

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

KATEDRA APLIKOVANÉ GEOINFORMATIKY A ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ



Územní studie v Novém Strašecí

Master plan in Nové Strašecí

Diplomová práce

Vedoucí práce: Ing. arch. Vladka Kirschner, Ph.D.

Autorka: Bc. Anna Kočová

PRAHA, 2020

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Anna Kočová

Rozvoj venkova a zemědělství
Prostorové plánování

Název práce

Územní studie v Novém Strašecí

Název anglicky

Master plan in Nové Strašecí

Cíle práce

Cílem práce je vypracovat územní studii lokality Na pískách v Novém Strašecí. Pokud to bude možné, studie bude vycházet z podmínek stanovených v územním plánu.

Metodika

Studentka nejprve prostuduje a vyhodnotí zastavitelné území definované v územním plánu, především těch, které jsou určeny k bydlení. U zastavitelných ploch zjistí následující:

- zastavěnost,
- velikost,
- polohu a návaznost na základní občanské vybavení, technickou a dopravní infrastrukturu.

Údaje studentka vyhodnotí, a to též vzhledem k plochám přestavby a vývoji počtu obyvatel. V závěru navrhne rámcovou etapizaci zastavitelných ploch, kam zařadí především plochu Na Pískách.

Dále studentka shrne podmínky pro samotnou lokalitu Na Pískách. Podmínky budou definovány na základě:

- limitů definovaných v UAP,
- požadavků definovaných v ÚP,
- vlastního průzkumu území (funkční a prostorová analýza).

Studentka jednotlivé podmínky srovná a na základě srovnání definuje problémy a hodnoty území (včetně grafiky), na jejichž základě bude vypracován návrh územní studie.

Samotná územní studie se bude skládat z hlavního výkresu, schématu funkčního a dopravního členění, perspektiv.

Doporučený rozsah práce

cca 40 stran

Klíčová slova

územní studie

Doporučené zdroje informací

Čablová M., 2013: Prostory – průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství. Nadace Partnerství, Brno.

Doutlík L., 1989: Zonální struktury: urbanistická typologie, ČVUT, Praha

FŽP ČZU, 2017: Metodické pokyny pro zpracování diplomové práce na FŽP. Nařízení děkana č. 03/2017.

Gehl J. 2000: Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství. Nadace Partnerství, Brno.

Uffelen, Chris van, 2015: Pedestrian Zones – Car-Free Urban Spaces. Braun Publishing AG.

Předběžný termín obhajoby

2019/20 LS – FŽP

Vedoucí práce

Ing. arch. Vladka Kirschner, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování

Elektronicky schváleno dne 25. 3. 2020

doc. Ing. Petra Šímová, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 25. 3. 2020

prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.

Děkan

V Praze dne 22. 05. 2020

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci s názvem „Územní studie v Novém Strašecí“ vypracovala samostatně, pod vedením Ing. arch. Vladky Kirschner, Ph.D., a že jsem uvedla všechny zdroje, literární prameny a publikace, ze kterých jsem čerpala.

V Praze dne 18. 04. 2020

.....

Poděkování

Ráda bych poděkovala za ochotné, odborné a užitečné rady Ing. arch. Vlad'ce Kirschner, Ph.D. při vedení mé práce.

Také bych ráda poděkovala své rodině a svému příteli za podporu po dobu psaní této práce a celého mého studia.

Abstrakt

Tato diplomová práce se zabývá vytvořením územní studie pro rozvojové plochy bydlení a veřejného prostranství v Novém Strašecí. Řešené rozvojové plochy se nacházejí na okraji stávající zástavby. Pořízení územní studie pro tyto rozvojové plochy je stanoveno platným územním plánem, který byl vydán v roce 2018. Cílem této práce je zpracovat územní studii tak aby byla v souladu s podmínkami uvedenými v platném územním plánu.

Klíčová slova

Nové Strašecí, územní studie, rodinné domy, veřejná prostranství

Abstrakt

This thesis deals with the creation of a master plan for development areas of housing and public space in Nové Strašecí. The developed development areas are located on the edge of the existing development. Establishment of a master plan for these development areas are determined by the valid zoning plan, which was issued in 2018. The main outcome of this work is to prepare a master plan, that it's complies with the conditions specified in the valid zoning plan.

Key words

Nové Strašecí, master plan, family houses, public spaces

Obsah

1. Úvod.....	1
2. Cíle práce.....	1
3. Metodika.....	1
4. Literární rešerše.....	2
4.1 Územní studie.....	2
4.2 Obytná zástavba	3
4.2.1 Typy rodinných domů	4
4.2.2 Hustota zástavby	7
4.2.3 Příklad moderního přístupu k výstavbě.....	8
4.2.4 Odstupové vzdálenosti	8
4.3 Veřejná prostranství	9
4.3.1 Typy veřejných prostranství.....	10
4.3.2 Zeleň ve veřejných prostranstvích.....	12
4.3.3 Návrh veřejných prostranství v příměstských oblastech.....	12
4.4 Občanské vybavení	13
4.5 Potřeba veřejné infrastruktury v obcích	15
4.6 Doprava	16
4.7 Technické limity ovlivňující obytnou zástavbu	19
5. Analytická část	20
5.1 Charakteristika Nového Strašecí	20
5.2 Zhodnocení rozvojových ploch bydlení	21
5.3 Charakteristika řešeného území	24
5.3.1 Podmínky vyplývající z územního plánu	30
5.3.2 Prostorová analýza	34
5.3.3 Dopravní analýza.....	37
5.3.4 Funkční analýza.....	40

5.3.5 Analýza technických limitů.....	42
6. Návrh.....	44
7. Diskuze.....	50
8. Závěr.....	52
9. Seznam použitých zdrojů	53
11. Seznam obrázků	57
12. Seznam použitých tabulek.....	59
13. Seznam samostatných příloh	60

1. Úvod

Město Nové Strašecí schválilo v roce 2018 nový územní plán, který stanovuje plochy pro rozvoj. Jednou z nich je i rozvojová plocha Na Pískách. Územní plán podmiňuje rozvoj na tomto území vypracováním územní studie a současně stanovuje podmínky pro územní studii. Je tedy třeba pro toto území vytvořit takovou studii, která bude nejen v souladu s podmínkami vyplývajícími z územního plánu, ale bude současně doplňovat zástavbu, na kterou navazuje.

2. Cíle práce

Cílem této práce je zpracovat územní studii pro řešené území Na Pískách v Novém Strašecí. Územní studie bude vycházet z požadavků vyplývajících z platného územního plánu.

3. Metodika

Řešeným územím jsou návrhové plochy pro bydlení v rodinných domech a plochy veřejného prostranství. Z tohoto důvodu se v literární rešerši zaměřím především na tyto dva aspekty. Dále se budu věnovat docházkovým vzdálenostem a občanskému vybavení, které je nezbytné k zajištění funkčního území. V literární rešerši také rozeberu problematiku dopravy v obytných plochách a technické limity, které určují podmínky při návrzích územních studií.

Aby byly v návrhu splněny podmínky vyplývající z územního plánu, bude nutné podrobit řešené území vlastnímu terénnímu průzkumu, který poskytne důležité informace o území a pomůže doplnit informace, jež poskytuje územní plán. Takto získané informace použiji v analytické a návrhové části práce.

V analytické části se nejdříve zaměřím na město Nové Strašecí jako celek. Jako první vypracuji charakteristiku pro Nové Strašecí. Touto základní charakteristikou určím postavení města v rámci širších vztahů, včetně dopravních napojení. Dále vytvořím zhodnocení rozvojových ploch v Novém Strašecí. Jako podklad pro toto zhodnocení budu používat platný územní plán (dále jen ÚP), terénní průzkum a katastrální mapy. V rámci zhodnocení rozvojových ploch zanalyzuji podíl ploch přestavby vůči nově vymezeným rozvojovým plochám. Zjistím, jaký podíl rozvojových ploch byl již zastaven, jaká je poloha těchto ploch vůči návaznosti na již zastavěné plochy města. Dále budu v rámci tohoto zhodnocení zjišťovat, jak jsou rozvojové plochy navázány na stávající pozemní komunikace. Budu vyhodnocovat občanské vybavení v návaznosti na rozvojové plochy. Součástí zhodnocení rozvojových ploch v Novém Strašecí bude časová rozvaha pro realizování jednotlivých rozvojových ploch.

Na tuto část navážu charakteristikou řešeného území. Jako první pro řešené území budu analyzovat podmínky vyplývající z ÚP. Tyto požadavky zhodnotím a přiřadím k nim definice, které taktéž vycházejí z ÚP. Pro řešené území dále zpracuji prostorovou analýzu, díky které pak budu moci v návrhu uplatnit podmínky týkající ze výšky a plochy zástavby. Dále zpracuji dopravní analýzu, aby výsledný návrh plynule navazoval na současnou síť pozemních komunikací a byla splněna podmínka ÚP týkající se dopravního napojení. Jelikož v podmínkách uváděných v uzemním plánu je jako odůvodnění pořízení uváděna blízkost stávající zástavby, vytvořím funkční analýzu, díky které nebudou funkce v návrhu v rozporu se stávajícím stavem. Jako poslední se pro řešené území zaměřím na technické limity, které budou následně ovlivňovat výsledný návrh.

Výsledný návrh bude vycházet z poznatků získaných zpracováním výše popsaných kapitol. V textové části diplomové práce bude návrh popsán z hlediska jednotlivých funkcí, které bude návrh řešit. Dále pod návrhovou část spadá výkresová část, která bude realizována pomocí samostatných příloh.

Ke zpracování grafické části diplomové práce použiji několik vybraných počítačových aplikací. Pro analýzy budu využívat převážně Arcmap

10.5. Autocad 2018 využiji primárně k vytvoření liniových podkladů k návrhu. Grafické úpravy, jako jsou schémata nebo jiné grafické úpravy podkladu, budu upravovat pomocí kombinace programů Inkspace a Zoner Photo Studio 15. Pro vytvoření perspektiv použiji Sketchup.

4. Literární rešerše

4.1 Územní studie

Pojem územní studie je vysvětlován zákonem č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (zkráceně stavební zákon). V § 25 stavebního zákona je definována územní studie jako součást územně analytických podkladů. Podle výše uvedeného paragrafu územní studie ověřuje možnosti a podmínky změn v území. Územní studie není závazná pro územně plánovací dokumentaci.

Samotné definici územní studie se věnuje §30. Dle tohoto paragrafu územní studie navrhuje, prověřuje a posuzuje možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například veřejné infrastruktury územního systému ekologické stability, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a

uspořádání území nebo jejich vybraných částí. Pořizovatel pořizuje územní studii v případech, kdy je to uloženo územně plánovací dokumentací, z vlastního nebo jiného podnětu. V zadání územní studie určí pořizovatel její obsah, rozsah, cíle a účel. V zadání územní studie může pořizovatel stanovit, že ten, kdo hodlá změnu v území realizovat, může zajistit zpracování územní studie na své náklady. Dále výše zmíněný paragraf určuje povinnost pořizovateli územní studie podat návrh na vložení dat o této studii do evidence územně plánovací činnosti poté, kdy schválil možnost jejího využití podle § 25. Také dává za povinnost pořizovateli nejpozději do osmi let od posledního vložení dat o územní studii do evidence územně plánovací činnosti prověřit aktuálnost jejího řešení a v případě možnosti dalšího využití územní studie zajistit o této skutečnosti vložení dat do evidence, jinak ministerstvo pro místní rozvoj nebo jím pověřená složka státu vypustí údaje o územní studii z evidence územně plánovací činnosti. Územní studie bude odstraněna z evidence územně plánovací činnosti také v případě, že její obsah je v rozporu s právními předpisy.

4.2 Obytná zástavba

Bydlení je ve společnosti vnímáno jako součást základních lidských potřeb. Pomocí kvality a dostupnosti bydlení můžeme hodnotit životní úroveň společnosti. Právo na bydlení je zakotveno v mnoha mezinárodních dokumentech, mezi jejichž signatáře patří i Česká republika. Na poli mezinárodního práva je právo na bydlení nejčastěji označováno jako právo na přiměřenou životní úroveň (Ústav územního rozvoje, 2013). Současně je bydlení základní složkou každého sídla. Má mnoho různých forem od nízkopodlažního rodinného bydlení až po soustředěné formy bytových domů (Doutlík, 1996).

V naší společnosti je bydlení v rodinném domě považováno za ideální prostředí pro mladé rodiny (Kohout a kol., 2014). Motivací pro jeho pořízení může být mnoho. Jedním z těchto důvodů může být utvrzení svého společenského statutu, nebo využití jako finanční investici (Děnge, 2013). Podle sčítání lidí domů a bytů z roku 2011 v České republice bydlí 48% obyvatel v rodinných domech. Celkově toto procento činilo 5 043 384 obyvatel v 1 554 794 rodinných domech. V průměru tedy vychází 3,2 obyvatel na jeden rodinný dům. Nejvíce rodinných domů je ve Středočeském kraji, celkově 262 703 rodinných domů, ve kterých bydlí 818 138 obyvatel, v průměru tedy 3,1 obyvatel na rodinný dům (Český statistický úřad, 2011).

4.2.1 Typy rodinných domů

Rodinné domy můžeme definovat jako domy, které slouží pro bydlení jedné nebo více rodin. Mají samostatný vstup z veřejné komunikace, nebo z přilehlého pozemku. Součástí rodinného domu je jeden až dva byty, ve výjimečných případech tři byty. Nespornou výhodou rodinných domů je soukromí, které poskytuje svým obyvatelům. Naopak nevýhodou, která z výstavby rodinných domů plyne je náročnost na stavební pozemky a z nich plynoucí vyšší finanční požadavky na veřejné investice, jako je výstavba komunikací, kanalizací atd. Velikost výše zmíněných nároků je různá pro jednotlivé způsoby zástavby. Tříděním podle uspořádání a urbanistické situace získáme rozdělení na izolované domy, dvojdomky, řadové (ve dvojnásobné řadě, čtyřdomky, řetězové), atriové (ve tvaru I, L, U, O) nebo terasové (vertikální, horizontální, smíšené) (Ústav územního rozvoje, 2013). V řešeném území mají být dle podmínek územního plánu navrženy rodinné domy, dále se tedy budu zabývat pouze jimi, konkrétně izolovanými rodinnými domy, dvojdomky a řadovými domy, které mohou být v návrhu územní studie využity.

TYP DOMU	Z PŮSOB ZÁSTAVBY			
	BODOVÁ	ŘADOVÁ	VÍCEŘADOVÁ	KOBERCOVÁ
IZOLOVANÝ				
DVOJDOMEK	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> ALT 1 ALT 2 </div>			
ŘADOVÝ*				
ATRIOVÝ*	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> TVARU I TVARU L </div>			
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> TVARU U TVARU O </div>			

Obr.č.1: Typy zástavby rodinnými domy
(zdroj: Ústav územního rozvoje, 2013)

Izolované domy můžeme najít i pod termínem samostatně stojící. Tento typ domu poskytuje vysokou míru izolace rodinného života v optimálních podmínkách přímého kontaktu se zahradou. Tento způsob zástavby je upřednostňován v předměstských čtvrtích, a to i přes to, že se jedná o nejnákladnější způsob výstavby rodinných domů. Nespornou výhodou těchto domů je možnost výběru jejich téměř libovolné orientace ke světovým stranám, protože lze dispozičně dům přizpůsobit konkrétní situaci. Mezi další výhody patří dobré oslunění, dobré větrání (příčné), dobrá požární ochrana a v neposlední řadě i dobrý výhled. Naopak mezi nevýhody tohoto typu rodinného domu patří jeho vystavení přírodním vlivům jako je déšť, vítr nebo mráz. Kvůli tomu vznikají vyšší náklady na vytápění a údržbu. S vyššími náklady je také třeba počítat na veřejnou infrastrukturu z důvodu velkých nároků na pozemky. Izolované domy mají rovněž menší předpoklady vytvářet podmínky pro komunitní život (Ústav územního rozvoje, 2013).



Obr.č.2: Pohled na zástavbu izolovaných rodinných domů
(zdroj: Reins, 2002)

Pro dvojdomky je charakteristická společná štítová zeď, po zbývajících třech stranách je obvod volný. Dvojdomky mají stejnou výhodu přímého kontaktu se zahradou jako izolované domy. Mezi výhody tohoto typu rodinné výstavby patří částečná izolovanost od sousedů, neohlazované společné zdi, levnější náklady na pozemek a oplocení pozemku. Nevýhodami této výstavby je fakt, že dvojdom je vystaven povětrnostním vlivům ze tří stran. Také jedna polovina domu mívá horší situování ke světovým stranám (Ústav územního rozvoje, 2013).



