR včetně negativních důsledků činnosti na krajinu. Vodní toky Otava a Ostružná představují v současnosti plnohodnotné přírodní prvky s dobrou kvalitou vody. Zejména řeka Otava je součástí obrazu města a plnohodnotnou složkou kvality jeho vnitřního prostředí včetně jejího využití pro účely rekreačního vodáctví. Přírodní složka je jedinečná, město je cílem turistických aktivit republikového významu. V širším zázemí řešeného území jsou uplatněny plošné prvky ochrany (NATURA – EVL, PO, nedaleká CHKO, maloplošné ZCHÚ, VKP), představující legislativní kontrolu nad krátkodobými intervencemi do uspořádání krajiny.

Jihozápadní cíp řešeného území spadá do oblasti územním plánem vymezené jako zájmové území pro archeologické nálezy. V tomto území se také nachází památkově chráněný soubor budov Bývalé sírkárny SOLO. Z továrního komplexu je památkově chráněna nejstarší budova areálu – patrový dům čp. 166/II, pozdější administrativní budova podniku, a jižně od ní stojící přízemní bývalá administrativní budova čp. 226/II. V současné době jsou tyto objekty nevyužívané, chátrají a zejména historická hodnota budovy čp. 166 je redukována pozdějšími stavebními zásahy. Vlastník objektů s jejich památkovou ochranou nesouhlasí. Pokud se nenalezne adekvátní využití pro tyto objekty, bude jejich památková ochrana komplikovat transformaci tohoto cenného území.

Ochranná pásma stanovená obecně závaznými právními předpisy.

Viz. předchozí kapitoly, je zaneseno v územně plánovací dokumentaci.

Ochranná pásma a chráněná území vyhlášená orgány státní správy.

Území zóny není evidováno jako chráněné z pohledu ptačích oblastí Natura 2000, Biosférických rezervací UNESCO, Světového přírodního bohatství UNESCO, nenachází se zde významný biotop zvláště chráněných druhů živočichů ani rostlin, ani se zde nenachází chráněný strom nebo alej.

Limity podlažnosti a míry zastavění

Dle platného územního plánu je limitována výška zastavění s ohledem na zastínění pohledů na významné dominanty města nebo zásahy, které by negativně ovlivnily kompoziční osy města.

Z územního plánu vyplývá ochrana výhledových horizontů a výhled na město z významných vyhlídkových bodů (Vrch Anděla Strážce, Stará Vodárna, Okrouhlík, vyvýšenina nad kaplí sv. Antonína).

Limity z pohledu hygieny a životního prostředí

S ohledem na převažovanou plánovanou funkci nerušící výroba a dopravní stavby je zásadní pro posuzování akustika a zatížení lokality znečištěním z dopravy ev. výroby ve vztahu k přiléhajícím územím.

Limity sociálně demografické

S ohledem na zkušenost z jiných průmyslových zón je vhodné ověřit dostupnost pracovní síly a před případnou větší investiční akcí řešit již v předstihu dopady na město a vazby v jeho okolí jako celek. Případný významný nárůst pracovníků v zóně a jeho dopady by měly být řešeny synergicky s městem. Je vhodné navázat na tradici základních a středních škol v lokalitě. Především se jedná o dopravní vazby, ubytování pracovníků, zajištění lékařské péče, sportovních a odpočinkových aktivit atd.

Vazby vně z území – požadavky z ÚP

V rámci územně plánovací dokumentace je preferováno zpřístupnění břehů Otavy a jejich využití pro rekreační funkci a posilování stávajícího jádra města sloužícího jako centrum společenského života v lokalitě.

2.1.7 KAPACITY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

V rámci analýzy byly ověřeny u všech v území operujících správců sítí aktuální podklady a zpracován mapový podklad viz. Příloha č. 1 Sítě technické infrastruktury – stávající.

Stávající rozvody v areálu

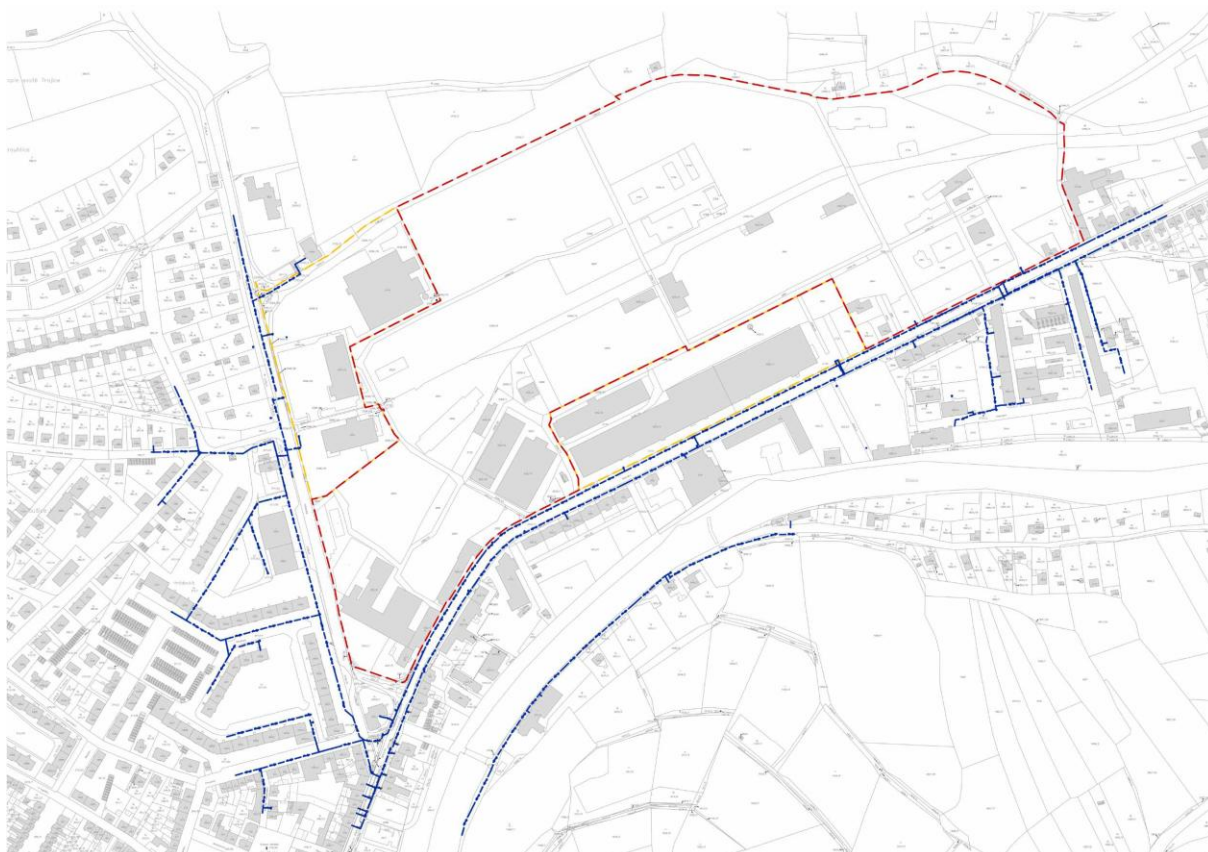
Předpokladem je rušení většiny areálových rozvodů a zbudování nových v trasách navazujících na nové uliční uspořádání. Zůstanou pouze hlavní trasy, které mají návaznosti vně území, některé trasy procházející územím jsou vnímány jako limity v území (především vedení vysokého napětí podzemní i nadzemní jdoucí ze severu na jih řešeným územím. Dále se zde nacházejí paprskové trasy mikrovlnných spojů MW, blíže viz kapitola limity území.

Zásobování pitnou a užitkovou vodou

Dle dostupných informací z Plánu rozvoje vodovodů a kanalizací Plzeňského kraje (2023) je město „zásobeno pitnou vodou z vodovodu pro veřejnou potřebu. Jako zdroj vody slouží prameniště Luh situované na jižním okraji města, které je tvořeno soustavou jímacích zářezů a kopaných studní od toku Volšovka. Posilovacím zdrojem je řeka Otava. Voda ze zdrojů je upravována a následně svedena do dvou vodojemů, ze kterým je dále město zásobeno gravitačně. Pro zásobení obyvatel v lokalitě „Pod Andělíčkem“ na pravém břehu Otavy slouží automatická tlaková stanice s vodojemem Pod Andělíčkem a ATS s akumulačními nádržemi v Hájkově ul. Město se dlouhodobě potýká s problémy na zdrojích vody, a to jak s jejím množstvím v obdobích sucha, tak s jakostí vody při dotaci z řeky Otavy.“ Ohledně budoucího výhledu je uvedeno, že „město má v plánu dostavbu vodovodní sítě a její rekonstrukci, postupnou sanaci zdrojové soustavy a doplnění technologie na ÚV, která zajistí dostatečnou jakost vody i v případě nátoku vyššího podílu vody z řeky Otavy.“ Nepočítá se ale jmenovitě s posílením rozvodů vody pro uvažovanou průmyslovou zónu nebo s výstavbou rozvodů užitkové průmyslové vody, tyto kapacity ve stávajících plánech zmíněny nejsou. Pátevní rozvody pitné vody jsou uloženy v ulicích Nádražní (v dimenzi a provedení PE 225 a dále od úrovně SOLODOOR a.s. v Li 220) a Hradecká (v dimenzi a provedení Li 200, od úrovně obchodních domů dál od města pak PE110). Tlakové poměry se zdají v návaznosti na ověření se správcem ČEVAK a.s. v současnosti vyhovující, v rámci návrhové části bude zásobování ověřeno na základě odhadů zastavěných ploch a umísťovaného funkčního využití.

Z městské ČOV byl v trase odkanalizování průmyslového areálu veden zpětný výtlač přefiltrování vody pro technické využití zpět do areálu (DN 400). Při asanaci areálu byla areálová ČOV asanována a otázkou je stav této stoky. Otázkou je zda by bylo možné obnovit tento zdroj. Stávající vedení výtlaču je mimo provoz v neznámém stavu.

Mapa 16: Zásobování pitnou vodou



Zdroj: vlastní zpracování na podkladě aktuálních dat od správců sítí

Odvádění a likvidace splaškových a dešťových vod

Stávající páteřní rozvody jednotné kanalizace jsou uloženy v ulicích Nádražní z jihu řešeného území (v dimenzi a provedení BE 800 až BE 450 podle úseku) a Hrádecká ze západu (BE 1200). V ulici Hrádecká se kromě této jednotné kanalizační stoky nachází i oddílná splašková kanalizace a dále trasa jednotné kanalizace BE 300 přecházející do průřezu 1000 x 1000. Městská ČOV je situována při řece Otavě na severovýchodním okraji města při ulici Pražská.

Stoka v Nádražní ulici je problematická a kapacitně již nyní přetížena především v místě odlehčovací komory. Při přívalových deštích dochází k přetokům do odlehčovací stoky vedoucí do Otavy, což není ideální vzhledem k dlouhodobému cíli zlepšování stavu vody v řece. Jedním z předpokládaných důvodů je problematické zúžení průřezu potrubí právě v úrovni areálu bývalého provozu Solo Sušice.

Při návrhu odkanalizování lokality je potřeba srážkové vody vhodnými opatřeními zadržet na pozemcích a řízeně odpouštět, vést odděleně od splaškové kanalizace, dále navrhnout případně předčištění na základě stanovených limitů a zpomalení odtoku kapacitních odpadů z průmyslové výroby. Vhodné by bylo upřednostnit napojení do oddílné kanalizace na Hrádecké ulici, vzdálenější část území pak odkanalizovat ve stopě původní stoky vedoucí ze zóny do ČOV.

V původním areálu byla provozována nyní již neexistující areálová ČOV, kde byly zpracovány odpadní vody z areálu a ty byly gravitačně odváděny stokou jednotné kanalizace BE 600, která vede podél vlečky do městské ČOV.

Údaje ke kapacitě ČOV Sušice:

Kapacita ČOV – stávající:

- návrhová projektovaná látková kapacita ČOV z r. 2000 - 13 500 EO dle BSK5
- počet připojených obyvatel 10 700, ale látkové zatížení dle BSK5 se nyní pohybuje mezi 15 - 16 000 EO, tedy již je překročeno
- návrhová hydraulická kapacita ČOV je naplněna z cca 72%

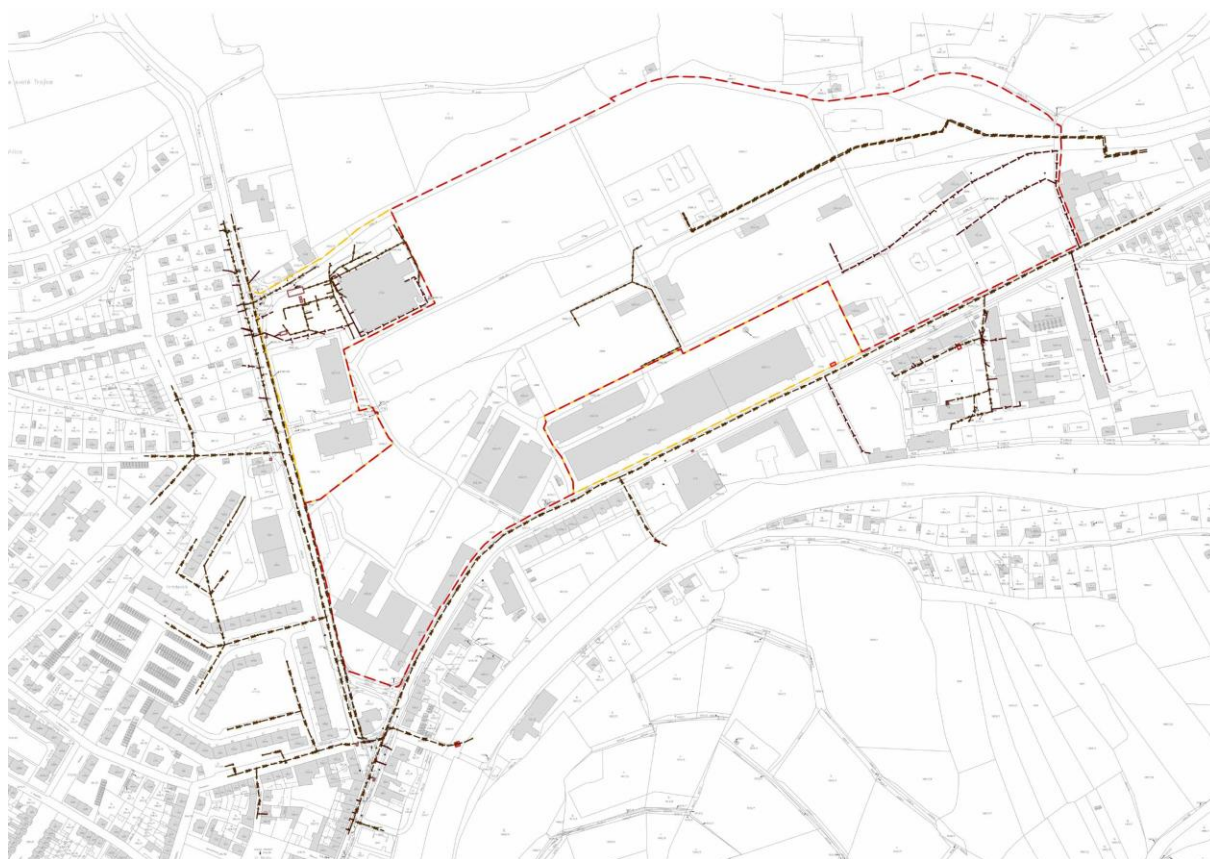
Návrh intenzifikace ČOV (studie 2023):

Počítá se zhruba 20% nárůstem počtu trvale žijících obyvatel, ale nepočítá s výrazným nárůstem průmyslové výroby a provozoven, případně producent by musel předčistit vypouštěné odpadní vody na limity stanovené v kanalizačním řádu a byla by otázka produkovaného množství.

Stávající známé sítě v areálu SOLO:

Kanalizační sběrač na ČOV beton DN600 a v souběhu výtlač DN400 v majetku města, obojí ve špatném technickém stavu.

Mapa 17: Odkanalizování

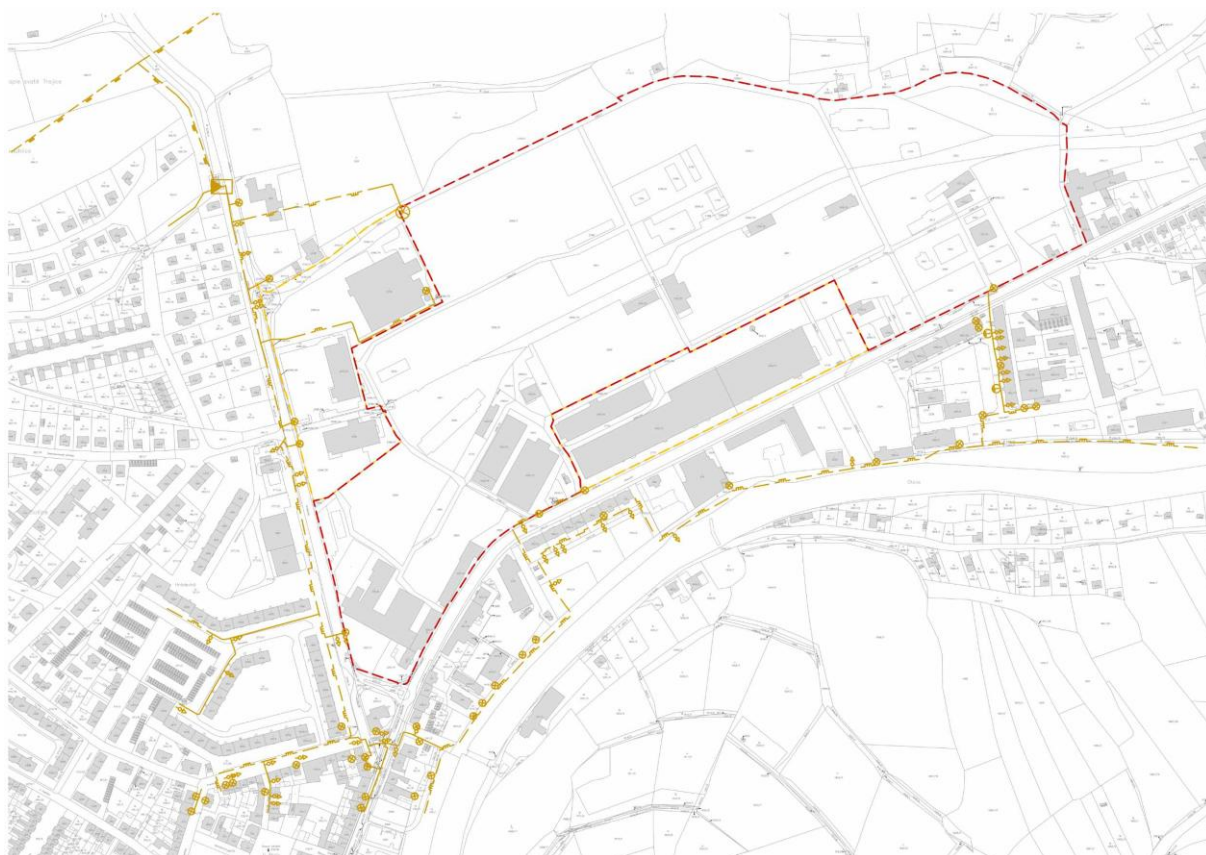


Zdroj: vlastní zpracování na podkladě aktuálních dat od správců sítí

Zásobování plynem

V těsném sousedství areálu existují funkční rozvody plynu, na SZ od řešeného území se nachází vysokotlaký rozvod ukončený regulační stanicí lokalizovanou severně od kruhového objezdu při ulici Hrádecká, od ní navazuje středotlaký rozvod v ulici Hrádecká lemující Z hranu řešeného území. Z jihu je plynovodní rozvod veden bezejmennou komunikací podél řeky Otavy s několika odbočkami do řešeného území překonávajícími mezilehlý blok a ulici Nádražní.

Mapa 18: Zásobování plynem

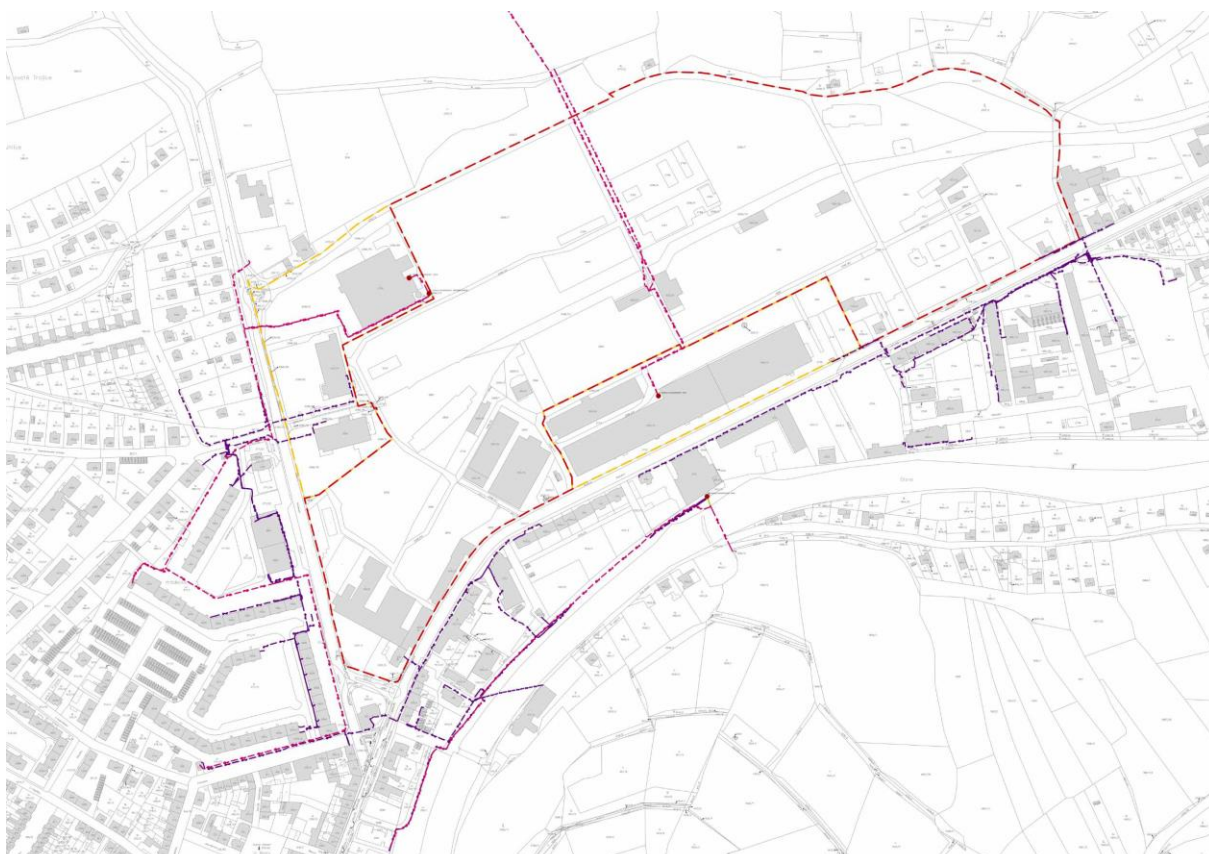


Zdroj: vlastní zpracování na podkladě aktuálních dat od správců sítí

Zásobování elektrickou energií

Středem řešeného území probíhá ze severu na jih trasa vysokého napětí, nadzemní a podzemní vedení ukončena distribuční trafostanicí u provozovny firmy SOLODOOR a.s. Ochranné pásmo pro napětí nad 1 kV do 35 kV je 7 m od krajního vodiče ve smyslu půdorysného průmětu. Dále vede rozvod vysokého napětí podél Otavy bezejmennou nábrežní komunikací. V ulici Nádražní vedou trasy nízkého napětí, v ulici Hrádecká vede vysoké i nízké napětí.

Mapa 19: Zásobování elektrickou energií



Zdroj: vlastní zpracování na podkladě aktuálních dat od správců sítí

Mapa 20: Zásobování elektrickou energií, výřez



Zdroj: vlastní zpracování na podkladě aktuálních dat od správců sítí

Slaboproudé rozvody

V ulicích Nádražní a Hradecká jsou přítomny rozvody nízkého napětí (viz. podrobněji včetně poskytovatelů a funkční x nefunkční příloha č. 15 Sítě technické infrastruktury – stávající)

Kolektory

Existence kolektorů a podzemních staveb nebyla z dostupných podkladů zachycena, předpoklad je, že v území nejsou žádné významnější liniové podzemní stavby.

2.1.8 POTENCIÁLNÍ ZPŮSOBY VYUŽITÍ

Prakticky celá zóna byla původně využívána pro výrobní funkci. V rámci zóny dlouhodobě existují jen dvě drobné enklávy, které jsou využívány pro jiné funkční využití. Jedná se o rodinný dům se zahradou, č.p. 257 na rohu Nádražní ulice a účelové komunikace oddělující zónu od provozních areálů na východě a o obytný objekt s dílnami č.p. 647 v Nádražní ulici (mezi SOLODOORem a Jihozápadní dřevařskou), kde je provozována autodílna.

V rámci postupné konverze byly podél Hrádecké ulice vybudovány supermarkety JIP potraviny a Lidl a obchodní centrum Tesco.

Ostatní plochy v zóně mají stále buď původní výrobní funkci, nebo se jedná o plochy typu brownfield. V severovýchodní části zóny pak je menší enkláva lesních porostů.

V rámci budoucího funkčního využití se nabízejí mj. následující funkční využití:

- Výroba
- Komerční občanská vybavenost
- Bydlení
- Veřejná občanská vybavenost
- Dopravní infrastruktura
- Veřejná zeleň

Plochy výroby by hypoteticky mohly zabrat veškeré transformační plochy v zóně (s výjimkou enklávy lesních porostů), byť by v takovém případě muselo dojít ke změně územního plánu pro území po historickém závodu sirkárny, které je dle platného územního plánu určené pro transformaci na smíšené funkční využití území. V částech zóny, které přiléhají k obytným celkům (např. právě v oblasti zmíněné sirkárny), by se ovšem muselo jednat o výrobu nerušícího charakteru, která by negenerovala přílišnou zátěž na sousední obytné celky. Zóna SOLO je v současné době jediným územím ve městě, kam je možné umístit rozvojové záměry v oblasti výroby, které vyžadují větší plochu, než cca 1-1,5 ha. V případě příznivého přístupu vlastníka může zóna sloužit pro umístění záměrů místních podniků a podnikatelů, které by se jinak musely realizovat mimo Sušici. Lze tedy předpokládat, že pro většinu disponibilních ploch v zóně bude nejvhodnějším typem funkčního využití právě výroba, zejména pak lehká a drobná výroba, která by negenerovala přílišné negativní dopady na obytné prostředí města.

Nad rámec realizovaných supermarketů a obchodního centra byly v zóně v minulosti připravovány další záměry budování obchodních center (OC Kaufland, OC sirka). Tyto záměry narazily na nesouhlas části veřejnosti a nakonec i Zastupitelstva města, pro obavy z možných negativních dopadů na životaschopnost provozoven maloobchodu a služeb v historickém jádru města. Proto byl zaveden regulativ územního plánu, který na celém území města vylučuje výstavbu maloobchodních prodejen a nákupních center s velikostí zastavěné plochy nad 1.000 m² v jedné lokalitě. I při případném zrušení tohoto regulativu bude další rozvoj provozoven maloobchodu v zóně diskutabilní, protože již dnes je v Hrádecké ulici a její blízkosti nežádoucí soustředění nabídky supermarketů³. Vzhledem k potřebě většího rozproštění ploch maloobchodu napříč intravilánem města pro minimalizaci IAD generované nakupujícími obyvateli by bylo žádoucí neumísťovat další supermarkety, nebo hypermarkety do zóny

³ Kromě těch v zóně ještě Albert na druhé straně Hrádecké ulice a Penny market v nádražní ulici nedaleko od křižovatky s Hrádeckou ulicí.

SOLO. Provozovny maloobchodu by tak v zóně mohly vznikat spíše jen v rámci případných polyfunkčních objektů a dále by zde mohly být případně situovány i specializované prodejny, zejména pak prodejny s objemnějším, resp. těžším zbožím, kde je pro odvoz zboží nezbytná IAD. Oproti tomu specializované prodejny a provozovny služeb by bylo žádoucí umisťovat spíše v historickém jádru města pro zachování jeho komerčního statusu.

Ve stávajícím územním plánu jsou v lokalitě historické sirkárny navrženy transformační plochy smíšeného funkčního využití, které by mohly zahrnovat bydlení (v bytových, nebo rodinných domech). Zóna by tak potenciálně mohla sloužit i pro umístění rozvojových ploch pro bydlení. Mezi místní odbornou i politickou veřejností se přitom spekuluje i o možném využití dalších částí zóny pro rozvoj bydlení. Zde je ovšem potřeba upozornit na to, že v platném územním plánu jsou vymezeny poměrně rozsáhlé rozvojové plochy bydlení. Dle Odůvodnění územního plánu mají zastavitelné plochy umožňující rozvoj bydlení⁴ ve městě celkovou kapacitu 2 886 obyvatel (Odůvodnění ÚP, s. 82-84). Tomuto výpočtu by odpovídalo kolem 1 000 bytových jednotek. V období let 2000–2022 bylo ve městě dokončeno 555 bytových jednotek⁵. Lze tedy konstatovat, že jsou v Sušici vymezeny poměrně rozsáhlé zastavitelné plochy umožňující rozvoj obytné funkce, které v kontextu dosavadního rozvoje města postačují pro potřeby města až na několik budoucích desetiletí. V kontextu malé nabídky alternativních ploch pro rozvoj výrobní funkce i vzhledem k potenciální kontaminaci půdy v zóně SOLO je tak vhodné v této zóně realizovat rozvoj bydlení jen v omezené míře.

V zóně by v případě potřeby mohla být umístěna zařízení veřejné občanské vybavenosti. V současné době není znám příklad konkrétního zařízení (kromě připravované sportovní haly, kterou chce město vybudovat v lokalitě Na Hrázi), které by bylo ve městě potřeba v nejbližších letech vybudovat. V případě rapidnějšího rozvoje bydlení ve městě však může vzniknout poptávka po dodatečných kapacitách některých zařízení veřejné občanské vybavenosti, která by zde bylo potřeba umístit. To by mohlo nastat také v případě realizace polyfunkčního developmentu v části zóny.

V rámci transformaci zóny zde bude potřeba vybudovat nový komunikační skelet skládající se ze sítě místních a případně i obslužných silničních komunikací. Ty mohou v závislosti na výsledné zástavbě zahrnovat i kapacity pro parkování a odstavování vozidel na veřejných prostranstvích a plochy chodníků a cyklopruhů. Případně zde mohou být vybudovány i cyklostezky, nebo pěší stezky ve vlastní dopravní stopě. Dále zde může vzniknout plánovaná nová železniční trať Sušice – Sušice město, která by zahrnovala samotný koridor železniční trati, plochy železniční stanice Sušice město a na ní navazující plochy přestupního terminálu na autobusy regionální dopravy a plochy P+R, případně i B+R parkoviště.

Kromě stávající enklávy lesních ploch v SV cípu zóny lze předpokládat, že uliční síť v zóně bude také zahrnovat plochy veřejné zeleně. V koncepci uspořádání krajiny v rámci územního plánu jsou v zóně navrženy pásy liniové (kompoziční) zeleně. Ty budou nejspíše modifikovány v závislosti na výsledném uspořádání komunikačního skeletu v území. Právě jednotlivé komunikace v zóně mohou být doplněny o liniovou kompoziční zeleň. V případě potřeby oddělení výrobních od obytných ploch v zóně mohou vzniknout také pásy ochranné a izolační zeleně. V rámci zóny může případně vzniknout také nový veřejný prostor s parkovými úpravami – a to např. jako součást polyfunkčního redevelopmentu území po historické sirkárně. Vzhledem k charakteristikám města jako celku, které má rozsáhlé zázemí pro krátkodobou rekreaci obyvatel na plochách veřejné zeleně ovšem v zóně nejspíše není potřeba budovat rozsáhlejší plochy veřejné zeleně, která by sloužila pro krátkodobou rekreaci obyvatel.

⁴ Plochy s funkčním využitím území BI bydlení individuální v rodinných domech – městské, SV – smíšené obytné venkovské a SM – smíšené obytné městské.

⁵ Dle Strategického plánu rozvoje města Sušice na období 2024-2030.

Omezující faktory:

- Areál Jihozápadní dřevařské – záměr plošného využití a nemožnost vedení veřejných komunikací napříč areálem
- Překladiště / nakládková kolej v areálu Jihozápadní dřevařské – nemožnost prostupu komunikací
- Areál Solodoor – bariéra pro pohyb v severo-j jižním směru
- Případná realizace železniční trati Sušice – Sušice město – bariéra pro pohyb v severo-j jižním směru

2.1.9 SHRNUTÍ

- Studie řeší konverzi území pozůstalého po podniku SOLO Sušice. Bez částí zóny, které jsou považovány za stabilizované – tedy území nástupnického podniku SOLODOOR a obchodních center – se jedná o území s rozlohou cca 27 ha. Východní část zóny je využívána spol. Jihozápadní dřevařská, která zde má provozní zázemí pro těžbu dřeva. V sousedství Solodooru ještě působí podnik SG strojírna. Zbylé plochy po podniku SOLO o výměře cca 17,8 ha jsou dlouhodobě nevyužité typu brownfield a dochází zde k postupné asanaci pozůstalých objektů.
- Areál vznikl kolem historického závodu na výrobu zápalek (tzv. sirkárny), situovaného na západním cípu mezi ulicemi Nádražní a Hrádecká. K tomu byla v éře socialismu přistavěna kotelna sloužící jako zdroj soustavy CZT ve městě a východně od sirkárny pak areál na výrobu dřevních desek a ještě východněji pak areál pily. K výrobním areálům přiléhaly (podél vlečky) rozsáhlé deponie kulatiny, pilin i řeziva. Vzhledem k charakteru výroby lze předpokládat možnou kontaminaci v místech býv. sirkárny, mazutové kotelny, mazutových nádrží, nebo skládky výrobních hmot.
- Zóna se nachází na dně plochého údolí, v někdejší nivě řeky Otavy. Přibližně do poloviny území zóny zasahuje záplavové území Q₁₀₀. Půdní pokryv u původních, nezpevněných ploch tvoří nivní půdy, svrchní část podloží je tvořena říčními sedimenty, které jsou zvodněné v hloubce 2-5 m. Vzhledem k historickému charakteru výroby nelze vyloučit kontaminaci půd a podzemních vod v lokalitě.
- Řešené území není majetkoprávně ucelené a jednotlivé části jsou výlučně ve vlastnictví soukromých subjektů. S ohledem na tuto skutečnost je třeba uvažovat v návrhu buď s etapizací nebo s plánovacími smlouvami zajišťujícími vzájemnou kooperaci subjektů na páteřních komunikacích a páteřních rozvodech sítí. Největší části plochy řešeného území vlastní European Property Group, a.s., Jihozápadní dřevařská a.s. a N166, a.s., dále menší část náleží firmě SG strojírna s.r.o., dále zde vlastní pozemky několik fyzických osob a minoritní části ČEZ Distribuce, a. s. a Státní pozemkový úřad. V rámci analýzy byly zjištěny nedořešené přístupy k některým pozemkům, například pozemek p.č.2895 nemá vyřešeno břemeno přístupu přes komunikace na sousedních soukromých pozemcích.
- Z hlediska celostátní silniční infrastruktury má zóna spíše méně příznivou polohu. Nejbližší dálnice jsou vzdálené více než 50 km. Napojení na dálnice (D5 a D4) se bude postupně mírně zlepšovat v souvislosti s přestavbou silnic I. třídy. Dopravní napojení zóny je komplikované vysokým zatížením ulic Nádražní a Hrádecká i existencí problematického přejezdu na silnici II/169. Při rozvoji zóny bude potřeba vytvořit alternativní spojení vůči uvedeným ulicím a ideálně i přeložku silnice II/169, která by odstranila současná kolizní místa. Bude také potřeba vybudovat nový komunikační skelet zóny.
- Do zóny vede používaná vlečka se soukromým překladištěm v areálu Jihozápadní dřevařské, kde se nakládají ucelené vlaky. Překladiště může být potenciálně využíváno i jinými subjekty. V koridoru vlečky je zamýšleno vybudování nové železniční trati Sušice – Sušice město, která by umožnila ukončení osobních vlaků v západní části zóny ve výrazně lepší dopravní poloze, než je tomu nyní. V případě vybudování trati však dojde k rozdělení zóny na dvě části bariérou trati, přes kterou bude minimální prostupnost.
- Řešené území se nachází v zastavitelném území, platnou územně plánovací dokumentací je určeno pro využití v kombinaci ploch pro lehký průmysl a směrem blíže k jádru města pak ploch obytné smíšené městské, doplněno o plochy veřejných prostranství s převahou

zpevněných ploch. Plochy určené pro obytnou smíšenou městskou funkci jsou vymezeny k prověření územní studií.

- S ohledem na to, že zóna neleží při komunikaci I. třídy, není vhodné zde umísťovat velkokapacitní provozy vyžadující vysokou obrátkovost. Náplň zóny je třeba přizpůsobit požadavku přiměřeného zatížení lokality s ohledem na okolní obytné celky, význam města pro turistický ruch a dobrou stávající kvalitu ovzduší. Železniční stavby jsou limitem co do rozdělení území, kolejiště je obtížně překonatelné jak pro jiné druhy dopravy, tak pro inženýrské sítě, toto je třeba zohlednit v koncepci území. Je doporučeno propojit území s okolím trasami pro cyklisty a kvalitně vedenými pěšími trasami i z důvodu eliminace nadbytečné IAD ve smyslu dojíždky za prací v rámci města.
- Středem území ve směru severojižním vede trasa vysokého napětí, kterou je třeba respektovat. Dále jsou v lokalitě přítomny mikrovlnné paprsky. Platný územní plán vymezuje novou trasu pro vodovod v jihozápadním cípu lokality. Stávající trasa kanalizace v zóně je závislá na nové koncepci a řešení odkanalizování
- V území jsou platným územním plánem navrženy veřejně prospěšné stavby a to severní obslužná komunikace zóny a propojení ulic Nádražní a Hrádecká. V Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje 2022–2026, i v některých materiálech Ministerstva dopravy ČR je zanesen záměr protažení železniční trati včetně koncového nádraží do lokality. V souvislosti s uvažovaným protažením železničního napojení budou nově vymezena ochranná pásma dráhy, což má vliv i na zástavbu v území, ochranu proti hluku u vybraných druhů objektů a dále na případné šíření bludných proudů v území.
- Jihozápadní cíp zóny je v platném územním plánu uveden jako potenciální archeologické naleziště (oblast širšího zázemí historického jádra) a jsou zde dvě památkově chráněné budovy.
- Centrum města Sušice nad Otavou je vyhlášenou Městskou památkovou zónou. Tento limit ovlivňuje koncepci zóny spíše ve smyslu neohrožení významných pohledů na město a respektu k výškovým dominantám.
- Celé správní území je zájmovým územím Ministerstva obrany z hlediska povolování vyjmenovaných staveb. V souladu s § 175 stavebního zákona lze v celém řešeném území umístit a povolit výstavbu vybraných druhů staveb, jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany. Tyto druhy staveb jsou uvedené v kapitole 1f) textu územního plánu. Z potenciálních staveb se toto omezení týká železniční trati a vedení VN.
- Do části řešeného území (jihozápadní cíp a východ území) zasahuje plocha záplavového území stoleté vody tzv. Q_{100} . Do jihozápadního cípu dokonce zasahuje hranice Q_{20} . V platném územním plánu je uvedeno, že zástavba v ploše Q_{100} není možná, ale plocha se nachází v rámci již dříve zastavěného území, kde ÚP zástavbu připouští vzhledem k tomu, že se jedná o plochu přestavby.
- Vzhledem k historickému charakteru výroby je v území předpokládána přítomnost starých ekologických zátěží. Zatím zde ovšem nedošlo k žádnému komplexnímu průzkumu. V rámci další přípravy transformace zóny doporučujeme provedení průzkumu kontaminace území. Předpokládá se rozdílná míra znečištění podle historického umístění jednotlivých provozů. Je proto vhodné uvažovat o možnosti etapizace transformace území tak, aby nebyla celá transformace území navázána na nejvíce zatíženou část. Rozvoj nejvíce zatížených částí by neměl podmiňovat transformaci celého území.
- Lokalita má velmi dobré parametry kvality ovzduší. I řeka Otava vykazuje stále se zlepšující kvalitu vody. Přírodní prostředí širšího území je jedinečné, město je cílem turistických aktivit

republikového významu. V širším zázemí řešeného území jsou uplatněny plošné prvky ochrany (NATURA – EVL, PO, nedaleká CHKO, maloplošné ZCHÚ, VKP), představující legislativní kontrolu nad krátkodobými intervencemi do uspořádání krajiny. Pro energetické hospodářství a odpady z lokality je třeba volit k přírodě šetrné zdroje a postupy, není vhodné umisťovat provozy nepřiměřeně zhoršující stávající podmínky.

- Dle platného územního plánu je limitována výška zastavění s ohledem na zastínění pohledů na významné dominanty města nebo zásahy, které by negativně ovlivnily kompoziční osy města. Z územního plánu vyplývá ochrana výhledových horizontů a výhled na město z významných vyhlídkových bodů (Vrch Anděla Strážce, Stará Vodárna, Okrouhlík, vyvýšenina nad kaplí sv. Antonína).
- S ohledem na zkušenost z jiných průmyslových zón je vhodné zaměřit se i na sociálně demografický aspekt transformace území a ověřit dostupnost pracovní síly, před případnou větší investiční akcí řešit již v předstihu dopady na město a vazby v jeho okolí jako celek.
- V zóně nebo na jejím okraji se nacházejí rozvody všech inženýrských sítí podmiňujících rozvoj území (voda, elektrická energie, zemní plyn, kanalizace). Většina inženýrských sítí je lokalizována při severním a západním okraji řešeného území. Výhodou je poloha zóny v blízkosti rozvodny Sušice, regulační stanice VTL/STL plynovodu i trasování kmenových kanalizačních stok podél / uvnitř zóny. Z hlediska kapacit zásobování pitnou vodou je třeba pro budoucí uvažované provozy ověřit na základě předpokládaných kapacit tlak a kapacitu v rozvodné síti, z hlediska odkanalizování pak dostatečnou kapacitu ČOV a navrhnout případné posílení, dále navrhnout předčištění či umístění odlučovačů ropných látek nebo tuků u zdroje znečištění podle typu umísťovaných provozů. Jako nejvýznamnější limit se jeví způsob odkanalizování území, kdy kmenová stoka v Nádražní ulici je již nyní přetížena a přívalové deště způsobují přetok splašků do řeky Otavy přes odlehčovací komory. Je třeba zvážit možnost využití předčištění a retence splaškových vod, co nejvyšší míru zasakování a zpomalování odtoku dešťových vod z území a případně možnost využití stávající nefunkční stoky vedoucí ze zóny přímo do ČOV tak, aby nebyla dále zatěžována stoka v ulici Nádražní. Další variantou je řešit v širší souvislosti nevyhovující stav stoky a odlehčovacích komor v trase Nádražní ulice. Pro zásobování průmyslovou vodou je třeba prověřit možnost zpětného vedení v původní trase od ČOV nebo případně možnosti odběru z řeky Otavy. Některé trasy stávajících sítí se jeví jako limity, především trasa vysokého napětí vedoucí středem území k provozu SOLODOOR.
- Hlavním potenciálním druhem funkčního využití zóny je výrobní funkce, zejména ve smyslu nerušící lehké výroby. Dále je zóna vhodná pro umístění ploch dopravní infrastruktury (mj. železniční trati, stanice a přestupního terminálu), v omezeném rozsahu pak komerční a případně i veřejné občanské vybavenosti a bydlení. Plochy veřejné zeleně by zde mohly mít formu především kompozičních stromořadí, případně menších ploch parkového charakteru v rámci zóny obytného developementu.

2.2 ANALÝZA VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

Smyslem této kapitoly je získat přehled o potenciálu a potřebách územního rozvoje v regionu, aby bylo možné tato zjištění promítnout do návrhu funkčního využití území. V rámci kapitoly je provedena stručná analýza rozvojových potřeb regionu, nabídky rozvojových ploch v regionu a poptávky po rozvojových plochách v regionu.

2.2.1 ANALÝZA ROZVOJOVÝCH POTŘEB REGIONU

Rozvojové potřeby regionu byly analyzovány v návaznosti na tvorbu Strategického plánu města Sušice na období 2024-2030, kde byly analyzovány rozvojové potřeby města Sušice. V synergii s tvorbou Strategického plánu byla také realizována řada řízených rozhovorů, v jejichž rámci byly respondenti z řad odborné veřejnosti tázáni na rozvojové problémy a potřeby města. Rozvojové potřeby širšího regionu byly analyzovány formou desk research na základě studia relevantních zdrojů informací – např. veřejných statistik a Územně analytických podkladů SO ORP Sušice.

Rozvojové potřeby Sušice

Na základě řízených rozhovorů byly ve Strategickém plánu města Sušice na období 2024-2030 identifikovány následující hlavní problémy, nedostatky a potřeby města Sušice (faktory relevantní pro zónu SOLO jsou zvýrazněny **tučným písmem**):

1. **Nedostatek pracovních příležitostí – kvalifikovaných a dobře placených pracovních míst i těch pro méně kvalifikované**
 - Město nemá dostatek pracovních pozic jak pro vzdělané lidi, tak pro méně kvalifikované.
 - Chybí zde významnější zaměstnavatelé, kteří by nabízeli kvalifikovanou a dobře placenou práci.
2. **Stárnutí populace související mimo jiné s odlivem mladých lidí, kteří zde nenachází pracovní uplatnění**
 - Mladí (zejména vysokoškolsky vzdělaní) odchází pryč, protože ve městě nenachází pracovní uplatnění a dostupné bydlení.
3. **Nedostatek bytů a možností bydlení, zejména pro mladé rodiny**
 - Chybí především dostupné nájemní byty a kvalitní bydlení⁶.

⁶ Chybějící dostupné nájemní byty se projevují mj. malým trhem se soukromými nájemními byty a horší dostupností městských nájemních bytů pro určité skupiny nájemníků. Chybějící kvalitní bydlení pak převažující nabídku nájemních bytů v původním technickém stavu a chybějící nabídku bytů ve vyšších segmentech trhu.

- **Cenově nedostupné bydlení – vysoké ceny nemovitostí⁷**
 - Deficity kvality bydlení na panelových sídlištích – zastaralá bytová jádra a veřejný prostor na sídlištích
4. Nedořešená situace okolo Sušické nemocnice
- Nejasná budoucnost nemocnice
5. Nedostatek lékařů, zejména praktických, zubařů a specialistů
- Chybí především praktičtí lékaři a zubaři, jejichž počet se bude dále snižovat (zejm. v souvislosti s jejich odchodem do penze).
 - Schází některé odborné ambulance.
6. Dopravní problémy
- **Nedostatečné dopravní napojení – problémy s tranzitní dopravou**
 - **Problémy s parkováním – nedostatečné kapacity**
7. Nedostatečná občanská vybavenost
- **Chybí obchody (vč. těch specializovaných), restaurace, ubytovací kapacity – ve městě ubývají obchody i restaurace, chybí možnosti ubytování pro turisty.**
 - Zanikají původní (kvalitní) obchody.
8. **Potřeba revitalizace brownfieldu Solo a jeho smysluplné využití**
- **Areál bývalého Solo je nevyužitý a hyzdí město, je potřeba najít pro něj nové využití.**
9. Dopravní překlenutí řeky Otavy
- Stávající most přes Otavu nestačí, je potřeba vybudovat další most.
10. Potřeba sportovní haly
- Stávající sportovní hala je nevyhovující. Je plánována výstavba nové.
11. Potřeba koncepce veřejných prostranství a zeleně
- Chybí mobiliáře, toalety, knihobudky, informační panely atd.
12. Nejasná vize a směřování města
- Chybějící koncepce rozvoje města.
 - Složitá politická situace, napjaté vztahy mezi politickými lídry a zastupiteli.

Nad rámec uvedených problémů a potřeb lze uvést ještě další faktory relevantní pro zónu SOLO, které jsou obsaženy u slabých stránek SWOT analýzy Strategického plánu města Sušice na období 2024-2030:

⁷ To se projevuje mj. vysokým nájemným v soukromých bytech (v souvislosti s nízkou nabídkou soukromých nájemních bytů) a pořizovacími cenami vlastnického bydlení, mj. z důvodu skupování nemovitostí ve městě a okolí lidmi odjinud např. se záměrem rekreačního využívání.

- Nedostatek služeb cestovního ruchu vyšší kvality, absence kapacitního ubytování
- Dlouhodobě nadprůměrně vysoká nezaměstnanost
- Relativně nízká podnikatelská aktivita
- Minimální nabídka disponibilních rozvojových ploch pro výrobu a podnikání
- Skupování obytných nemovitostí lidmi odjinud za účelem zhodnocení, nebo rekreačního využívání omezuje dostupnost bydlení pro místní
- Regulace rozvoje maloobchodních ploch nad 1 000 m² omezující kromě investorů i místní podnikatele
- Přílišná prostorová separace různých funkcí vedoucí k nadměrné dopravní zátěži (supermarkety u SOLA, sportoviště U Roušarky)
- Nesoulad představ místních aktérů o územním rozvoji v zóně SOLO
- Vzdálenost města od nadřazené silniční sítě
- Vzdálená železniční stanice
- Absence náhradních tras v případě mimořádných událostí na úsecích II/169 a II/171
- Není zpracován koncepční dokument řešící komplexní rozvoj dopravy ve městě
- Vysoká intenzita dopravy v centru
- Nepříliš kvalitní silniční napojení na nadřazené komunikace / cíle (vč. problematického napojení na Bavorsko přes NP Šumava, kde se v zimě nesolí)

Na základě zjištění z rozhovorů i analýzy území vyplývají následující rozvojové problémy a potřeby, které jsou relevantní pro budoucnost zóny SOLO.

Jedním z nejzásadnějších problémů je omezená nabídka pracovních příležitostí ve městě, a to jak pro uchazeče s vyšší kvalifikací, tak pro uchazeče s nízkou kvalifikací. To může být důsledkem skutečnosti, že do Sušice v posledních desetiletích nepřišel žádný investor, který by zde vytvořil řádově stovky nových pracovních míst⁸. Příčinou je mj. dlouhodobá absence větších rozvojových ploch pro výrobu a podnikání, které by byly investorům k dispozici. Nedostatek rozvojových ploch pro výrobu a podnikání je přitom v celém regionu Sušicka, protože nejbližší rozvojové plochy o výměře nad cca 3 ha jsou až v Horažďovicích. Se zajištěním rozvojových ploch přitom mají potíže i místní podniky, které jen obtížně hledají plochy a prostory pro svůj prostorový rozvoj. Nedostatek rozvojových ploch tak může vést i k riziku odchodu podniků, které jsou ve městě zakořeněné.

Důsledkem omezených možností pracovního uplatnění pak může být postupný migrační úbytek obyvatel, spojený zejména s vystěhováním mladší populace za lepším pracovním uplatněním, vedoucí k nežádoucímu stárnutí populace.

V tomto kontextu se jeví jako zásadní rozvojová potřeba zajištění dostatečné nabídky disponibilních rozvojových ploch pro výrobu a podnikání. Vzhledem k tomu, že v Sušici ani okolí nejsou žádné další rozsáhlejší rozvojové plochy potenciálně využitelné pro výrobu a podnikání, je zóna SOLO nejvhodnější lokalitou pro naplnění této potřeby. Přitom by bylo v Sušici vhodné zajistit nabídku zasíťovaných ploch,

⁸ Jedinou výjimku v tomto ohledu představuje masokombinát Ponnath ŘEZNIČTÍ MISTŘI.

plach i pro méně rozsáhlé areály a i vnitřních prostor pro podnikání k pronájmu. Nabídkou menších ploch a prostor by se také vytvořily podmínky pro rozvoj podnikatelské aktivity ve městě, která může být limitována nedostatkem vhodných prostor.

Dalším rozvojovým problémem často zmiňovaným respondenty řízených rozhovorů je nedostatek cenově dostupného, resp. kvalitního bydlení. Ten může být způsoben určitým nesouladem mezi nabídkou a poptávkou bydlení a přitom umocňován skupováním obytných nemovitostí lidmi odjinud za účelem jejich rekreačního využívání (nebo investičního zhodnocení). V území je ovšem relativní dostatek ploch pro rozvoj bydlení a tento problém není potřeba primárně řešit v rámci zóny SOLO.

Respondenti dále zmiňují jako rozvojovou potřebu zkvalitnění komerční občanské vybavenosti ve městě. Negativem je podle respondentů nedostatečná nabídka specializovaných obchodů (např. obchodů s oblečením, obuví apod.), restaurací i kvalitních ubytovacích kapacit. Také tato zařízení mohou být potenciálně umístěna v jiných rozvojových lokalitách v rámci města, ale částečně by mohla být umístěna i v samotné zóně SOLO (např. v rámci polyfunkční zástavby). Záměry umístění obchodních center se specializovanými obchody v rámci zóny SOLO ovšem v minulosti narazily na nesouhlas Zastupitelstva města z důvodu obav o negativní dopady na obchody v historickém jádru města, resp. na místní obchodníky. Důsledkem je mj. přetrvávající regulace rozvoje maloobchodních ploch nad 1 000 m². Rozvojovou potřebou města přitom je větší rozprostření maloobchodních zařízení (zejména pak supermarketů) po území města, aby všichni zákazníci nejezdili na nákupy autem do zóny SOLO a jejího sousedství, kde jsou dnes situovány všechny supermarkety.

Dalším relevantním tématem rozvoje, které může být řešeno v rámci zóny SOLO, je problematika dopravy. Přes východní okraj zóny je navržena stavba obchvatu, který má přinést alternativní přemostění řeky Otavy, vymístění tranzitní dopravy z přetížených ulic (Nábřeží Karla Houry, T.G. Masaryka, Nádražní) na silnici II/169 a nahrazení nevyhovujícího přejezdu v žst. Sušice. Tento záměr ovšem ve městě budí kontroverze a není jasné, jaké řešení uvedených problémů bude nakonec zvoleno. Komunikační skelet v zóně však může být alespoň částečným řešením stávajících dopravních problémů a přinést např. odlehčení ulicím Nádražní a Hrádecká, které v současné době nemají alternativu. V rámci zóny SOLO je možné řešit také problém příliš vzdálené železniční stanice od cílů cest ve městě prostřednictvím záměru novostavby železniční trati Sušice – Sušice město. V návaznosti na tuto stavbu by bylo žádoucí realizovat přestupní terminál a parkovací kapacity P+R. V zóně by také bylo možné umístit dodatečné parkovací kapacity pro návštěvníky města, nebo pro obyvatele a návštěvníky okolní zástavby. Řešení problematiky dopravy ve městě má napláňovat aktuálně pořizovaný Generel dopravy.

Rozvojové problémy SO ORP Sušice

Region Sušicka (resp. SO ORP Sušice) se stejně jako samotné město Sušice potýká mj. s následujícími rozvojovými problémy:

- Úbytek obyvatel (zejména v důsledku přirozeného úbytku)
- Stárnutí obyvatelstva a jeho celkově vysoké průměrné stáří
- Méně příznivá vzdělanostní skladba obyvatelstva
- Relativně vyšší nezaměstnanost

SO ORP Sušice je přitom v Programu rozvoje Plzeňského kraje 2022+ definováno jako hospodářsky a sociálně slabé území.

Specifickým problémem regionu je jeho relativní dopravní odlehlost. Ta je dána méně příznivou polohou vůči nadřazeným centrům i vůči celostátní (páteřní) dopravní infrastruktuře. Region je odlehlý

vůči dálniční síti a specifikem je, že zde vůbec nevede žádná silnice I. třídy. Dopravní obsluha regionu je tak odkázána na krajské silnice, které mají zpravidla horší parametry. Také napojení regionu na železniční infrastrukturu je méně příznivé, byť má dojít k jeho zlepšení v souvislosti s připravovanými projekty. Rozvojovou potřebou regionu je tak zajištění lepšího dopravního napojení regionu na nadřazená centra a na celostátní dopravní infrastrukturu. Dopravní odlehlost přitom předznamenává potřebu dostupnosti maximálního spektra pracovních příležitostí a služeb uvnitř regionu pro dosažení co největší míry funkční autonomie, aby místní (zejména mladí) obyvatelé neměli potřebu se stěhovat za uspokojením svých potřeb jinam.

Územně analytické podklady pro správní obvod ORP Sušice (2020) stanovují mj. následující problémy k řešení v územně plánovacích dokumentacích obcí (s. 61-62, týká se celého území SO ORP Sušice, nejen tedy města Sušice):

- významným, často se opakujícím, jevem ve zpracovaných územních plánech je nadsazený rozsah zastavitelných ploch, který v řadě případů překračuje stávající počet obyvatel sídla o 30–100%
- nedostatečná výsadba nových alejí a stromů; nedostatečná údržba a dosadba alejí;
- ohrožení území (např. povodněmi nebo jinými rizikovými přírodními jevy);
- nedůsledně (především z důvodů financí) je řešena ochrana proti povodním a přívalovým deštům;
- vlivem postupné výstavby supermarketů dochází k postupné likvidaci sítě malých sídelních prodejen potravin a smíšeného zboží;
- u velkých ploch pro zástavbu řešit etapizaci výstavby a posoudit doporučení prověření zástavby regulačním plánem;
- řešit možnosti zřízení záchytných parkovišť pro návštěvníky historického centra a pamětihodností, sportovišť;
- u větších navrhovaných ploch pro výstavbu připustit možnost výstavby CZT;

2.2.2 PŘEHLED ROZVOJOVÝCH PLOCH V ŠIRŠÍM REGIONU

Jedním z hledisek při rozvaze optimálního funkčního využití území v zóně SOLO je nabídka alternativních rozvojových ploch v širším regionu. V případě rozvojových ploch pro bydlení, občanskou vybavenost a zařízení hromadné rekreace (ubytovací zařízení, atrakce cestovního ruchu) byly mapovány rozvojové plochy v SO ORP, protože u těchto funkcí lze předpokládat intenzivnější vazbu stavebníků na konkrétní území (mikroregion). U rozvojových ploch výroby byly mapovány i plochy ve městech v okruhu cca 50 km, protože zejména příchozí investoři odjinud v sektoru výroby nemusí být vázáni na konkrétní území. Navíc je nabídka rozvojových ploch výroby v převážně venkovských částech území SO ORP omezená a z hlediska svých parametrů spíše nepředstavuje konkurenci pro zónu SOLO, která je v celém SO ORP svými parametry ojedinělá.

Tabulka 2: Kapacity zastavitelných ploch v obcích SO ORP Sušice

Obec	Bydlení		Výroba	Rekreační hromadné
	Počet RD	Počet b.j. v BD	Rozloha (ha)	
Velhartice	112	45		
Kolinec	100	40	2,0	
Hrádek	200		3,0	
Budětice	64			
Rabí	72		1,8	0,2
Žichovice	91		3,0	
Nezamyslice	44			4,4
Frymburk	39		0,3	
Čímice	72		1,4	
Podmokly	18			
Dražovice	30		1,4	
Žihobce	30		2,2	
Soběšice	33			
Dlouhá Ves	200	100		
Hlavňovice	100		5,0	
Petrovice u Sušice	150		4,1	
Hartmanice	184		2,8	0,5
Kašperské Hory	273		4,0	
Srní	30			0,3
Horská Kvilda	4			0,3
Modrava	5	50		
Celkem	1851	235	31,0	5,7

Zdroj dat: Územní plány obcí

Pozn.: U kapacit rozvojových ploch pro bydlení je uveden odhad počtu rodinných domů a bytových jednotek v bytových domech.

V Tabulka 2: Kapacity zastavitelných ploch v obcích SO ORP Sušice jsou uvedeny kapacity zastavitelných ploch určených pro rozvoj bydlení, výroby a zařízení hromadné rekreace v obcích SO ORP Sušice. Jsou zde přitom uvedeny pouze obce, které mají platný územní plán.

Rozvojové plochy určené pro bydlení (včetně ploch smíšené funkce) mají celkovou kapacitu cca 1 850 rodinných domů a řádově několik stovek bytových jednotek v bytových domech⁹. V samotné Sušici mají rozvojové plochy určené k bydlení vymezené v platném územním plánu kapacitu cca 1 000 b.j., z toho velkou část v bytových domech.

Tabulka 3: Dokončené bytové jednotky v SO ORP Sušice v období 2003–2022

Období	2003-2012	2013-2022	Celkem 2003-2022
Dokončené bytové jednotky	900	551	1 451

Zdroj dat: VDB ČSÚ (2024)

Z hlediska intenzity bytové výstavby v posledních dvou desetiletích je zřejmé, že nabídka rozvojových ploch v SO ORP Sušice postačuje na několik budoucích desetiletí výstavby o stávající intenzitě. Lokální problémy v tomto ohledu může působit výstavba objektů druhého bydlení a investičního bydlení, tedy výstavba objektů za účelem rekreačního využití, nebo pronájmu, která může zejména v rekreačně nejatraktivnějších částech území omezit dostupnost stavebních pozemků a nového bydlení pro místní obyvatele. Problematiku dostupnosti bydlení však mohou řešit záměry jinde, než přímo v zóně SOLO. V samotné Sušici je nabídka rozvojových ploch pro bydlení z hlediska stávající situace na trhu dostačující a není zde tedy zásadní potřeba rozvoje bydlení v samotné zóně SOLO.

V obcích SO ORP Sušice jsou dále vymezovány rozvojové plochy pro veřejnou občanskou vybavenost¹⁰ a plochy pro komerční občanskou vybavenost. Plochy pro komerční občanskou vybavenost vymezené v SO ORP zaujímají řádově několik ha. Zařízení komerční občanské vybavenosti je ovšem zpravidla možné umísťovat i na smíšených plochách, kterých jsou v území vymezeny desítky hektarů. V tomto případě se ovšem jedná jen o drobné provozovny, které nemají rušivé vlivy na obytnou zástavbu. Větší zařízení je možné situovat na plochách určených pro komerční občanskou vybavenost. V řadě případů je ovšem otázkou potenciál vymezených ploch, protože plochy vymezené u malých sídel nemají lokalizační předpoklady (mj. výhodnou dopravní polohu a dostatečnou poptávku v nejbližším spádovém území) pro realizaci. Nejlepší lokalizační předpoklady mají rozvojové plochy v samotné Sušici, nebo u hlavních dopravních tahů vedoucích ze Sušice. V samotné Sušici je možné zařízení komerční občanské vybavenosti budovat na „rozvojových plochách určených pro bydlení (při dodržení podmínek daného funkčního využití) rozvojových plochách pro občanskou vybavenost (OV, OK), plochách smíšeného využití i plochách pro výrobu. Zejména menší zařízení občanské vybavenosti tak mají v rámci města mnoho ploch pro potenciální rozvoj. Územní plán ovšem vylučuje výstavbu maloobchodních prodejen a nákupních center s velikostí zastavěné plochy nad 1.000 m² v jedné lokalitě“ (Strategický plán města Sušice na období 2024-2030, s. 67). Po případném odblokování tohoto regulativu bude možné budovat větší zařízení komerční občanské vybavenosti na rozličných plochách ve městě. Další situování supermarketů a hypermarketů v zóně SOLO přitom není žádoucí, protože v současné době chybí nabídka těchto zařízení mimo zónu SOLO a její blízké okolí, což vede k nadměrné dopravní zátěži (všichni jezdí nakupovat do jediné části města). Za předpokladu neohrožení atraktivity obchodních ploch v historickém jádru města je však schůdné umísťovat v zóně SOLO specializované prodejny a zařízení komerční občanské vybavenosti, jejichž nabídka je ve městě nedostačující.

Relevantní jsou také rozvojové plochy pro zařízení hromadné rekreace. Ty jsou vymezovány zejména v obcích v rekreačně nejvíce atraktivním území CHKO, resp. NP Šumava. Největší plochy pro rozvoj

⁹ V případě bytových domů mohou být výsledné kapacity násobně nižší, či vyšší, v závislosti na zájmu investorů a výsledných parametrech staveb.

¹⁰ Ty jsou ovšem relevantní pro místní úroveň, resp. nejsou relevantní pro funkční využití zóny SOLO.

zařízení hromadné rekreace jsou vymezeny u Panského nezamyslického rybníka. Plochy pro zařízení hromadné rekreace jsou zpravidla vymezovány v rekreačně atraktivních lokalitách a lze předpokládat, že zóna SOLO pro většinu záměrů v tomto segmentu není natolik atraktivní, jako alternativní lokality. V zóně by však bylo možné umístit např. zařízení s atrakcemi CR (zábavní park, apod.).

Rozvojové plochy pro výrobu v území SO ORP Sušice zaujímají přes 30 ha. Většinou se ovšem jedná o plochy určené pro zemědělské objekty a areály, a jen z malé části o objekty určené pro lehkou výrobu. Plochy pro areály lehké výroby jsou vymezovány zejména ve větších sídlech. Přitom se zpravidla jedná o jednotlivé plochy o celkové výměře do cca 1,5 ha. V samotné Sušici je dle platného ÚP vymezeno cca 9,6 ha rozvojových ploch pro výrobu, z toho 3,49 ha plochy pro drobnou výrobu a výrobní služby (VD), 5,05 ha plochy pro lehký průmysl (VL) a 1,09 ha plochy zemědělské a lesnické výroby. Do těchto ploch nejsou započítány plochy v zóně SOLO. Také v Sušici mají rozvojové plochy pro výrobu omezenou výměru a vzhledem ke svým prostorovým parametrům nejsou vhodné pro situování rozsáhlejších záměrů. V celém území SO ORP Sušice tak kromě brownfieldu SOLO neexistuje žádná rozvojová plocha určená pro výrobu a skladování o rozloze větší, než cca 3 ha.

V území SO ORP Sušice se v současné době nenachází žádná průmyslová zóna s plochami připravenými pro příchod investorů. Kromě brownfieldu SOLO, kde je potřeba zajistit investiční přípravu, jsou k dispozici zpravidla pouze dílčí menší plochy o rozloze do cca 2 ha (a většinou bez zasilování, resp. bez kvalitního dopravního napojení a zajištění kapacitní technické infrastruktury). Větší plochy určené pro rozvoj výroby i připravené průmyslové zóny jsou k dispozici až v okolních mikroregionálních centrech a okresních městech. V okruhu 50 km jsou k dispozici průmyslové zóny, resp. rozsáhlejší rozvojové plochy pro výrobu mj. v následujících městech:

- Horažďovice – dohromady cca 35 ha zastavitelných ploch pro výrobní funkci na 6 lokalitách; nezasíťované plochy
- Klatovy – PZ Klatovy, Pod Borem – existující zasilovaná PZ, cca 6,8 ha volných ploch. V ÚPD je vymezeno dalších cca 30 ha výrobních ploch – zpravidla menší plochy do 5 ha, nezasíťované.
- Blatná – v ÚPD jsou vymezeny souvislé plochy pro rozvoj výroby o rozloze cca 22 ha v návaznosti na stávající PZ; nezasíťované
- Strakonice – PZ Hajská – město připravuje vybudování PZ o rozloze cca 20 ha, zatím nezasíťovaná. Celkově je v ÚPD vymezeno cca 70 ha rozvojových ploch pro výrobní funkci.

V okruhu 50 km jsou aktuálně k dispozici plochy v zasilované průmyslové zóně pouze v Klatovech, kde se jedná o dvě menší plochy (do 4 ha rozlohy). Dále jsou v každém ze sledovaných měst vymezeny rozvojové plochy pro výrobu o celkové rozloze v řádu desítek hektarů, i když se jedná většinou o součet menších ploch. Největší souvislé plochy pro rozvoj výrobní funkce jsou vymezeny v Blatné (zde ale plochy přiléhají ke stávajícím areálům a mají nepravidelný tvar), a ve Strakonici (PZ Hajská). Nejblíže Sušici jsou potenciálně k dispozici rozsáhlejší výrobní plochy v Horažďovicích.

2.2.3 ANALÝZA POPTÁVKY PO ROZVOJOVÝCH PLOCHÁCH V REGIONU

Poptávka po rozvojových plochách v regionu byla mapována jednak na základě řízených rozhovorů se zástupci odborné veřejnosti a se zástupci místních podniků, jednak na základě mapování územního rozvoje v území a analýzy cen nemovitostí.

V Sušici i okolí přetrvává dle zjištění z řízených rozhovorů poptávka po plochách a objektech pro podnikání. Z hlediska větších investorů (včetně zahraničních) je aktuálně zřejmá prakticky celorepubliková poptávka po plochách pro rozvoj výroby a případně i skladování, která je spojena s aktuálně poměrně omezenou nabídkou volných ploch v tomto segmentu trhu. To se projevilo i při neúspěšné přípravě developerského záměru spol. Accolade v zóně SOLO, která vedla jednání se zájemci o prostory v plánovaných halách. V tomto případě se mělo údajně jednat mj. o společnosti ze SRN a Rakouska, které chtěly ve městě umístit menší výrobní provozy. V minulosti byly ve městě zaznamenány případy, kdy zde chtěl umístit svůj provoz investor odjinud, ale kvůli absenci vhodných ploch, resp. nedosažení dohody s jejich vlastníky, nakonec umístil svůj záměr jinam.

Prakticky všechny místní větší podniky také deklarují rozvojové záměry do budoucna, přičemž některé z nich již ve městě v minulosti hledaly další plochy pro svůj prostorový rozvoj. Část z těchto podniků spíše bude upřednostňovat disponibilní plochy v návaznosti na své stávající areály, některé podniky ovšem deklarují zájem o získání pozemků v zóně SOLO.