Obr.č.3: Pohled na zástavbu dvojdomů
(zdroj: Earch, 2018)

Řadové domy získaly svoje označení díky svému způsobu stavění, kdy jsou jednotlivé domy řazeny vedle sebe, čímž vytvářejí souvislou řadu. Mezi výhody tohoto způsobu výstavby patří, že stejná orientace výhledu může výrazně zlepšit území. Naopak nevýhodou je, že kvůli značně hustotě zástavbě je narušena izolovanost od sousedů vlastního domu, zahrady a vstupu. Tyto nedostatky se dají odstranit částečným posunutím jednotlivých domů, případně použitím řetězové zástavby. Je zde také riziko snadného přenášení požáru mezi domy. Pozemky pro tento druh výstavby jsou obvykle úzké a podlouhlé. Podle toho, jak jsou domy řazeny, vznikají rozdílné způsoby zástavby. Jsou to:

- 1) rovná řádka s hloubkovými dispozicemi
- 2) rovná řádka s podélnými dispozicemi
- 3) řádka ustupující s hloubkovou dispozicí nebo s podélnou dispozicí
- 4) řetězová zástavba ustupující
- 5) řadová zástavba křídlových domů
- 6) řádka meandrová pravoúhlá, kosoúhlá
- 7) řádka volná

(Ústav územního rozvoje, 2013)



Obr.č.4: Řadové domy
(zdroj: Staving - Olomouc, 2019)

4.2.2 Hustota zástavby

Parametr sloužící k popisu zástavby a přímo související s šetrností a hospodárností je označován jako hustota zástavby (Kohout a kol., 2014). Hustota osídlení není jednoznačný údaj jako například plocha. U tohoto údaje záleží na metodice výpočtu. Z těchto důvodů nemůžeme porovnávat ani údaje z různých zemí, protože statistiky nejsou vedeny stejným způsobem, a výsledky tedy nemůžeme vždy porovnávat (Hnilička, 2003). Tento kvantitativní údaj se velmi dotýká kvality bydlení, zejména na krajích měst v rozvolněné zástavbě. Řídká zástavba zhoršuje kvalitu bydlení (Hnilička, 2005).

Nejčastěji se k popisu hustoty osídlení používá poměr mezi počtem obyvatel a velikostí území, nejčastěji používaná jednotka pro území bývá hektar. Získáme tedy jednotku obyvatel/hektar. Problém, který se váže na toto vyjádření hustoty, je, že se v podstatě jedná o hustotu lidí, kteří na dané ploše nocují, tedy o tzv. noční hustotu. Denní hustota je pak hodnota, která udává, kolik lidí využívá území přes den, tento údaj je těžké získat, jedná se o pouhý odhad (Hnilička, 2005).

Dalším faktorem ovlivňujícím výslednou hodnotu je způsob určení velikosti měřené oblasti. Existují plochy brutto, které obsahují všechny plochy včetně komunikací, parků atd., a plochy netto, mezi než jsou řazeny pouze plochy stavebních parcel (Hnilička, 2005).

Není možné stanovit jednu určitou hodnotu, která by byla ideální. K ideálu se blíží hustota dosahující 80 ob./ha, umožňující dobrou pěší dostupnost. Naopak při hustotě osídlení pod 30 ob./ha jsou obyvatelé tohoto území plně závislí na individuální automobilové dopravě. Je tedy prospěšné navyšovat hustotu osídlení z 10–30 ob./ha, která je běžná v podmínkách naší

republiky (Hnilička, 2005). Abychom však vytvořili funkční projekt, je potřeba brát ohledy na stávající zástavbu, jejíž hustotou by se měl návrh řídit (Friedman, 2014).

Aby byla půda efektivně využita a současně bylo vytvořeno atraktivní prostředí, není možné pouze navrhnout hustější zástavbu, ale vytvářet zástavbu smíšenou (Friedman, 2014).

4.2.3 Příklad moderního přístupu k výstavbě

Nejen na hustotě zástavby a smíšené zástavbě je částečně postaven i takzvaný transit oriented development, který je znám i pod zkratkou TOD. Tento způsob rozvoje je založen na:

- upřednostňování chodců jako nejvyšší priority
- vlaková stanice jako prominentní rys
- věšené prostranství přímo navazující na vlakovou stanici
- podpora městské hromadné dopravy
- podpora cyklistiky včetně systému bikeshare
- snížená možnost parkování a jeho menší výskyt v 10 minutách docházkové vzdálenosti od vlakové stanice
- občanské vybavení navazující na vlakovou stanici

(Transit oriented development institute, 2020)

Příkladem, kde byl použit TOD, je Bond Street Station v Londýně, kde byly propojeny podzemní stanice s rozvojem v jedné z nejdražších realitních oblastí na světě a pomohl s rozvojem nového dopravního systému (WPS, 2020).

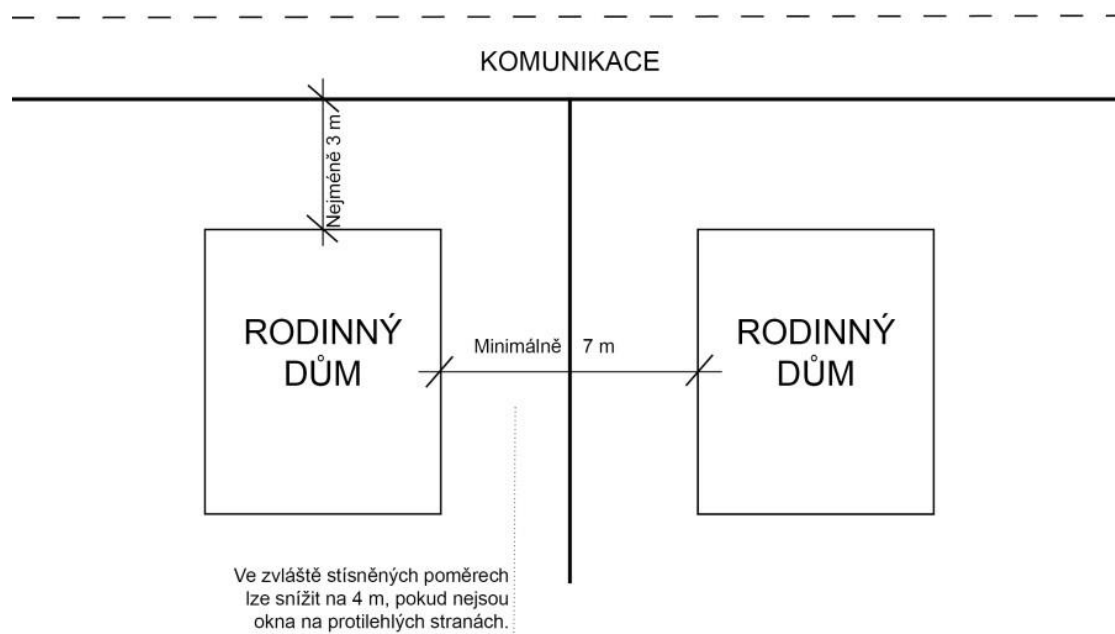
4.2.4 Odstupové vzdálenosti

Vzájemné odstupy staveb jsou definovány vyhláškou č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území a následnou novelou vyhlášky č. 269/2009 Sb. Odstupové vzdálenosti jsou uváděny v §25.

Obecně, jak uvádí §25 v prvním odstavci, musí odstupy staveb splňovat požadavky urbanistické, architektonické, životního prostředí, hygienické, veterinární, ochrany povrchových a podzemních vod, státní památkové péče, požární ochrany, bezpečnosti, civilní ochrany, prevence závažných havárií, požadavky na denní osvětlení a oslunění a také na zachování kvality prostředí. Dále musí odstupy umožňovat údržbu staveb, užívání prostoru

mezi stavbami pro technická nebo jiná vybavení a činnosti, jako je například technická infrastruktura.

Dále pak jsou předkládány konkrétní odstupy (viz obr. č. 6). Pokud je mezi domy volný prostor, vzdálenost mezi domy nesmí být menší než 7 metrů a současně nesmí být vzdálenost od společné hranice pozemku menší než 2 metry. Výjimku tvoří zvláště stísněné územní podmínky, ve kterých může být vzdálenost mezi rodinnými domy snížena na 4 metry, v tomto případě v žádné z protilehlých stěn nesmí být okna do obytných místností. Vzdálenost od komunikace je minimálně 3 metry.



Obr.č.5: Odstupy budov
(zdroj: Home in Cube, 2018)

4.3 Veřejná prostranství

Veřejná prostranství jsou základním stavebním kamenem sídla. Zajišťují jeho životaschopnost, vnitřní komunikaci, orientaci, společenský život a mnoho dalších funkcí (Durdík, 2013). V průběhu času se funkce veřejného prostranství měnila a stále mění (Gehl, Gemzøe 2002). I v případě jednoho veřejného prostoru může v průběhu času dojít ke změně ve způsobu využití, vzhledu a významu, který je danému veřejnému prostoru přisuzován (Ústav územního rozvoje, 2015). Od třicátých do sedmdesátých let minulého století nebyl veřejný

prostor příliš v popředí zájmu. To se změnilo vývojem individuální automobilové dopravy a opět se začalo o veřejném prostoru diskutovat (Dvořáková, 2016). Avšak navzdory rozdílům můžeme najít tři společné funkce, které zůstávají zachovány, a to veřejné prostranství jako místo shromažďování, obchodu a dopravy (Gehl, Gemzøe 2002). Další možnost rozdělení aktivit na veřejném prostranství jsou aktivity nezbytné, volitelné a společenské. Mezi nezbytné aktivity můžeme zařadit ty, které jsou nutné, jako například cesta do školy nebo do zaměstnání. Volitelné aktivity účastníci provozují, jen když sami chtějí, pokud mají čas a umožňuje to místo. Společenské aktivity jsou závislé na přítomnosti dalších lidí a můžeme si pod nimi představit například hrající si děti (Gehl, 2000). Veřejná prostranství jsou ovlivněna dopravou, a proto vznikají i veřejná prostranství s vyloučením dopravy, která by byla příjemná pro lidi (Uffelen, 2015).

Veřejné prostranství můžeme chápat jako plochu, která je vymezena urbanistickými prostředky, především okolní zástavbou. Může být však vymezeno zelení, tvořenou především stromy nebo vodními prvky (Ústav územního rozvoje, 2015). Patří k veřejným statkům (Nadace Partnerství, 2015a). Veřejný statek je pak takový statek, u kterého dochází k nerivalitě ve spotřebě a k nevyločitelnosti ze spotřeby (Špalek, 2011). Kvalitní veřejný prostor by měl nabízet svobodnou volbu činností a nepředurčovat pouze jednu konkrétní činnost, jako například pohyb v rámci ulice (Hnilička, 2005).

Litera zákona definuje jako veřejné prostranství všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejnou zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící k obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru. Tuto definici najdeme v §34 zákona č. 128/2000 Sb. o obcích. V samotném zákoně č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu není veřejné prostranství definováno. Problematice veřejných prostranství se věnuje i vyhláška č. 501/2006 Sb. a to v §7, kde je stanoveno, že pro každé dva hektary zastavitelné plochy bydlení, rekreace, občanského vybavení anebo smíšené obytné se vymezuje současně s touto zastavitelnou plochou související plocha veřejného prostranství o výměře nejméně 1000 m². Do této plochy se nezapočítávají pozemní komunikace.

4.3.1 Typy veřejných prostranství

Veřejná prostranství můžeme dělit do kategorií, které závisejí na jejich prostorovém vymezení (Nadace Partnerství, 2015b). Také je můžeme posuzovat podle druhu, prostoru, tvaru, jejich umístění v sídle, podle jejich funkce nebo činností, které zde probíhají, podle způsobu vzniku nebo podle jejich historie (Ústav územního rozvoje, 2015).

Za jeden ze základních typů veřejných prostranství je považována ulice (Ústav územního rozvoje, 2015). A to i podle zákona č. 128/2000 Sb. o obcích. Díky tomu, že je ulice považována za samozřejmou součást našich měst a obcí, často bývá jako veřejné prostranství opomíjena (Nadace Partnerství, 2011). Ulici můžeme definovat jako liniový prostor s úlohou obsluhy objektů a širšího okolí. Kromě obslužné funkce by měla nabízet i příležitosti pro pobyt a společenské kontakty (Nadace partnerství, 2015b). Ulice můžeme dělit na několik typů podle jejich charakteru a využití:

1. Městská třída – tento typ ulice soustřeďuje obchodní, společenskou a dopravní funkci. Bývá zde členitý parter s obchody a službami.
2. Obytná ulice – slouží k obsluze přilehlých domů. Není zde tranzitní doprava.
3. Pěší zóny – výrazně omezena motorová doprava. Převažující obchodní a společenská funkce. (Nadace Partnerství, 2011)

Mezi jeden ze základních druhů veřejných prostranství můžeme zahrnout také náměstí. Je to jeden z nejvýznamnějších prostorů, které můžeme ve městě najít (Ústav územního rozvoje, 2015). Současně je to také jeden z hlavních prvků sídla, a to z hlediska kompozice, orientace a funkčního a společenského významu (Nadace Partnerství, 2015a). Náměstí mají plošný charakter, tvoří místa zastavení, místa soustředění lidí a veřejného života (Nadace Partnerství, 2011). Můžeme je rozdělit do několika základních kategorií, tržní náměstí, které plnilo tuto funkci náměstí již historicky, dále pak náměstí parková, která mají funkci převážně rekreační a pobytovou (Ústav územního rozvoje, 2015). Pro tuto kategorii náměstí je typický převažující podíl zeleně (Nadace Partnerství, 2015b). Další kategorií pak je náměstí s bohatou občanskou vybaveností, tedy s obchody, restauracemi a jinými službami. Předposlední kategorií jsou náměstí před významnými veřejnými budovami. Do poslední kategorie pak řadíme ta náměstí, která slučují většinu funkcí dohromady (Ústav územního rozvoje, 2015). Podstatný vliv na atraktivitu a vitalitu náměstí má úroveň dopravního zatížení, míra živosti a otevřenost parteru (Nadace Partnerství, 2015b).

Podobnou funkci, jakou mají ve městě náměstí, plní v menších sídlech návsi (Ústav územního rozvoje, 2015). Jedná se o centrální prostor menších obcí. Náves tvoří přirozené místo setkávání obyvatel a odehrávají se zde významné události obce (Nadace Partnerství, 2011). Návsi bývají vymezeny dnes již většinou bývalými hospodářskými staveními. Plocha návsi je obvykle rozdělena na plochy komunikací, které jsou zpevněné, a na plochy zeleně. Na návších zpravidla najdeme menší sakrální stavby (Nadace Partnerství, 2015b).

Park je veřejné prostranství, s jehož plánováním ve městech se začalo na přelomu 19. a 20. století (Nadace Partnerství, 2011). Jedná se o typ veřejného prostranství, na kterém převažuje zeleň (Nadace Partnerství, 2015b). Park je současně veřejné prostranství a veřejná zeleň (Ústav územního rozvoje, 2015). Jeho hlavním účelem je využití pro rekreaci a relaxaci obyvatel a také plní ekologickou funkci (Nadace Partnerství, 2015b). Minimální rozloha parku je 0,5 ha a minimální šířka 25 metrů. Zastavěné a zpevněné plochy, včetně ploch hřišť, by neměly překročit 10 % z celkové výměry (Ústav územního rozvoje, 2015). Parky se vyznačují minimem konstrukcí a maximem zpracovaných přírodních materiálů (Eckbo, 1964)

Mezi veřejná prostranství počítáme i parkoviště, která jsou obvykle umístěna u obchodů i v jiných částech města. Cílem je, aby parkoviště netvořila bariéru (Nadace Partnerství, 2015b).

4.3.2 Zeleň ve veřejných prostranstvích

Jak již bylo řečeno výše, zeleň v zastavěném území a v zastavitelných plochách patří mezi veřejná prostranství (Ústav územního rozvoje, 2015). Zeleň, ať již v nezastavěném nebo zastavěném území, plní základní funkce, a to rekreační, hygienickou, prostorotvornou, ochranu zdrojů, ekonomickou a ekologickou (Ústav územního rozvoje, 2016). Například stromy v ulicích pomáhají vytvářet kyslík, zachycují prach, zvlhčují vzduch, pomáhají hubit škodlivé mikroorganismy, v horkých dnech působí jako účinná klimatizace a tvoří hlukovou bariéru (Ekopolitika, 2008).

Pojem zeleň není dosud legislativně vymezen. Obecně lze plochy zeleně definovat jako část území, ve kterém můžeme nalézt soubor přirozeně nebo uměle založených a uspořádaných prvků. Tyto prvky jsou uspořádány dle architektonických a krajinářských zásad (Ústav územního rozvoje, 2016). Obecná definice zeleně ve městech tedy je, že se jedná o všechny plochy ve městech a sídlech s převažujícími přírodními prvky, a to zejména rostlinnými porosty (Hrůza, 1977).