Dle zjištění z řízených rozhovorů je specifickým problémem absence menších disponibilních ploch a prostor pro rozvoj, resp. zajištění zázemí menších podniků. V minulosti bylo zaznamenáno množství případů, kdy se takovým podnikům nepodařilo ve městě sehnat relevantní plochy či objekty. Jednou z příčin je i skutečnost, že potenciálně disponibilní plochy v zóně SOLO jsou pro tyto uchazeče příliš rozsáhlé, resp. jejich vlastníků nedává smysl rozprodej pozemků po malých částech. Také tento segment trhu by bylo v budoucnu vhodné uspokojit nabídkou menších rozvojových ploch, případně objektů k podnikání.

V oblasti výroby je tedy v území poptávka po rozvojových plochách jak ze strany větších investorů odjinud (včetně zahraničních investorů), tak ze strany místních podniků, které plánují prostorový rozvoj (zpravidla omezeného rozsahu). Specifickým segmentem jsou malé podniky, které ve městě neúspěšně poptávají menší plochy pro své areály (řádově do několika tis. m²), nebo menší vnitřní prostory.

Dalším segmentem, ve kterém přetrvává poptávka po rozvojových plochách ve městě je segment maloobchodu a služeb. V minulosti bylo v zóně SOLO ze strany města zamítnuto několik záměrů výstavby zařízení maloobchodu (hypermarket, obchodní centra) mj. s ohledem na snahu o regulaci nežádoucí konkurence obchodním prostorům a podnikatelům působícím v historickém jádru města. Dalším problémem je přílišná koncentrace supermarketů a hypermarketů v zóně SOLO a jejím bezprostředním okolí, generující mj. zvýšenou dopravní zátěž ve městě.

Ve městě i regionu Sušicka dále přetrvává zájem o nové bydlení. Tento zájem přitom umocňuje rekreační atraktivita území, což vede k tomu, že část nového bydlení je využívána k rekreačním účelům, či jako investiční nemovitosti, což navyšuje poptávku po plochách pro rozvoj bydlení, resp. může vést k neuspokojení potřeb po novém bydlení ze strany místních obyvatel, pro které se nové bydlení může stát cenově nedostupným. Zvýšená poptávka se projevuje mj. i v tom, že jsou ve městě plánovány developerské záměry výstavby bytových domů¹¹. Na druhou stranu si někteří respondenti řízených rozhovorů stěžují na nedostatek kvalitního bydlení a některé podniky přitom naráží i na potíže se zajištěním bydlení, resp. ubytování pro své zaměstnance, kteří do města přicházejí, či nedenně dojíždějí odjinud. To podtrhuje potřebu dalšího prostorového rozvoje obytné funkce ve městě i okolí.

Vzhledem k rekreační atraktivitě území je zde patrná také zvýšená poptávka po rekreačních nemovitostech, zejména ve formě objektů individuální rekreace, a využívání disponibilního domovního / bytového fondu jako tzv. druhé bydlení. Na ty připadá část nové obytné výstavby rodinných domů, a lze předpokládat, že pro rekreační účely bude sloužit část bytového fondu i u případné developerské výstavby bytových domů. Dále jsou v regionu budovány chaty a v rekreačně nejatraktivnějších částech regionu i zařízení hromadné rekreace (hotely, apartmánové domy, apod.). Rozvoj zařízení hromadné

¹¹ Byť je otázkou, zdali budou nakonec realizovány.

rekreace se zatím ovšem spíše netýká Sušice, kde je naopak respondenty konstatován nedostatek kvalitních ubytovacích kapacit, resp. absence ubytování hotelového typu ve vyšším segmentu.

Nepříliš zřejmá je poptávka po administrativní funkci (prostorech kanceláří). Nabídka kancelářských prostor ve městě je omezená, na druhou stranu jsou ovšem i nabízené ceny pronájmu znatelně nižší, než v okolních městech. Také zkušenosti respondentů v tomto segmentu jsou rozporuplné. Zatímco jeden respondent kanceláře pronajímá a vnímá po nich poptávku, jiný respondent uvedl příklad kancelářských prostor, které musely být pro nedostatek zájemců přestavěny na apartmánové bydlení. V širším regionu jsou přitom známy příklady přesídlení firem využívajících kancelářské prostory do Pošumaví s ohledem na vysokou rekreační atraktivitu území. Z hlediska rozvoje nabídky administrativních prostor se tak jako optimální řešení líbí realizace polyfunkčních objektů, kde by mohly být administrativní prostory v případě nedostatečného zájmu přeměněny např. na apartmány či bydlení (nebo naopak).

Tabulka 4: Průměrná plocha, průměrné kupní ceny obytných nemovitostí a počet transakcí v období 2020-2022

Území	Rodinné domy			Byty		
	Velikost v m ²	Kupní cena	Počet převodů	Velikost v m ²	Kupní cena	Počet převodů
Hlavní město Praha	102	91 986	1 200	60	99 503	12 241
Středočeský	93	55 868	4 439	63	45 938	4 897
Jihočeský	90	38 734	946	63	41 082	3 157
Plzeňský	84	38 120	1 574	61	42 675	3 565
v tom okresy:						
Domažlice	77	32 080	192	62	32 726	152
Klatovy	78	34 206	106	63	34 897	342
Plzeň-jih	79	33 518	289	62	33 184	365
Plzeň-město	92	55 657	279	59	52 727	1 648
Plzeň-sever	86	37 501	306	63	37 545	399
Rokycany	85	33 478	204	60	37 755	154
Tachov	84	33 814	198	61	30 548	505
Karlovarský	90	33 052	562	61	30 222	3 454
Celkem ČR	88	42 763	23 511	44 082	54 260	61 797

Zdroj dat: ČSÚ (2024)

Ceny obytných nemovitostí v okrese Klatovy jsou z hlediska průměru ČR i Plzeňského kraje podprůměrné. To je ovšem dáno výrazně nadprůměrnými cenami nemovitostí v aglomeracích, které „táhnou“ celkové průměrné ceny nahoru. V kontextu podobně situovaných regionů jsou ceny v okrese Klatovy srovnatelné.

V samotném městě Sušice přitom průměrné ceny prodaných bytů za poslední rok podle dat Sreality.cz (2024) činila lehce přes 50,3 tis. Kč / m². Vyšší ceny nemovitostí byly dle stejného zdroje v rekreačně atraktivnější jižní – Šumavské části regionu (např. v Kašperských Horách činila průměrná cena 82,6 tis. Kč / m²), naopak nižší ceny byly v rekreačně méně atraktivní severní části regionu (např. v Horažďovicích činila průměrná cena 36,7 tis. Kč / m²). Zajímavé je i srovnání s okolními většími městy. V Klatovech činila průměrná cena dle stejného zdroje 55,7 tis. Kč, v Domažlicích 45,5 a ve Strakoniciích 44,6 tis. Kč / m². Z tohoto srovnání vychází, že bydlení v Sušici je poměrně žádané, resp. že je zde hypoteticky větší převis poptávky po vlastním bydlení nad nabídkou, než v Horažďovicích, Domažlicích, či Strakoniciích. Z toho vyplývá, že trh v Sušici má absorpční kapacitu pro další hromadnou obytnou výstavbu.

K cenám komerčních a výrobních nemovitostí v regionu bohužel nejsou k dispozici robustnější data. Dosavadní vývoj ovšem napovídá, že při dostatečně flexibilní (z prostorového hlediska i z hlediska místních regulací a limitů) nabídce rozvojových ploch pro výrobu a komerční občanskou vybavenost dochází k jejich postupnému naplnění.

2.2.4 SHRNUTÍ

- Region Sušicka se potýká úbytkem obyvatel mj. v důsledku odchodu (převážně mladých) obyvatel a související sníženou porodností a tím pádem i stárnutím populace. Jednou z příčin je omezená nabídka pracovních příležitostí. Další příčinou negativních demografických trendů může být horší cenová dostupnost vlastnického bydlení a nedostatečná nabídka kvalitního bydlení (zejména v bytových domech).
- Zásadní rozvojovou potřebou regionu Sušicka i samotné Sušice je rozšíření nabídky pracovních příležitostí, pokud možno v celém jejich spektru. Pro to je zapotřebí zajištění dostatku rozvojových ploch pro výrobu a podnikání, pokud možno investičně připravených.
- V území je nedostačující nabídka komerční občanské vybavenosti vyznačující se absencí některých specializovaných obchodů a omezenou nabídkou restaurací či ubytovacích zařízení vyšší kvality (zejména v samotné Sušici).
- V rámci rozvoje zóny SOLO bude potřeba řešit i dopravní potřeby Sušice, např. ve formě vytváření alternativních silničních spojení, umožnění realizace železniční trati Sušice – Sušice město, budování adekvátních parkovacích kapacit a vytváření podmínek pro využívání bezmotorové dopravy.
- V samotné Sušici i širším regionu je dostatečná nabídka rozvojových ploch pro bydlení a v rámci zóny SOLO tak není potřeba primárně řešit rozvoj obytné funkce. Kromě zóny SOLO na celém Sušicku neexistují žádné rozvojové plochy pro výrobní funkci o celkové výměře jedné zóny nad cca 3 ha. Pokud nebude možné umístit plošně rozsáhlejší záměry v oblasti výroby v zóně SOLO, budou případní investoři odkázáni na plochy v jiném regionu. V regionu je relevantní nabídka rozvojových ploch pro zařízení hromadné rekreace v rekreačně atraktivnějších lokalitách. Nejlepší tržní podmínky pro rozvoj komerční občanské vybavenosti má samotná Sušice, kde je ovšem územním plánem striktně regulován rozvoj maloobchodních prodejen a nákupních center s velikostí zastavěné plochy nad 1.000 m² v jedné lokalitě. Zóna SOLO má příhodnou dopravní polohu pro umístění komerční občanské vybavenosti, v případě maloobchodních prodejen a nákupních center je ovšem z urbanistického hlediska nežádoucí umísťování dalších zařízení s obdobnou nabídkou zboží, jaká se již v zóně a její blízkosti nacházejí (zejména supermarketů). Soustředění supermarketů v zóně SOLO a jejím okolí totiž generuje nadměrnou dopravní zátěž z důvodu chybějící nabídky alternativních provozoven, které by byly rozprostřeny napříč územím města.
- V oblasti výroby je v území poptávka po rozvojových plochách jak ze strany větších investorů odjinud (včetně zahraničních investorů), tak ze strany místních podniků, které plánují prostorový rozvoj (zpravidla omezeného rozsahu). Dále je poptávka po menších plochách (řádově do několika tis. m²) a objektech ze strany malých podniků, která se ve městě také dlouhodobě nedaří saturovat. V území také přetrvává poptávka po lokalizaci prodejen maloobchodních řetězců a případně i dalších zařízení komerční občanské vybavenosti. S ohledem na dosavadní vývoj je však její naplnění nutné provádět s ohledem zachování funkce historického jádra města, omezení negativních dopadů na místní podnikatele a i s ohledem na potřebu většího rozproštění prodejen (zejména pak supermarketů) na území města. V Sušici je také relativně vysoká poptávka po bydlení, která je umocňována skupováním nemovitostí lidmi odjinud mj. se záměrem jejich rekreačního využívání. Ve srovnání s okolními městy jsou v Sušici relativně vyšší ceny obytných nemovitostí a jsou zde tudíž relativně vhodné podmínky pro obytný development. Ten je proveditelný i s ohledem na možnost využívání nových nemovitostí pro rekreační účely. Nejistota panuje ohledně poptávky po administrativních prostorách. Na místním trhu nejspíše není potenciál

pro komerční development této funkce a její případný rozvoj tak může být proveditelný spíše v rámci polyfunkčních objektů, kde je možná konverze prostor na jiné funkční využití.

2.3 SOUHRNNÉ ZHODNOCENÍ

Souhrnné zhodnocení závěrů z analytické části je provedeno formou SWOT analýzy a problémového výkresu. Na závěr jsou zformulována hlavní východiska pro návrh funkčního využití území.

2.3.1 SWOT ANALÝZA

Silné stránky

- Zóna SOLO je jedinou rozsáhlejší rozvojovou plochou pro výrobu a podnikání v celém SO ORP Sušice
- Rovinatý terén v zóně
- Zóna je nejvhodnější lokalitou pro plošný územní rozvoj v intravilánu města
- Relativní majetkoprávní konsolidovanost zóny (malé množství vlastníků)
- Proběhlá asanace většiny nevyužívaných objektů v zóně
- Dlouhodobý zájem investorů o zónu
- Existence funkční vlečky s možností využití soukromého překladiště dalšími subjekty
- Dobrá poloha zóny vůči kapacitním sítím technické infrastruktury

Slabé stránky

- Nesoulad představ místních aktérů o územním rozvoji v zóně SOLO
- Nejasná situace ohledně kontaminace v zóně
- Poloha části zóny v záplavovém území
- Nedořešené přístupy k některým pozemkům (např. pozemek p.č.2895)
- Nepříznivé parametry dopravního napojení na celostátní dopravní infrastrukturu (zejména silniční)
- Dopravní obsluha zóny přes nejvíce zatížené komunikace ve městě
- Dopravní závary na příjezdových komunikacích (zejména přejezd v žst. Sušice)
- Omezená prostupnost zóny v severojižním směru (bariéra areálů SOLODOOR a Jihozápadní dřevařská)
- Nutnost obnovy, resp. novostavby sítí technické infrastruktury uvnitř areálu
- Nedostatečná kapacita jednotné kanalizace v ulici Nádražní

- Přílišné soustředění supermarketů v zóně a okolí s dopady na dopravní zatížení města

Příležitosti

- Rekreační atraktivita města a okolí přitahující do území obyvatele, návštěvníky a podnikatele
- Dlouhodobý zájem o bydlení ve městě
- Zájem developerů o výstavbu ve městě
- Preference územního rozvoje v intravilánu města
- Aktivní role města v rámci rozvoje zóny
- Příchod investora, který by zajistil development zóny
- Možnost využití dotačních prostředků pro investiční přípravu zóny a podporu rozvoje v zóně
- Přeložka silnice II/169 kolem zóny vedoucí ke zkvalitnění dopravního napojení zóny
- Vybudování železniční trati Sušice – Sušice město a zlepšení železničního spojení do nadřazených center jako faktor zvýšení atraktivity zóny pro některé funkce
- Materiálové propojení výroby v zóně s minimalizací nákladní dopravy (kompletní cyklus zpracování dřeva na finální produkty)

Hrozby

- Hrozba nenalezení dohody mezi investory a vlastníky pozemků v zóně
- Možná kontaminace půd a podzemní vody v zóně
- Riziko povodňových škod
- Vyčerpání potenciálu zóny funkčním využitím, které je možné umístit v jiných lokalitách
- Vymezení rozsáhlých rozvojových zón „na zelené louce“ jako konkurence pro územní rozvoj v zóně
- Přetížení silničních komunikací v okolí zóny
- Zhoršení prostupnosti území po případné výstavbě železniční trati Sušice – Sušice město
- Snížení vodnosti řeky Otavy v důsledku klimatických změn s dopady na vydatnost zdrojů pitné i užitkové vody
- Další chátrání památkově chráněných administrativních budov sircárny v případě nenalezení jejich adekvátního využití

2.3.2 PROBLÉMOVÝ VÝKRES

Na další straně je vyobrazen problémový výkres, znázorňující hlavní identifikované rozvojové problémy, ale i silné stránky v zóně. Výkres je dílem kolektivu zpracovatele studie. Další schémata a výkresy jsou součástí Přílohy č. 1.

2.3.3 HLAVNÍ VÝCHODISKA PRO NÁVRH FUNKČNÍHO VYUŽITÍ ÚZEMÍ

- Zóna SOLO je jedinou rozsáhlejší rozvojovou plochou pro výrobu a podnikání v celém SO ORP Sušice. V samotném městě Sušici přitom nejsou podmínky pro vymezení další rozsahem srovnatelné rozvojové zóny pro výrobní funkci. Rozvojové plochy pro výrobu a podnikání jsou přitom v území velmi žádané a ve městě Sušice se s nedostatkem ploch pro rozvoj podnikání dlouhodobě potýkají i místní subjekty. Bylo by tedy vhodné ji využít primárně pro tuto funkci.
- Dále je ve městě poptávka po vybudování specializovaných obchodů, restaurací či ubytovacích zařízení vyšší kvality. Pro tyto funkce jsou ve městě ovšem dostatečně rozsáhlé alternativní rozvojové plochy a jedinou překážkou je platný regulativ omezující výstavbu maloobchodních zařízení s výměrou přes 1 000 m².
- Východní část areálu získala společnost Jihozápadní dřevařská, která má záměr využití všech ploch ve svém vlastnictví. Také u areálů spol. SG strojírna, přilehlé autodílny, a menších objektů podél Nádražní ulice předpokládáme stabilizované funkční využití. Prostor pro konverzi tak je pouze u nevyužívaných ploch.
- Nevyužívané plochy v zóně o výměře cca 17,8 ha jsou ve vlastnictví několika soukromých subjektů, které však nemají záměr jejich konverze ve vlastní režii. Předpokladem pro rozvoj zóny je tedy majetkoprávní vypořádání. Do toho může být zapojené město a soukromí investoři se záměrem developmentu v zóně. Převážná část nevyužívaných ploch v zóně má přitom jednoho vlastníka.
- Problémem je neznámý stav starých ekologických zátěží v zóně. Kontaminace v zóně je předpokládána, nicméně v nevyužívaných částech zóny doposud neproběhly žádné průzkumy. Případná kontaminace zóny s nezbytnými sanačními opatřeními by mohla investiční přípravu zóny výrazně prodražit. Proto bude v další fázi investiční přípravy žádoucí provést průzkum kontaminace.
- Do zóny zasahuje záplavové území Q₁₀₀ a okrajově i Q₂₀. Výstavba v zóně je přípustná, protože se jedná o transformační území, ovšem je nutné dbát na prevenci povodňových škod. V záplavovém území např. není žádoucí budovat podsklepené objekty.
- Kapacitní síť technické infrastruktury se nacházejí po obvodu, či v blízkém okolí zóny. Uvnitř zóny bude nutné síť znovu vybudovat. Limitem může být kapacita kmenové stoky jednotné kanalizace v Nádražní ulici, kde při přetížení dešťovými vodami dochází k odlehčování do řeky Otavy. Je proto žádoucí minimalizace odtoku srážkových vod ze zóny. Dalším řešením může být přestavba kanalizační sítě odvádějící odpadní vody ze zóny. Podniky v zóně mohou výhledově narážet také na nedostatek průmyslové vody v důsledku malé vodnosti řeky Otavy v letním období. Řešením může být využívání přečištěných odpadních vod, např. prostřednictvím vybudování zpětného vedení přečištěných vod z ČOV. Otázkou je také možnost využití kapacity městské ČOV, což bude potřeba ověřit na základě návrhu funkčního využití území zóny.
- Komunikační síť v zóně a po jejím obvodu může přispět k řešení dopravních problémů v okolí lokality. Žádoucí bude vytvoření alternativních propojení vůči ulicím Nádražní a Hrádecká (včetně alternativní trasy vůči nevyhovujícímu přejezdu v žst. Sušice).

- Vzhledem k absenci bezkolizního a kapacitního silničního napojení na celostátní komunikace není vhodné v zóně umísťovat provozy, které by generovaly vysoké intenzity silniční nákladní dopravy.
- Do zóny vede využívaná vlečka a společnost Jihozápadní dřevařská zde vybudovala překladiště, u kterého uvažuje s umožněním využití pro další subjekty. Je tedy nezbytné počítat se zachováním provozu vlečky a s tím, že překladiště bude představovat neprostupnou bariéru v území.
- Významnou bariérou prostupnosti zóny v severo-j jižním směru představují areály spol. Solodoor a Jihozápadní dřevařská. To umocní případná realizace železniční trati Sušice – Sušice město. V tomto směru bude možné vybudovat komunikace pouze po východním okraji areálu Jihozápadní dřevařské a západně od SG strojírny. Pozemek p.č. 2895 bude potřeba napojit komunikací mezi spol. Solodoor a SG strojírna.
- V zóně jsou podmínky pro případnou realizaci regionální železniční dráhy Sušice – Sušice město, která by oproti stávajícímu stavu cestujícím umožnila větší dostupnost velké části cílů ve městě bez nutnosti přestupu do dalšího dopravního prostředku. Předpokladem pro umožnění případné realizace dráhy je územní ochrana ploch nezbytných pro její realizaci (včetně ploch pro žst. Sušice město a souvisejícího přestupního terminálu). Vytýčení ploch pro umístění železniční dráhy je součástí této studie.
- V jihozápadním cípu zóny je dle platného územního plánu vytyčeno území se smíšeným obytným městským funkčním využitím, přičemž změny v tomto území jsou podmíněny zpracováním územní studie. Jedná se o urbanisticky nejceněnější část zóny s nejatraktivnější dopravní polohou. V další části této studie bude potřeba důkladně zvážit vhodné funkční využití tohoto území. Otázkou je, jak naložit se zdejšími památkově chráněnými nevyužívanými budovami.
- Hlavním potenciálním druhem funkčního využití zóny je výrobní funkce, zejména ve smyslu nerušící lehké výroby. Dále je zóna vhodná pro umístění ploch dopravní infrastruktury (mj. železniční trati, stanice a přestupního terminálu), v omezeném rozsahu pak komerční a případně i veřejné občanské vybavenosti a bydlení. Plochy veřejné zeleně by zde mohly mít formu především kompozičních stromořadí, případně menších ploch parkového charakteru v rámci zóny obytného developmentu.

3

NÁVRHOVÁ ČÁST

3.1 NÁVRH FUNKČNÍHO VYUŽITÍ ÚZEMÍ

3.2 SPECIFIKACE KAPACIT OBJEKTŮ

**3.3 SPECIFIKACE SOUVISEJÍCÍCH POTŘEB
A VYVOLANÝCH INVESTIC**

**3.4 ODŮVODNĚNÍ VÝSLEDNÉHO NÁVRHU
FUNKČNÍHO VYUŽITÍ ÚZEMÍ**

3.5 EKONOMICKÁ ANALÝZA

3.1 NÁVRH FUNKČNÍHO VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Tato kapitola je zaměřena na variantní návrh funkčního využití území zóny SOLO. Smyslem variantního řešení je představit více možností funkčního využití území tak, aby mohla být vybrána varianta, která více vyhovuje místním aktérům a přitom odpovídá potenciálu a potřebám využití území.

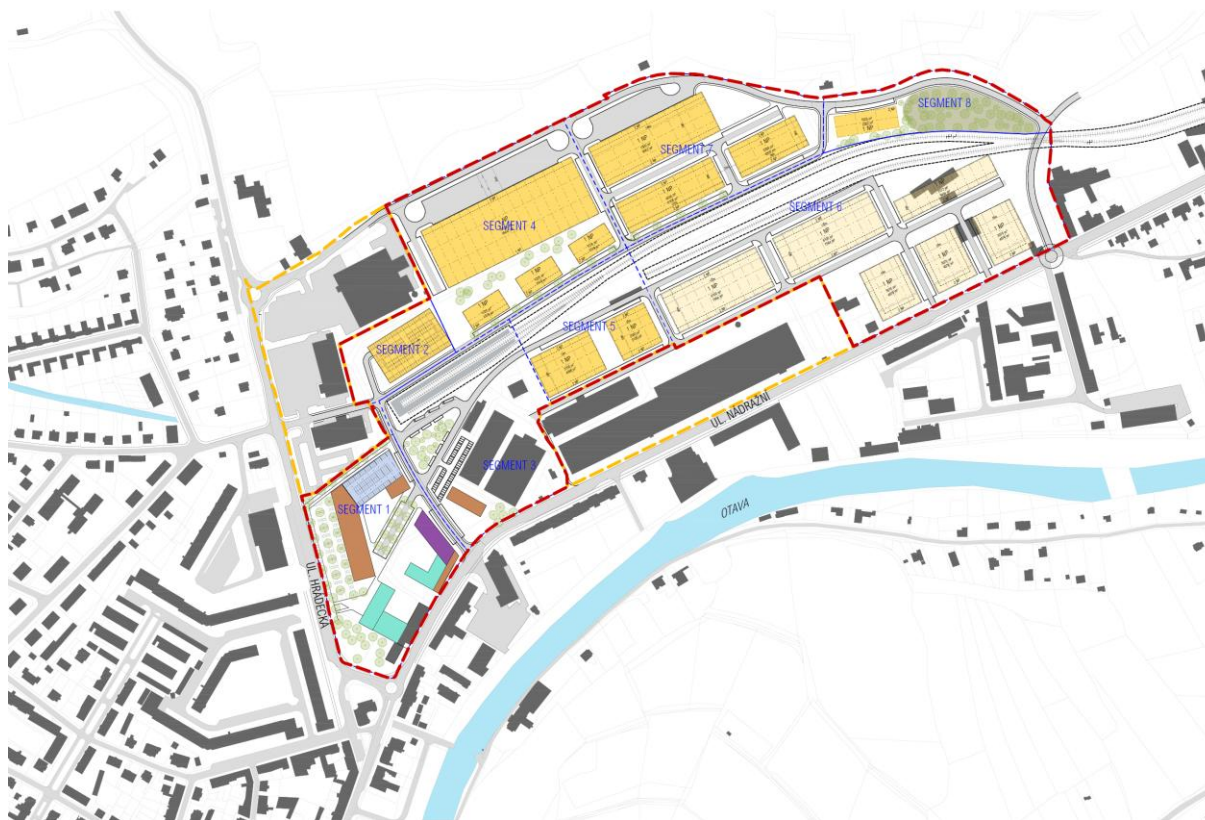
Výsledkem jsou výkresy dvou variant funkčního využití území se stručným popisem. Varianty jsou stručně odůvodněné a je provedeno jejich porovnání z hlediska poptávky na trhu a potenciální návratnosti investic. Návrh variantně zahrnuje zábor ploch potřebných pro případnou realizaci novostavby regionální železniční dráhy Sušice – Sušice město, umístění železniční zastávky Sušice město, přestupního terminálu a parkovacích ploch P+R.

3.1.1 POPIS VARIANT

Návrh variantního řešení si klade za cíl umožnit rozvoj území bez toho, aby byla transformace jeho jednotlivých částí zcela podmíněna zásadním rozhodnutím o realizaci železniční dráhy pro osobní dopravu ukončené hlavovým nádražím včetně navazujících dopravních staveb. Území je z toho důvodu rozděleno na segmenty a dopravní skelet je řešen tak, aby se obě varianty doplňovaly. Dělení na segmenty odpovídá i návrh změn územního plánu ve dvou variantách a je možné na něj navázat etapizací transformace lokality. Ve variantě bez nové železniční dráhy je prostor využit pro protažení navazujících funkcí, ale bez nutnosti zásadních změn v koncepci dopravní obslužnosti. V obou variantách je ideově načrtnuta i potenciální transformace areálu stávající pily a to jak při zachování stávající vlečky (VAR1) tak při jejím odstranění (VAR2). Byly zhruba ověřeny plochy potřebné pro dopravní návaznosti hlavového nádraží včetně vhodnosti a upřesněného vedení územním plánem umísťované komunikace oddělující plochy smíšeného využití a výroby. Stejně tak byla prověřena komunikace vedoucí po východním a severním okraji území.

VARIANTA 1

Obrázek 1: VAR 1 - návrh možné zástavby jako podklad pro ověření velikosti segmentů a bloků



Zdroj: vlastní zpracování

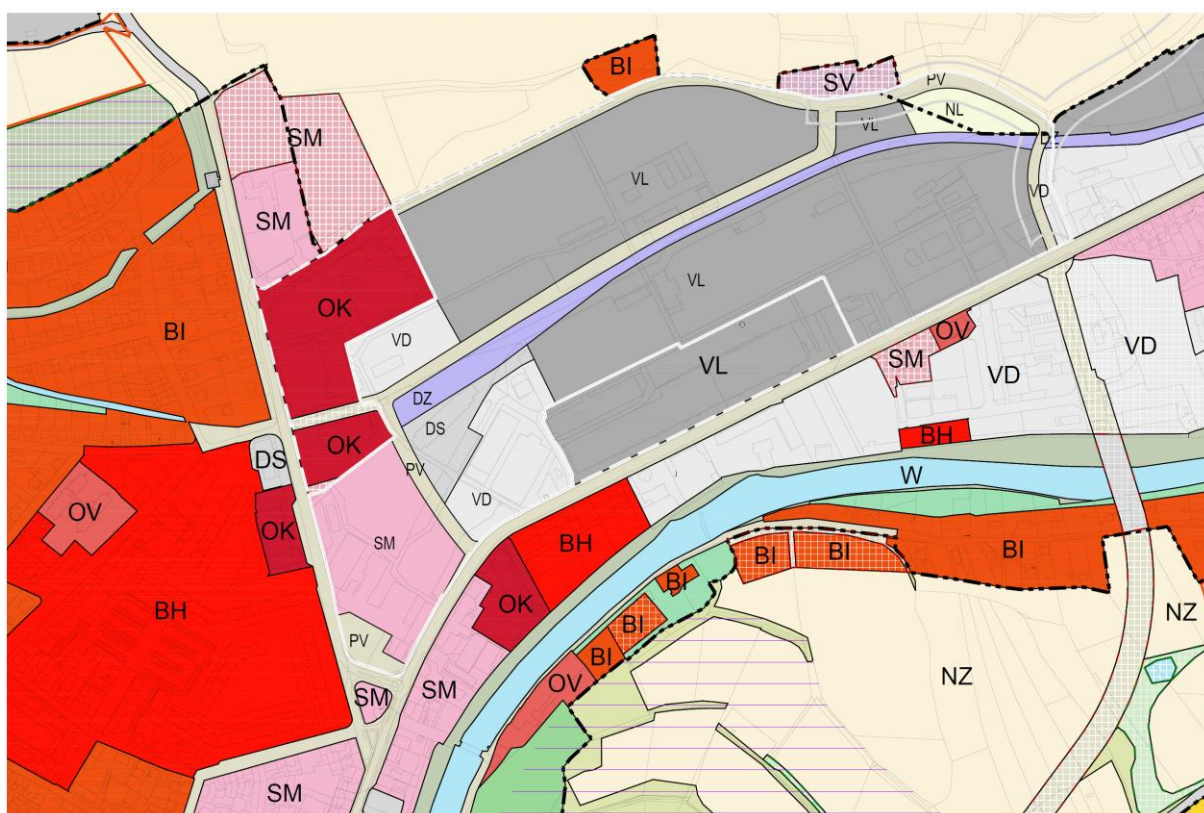
Varianta 1 je variantou, která počítá s dotažením železniční trati do území a jejím ukončením hlavovým nádražím včetně navazujících ploch pro autobusovou dopravu a parkovací dům. Tento záměr je do studie navržen na základě Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje a komunikace s krajským koordinátorem veřejné dopravy (POVED). Ve smyslu územním plánem umísťovaných funkcí se liší

od varianty 2 především tím, že je zakreslen územní zábor ploch pro dopravní stavbu železniční dráhy pro funkci „DZ“ plochy pro drážní dopravu a „DS“ plochy pro silniční dopravu.

Je vymezen koridor prostupnosti územím ve západovýchodním směru a stabilizován plochou „PV“, plochy veřejných prostranství s převahou zpevněných ploch. Funkce „PV“ je územně stabilizována i na severu a východě území, jelikož je předpokladem zpřístupnění severní hrany území pro těžkou nákladní dopravu obsluhující lehký průmysl. Těžká nákladní doprava by měla být odkloněna od ulice Nádražní a Hrádecké ještě před vjezdem do obytných lokalit.

V rámci navrhovaných změn územního plánu je též navržena úprava a upřesnění tvaru územní rezervy pro komunikační napojení na Nádražní ulici mezi funkcí smíšenou („SM“) a výrobní („VL“ a „VD“). Západní segment funkce lehký průmysl z platného územního plánu je navržen pro změnu funkce na „VD“, plochy pro drobnou výrobu a služby s ohledem na plynulejší přechod a diverzifikaci způsobu dopravy kdy těžká doprava by měla prioritně probíhat ze severu.

Obrázek 2: VAR 1 – návrh změny územního plánu



Zdroj: vlastní zpracování

Ve variantě 1 je v rámci návrhu možné zástavby Segmentu 1 naznačena modelová zástavba sestávající ze specializovaných obchodů, stávkami v kombinaci bydlení a ubytování a drobnými provozovnami včetně parkovacího předpolí podél Hrádecké ulice. V rámci segmentu je navržen integrovaný lokální parkovací dům v zadním traktu, který by měl potenciál doplnit chybějící parkovací místa sídliště na protější straně Hrádecké ulice. Segment 2 je ve variantě 1 rezervován pro kapacitnější parkovací dům s vazbou na multimodální přestupní uzel. V Segmentu 3 je vedle stávajících provozů SG strojírny a autoservisu umístěna železniční stanice s přestupním terminálem a na zbytné ploše menší areál drobné výroby. V Segmentu 4 a 7 je naznačena možnost realizace zásobovacího dvora pro kamionovou dopravu s napojením z nově budované severní komunikace. Segment 8 je navržen k částečné zástavbě výrobní funkcí, jelikož má výhodné umístění u nové severní komunikace. Na jižní straně od tělesa dráhy se nachází segmenty 5 a 6. Segment 5 s nyní problematickým dopravním napojením je připojen

na nově navržený dopravní skelet a rezervován pro rozvoj výrobní funkce. Segment 6 zůstává výrobní funkcí („VL“) a je zde naznačena hypotetická zástavba prostoru, který dnes slouží pro skladování a transport kulatiny za účelem prokázání reálnosti návrhu navazujícího dopravního skeletu i v horizontu dalších 50 let a více. Navržená struktura nemá vliv na stávající využití areálu, funkční určení se nemění.

VARIANTA 2

Varianta 2 je variantou bez dotažení osobní železniční dopravy do území. Oproti variantě 1 zde není umístěna funkce „DZ“ plochy pro drážní dopravu a „DS“ plochy pro silniční dopravu. Území uvolněné funkcí „DZ“ a „DS“ je využito pro rozšíření funkce výrobní „VL“ (lehká výroba) a „VD“ (plochy pro drobnou výrobu a služby). Z jihu se ve variantě 2 napojují prodloužené kolmé komunikace na páteřní západovýchodní osu jdoucí středem území. Tato osa by stejně jako ve variantě 1 měla sloužit i pohybu cyklistů a být hlavním pěším napojením na související město v provazbě bydlení – práce.

Plocha, kterou ve variantě 1 zabírá přestupní uzel a autobusová doprava je ve variantě 2 dedikována funkci „VD“, plochy pro drobnou výrobu a služby. Předpokladem kvalitního řešení území ve větším detailu je práce s kompoziční zelení v rámci všech navrhovaných ploch.