4.3.3 Návrh veřejných prostranství v příměstských oblastech

Častým problémem, kterým nová obytná výstavba v souvislosti s veřejnými prostranstvími čelí, je chybějící struktura a charakter. Tento problém vznikl tím, že obytné soubory vznikaly nepřirozeně během času tak, jak se rozvíjelo město (Hnilička, 2005). Ulice v těchto zástavbách obvykle slouží hlavně jako dopravní koridor pro automobilovou dopravu (Kopáček, 2003). Jedním z typických znaků veřejných prostranství v těchto rozvolněných zástavbách je absence stromořadí nebo výrazných prvků. Problém dotváří i častá

monofunkčnost těchto celků, která zvyšuje závislost obyvatel na individuální automobilové dopravě (Kunstler, 2004).

Aby byly tyto problémy v nově plánovaných obytných celcích co nejvíce eliminovány, je vhodné dodržovat základní metodiku návrhu veřejných prostranství v příměstských oblastech. Samotnému návrhu veřejných prostranství v rámci nových obytných souborů musí předcházet analýzy řešeného území, ty by měly klást především důraz na pochopení místa a jeho souvislostí (Krátká Adámková, Mangi. 2016).

Při navrhování je pak v souvislosti s veřejnými prostranstvími potřeba brát zřetel na prostorové vlastnosti, společenské vlastnosti, enviromentální vlastnosti a ekonomické vlastnosti, kterými jsou:

- přednost pěších před motorovou dopravou (zóny 30, obytné zóny)
- podpora pěší docházky k základním službám
- propojenost s centry mimo navrhovanou zástavbu
- bezkolizní řešení různých druhů dopravy
- vytváření prostorů pro krátkodobou rekreaci obyvatel uvnitř s návazností na obytný soubor
- propojení se stávajícími rekreačními cestami a trasami, jejich možné doplnění a rozvinutí
- průchodnost k dlouhodobé rekreaci
- nově navrhované prostory v souladu s možnostmi dlouhodobé údržby

(Krátká Adámková, Mangi. 2016)

4.4 Občanské vybavení

Stavební zákon definuje občanské vybavení jako součást veřejné infrastruktury, konkrétně jako stavby, zařízení a pozemky, sloužící například pro vzdělávání a výchovu, sociální služby a péči o rodiny, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu, ochranu obyvatelstva. Tato definice je součástí §2.

V textech se také můžeme často setkat s pojmem občanská vybavenost, který označuje existenci, počet, kapacitu a rozmístění jednotlivých zařízení občanského vybavení v území. Použitím tohoto pojmu popisujeme životní úroveň obyvatel na určitém území (Ústav územního rozvoje, 2012a).

Občanské vybavení prochází stejným vývojem jako celá společnost. Potřeba některých typů občanského vybavení časem zaniká, a naopak vznikají nová. Stále však platí, že pro potřeby územního plánování nejlépe slouží rozdělení občanského vybavení podle druhů činností. Z tohoto rozdělení následně vyplývají nároky na velikost ploch a pozemků. Z této klasifikace vznikají tyto následující obory:

- školství a výchova
- kultura
- tělovýchova a sport
- zdravotnictví
- sociální péče
- maloobchod
- ubytování
- veřejné stravování
- nevýrobní služby
- výrobní a opravárenské služby
- správa a administrativa
- církev
- věda a výzkum
- ochrana obyvatelstva
- specifická

(Ústav územního rozvoje, 2012a)

Při navrhování občanského vybavení se požaduje plnění nároků na bezbariérový přístup a vzájemné odstupy staveb tak, aby vyhověly požadavkům urbanistickým, architektonickým, životního prostředí, památkové péče, požární bezpečnosti, kvality vnitřního prostředí a umožňovaly údržbu a užívání prostoru mezi stavbami a napojení na technickou infrastrukturu. Občanské vybavení musí být napojeno na kapacitně dostačující plochy dopravní infrastruktury, ze kterých musí být přístupné (Ústav územního rozvoje, 2012a). Pokud je občanské vybavení určeno pro užívání veřejností, musí splňovat podmínky dané vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

4.5 Potřeba veřejné infrastruktury v obcích

V rámci obce nebo sídla se sleduje fyzická dostupnost, která vyjadřuje fyzickou vzdálenost mezi sledovaným výchozím a cílovým bodem. Pro nadmístní měřítko používáme časovou dostupnost a sídelně strukturální dostupnost. Časovou dostupnost vyjadřuje doba potřebná k dosažení cílového bodu ze sledovaného bodu. Sídelně strukturální dostupnost je vztažena k populaci obce nebo sídla. (TAČR, 2016).

V podmínkách České republiky se pro určení dostupnosti veřejných prostranství nejčastěji používá indikátor ECI (European Common Indicators) s názvem A. 4: Dostupnost veřejných prostranství a služeb. Jedná se o společné evropské indikátory, které jsou často využívány pro udržitelný rozvoj na místní úrovni (Město s dobrou adresou, 2017). Tento indikátor určuje procento občanů žijících v dosahu 300 metrů od veřejných prostranství větších než 5 000m² (CI2, 2013). Vychází z podmínky přístupu občanů k veřejným prostranstvím a základním službám, které jsou nezbytné pro kvalitu života a je vhodný pro analýzu fungování sídla (Šilhánková a kol., 2007).

Existují však i konkrétnější ukazatele fyzické dostupnosti, které vycházejí ze standardů dostupnosti veřejné infrastruktury (TAČR, 2016). Tyto standardy jsou vztaženy k populační velikosti sídla a také k hrubé obytné hustotě potřeby pro jejich provoz. Podle této definice se Nové Strašecí řadí do skupiny území typu C, ke kterému se vztahují tyto hodnoty pro základní občanské vybavení:

- mateřská škola – 600 metrů
- základní škola (I. a II. stupeň) – 800 metrů
- hřiště pro předškolní děti – 200 metrů
- hřiště pro mladší školní děti – 500 metrů
- hřiště pro mládež a dospělé – 500 metrů

Potřeba veřejné infrastruktury v obcích však není dána jen fyzickou nebo časovou dostupností. Při rozvoji obcí je také nutné počítat s navýšením počtu obyvatel a k tomu úměrné navýšení kapacit občanského vybavení. Tato potřeba se určuje pomocí takzvané účelové jednotky (Ú.J.), která je pro každý typ občanského vybavení jiná. V případě školských zařízení se používá jako účelová jednotka 1 místo pro žáka. Tato účelová jednotka se vztahuje obvykle k počtu obyvatel. U hřišť je Ú.J. m² upraveného pozemku.

- mateřská škola (ú.j. na 1000 obyv.) cca 40 míst

- základní škola (ú.j. na 1000 obyv.) cca 136 míst
 - hřiště pro děti (ú.j. na 1000 obyv.) 800 m²
 - hřiště pro mládež a dospělé (ú.j. na 1000 obyv.) 700 m²
- (Ústav územního rozvoje, 2012a)

Pokud vyjde některá veřejná infrastruktura jako nedostatečná, je potřeba toto v rámci nově navrhovaných ploch zohlednit. Některé nově navrhované budovy občanského vybavení musí splňovat minimální podmínky. Toto platí pro mateřské školy, jejichž podmínky vycházejí z platné vyhlášky č. 410/2005 Sb. o hygienických požadavcích na prostory a provoz zařízení a provozoven pro výchovu a vzdělávání dětí a mladistvých. Tato vyhláška určuje prostorové podmínky pro mateřské školy. Pozemek pro předškolní vzdělávání musí být minimálně 4 m² na dítě. Jedná se o nezastavěný pozemek včetně travnaté plochy. Tato plocha musí být oplocena z důvodu bezpečnosti. Samotná budova mateřské školy má dvě podmínky pro denní místnost a pro šatny. Denní místnost musí mít minimální velikost 4 m² na dítě. Šatna musí mít velikost minimálně 0,25 m².

Stejně tak podmínky pro výstavbu nových základních škol vycházejí z platné vyhlášky č. 410/2005 Sb. o hygienických požadavcích na prostory a provoz zařízení a provozoven pro výchovu a vzdělávání dětí a mladistvých. Ta určuje pro základní školy, že musí na 1 žáka připadnout v učebnách nejméně 1,65 m², v odborných pracovnách, laboratořích a počítačových učebnách, v jazykových učebnách a učebnách písemné a elektronické komunikace nejméně 2 m². V učebnách pracovních činností základních škol musí připadnout na 1 žáka nejméně 4 m². Ve školách uskutečňujících vzdělávací program pro žáky se speciálními vzdělávacími potřebami se stanoví plocha na 1 žáka v teoretických učebnách nejméně 2,3 m².

4.6 Doprava

Nejobecnější definicí dopravy je propojení dvou fyzických míst (Schmeidler, 2010). Pod konkrétnější definicí dopravy se skrývá záměrné a organizované přemístování osob a věcí, které je prováděno dopravním prostředky po dopravních cestách. Doprava je tedy činnost, která slouží k propojení všech funkčních složek daného území a je uskutečňována pomocí dopravní infrastruktury (Ústav územního rozvoje, 2012b). Její definici nalezneme v zákoně č. 183/2006 Sb. § 2 písmeno (k) bod 1, který označuje dopravní infrastrukturu za pozemky, stavby a s nimi související zařízení, například pozemních komunikací, drah, vodních cest a letišť.

Již historicky můžeme vysledovat vztah mezi dopravou a rozvojem měst. Původně vznikla města na křižovatkách obchodních cest a jejich růst byl ovlivněn technickými a

ekonomickými možnostmi dopravy (Schmeidler, 2010). Počátky vzniku osobní dopravy pak nalezneme v souvislosti se vznikem průmyslových pracovních míst. Lidé se museli přepravovat na ose pracoviště – bydliště. Tento vztah byl posilován přesunem průmyslových podniků dále od centra města (Braun Kohlová, 2012). Obecně se tedy dá říct, že se zvyšující se životní úroveň se zvyšuje i doprava (Schmeidler, 2010). Můžeme to pozorovat na příkladu rozvoje měst, kdy měla města více kompaktní strukturu, dokud byli k dopravě používány koně, a většina dopravních cest probíhala na krátkých úsecích. S nástupem železnice v 19. století se prostorová struktura měst pozvolna měnila, jelikož lidé byli schopni cestovat na větší vzdálenosti za stejný čas (Yago, 1983).

Z výše uvedeného je zřejmý vztah mezi dopravou a rozvojem města. Ten se ještě více prohloubil ve 20. století spolu s rozvojem automobilové dopravy. Snaha podporovat právě automobilovou dopravu se negativně projevila na podmínkách pro chodce, cyklisty a celkově obyvatele měst. K tomu, aby ulice poskytovaly příjemný pobyt pro chodce, cyklisty a děti a tím i podporovala sociální interakce, slouží zklidňování dopravy, jež je jednou z možností tvorby prostředí s těmito vlastnostmi (Centrum dopravního výzkumu, 2010).

Abychom mohli v praxi uplatnit zklidňování dopravy, je nutné nejdříve znát jednotlivé funkční skupiny pozemních komunikací. Zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb. v §2 rozděluje pozemní komunikace na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. Dalším rozdělením se zabývá ČSN 73 6110, kde jsou rozděleny funkční skupiny místních komunikací podle jejich dopravního významu na:

- skupina A – zejména rychlostní komunikace s funkcí dopravní
- skupina B – dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí, funkce dopravně obslužní
- skupina C – obslužná komunikace, funkce obslužná
- skupina D – dále se dělí na podskupinu D1 a D2
 - D1 – komunikace se smíšeným provozem
 - D2 – komunikace nepřipustné provozu silničních motorových vozidel

Pod pojmem zklidňování dopravy se skrývá takový přístup k utváření pozemních komunikací, který vede ke snižování rychlostí a intenzity motorové dopravy. V mnoha evropských městech a obcích je maximální rychlost 50 km/h povolena jen na hlavních komunikacích s dopravní funkcí a na všech obslužných komunikacích je aplikován jeden z typů celoplošného zklidnění. Těch je několik:

- obytné zóny
- pěší zóny
- zóny 30
- sdílené prostory

(Centrum dopravního výzkumu, 2010)

V návrhové části této práce budu využívat obytné zóny a zóny 30, proto se budu podrobněji zabývat těmito dvěma typy. Nejjednodušší porovnání obou typů najdeme v tabulce níže. Ta přehledně zobrazuje rozdíly u zóny 30 a obytné zóny.

Základní rozdíly	Obytná zóna	Zóna 30
Stavební úpravy	- stejná výšková úroveň pro chodce i automobily a tím vzniká společná plocha pro všechny druhy dopravy	- komunikace je dělena na chodník a vozovku - obvykle doplněno o dopravně zklidňující opatření pro dodržování rychlosti
Rychlost a chování řidičů	- max. rychlost 20 km/h - vozidlo nesmí ohrozit chodce, v případě nutnosti musí řidič vozidlo zastavit	- max. rychlost 30 km/h
Organizace provozu	- parkování – pouze na místech označených jako parkoviště - při vyjíždění z obytné zóny musí dát řidič přednost v jízdě	- parkování kdekoliv u kraje vozovky, pokud zde nejsou místní omezení - doporučena celoplošná přednost zprava
Pobyt pěších a cyklistů	- děti si smějí hrát na celé šíři komunikace - chodci smějí používat celou šíři komunikace - cyklisté mohou používat celou šíři komunikace	- chodci se musí pohybovat pro chodnicích, přecházet mohou kdekoliv - cyklisté se pohybují po vozovce spolu s automobily
Umístění	- umístění na komunikacích, kde je prioritní pobytová funkce	- umístění na komunikacích s vyšším dopravním významem než obytné zóny

Tabulka č.1: Rozdíly mezi obytnou zónou a zónou 30

(zdroj: Centrum dopravního výzkumu, 2010)



IP 26a
Obytná zóna



IP 26b
Konec obytné zóny

Obr.č.6: Dopravní značení obytné zóny
(zdroj: Autoklub České Republiky, 2020)



Obr.č.7: Dopravní značení zóny 30
(zdroj: Čermák dopravní značení, 2020)

4.7 Technické limity ovlivňující obytnou zástavbu

Technické limity, které mohou ovlivňovat řešené území, mají svá ochranná pásma, která jsou definována jednotlivými zákony. Jednotlivé technické limity vycházejí z analýzy technických limitů v analytické části této práce. Prvním technickým limitem ovlivňujícím řešené území může být ochranné pásmo železnice. Toto pásmo vychází ze zákona 319/2016 Sb., který změnil zákon č. 266/1994 Sb. o drahách ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Ochranné pásmo vyplývající ze zákona tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Každá stavba, která je umístěna do ochranného pásma dráhy, musí být projednána se

Správou železniční dopravní cesty, jež je účastníkem řízení v rámci územního a stavebního řízení vedeného podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Také je nutné projednat stavební činnost nevyžadující rozhodnutí stavebního úřadu, popřípadě stavby, a činnost nevyžadující ani ohlášení stavebnímu úřadu (dle § 103 stavebního zákona).

Dalším technickým limitem je ochranné pásmo komunikačního vedení, konkrétně o podzemní komunikační vedení. Ochranné pásmo vychází ze zákona č. 127/2005 Sb. o elektronických komunikacích a činí 1,5 metrů po stranách krajního vedení. V ochranném pásmu je zakázáno provozovat činnosti znemožňující nebo podstatně znesnadňující přístup k vedení, nebo které by mohly ohrozit bezpečnost a spolehlivost jeho provozu. Tyto činnosti je možné vykonávat jen po předchozím souhlasu vlastníka vedení. Dále je v ochranném pásmu zakázáno:

- 1) Provádět zemní práce nebo terénní úpravy bez souhlasu vlastníka nebo bez rozhodnutí stavebního úřadu.
- 2) Zřizovat stavby či umisťovat konstrukce nebo jiná podobná zařízení bez souhlasu jeho vlastníka nebo bez rozhodnutí stavebního úřadu.
- 3) Vysazovat trvalé porosty bez souhlasu vlastníka vedení.

Třetím limitem je ochranné pásmo rádiového směrového spoje. Parametry těchto ochranných pásem, rozsah omezení a podmínky ochrany stanoví na návrh vlastníka těchto zařízení a spojů příslušný stavební úřad v tomto rozhodnutí. Přitom musí být šetřeno právo vlastníků nemovitostí nacházejících se v ochranném pásmu rádiového zařízení a rádiového směrového spoje. Tyto podmínky pro ochranné pásmo rádiového směrového spoje vyplývají ze zákona č. 127/2005 Sb. o elektronických komunikacích.

Posledním limitem ovlivňujícím řešené území je ochranné pásmo nadzemního vedení nízkého napětí. Ochranné pásmo vychází ze zákona č. 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání v energetických odvětvích. Tento zákon stanovuje ochranné pásmo pro nízké napětí ochranné pásmo 7 metrů, jelikož se jedná o vodiče bez izolace.