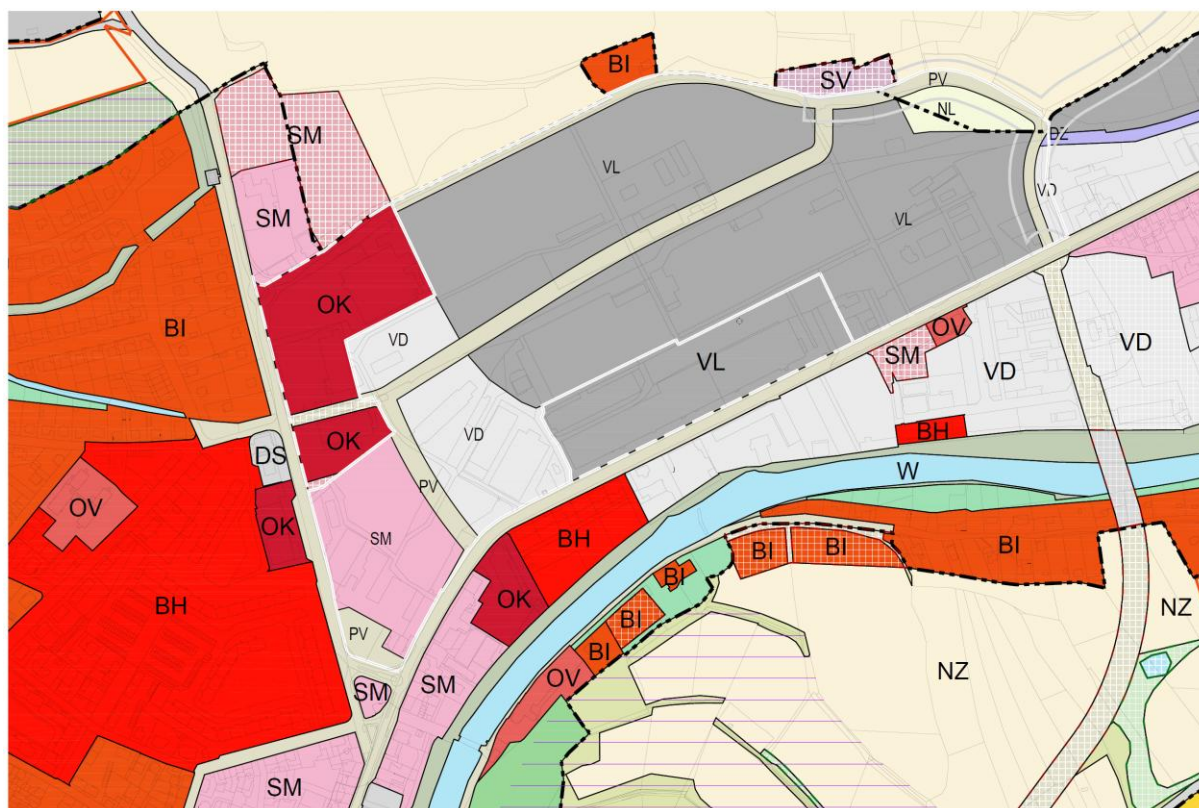
Segment 1 je ve variantě 2 řešen při stejné funkci SM plochy smíšené obytné městské jako městský blok těsněji vymezující ulici s aktivním parterem nad kterým jsou umístěny byty. Složení funkčního mixu zůstává obdobné. Detailní řešení není předmětem zadání, území se bude podrobněji věnovat územním plánem předepsaná studie.

Obrázek 3: VAR2 – návrh možné zástavby jako podklad pro ověření velikosti segmentů a bloků



Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 4: VAR 2 – návrh změny územního plánu



Zdroj: vlastní zpracování

Dopravní řešení

Dopravní řešení popisuje variantu, ve které je zahrnuto prodloužení železniční trati, ve variantě bez železniční trati bude dopravní skelet zachován a komunikace pouze doplněny a propojeny v uvolněném prostoru namísto kolejíště a nádražní budovy.

V rámci návrhu dopravního napojení a obsluhy rozvojové zóny SOLO byly uvažovány a respektovány všechny druhy dopravy – silniční vč. dopravy v klidu, autobusová i železniční, pěší a cyklistická. Pro pěší a cyklisty je zajištěna kvalitní průchodnost územím. Dopravní skelet je pro obě navržené varianty téměř totožný, odlišnosti jsou v obslužných komunikacích, které umožňují napojení vybraných segmentů ve variantě bez železniční tratě.

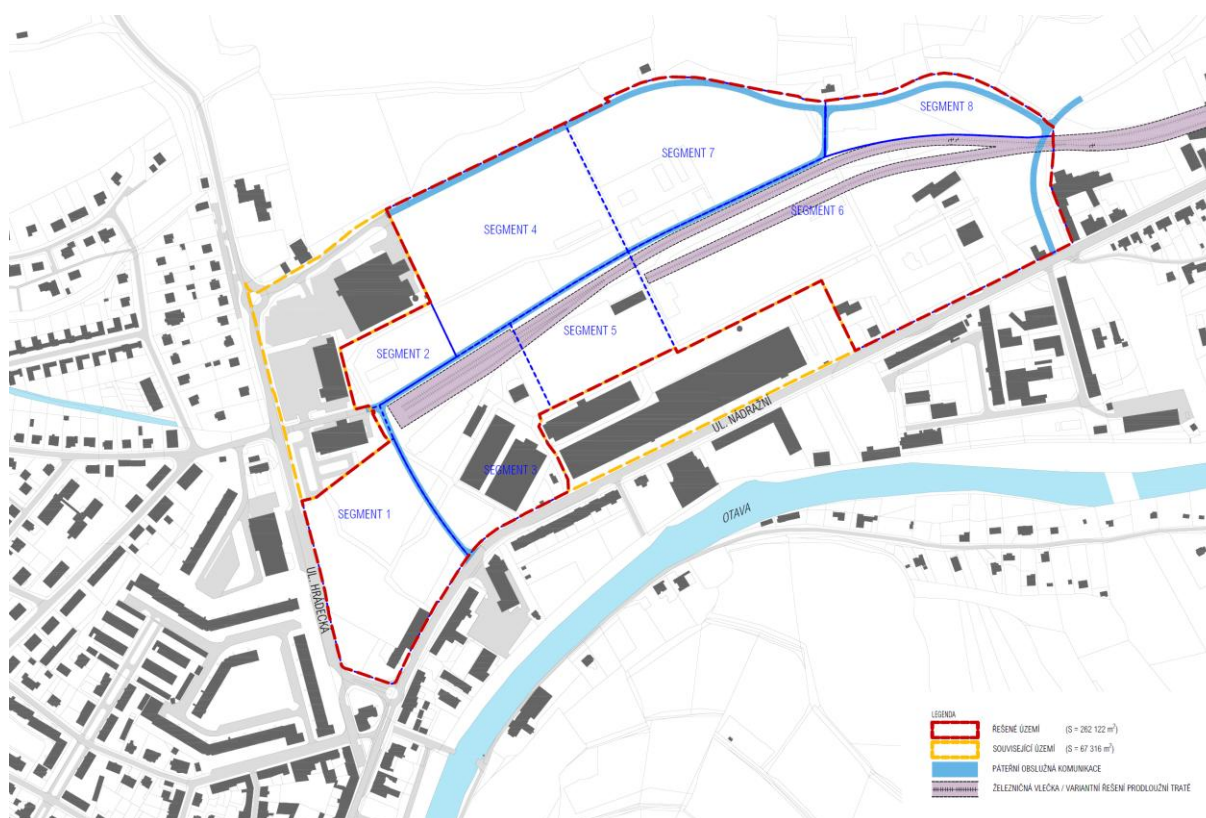
Rozvojová zóna je na stávající komunikační síť napojena v následujících místech:

- ul. Nádražní, v blízkosti domu č.p. 257
- ul. Nádražní, křižovatka u Penny marketu
- ul. Hrádecká, komunikace severně nad Tescem
- ul. Hrádecká, komunikace mezi obchody Lidl a JIP potraviny

Návrh dopravní sítě je tvořen sběrnými a obslužnými komunikacemi. Středem území je vedena hlavní páteřní komunikace, která je ve stopě pokračování ulice Československé armády a vytváří komunikační osu k plynulému napojení města. Tato komunikační osa by měla sloužit nejen silniční dopravě, ale také cyklistům pro propojení obytné části města s areály výroby a služeb.

Navrhovaná páteřní sběrná komunikace však začíná již v ul. Nádražní u Penny marketu. Dále je vedena severně paralelně s ul. Hrádecká a v blízkosti plánované železniční stanice se v závislosti na variantě napojuje prostřednictvím nové stykové či průsečné křižovatky na komunikaci mezi obchody Lidl a JIP potraviny. Páteřní komunikace dále pokračuje východním směrem souběžně se železniční tratí případně bez ní a následně se napojuje stykovou křižovatkou (u stávajícího domu č.p. 618) na druhou navrhovanou sběrnou komunikaci. Druhá sběrná komunikace je vedena po severním okraji rozvojové plochy v souladu s platným územním plánem. Tato komunikace je na východě vyústěna do plánované přeložky silnice II/169, která vychází z ulice Nádražní v blízkosti domu č.p. 257. Křížení s navrhovanou železniční tratí či stávající železniční vlečkou je uvažováno jako mimoúrovňové – silniční nadjezd. Na sběrné komunikace navazují obslužné komunikace zajišťující obsluhu jednotlivých objektů. Nákladní silniční doprava by měla pro obsluhu v maximální míře využívat severní sběrnou komunikaci. Středová páteřní komunikace by měla být především pro osobní a lehká nákladní vozidla.

Obrázek 5: Schéma členění území na sektory ve vztahu k navrženému dopravnímu skeletu



Zdroj: vlastní zpracování

Křižovatky v řešeném území jsou uvažovány jako průsečné nebo stykové. Při budoucím řešení navazujících stupňů dokumentací může v některých zatížených uzlech dojít k úpravě typu křižovatky (okružní, světelná), což bude záviset zejména na intenzitách dopravy a na realizaci navazující komunikační sítě, např. přeložky silnice II/169 v oblasti ul. Nádražní a Pražská. Vzdálenosti jednotlivých křižovatek jsou v souladu s požadovanými vzdálenostmi viz ČSN 73 6102.

Parkování automobilů v řešeném území je zajištěno v rámci parkovišť u jednotlivých objektů nebo jsou navržena kapacitní parkoviště u komerčních objektů. V rámci dopravního terminálu železnice x autobus je navrženo P+R parkoviště a parkovací dům, který má potenciál využití i pro stávající obyvatele sídliště Sirkařská.

V řešeném území je variantně navržena železniční trať ukončená stanicí. Jižně od ní je pak navržen autobusový terminál, který umožní komfortní přestup na autobusové linky.

3.1.2 ODŮVODNĚNÍ VARIANT

Ze závěrů analytické části vyplývá, že na území Sušicka je z hlediska funkčního využití deficit rozvojových ploch pro výrobu a podnikání. I opakovaný zájem investorů o plochy pro výrobu a podnikání v zóně SOLO prokazuje, že toto funkční využití je v území investory žádané. Žádané je ze strany investorů také využití pro umístění areálů maloobchodu a služeb. To je ale na rozdíl od výroby, jejíž umístění je limitované vyšší prostorovou náročností a vyšší konfliktností vůči ostatním druhům funkčního využití (zejména vůči obytné funkci), možné umístit i v rámci jiných rozvojových ploch na území města. Naopak kromě zóny SOLO na celém Sušicku neexistují žádné rozvojové plochy pro výrobní funkci o celkové výměře jedné zóny nad cca 3 ha a v samotné Sušici pak plochy nad 1,5 ha (mimo zónu SOLO). V území je také zvýšená poptávka po novém bydlení, která se kromě individuální výstavby rodinných domů saturuje výstavbou bytových domů. Ve městě je ovšem dostatek rozvojových ploch pro rozvoj obytné funkce a není tak potřeba vymezovat plochy pro tuto funkci v rámci zóny SOLO.

Dalším důležitým aspektem zdůrazňujícím potřebu rozvojových ploch pro výrobu a podnikání je zájem ze strany místních společností o tyto plochy. Zástupci hned několika místních společností dotázání v rámci přípravy studie deklarovali záměry prostorového rozvoje svých společností a zároveň potvrdili potíže při hledání ploch pro uskutečnění těchto záměrů. Několik místních společností má výhledově zájem o plochy v zóně SOLO, případně by uvítali, aby v zóně umístili své provozy jejich obchodní partneři. Přitom je poptávka i po umístění menších provozů v segmentu malého podnikání, nebo prostorově méně náročných činností v zájmovém území.

Pro výrobní funkci je tak v obou variantách navržena většina území zóny. Rozsah území s výrobní funkcí se liší zejména podle toho, zdali je zde situována železniční dráha se souvisejícími plochami.

Dalším potenciálním využitím území, které je vázané na zónu SOLO, je případná novostavba regionální železniční dráhy Sušice – Sušice město, která by výrazně přiblížila cíle cest ve městě uživatelům železniční dopravy. V doposud nezastavěné zóně SOLO je možné tento záměr umístit, a to i včetně koncové železniční stanice Sušice město a souvisejícího přestupního terminálu. Jedna z variant návrhu funkčního využití území tedy zahrnuje plochy potřebné pro realizaci železniční dráhy, železniční stanice, přestupního terminálu i P+R parkoviště. Trasa trati je v rámci zóny vymezena severně od vlečky Jihozápadní dřevařské. Poloha stanice a přestupního terminálu je SZ od areálu SG strojírný. P+R parkoviště může být variantně umístěno buď východně od Lidlu, nebo jižně od prodejny JIP potraviny. Smyslem novostavby regionální železniční dráhy Sušice – Sušice město je odstranit stávající hlavní hendikep železniční dopravy v území spočívající v poloze železniční stanice Sušice mimo docházkovou vzdálenost od většiny cílů ve městě. Spolu s plánovanými železničními stavbami na navazujících tratích¹² a případnými dalšími stavbami¹³, které zkrátí cestovní doby, by tato stavba výrazně atraktivnila železniční dopravu pro uživatele se zdrojem, nebo cílem cest v Sušici a okolí. Krajský koordinátor dopravy by přitom v takovém případě prosazoval zavedení tří různých linek s poměrně vysokou frekvencí spojů, a to i včetně přímé linky mezi Sušicí a Plzní¹⁴ a změnu organizace autobusové

¹² Modernizace tratě Horažďovice předm. – Plzeň Koterov, Revitalizace trati Horažďovice předměstí – Sušice.

¹³ Např. realizací spojky mimo žst. Horažďovice předměstí umožňující přímou jízdu mezi Plzní a žst. Horažďovice město.

¹⁴ Viz Kapitola 2.1.5, s. 26.

dopravy, která by nově měla hlavní přestupní uzel u žst. Sušice město. Realizace nové dráhy s přestupním terminálem spolu s opatřeními na nadřazené infrastruktuře by mohla mít následující přínosy:

- Zajištění větší dostupnosti železniční stanice z velké části intravilánu města (odstranění nutnosti přestupu na vlak z jiného dopravního prostředku)
- Zatraktivnění města pro uživatele veřejné dopravy
- Zatraktivnění spojení Sušice – Plzeň s umožněním pohodlné denní vyjížďky do zaměstnání (relevantní mj. pro obyvatele s vyšší kvalifikací, kteří mají na Sušicku velmi omezené možnosti uplatnění) či škol
- Snazší dostupnost Sušice pro turisty a výletníky (mj. pro cykloturisty)
- V dlouhodobém horizontu potenciál zavedení přímého železničního spojení do Prahy (v návaznosti na další stavby)
- Zatraktivnění území zóny pro investory a zvýšení rezidenční atraktivity a poptávky po službách v docházkové vzdálenosti nové stanice

Umístění nové dráhy a přestupního terminálu v zóně má ovšem následující slabé stránky:

- Zábór ploch v zóně omezující alternativní možnosti využití (zejména žádaných ploch pro výrobu)
- Vytvoření obtížně prostupné bariéry v území, kterou prakticky nelze překonat úroňovými přejezdy
- Velká část intravilánu města bude od železnice i nadále pěšky nedostupná pro běžného uživatele
- Zdlouhavá příprava stavby
- Nejistota ohledně toho, zdali stát nakonec stavbu zrealizuje

Vzhledem k tomu, že záměr realizace dráhy není zanesen v územně plánovací dokumentaci, ani v dalších pro město závazných dokumentech, je rozhodnutí o vymezení ploch pro dráhu a přestupní terminál čistě v gesci orgánů města. Případný impuls pro prověření záměru ze strany Správy železnic by měl vzejít také ze strany města (případně Plzeňského kraje).

V zóně je dále potenciálně vhodné umístit zařízení komerční občanské vybavenosti (především nedostatkové specializované obchody, provozovny služeb, hromadná ubytovací zřízení), případně i veřejné občanské vybavenosti, v omezeném rozsahu pak i bydlení v bytových (resp. polyfunkčních) domech. V návaznosti na rozvoj zaměstnanosti v zóně zde může vzniknout poptávka po ubytování pracovníků různého standardu. Vedle těchto funkcí je možné umístit i provozovny drobné, nerušící výroby, nebo prostory pro administrativu. Všechny tyto funkce je možné umístit v rámci funkčního využití SM smíšené obytné městské, které je navrženo v JZ části zóny mezi ulicemi Nádražní, Hrádecká a JIP potravinami. Toto území má být dle územního plánu prověřeno územní studií.

Doplňkovými funkcemi v území bude dopravní infrastruktura tvořící komunikační skelet v zóně a plochy veřejné zeleně (bližší popis je v předchozí kapitole).

Pro navrženou strukturu lze aplikovat rozdílné scénáře majetkoprávního vypořádání a od těchto scénářů se bude odvíjet návratnost investice. Varianta zaručující nejlepší dohled nad koordinací území je odkup pozemků městem, které zainvestuje infrastrukturu včetně páteřních řadů a nových komunikací a odprodá jednotlivé bloky s cenou navýšenou o podíl na investici. Z průzkumu vyplynulo, že největší zájem je o zasíťované pozemky při hlavních ulicích. V případě, že by se podařilo koordinovaným postupem zajistit vznik kvalitně dostupných páteřních souvislých komunikací, zvýší se cena celé lokality a její atraktivita oproti nesystémově jednotlivými investory stavěnými nenavazujícími a často špatně přístupnými areály. Větší atraktivita a lepší image lokality a dobré

zasíťování včetně odkanalizování a vyřešení průmyslové vody pro celý areál zlepší návratnost investice a vytvoří potenciál pro růst zaměstnanosti a tím i oživení poptávky po ostatních službách (sport, obchod, gastro, kultura) v rámci celé Sušice. Cílem je zvýšit atraktivitu lokality pro výrobu s vyšší přidanou hodnotou, pouhé překladiště nebo montovna součástek bohužel tento pozitivní vliv nepřinese. Cílem je nabízet segmenty kvalitního areálu v přímé vazbě na město oproti zelené louce kdekoliv u dálnice.

V rámci variant a vyhodnocení potenciální návratnosti investice je nutné podrobně zvážit přínosy i negativa zatažení železniční dopravy blíže městskému jádru a položit si otázku, zda nemá propojení kvalitního areálu s nádražím potenciál přitáhnout do převážně výrobní zóny další segment pracovního trhu a zvýšit tak možnost nabídky různých pracovních příležitostí. Lepší dopravní napojení zvětšuje dosah a v provazbě dostupnosti a prostorových možností může vzniknout nová nečekaná hodnota a pestrost příležitostí.

Vzhledem ke zjištěným skutečnostem lze předpokládat dobrou ekonomickou návratnost u investic do výrobní části zóny, která odpovídá dlouhodobé poptávce v území. Do prodejních cen by se přitom mohly promítnout i výdaje na vybudování potřebné infrastruktury, případně by se na realizaci mohl podílet investor, resp. developer. U této funkce je vzhledem k omezené nabídce ploch v širším území a relativně vysoké poptávce po nich možné předpokládat nejvyšší pravděpodobnost obsazení nabízených ploch bez delších prostojů.

U smíšené části zóny lze s výjimkou provozoven maloobchodu či drobné výroby a služeb očekávat spíše dlouhodobější horizont realizace, kdy by tato část zóny mohla sloužit mj. jako obytné, administrativní a servisní zázemí výrobní části zóny. Ekonomickou návratnost však mohou ohrozit vícenáklady v případě nutnosti nákladné sanace ekologických zátěží, která by také mohla oddálit realizaci výstavby v území (což platí pro všechna funkční využití). Také zde jsou potenciálně vysoké výnosy při prodeji zasíťovaných pozemků, zejména pak pro vícepodlažní polyfunkční výstavbu, ovšem vzhledem k možnosti umístění této výstavby na více plochách v rámci města i vzhledem k limitovanému potenciálu města pro rozvoj těchto funkcí (kromě zmíněného maloobchodu a drobné výroby a služeb) zde lze předpokládat spíše pomalejší obsazení disponibilních ploch.

V případě realizace železniční dráhy dojde k výkupu potřebných pozemků státem. Vlastník pozemků by tedy měl získat náhradu odpovídající tržní ceně pozemků, na druhou stranu by pro něj alternativní využití pozemků mohlo být finančně výnosnější. Problematické by v takovém případě bylo ovšem mezidobí před samotným aktem výkupu, které může trvat i desetiletí, a v jehož průběhu by vlastník pozemků nemohl s pozemky volně nakládat (zejména ve smyslu jejich zastavění). Pokud by vlastníkem dotčených pozemků nebylo město, ale soukromý vlastník, bylo by potřeba mu kompenzovat ušlý zisk. Tato varianta by také obnášela vyšší investiční náklady města spočívající ve financování či spolufinancování výstavby přestupního terminálu a kapacit P+R a nutnosti si ponechat příslušné plochy (cca 1,5 ha) ve svém vlastnictví (nerealizace výnosů z prodeje pozemků). Na druhou stranu by v této variantě nastaly potenciálně vyšší výnosy z prodeje ploch v okolí žst. a potenciálně vyšší daňové příjmy v případě nalákání / udržení obyvatel (zejména obyvatel s vyššími příjmy). Daňové příjmy mohou být ovšem vyšší i ve variantě 2 (příjmy od podniků, obyvatel, resp. zaměstnanců a na dani z nemovitých věcí).

V případě revitalizace zóny v gesci města, či veřejného subjektu by bylo vhodné využít dotační prostředky (např. na sanaci starých ekologických zátěží, revitalizaci brownfieldů apod.). Podrobná ekonomická analýza obsahující vyčíslení potenciálních nákladů a výnosů revitalizace zóny bude zpracována v rámci Kapitoly 3.5.

3.2 SPECIFIKACE KAPACIT OBJEKTŮ

Na základě zvoleného funkčního využití území dle Varianty 2, která byla schválena Zastupitelstvem města Sušice k rozpracování, jsou v této kapitole specifikovány orientační kapacity modelových objektů. Přitom je specifikována zastavěná plocha modelových objektů, jejich funkční využití a hrubé podlažní plochy. Kapacity jsou vyčísleny po jednotlivých segmentech. V níže uvedené tabulce je nastíněna i doporučená etapizace transformace zóny, která jde od etapy VK1 (vybudování první etapy veřejných komunikací v zóně s příslušnými sítěmi technické infrastruktury) až po Segment 6, který je zde uveden informativně pro případ, že by ve vzdálené budoucnosti došlo k transformaci stávajícího areálu Jihozápadní dřevařské na intenzivnější funkční využití spojené s výrobou.

V kapitole 3.4 jsou specifikovány potřebné stavby dopravní a technické infrastruktury pro umožnění developementu o zde uvedených kapacitách. V Kapitole 3.5 jsou vyčísleny investiční náklady zasilování zóny a potenciální výnosy.

Tabulka 5: Orientační kapacity modelových objektů dle jednotlivých segmentů

ČÍSLO SEGMENTU	FUNKČNÍ PLOCHA	PŘÍBLIŽNÁ VÝMĚRA SEGMENTU [m²]	TYP OBJEKTU	PODLAŽNOST	ZASTAVĚNÁ PLOCHA [m²]	HPP [m²]
VK1	PV/SM	4261	veřejná komunikace		0	
1	SM	29123	retail	1		2878
			bydlení	4	5245	8044
			parkovací dům	3		6405
			bydlení	3+1	1700	5632
			stávající	-	976	-
			retail	1		1364
			ubytování	4	2013	6616
VK2	VD	1981	veřejná komunikace		0	
2	VD	8000	průmyslová hala	2	3145	4165
3	VD	22748	průmyslová hala	2	1225	1519
			průmyslová hala	2	1225	1519
			retail	1	671	671
			stávající	-	5983	-
VK3	PV/VL	17935	veřejná komunikace		0	
4	VL	31720	průmyslová hala	2	9725	12059
			průmyslová hala	2	3100	6016
			průmyslová hala	2	2500	3328
			průmyslová hala	2	2500	3328
VK4	VL	2874	veřejná komunikace		0	
5	VL	23205	průmyslová hala	2	4274	5300
			průmyslová hala	2	4299	5331

			průmyslová hala	2	1225	1519
7	VL	30330	průmyslová hala	2	6100	7564
			průmyslová hala	2	6100	7564
			průmyslová hala	2	3700	4144
VK5	NL/VL	2210	veřejná komunikace		0	
8	VL	14303	průmyslová hala	2	1825	2263
6	VL	72952	průmyslová hala	2	4300	5332
			průmyslová hala	2	4300	5332
			průmyslová hala	2	4300	5332
			průmyslová hala	2	4300	5332
			průmyslová hala	2	6099	6952
			průmyslová hala	2	3075	4079
			průmyslová hala	2	3075	4079
			průmyslová hala	2	3075	4079
CELKEM		257381			100055	137746

Zdroj: vlastní zpracování

Pozn.: HPP = hrubé podlahové plochy. VK 1-5 jsou etapy výstavby veřejných komunikací včetně související technické infrastruktury. V Segmentu 1 jsou navrženy dva polyfunkční domy s vyčíslením hrubých podlahových ploch pro každou funkci zvlášť.

Pro umístění modelových objektů bylo jako východisko zvoleno maximální využití s ohledem na garanci vysoké míry prostupnosti řešeného území vzhledem k analýzou ověřenému účelu. Nepředpokládá se plná míra prostavěnosti, jaká je zobrazena jako maximálně navrhovaná. Detailní způsob zastavění by měl být určen průnikem tržních a provozních potřeb jednotlivých budoucích uživatelů a regulací vzešlých z připravovaných územních studií včetně územních studií řešících jak prostor Segmentu 1 tak i veřejné prostory v celé zóně. Modelová struktura byla použita výhradně pro získání odhadovaných kapacit hrubých podlažních ploch v jednotlivých segmentech a následnou verifikaci realizovatelnosti plného zastavění ve smyslu dostatečnosti technické a dopravní infrastruktury. V návrhu jednotlivých typů modelových objektů bylo vycházeno z praktických zkušeností zpracovatele z realizací a návrhů budov obdobné typologie.

Navržená struktura je směrem k centru města více polyfunkční a vytváří vhodné prostředí pro bydlení a obchod s doplňkovými službami. V tomto Segmentu 1 je zásadní také uliční čára a definice prostoru při významné křižovatce ulic Hrádecká a Nádražní. Navazující část řešeného území s převažující výrobní funkcí by měla umožňovat vnitřní konverzi v čase a vysokou míru flexibility ve smyslu ekonomického využití jednotlivých bloků při zachování uživatelsky přívětivé kvality prostředí včetně prvků modrozelené infrastruktury. Stabilním prvkem v této části jsou páteřní komunikace, které by měly být definovány jako určující prvek kultivace vnitřních prostor bez ohledu na probíhající změny vyvolané dynamickým rozvojem uvnitř jednotlivých bloků.

U obytné zástavby byl odhadem na základě znalosti HPP a parametrů obdobných objektů odvozen počet obyvatel:

- Segment 1 - SO.A
 - bydlení 8044m² HPP
 - 107 bytů
 - 203 rezidentů
- Segment 1 - SO.B
 - bydlení 5632m² HPP

- 75 bytů
- 142 rezidentů
- Segment 1 - SO.D
 - Ubytování 6611m² HPP
 - 88 bytů
 - 167 rezidentů

Počet pracovníků ve výrobní zóně je obtížně určitelný a bude závislý na typu budoucích provozů. Při návrhu bylo počítáno s tím, že v rámci navržených objektů jsou vestavky administrativního patra s hloubkou do 6 m. Plocha na přízemí může být využita rozličným způsobem od prodejního skladu po robotizovanou výrobu. Vzhledem k trendu proměny výroby a efektivizaci využití lidské práce je očekávána spíše menší hustota distribuce pracovních sil v rámci modelových objektů. V rámci řešeného území se očekává, že část ploch bude využita také jako manipulační a skladovací venkovní. Vzhledem k velké míře nejistoty v zadávacích datech nebylo možné odhadnout počet uživatelů produkční plochy.

3.3 ODŮVODNĚNÍ VÝSLEDNÉHO NÁVRHU FUNKČNÍHO VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Přijatý návrh funkčního využití území vychází z Varianty 2, která nepočítá s umístěním regionální železniční dráhy Sušice – Sušice město a přilehlým přestupním terminálem. Tato varianta navrhuje na většině území zóny (segmenty 4-8) umístění ploch pro lehký průmysl, v přechodném území segmentů 2 a 3 ploch pro drobnou výrobu a výrobní služby a v Segmentu 1 v souladu se stávajícím územním plánem smíšené obytné městské využití. Preference ploch pro lehký průmysl a drobnou výrobu na většině území zóny vychází mj. z následujících aspektů:

- Soulad se strategickým plánem, jehož vize má těžiště v zaměření na rozvoj pracovních příležitostí a jehož Opatření 1.2 přímo navrhuje Přednostní využití brownfieldu SOLO pro rozvoj ploch výroby a podnikání.
 - „Sušice se bude rozvíjet jako vybavené, funkčně autonomní, postupně se měnící město. Ve městě bude lokalizována inteligentní výroba navázaná na místní zdroje a pracovníky. Díky tomu bude v Sušici dostatek kvalitních a kvalifikovaných pracovních míst a obyvatelé nebudou masově vyjíždět za prací do jiných měst a regionů. V důsledku fungující ekonomické základny ve výrobních oborech se ve městě přirozeně rozvinou také služby, sport, kultura a rekreace.“ (SPR Sušice 2024-2030, s. 110)
- Šetření mezi místními podniky, z nichž 3 uvedly záměr prostorového rozvoje (nová hala o HPP cca 50 tis. m²) a ve 2 případech záměr v rámci města prakticky nelze umístit jinam, než do zóny SOLO. Záměr prostorového rozvoje má i jeden podnik, který v zóně již působí.
- V celém SO ORP Sušice není žádná souvislá rozvojová plocha pro výrobu o rozloze nad 3 ha kromě zóny SOLO (a nad 1,5 ha je zde pouze jedna plocha v Kašperských Horách).
- Dlouhodobá poptávka po výrobních plochách na území města (prokázaná mj. záměrem Accolade, rozvojem areálu Jihozápadní dřevařské, a.s. a zájmem dalších místních podniků o plochy v zóně).
- Poptávka po prostorově méně rozsáhlých plochách pro výrobu a podnikání, které ve městě v současné době nejsou nabízeny.
- Strategický význam zóny SOLO spočívá kromě možnosti umístění rozvojových záměrů místních podniků také v umožnění realizace pro město strategické investice do rozvoje výroby, resp. nabídky pracovních příležitostí. Vize města spočívá v rozvoji inteligentní výroby s nabídkou kvalitních a kvalifikovaných pracovních míst. K tomu ovšem nemůže dojít, pokud ve městě nebudou k dispozici vhodné rozvojové plochy. Pokud nebude umožněn prostorový rozvoj místních prosperujících podniků, může dojít k přesunu části jejich činnosti, či jejich úplnému odchodu jinam. Město by tak přišlo o zde zakořeněné zaměstnavatele.

Z hlediska tržního potenciálu

V území je dlouhodobá poptávka po rozvojových plochách výroby. Jednak ze strany místních podniků (zástupci 4 z dotázaných sušických podniků uvedli, že mají záměr prostorového rozvoje výroby), jednak ze strany investorů odjinud (jak dokládá mj. záměr Accolade). Přitom je zde minimální nabídka alternativních ploch pro rozvoj výrobní funkce a v celém SO ORP Sušice není žádná taková plocha o výměře nad 3 ha. V současné době je v celé ČR deficit rozvojových ploch pro výrobu. Z hlediska

tržního potenciálu lze předpokládat, že i pokud by celá nevyužitá plocha zóny SOLO byla určena pro výrobní funkci, došlo by k jejímu postupnému obsazení.

V území je dále dlouhodobá poptávka po plochách pro rozvoj provozoven maloobchodu. V zóně SOLO byly v minulosti připravovány (nad rámec realizovaných záměrů) dva záměry obchodních center, které nebyly realizovány z důvodu nesouhlasu Zastupitelstva města. Zájem maloobchodních řetězců o umístění provozoven ve městě přetrvává, a přitom trh ve městě zatím není těmito provozovnami zcela saturován (zejména v segmentu specializovaných prodejen, jejichž nabídka ve městě nepostačuje poptávce). Specializované prodejny maloobchodu je vhodné umístit v rámci Segmentu 1, který má nejlepší polohu vůči zdrojovým oblastem poptávky. Výrobní funkce ovšem připouští umístění provozoven maloobchodu nebo služeb i jinde v rámci zóny.

V určité míře je v území také poptávka po rozvojových plochách drobné výroby a služeb. Ve městě nejsou nabízeny žádné plochy, kde by bylo možné umístit menší výrobní areály, provozní zázemí, dílny, větší provozovny služeb apod. Tyto funkce by bylo možné umístit v rámci navrhovaných ploch pro drobnou výrobu, lehkou výrobu nebo v rámci smíšených obytných městských ploch.

Na území města a v jeho okolí je také dlouhodobá poptávka po rozvoji bydlení, která se naplňuje zejména prostřednictvím individuální výstavby rodinných domů, ale v menší míře i prostřednictvím výstavby bytových domů. V platném územním plánu jsou přitom vymezeny rozvojové plochy pro bydlení, které dle Odůvodnění územního plánu umožňují výstavbu cca 1 000 bytových jednotek. To je zhruba dvojnásobek oproti počtu bytů dokončených v období 2000–2022. Návrh funkčního využití území počítá s možností obytné výstavby v rámci Segmentu 1, kde jsou již v platném územním plánu vymezeny plochy smíšené obytné městské. Z prověření půdorysů potenciální zástavby vychází, že vedle dalších funkcí je v Segmentu 1 možné umístit bytové, resp. polyfunkční domy s kapacitou až 300 b.j. Kromě tohoto území je přitom výstavba bytových domů plánovaná také v lokalitě V Luhu a na brownfieldu kasáren v ul. Pod Březinou. V kontextu výše uvedených vysokých kapacit lze předpokládat, že poptávku po rozvoji bydlení ve městě lze saturovat přednostně v rámci jiných ploch a v případě potřeby i v rámci Segmentu 1. V dalších segmentech je rozvoj obytné funkce spíše nevhodný. Obytný development, který by byl situován v sousedství stávajících, či budoucích výrobních areálů, nebo v sousedství zadních dvorů supermarketů by z funkčního i estetického hlediska nabízel bydlení s nižší rezidenční atraktivitou, než bydlení v jiných rozvojových zónách ve městě. Vzhledem k obecně rozšířenému spotřebitelskému chování nelze předpokládat, že by se sem stěhovali obyvatelé s vyšší kupní silou, kteří na trhu mají možnost výběru. Hrozilo by zde tudíž soustředění obyvatel s nižší kupní silou s důsledky ve formě nežádoucí sociálně-prostorové diferenciaci.

Pokud ve městě dojde k vyčerpání disponibilních ploch pro rozvoj bydlení, může dojít k vymezení dalších ploch pro tuto funkci v návaznosti na intravilán v doposud nezastavěném území. V případě výrobní funkce to prakticky není možné, protože na území města se na greenfieldech nenacházejí prakticky žádné další plochy, které by vzhledem k limitům využití území a terénním podmínkám byly vhodné pro rozvoj výrobní funkce.

Z hlediska problémů / potřeb území

Ve Strategickém plánu města Sušice na období 2024–2030 byly identifikovány následující rozvojové problémy a potřeby, které jsou relevantní vůči potenciálnímu funkčnímu využití zóny SOLO (v odsazených odrážkách jsou uvedeny komentáře k naplňování uvedených problémů a potřeb návrhem):

- Nedostatek pracovních míst; potřeba vytvořit podmínky pro vznik nových pracovních příležitostí pro vysoce či alespoň středně kvalifikované obyvatele, a to prioritně revitalizací brownfieldů.

- Navržené funkční využití vytváří podmínky pro rozvoj pracovních příležitostí.
- Nedostatek rozvojových ploch pro podnikání, zejména pro prostorový rozvoj podniků, které již ve městě působí a které je žádoucí ve městě udržet. Je třeba nabídnout plochy pro rozvoj těchto podniků, případně i pro nové investory v oblasti kvalifikované, inteligentní výroby.
 - Navržené funkční využití přednostně zajišťuje rozvojové plochy pro podnikání a vytváří podmínky i pro případný příchod investorů v oblasti kvalifikované výroby.
- V územním plánu relativně velkorysé rozvojové plochy pro bydlení. Je vhodné regulovat rozvoj bydlení etapizací, preferovat výstavbu na brownfieldech a v intravilánu, pak teprve v extravilánu.
 - Navržené využití území obsahuje i možnost obytné výstavby, ale jen v menší části zóny, kde je to v souladu s platným územním plánem. Nevytváří přitom další plochy pro rozvoj bydlení (nad rámec bydlení majitele či služebních bytů), které by ještě zvýšily stávající rozsáhlou nabídku rozvojových ploch pro bydlení.
- Nedostatek kvalitnějších bytů pro střední třídu obyvatel. Je potřeba podpořit rekonstrukci a diverzifikaci stávajícího městského bytového fondu, a to i v rámci jednoho objektu s cílem zamezit nežádoucí sociální segregaci, případně podpořit výstavbu v segmentu kvalitnějších bytů v novostavbách.
 - Novostavby bytových domů jsou dle návrhu přípustné v Segmentu 1. V ostatních segmentech nebyly identifikovány podmínky pro rozvoj kvalitnějších bytů v novostavbách, protože by v těchto segmentech hrozil konflikt zájmů s výrobní a obchodní funkcí a umístění spíše substandardního bydlení pro obyvatele s nižší kupní silou.
- Maloobchodní síť (supermarkety) soustředěna na malém prostoru, což zvyšuje dopravní zátěž města. Je vhodné hledat způsoby příhodnější prostorové distribuce maloobchodní sítě.
 - V návrhu se nepočítá s umístěním dalších supermarketů v zóně. Návrh počítá s umístěním nedostatkových specializovaných prodejen, preferenčně v parteru polyfunkčních domů v Segmentu 1.
- Výhledově nedostatečná kapacita sociálních služeb, zejména pro seniory v souvislosti se stárnutím populace města. Je vhodné rozšířit kapacity a skladbu nabídky sociálních služeb.
 - V případě potřeby umístění zařízení sociálních služeb je toto přípustné v rámci Segmentu 1, v případě upravení regulativů územního plánu také v rámci segmentů s navrženou funkcí plochy pro drobnou výrobu a výrobní služby (segmenty 2 a 3). Pro zařízení veřejné občanské vybavenosti jsou ovšem potenciálně vhodné také další rozvojové zóny na území města.
- Kapacita mateřských škol dlouhodobě jen velmi těsně stačí pokrývat poptávku, na druhou stranu demografický vývoj přinese v příštích letech spíše pokles počtu dětí a kapacitní nároky na mateřské školy se pravděpodobně sníží.
 - V případě dostatečné poptávky je možné umístit MŠ v návaznosti na obytný development v rámci Segmentu 1.

- Nedostatečná nabídka volnočasových aktivit pro mládež (náctileté). Je potřeba rozšířit zázemí pro trávení volného času mládeže, a to i ve vztahu k jeho případnému využití návštěvníky města.
 - Volnočasová zařízení jsou v rámci města primárně budována v zóně podél řeky Otavy, jižně od historického jádra města. V rámci dosavadních šetření nebylo identifikováno žádné veřejné volnočasové zařízení, které by bylo potřeba umístit do zóny SOLO. Komerční zařízení, které by kromě obyvatel města cílilo i na návštěvníky odjinud, je možné umístit mj. do výrobní části zóny.
- Problematická dopravní situace, přetížené komunikace a úzká hrdla silniční dopravy (most, nábreží), nedostatek parkovacích míst.
 - Komunikační skelet zóny je navržen tak, aby umožnil odvedení dopravy ze silně zatížené Nádražní a Hrádecké ulice a mimo stávající úzká hrdla dopravy. Dále také, aby do obytných částí města nebyla přivedena těžká nákladní doprava. V rámci Segmentu 1 jsou navrženy parkovací plochy, které mají zvýšit kapacitu parkování zejména pro obyvatele sídliště Sírkařská. V zóně je případně možné umístit kapacity P+R, ale pro parkování návštěvníků historického jádra města nemá zóna příznivou dopravní polohu.
- Nevyhovující vnější napojení na železniční síť. Je třeba přiblížit železniční dopravu centru města a zrychlit železniční spojení Sušice s okolními městy.
 - Přiblížení železniční dopravy centru města řešila Varianta 1, která nebyla Zastupitelstvem města podpořena. V rámci obsluhy území veřejnou dopravou se tedy i nadále počítá s obsluhou města prostřednictvím stávající žst. Sušice, které bude se zdroji / cíli cest ve městě propojeno autobusovou dopravou a dalšími dopravními módy.
 - Varianta 1 nebyla Zastupitelstvem města podpořena mj. kvůli vysokému záboru rozvojových ploch pro potřeby železniční dráhy a přestupního terminálu a kvůli bariérovému efektu železniční dráhy, která by znemožnila propojení napříč zónou v severojižním směru. Vzhledem k omezeným očekávaným benefitům (poloha nové železniční stanice by byla stále poměrně nepříznivá vůči historickému jádru města a dalším cílům cest ve městě) tak z pohledu Zastupitelstva města převážila negativa nad benefity záměru realizace železniční dráhy.
- Zhoršená pozice nemotorové dopravy ve městě (podmínky pro cyklisty, částečně i pro pěší). Je vhodné doplnit ve městě (zejména v jeho rovinatějším pásu podél řeky) síť cyklistických stezek a pruhů, zvýšit bezpečnost cyklistů a pěších při kontaktu s automobilovou dopravou.
 - Navrhované řešení cílí na maximální možnou prostupnost území. V západovýchodním směru budou vybudovány dvě nové komunikace, v jejichž osách bude možné zpřístupnit zónu i chodcům a cyklistům (a vytvoření alternativních tras vůči stezce podél řeky Otavy a Nádražní ulici). V severojižním směru bude přetrvávat bariéra areálů Solodoor a Jihozápadní dřevařské.

Nad rámec výše uvedených potřeb specifikovaných v Návrhové části Strategického plánu řeší návrh ještě následující potřeby identifikované v rámci analýzy území:

- Potřeba doplnění nabídky specializovaných prodejen ve městě.

- Viz výše.
- Potřeba zlepšení prostupnosti území a odlehčení ul. Nádražní a Hrádecká
 - Viz výše.
- Potřeba odstranění úzkého hrdla silniční dopravy tvořeného nevyhovujícím přejezdem na silnici II/169 v žst. Sušice
 - Návrh počítá se stavbou přeložky silnice II/169, která by zahrnovala nové křížení s železniční tratí Horažďovice předměstí – Klatovy a nadjezd nad vlečkou Jihozápadní dřevařské. Tato přeložka by zajišťovala napojení zóny na nadřazenou komunikační síť (zejména pro těžkou nákladní dopravu) a napojení zóny od východu.
- Potřeba rozvoje ubytovacích kapacit (pro dojíždějící pracovníky i pro turisty)
 - Návrh počítá s možností umístění ubytování hotelového typu v rámci Segmentu 1. V segmentech 2 a 3 je přípustné umístění služebních bytů.
- Potřeba doplnění nabídky ubytovacích kapacit o ubytování ve vyšším segmentu
 - Návrh počítá s možností umístění ubytování hotelového typu v rámci Segmentu 1. Pro vyšší segment ubytování jsou však v území atraktivnější lokality.

Z hlediska limitů využití území

Hlavním faktorem limitujícím rozvoj různých funkcí v zóně je přítomnost existujících výrobních provozů a provozoven maloobchodu. Celá jižní část zóny od SG strojírny až po Jihozápadní dřevařskou je obsazena aktivními výrobními podniky. Jejich činnost může vést k překračování hygienických limitů v jejich bezprostředním okolí, např. denního či nočního limitu hlukové zátěže či imisních limitů (mj. v důsledku prašnosti generované provozem pily). V jejich sousedství není zcela vhodné lokalizovat plochy bydlení, případně i jiných funkcí senzitivních na hygienické limity. I při nepřekročení hygienických limitů by zde docházelo ke konfliktu zájmů, např. v souvislosti s logistickou obsluhou dotčených areálů v nočních hodinách. To platí i o areálech maloobchodu (OC Tesco, supermarkety Lidl a JIP potraviny), které jsou zásobovány ze strany přiléhající k zóně, a to i v brzkých ranních hodinách, kdy by zásobování mělo na sousední obytné objekty rušivé vlivy. Pro umístění obytné funkce a souvisejících senzitivních funkcí (např. školky) je tak nejvhodnější Segment 1, který má nejprůzračnější polohu vůči rušivým provozům. V případě umístění obytné funkce v severní části zóny (např. v segmentu 4 a 7) by bylo žádoucí odclonění obytných objektů od rušivých provozů vhodnou zástavbou, nebo pásy izolační zeleně. Umístění obytné zástavby v těchto segmentech by zde ovšem kvůli konfliktu zájmů prakticky znemožnilo umístění dalších výrobních provozů, pro které jsou tyto segmenty v rámci celého města zdaleka nejvhodnější.

Dalším zásadním limitem využití území je předpokládaná kontaminace půdy a podzemních vod v zóně v důsledku existence starých ekologických zátěží. V zóně doposud neproběhly žádné průzkumy kontaminace a není tedy možné jednoznačně stanovit rozsah kontaminace a případná sanační opatření. Lze však předpokládat, že kontaminace by mohla výrazně zkomplikovat umístění některých funkcí v zóně (zejména pak funkce obytné), resp. ekonomickou proveditelnost záměrů umístění těchto funkcí v zóně (v porovnání s alternativními lokalitami). I z tohoto hlediska se jeví jako vhodné upřednostnění výrobní funkce v rámci zóny, protože pro ni v širokém okolí chybí nabídka konkurenčních ploch a u této funkce tak lze předpokládat nižší senzitivitu vůči nákladům investiční přípravy území včetně sanačních opatření.

Limitem rozvoje území je nedostatečná kapacita kmenové stoky jednotné kanalizace odvádějící splaškové a dešťové vody ulicí Nádražní. Tento limit ovšem není určujícím pro způsob funkčního využití zájmového území. V případě rozvoje výrobních areálů s produkcí průmyslových odpadních vod by nejspíše muselo dojít k vybudování areálové ČOV pro předčištění těchto vod. V případě vyšší poptávky po průmyslové vodě je třeba prověřit možnost zpětného vedení v původní trase od ČOV nebo případně možnosti odběru z řeky Otavy. Tato opatření by neměla být zásadní překážkou předurčující funkční využití území.

Navzdory tomu, že do J a JZ části území zasahuje záplavové území Q_{100} , nevplývají z tohoto limitu omezení pro konkrétní funkční využití území. V dříve zastavěném záplavovém území je možné stavět, jen by se zde neměly umísťovat podsklepené objekty.

V Segmentu 1 jsou situovány dva památkově chráněné objekty (č.p. 166 a 226). Tyto objekty jsou v současné době nevyužité a chátrají. Nejvyšší potenciál pro jejich konverzi skýtá navržené polyfunkční využití Segmentu 1, v jehož rámci je možné provázat využití těchto objektů s realizací novostaveb v sousedství. Polyfunkční využití v rámci smíšené obytné městské funkce zároveň umožňuje pestré spektrum potenciálního využití těchto objektů (bydlení, administrativa, provozovny maloobchodu, služeb, drobné výroby apod.), v jehož rámci se snáze nalezne proveditelné využití, než pokud by tyto objekty byly situovány např. v území určeném pro výrobní funkci.

Z hlediska vlivů na okolní prostředí

Zóna SOLO dlouhodobě sloužila výrobě, která měla vůči okolnímu prostředí částečně rušivý charakter (hluk, prašnost, emise škodlivin, postupně i růst intenzity silniční dopravy), a lze tak konstatovat, že okolí zóny je na zátěži v omezeném rozsahu generované v zóně adaptované. Hustě obydlené sídliště Sirkařská by ovšem bylo vhodné od případných zatěžujících provozů izolovat vhodnou mezilehlou zástavbou, čemuž odpovídá návrh umístění polyfunkční zástavby v přilehlém Segmentu 1. Další obytná zástavba podél Hrádecké ulice je od řešené části zóny oddělena areály supermarketů a případná zátěž generovaná ve výrobní části zóny by se tak této zástavby měla dotýkat jen omezeně. Potenciální negativní vlivy na obytnou zástavbu v Hrádecké ulici by měly být minimalizovány mj. obsluhou zóny těžkou dopravou prostřednictvím přeložky silnice II/169. Těžká doprava ze zóny by tak prakticky neměla využívat Hrádeckou ulici. Obytná zástavba situovaná podél Nádražní ulice již dnes sousedí se stávajícími výrobními areály a i vzhledem k výše uvedenému záměru zásobování zóny po přeložce silnice II/169 by vlivy nového funkčního využití zóny na tuto zástavbu měly být minimální.

Nehledě na výsledné funkční využití zóny lze v důsledku její transformace očekávat růst intenzit IAD se zdrojem či cílem v zóně, který se dotkne ulic Hrádecká, Nádražní a dalších páteřních komunikací ve městě i blízkém okolí.

3.4 SPECIFIKACE SOUVISEJÍCÍCH POTŘEB A VYVOLANÝCH INVESTIC

3.4.1 POTŘEBY V OBLASTI DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

V rámci návrhu dopravního napojení a obsluhy rozvojové zóny SOLO byly uvažovány a respektovány všechny druhy dopravy – silniční vč. dopravy v klidu, autobusová i železniční, pěší a cyklistická. Pro pěší a cyklisty je zajištěna kvalitní průchodnost územím. V území je navrženo osm rozvojových segmentů – etap, které budou potřebovat realizaci různých částí z výše popsaného návrhu komunikační sítě. Návrh komunikační sítě a obsluhy segmentů je rozdělen do pěti etap.

Rozvojová zóna je na stávající komunikační síť napojena v následujících místech:

- ul. Nádražní, v blízkosti domu č.p. 257
- ul. Nádražní, styková křižovatka u Penny marketu
- ul. Hrádecká, komunikace severně nad Tescem
- ul. Hrádecká, komunikace mezi obchody Lidl a JIP potraviny

Návrh dopravní sítě je tvořen sběrnými a obslužnými komunikacemi. Středem území je vedena hlavní páteřní komunikace, která je ve stopě pokračování ulice Československé armády a vytváří komunikační osu k plynulému napojení města. Tato komunikační osa by měla sloužit nejen silniční dopravě, ale také cyklistům pro komfortnější napojení na cyklostezku u Otavy.

Navrhovaná páteřní sběrná komunikace začíná v ul. Nádražní u Penny marketu. Dále je vedena severně paralelně s ul. Hrádecká a v blízkosti obchodů Lidl a JIP se napojuje prostřednictvím nové stykové případně průsečné křižovatky na stávající slepou komunikaci mezi obchody. Páteřní komunikace dále pokračuje východním směrem souběžně se stávající železniční vlečkou a následně se napojuje stykovou křižovatkou (u stávajícího domu Nádražní č.p. 618) na druhou navrhovanou sběrnou komunikaci.

Druhá sběrná komunikace je vedena po severním okraji rozvojové plochy ve stopě plánované části silničního obchvatu (přeložka II/187). Tato komunikace se napojuje na ulici Nádražní v blízkosti domu č.p. 257. Křížení se stávající železniční vlečkou je uvažováno jako mimoúrovňové – silniční nadjezd. Na sběrné komunikace navazují obslužné komunikace zajišťující obsluhu jednotlivých objektů. Všechny komunikace jsou uvažovány v parametrech pro možný průjezd návěsových souprav, tak aby v budoucnu druh vozidel nelimitoval možnost využití území. Nákladní silniční doprava by měla pro obsluhu v maximální míře využívat severní sběrnou komunikaci. Středová páteřní komunikace by měla být především pro osobní a lehká nákladní vozidla.

Křižovatky v řešeném území jsou uvažovány jako průsečné nebo stykové. Při budoucím řešení navazujících stupňů dokumentací může v některých zatížených uzlech dojít k úpravě typu křižovatky (okružní, světelná), což bude záviset zejména na reálných intenzitách dopravy a na realizaci navazující komunikační sítě, např. přeložky silnice II/169 v oblasti ul. Nádražní a Pražská. Vzdálenosti jednotlivých křižovatek jsou v souladu s požadovanými vzdálenostmi viz ČSN 73 6102.

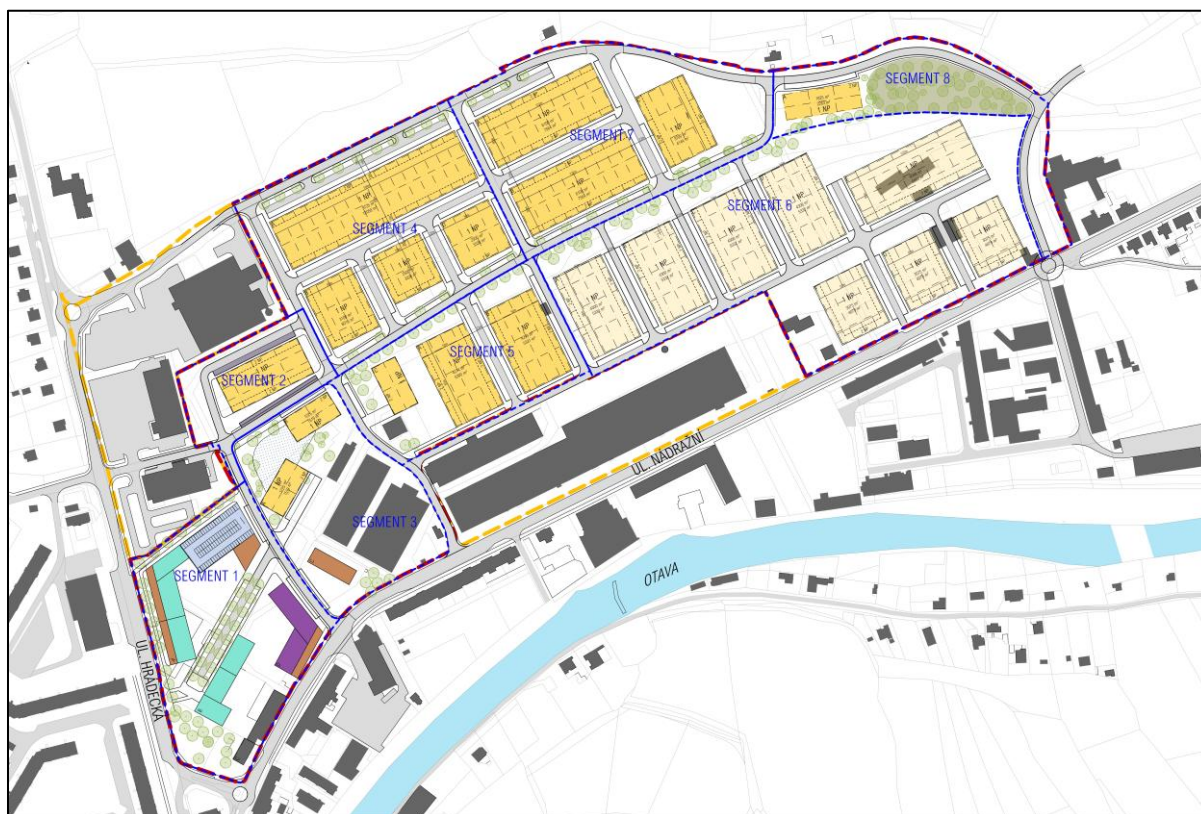
Co se týká kapacity jednotlivých křižovatek napojující rozvojové území SOLO, tak nejzásadnější kapacitní problém lze očekávat na stávající okružní křižovatce ulic Nádražní x Hrádecká. Tato křižovatka má kapacitní problémy již v dnešním stavu při nárazových intenzitách typicky konce směn, střídání turnusů na Šumavě atd. Další potenciální kapacitní problémy mohou nastat u stávající průsečné křižovatky Československé armády x Hrádecká, nicméně lze řešit přestavbou na okružní případně

světelně řízenou křižovatku. Celkově platí, že, co se kapacity křižovatek a úseků týče, je nutné prověřit po konkretizaci dopravních intenzit v závislosti na konkrétních subjektech v řešeném území.

Parkování automobilů v řešeném území je zajištěno v rámci parkovišť podél komunikací či u jednotlivých subjektů, nebo jsou navržena kapacitní parkoviště u komerčních objektů.

Parkovací stání realizovaná v uličním prostoru mají charakter návštěvnických stání, a tudíž je jejich započtení do bilance vázaných parkovacích stání k segmentům velmi omezené. V rámci jednotlivých segmentů musí vzniknout odpovídající parkovací kapacity dle reálného využití těchto segmentů a jejich bloků. Vzhledem k neznámým reálným využitím jednotlivých segmentů se nabízí v rámci realizace komunikační sítě vytvořit pouze nezbytná parkovací místa v uličním prostoru a dále v tomto území ponechat prostorovou rezervu pro případný možný další vznik parkovacích míst v návaznosti na reálné využití segmentů/bloků. Tato možnost řešit realizaci parkovacích míst v rámci uličního prostoru etapově umožní jejich optimální využití, řešení odvodnění a nezatěžuje zbytečně údržbu o ně.

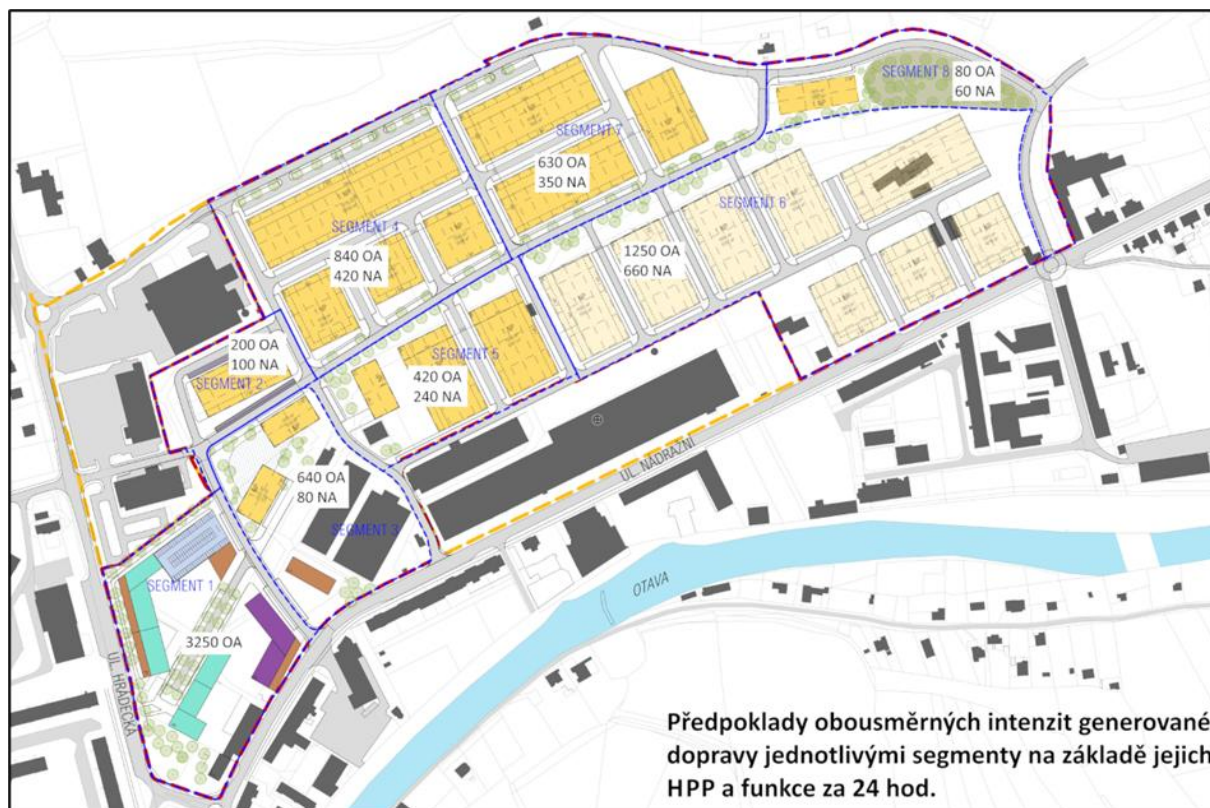
Mapa 21: Segmenty zástavby a veřejné komunikace



Zdroj: vlastní zpracování.

V návaznosti na předpokládané využití jednotlivých segmentů byla vypočtena generovaná doprava z těchto segmentů. Jedná se přitom o výpočty zohledňující maximalistické využití jednotlivých segmentů a počítající s obsluhou jednotlivých segmentů lehkými nákladními vozidly do 7,5 t celkové hmotnosti. Při obsluze jednotlivých areálů těžkými nákladními vozidly by byly intenzity provozu nákladních vozidel mnohonásobně nižší. Přitom lze předpokládat, že výsledné využití jednotlivých segmentů bude méně intenzivní a výsledné intenzity generované dopravy nižší.

Mapa 22: Vyčíslení intenzit dopravy generované jednotlivými segmenty



Zdroj: vlastní zpracování.

Etapa I.

- Celková délka komunikace je cca 205 m
- 1 průsečná křižovatka, 2 napojení do stávající komunikační sítě

Napojuje jihozápadní cíp řešeného území (Segment 1), dále pak umožňuje napojení Segmentu 3 a omezeně také Segmentu 2. Komunikace by měla mít charakter městské ulice s případným zklidněním.

Napojení na stávající komunikační síť je na jihu tvořeno zapojením do stávající stykové křižovatky ul. Nádražní a vjezd/výjezd od Penny Marketu. Napojení na severu je pak na stávající komunikaci za Lidlem.

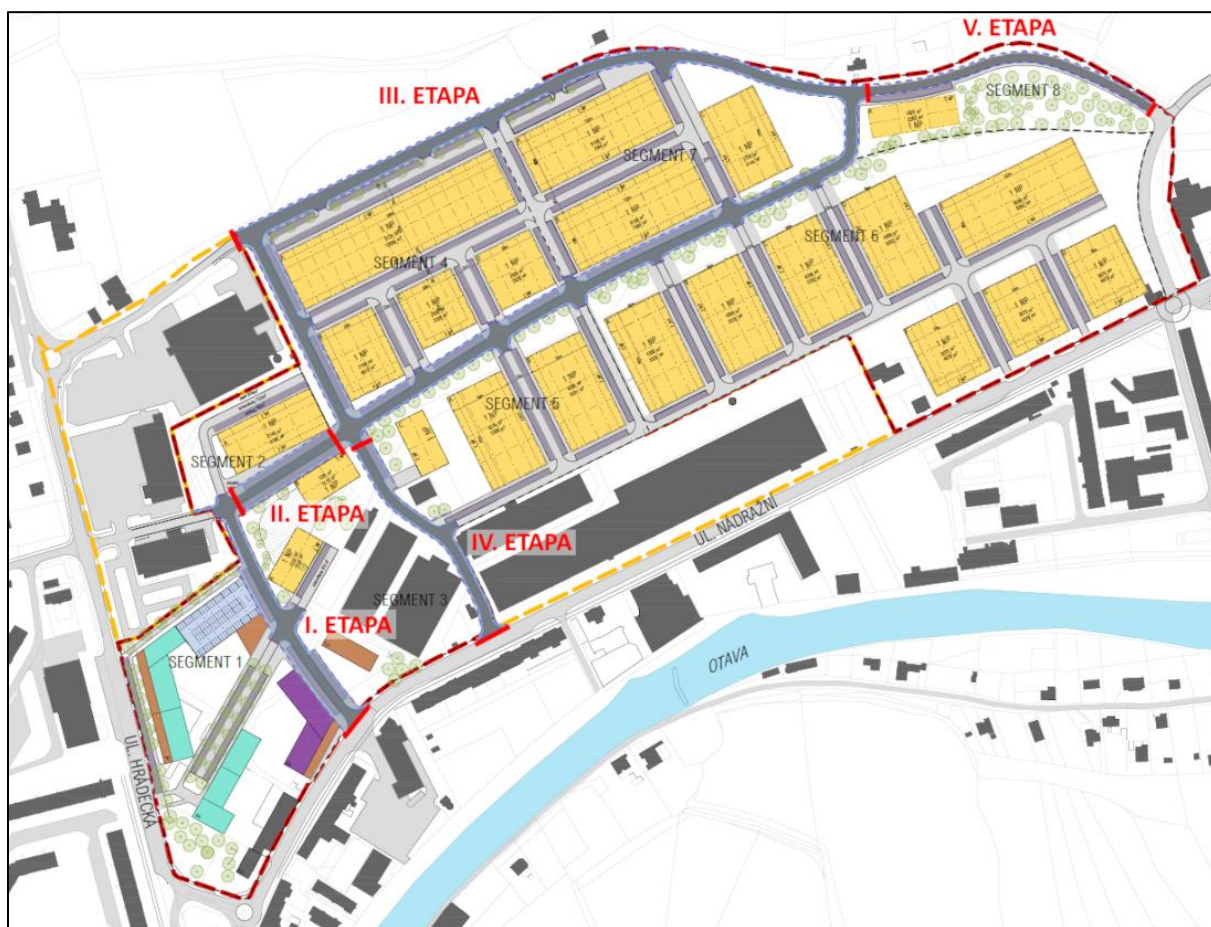
V polovině trasy komunikace I. Etapy je průsečná křižovatka, která umožňuje napojení Segmentů 1 a 3. U Segmentu 1 se následně jedná o slepou komunikaci s parkováním. V Segmentu 3 je navrženo přímé napojení navrhovaného objektu včetně parkování.

Etapa II.

- Celková délka úseku komunikace je cca 100 m

Přímý úsek komunikace napojující Segment 2 a objekt na severním okraji Segmentu 3. Součástí je parkování po stranách komunikace.

Mapa 23: Uvažovaná etapizace rozvoje dopravní sítě v řešeném území:



Zdroj: vlastní zpracování.

Etapa III.

- Celková délka úseku komunikace je cca 1260 m
- 1 průsečná křižovatka, 2 stykové křižovatky
- Příprava 15 sjezdů k areálům

Jedná se o nejrozsáhlejší etapu v rámci komunikační sítě. Navrhovaná komunikace zajišťuje možnost napojení největší oblasti z řešeného území, konkrétně segmentů 4, 7, 5 a 6.

Severní část komunikace by měla po mimoúrovňovém překonání železniční trati a napojení na stávající II/169 vytvořit přeložku silnice II/187 a části silnice II/169. Severní část se napojuje do stávající komunikační sítě prostřednictvím komunikace nad Tescem a dále do okružní křižovatky, která dle dostupných dat vykazuje dostatečnou kapacitu.

Etapa IV.

- Celková délka úseku komunikace je cca 205 m
- 1 napojení do stávající komunikační sítě

Jedná se o úsek, který je již v stávajícím stavu a napojuje areál Solodoru a areál autoservisu. Jeho realizace podpoří zpřístupnění Segmentu 5 z jižní strany. Dále pak umožní směřovat nákladní dopravu mimo komunikaci obsluhující Segment 1 a napojí ji na ulici Nádražní prostřednictvím stávající stykové křižovatky. Tato křižovatka je v časech střídání směrů velmi vytížena, v ostatních časech

pak poskytuje dostatečnou kapacitu (nutné prověřit po konkretizaci dopravních intenzit v závislosti na konkrétních subjektech v řešeném území).

Etapa V.

- Celková délka úseku komunikace je cca 245 m

Přímý úsek napojující poslední Segment 8. Úsek končí stykovou/okružní křižovatkou do budoucího pokračování přeložky silnice II/187 (stavba Plzeňského kraje).

3.4.2 POTŘEBY V OBLASTI TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Zásobování elektrickou energií, veřejné osvětlení, sítě elektronických komunikací

Stávající stav

Síť VVN 110 kV

Severozápadním směrem, cca 0,5 km od řešeného území se při ulici Hrádecké nachází stávající rozvodna/transformovna 110/22 kV. Provozovatelem je ČEZ Distribuce a.s. Nadzemní vedení 110 kV zaústěné do této rozvodny nezasahují do řešeného území ani svými ochrannými pásmy. Nicméně tuto rozvodnu lze chápat jako napájecí bod města Sušice včetně celého řešeného území.

Síť VN 22 kV

Řešené územím je napájeno sítěmi 22kV, a to podzemními, částečně pak nadzemními.

Tato vedení slouží pro distribuci / napájení odběratelů. V území se rovněž nachází několik trafostanic, vesměs 22/0,4 kV. Vedení jsou převážně v majetku ČEZ Distribuce a.s.

Tato vedení a zařízení (rozvodny a trafostanice 22/0,4 kV) jsou chráněna ochrannými pásmy dle Zák. 458/2000Sb. Vedení částečně/okrajově limitují využití území, přeložky bude vhodné už v případném dalším stupni územně plánovací dokumentace zohlednit.

Sítě elektronických komunikací

V této dokumentaci není řešeno, nicméně lze předpokládat, že území je zásobováno daty elektronických komunikací prostřednictvím sítí v majetku různých provozovatelů.

Tato vedení (podzemní i nadzemní (radioreléová) jsou chráněna ochrannými pásmy dle Zák. 127/2005 Sb. Při povolování stavebních záměrů je nutno tento zákon respektovat.

Návrh

Odhad energetické bilance

Při současných znalostech předpokládaných odběrů není účelné odhadovat výhledové potřeby el. energie detailně.

Celková plocha rozvojové lokality je cca 26 ha, měrný příkon lze odhadnout na maximálně 0,6 MW/ha, takže

26 ha x 0,6 MW/ha = 15,6 MW.

Z výše uvedeného odhadu je zřejmé, že kromě úprav distribuční sítě 22 kV nebude nutné provést posílení napájení sítě 22 kV z transformovny 110/22kV Sušice, potřebný příkon tato transformovna zajistí. V dalších fázích výstavby a případného nárůstu zatížení provede provozovatel distribuční sítě úpravy/posílení vedení distribuční sítě ve smyslu Zák. 458/2000 Sb.

Síť VVN 110 kV – návrh

Úprava sítě a zařízení se nepředpokládá.