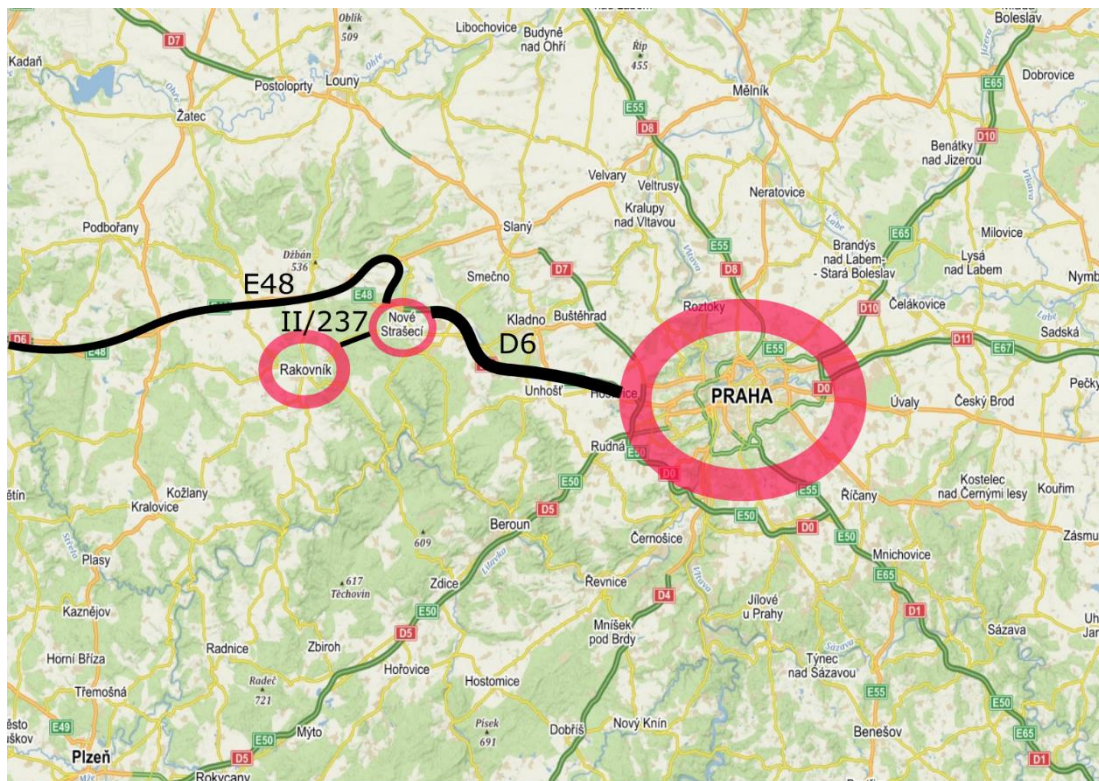
5. Analytická část

5.1 Charakteristika Nového Strašecí

Nové Strašecí je město v okrese Rakovník, ve Středočeském kraji. Katastrální výměra tohoto města je 1338 ha a skládá se ze dvou částí Nové Strašecí a Pecínov. Počet obyvatel

k 31. 12. 2017 byl 5 503 obyvatel. Město Nové Strašecí leží 40 kilometrů západně od Prahy, se kterou je spojeno dálnicí D6. Dálnice D6 momentálně u Nového Strašecí končí, ale v budoucnu by měla dále propojovat Prahu s Karlovými Vary a pokračovat do Německa. Dnes je tato spojnice realizována silnicí E48. Železniční spojení s Prahou není na přímé železniční trati, vede přes Kladno, trať č. 383, a následně pokračuje na trati č. 384 vedoucí z Kladna do Lužné. Pro Nové Strašecí je důležité i město Rakovník, které je okresním městem a od kterého je vzdáleno cca 13 kilometrů. Spojení mezi těmito městy vede po silnici II/237. Železniční spojení mezi Novým Strašecím a Rakovníkem zajišťuje trať č. 384 vedoucí do Lužné a následně trať č. 385 vedoucí z Lužné do Rakovníka.

Nové Strašecí spolu s dalšími třinácti obcemi, které se nacházejí v severovýchodní části Rakovnicka, tvoří mikroregion Novostrašecsko, které má své sídlo právě v Novém Strašecí (Svazek obcí mikroregionu Novostrašecsko, 2018).



Obr.č.8: Schéma dopravního vztahu Praha – Nové Strašecí - Rakovník

(zdroj: mapy.cz, upraveno autorkou)

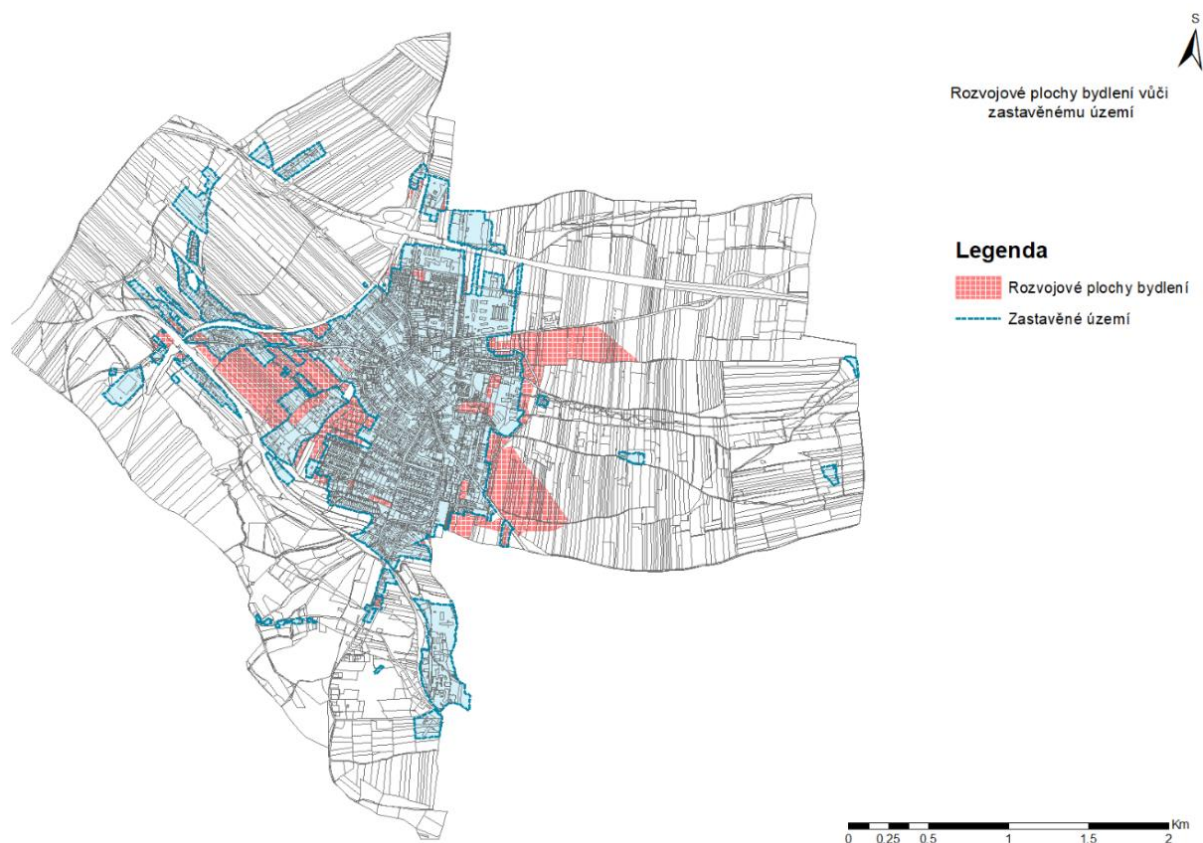
5.2 Zhodnocení rozvojových ploch bydlení

Podle Politiky územního rozvoje spadá Nové Strašecí do rozvojové oblasti OB1. S touto skutečností pracuje i ÚP, který nabyl účinnosti 2. 1. 2018. Ten stanovuje celkem 649 139 m² rozvojových ploch bydlení. Z toho je určeno 538 711 m² pro plochy bydlení v rodinných

domech, 28 464 m² pro bydlení v bytových domech a 81 964 m² pro plochy smíšené obytné. Díky tomu, že je nový ÚP teprve dva roky starý, nejsou navržené rozvojové plochy pro bydlení zastavěny.

Metodika výpočtu potřeby zastavitelných ploch pro bydlení je uvedena v odůvodnění ÚP a uvádí odborný odhad 535 bytových jednotek ve výhledu 15 let. Pokud budeme vycházet z dat ÚP je tento počet bytových jednotek určen 1 257,25 obyvatel, z čehož většina vyplývá z nechtěného soužití. Demografický vývoj počítá s nárůstem 435 obyvatel.

Podíl ploch přestavby v rozvojových plochách bydlení je minimální. Jedná se o 16 045 m², které jsou rozděleny do čtyř ploch přestavby. Původní funkcí ploch přestavby byla rekreace. Tyto plochy se nacházejí západně od centra města. Největší podíl rozvojových ploch bydlení je plánováno na zemědělském půdním fondu, v návaznosti na stávající zástavbu (viz obrázek č. 9) převážně na východě a západě. Minimální podíl rozvojových ploch je i severně od zastavěného území.

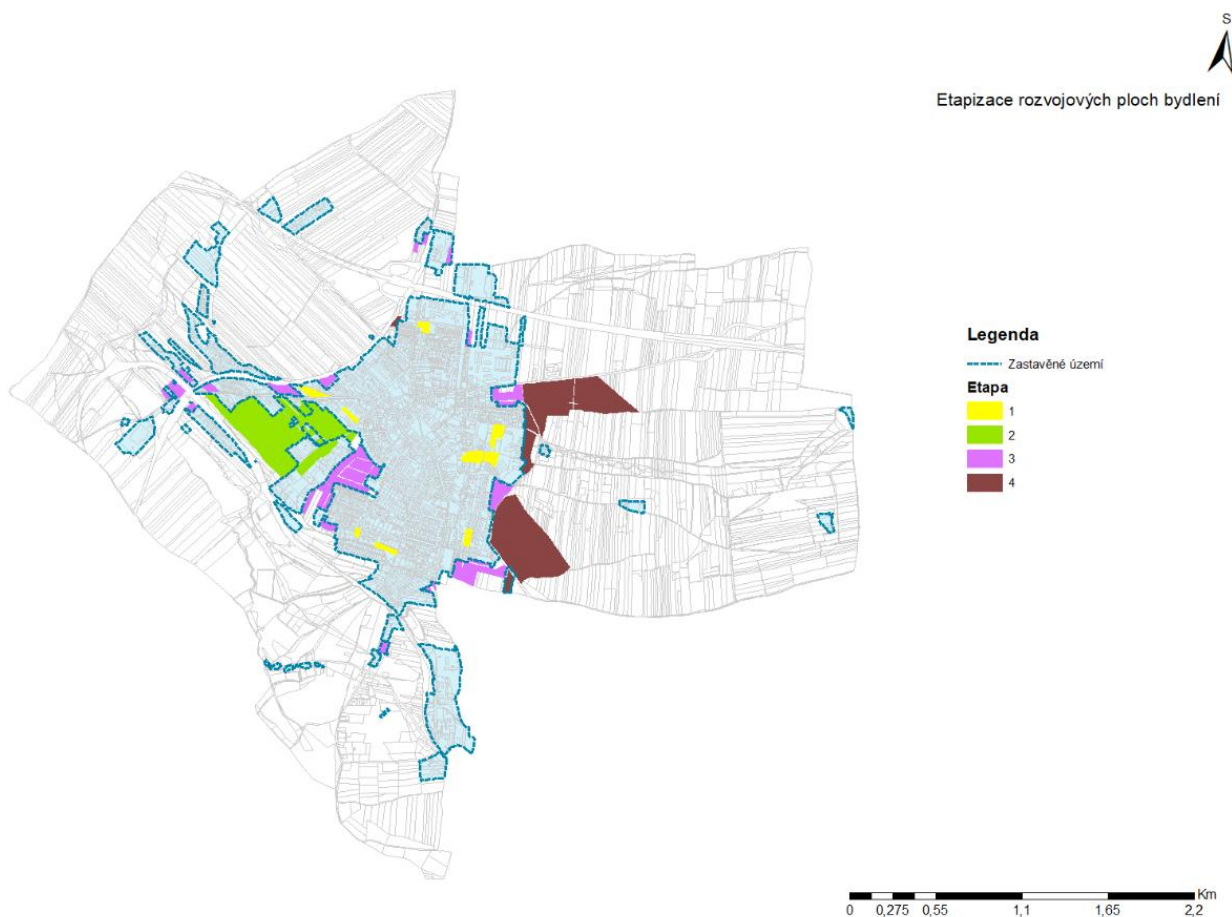


Obr.č.9: Znázornění rozvojových ploch vůči zastavěnému území
(zdroj: katastrální mapy, upraveno autorkou)

Dopravně jsou obytné rozvojové plochy většinou napojeny na stávající síť komunikací. Jejich konkrétní napojení je zřejmé z přílohy č. 1 dopravní analýza. V rámci rozvojových ploch

bydlení jsou u některých větších celků navrženy místní komunikace. Bohužel ve většině případů nejsou dostatečně nepojeny na stávající síť komunikací, často jsou navrhovány jako slepé ulice, což by mohlo způsobit problémy při nekoncepčním návrhu jednotlivých rozvojových ploch.

V časovém horizontu je potřeba, aby byly zastavěny nejdříve plochy v rámci zastavěného území, což je celkově 44 564,9 m² ploch bydlení, které v níže uvedeném obrázku č.10 nesou označení 1. Až poté by měly být zastavěny plochy na zemědělském půdním fondu. Jako první z nich by měla být plocha zastavěna plocha nesoucí označení 2, která spojí současné zastavěné území s nádražím a tím zlepší jeho propojení. V rámci této rozvojové plochy již obytná výstavba započala. Další by měla být plocha nesoucí označení 3, která plně zacelí momentální zastavěné území a město pak dostane kompaktnější tvar. Až jako poslední by měly být zastavěny plochy nesoucí označení 4, které jsou mimo zastavěné území a nespojují město s žádným strategickým bodem ani nescelují zastavěné území do kompaktní formy.



Obr.č.10: Znárodnění pořadí rozvoje jednotlivých ploch vzhledem k zastavěnému území

(zdroj: katastrální mapy, upraveno autorkou)

Potřeba občanského vybavení vyplývá z odhadovaného počtu obyvatel, který je uveden výše v této kapitole. Jednoduchým výpočtem sečtení obyvatel z roku 2014 a predikcí pro příštích 15 let se dostaneme k číslu 5792 obyvatel, se kterými operoval návrh rozvojových ploch. Tento výsledek jsem využila i pro výpočet základní občanské vybavenosti ve městě. Parametry pro jednotlivé občanské vybavení jsou uvedeny v kapitole 4.5 Potřeba veřejné infrastruktury v obcích. Zda jsou jednotlivé občanské vybavení dostatečná pro plánovaný rozvoj, je uvedeno v následující tabulce.

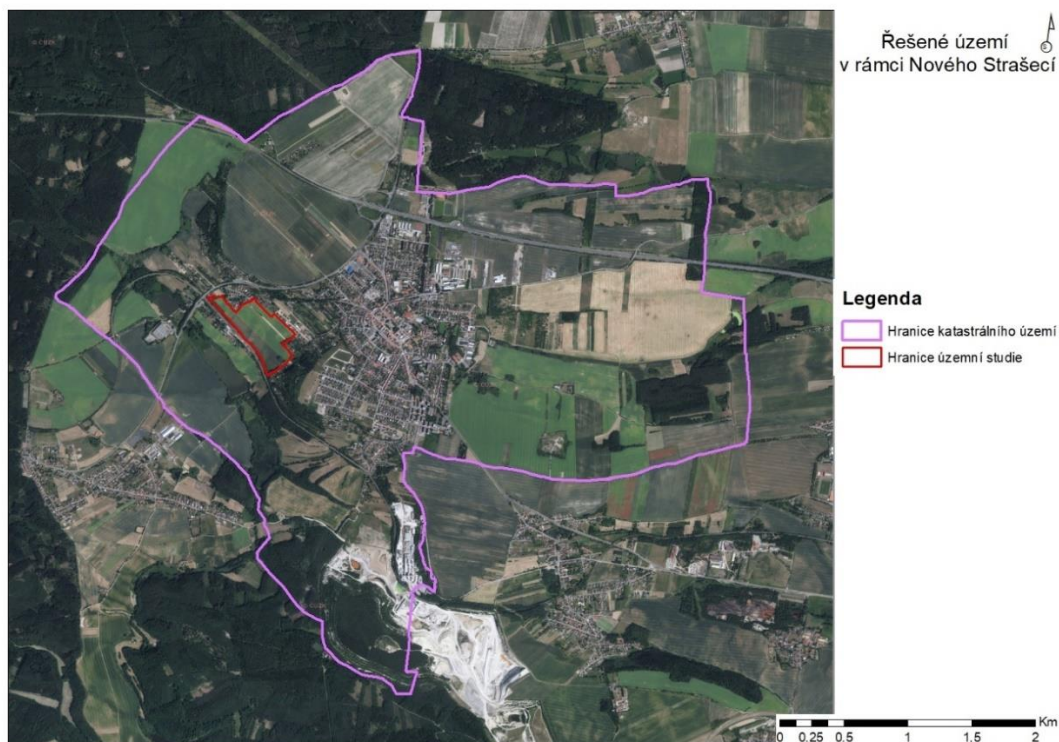
Občanské vybavení	Účelová jednotka na 1000 obyvatel	Potřeba pro Nové Strašecí	Výsledek
Mateřská škola	40 míst	231,68	NE
Základní škola	136 míst	787,7	ANO

Tabulka č.2: Kapacity občanského vybavení
(zdroj: autorka)

Největší kapacitu má mateřská škola nesoucí název U Lesíka. Jedná se o trojtřídní školku s kapacitou 84 dětí, která je momentálně naplněna. Tato kapacita je povolena pouze na výjimku, jinak má školka kapacitu 75 dětí (Mateřská škola U lesíka, 2018). Zbylé dvě mateřské školy v obci jsou jednotřídní s plnou kapacitou. Dohromady mají tyto dvě mateřské školy kapacitu 47 dětí (Nové Strašecí, 2018). Jedinou výjimku v plné obsazenosti tvoří mateřská škola Na Kocourku, která je čtyřtřídní a momentálně má 85 žáků. (Mateřská škola Na Kocourku, 2018). Základní škola má po dokončení přístavby kapacitu 800 žáků (Elsnic, 2019). Z výsledků je zřejmé, že současné občanské vybavení není z pohledu mateřských škol dostačující.