Síť 22 kV a NN

Síť 22 kV bude v území postupně budována v celcích, příslušejícím k jednotlivým záměrům staveb. Bude budována výhradně jako podzemní, kabely budou uloženy v trasách koordinovaných se sítěmi ostatními. Předpokládá se, že jednotlivé bloky zástavby budou osazeny trafostanicemi 22/0,4 kV. Napájení odběrů 0,4 kV (VO, zastávky, reklama, jízdenkové automaty atd.) mimo objekty bude nutno rovněž zohlednit. Poněvadž nejsou známy definitivní podoby zástavby jednotlivých bloků, jejich architektonické řešení, ani bilance, nejsou elektroenergetické distribuční sítě znázorněny ve výkresové dokumentaci.

Síť NN bude řešena v území v dalším stupni dokumentace, ve výkresové dokumentaci není znázorněna.

Veřejné osvětlení bude budováno ve všech uličních profilech veřejných komunikací, ve výkresové dokumentaci není znázorněno. Veřejné osvětlení v přestavbových plochách bude průběžně doplňováno a modernizováno.

Přeložky (elektroenergetické sítě)

Dle Zák. č.458/2000Sb. v platném znění:

„Přeložku zařízení přenosové soustavy a zařízení distribuční soustavy zajišťuje jeho vlastník na náklady toho, kdo potřebu přeložky vyvolal“.

Sítě elektronických komunikací

V rozvojových plochách řešeného území bude budována a doplňována vysokorychlostní síť elektronických komunikací. Při její výstavbě a rozšiřování bude využívána stávající síť. V území bude budována (zajišťována) veřejná optická přístupová síť

Při budování nových dopravních komunikací bude koordinována výstavba sdružených tras sítí elektronických komunikací.

Překládky (Sítě elektronických komunikací)

Dle Zák. 127/2005 Sb. v platném znění:

„Stavebník, který vyvolal překládku nadzemního nebo podzemního vedení veřejné komunikační sítě elektronických komunikací, nese náklady nezbytné úpravy dotčeného úseku vedení sítě elektronických komunikací, a to na úrovni stávajícího technického řešení“.

Při návrhu nebo rekonstrukci veřejných prostranství je důležité sdružování sítí do koridorů a jejich účelné prostorové uspořádání. Zejména v případě sítí elektronických komunikací a zásobování elektřinou je preferována výstavba sdružených tras.

Koncepce – odkanalizování, odvodnění a zásobování pitnou vodou

Výstavba v rozvojovém území SOLO Sušice je rozdělena:

- na 5 částí veřejných komunikací (VK1 až VK5)
- na 8 segmentů výstavby budov a hal mezi těmito veřejnými komunikacemi.

Výstavba by se měla realizovat v pěti časových etapách.

Odkanalizování a odvodnění se na celém rozvojovém území uskuteční prostřednictvím oddílného stokového systému, tj. splaškové odpadní vody budou odváděny splaškovou kanalizací a srážková voda bude odvedena dešťovou kanalizací s aplikací zásad pro decentrální odvodňovací systémy a dodržáním principů modrozelené infrastruktury.

Zásobování pitnou vodou bude vodovodem napojeným na stávající sušický vodovod.

Odkanalizování – splašková kanalizace

Produkce splašků z nové zástavby v celém území bude mít charakter komunálních odpadních vod. Pro odvedení splaškové odpadní vody z jednotlivých nemovitostí bude položena gravitační splašková kanalizace z kameniny DN300.

Napojení splaškové kanalizace z rozvojového území se uskuteční na stávající jednotnou stokovou síť. Západní část území se napojí na stávající jednotný kanalizační sběrač DN1200 v ul. Nádražní. Zaústění do sběrače bude provedeno za odlehčovací komorou, kde přechází na profil DN300. Do tohoto místa stečou splašky z veřejných komunikací VK1, VK2, VK4 a část VK3 a ze segmentu 1 až 3 a část segmentu 4 a 5.

Východní část rozvojového území bude odkanalizována do stávající jednotné kanalizace DN600.

Po vynesení nivelet nových komunikací do podélných profilů se může ukázat, že bude nutné některé úseky přespárovat opačným směrem.

Před zahájením projektové přípravy stavby veřejných komunikací bude důležité provést, pokud již není provedený, pasport stávající kanalizace. Důležité bude nejenom přesné zmapování polohy sběrače, ale i vyhodnocení jeho stavebně technického stavu. Přesný zákres všech inženýrských sítí upřesní podmínky pro souběh splaškové kanalizace se sběračem, resp. s odlehčovací komorou v ul. Nádražní. Je možné, že bude nutné provést přeložku sběrače, resp. odlehčovací komory nebo vodovodu z litinových trub DN200.

Odvodnění – odvedení srážkové odpadní vody systémem decentrálního odvodnění

Hospodaření s dešťovou vodou (HDV) resp. modrozelená infrastruktura (MZI) jsou v podstatě odvodňovací systémy, kterými se města adaptují na změnu klimatu. Decentrální systém odvodnění je praktickým nástrojem toho, čemu dnes říkáme adaptace na změnu klimatu prostřednictvím MZI. Smyslem je redukce odtoku vody zejména z přívalových srážek do kanalizace a vodotečí. Různými opatřeními zabránit tomu, aby srážková voda ze staveb odtékala do kanalizace a povrchových toků se stejnou intenzitou a v množství, ve kterém spadne na zemský povrch.

Základní pravidla pro zadržování a redukci odtoku srážkové vody z každé nemovitosti vychází z několika základních zásad:

- každý majitel nemovitosti je zodpovědný za to, kolik, v jaké intenzitě a v jaké kvalitě srážková voda z jeho pozemku odtéká;
- zařízení a opatření na redukci odtoku srážkové vody jsou nedílnou součástí jeho stavby, což znamená, že si hradí pořizovací a provozní náklady na tato zařízení;
- na kvalitním návrhu a realizaci systémů HDV/MZI bude časem záviset bezpečnost celých měst, proto je nutný systémový a systematický přístup.

Odvodnění podle principů HDV/MZI je zároveň prevencí proti suchu a lepšímu mikroklimatu v zastavěné krajině. MZI poskytuje řadu ekosystémových služeb, které lidem zlepšují životní prostředí ve městech, je však nutné, aby byly před projektovou přípravou provedeny veškeré průzkumy, které dokonale zmapují řešené území. Nejdůležitější je kvalitně provedený podrobný hydrogeologický průzkum, ze kterého budou zřejmé parametry podloží – vsakovací podmínky, přítomnost podzemní vody, staré ekologické zátěže atd.

Obdobně jako je spádována splašková kanalizace, je spádována kanalizace dešťová – na západní a východní povodí. Snahou řešitelů bylo odvést co nejvíce srážkové vody do řeky Otavy. To se ale podařilo pouze u západního povodí. Východní povodí je napojeno na jednotnou stoku DN600 vedle napojení splaškové odpadní vody.

K zásadním podmínkám pro úspěšnou aplikaci systémů MZI patří to, aby jednotlivé stavební obory respektovaly potřeby vodohospodářů a krajinných architektů. Jedná se zejména o dopravní inženýry a pozemní stavitele.

Veřejné komunikace VK1 až VK5 na rozvojových plochách SOLO mají omezenou šířku, která nedovoluje umístit dostatečně široký pás mezi komunikacemi pro zadržování srážkové vody a zeleň. Abychom dodrželi vlastnický princip – objekty HDV jsou součástí odvodňované stavby – s nedostatkem místa pro průlehy jsme si poradili tak, že jsme nastavili podmínku pro parkovací stání, že budou z propustných konstrukcí a budou fungovat jako průlehy a pod nimi budou retenční rýhy, ze kterých je odtok regulován škrtícími clonami s bezpečnostními přelivy. Tímto způsobem budou platné právní i technické předpisy naplněny.

Provedli jsme hydrotechnický výpočet decentrálního systému odvodnění a jednotlivých předepsaných opatření, ze kterého se dají odečíst základní parametry systému.

Tabulka 6: Přehled zastavěných ploch, ze kterých byl proveden bilanční hydrotechnický výpočet a přehled trubních vedení (vodovod, splašková kanalizace a dešťová kanalizace)

ČÍSLO SEGMENTU	FUNKČNÍ PLOCHA	CELKOVÁ PLOCHA SEGMENTU	PLOCHY KOMUNIKACÍ [m²]				ZASTAVĚNÁ PLOCHA BUDOVAMI	PLOCHY PRO ZELENĚ A MZI	Délka trubních vedení		
			KOMUNIKACE	PARKOVACÍ STÁNÍ	CHODNÍK	V SEGMENTU CELKEM			Vodovod	Splašková kanalizace	Dešťová kanalizace
			[m²]	[m²]	[m²]	[m²]					
VK1	PV/SM	4 258	2 049	809	1 400	4 258	0	0	342	418	411
1	SM	29 123	888	1 596	2 635	5 119	10 058	13 946			
VK2	VD	1 981	661	896	424	1 981	0	0	109	103	109
2	VD	8 000	1 048	425	837	2 310	3 145	2 545			
3	VD	22 748	395	245	150	790	9 021	12 937			
VK3	PV/VL	17 935	10 759	1 891	5 284	17 934	0	1	1 386	1 471	1 506
4	VL	31 720	4 363	4 980	3 193	12 536	17 825	1 359			
VK4	VL	2 874	1 650	177	1 047	2 874	0	0	207	202	212
5	VL	23 205	2 571	2 109	1 798	6 478	9 798	6 929			
7	VL	30 330	2 180	3 172	3 676	9 028	15 900	5 402			
VK5	NL/VL	2 210	1 714	0	496	2 210	0	0	412	98	248
8	VL	14 303	0	342	498	840	1 825	11 638			
6	VL	72 952	6 065	4 097	1 557	11 719	32 524	28 709			
CELKEM		261 639	34 343	20 739	22 995	78 077	100 096	83 466	2 456	2 292	2 486

Zdroj: Ing. Jiří Vítek, JV PROJEKT VH s.r.o

Tabulka 7: Přehled hydrotechnických parametrů odvodňovacího systému zpracovaného podle TNV 75 9011 pro pět etap veřejných komunikací a osm segmentů převážně nové zástavby

ČÍSLO SEGMENTU	FUNKČNÍ PLOCHA	REGULOVANÝ ODTOK			RETENČNÍ OBJEM	DOBA PRAZDNĚNÍ RETENČNÍHO OBJEKTU		PLOCHA PROPUSTNÝCH PARKOVIŠŤ	PLOCHA TRAVNATÝCH VSAKOVAČÍCH PRŮLEHŮ
		koficient členitosti zástavby	specifický odtok	odtokové množství					
		[-]	[l/s]	[l/s]		[m³]	[h]		
VK1	PV/SM	4,0	1,3	5,1	120	13	49	650	0
1	SM	2,0	8,7	17,5	335	11	4	1 280	630
VK2	VD	3,0	0,6	1,8	85	13	51	720	0
2	VD	2,0	2,4	4,8	110	13	54	340	245
3	VD	2,0	6,8	13,6	485	12	31	0	625
VK3	PV/VL	5,0	5,4	26,9	405	14	39	1 515	325
4	VL	2,0	9,5	19,0	1 130	19	39	3 985	565
VK4	VL	2,0	0,9	1,7	50	14	28	145	90
5	VL	2,0	7,0	13,9	475	14	33	1 690	495
7	VL	2,0	9,1	18,2	780	17	7	2 540	745
VK5	NL/VL	3,0	0,7	2,0	55	16	45	0	155
8	VL	1,5	4,3	6,4	175	6	27	0	185
6	VL	3,0	21,9	65,7	1 000	13	32	3 280	2 075
CELKEM		-	78,5	196,7	5 205,0	175	440	16 145,0	6 135

Zdroj: Ing. Jiří Vítek, JV PROJEKT VH s.r.o

Z výpočtu vyplývá několik informací:

- objemy retenčních objektů pro jednotlivé fáze stavby;
- všechny retenční objekty se vyprázdní do 24h;
- i při použití koeficientu členitosti zástavby by celkový odtok neměl překročit 200 l/s, což znamená, že na spodních úsecích může být max. DN500 v minimálním spádu.

V následné projektové přípravě by měla být prověřena možnost svedení srážkové vody z východního povodí do řeky Otavy. Např. využitím záměru stavby mostu přes údolí Otavy anebo třeba po vyhodnocení stavebně technického stavu stávající jednotné kanalizace.

Zásobování pitnou vodou – vodovod

Rozvody nového vodovodu budou do území zavedeny a na stávající vodovodní síť se napojí na dvou místech v ul. Nádražní.

S ohledem na charakter zástavby – průmyslové haly – nebude potřeba pitné vody nikterak vysoká a předpokládá se, že stávající zdroje pokryjí její potřebu a nebude zřejmě složité vyřešit a zajistit dostatek tlakové výšky. Návrh sítě a její zokruhování bude nutné sladit s plánovanou etapizací výstavby.

Případnou potřebu průmyslové vody v území je nutné řešit podle konkrétních kapacit. Bez znalosti potřeb průmyslové vody v lokalitě je obtížné ověřit u správců sítě dostupnost. Ta je možná z řeky Otavy nebo jako přečištěná odpadní voda vracená do zóny zpětným vedením. Je nutné specifikovat potřeby zóny ve vztahu k jejímu zaměření (např. požadavky dřevozpracujícího průmyslu) a případně určit, která část by měla být zásobována průmyslovou vodou a podle toho určit trasování přivedených kapacit. Ve stávající chvíli nelze určit zda bude průmyslová voda v zóně potřebná nebo zda bude dostačovat rozvod pitné vody.

Zásobování zemním plynem – plynovod

Zásobování zemním plynem dotčené lokality bude z pohledu napojení na plynovodní distribuční síť řešeno rozšířením distribučního plynovodu po lokalitě a provedení jednotlivých plynovodních přípojek pro samostatné objekty. Lokalita bude napojena na stávající přilehlý plynovod, který je napojený na blízkou regulační stanici.

Tabulka 8: Uvažovaná potřeba zemního plynu

Segment	Potřeba zemního plynu
Segment 1 – retail, bydlení	1.160 kW
Segment 2 – průmyslová hala	250 kW
Segment 3 – průmyslové haly	250 kW
Segment 4 – průmyslové haly	1.500 kW
Segment 5 – průmyslové haly	780 kW
Segment 6 – průmyslové haly	2.600 kW
Segment 7 – průmyslové haly	1.300 kW
Segment 8 – průmyslová hala	150 kW
Celkem	7.990 kW (850 m³/h)

Zdroj: Ing Michal Svoboda

Přilehlá stávající část města Sušice je zásobována plynem z regulační stanice VTL/STL(NTL) na st.p.č. 2838, ke které je vedena vysokotlaká přípojka DN100. Od regulační stanice je veden NTL plynovod DN300 a STL plynovod DN150 ulicí Hrádeckou.

Napojení dotčené lokality je uvažováno z STL potrubí DN150. V případě nedostatečné kapacity ve stávajícím potrubí bude část plynovodu od místa napojení k regulační stanici zkapacitněna. Od místa napojení bude do dotčené lokality veden středotlaký plynovod d_n160 PE s provozním přetlakem 300 kPa. Dimenze plynovodu bude odstupňována dle uvažovaného připojovaného výkonu. Nové plynovody budou navrženy dle dispozice zástavby, dopravního řešení a výsadby zeleně. Dále je nutné navrhnout trasu dle etap výstavby jednotlivých objektů a přilehlých komunikací. Nová plynová potrubí budou provedena z potrubí PE100 a vedena zemí. Krytí plynovodu bude v komunikacích minimálně 1,0 m,

v rostlém terénu 0,8 m. Společně s potrubím bude veden signalizační vodič a ochranná folie žluté barvy. Návrh trasy potrubí musí být proveden v souladu s ustanovením ČSN 73 6005.

Z distribučního plynovodu budou jednotlivé objekty napojeny pomocí plynovodních přípojek. Přípojky budou ukončeny hlavními uzávěry plynu společně s fakturačním měřením spotřeby.

3.4.3 DALŠÍ POTŘEBY

V rámci zóny bude řešena modrozelená infrastruktura ve smyslu zeleně městské a krajinné a prvků vodní infrastruktury. Středem řešeného území ve směru západovýchodním je navržena páteřní komunikační osa lemovaná z obou stran kompoziční zelení. Tato trasa je protažením stávající komunikace Československé armády, která připojuje stávající obytné plochy na západě k ulici Hrádecká. Navržená trasa zajišťuje logické a plynulé napojení na stávající městskou strukturu včetně možnosti cyklistické trasy. Na začátku a konci této komunikace je uvažováno umístění parkově upraveného vodního prvku s retenční funkcí. Je doporučeno, aby vzhledem k maximalizaci zpomalení odtoku z ploch a zamezení přehřívání v rámci řešeného území byly využity zelené střechy a popínavá zeleň. Je dále doporučeno provést biologický a dendrologický průzkum jehož výsledky povedou ke zpřesnění návrhu krajinného řešení. V rámci navržené výstavby budou dodržena kompenzační opatření podporující biodiverzitu v území.

Po obvodu Segmentu 1 je situována zeleň v pravidelném sponu zdůrazňující městský charakter ulice. Hrana zástavby směrem ke křižovatce respektuje původní řešení a je cílem využít stávající zeleň doplněnou o novou výsadbu. Segment 1 je dále uvnitř rozčleněn alejí s parkovacími místy v podélném řazení.

Segment 3 tvoří solitéry objektů kombinujících drobnou výrobu a administrativu v parkově upravené zeleni.

Po severní hraně Segmentu 7 a Segmentu 8 je navržena výsadba v pravidelném sponu.

Segment 8 je z velké části ponechán jako nezpevněná zelená plocha s porostem stromy a keři.

3.5 EKONOMICKÁ ANALÝZA

Pro potřeby studie bylo na základě navržené komunikační sítě provedeno hrubé vyčíslení investičních nákladů na realizaci komunikací včetně parkovacích stání, chodníků, kompoziční zeleně a zasíťování inženýrskými sítěmi. Toto vyčíslení bylo vzhledem k navržené možnosti etapizace vypočítáno pro jednotlivé segmenty a je detailně uvedeno v samostatné Příloze č. 4.

Pro město směrodatné jsou zejména investiční náklady na vybudování páteřních sítí dopravní a technické infrastruktury, které jsou uvedeny v etapách VK1 až VK5. V příloze jsou dále vyčísleny hrubé investiční náklady na realizaci ploch komunikací, parkovacích stání, chodníků a zeleně v rámci jednotlivých segmentů v souladu s modelovanou strukturou zástavby. Kromě Segmentu 1, kde minimálně část těchto nákladů bude hradit město (např. v případě veřejných prostranství) ponесou tyto náklady jednotliví investoři. Přitom lze předpokládat, že výsledné plochy infrastruktury uvnitř jednotlivých segmentů se budou odlišovat od modelovaných ploch v závislosti na finální struktuře zástavby.

V Tabulka 9 jsou uvedeny hrubé investiční náklady pro jednotlivé etapy budování páteřní dopravní a technické infrastruktury a dále je zde provedena bilance investičních nákladů a výnosů podle modelových kupních a prodejních cen pozemků v zóně a podle jednotlivých etap. Jedná se o zjednodušený model, který nepočítá jednak s časovou hodnotou peněz (tedy ani s inflací), jednak se skutečností, že k odkupu pozemků nebude docházet vždy jen pro konkrétní etapu, ale měl by probíhat po větších celcích dle dohody s vlastníky. Do bilance investičních nákladů nejsou zahrnuty náklady na projektování a projektový tým, ani potenciální daňové výnosy. Také zde není zohledněna možnost, že by development Segmentu 1 realizovalo (alespoň v určité míře) město na své náklady.

Tabulka 9: Bilance investičních nákladů a výnosů z prodeje pozemků dle jednotlivých etap

Číslo segmentu	Funkční plocha	Přibližná výměra segmentu [m²]	Investiční náklady	Odkup pozemků	Náklady celkem	Prodej pozemků	Bilance v čase
			v tisících Kč				
VK1	PV/SM	4 258	30 013	6 387	36 400		-36 400
1	SM	29 123		43 685	43 685	72 808	-7 277
VK2	VD	1 981	9 928	2 972	12 899		-20 176
2	VD	8 000		12 000	12 000	20 000	-12 176
3	VD	11 504		17 256	17 256	28 760	-672
VK3	PV/VL	17 935	119 236	26 903	146 138		-146 810
4	VL	31 720		47 580	47 580	79 300	-115 090
VK4	VL	2 874	17 196	4 311	21 507		-136 597
5	VL	23 205		34 808	34 808	58 013	-113 392
7	VL	30 330		45 495	45 495	75 825	-83 062
VK5	NL/VL	2 210	17 061	3 315	20 376		-103 438
8	VL	14 303		21 455	21 455	35 758	-89 135
6	VL	72 952		109 428	109 428	182 380	-16 183
Celkem bez S6		173 185	193 433	266 165	459 597	370 463	-89 135
Celkem včetně S6		250 395	193 433	375 593	569 025	552 843	-16 183

Zdroj: vlastní zpracování

Tuto analýzu je nutné brát s rezervou, protože byla vytvořena ještě před zahájením jednání o ceně pozemků mezi městem a vlastníkem většiny pozemků v zóně a ještě před pořízením odhadů ceny pozemků oběma stranami. Aktuálně tedy není přesněji zarámována výkupní cena pozemků. Je možné vycházet pouze z ceny, o které jednal vlastník většiny pozemků v zóně s městem kolem r. 2016. V této analýze byla stanovena modelová odkupní cena 1 500 Kč/m².

Také potenciální prodejní cena je jen velmi orientační. V aktuální situaci považujeme za cenový strop dle průzkumu trhu u zasíťovaných pozemků určených k výrobě a podnikání v širším okolí města hladinu 3 000 Kč/m². Není ovšem jisté, zdali má město cílit na tuto prodejní cenu. V ČR je zatím běžnou praxí, že zasíťované pozemky ve veřejných průmyslových zónách jsou prodávány za zvýhodněné ceny (v některých případech i pod 400 Kč/m²) a to i díky tomu, že velká část stávajících průmyslových zón byla vybudována s dotační podporou. Bez dotační podpory, která aktuálně není k dispozici, není možné těmto cenám konkurovat. Lze ovšem předpokládat, že pokud bude město usilovat o příchod investorů z preferovaných segmentů trhu, kteří by nabídli ve městě atraktivní pracovní příležitosti, bude se snažit nabízet pozemky v zóně za příznivé ceny. V této analýze tedy byla stanovena modelová prodejní cena 2 500 Kč/m².

Hrubé investiční náklady u výstavby páteřní dopravní a technické infrastruktury v zóně byly vyčísleny na cca 193,4 mil. Kč. Přitom je počítáno s takovým rozsahem sítí technické infrastruktury, který by umožnil pro investory připojení k sítím prakticky v libovolném místě, kudy povede páteřní dopravní infrastruktura. Tento přístup by umožnil rozdělení jednotlivých segmentů (zejména segmentů 4, 5 a 7) na menší areály dle výkresů v Příloze č. 3. V případě umístění větších areálů v zóně by bylo možné rozsah sítí technické infrastruktury optimalizovat, přičemž by se investiční náklady na síť TI mohly snížit o několik desítek mil. Kč. I proto doporučujeme budování páteřní infrastruktury po etapách a v případě etapy VK3 pak v návaznosti na konkrétní investiční záměry investorů, aby nedošlo ke zbytečnému naddimenzování sítí TI se souvisejícími vícenáklady. Na druhou stranu je potřeba upozornit, že při prodeji méně rozsáhlých zasíťovaných pozemků je možné dosáhnout vyšší jednotkové prodejní ceny pozemků (na m²). Potenciálním rizikem u technické infrastruktury je stav a kapacita kmenových stok, do kterých má být svedena kanalizace ze zóny. Při případné nutnosti rekonstrukce či zkapacitnění kanalizace mimo samotnou zónu by se investiční náklady zvýšily až o vyšší desítky mil. Kč.

Při modelovaných odkupních (1 500 Kč/m²) a prodejních (2 500 Kč/m²) cenách pozemků by bez zahrnutí areálu Jihozápadní dřevařské byly výnosy za prodej zasíťovaných pozemků o cca 89 mil. Kč nižší, než náklady na výkup nezasíťovaných pozemků a vybudování páteřních sítí. Při budoucím možném rozšíření zóny o areál Jihozápadní dřevařské (na což jsou páteřní síť dopravní a technické infrastruktury dimenzovány) by se celkové hypotetické výnosy výrazně přiblížily celkovým investičním nákladům. Tento scénář je ovšem velmi nepravděpodobný a je tedy nutné počítat spíše s tím, že pokud město nezíská na revitalizaci zóny dotančí podporu, nepokryjí výnosy z prodeje zasíťovaných pozemků vynaložené náklady. Výsledná bilance nákladů a výnosů bude ovšem velmi záležet na kupní ceně pozemků, prodejní ceně pozemků a na případném získání dotační podpory. Např. při prodejní ceně 3 000 Kč/m² by už výnosy z prodeje pozemků téměř pokryly investiční náklady, a to i bez Segmentu 6.

Z hlediska hospodaření města je ovšem nutné upozornit na skutečnost, že revitalizace zóny SOLO přispěje ke zvýšení daňových příjmů města. Při maximálním naplnění zóny dle návrhu (s výjimkou areálu Jihozápadní dřevařské) budou dle současných sazeb daně a místního koeficientu platného od r. 2025 výnosy daně z nemovitých věcí vyšší o cca 2,65 mil. Kč ročně. Dále vzrostou, či se stabilizují příjmy města v rámci rozpočtového určení daní RUD) tím, že revitalizace zóny přispěje k růstu počtu obyvatel města (resp. zastavení či zpomalení poklesu) a souvisejícího počtu dětí ve školách zřizovaných městem, tedy ke zlepšení u faktorů, které jsou rozhodující pro přepočtení příjmů města v rámci RUD. Po dokončení zóny tak vzrostou daňové příjmy města oproti stávajícímu stavu (v dnešních cenách) o vyšší jednotky mil. Kč a v případě většího vlivu na populaci města i o více než 10 mil. Kč ročně. Další růst může záviset na případném zvýšení sazeb či místního koeficientu u daně z nemovitých věcí a na tom, zdali se v rámci

RUD opět začne zohledňovat sídlo provozovny u plátců daně z příjmů fyzických či právnických osob. V takovém případě by revitalizace zóny mohla přispět k růstu daňových příjmů města až o vyšší desítky mil. Kč ročně. Z výše uvedeného je zřejmé, že vyšší daňové výnosy města v dlouhodobém horizontu přispějí k zajištění návratnosti investice do revitalizace zóny.

V celkové bilanci není zohledněn vývoj hodnoty peněz v čase. Tento faktor by bylo vhodné hlouběji analyzovat v případě, že by si město na revitalizaci zóny vzalo úvěr. Případný komerční úvěr¹⁵ by revitalizaci zóny prodražil o úroky a bylo by tedy vhodné zvážit model financování, který by minimalizoval vícenáklady. V dlouhodobém horizontu budou také růst ceny stavebních prací a materiálů. Na druhou stranu lze očekávat i růst ceny pozemků v čase (a potenciálních výnosů z prodeje), který by měl přispět k umoření alespoň části vícenákladů připadajících na hrazení úroků a inflaci.

Město má ovšem možnost financovat revitalizaci zóny i z vlastních zdrojů, např. prostřednictvím prodeje bytů, které jsou ve vlastnictví města. Takto by mohlo město získat vstupní kapitál pro odkup pozemků, či financování prvních etap revitalizace zóny, než městu začnou plynout výnosy z prodeje zasíťovaných pozemků. Z hlediska městského bytového fondu přitom nemusí být tento postup negativní, protože může město případně nahradit zprivatizovaný bytový fond byty, které by mohlo vybudovat v rámci developmentu Segmentu 1 a přitom také využít existující podporu budování dostupného bydlení formou dotace či nízkouročeného úvěru.

V celkové bilanci také nejsou zohledněny náklady na pořízení potřebných průzkumů, územních studií a projektové dokumentace páteřních sítí dopravní a technické infrastruktury. Níže uvádíme orientační náklady na jednotlivé produkty:

- Analýza rizik kontaminace: celkové náklady do 2 mil. Kč s možností čerpání dotační podpory ve výši 85 % celkových způsobilých výdajů (spoluúčást města tedy do 300 tis. Kč)
- Územní studie veřejných prostranství v zóně: 0,7 mil. Kč
- Územní studie pro Segment 1: 0,7 mil. Kč
- Projektová (společná) dokumentace pro územní řízení a stavební povolení pro etapy VK1 až VK5 včetně souvisejících průzkumů: 4 mil. Kč

Dále zde nejsou zohledněny náklady na projektový tým (jeho složení je blíže specifikováno v Kap. , který bude na straně města zabezpečovat přípravu a realizaci revitalizace zóny. Mzdové náklady na projektový tým odhadujeme na cca 3 mil. Kč do r. 2028, kdy předpokládáme zahájení stavby etap VK1 až VK5, dále cca 1,25 mil. Kč ročně až do ukončení stavby těchto etap (náklady v dnešních cenách). Poté bude projektový tým redukován.

Z hlediska bilance náklady a výnosů v čase jednoznačně doporučujeme realizaci zóny po etapách. Údaje z Tabulky 9 ukazují, že vynaložené prostředky se téměř navrátí po rozprodeji zasíťovaných pozemků v segmentech 1, 2 a 3. Pokud by město vykupovalo pozemky v zóně postupně po jednotlivých realizovaných segmentech (město ovšem pozemky vykoupí spíše najednou), a rozprodá pozemky v také Segmentu 1 (kde si nejspíše část pozemků ponechá), může se v tento okamžik dostat z hlediska investičních nákladů a výnosů do kladných čísel. Naopak po realizaci etapy VK3, tedy zasíťování většiny výrobní části zóny bude bilance výrazně záporná a bude se postupně zlepšovat rozprodejem pozemků v segmentech 4, 5 a 7 (i poté ovšem bude celková bilance nejspíše mnoho desítek mil. Kč v mínusu). Před realizací etapy VK3 tedy doporučujeme jednak předjednání prodeje pozemků v zóně alespoň s některými investory, aby se podle jejich potřeb mohl upravit, resp. optimalizovat rozsah sítí technické

¹⁵ V současné době bohužel není v nabídce Národní rozvojové banky relevantní bezúročný, nebo nízkouročený úvěr.

infrastruktury, případně i předjednání možnosti zapojení investorů do spolufinancování páteřní infrastruktury. Jednak doporučujeme důkladné ověření aktuálních možností veřejné podpory, která by mohla být v této (a případně i následujících etapách) využita. Lze předpokládat, že tato etapa bude realizována nejdříve v r. 2029, kdy už začne být poskytována podpora z Fondů EU pro období 2028+ a kdy také mohou vzniknout další zdroje vnější podpory (včetně možností financování prostřednictvím bezúročných, nebo nízkouročných úvěrů).

3.6 SHRNUÍ

V rámci návrhu funkčního využití území byly posuzovány dvě varianty – Varianta 1 počítající s umístěním regionální železniční dráhy, žst. Sušice město a navazujících ploch přestupního terminálu P+R v zóně a Varianta 2 bez železniční dráhy, tedy s maximalizací ploch určených pro development. Zastupitelstvem města Sušice byla k dalšímu rozpracování vybrána Varianta 2.

Návrh funkčního využití území počítá s převahou výrobních ploch v rámci zóny. Důvodem je deficit rozvojových ploch pro výrobu a podnikání na Sušicku, kde je zóna SOLO jedinou prostorově rozsáhlejší zónou pro rozvoj této funkce, zájem místních podniků o rozvojové plochy a skutečnost, že rozvoj jiných funkcí lze realizovat přednostně v rámci jiných ploch. Jihozápadní část areálu má být v souladu s územním plánem určena pro polyfunkční využití se zastoupením provozoven maloobchodu, bydlení, ubytovacích zařízení a případně dalších funkcí. Plynulý přechod mezi polyfunkční a výrobní částí areálu mají zajistit plochy drobné výroby, kam je možné umístit prostorově menší podnikatelské areály. Navrhované funkční využití je v souladu se Strategickým plánem města a vychází z šetření potřeb města, poptávky po rozvojových plochách v území, zhodnocení nabídky alternativních rozvojových ploch i limitů využití území. Kromě rozsáhlejších ploch pro lehkou výrobu je ve městě také poptávka po plochách pro menší areály drobné výroby a služeb, pro něž ve městě chybí nabídka vhodných ploch. Dále je ve městě poptávka po umístění specializovaných maloobchodních prodejen. Kapacity bydlení a hromadného ubytovacího zařízení jsou v zóně navrženy zejména pro potřeby nové pracovní síly, ale i s ohledem na obytnou a rekreační atraktivitu města.

V zóně SOLO jsou v současné době nevyužívané pozemky o rozloze přibližně 19 ha. Plochy potřebné pro páteřní veřejné komunikace, sítě technické infrastruktury a související veřejná prostranství zaujímají přibližně 3 ha. K potenciálnímu prodeji, resp. developmentu je tak vhodných cca 16 ha ploch. Kromě Segmentu 1 o výměře bezmála 3 ha, určeného pro smíšenou funkci jsou ostatní plochy navrženy pro drobnou a lehkou výrobu, kde je ovšem v souladu s územním plánem možné umístit i další funkce. Na těchto plochách byly modelově navrženy objekty pro lehkou a drobnou výrobu s hrubou výměrou podlahových ploch 65 600 m², a další, především polyfunkční objekty s orientačními HPP 13 700 m² pro bydlení, 6 600 m² pro ubytování a 4 900 m² pro maloobchod. Součástí Segmentu 1 jsou i parkovací garáže o HPP 6 400 m² s kapacitou 243 parkovacích míst. Kapacity prostor určených pro bydlení činí přibližně 180 b.j., resp. 350 obyvatel. Uvedené kapacity, zejména pak pro objekty výroby jsou spíše maximalistické a jejich smyslem je dimenzovat dopravní a technickou infrastrukturu tak, aby umožnila intenzivní funkční využití zóny. Výsledné kapacity developmentu budou pravděpodobně nižší.

Pro dopravní napojení zóny jsou navrženy páteřní komunikace v západo-východním směru – po severním okraji zóny od OC Tesco a středem zóny z ul. Československé armády a v severo-j jižním směru – od zadního traktu JIP Potravín k Penny Marketu a od OC Tesco k hlavní bráně Solodooru. Zóna má být z východu napojena na zamýšlenou přeložku silnice II/169 a dále po ní do ulice Pražská. Toto řešení je potřeba ještě prověřit separátní studií a prosadit jeho realizaci u Plzeňského kraje, který je vlastníkem silnice II/169.

Při řešení parkovacích kapacit v rámci budování páteřních komunikací doporučujeme vytvořit pouze nezbytná parkovací místa a ponechat zde rezervy pro případnou pozdější realizaci parkovacích míst v návaznosti na potřeby generované budoucím developmentem.

V území je dostatečná kapacita zásobování elektrickou energií a zemním plynem. V rámci realizace zóny bude potřeba pouze provést úpravy distribuční sítě 22 kV. Na síť zásobování plynem bude zóna připojena prostřednictvím STL plynovodu vedeného od nedaleké regulační stanice.

Splaškové vody ze západní části zóny budou odvedeny do sběrače v Nádražní ulici, z východní části zóny do stávající jednotné kanalizace. Bude nutné provést pasport stávající kanalizace a zjistit její stavebně-technický stav. V rámci hospodaření se srážkovými vodami bude preferováno co největší zadržování vod v zóně. Západní část zóny bude odvodněna přímo do řeky Otavy, ovšem ve východní části je zatím navrženo svedení do jednotné kanalizace. Bude potřeba prověřit možnost svedení srážkové vody z východního povodí do řeky Otavy.

Zónu bude potřeba doplnit modrozelenou infrastrukturou ve formě městské a krajinné zeleně a vodních prvků. Jsou zde navrženy dva parkově upravené vodní prvky s retenční funkcí. Doporučuje se využívání zelených střech a popínavé zeleně u nových budov a pořízení biologického a dendrologického průzkumu pro zpřesnění návrhu krajinného řešení.

Náklady na vybudování páteřních sítí dopravní a technické infrastruktury v zóně jsou odhadovány na cca 193 mil. Kč. Pokud by byly v zóně umístěny rozsáhlejší areály s potřebou menšího množství napojovacích bodů na síť TI, mohly by být síť TI optimalizovány a náklady na jejich vybudování sníženy o několik desítek mil. Kč. V současné době je nejasná cena odkupu pozemků od vlastníka většiny pozemků v zóně. Zároveň nelze vyloučit, že město bude zasíťované pozemky v zóně prodávat za výhodnější cenu ve snaze přilákat investory z preferovaných segmentů trhu. Při namodelování kupní i prodejní ceny pozemků zhruba uprostřed předpokládaných rozmezí vychází, že město při revitalizaci zóny kromě areálu Jihozápadní dřevařské skončí ve ztrátě cca 89 mil. Kč. V tom nejsou náklady na přípravné práce a projektový tým, které odhadujeme do 20 mil. Kč. Díky realizaci zóny se ovšem zvýší daňové příjmy města o vyšší jednotky mil. Kč ročně a v dlouhodobém horizontu se tak vynaložené prostředky městu vrátí i bez dotační podpory. Ekonomickou bilanci projektu může výrazně zlepšit vyšší rozdíl mezi kupní a prodejní cenou pozemků a případná dotační podpora. Hrozbu naopak představují vícenáklady kvůli případné nezbytné sanaci kontaminace, což by mělo být řešeno v rámci majetkoprávního vypořádání, a kvůli potřebě rekonstrukce či zkapacitnění kanalizace mimo zónu.

Z ekonomického hlediska jednoznačně doporučujeme revitalizaci zóny po etapách tak, aby bylo možné pozdější etapy spolufinancovat z výnosů prodeje pozemků v dřívějších etapách. Nejnákladnější etapa VK3 by měla být realizována ideálně až po nalezení investorů pro část příslušných pozemků či v návaznosti na možnost získání vnější podpory.

4

IMPLEMENTAČNÍ ČÁST

4.1 ANALÝZA MOŽNOSTÍ FINANCOVÁNÍ

4.2 NÁVRH IMPLEMENTAČNÍ STRUKTURY

4.1 ANALÝZA MOŽNOSTÍ FINANCOVÁNÍ

V této kapitole je provedena analýza možností financování revitalizace zóny. Výsledkem analýzy je doporučení konkrétních zdrojů financování revitalizace území.

4.1.1 ANALÝZA DOTAČNÍCH PŘÍLEŽITOSTÍ

V této podkapitole jsou analyzovány stávající dotační programy z hlediska vhodnosti pro spolufinancování revitalizace zóny SOLO.

Aktuálně (říjen 2024) jsou k dispozici následující relevantní dotační programy:

- Operační program Životní prostředí 2021-2027 (OPŽP)
- Integrovaný regionální operační program 2021-2027 (IROP)
- program Regenerace a podnikatelské využití brownfieldů Ministerstva průmyslu a obchodu
- program Smart Parks for the Future Ministerstva průmyslu a obchodu
- program Brownfieldy Státního fondu pro podporu investic (SFPI)

Níže jsou stručně představeny podmínky jednotlivých dotačních titulů a je specifikováno, jak by mohly být využity pro podporu revitalizace zóny SOLO.

Operační program Životní prostředí 2021-2027

Níže jsou představena relevantní opatření OPŽP.

1.6.7 Průzkum rozsahu znečištění horninového prostředí a rizik s ním spojených, včetně návrhu efektivního řešení

Zaměření podpory: Realizace nepřímých i přímých metod průzkumných prací, které umožňují získat přehled o bilanci a prostorové distribuci kontaminace, jejich vlastnostech a vlastnostech prostředí, na něž je vázána.

Níže uvedené podmínky jsou platné dle výzvy č. 67, která je otevřená pro příjem žádostí do 29. dubna 2025.

- Oprávnění žadatelé: subjekty veřejného i soukromého sektoru.
- Nejzazší datum pro ukončení fyzické realizace operace je 31. 12. 2029, nerozhodne-li Řídící orgán jinak.
- Míra financování činí max. 85 % z celkových způsobilých výdajů. Minimální způsobilé výdaje na projekt jsou 750 tis. Kč bez DPH, maximální výše není stanovena.
- Podklady pro vydání Závazného stanoviska MŽP (především projektovou dokumentaci vč. položkového rozpočtu, a to v elektronické podobě) je nutné předložit MŽP nejpozději do 15. 02. 2025.

Doporučení: *Pokud by chtělo město Sušice, nebo jiný potenciální žadatel využít dotační podporu z výzvy č. 67 na průzkum kontaminace zóny, musela by se projektová žádost začít připravovat neodkladně. Vzhledem k očekávaným nákladům na kompletní analýzu rizik doporučujeme této možnosti využít.*

1.6.8 Odstranění rizik kontaminace ohrožujících lidské zdraví, vodní zdroje nebo ekosystémy a rekultivace starých skládek

Odstranění kontaminace ze složek životního prostředí – podzemních či povrchových vod, sedimentů, horninového prostředí či půdního vzduchu.

Výzva č. 072 má být otevřena k příjmu žádostí 29.1.2025. Přesné podmínky podpory v této výzvě zatím nejsou známy. Příjem žádostí má být uzavřen 14.11.2025. Vzhledem k tomu, že do té doby spíše nebude dokončeno zpracování Analýzy rizik kontaminace a nebudou stanovena opatření k sanaci kontaminace, lze očekávat, že tuto výzvu nejspíše nebude možné využít. Podpora bude přitom určena primárně pro lokality s vyšší závažností kontaminace a nutností neodkladné sanace. Podle informací zpracovatele bude o podporu v této výzvě velký zájem a tím pádem i převis poptávky po podpoře. Předpokládáme tak, že tuto podporu v případě zóny SOLO nejspíše nepůjde využít.

Doporučení: *Doporučujeme tuto výzvu sledovat a konzultovat možnost podání žádosti se zpracovatelem dotační žádosti na podporu Analýzy rizik kontaminace i s dodavatelem Analýzy rizik. Předpokládáme však, že město tuto podporu z časových důvodů i kvůli dalším omezením nebude moci využít.*

1.4.1 Výstavba čistíren odpadních vod; dobudování a výstavba kanalizací

Výstavba centrální ČOV v obci, příp. podpora decentralizovaných řešení čili samostatného čištění odpadních vod pro jednotlivé části obce.

Výstavba/dostavba splaškové kanalizace.

1.4.2 Intenzifikace čistíren odpadních vod za účelem zvýšeného odstraňování specifického znečištění

Intenzifikace čistíren odpadních vod za účelem zvýšení kapacity nebo zvýšení účinnosti čištění (zejména odstraňování nutrientů).

1.4.3 Opatření omezující vypouštění odpadních vod z odlehčení na kanalizaci

Rekonstrukce odlehčovacích objektů za účelem snížení vypouštěného znečištění.

Výstavba retenčních a akumulčních nádrží na jednotné kanalizaci.

1.4.4 Výstavba a modernizace vodovodních přívaděčů a vodovodních řadů

Výstavba vodovodu v lokalitách, kde neexistuje zásobování pitnou vodou z veřejného vodovodu.

Výstavba/dostavba vodovodu za účelem zlepšení dodávek pitné vody.

Výstavba úpraven vody za účelem zajištění vyhovující kvality a množství dodávané pitné vody.

Výstavba nových zdrojů vody nebo intenzifikace stávajících zdrojů vody.

V SC 1.4 OPŽP je již vyčerpaná alokace a do konce dotačního období 2021-2027 nejsou plánovány žádné další výzvy. Aktuálně není ani známo, zdali se v této oblasti bude pokračovat v podpoře po r. 2027. Pokud bude program navazující na IROP poskytovat podporu v této oblasti i v dotačním období 2028+, dojde k vypsání první výzvy nejdříve v r. 2029.

SC 2.2 Zelená infrastruktura měst a obcí

Podporované aktivity:

- ucelené (komplexní) projekty veřejných prostranství zaměřené na zelenou infrastrukturu (modrou i zelenou složku), veřejnou a technickou infrastrukturu a související opatření v řešeném území nezbytná pro rozvoj a zlepšení kvality ekosystémových služeb měst a obcí;
- revitalizace a modernizace stávajících veřejných prostranství;
- revitalizace a úprava nevyužívaných ploch.
 - příklad: revitalizace řešící úpravu ploch industriálních zón, brownfieldů, opuštěných kasáren v širším centru města na základě územní studie veřejného prostranství a diskuse s veřejností – revitalizace území a vznik parku, propojení centra města přes park do okolní krajiny, výsadba stromů a vegetace, průlehy pro zasakování srážkových vod, vznik vodní plochy a zkvalitnění ekosystémových služeb;

Níže uvedené podmínky jsou platné dle výzvy č. 63, 64 a 65, která je již uzavřena. Podmínky jsou tedy ilustrační.

- Oprávnění žadatelé: veřejné a církevní subjekty.
- Výše způsobilých výdajů: Minimální výše: 5 mil. Kč, Maximální výše: 100 mil. Kč
- Míra dotace – 85 % CZV EFRR + stát, 15 % žadatel.
- Způsobilé výdaje (příklady):
 - stavba veřejného prostranství
 - demolice, sanace území a likvidace odpadu
 - propustné povrchy a propustné konstrukční vrstvy
 - výsadba a úprava vegetace
 - úprava či vznik vodních ploch, toků a břehů
 - vsakovací galerie, retenční a akumulační nádrže
 - veřejné osvětlení na solární energii
 - veřejně přístupná dobíjecí stanice
 - Nákup pozemku za účelem vzniku veřejného prostranství – Pořizovací cena pozemků může být započtena maximálně do výše 10 % celkových způsobilých výdajů na projekt. V případě nemovitostí dříve používaných k jiným účelům, které zahrnují budovy, se tento limit zvýší na 15 %. Způsobilým výdajem je pořizovací cena nebo cena stanovená znaleckým posudkem podle toho, která z uvedených cen je nižší.
- Kritéria přijatelnosti (příklady):
 - Řešené území je zpracováno alespoň v jednom z následujících dokumentů:
 - územní studie řešící veřejné prostranství registrovaná v Evidenci územně plánovací činnosti (EÚPČ);

- regulační plán;
 - urbanistická (/architektonická) studie (/koncepce) veřejného prostranství zpracovaná autorizovaným architektem České komory architektů (ČKA) nebo vzniklá na základě soutěže uspořádané v souladu se soutěžním řádem ČKA
- Další podmínky (příklady)
 - Dopravní infrastruktura je podporována v přímých výdajích na hlavní část projektu maximálně v rozsahu 40 % rozlohy veřejného prostranství, které je předmětem realizace projektu. Podmínkou je splnění specifických kritérií přijatelnosti (zejména propustnost povrchů).
 - Pokud je nová stavba umístěna na potenciálně kontaminovaném místě (brownfield), bylo na staveništi provedeno šetření na potenciální kontaminující látky, např. podle normy ISO 18400.

Doporučení: Vzhledem k tomu, že se v tomto cíli již neplánuje žádná další výzva, nelze očekávat možnost čerpání podpory na zelenou infrastrukturu z IROPu v aktuálním dotačním období 2021-2027. Pokud bude program navazující na IROP poskytovat podporu v této oblasti i v dotačním období 2028+, dojde k vypsání první výzvy nejdříve v r. 2029. V IROPu přitom platí, že dotační žádost je možné podat pouze u projektů, které jsou v realizaci, nebo před zahájením realizace. Podporu není možné zpětně získat pro již ukončené projekty.

SC 6.1 Čistá a aktivní mobilita

Níže uvedené podmínky jsou platné dle výzvy č. 36, která je již uzavřena. Podmínky jsou tedy ilustrační.

- Oprávnění žadatelé: veřejné subjekty
- Výše způsobilých výdajů: Minimální výše: 3 mil. Kč, Maximální výše: 60 mil. Kč
- Míra dotace – 85 % CZV EFRR + stát, 15 % žadatel

Podporované aktivity (příklady):

- výstavba a rekonstrukce vyhrazených komunikací pro cyklisty a doprovodné cyklistické infrastruktury.
- realizace doprovodné cyklistické infrastruktury při vyhrazených komunikacích pro cyklisty s vysokou intenzitou dopravy

Další pravidla (příklady):

- Pořizovací cena pozemků může být započtena maximálně do výše 10 % celkových způsobilých výdajů na projekt
- Pořizovací cena staveb určených k demolici může být započtena maximálně do výše 5 % celkových způsobilých výdajů na projekt

Doporučení: V současné době již není možné žádat o podporu na budování cyklistické infrastruktury. Lze ovšem předpokládat, že podpora bude pokračovat v budoucím dotačním období po r. 2027. V témže období by mohlo začít postupné naplňování zóny, se kterým by se mohlo časově shodovat budování cykloinfrastruktury. Dotační podpora IROPu by mohla být využita na vybudování alespoň

pátevní cyklistické infrastruktury v zóně SOLO. Mohlo by se jednat např. o stezku podél pátevní ulice na prodloužení ul. Československé armády a její napojení přes Segment 1. V IROPu přitom platí, že dotační žádost je možné podat pouze u projektů, které jsou v realizaci, nebo před zahájením realizace. Podporu není možné zpětně získat pro již ukončené projekty.

Program Regenerace a podnikatelské využití brownfieldů Ministerstva průmyslu a obchodu

V programu Regenerace a podnikatelské využití brownfieldů byla vyhlášena poslední výzva v červenci 2023, která byla součástí Národního plánu obnovy. Program je zaměřen na podporu rekonstrukcí a novostaveb objektů ve vlastnictví měst, obcí a krajů určených pro podnikání.

Aktuálně je vyhlášena poslední výzva s alokací 20 mil. Kč, přičemž realizace projektu musí být ukončena do konce r. 2025. Řídící orgán by chtěl v této podpoře pokračovat, bude ovšem záležet na vůli Ministerstva financí, resp. vlády ČR, zdali na pokračování programu přidělí prostředky.

Níže uvedené podmínky jsou platné dle Výzvy z července r. 2023, do které v případě zóny SOLO nelze předložit žádost, protože musí být realizace projektu ukončena do 31.12.2025. Podmínky jsou tedy ve vztahu k zóně SOLO ilustrační.

- Cílem výzvy je poskytnout podporu městům, městským částem, obcím a krajům na odstranění brownfieldů a umožnit následné využití těchto nemovitostí převážně pro podnikání. Projekty mohou být doplňkově využity rovněž pro nepodnikatelské účely včetně výstavby obecních bytů.
- Oprávnění žadatelé: o podporu mohou žádat města, městské části, obce a kraje z celé České republiky
- Výše způsobilých výdajů: výše podpory je min. 1 mil. Kč a max. 80 mil. Kč na jeden projekt
- Míra dotace – max. míra dotace je 50% způsobilých výdajů

Podporované aktivity (příklady):

- výkupy nemovitostí
- přípravná činnost – znalecké posudky, ekologické audity, průzkumné práce, hydrologický průzkum, geologický průzkum, apod.
- projekční činnost ve výstavbě – projektová dokumentace ve všech fázích projektu, DUR, DSP, dokumentace pro zadání veřejné zakázky, realizační dokumentace včetně návrhu stavby, atd.
- regenerace brownfieldu – příprava ploch pro výstavbu (HTÚ), výstavba a opravy nezbytné infrastruktury k objektům, sadové úpravy, vynětí ze ZPF
- rekonstrukce/modernizace objektu – rekonstrukce a opravy objektů, modernizace objektů a výstavba nových budov
- inženýrská činnost – činnosti autorizovaných architektů, autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě nutné pro realizaci, technický dozor investora

Další pravidla (příklady):

- U projektu typu renovace musí dojít k min. 30 % úspoře spotřeby primární energie z neobnovitelných zdrojů oproti výchozímu stavu budovy dle energetického posudku. Pro výdaje na úsporu energie musí být předložen samostatný rozpočet.

Kontakt na poskytovatele podpory: Jan Hana, vedoucí oddělení brownfields Ministerstva průmyslu a obchodu, hana@mpo.cz, tel. 224 853 279

Doporučení: Vzhledem k tomu, že program je zaměřen pouze na projekty zahrnující rekonstrukce či novostavby budov určených k podnikatelskému využití, bude tento program vhodný pouze pro případnou rekonstrukci památkově chráněných objektů v ul. Nádražní na objekty určené k podnikání (které budou v majetku města), a to za předpokladu, že bude pokračovat i po r. 2025. Program by také bylo možné využít pro případnou novostavbu objektu s prostory pro podnikání v gesci města (to je ovšem nepravděpodobné). Pokud bude mít město záměr v tomto směru, bude vhodné v každém případě podat předběžnou projektovou žádost, aby mělo MPO informaci o záměru v pokračování tohoto programu.

Program Smart Parks for the Future Ministerstva průmyslu a obchodu

Program je zaměřen na přípravu podnikatelských parků s malou rozlohou, na rozvoj stávajících průmyslových zón a na regeneraci brownfieldů. Program je realizován v období let 2020-2026, žádosti o podporu je možné podávat kontinuálně. Níže jsou uvedeny podmínky podpory na základě pravidel z března 2024¹⁶.

- Příjemci dotace – obce a kraje
- Maximální výše dotace 70 %
- Minimální výše podpory 1 mil. Kč; maximální výše podpory není stanovena (bude záležet na alokaci a individuálním vyjednávání s poskytovatelem podpory)
- Podmínka přijatelnosti u projektu regenerace brownfieldu – výsledná plocha podnikatelského parku min. 1 ha, max. 20 ha.

Způsobilé výdaje (z hlediska časového rámce):

- ode Dne přijatelnosti (po podání Předběžné žádosti):
 - výkupy
 - projektová dokumentace
 - průzkumné práce
 - ekologický audit
 - výběrová řízení
- ode dne vydání registračního listu (po podání Žádosti o registraci projektu)
 - přípravné a realizační práce spojené s projektem (po kontrole a schválení supervizí)

Podporované aktivity (příklady):

- kupní cena nemovitostí do výše stanovené znaleckým posudkem

¹⁶ <https://www.mpo.gov.cz/assets/cz/podnikani/dotace-a-podpora-podnikani/investicni-pobidky-a-prumyslove-zony/prumyslove-zony/2024/3/Program-SPFF-aktualizace-3.pdf>

- projektová příprava a projektová dokumentace projektu
- hrubé terénní úpravy
- sadové úpravy
- přeložky staveb dopravní a technické infrastruktury
- Odstranění nevyužitelných staveb, včetně staveb dopravní a technické infrastruktury a ekologických zátěží
- Výstavba a rekonstrukce veřejně přístupných komunikací včetně chodníků, veřejného osvětlení a svislého či horizontálního dopravního značení.
- Výstavba a rekonstrukce dešťové kanalizace a objektů sloužících k retenci
- Výstavba či rekonstrukce jednotné či splaškové kanalizace, vodovodu, elektrického vedení a plynovodu včetně provozních objektů; způsobilé jsou pouze výdaje přímo vynaložené Příjemcem podpory
- Výstavba a rekonstrukce sítí elektronických komunikací
- Realizace opatření pro retenci srážkových vod ochrany proti suchu a opatření zlepšující lokální klimatické podmínky
- Odstavná parkoviště s detekcí volných parkovacích míst
- Odstavné pruhy
- Prvky – zázemí elektromobility
- Cyklostezky
- Vysokokapacitní internet

Další pravidla (příklady):

- Pozemky Projektu leží mimo záplavové území (území se nalézá nad hladinou stoleté vody Q_{100})
- Pozemky Projektu nejsou ve střetu s ochrannými pásmy pozemních komunikací, železničních drah, letišť a vodních cest; dobývacími prostory, které by znemožňovaly využití těchto pozemků pro účely Projektu.
- Příjemce dotace nezpůsobil a není odpovědný za stav vyžadující regeneraci dle tohoto Programu v souladu s principem „znečišťovatel platí“, případně není znám znečišťovatel nebo nelze dosáhnout toho, aby tento znečišťovatel nesl tyto náklady.
- Program specifikuje povolené obory činností (CZ-NACE) v podpořeném území (viz Metodický pokyn správce programu). V případě umístění jiné, než povolené činnosti je potřeba s poskytovatelem dotace vyjednat výjimku, nebo může dojít ke krácení podpory.

Kontakt na poskytovatele podpory: Silvie Pochtiolová, odbor brownfields a rozvoje inovačního podnikání Ministerstva průmyslu a obchodu, pochtiolova@mpo.cz, tel. 224 85 31 51 (ústředna)

Doporučení:

Program Smart Parks for the Future nabízí nejlepší podmínky z hlediska šíře podporovaných aktivit pro revitalizaci brownfieldu na průmyslovou / podnikatelskou zónu. Podporována je přitom

komplexní příprava zóny včetně sanace starých ekologických zátěží. Tento titul by tak bylo vhodné využít pro část zóny, kterou by odkoupilo město a zajistilo zde transformaci na podnikatelskou zónu. Vzhledem k návrhu funkčního využití území se nabízí využití tohoto titulu např. pro transformaci Segmentu 2 a 3, (tu část Segmentu 3, který leží nad hranicí záplavového území Q₁₀₀), případně i 4, 5 a 7. Zásadním limitem je ovšem plánované ukončení programu v r. 2026. Do konce r. 2026 musí být ukončena realizace podpořeného projektu a všechny související finanční operace. Ze stávajícího programu tedy není možné transformaci zóny podpořit. Bylo by ovšem vhodné podat předběžnou žádost, která by mj. indikovala potřebu alokace prostředků pro tento program i na nadcházející roky.

Program Brownfieldy Státního fondu pro podporu investic

Program Brownfieldy Státního fondu podpory investic (SFPI) je zaměřený na podporu revitalizace území se starou stavební zátěží na občanské vybavení. Specifikem tohoto programu je, že umožňuje získání dotace, bezúročné půjčky, nebo kombinaci obou nástrojů.

Níže jsou uvedeny podmínky podpory dle Výzvy č. 2 z r. 2022.

- Oprávněný žadatel: územní samosprávný celek.
- Výše způsobilých výdajů: Výše podpory činí v součtu nejméně 400 000 Kč a nejvýše 50 000 000 Kč.
- Míra dotace – 50 % celkových nákladů na revitalizaci, popřípadě revitalizaci a koupi území v případě Sušice. Dále možné získat bezúročný úvěr do výše 40 % celkových nákladů na revitalizaci, popřípadě na revitalizaci a koupi území. Nejméně 10 % celkových nákladů na revitalizaci, popřípadě revitalizaci a koupi území, uhradí klient z vlastních zdrojů.

Podporované aktivity:

- Odstranění, částečné odstranění, opravu, stavební úpravu, přístavbu nebo nástavbu stavby, která je součástí Brownfieldu a není podzemní stavbou, pozemní komunikací, dráhou, vodní cestou, oplocením, opěrnou zdí nebo inženýrskou sítí.
- odstranění, částečné odstranění, opravu, stavební úpravu nebo jinou změnu podzemní stavby, která je součástí území se starou stavební zátěží;
- odstranění, částečné odstranění, opravu nebo jinou změnu zařízení, které je součástí území se starou stavební zátěží;
- provedení stavby nebo zařízení na území se starou stavební zátěží;
- terénní úpravu nebo úpravu zeleně na území se starou stavební zátěží;
- odstranění nebo částečné odstranění pozemní komunikace, dráhy, vodní cesty, inženýrské sítě, oplocení nebo opěrné zdi, které se nacházejí na území se starou stavební zátěží;
- vybudování, umístění nebo úpravu inženýrské sítě, účelové komunikace, chodníku, veřejného osvětlení, laviček, odpadkových košů a jiných prvků městského mobiliáře, opěrné zdi nebo oplocení na území se starou stavební zátěží.

Další pravidla (příklady):

- Brownfieldem se rozumí území se starou stavební zátěží sestávající z pozemku nebo pozemků a nemovitých staveb na nich se nacházejících, pokud: součet zastavěné plochy území dosahuje

výměry alespoň 300 m² nebo podíl zastavěné plochy území dosahuje nejméně 20 % celkové výměry území¹⁷.

- Revitalizací musí vzniknout občanské vybavení – veřejně přístupný park a dále stavba, zařízení nebo pozemek, které jsou určené pro:
 - vzdělávání, výchovu nebo sport
 - kulturu
 - společenské účely
 - sociální služby nebo péče o rodinu
 - potřeby složky integrovaného záchranného systému nebo ochranu obyvatelstva
 - plnění úkolů v rámci veřejné správy
- občanské vybavení vzniklé revitalizací musí být využíváno v souladu s jeho plánovaným využitím alespoň po dobu 10 let od uvedení posledního občanského vybavení vzniklého revitalizací do provozu nebo do doby splacení úvěru, bude-li splacen později.
- realizace až po schválení žádosti

Doporučení: Vzhledem k omezením tohoto programu je program potenciálně vhodný prakticky jen pro podporu konverze památkově chráněných objektů v ul. Nádražní a přilehlých ploch. Dle zjištění z této studie není ve městě poptávka po umístění žádného zařízení občanské vybavenosti v zóně SOLO. Tento, či obdobný program by tak bylo možné využít jen v případě, že se pro památkově chráněné objekty v Nádražní ulici najde využití ve formě veřejné občanské vybavenosti, nebo v případě, že bude v území žádoucí umístit záměr novostavby veřejné občanské vybavenosti. Nad rámec staveb občanské vybavenosti by bylo možné program využít i pro realizaci veřejně přístupného parku. Program je v současné době uzavřen a není známo, zdali v budoucnu bude otevřen obdobný program.

Program dostupné bydlení Státního fondu pro podporu investic

Program je zaměřen na podporu pořízení nebo výstavby bytového domu s dostupnými nájemními byty.

Níže jsou uvedeny podmínky podpory dle Výzvy ze dne 19.9. 2024:

- Oprávněný žadatel: v případě výstavby právnická osoba, v případě pořízení mj. obec nebo právnická osoba zřízená nebo založená obcí
- Míra dotace: Dotace může být poskytnuta až do výše 25 % celkových nákladů způsobilých k podpoře. Výše dotace může být zvýšena při splnění dalších podmínek (vyčlenění nejméně 10 % bytů pro domácnosti pod stanovenou příjmovou úrovní, výstavba v kulturní památce, spotřeba primární neobnovitelné energie pod určitou hranicí) na nejvýše 40 %.
- Úvěr může být poskytnut až do výše 90 % celkových nákladů způsobilých k podpoře
- Dobu splacení úvěru je možné stanovit nejvýše na 30 let

¹⁷ Podle této definice by šlo za brownfield považovat nejspíše jen území s památkově chráněnými objekty v ul. Nádražní (pokud nebude poskytovatel dotace považovat zbořeniště za zastavěné plochy).

- Úroková sazba se stanovuje ve výši základní sazby Evropské unie pro Českou republiku platné ke dni nabytí účinnosti smlouvy o poskytnutí podpory snížené až o 3 procentní body, nejméně však ve výši 1 % a nejvýše ve výši 3 % ročně. Úroková sazba je fixní po celou dobu splácení úvěru.
- Náklady způsobilými k podpoře jsou pouze náklady vzniklé po podání žádosti o podporu
- Všechny smlouvy o poskytnutí podpory musí být uzavřeny nejpozději do pol. roku 2026 (pro uzavření smlouvy je nutné mít stavební povolení)

Další pravidla (příklady):

- pozemek, jehož součástí je stavba, nebo pozemek, na kterém bude provedena výstavba, není v záplavovém území, nebo je nemovitá věc pojistitelná proti povodni a záplavě a vodoprávní úřad pro tento pozemek vydal souhlasné stanovisko s případnými omezujícími podmínkami pro výstavbu,
- podlahová plocha dostupného nájemního bytu nepřekročí 120 m²

Doporučení: Také u tohoto programu není z časového hlediska reálné stihnout získání podpory do ukončení aktuální výzvy. Smlouvu o poskytnutí podpory je možné uzavřít až po získání stavebního povolení a to nejpozději do poloviny roku 2026. Do té doby prakticky není reálné získat stavební povolení na realizaci stavby dostupného nájemního bydlení. Je však možné předpokládat, že podpora dostupného nájemního bydlení bude pokračovat i po ukončení stávajícího programu, minimálně pak ve formě nízkouročeného úvěru. Bylo by tedy vhodné zvážit možnost přestavby památkově chráněných objektů v Segmentu 1, či novostavbu bytových domů pro dostupné bydlení v Segmentu 1 s možností získání nízkouročeného úvěru, případně dotace v nižší výši.

4.1.2 ANALÝZA DALŠÍCH MOŽNOSTÍ

Kromě dotační podpory, která je aktuálně dle zjištění z předchozí kapitoly velmi omezená existují i další možnosti financování revitalizace zóny. Níže jsou stručně představeny tzv. finanční nástroje, zahrnující zejména bezúročné a nízkouročené půjčky, výnosy z prodeje pozemků, spoluúcast investorů a další možnosti získání prostředků na spolufinancování revitalizace zóny.

Finanční nástroje

V ČR by mělo postupně docházet k transformaci podpory z Fondů EU z dominantního využívání dotací na vyšší využívání návratných finančních nástrojů. Mezi ně patří kromě zvýhodněných záruk, a kapitálových vstupů bezúročné a nízkouročené úvěry. Programy podpory formou bezúročných a nízkouročených úvěrů nabízí Národní rozvojová banka (NRB), jejímž akcionářem je Česká republika.

NRB v současné době nabízí podporu výstavby a pořizování tzv. dostupného bydlení formou zvýhodněného úvěru. Tento úvěr je poskytován buď jako doplněk k dotační podpoře z Programu dostupné bydlení SFPI, nebo zvlášť v případě úvěrů ve výši nad 50 mil. Kč.

V minulosti NRB poskytovala úvěry i na podporu budování dopravní a technické infrastruktury, v současné době je však tato podpora ukončena. Předpokládá se ovšem, že s tlakem Evropské Komise na vyšší využívání finančních nástrojů v ČR se bude rozšiřovat poskytování zvýhodněných úvěrů. Proto bude vhodné průběžně sledovat i nabídku podpory Národní rozvojové banky.

Výnosy z prodeje pozemků

V případě, že město v zóně nakoupí pozemky, které bude následně prodávat investorům, a to za kupní cenu, která bude odpovídat stavu pozemků bez zasíťování, může do prodejní ceny pro investory promítnout náklady na zasíťování zóny.

Další možností je uzavření smlouvy s vlastníkem pozemků, který by při prodeji pozemků odváděl městu poplatek za jejich zasíťování.

V každém případě je možné počítat s tím, že výnosy z prodeje pozemků pokryjí náklady na odkup pozemků od současných vlastníků i část nákladů na zasíťování zóny. Problematika výnosů z prodeje pozemků je blíže analyzována v Kapitole 3.5.

Spoluúčast investorů na financování infrastruktury

Další možností pokrytí nákladů města na vybudování veřejné infrastruktury v zóně by bylo zapojení investorů do financování potřebné infrastruktury prostřednictvím jejich přímé účasti na budování infrastruktury. Např. pokud do území přijde investor, pro jehož záměr je potřebná konkrétní dopravní / technická infrastruktura, mohl by investor tuto infrastrukturu vybudovat na vlastní náklady a následně ji převést na město či do vlastnictví příslušných subjektů, což bylo již v minulosti komunikováno s některými investory.

V případě vstupu developera do zóny by mohla být s tímto developerem uzavřena plánovací smlouva, která by definovala rozsah a formu zapojení investora do budování / financování veřejné infrastruktury v zóně.

Další zvažovanou možností je zavedení poplatku pro investory / stavebníky za připojení k veřejné (zejména dopravní) infrastruktuře v zóně.

Možnost zajištění financování prostřednictvím smluvního ujednání s vlastníky pozemků či investory, či případně prostřednictvím poplatků za připojení k veřejné infrastruktuře by musela být dále prověřena prostřednictvím právní analýzy. Ta by mohla být pořízena mj. v rámci řešení smluvních vztahů se stávajícími vlastníky pozemků v zóně. Jejím cílem by bylo doporučení optimálního nastavení smluvních vztahů a zajištění finanční spoluúčasti vlastníků pozemků / investorů na budování veřejné infrastruktury.

Daňové výnosy

Při zvažování přínosů a nákladů realizace veřejné infrastruktury a dalších investic ze strany města v zóně je nutné vzít v potaz i budoucí příjmy do rozpočtu města, které budou generovány revitalizovanou zónou. Daňové příjmy mohou růst v důsledku následujících přínosů revitalizované zóny:

- Vyšší množství a podlahová plocha staveb, které podléhají dani z nemovitých věcí. Na základě kalkulace daně z nemovitých věcí vycházející ze stávajícího stavu lokality a návrhu využití území bylo zjištěno, že při maximálním naplnění zóny dle návrhu (s výjimkou areálu Jihozápadní dřevařské) budou dle současných sazeb daně a místního koeficientu platného od r. 2025 výnosy daně z nemovitých věcí vyšší o cca 2,65 mil. Kč ročně. Přitom je na jednu stranu nutné předpokládat, že naplnění zóny nastane až v dlouhodobém horizontu a nejspíše nedojde k naplnění maximální zastavitelnosti a podlažnosti v zóně (a tím pádem k dosažení uvedených výnosů). Na druhou stranu ovšem může dojít ke zvýšení sazeb daně z nemovitých věcí, nebo místního koeficientu, což by vedlo k dalšímu růstu daňových výnosů. Ty se přitom odvíjejí

zejména ze staveb, zatímco aktuálně jsou v zóně až na památkově chráněné domy č.p. 166 a 226 zdanitelné pouze pozemky, ze kterých má město o řád nižší daňový výnos.

- Vyšší příjmy v rámci rozpočtového určení daní. Daňové příjmy města v rámci RUD se odvíjejí od výměry území města, počtu obyvatel a počtu dětí a žáků škol zřizovaných městem. Rozvoj zóny povede k růstu počtu obyvatel města i počtu dětí a žáků škol zřizovaných městem. Daňové příjmy do rozpočtu města (kromě daně z nemovitých věcí a odvodů za odnětí půdy ze ZPF) činily v r. 2023 zhruba 20 200 Kč na jednoho obyvatele. Při růstu počtu obyvatel se budou daňové příjmy města zvyšovat o částku blíží se této částce na každého nového obyvatele. Pokud by se podařilo realizaci zóny zvýšit počet obyvatel města o 500 obyvatel, zvýšily by se daňové příjmy města nad rámec daně z nemovitých věcí o dalších zhruba o 10 mil. Kč ročně.
- V případě budoucích změn RUD u daně z příjmů právnických osob ve prospěch měst a obcí, na jejichž území jsou jejich provozovny dojde k dalšímu růstu daňových příjmů města.
- V případě umístění veřejných parkovacích stání nebo parkovacího domu, kde bude zpoplatněné stání, dojde také k růstu příjmů z místního poplatku za parkování a odstavování vozidel.