5.3 Charakteristika řešeného území

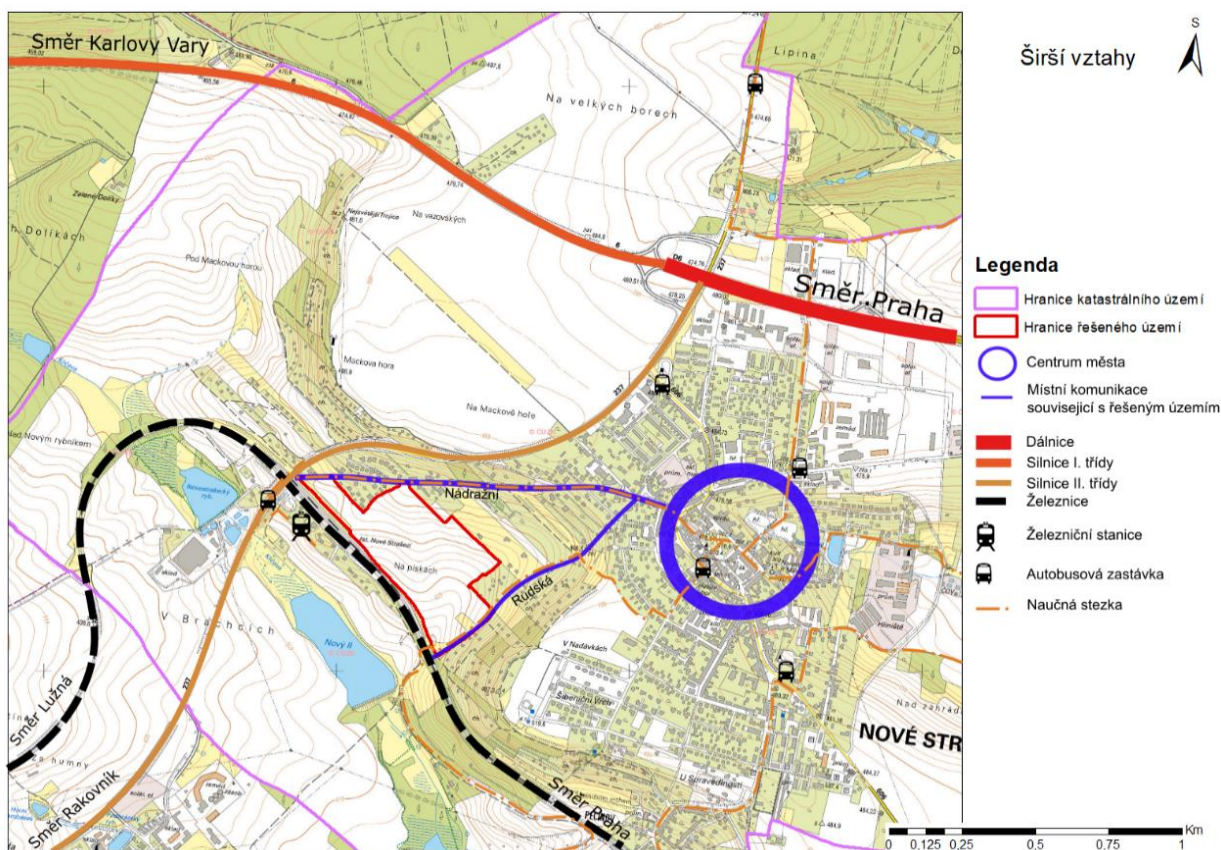
Řešené území se nachází v Novém Strašecí v části Pecínov. Ze severu je ohraničeno již stávající zástavbou rodinných domů, která navazuje na ulici Nádražní. Jižní hranici tvoří také stávající zástavba rodinných domů, která navazuje na ulici Rudská. Západní hranici představuje železniční trať, východní pak momentálně probíhající výstavba rodinných domů a plochy polí.



Obr.č.11: Znázornění řešeného území v rámci Nového Strašecí

(zdroj: mapy.cz, upraveno autorkou)

Východně od řešeného území se nachází centrum města, které obsahuje většinu občanského vybavení jako je základní škola, obchody, pošta, lékař apod. Spojení s centrem je možné především ulicí Nádražní. Tato ulice vede přes náměstí 5. května do centra města. Ulice Nádražní také vytváří spojení se silnicí II/237 přes ulice Pod Větrákem nebo ulicí Dukelská. Tato silnice II. třídy je nejen spojnicí s Rakovníkem, ale současně vede i na nájezd/sjezd dálnice D6 vedoucí do Prahy a v budoucnu do Karlových Varů. Napojení na hromadnou dopravu pro řešené území výrazně zhoršuje bariera železnice, která ztěžuje přístup na vlakovou stanici Nové Strašecí a autobusovou zastávku, která se nachází v blízkosti vlakové stanice. Další autobusová zastávka se pak nachází v centru města a pro řešené území je dostupná ulicí Nádražní (viz obrázek č. 12).



Obr.č.12: Širší vztahy

(zdroj: Základní mapy České Republiky, upraveno autorkou)

Okolo řešeného území vede Novostrašecká naučná stezka. Tato stezka vede ulicí Nádražní i ulicí Rudská. Celá naučná stezka má přibližně 10 km a pojednává o historii, přírodních památkách a zajímavostech města (Nové Strašecí, 2019).

Celkově se jedná o rozvojovou plochu, která by měla doplnit stávající zástavbu a současně díky ohraničení tvořit její zakončení. Celkově má řešené území 16,68 ha. Stávající zástavba v okolí řešeného území nemá jednotný charakter. Liší se v podlažnosti i v typu střech.

Abych vycházela při návrhu z reálných podmínek řešeného území, provedla jsem několik terénních průzkumů, během nichž vznikly následující fotografie.



Obr. č. 13: Pohled na stávající zástavbu v ulici Nad Tratí
(zdroj: vlastní)



Obr. č. 14: Pohled na stávající zástavbu v ulici Nádražní
(zdroj: vlastní)



Obr.č.15: Pohled na stávající zástavbu v ulici Na Pískách
(zdroj: vlastní)



Obr.č.16 a 17: Pohledy na řešené území z ulice Na Pískách
(zdroj: vlastní)



Obr.č.18: Pohled na řešené území z ulice Rudská
(zdroj: vlastní)



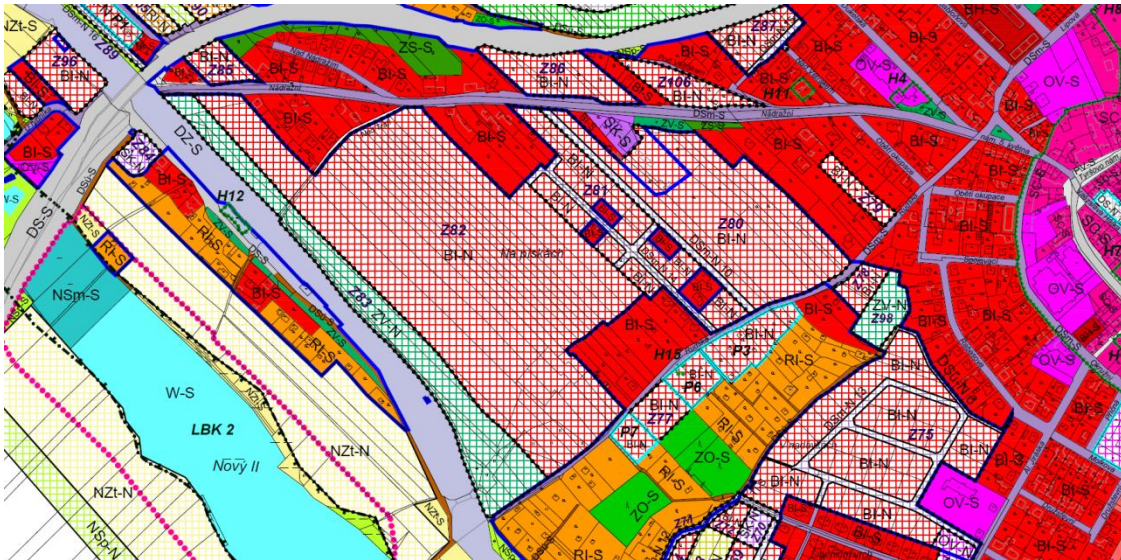
Obr.č.19: Pohled na řešené území z ulice Nádražní
(zdroj: vlastní)



Obr.č.20: Podjezd pod železniční dráhou v ulici Rudská
(zdroj: vlastní)

5.3.1 Podmínky vyplývající z územního plánu

Platný územní plán stanovuje v rámci řešeného území dvě rozvojové plochy s označením Z82 a Z83. Plocha s označením Z82 je plánována jako plocha bydlení v rodinných domech – městské a příměstské (BI – N). Tato rozvojová plocha má rozlohu 13,02 ha. Plocha Z83 jako plocha veřejných prostranství – veřejná zeleň (ZV – N). Tato rozvojová plocha má 3,21 ha. Tyto plochy jsou územním plánem vymezeny jako plochy, ve kterých je rozhodování o změnách podmíněno zpracováním územní studie, která je označena jako US4 a spadá pod první etapu výstavby. ÚP odůvodňuje pořízení této studie faktem, že těsně sousedí s již existující zástavbou a jedná se o velký rozsah území, kde jednotlivá správní řízení nemohou nahradit koordinovaný rozvoj.



Obr.č.21: Výřez z územního plánu s řešeným územím
(zdroj: Územní plán, město Nové Strašecí)

Plocha Z83 má sloužit jako veřejné prostranství nejen pro řešenou plochu Z82, ale i pro plochy Z81 a Z80. Tyto rozvojové plochy mají dohromady 195 461 m². Rozvojová plocha Z82 tedy svojí rozlohou splňuje požadavek vyplývající 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území (viz kapitola 4.3 Veřejná prostranství) a může sloužit jako veřejné prostranství pro tyto tři rozvojové plochy.

Platný ÚP stanovuje pro US4 tyto podmínky:

1) Pro území jsou přípustné malé objemy nízkopodlažních staveb, jejichž definici určuje odůvodnění ÚP

- zástavba o dvou NP
- podkroví/šikmé střechy/ustupující podlaží
- výška 6 metrů ke koruně okapové římsy
- zástavba zpravidla do 150 m² zastavěné plochy

2) Pro území je přípustné max. 30% zastoupení středně podlažních staveb středně velkého objemu, jejichž definici určuje odůvodnění ÚP

- zástavba do čtvrtého NP
- podkroví/šikmé střechy/ustupující podlaží
- výška 10 m ke koruně okapové římsy
- zástavba max. do 500 m² zastavěné plochy

3) Uliční čára podél navržené místní komunikace v obvyklé vzdálenosti jako zástavba na plochách BI-S, plochách obklopujících (východní čtvrti). V tomto případě tedy 5 metrů (zdroj katastrální mapy).

4) Dopravní napojení ze stávající místní komunikace, navržené místní komunikace DS_m-N14

5) Plocha clonící a kompoziční zeleně, sloužící rovněž jako parková zeleň v jižní části území (plocha s označením Z83)

(Územní plán Nové Strašecí, 2018a Územní plán Nové Strašecí, 2018b)

Kromě konkrétních podmínek pro US4 je nutné se seznámit i s podmínkami pro využití návrhových ploch. Tyto podmínky jsou popsány ve výrokové části ÚP a znějí:

1) Podmínky pro plochy bydlení v rodinných domech – městské a příměstské

a) Převažující využití:

- pozemky pro bydlení v rodinných domech se zahradami
- lze řešit izolované, řadové domy

b) Přípustné využití:

- stavby ubytovacího zařízení, penziony
- veřejná prostranství a plochy veřejné, okrasné a rekreační zeleně s prvky drobné architektury a uličním mobiliářem
- zahrady a vybavení zahrad (např. skleníky, bazény, apod.)
- doplňkové stavby ke stavbě hlavní (garáže, apod.)
- stavby a zařízení civilní ochrany
- dopravní a technická infrastruktura

c) Podmíněně přípustné využití:

- za předpokladu prokázání, že řešením ani provozem pozemků, staveb a zařízení nedojde ve vymezené ploše ke snížení kvality prostředí a pohody bydlení, zejména z hlediska hladiny hluku, vibrací, čistoty ovzduší, apod.:
 - stavby občanského vybavení (školy, pečovatelské domy, apod.) musí být stavbami souvisejícího občanského vybavení, sloužícího zejména místním obyvatelům
 - stavby a zařízení pro maloobchodní a stravovací služby

- stavby a zařízení pro nerušící výrobu, servis a služby do 450 m² zastavěné plochy (např. opravy osobních vozidel, řemeslnické dílny, prodejny spotřebního zboží, kadeřnictví apod.)
- stavby a zařízení péče o děti, školská zařízení
- zdravotnické stavby a jejich zařízení
- bytové domy
- stavby a zařízení pro sport a relaxaci, hřiště
- stavby a zařízení pro kulturu a církevní účely
- stavby a zařízení pro administrativu
- parkoviště
- vodní plochy, retenční nádrže

d) Nepřípustné využití:

- veškeré stavby a činnosti nesouvisející s převažujícím, přípustným a podmíněně přípustným využitím

e) Podmínky prostorového uspořádání a základní podmínky ochrany krajinného rázu:

- výšková hladina zástavby rodinných domů nepřekročí 2 nadzemní podlaží + podkroví
- v ostatních případech výšková hladina zástavby nepřekročí 4 nadzemní podlaží + podkroví (případně ustupující podlaží)

2) Podmínky pro plochy veřejných prostranství – veřejná zeleň jsou stanoveny tyto podmínky

a) Převažující využití:

- pozemky veřejný prostor s převahou zeleně a přístupný veřejnosti

b) Přípustné využití:

- liniové a plošné keřové, nelesní a stromové porosty
- vodní plochy, retenční nádrže
- místní a účelové komunikace
- chodníky
- hřiště
- stavby občanské vybavenosti do 30 m² zastavěné plochy (např. altány, kiosky občerstvení apod.)
- parkoviště
- zpevněné plochy pro nezbytnou manipulaci obslužné techniky
- stavby a zařízení civilní ochrany
- dopravní a technická infrastruktura

c) Nepřípustné využití:

- veškeré stavby a činnosti nesouvisející s převažujícím a přípustným využitím

d) Podmínky prostorového uspořádání a základní podmínky ochrany krajinného rázu:

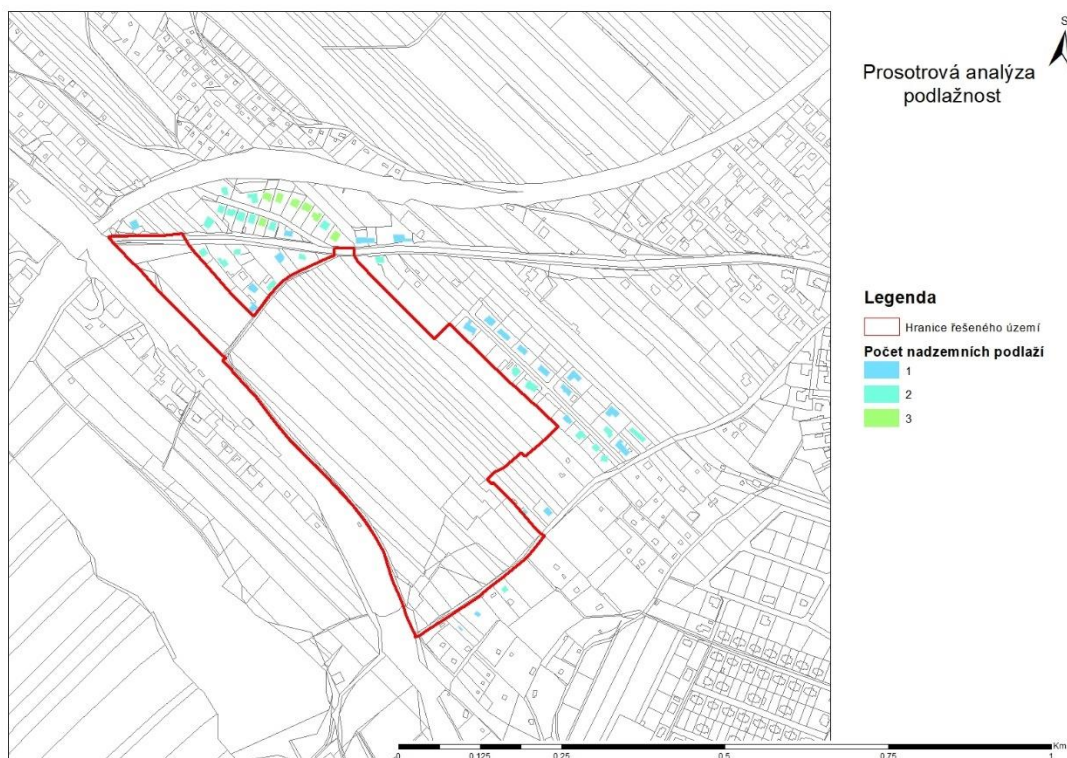
- výšková hladina zástavby nepřekročí 5 metrů

(Územní plán Nové Strašecí, 2018b)

Zhodnocením požadavků na územní studii US4 vyplývající z územního plánu zjistíme, že jsou voleny tak, aby nová zástavba vhodně doplňovala stávající zástavbu. Na koordinovaný rozvoj odkazuje i podmínka uvedená v platném územním plánu. Z toho vyplývá nutnost dále zpracovat analýzy, které umožní vytvoření návrhu tak, aby doplňoval stávající zástavbu. Následující analýzy poskytnou detailní informace o okolí řešeného území spolu s podmínkami výše uvedenými, budou známy konkrétní podmínky pro návrh.

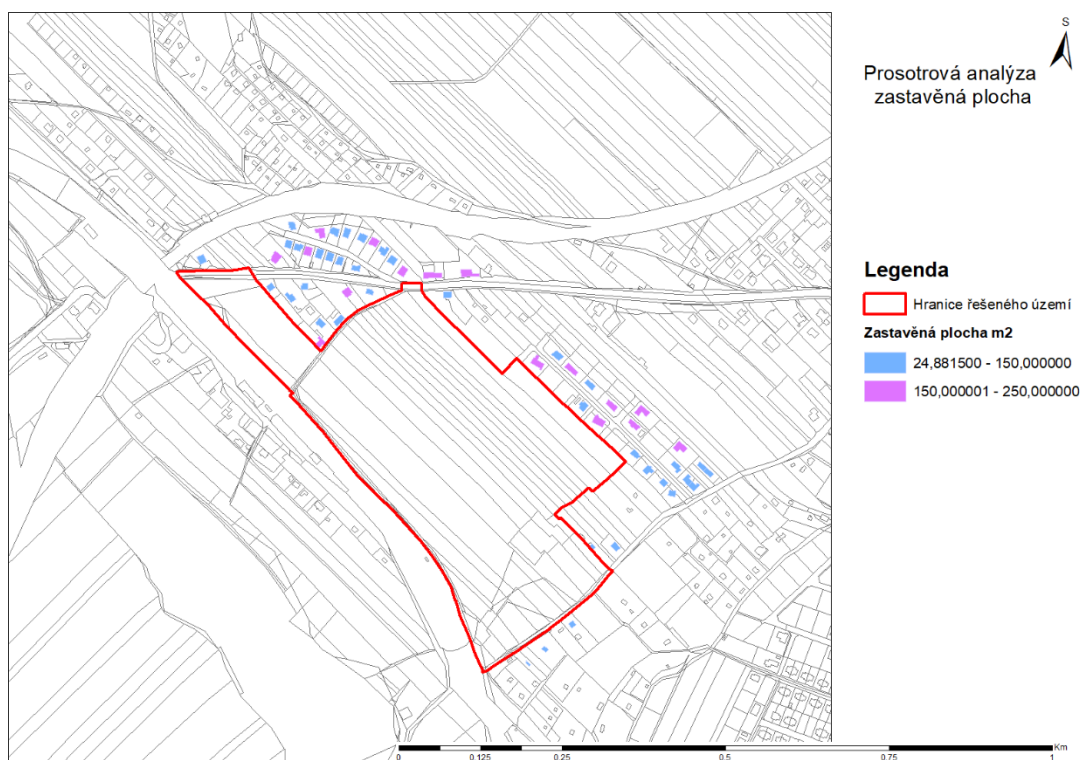
5.3.2 Prostorová analýza

Prostorová analýza má tři části. První část se týká podlažnosti stávající zástavby a jejím zdrojem je terénní průzkum. Druhá část se zabývá zastavěnou plochou a velikostí pozemků, jejím zdrojem jsou katastrální mapy. Třetí část analýzy je topografie území. Zdrojem jsou volně přístupná data WMS – ZABAGED.



Obr.č.22: Prostorová analýza - podlažnost
(zdroj: katastrální mapy – upraveno autorkou)

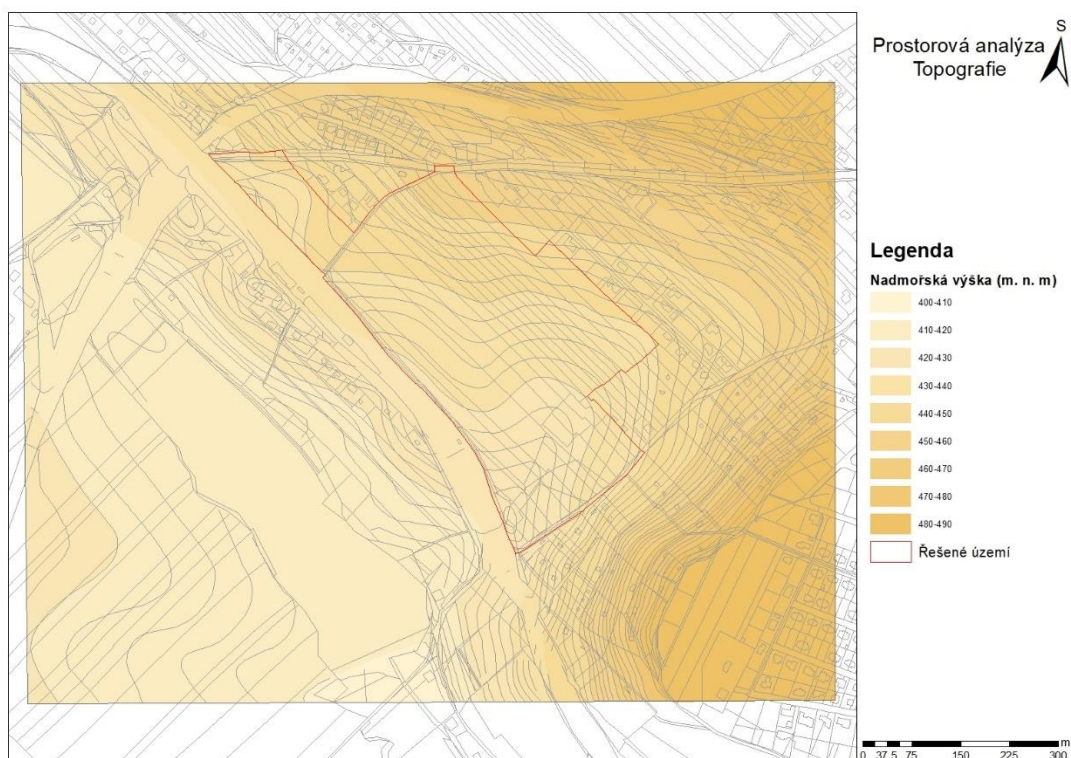
Jak je z analýzy (viz obr. č. 22) patrné, převažují dvoupatrové budovy spolu s jednopatrovými. Tyto typy budov se nacházejí především v nově vznikající zástavbě obytných budov. Budovy s třemi podlažími se vyskytují především ve starší zástavbě dále od řešeného území.



Obr.č.23: Prostorová analýza – zastavěná plocha
(zdroj: katastrální mapy – upraveno autorkou)

Zastavěná plocha staveb rozděluje budovy na menší než 150 m² zastavěné plochy a větší než 150 m². Důvodem tohoto rozdělení jsou podmínky pro US4 popsané v kapitole 5.3.1 Podmínky vyplývající z územního plánu. Je zřejmé, že převládající plocha staveb v okolí spadá do kategorie do 150 m² zastavěné plochy.

S ohledem na výše popsaná zjištění bude návrh situovat vícepodlažní stavby, které současně mají více než 150 m² zastavěné plochy stavby do severozápadní části návrhové plochy Z82, kde budou navazovat na původní starší zástavbu rodinných domů, které mají podobné znaky.



Obr.č.24: Prostorová analýza - topografie
(zdroj: katastrální mapy – upraveno autorkou)

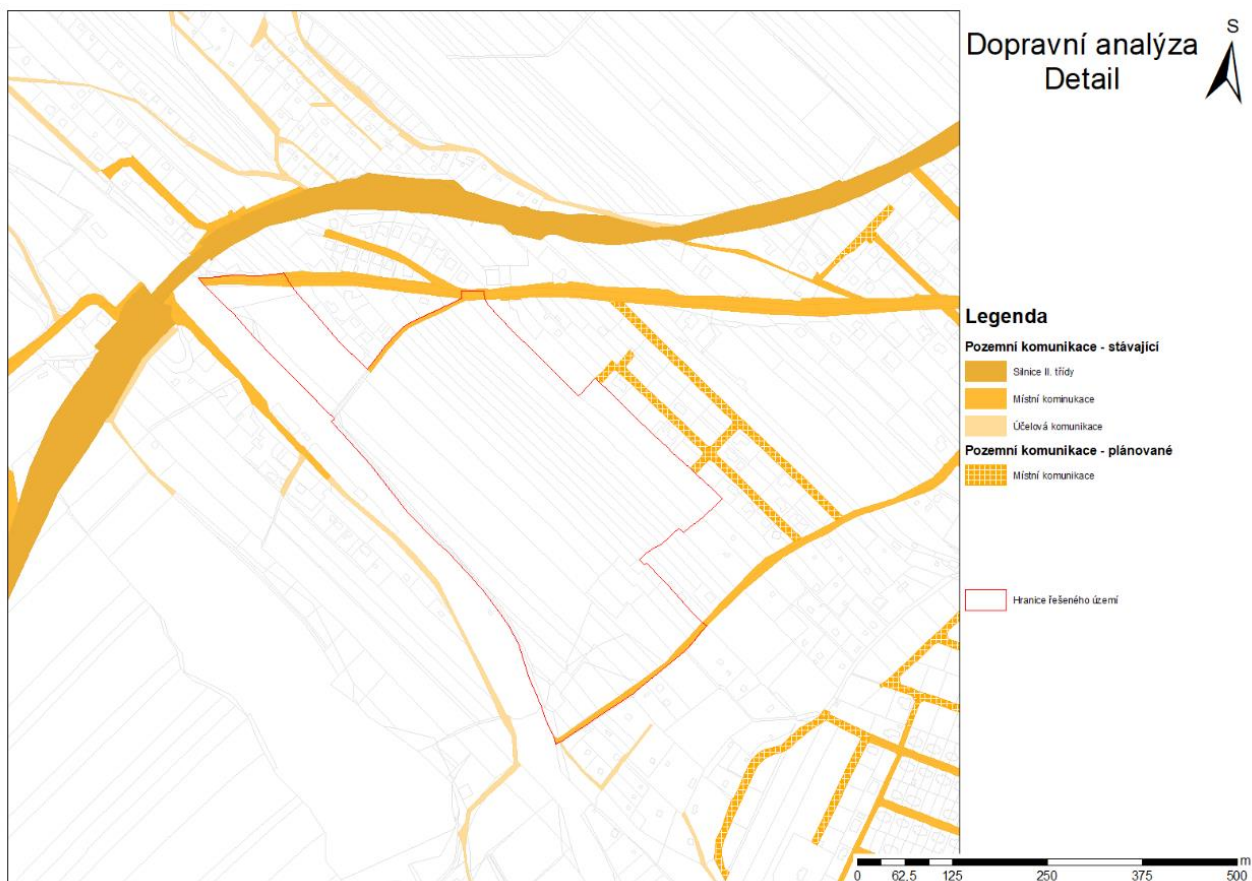
Topografii území jsem vytvořila jako doplňující informaci k prostorové analýze. Nesoustředila jsem se jen na řešené území, ale i na jeho přilehlé okolí, z důvodů interakce v návrhu s okolím. Výsledek analýzy poukázal na velký výškový rozdíl mezi železniční stanicí a řešeným územím o cca 10 m. n. m. Tento výškový rozdíl zaniká jižněji od železniční stanice. Proto by pro návrh bylo vhodné umístit přechod přes železnici spíše do těchto míst.



Obr.č.25: Možné místo železničního přechodu
(zdroj: vlastní)

5.3.3 Dopravní analýza

Dopravní analýza pro řešené území vychází z kapitoly 5.2 Zhodnocení rozvojových ploch, kde je řešena doprava pro všechny rozvojové plochy bydlení. V této konkrétní dopravní analýze se zaměřím na napojení řešeného území na současnou síť pozemních komunikací a splnění podmínek uvedených v kapitole 5.3.1 Podmínky vyplývající z územního plánu.



Obr.č.26: Dopravní analýza - detail

(zdroj: katastrální mapy – upraveno autorkou)

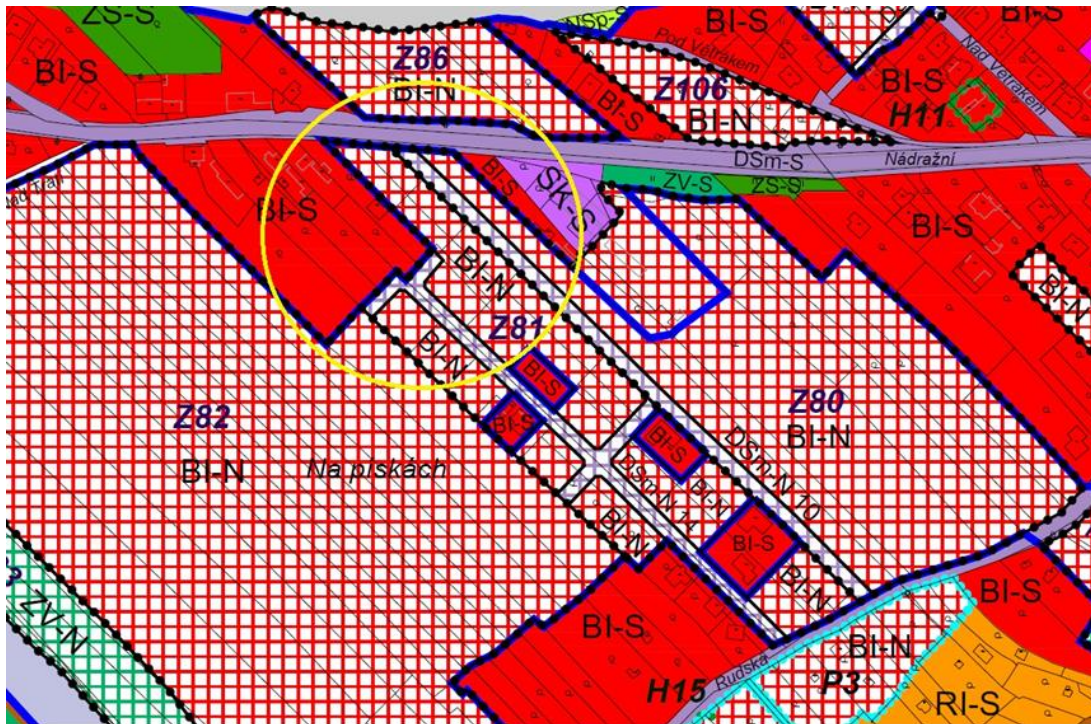
Řešené území je s obcí spojeno dvěma místními komunikacemi, a to ulicí Nádražní a Rudská. Jedná se o komunikace s klidným provozem, protože ulice Nádražní je slepou ulicí, která slouží k obsluze stávající obytné zástavby, a ulice Rudská navazuje na účelovou komunikaci za železničním podjezdem. Obě komunikace tedy slouží k obsluze stávající zástavby rodinných domů a ani v budoucnu zde není předpoklad, že by tyto komunikace sloužily jako spojnice významných míst, a tím se významně navýšila jejich dopravní zátěž. Navýšení dopravy v souvislosti s plánovanou výstavbou rodinných domů navýší mírně intenzitu dopravy. Toto navýšení je třeba řešit úpravou ulice Rudská, která není momentálně v technickém stavu odpovídajícím komunikaci funkční kategorie C v místech, kde hraničí s řešeným územím.