Revitalizace v gesci soukromého investora

Pokud město nebude chtít být investorem transformace zóny, může zónu, či její část nabídnout soukromému developerovi. Ten však bude usilovat o minimalizaci investičních nákladů a maximalizaci výnosů. Oproti návrhu funkčního využití území a zejména pak návrhu skeletu veřejné infrastruktury a veřejných prostranství v zóně by soukromý developer nejspíše usiloval o minimalizaci délky veřejných komunikací a sítě technické infrastruktury a rozsahu veřejných prostranství. Pokud by soukromý developer zajišťoval na své ekonomické riziko transformaci větší části zóny, lze předpokládat snahu o realizaci co nejrozsáhlejších areálů, případně i staveb s co nejchopodárnějším napojením na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu. Namísto navržené sítě veřejných komunikací by tak zóna ve výsledku byla méně rozčleněna komunikačním skeletem a nebylo by zde umožněno umístění většího množství prostorově méně rozsáhlých areálů. Město by také mělo menší vliv na výslednou skladbu uživatelů území. Bylo by tedy potřeba hledat proveditelný kompromis mezi představami města a ekonomickou proveditelností, resp. návratností pro investora. V případě, že město nedokáže zajistit přípravu celé zóny pro příchod investorů, je však i tato varianta jednou z možností řešení.

Možnost prodeje pozemků

Krajní možností v případě nepříznivé ekonomické situace města je odprodej pozemků v zóně bez jejich zasíťování.

4.2 NÁVRH IMPLEMENTAČNÍ STRUKTURY

V této kapitole je navrhnout další postup v přípravě revitalizace zóny s orientačním harmonogramem, její organizační zabezpečení a etapizace revitalizace zóny.

4.2.1 HARMONOGRAM

Níže je na základě aktuální situace navrhnout orientační harmonogram přípravy revitalizace zóny SOLO až do okamžiku zahájení stavebních prací na páteřní veřejné infrastruktuře. Je ovšem potřeba si uvědomit, že přípravu revitalizace zóny může ovlivnit řada faktorů, které mohou vést i k zásadnímu zdržení. Zásadním předpokladem pro zdárnou přípravu je především politická shoda na potřebných krocích (zejména pak na výdajích města při revitalizaci zóny) a nalezení shody s vlastníky pozemků o podmínkách majetkoprávního vypořádání.

Tabulka 10: Orientační harmonogram aktivit pro přípravu revitalizace zóny SOLO

Aktivita / rok	2024	2025				2026				2027				2028
kvartál	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	+
Majetkoprávní vypořádání	*					€								
Příprava projektu AR a žádosti o dotaci														
Podání žádosti o dotační podporu AR														
VŘ na zhotovitele AR														
Rozhodnutí o poskytnutí dotace na AR														
Zpracování Analýzy rizik kontaminace						?								
Případné VŘ na sanaci kontaminace														
Případná sanace starých ekologických zátěží														
VŘ na průzkumy a PD pro etapy VK1 – VK5														
Zpracování průzkumů														
Zpracování PD pro etapy VK1-VK5														
Zpracování ÚS pro veřejná prostranství														
VŘ na zpracování ÚS pro plochu Segmentu 1														
Zpracování ÚS pro plochu Segmentu 1														
Případná realizace zjišťovacího řízení EIA														
Případná realizace "velké EIA"														
Stavební řízení pro etapy VK1-5														
Realizace zasíťování počínaje etapou VK1														⚡

Pozn.: AR = analýza rizik kontaminace. PD = projektová dokumentace. ÚS = územní studie. VK = etapa realizace veřejných komunikací a technické infrastruktury. * značí počátek jednání s vlastníky pozemků v zóně. € značí okamžik, kdy budou v majetkoprávním vypořádání moci být zohledněny náklady sanace kontaminace na základě zpracované Analýzy rizik. ? zvýrazňuje klíčový okamžik zjištění potřeby sanace kontaminace, která může oddálit a prodrazit revitalizaci zóny. ⚡ značí začátek stavebních prací na zasíťování zóny. Kurzívou jsou značeny aktivity, jejichž realizace není jistá, resp. vyplývá ze zjištění v procesu přípravy revitalizace zóny.

Do orientačního harmonogramu byly uvedeny následující aktivity, které bude potřeba v rámci přípravy revitalizace zóny v nejbližších letech realizovat (kurzívou jsou označeny aktivity, jejichž realizace vyplývá z pozdějších zjištění v procesu přípravy revitalizace zóny):

- Vyjednávání s majitelem / majiteli pozemků o možnostech jejich odkupu ze strany města, předkupním právem a řešení zasilování pozemků / vybudování komunikačního skeletu (za jakých podmínek získá město právo k pozemkům)
- Příprava projektu Analýzy rizik kontaminace a žádosti o dotační podporu
- Podání žádosti o dotační podporu Analýzy rizik kontaminace v rámci výzvy č. 67 OPŽP
- Výběr dodavatele Analýzy rizik kontaminace
- Vydání Rozhodnutí o poskytnutí dotace na Analýzu rizik kontaminace
- Zpracování Analýzy rizik kontaminace
- *Případné VŘ na sanaci kontaminace*
- *Případná sanace starých ekologických zátěží*
- VŘ na dodavatele průzkumů v území (geodetické zaměření území, hydrogeologický průzkum, dendrologický průzkum) a zpracování projektové dokumentace pro komunikační skelet a síť technické infrastruktury v zóně
- Zpracování územní studie pro veřejná prostranství v zóně SOLO Sušice
- VŘ na zpracování územní studie pro plochu Segmentu 1
- Zpracování územní studie pro plochu Segmentu 1 dle požadavků územního plánu
- Zpracování projektové dokumentace pro komunikační skelet v území
- *Realizace zjišťovacího řízení EIA k záměru revitalizace zóny (tzv. „malá EIA“)*
- *Realizace hodnocení EIA (tzv. „velká EIA“)*
- Realizace zasilování počínaje etapou VK1

Z harmonogramu vyplývá několik klíčových okolností přípravy revitalizace zóny. Zcela zásadní pro celý proces je úspěšná majetkoprávní příprava, resp. nalezení shody se stávajícími vlastníky o způsobu majetkoprávního vypořádání. Do toho bude nezbytné promítnout zjištění z Analýzy rizik kontaminace, která stanoví případné požadavky na nezbytné sanační práce a jejich orientační náklady. Ty by měly být promítnuty do majetkoprávního vypořádání (např. snížením prodejní ceny o náklady sanace). Do doby zjištění nákladů případné sanace tak proces majetkoprávního vypořádání nemůže být zcela ukončen.

Analýzu rizik kontaminace je vhodné pořídit co nejdříve a pro její financování využít Výzvy č. 67 OP Životní prostředí. Doporučujeme podat žádost o dotační podporu v prvních měsících roku 2025, ale s výběrovým řízením na zhotovitele a zahájením prací na analýze nečekat na rozhodnutí o poskytnutí podpory, aby mělo město co nejdříve k dispozici zjištění o nutnosti případné sanace.

Projektové přípravě má dále předcházet, resp. se s ní koordinovat zpracování dvou územních studií (ÚS):

- ÚS veřejných prostranství v zóně
- ÚS pro Segment 1 (JZ cíp zóny) dle požadavku územního plánu

Zejména z první uvedené územní studie má vzejít zpřesnění požadavků na podobu veřejných prostranství, resp. veřejné dopravní infrastruktury etap VK1 až VK5, které budou následně projektovány.

Zásadní součástí přípravy revitalizace bude zpracování projektové dokumentace pro společné povolení (územní rozhodnutí a stavební povolení) a na ni navazující prováděcí projektové dokumentace pro etapy VK1 až VK5 zahrnující páteřní síť dopravní a technické infrastruktury a související plochy veřejné zeleně v zóně. Součástí zpracování bude v první řadě pořízení doplňujících průzkumů (geodetické zaměření území, dendrologický průzkum, biologický průzkum, inženýrsko-geologický a hydrologický průzkum), které budou podkladem pro projekční práce. Inženýrsko-geologický a hydrologický průzkum přitom bude vhodné provázat s analýzou rizik kontaminace tak, že budou realizované vrty a sondy použity pro oba účely najednou (případně by mohl být rovnou zadán jako součást Analýzy rizik). Projektovou dokumentaci je možné pořídit ve dvou etapách (VK1+VK2 a VK3+VK4+VK5), nebo najednou. Přitom počítáme s tím, že samotná realizace by byla po etapách.

Kritickým faktorem v přípravě zóny je případná sanace kontaminace, která bude stanovena v rámci Analýzy rizik. Pokud by byla vysoce náročná a nákladná, mohla by realizaci zóny na delší dobu zablokovat.

Neznámou je zatím také to, zdali bude potřeba postoupit záměry revitalizace zóny do zjišťovacího řízení, nebo hodnocení EIA. V případě realizace zóny po etapách (a předkládání žádostí o společné povolení stavby po etapách a nikoliv vcelku) záměry nejspíše nepřekročí limity, které zakládají povinnost realizace zjišťovacího řízení (a v případě nálezu významných vlivů na ŽP pak samotného hodnocení EIA). Bude ovšem záležet na posouzení kompetentních orgánů. Níže jsou uvedeny relevantní faktory a limity dle Přílohy č. 1 Zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, jejichž překročení zakládá povinnost zjišťovacího řízení orgánem kraje (Odborem ŽP Plzeňského kraje):

- Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než 4 jízdních pružích od stanovené délky (a); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (a) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (b).
 - a) 2 km;
 - b) 1000 voz/24 hod
- Průmyslové zóny a záměry rozvoje průmyslových oblastí s rozlohou od stanoveného limitu.
 - 20 ha
- Záměry rozvoje sídel s rozlohou záměru od stanoveného limitu.
 - 5 ha

Samotnou realizaci stavebních prací na veřejné infrastruktuře v zóně tak při realizaci přípravných aktivit uvedených v harmonogramu lze očekávat spíše až od r. 2028.

Zároveň je potřeba upozornit na personální náročnost přípravy zóny. V procesu přípravy bude potřeba připravit a zadministrovat několik výběrových řízení, dohlížet na dodavatele průzkumů, projektové dokumentace a územních studií a poskytovat jim součinnost, koordinovat jednání s dotčenými aktéry a orgány státní správy, jednat s veřejností, jednat s poskytovateli podpory a dodávat jim potřebné podklady apod. Návrh personálního zajištění přípravy revitalizace zóny je uveden v následující podkapitole.

4.2.2 PERSONÁLNÍ ZAJIŠTĚNÍ

Příprava zóny by měla být zajištěna především následujícím personálem:

- Funkcionáři, kteří mají nad přípravou zóny politickou, resp. odbornou záštitu (výkon v rámci stávajících funkcí):
 - pověřený člen vedení města
 - městský architekt
- Projektový tým (angažovaný specificky pro práci na projektu)
 - projektový manažer
 - technický manažer
 - ekonom / účetní
 - asistent / asistentka

U pověřeného člena vedení města a městského architekta předpokládáme, že se budou v přípravě zóny angažovat v rámci výkonu své funkce.

Naopak u projektového týmu předpokládáme, že bude sestaven specificky pro práci na přípravě zóny buď z externích pracovníků, nebo ze stávajících pracovníků Městského úřadu, kterým ale bude část úvazku vyčleněna pouze na výkon činností souvisejících s přípravou zóny (tedy že jim budou pro zajištění potřebných kapacit proporcionálně poníženy ostatní pracovní činnosti). Míra zapojení jednotlivých členů týmu a míra časové náročnosti výkonu jejich pozice se bude lišit podle fáze přípravy zóny.

Projektový manažer pro přípravu zóny by měl být angažován hned, jakmile dojde k dohodě o odkupu pozemků v zóně městem, nebo zahájení realizace přípravných aktivit. Technický manažer projektu by měl být angažován v rámci přípravy zadání VŘ na dodavatele průzkumů a PD etap VK1-VK5. Ekonom / účetní by měl být angažován buď v návaznosti na realizaci dotačních projektů, nebo při realizaci VŘ na zhotovitele stavebních prací. Asistent by měl být angažován v okamžiku přípravy VŘ na zhotovitele projektové dokumentace etap VK1-VK5 (tedy prakticky hned po angažování projektového manažera). Vzhledem ke spíše nižší časové náročnosti pozic ekonoma a asistenta i dostatku odborných kapacit pro výkon těchto pozic by tyto pozice mohl vykonávat určený personál Městského úřadu (za předpokladu uvolnění kapacit pro výkon činnosti na projektu). V pozdějších fázích realizace projektu, kdy budou realizovány stavební práce, jednání s potenciálními investory a případně i dotační projekty, se bude časová náročnost pro projektový tým zvyšovat a bude tak žádoucí i zvyšování úvazků členů projektového týmu.

Níže je uveden orientační popis činností zapojených funkcionářů a členů projektového týmu.

Pověřený člen vedení města

- politická záštita nad transformací zóny
- vedení jednání s vlastníky pozemků a dotčenými aktéry
- vedení jednání s nadřazenými orgány a dalšími aktéry (např. MŽP ve věci kontaminace, Plzeňský kraj ve věci krajských silnic, apod.)
- dohled nad prací projektového týmu
- komunikace s veřejností

Městský architekt

- příprava zadání územních studií
- rozpracování územní studie veřejných prostranství
- dohled nad zpracováním územních studií
- odborná spolupráce na přípravě zadání výběrových řízení na dílčí aktivity přípravy revitalizace zóny
- odborná spolupráce / oponentura přípravy projektové dokumentace
- účast na jednáních se zpracovateli průzkumů a projektové dokumentace
- účast na jednáních s dalšími zainteresovanými aktéry a dotčenými orgány státní správy

Projektový manažer (manažer transformace zóny)

- po dohodě o odkupu pozemků v zóně městem úvazek 0,5; v návaznosti na zahájení stavebních prací případně zvýšení úvazku
- řízení a koordinace aktivit přípravy a realizace transformace zóny,
- řízení a koordinace financování (dotačních projektů, a dalších způsobů financování přípravy a realizace zóny),
- hledání vhodných zdrojů financování (ve spolupráci s ekonomem) a koordinace dotačního managementu,
- kontrola plnění harmonogramu, rozpočtu, finančního plánu,
- průběžné sledování čerpání rozpočtu, řízení cash-flow projektu a dodržování celkového projektového rozpočtu,
- v součinnosti s vedením města rozhodování o změnách v projektu,
- kontrola kvality plnění (kontrola konkrétních výstupů z projektových činností převzatých od dodavatelů technickým manažerem),
- koordinace přípravy podkladů pro administrátora veřejných zakázek,
- průběžné provádění analýzy projektových rizik a zajištění nápravných opatření,
- řešení operativních otázek a případných problémů,
- předávání informací pracovní skupině složené ze zastupitelů a dalších aktérů,
- informování Městského úřadu,
- spolupráce s dotčenými aktéry a subjekty (vlastníci okolních pozemků, investoři apod.),
- komunikace s orgány státní správy, samosprávy a dalších dotčených subjektů,
- v případě financování projektu z externích zdrojů:
 - o zodpovědnost za soulad projektu s podmínkami poskytované podpory,
 - o monitoring projektu ve všech jeho fázích, zpracování zpráv o realizaci,
 - o monitoring a kontrola plnění výstupů (indikátorů) projektu,
 - o zodpovědnost za splnění podmínek na publicitu,
 - o zajištění součinnosti při kontrolách a auditech v souvislosti s realizací projektu,
 - o komunikace s poskytovatelem podpory a ostatními orgány státní správy, samosprávy.

Technický manažer

- po zahájení investiční přípravy zóny úvazek 0,5
- zodpovědnost za přípravu a realizaci technických částí projektu (průzkumy, AR kontaminace, příprava PD, realizace stavby),
- zpracování podkladů pro administrátora veřejných zakázek,
- koordinace realizace průzkumů a AR kontaminace,
- koordinace přípravy projektové dokumentace stavby, inženýrská činnost,

- dohled nad prováděním stavby, kontrola dodržování harmonogramu stavby a finančního plánu,
- investiční, stavební a technické řízení a dohled na přípravě a realizaci stavby,
- řízení, dohled a koordinace dodavatelů stavebních a technických částí projektu,
- koordinace TDS, koordinátora BOZP, autorského dozoru,
- koordinace kontrolních dnů (ve spolupráci s TDS), účast na kontrolních dnech,
- kontrola stavebního deníku,
- analýza nákladů stavby v jejím průběhu,
- zajištění administrace změn stavby a jejich projednání, zadání v souladu se ZVZ a smluvní ošetření,
- kontrola (ve spolupráci se stavebním a autorským dozorem) kvality stavebních výstupů projektu, kontrola a přejímání dodávek, kontrola správnosti a úplnosti daňových dokladů,
- organizace předání staveniště,
- organizace a přejímka dokončené stavby vč. veškeré dokumentace, kontrola odstranění zjištěných vad a nedodělků,
- organizace kolaudačního řízení,
- předání dokumentace skutečného provedení stavby zástupcům investora, předložení závěrečného vyúčtování a celkového zhodnocení stavby,
- součinnost při kontrolách a auditech.

Ekonom/účetní

- angažování buď v návaznosti na realizaci dotačních projektů, nebo při realizaci VŘ na zhotovitele stavebních prací na etapách VK1-VK5; úvazek 0,25
- vedení projektového účetnictví podle zákona o účetnictví,
- kontrola účetní a ekonomické způsobilosti výdajů,
- finanční výkaznictví, příprava podkladů pro další analýzy a hodnocení projektu,
- zodpovědnost za kontrolu náležitostí faktur ze strany dodavatelů,
- závěrečné vyúčtování projektu,
- archivace a shromažďování účetní a daňové dokumentace projektu dle předepsané lhůty,
- inventarizace majetku,
- součinnost při kontrolách projektu,
- V případě financování projektu z externích zdrojů:
 - příprava finančních podkladů pro zprávy o realizaci a žádosti o platbu,
 - vedení projektového účetnictví v souladu s pravidly dotačního titulu.

▪ Asistent/ka

- angažování při příležitosti zahájení přípravy VŘ na zpracovatele projektové dokumentace etap VK1-VK5, úvazek 0,25 (v průběhu projektu může být zvýšen)
- administrativní činnosti,
- spolupráce na přípravě podkladů pro výběrová řízení,
- spolupráce na přípravě podkladů pro dotační management (dotační žádosti a administrace dotačních projektů),
- zajištění komunikace v rámci projektového týmu,
- zajištění chodu kanceláří projektového týmu,
- přijímání a předávání všech písemností týkajících se projektu,
- příprava podkladů pro monitorování a finanční řízení projektu,
- administrativní činnost (kopírování, skenování, drobné pochůzky),

- pořizování fotodokumentace.

Další potřebné pozice (mimo projektový tým)

Administrátor výběrových řízení

- administrace výběrových řízení, do kterých připraví podklady projektový tým
- předpoklad výkonu osobou, která zajišťuje administraci výběrových řízení pro město

Zpracovatel a administrátor dotačních žádostí

- příprava žádostí o dotační (či jinou podporu)
- administrace dotačních projektů v případě jejich realizace
- předpoklad výkonu externím dodavatelem

Specialista na komunikaci s veřejností

- komunikace záměru, jeho přínosů a nákladů vůči veřejnosti
- komunikace potenciálně konfliktních aspektů záměru vůči veřejnosti
- zprostředkování výhrad veřejnosti investorovi a projektantům
- průběžné informování veřejnosti o stavu přípravy a realizace záměru

Příprava zóny bude organizačně a časově náročná a bude vyžadovat vytvoření projektového týmu a podporu dalších osob na straně města. Nad přípravou by měl mít záštitu pověřený člen vedení města a podílet se na ní městský architekt. Projektový tým by měl být složený z projektového manažera, technického manažera, ekonoma/účetního a asistenta. Dále bude potřeba součinnost administrátora výběrových řízení a zpracovatele a administrátora dotačních žádostí. Některé činnosti bude možné zajistit za předpokladu dostatečných časových kapacit kmenovými pracovníky městského úřadu, u jiných bude vhodné angažování externích expertů. Časová náročnost jednotlivých pozic a potřeba jejich obsazení se bude v průběhu přípravy vyvíjet. Po dosažení dohody o majetkoprávním vypořádání se stávajícími vlastníky bude vhodné angažování projektového manažera a jeho asistenta.

Etapizace

Vzhledem k finanční náročnosti, snaze o umožnění čerpání dotační podpory z budoucích dotačních titulů, organizační náročnosti a potenciálních rizik doporučujeme revitalizaci zóny SOLO po etapách. Smyslem etapizace je mj. snížení okamžité investiční náročnosti, umožnění případného čerpání dotační podpory z budoucích dotačních titulů (kde může být etapizace výhodná mj. kvůli omezení maximální výše podpory) a možnost intenzivnějšího provázání investic do veřejné infrastruktury s příchodem investorů (a tím pádem zajištění co nejrychlejší návratnosti investic).

Etapizace je nastíněna v Kapitole 3.4.1, kde je popsána na stavbách dopravní infrastruktury. S nimi vždy souvisí i stavby sítí příslušné technické infrastruktury, které budou umísťovány pod komunikace, nebo v jejich koridoru. Návrh etapizace je zrekapitulován v následující tabulce.

Tabulka 11: Návrh etapizace

ČÍSLO SEGMENTU	FUNKČNÍ PLOCHA	PŘÍBLIŽNÁ VÝMĚRA SEGMENTU [m ²]	INVESTIČNÍ NÁKLADY (v Kč)
VK1	PV/SM	4 261	30 013 000
1	SM	29 123	
VK2	VD	1 981	9 927 500
2	VD	8 000	
3	VD	11 504	
VK3	PV/VL	17 935	119 235 500
4	VL	31 720	
VK4	VL	2 874	17 195 500
5	VL	23 205	
7	VL	30 330	
VK5	NL/VL	2 210	17 061 000
8	VL	14 303	
6	VL	72 952	
CELKEM		250 398	193 432 500

Zdroj: vlastní zpracování

Pozn.: PV = plochy veřejných prostranství s převahou zpevněných ploch; SM = plochy smíšené obytné městské; VD = plochy pro drobnou výrobu a výrobní služby; VL = plochy pro lehký průmysl; NL = plochy lesní.

Rozvoj jednotlivých segmentů je podmíněn realizací staveb páteřní veřejné infrastruktury. Rozvoji Segmentu 1 by tak měla předcházet etapa VK1. Po ní je možné realizovat i části segmentů 2 a 3, které je ovšem možné dokončit až po realizaci etapy VK2. Páteřní veřejnou infrastrukturu je v zóně možné budovat ve výše uvedených 5 etapách, nebo je možné realizovat více etap najednou. Při případném spojení více etap doporučujeme realizovat najednou etapy VK1 a VK2. Spojit lze také realizaci etap VK3 a VK4, po nichž lze zrealizovat development segmentů 4, 5 a 7. Vzhledem k vysoké investiční náročnosti doporučujeme u etapy VK3 počkat na příchod investora, jehož vstup do zóny umožní alespoň částečnou návratnost této investice, nebo na vypsání vhodného dotačního titulu. Realizace etapy VK5 dává smysl při provázání s realizací přeložky silnice II/169 tak, aby po realizaci etapy VK5 bylo možné svést těžkou nákladní dopravu ze zóny přímo do Pražské ulice a minimalizovat tak negativní dopady těžké nákladní dopravy na město. Etapizaci výstavby páteřní veřejné infrastruktury může ovlivnit také případná realizace přeložky silnice II/169 v případě, že nepovede po východním okraji zóny, ale přímo přes zónu (což je jedna z možných variant přeložky).

Detailní představu o etapizaci poskytuje Příloha č. 3, kde jsou etapy VK1 až VK5 znázorněny ve výkresech spolu s realizací navazujících segmentů. V Příloze č. 4 jsou vyčísleny parametry staveb dle jednotlivých etap a segmentů, včetně odhadu investičních nákladů a potenciálních výnosů.

4.3 SHRnutí

Vzhledem k současným prakticky neexistujícím možnostem získání zásadnější veřejné podpory revitalizace zóny doporučujeme etapizaci transformace zóny a přípravu města na skutečnost, že vynaložené prostředky se budou městu vracet postupně a se značným časovým odstupem. Z existujících zdrojů vnější podpory doporučujeme bezodkladně využít dotační podporu na realizaci průzkumu kontaminace z OPŽP. Doporučujeme sledovat podporu odstranění kontaminace z OPŽP, kde bude vypsána výzva na začátku r. 2025. Dále doporučujeme zajištění financování výkupu pozemků v zóně z vlastních zdrojů města, nebo formou komerčního úvěru. Riziko vícenákladů v důsledku nutnosti sanace kontaminace doporučujeme smluvně ošetřit v rámci smluv o výkupu pozemků v zóně od stávajících vlastníků. Před investicemi do zasítování, resp. transformace zóny doporučujeme v první řadě prověření aktuální nabídky podpory a podání předběžné projektové žádosti do programu Smart Parks for the Future, případně dalších relevantních programů, ve kterých zatím není alokace podpory na další období. Také doporučujeme průběžné ověřování možností získání podpory formou bezúročných, nebo nízkouročených úvěrů či jiných finančních nástrojů u Národní rozvojové banky.

Kromě veřejné podpory může město pro financování revitalizace zóny využívat vlastní zdroje a příjmy. Při etapizaci rozvoje zóny bude možné pro spolufinancování pozdějších etap využívat výnosy z prodeje zasítovaných pozemků z dřívějších etap. Na financování rozvoje zóny se mohou podílet také soukromí investoři, např. prostřednictvím plánovacích smluv, nebo poplatků za připojení k veřejné infrastruktuře. Pro tento případ doporučujeme pořízení právní analýzy, která by specifikovala vhodnou formu zapojení soukromého kapitálu. Dále může město využít možnosti zapojení soukromého developera, což by ovšem obnášelo preferenci maximalizace ekonomické návratnosti nad urbanistickými a dalšími zájmy. V případě ekonomických potíží města by mohlo město prodat i nezasítované pozemky v zóně. Při revitalizaci zóny ovšem dojde k dlouhodobému zvýšení daňových příjmů města, a to jak prostřednictvím vyšších výnosů daně z nemovitých věcí, tak prostřednictvím vyšších příjmů v rámci rozpočtového určení daní.

V následujících letech bude v rámci přípravy revitalizace zóny potřeba provést majetkoprávní vypořádání, které bude provázané s analýzou rizik kontaminace a vyčíslením případných nákladů sanace kontaminace. Dále bude potřeba zpracovat územní studii Segmentu 1, územní studii veřejných prostranství v zóně, pořídit průzkumy potřebné pro projekční práce a projektovou dokumentaci pro stavbu veřejné infrastruktury. Zahájení stavby může být přitom oddáleno v případě nezbytných sanačních prací a realizace hodnocení EIA. Zahájení stavby veřejné infrastruktury lze reálně očekávat nejdříve na přelomu let 2027/2028. Z finančního a organizačního hlediska doporučujeme realizaci staveb veřejné infrastruktury a revitalizace zóny po etapách.

Příprava zóny bude organizačně a časově náročná a bude vyžadovat vytvoření projektového týmu a podporu dalších osob na straně města. Nad přípravou by měl mít záštitu pověřený člen vedení města a podílet se na ní městský architekt. Projektový tým by měl být složený z projektového manažera, technického manažera, ekonoma/účetního a asistenta. Dále bude potřeba součinnost administrátora výběrových řízení a zpracovatele a administrátora dotačních žádostí a doporučujeme také zapojení specialisty na komunikaci s veřejností. Některé činnosti bude možné zajistit za předpokladu dostatečných časových kapacit kmenovými pracovníky městského úřadu, u jiných bude vhodné angažování externích expertů. Časová náročnost jednotlivých pozic a potřeba jejich obsazení se bude v průběhu přípravy vyvíjet. Po dosažení dohody o majetkoprávním vypořádání se stávajícími vlastníky bude vhodné angažování projektového manažera, technického manažera a asistenta.

Zpracovatel studie doporučuje realizovat revitalizaci zóny po etapách. To by umožnilo snížit okamžitou investiční a personální náročnost, případné čerpání dotační podpory z budoucích

dotačních titulů a financovat pozdější etapy z výnosů prodeje zasíťovaných pozemků. Je navrženo 5 etap budování páteřní dopravní a technické infrastruktury v zóně, kterými je podmíněna revitalizace jednotlivých segmentů. Přitom je možné realizovat více etap najednou. S realizací investičně nejnáročnější etapy VK3 bude vhodné vyčkat na příchod investora, který zajistí alespoň částečnou návratnost investice, nebo na vypsání vhodného dotačního titulu.

5

POUŽITÉ ZDROJE

Tištěné zdroje

(Pozn.: Některé tištěné zdroje jsou dostupné též v elektronické verzi.)

Drážní úřad (2024): Seznam provozovaných vleček na území ČR (k 12. 1. 2024). Dostupné z: <https://ducrcz/wp-content/uploads/2024/01/Seznam-provozovanych-vlecek-12.1.2024.pdf>

Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Plzeňského kraje 2023. Dostupné z: <https://prvk.plzensky-kraj.cz/prvk/karty/prehled>

Program rozvoje Plzeňského kraje 2022+. Dostupné z: <https://www.plzensky-kraj.cz/program-rozvoje-plzenskeho-kraje-2022-schvalen>

Strategický plán města Sušice na období 2024-2030 (pracovní nepublikovaná verze)

Technická norma ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích

Územně analytické podklady pro správní obvod ORP Sušice. Úplná aktualizace ÚAP ORP Sušice 2020. Dostupné z: <https://geoportal.plzensky-kraj.cz/portal/uzemne-analyticke-podklady>

Územní plán města Sušice (2022). Dostupné z: <https://www.mestosusice.cz/mususice/uzemniplan.asp>

Územní plány obcí (2024). Dostupné z: <https://geoportal.plzensky-kraj.cz/portal/uzemni-planovani>

Zákon č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2005-127>

Zákon č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-458>

Webové stránky

Archiv ortofotomap Českého ústavu zeměměřičského a katastrálního (2024). Dostupné z: https://geoportal.cuzk.cz/WMS_ORTOFOTO_ARCHIV/WMSservice.aspx?

ČSÚ (2024): Ceny nemovitostí - 2020–2022. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/ceny-nemovitosti-l2qll64pxr>

Integrovaná doprava Plzeňského kraje (2024): Tarifní zóny IDPK na železničních tratích. https://www.idpk.cz/data/folders/2023_vlaky-f7854.pdf

Krajský úřad Plzeňského kraje. Dostupné z www: <https://www.plzensky-kraj.cz/>

Mapy.cz. Dostupné z www: <https://mapy.cz/>

Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR (2024a): Program Regenerace a podnikatelské využití brownfieldů. Dostupné z www: <https://www.mpo.gov.cz/cz/podnikani/dotace-a-podpora-podnikani/podpora-brownfieldu/program-regenerace-a-podnikatelske-vyuziti-brownfieldu---vyzva-vi--2023--275525/>

Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR (2024b): Aktualizace Programu na podporu podnikatelských průmyslových parků Smart Parks for the Future. Dostupné z www: <https://www.mpo.gov.cz/cz/podnikani/dotace-a-podpora-podnikani/investicni-pobidky-a>

prumyslove-zony/prumyslove-zony/aktualizace-programu-na-podporu-podnikatelskych-prumyslovych-parku-smart-parks-for-the-future--280285/

Národní památkový ústav (2024): Památkový katalog. Dostupné z [www: https://www.pamatkovykatalog.cz/byv-sirkarna-solo-12911832](https://www.pamatkovykatalog.cz/byv-sirkarna-solo-12911832)

Národní rozvojová banka (2024): Veřejný sektor – financování. Dostupné z [www: https://www.nrb.cz/verejny-sektor/financovani/](https://www.nrb.cz/verejny-sektor/financovani/)

Policie ČR (2024): Mapa dopravních nehod. <https://nehody.policie.cz/>

Ředitelství silnic a dálnic (2024): Celostátní sčítání dopravy 2020. https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/informations/default.aspx

SEKM (2024): Systém evidence kontaminovaných míst. Solo Sušice – European Property Group, a.s. Dostupné z [www: https://www.sekm.cz/portal/areasource/details/59601002/](https://www.sekm.cz/portal/areasource/details/59601002/)

Správa železnic (2024): Prohlášení o dráze. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/dopravci/prohlaseni-o-draze>

Sreality.cz (2024): Cenová mapa. Dostupné z [www: https://www.sreality.cz/cenova-mapa/](https://www.sreality.cz/cenova-mapa/)

Státní fond pro podporu investic (2024a): Program Brownfieldy. Dostupné z [www: https://sfpi.cz/brownfieldy/](https://sfpi.cz/brownfieldy/)

Státní fond pro podporu investic (2024b): Program Dostupné nájemní bydlení. Dostupné z [www: https://sfpi.cz/dostupne-bydleni/](https://sfpi.cz/dostupne-bydleni/)

Veřejná databáze ČSÚ (2024). Dostupné z [www: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/](https://vdb.czso.cz/vdbvo2/)

67. výzva OPŽP – Průzkum kontaminace životního prostředí. Dostupné z [www: https://opzp.cz/dotace/67-vyzva/](https://opzp.cz/dotace/67-vyzva/)

72. výzva OPŽP – Ekologické zátěže. Dostupné z [www: https://opzp.cz/dotace/72-vyzva/](https://opzp.cz/dotace/72-vyzva/)

63. výzva IROP - Zelená infrastruktura – SC 2.2 (MRR). Dostupné z [www: https://irop.gov.cz/cs/vyzvy-2021-2027/vyzvy/63vyzvairop](https://irop.gov.cz/cs/vyzvy-2021-2027/vyzvy/63vyzvairop)

36. výzva IROP – Infrastruktura pro cyklistickou dopravu – SC 6.1 (PR). Dostupné z [www: https://irop.gov.cz/cs/vyzvy-2021-2027/vyzvy/36vyzvairop](https://irop.gov.cz/cs/vyzvy-2021-2027/vyzvy/36vyzvairop)

6

PŘÍLOHY

PŘÍLOHA 1: Schémata a výkresy k analytické části

Příloha č. 1 je přiložena v souboru Rozvojová studie Solo Sušice_Příloha č. 1.pdf.

Příloha č. 2: Výkresy k návrhu variant funkčního využití území

Příloha č. 2 je přiložena v souboru Rozvojová studie Solo Sušice_Příloha č. 2.pdf.

Příloha č. 3: Výkresy vybrané varianty a etapizace rozvoje území

Příloha č. 3 je přiložena v souboru Rozvojová studie Solo Sušice_Příloha č. 3.pdf.

Příloha č. 4: Tabulkový přehled výsledné varianty

Příloha č. 4 je přiložena v souboru Rozvojová studie Solo Sušice_Příloha č. 4.xls.

Příloha č. 5: Hydrotechnická bilance

Příloha č. 5 je přiložena v souboru Rozvojová studie Solo Sušice_Příloha č. 5.xls.