Obr.č.27: Ulice Rudská
(zdroj: vlastní)

Stávající komunikace, která přímo zasahuje do řešeného území, je ulice Nad Tratí. V současné době se jedná o slepou komunikaci, jež slouží pouze jako příjezdová cesta ke stávající obytné zástavbě.

Tato analýza ukázala jako problémové napojení Dsm – N14, na kterou má US4 navazovat. Jedná se o komunikaci, která prochází rozvojovou plochou pro bydlení přímo navazující na řešené území. Tato komunikace však neústí ve své jižní části na žádnou stávající komunikaci ani navrhovanou komunikaci. Tato komunikace není dostatečně napojena na ulici Nádražní. Je nutné, aby návrh územní studie toto místo problémové místo vyřešil a propojil přes navrhovanou ulici DSm – N10 (viz obrázek č.28) s ulicí Nádražní.

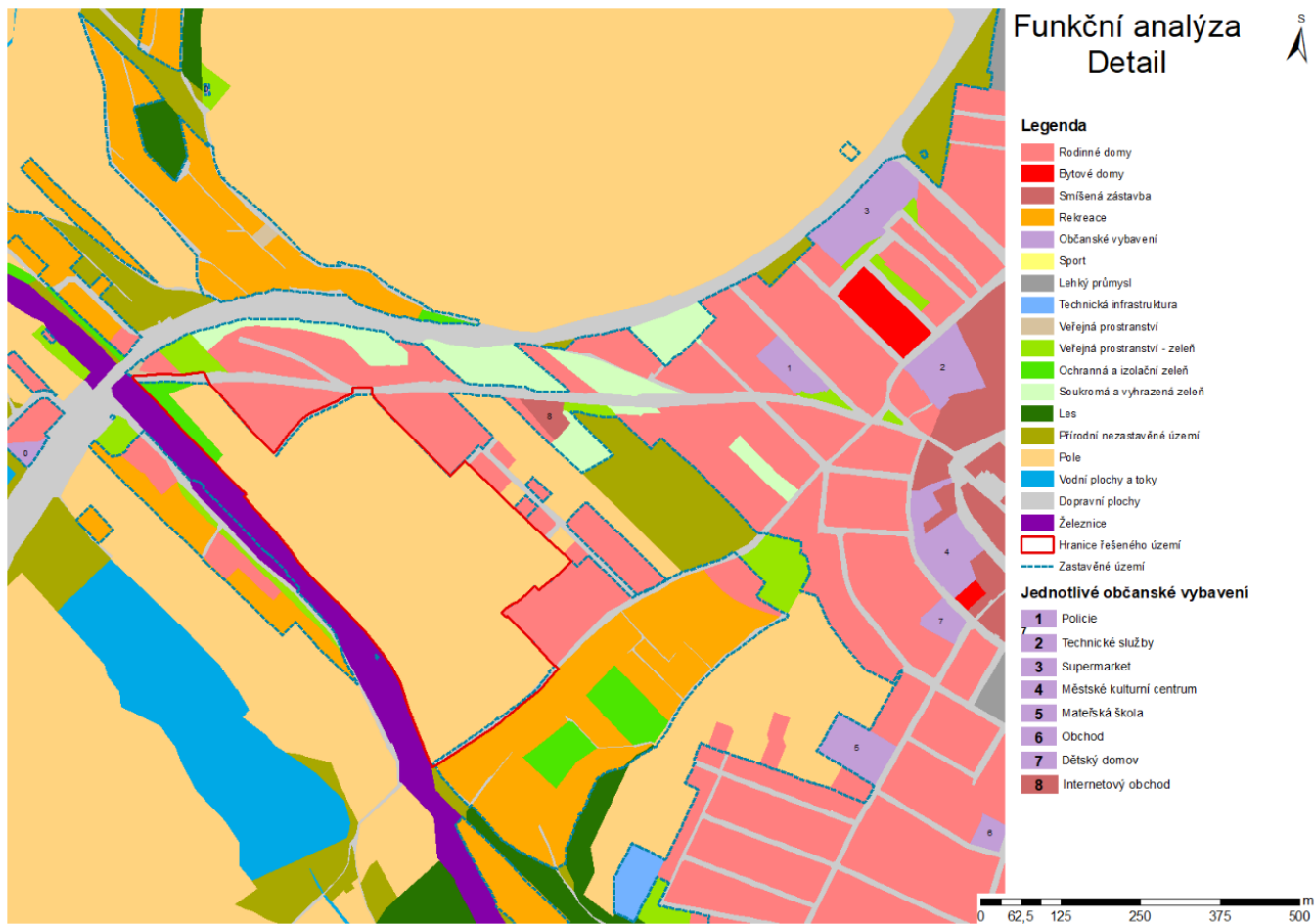


Obr.č.28: Zobrazení problémového místa v územním plánu
(zdroj: Územní plán města Nové Strašecí, upraveno autorkou)

5.3.4 Funkční analýza

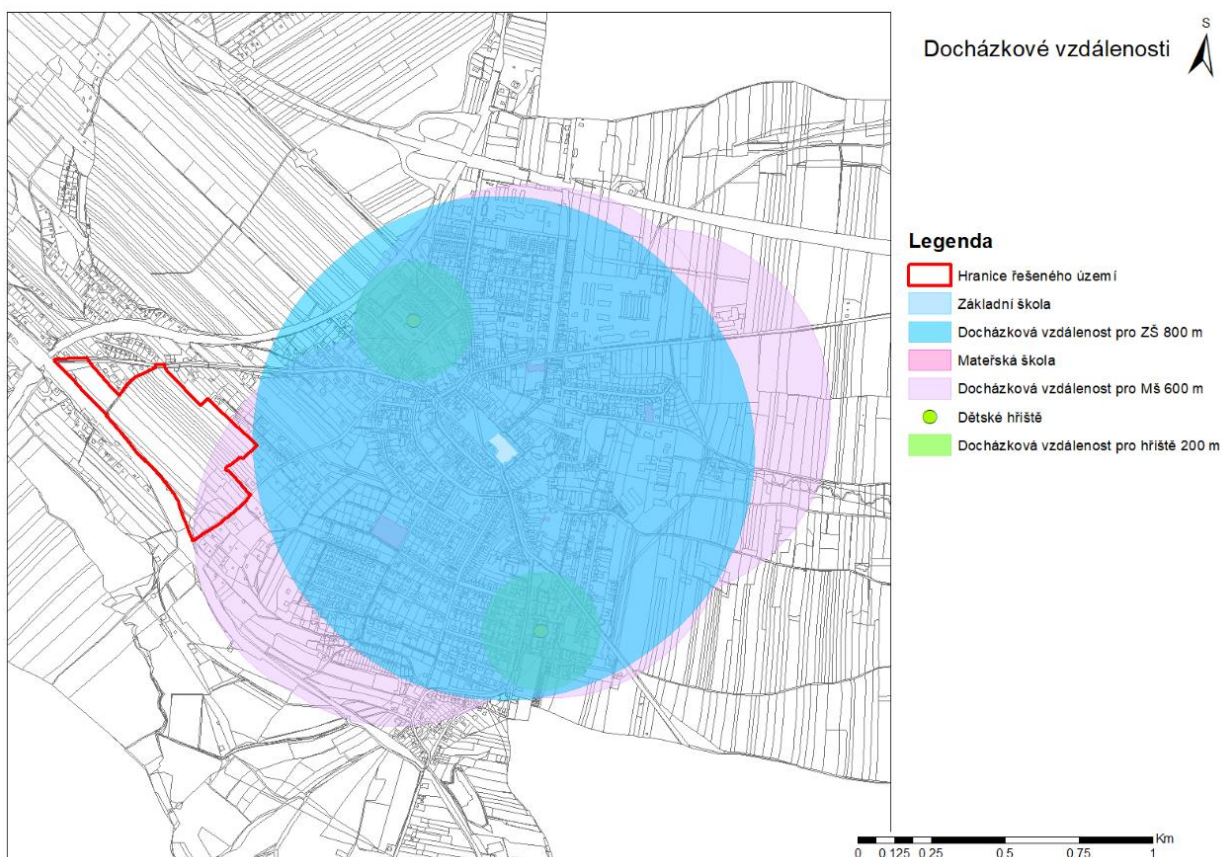
Funkční analýza vychází z dat získaných terénním průzkumem. Její výsledky jsou zaneseny do katastrální mapy. Ve funkční analýze se zaměřuji především na dostupnost občanského vybavení pro řešené území a jeho docházkové vzdálenosti.

Výsledkem funkční analýzy je zjištění, že dostupnost občanského vybavení pro řešené území není dostatečné. V blízkosti řešeného území se nachází pouze sídlo internetového obchodu bez kamenné provozovny. Další občanské vybavení se nachází až v centru města, kde je součástí smíšené zástavby. Tato skutečnost je zřejmá i z obrázku č. 29 funkční analýza – detail. Občanské vybavení se v docházkové vzdálenosti, jejichž kritéria popisuje kapitola 4.5, od řešeného území nenachází, jak ukazuje obr. č. 29 níže.



Obr.č.29: Funkční analýza - detail

(zdroj: vlastní)

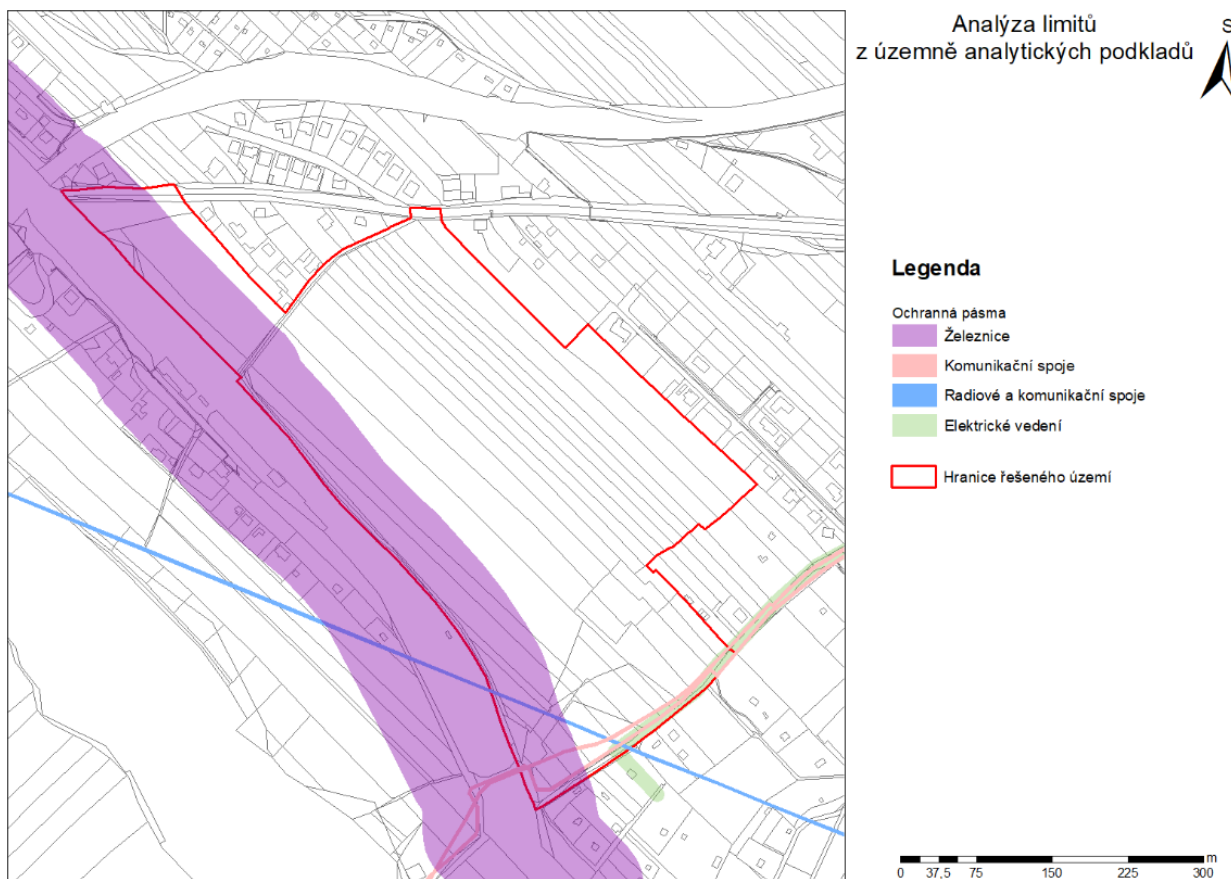


Obr.č.30: Docházkové vzdálenosti
(zdroj: vlastní)

Jak vyšlo z výsledku kapitoly 5.2 Zhodnocení rozvojových ploch bydlení, není ve městě dostatečná kapacita mateřských škol. Pokud tento výsledek porovnáme s obr. č. 30 výše, který ověřuje dostupnost občanského vybavení pro řešené území, zjistíme, že dostupnost mateřských škol není nejvhodnější. Proto by se měl návrh územní studie na tuto problematiku zaměřit a v rámci svého území navrhnout mateřskou školu. Stejně tak dostupnost dětských hřišť není pro řešené území dostačující. I tento problém bude řešit návrh územní studie.

5.3.5 Analýza technických limitů

Podkladem pro vytvoření této analýzy bylo několik: ÚP, ZÚR, terénní průzkum. Výsledky byly zaneseny do katastrálních map.



Obr.č.31: Analýza technických limitů
(zdroj: vlastní)

Limity, které byly určeny ÚP a ZÚR:

- Ochranné pásmo železniční dráhy zasahující do návrhové plochy Z83, tedy do plochy veřejného prostranství a částečně také zasahující do rozvojové plochy Z82.
- Ochranné pásmo komunikačního vedení, které do území zasahuje na jižní hranici.
- Ochranné pásmo radiového směrového pole, které zasahuje do obou rozvojových ploch.

Limity vycházející z terénního průzkumu:

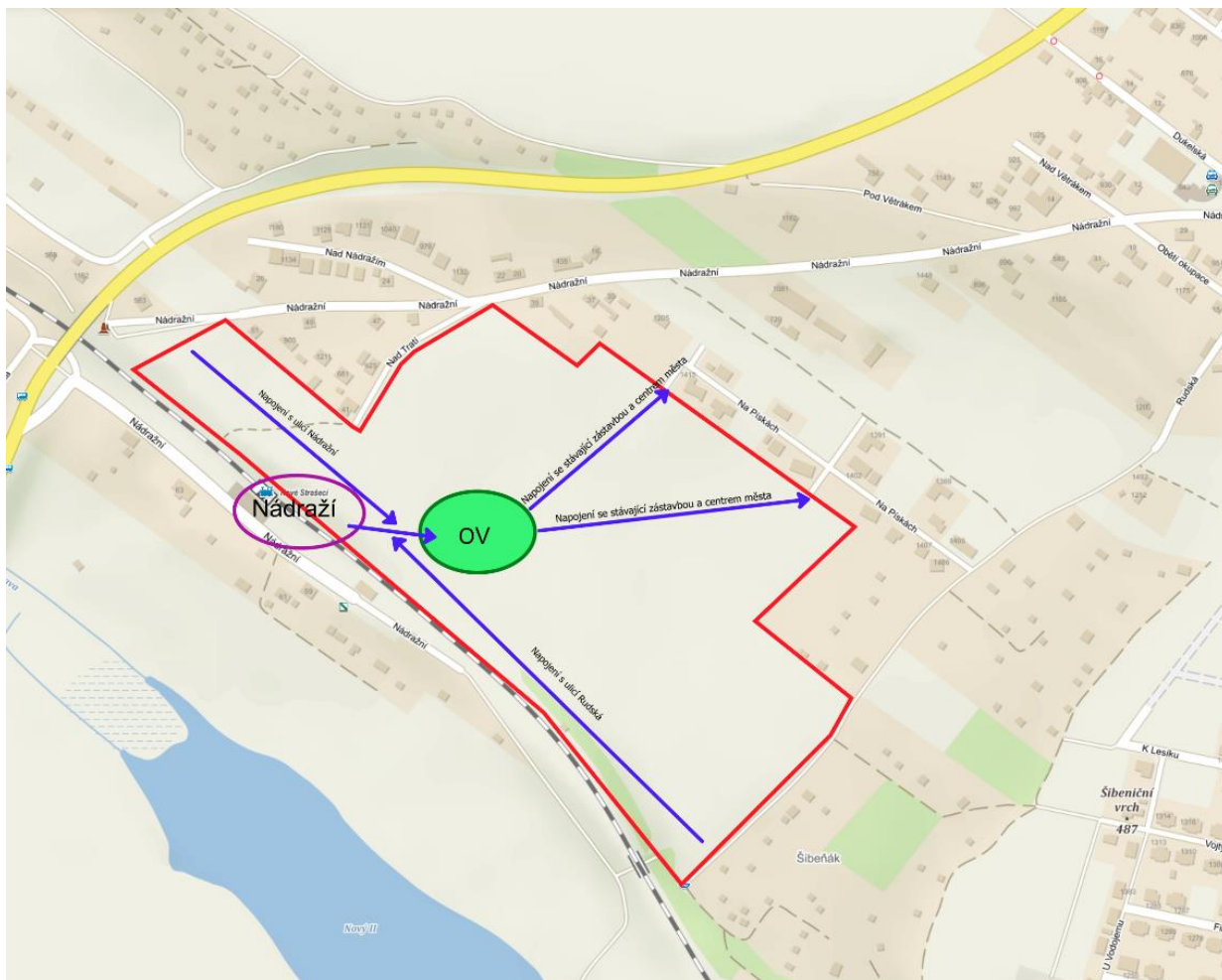
- Ochranné pásmo pro nízké napětí

Všechny uvedené limity musí návrh respektovat, včetně limitů vycházejících z terénního průzkumu. Jejich konkrétní popis je uveden v kapitole 4.7. Ve většině případů zasahují ochranná pásma do rozvojové plochy nesoucí označení Z83, tedy do veřejného prostranství. Zde je důležité především nevysazovat do ochranného pásma žádnou vegetaci. Pro plochu Z82 vyplývá největší omezení v jižní části, kde nemůže půdorys domů zasahovat do ochranných

pásem komunikačního vedení, do ochranného pásma pro rádiové a směrové pole a do ochranného pole pro elektrické vedení.

6. Návrh

Základní myšlenka návrhu územní studie vychází z vlastních provedených analýz a podmínek stanovených územním plánem. Základní struktura sítě pozemních komunikací se odvíjí především z dopravní analýzy a analýzy širších vztahů. Tím vznikl podklad pro schéma návrhu (viz obrázek č. 32). Z tohoto schématu je zřejmé, že hlavní myšlenkou je propojení celého návrhu nejen se stávající zástavbou, na kterou návrh přímo navazuje, ale i s nádražím, které je momentálně těžko dostupné pro pěší. Na přímé spojnici mezi nádražím a okolní obytnou zástavbou jsem zvolila vyšší hustotu zástavby, čímž jsem vytvořila nejvhodnější oblast pro občanské vybavení a smíšenou zástavbu, jejichž potřeba vyplynula z provedených analýz. Ze schématu je patrné, že vytvořená síť pozemních komunikací propojuje navrhované území také s centrem města. Z tohoto důvodu se návrh nevěnuje jen území, které je stanoveno platným územním plánem, ale i navazujícím rozvojovým plochám. Tím se návrh snaží odstranit chyby, které vyšly jako jeden z výsledků dopravní analýzy. Řešenou plochu propojuje s centrem města a tím současně pomáhá napojit centrum a jeho širší okolí s železniční stanicí. Koncept návrhu leží v pěším propojení centra města a nádraží. Toto propojení se snaží cestu zpříjemnit alejí stromů, která poskytuje stín, a parkem jako možnou zastávkou na cestě. Kolem parku je soustředěna vybavenost lokálního významu, například mateřská škola, kavárna, obchody. Jednotlivé funkční složky jsou popsány následně v textu.



Obr.č.32: koncepce návrhu
(zdroj: mapy.cz, upraveno autorkou)

Převažujícím využitím řešeného území je obytná výstavba. Návrh splňuje podmínky územního plánu pro rozvojovou plochu Z82. Jedná se o bydlení v rodinných domech – městské a příměstské. V návrhu územní studie jsou použity tři typy rodinných domů: izolovaný, dvojdomek a řadový dům.

Nejvíce jsou v daném území zastoupeny individuální rodinné domy, které jsou v návrhu umístěny směrem od navrhovaného parku. Velikosti pozemků jsou navrhovány tak, aby odpovídaly okolní zástavbě a zvětšují se směrem od středu řešené oblasti. Jejich pozemky jsou v rozmezí mezi 364 m² až 1547 m². Celkem je v území navrženo 80 individuálních rodinných domů.

Dvojdomky jsou navrženy v návaznosti na stávající zástavbu, kde je tento typ obytné zástavby zastoupen. Dále je tento typ zástavby použit v okolí navrhovaného občanského

vybavení. Celkově je do územní studie navrženo 66 dvojdomků., které jsou na pozemcích v rozmezí 301 m² až 982 m².

Posledním typem jsou řadové domky. V území jsou navrženy dvě řady tohoto typu 20 domů. Průměrná velikost pozemku je 200 m². Rozdílná jsou také řešení předzahrádek pro jednotlivé typy rodinných domů. U řadových domů není navrhována předzahrádka, ale zároveň je stále dodržována podmínka o uliční čáře daná platným územním plánem. Vznikají tím různé možnosti na využití veřejného prostranství.

Navrhovaná zástavba odpovídá podmínkám uvedeným v územním plánu (viz 5.3.1 Podmínky vyplývající z územního plánu). V návrhu jsou využity malé objemy nízkopodlažních staveb, které se týkají většiny navrhovaných domů. Středně podlažních staveb středně velkého objemu návrh využívá u ploch bydlení v části, která navazuje na ulici Nádražní, kde můžeme nalézt podobně velké rodinné domy. Tím dochází k vizuálnímu propojení mezi stávající zástavbou a novou zástavbou.

Porovnáme-li navrhovanou zástavbu s podmínkami uvedenými v územním plánu jedná se o malé objemy staveb, které patří k nízkopodlažní zástavbě, proto je jejich plocha do 150 m². Tím je dána i výška zástavby maximálně dvou nadzemních podlaží a podkroví o výšce 6 metrů ke koruně okapové římsy, což odpovídá konstrukční výšce 3 m na jedno podlaží. Jak zmiňuje územní plán, ve městě je obvyklé i ustupující podlaží suplující šikmou střechu. Návrh využívá i možnosti středněpodlažní zástavby středně velkého objemu. Tento typ zástavby je plánován v návaznosti na ulici Nádražní, na již existující domy podobné velikosti. Tím návrh propojuje stávající a navrhovanou zástavbu.

Dostupnost občanského vybavení pro řešenou lokalitu je nedostatečná (viz kapitola 5.3.4 Funkční analýza). Návrh tento problém odstraňuje nově navrhovanými plochami občanského vybavení, které jsou koncipovány na spojnici mezi železniční stanicí a stávající zástavbou. Tím vytváří ve středu řešeného území menší lokální centrum, které je polyfunkční, jak je zřejmé z přílohy č. 3 funkční výkres.

V severovýchodní části navrhovaném parku se nachází mateřská škola. Je umístěna na přímé cestě z centra města na nádraží. Podmínky pro její návrh vycházejí z platné vyhlášky č. 410/2005 Sb. o hygienických požadavcích na prostory a provoz zařízení a provozoven pro výchovu a vzdělávání dětí a mladistvých (viz kapitola 4.5 Potřeba veřejné infrastruktury v obcích občanské vybavení). Tato mateřská škola je navržena jako jednotřídní, tedy maximálně pro 24 dětí (§2 vyhlášky č. 14/2005 Sb. o předškolním vzdělávání). Vstup do mateřské školy je

umístěn částečně v parku, ve kterém je mateřská škola stojí. Takto řešený vstup umožňuje shromažďování rodičů a dětí před školkou, aniž by docházelo ke kolizi s chodci využívajícími chodník, a zároveň nejsou děti ani jejich rodiče ohroženi automobily. Parkování je řešeno zálivem a podélnými parkovacími stáními. Jejich počet vychází z ČSN 73 6110. Zásobování je řešeno ze severní strany mateřské školy.



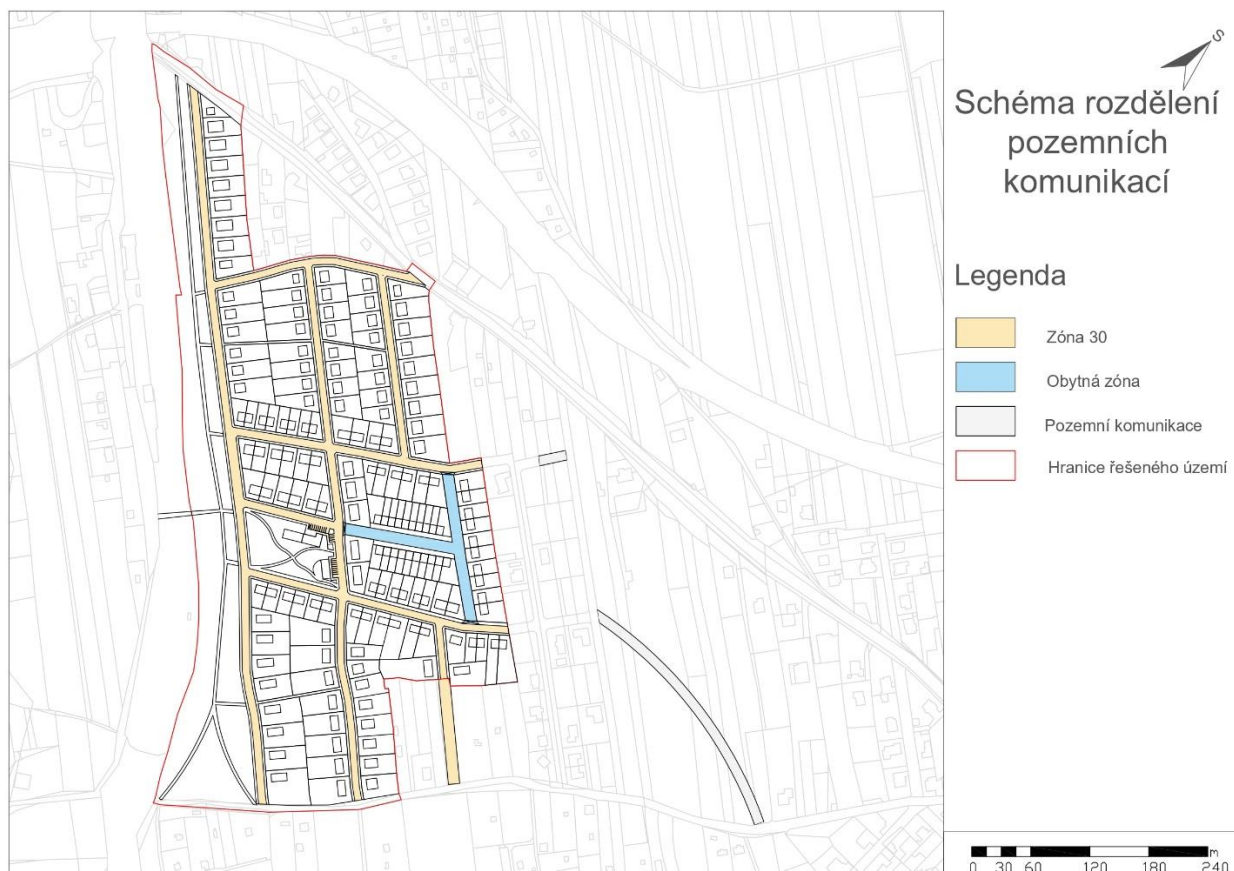
Obr.č.33: Detailní řešení občanského vybavení
(zdroj: autorka)

Další budovou občanského vybavení je budova sloužící jako obchod a kavárna na východě nově vznikajícího lokálního centra. Tyto provozy mohou využít své blízkosti k železniční stanici a současně vytvořit základní vybavenost pro řešené území, jelikož další podobná občanská vybavenost se nachází až v centru obce. Oba tyto typy provozů je možné podle podmínek daných platným územním plánem v těchto plochách provozovat. Další občanské vybavení je pak možno umístit jako součást ploch smíšených obytných, pokud budou dodrženy podmínky pro podmíněně přípustné využití uvedené v kapitole 5.3.1 Podmínky vyplývající z územního plánu.

V rámci návrhu není navrhováno jen bydlení čisté. Kontinuálně s nově navrhovanou občanskou vybaveností jsou navrženy plochy smíšené obytné. Tyto plochy jsou záměrně

navrhovány tak, aby sloužily jako přechod mezi občanským vybavením a čistým bydlením. Tyto plochy jsou vytvořeny na přímé spojnici mezi železniční stanicí a stávající zástavbou. Stejně jako u řadových domků zde není navrhována předzahrádka, a to z důvodu lepšího přístupu pro případné zákazníky.

Nové pozemní komunikace jsou navrženy v různých šířích. Nejširší komunikace mají až 12,5 m a vedou okolo nově navrhovaného občanského vybavení do stávající zástavby, kde se přes nově navrhovanou komunikaci spojí s ulicí Nádražní, a tím se propojí nově navrhovaná zástavba se stávající zástavbou s centrem města. Aby důležitost těchto komunikací byla podpořena nejen jejich šíří, využila jsem výsadby vzrostlé zeleně do nich. Další významnou komunikací je spojnice mezi ulicí Rudskou a ulicí Nádražní, která vede kolem nově navrhovaného veřejného prostranství. Tato komunikace je důležitá, neboť přímo propojuje hlavní dvě spojnice s centrem, nově navrhovanou zástavbou a současně i s železniční stanicí i nově navrhovaným veřejným prostranstvím. Zbylé komunikace jsou navrhovány dle platné ČSN v šíři 11 metrů. Konkrétní řešení jednotlivých ulic je zobrazeno v řezech, které jsou přílohou č. 4 této práce.



Obr.č.34: Schéma rozdělení jednotlivých pozemních komunikací
(zdroj: autorka)

Zařazením navrhované skupiny spadají do funkčních skupin C a D. Tyto funkční skupiny jsem zvolila z důvodu udržení nízké průjezdní dopravy v řešeném území. Na většině pozemních komunikací funkční skupiny C je navržena zóna 30. Tato zóna je zde proto, aby se obyvatelé cítili příjemně a byli preferováni před motorovou dopravou. Funkční skupina D1 – obytná zóna je v návrhu zastoupena na komunikacích, které nefungují jako významné spojnice. Komunikace, které v návrhu spadají pod funkční skupinu D, nemají navrhován chodník pro pěší. Celá komunikace je na jedné výškové úrovni. Aby byly obytné zóny odděleny od ostatních funkčních typů komunikací, je na jejich začátku a konci navrhována zvýšená plocha sloužící nejen k optickému oddělení, ale i k reálnému zpomalení vjíždějících vozidel.

Navrhované komunikace zasahují i mimo řešené území, a to v místě, které dopravní analýza označila za problémové (kapitola 5.6). Návrh propojuje DSm – N 14 a DSm – N 10 s ulicí Nádražní. Tato navrhovaná komunikace pomůže s dopravou i v řešeném území. Mimo řešené území rovněž vede prodloužení navrhované komunikace, aby došlo k propojení řešeného území s ulicí Rudská.

Doprava v klidu je pro obyvatele řešena na vlastních pozemcích, jejichž velikost je tomu uzpůsobena. Tomuto faktu také napomáhá vzdálenost domů od hranice pozemku, která vychází z podmínek platného územního plánu. Pro individuální domy je počítáno s dvěma parkovacími místy, pro dvojdomy jedním parkovacím místem. Řadové domy jsou navrhovány tak, aby jejich součástí mohla být garáž. Tomu je uzpůsobená i vzrostlá zeleň, aby bylo možné zajistit vjezd aut. Šíře jednoho parkovacího místa je 2 metry a délka 5,5 metru. Jedná se o podélné parkovací plochy. Jejich rozměry vycházejí z normy ČSN 73 6056. V řešeném území se nacházejí dvě parkoviště. Jedno již výše popsané u mateřské školy, druhé, větší parkoviště, se nachází u plánovaného obchodu a kavárny. Je zde navrženo 6 parkovacích míst a jedno parkovací místo pro automobily přepravující zdravotně postižené osoby.

Největším veřejným prostranstvím v řešeném území je plocha nesoucí označení Z83 řešená jako park. Cestní síť v rámci tohoto parku navazují na pěší komunikace vedoucí mezi pozemky a rovněž navazují na obě komunikace tvořící hranice řešeného území. Touto cestní sítí se spojí dvě části naučné stezky vedoucí ulicemi Rudská a Nádražní. V rámci tohoto nově navrženého parku jsou začleněny i prostory venkovní tělocvičny, čímž návrh řeší nedostatky zjištěné funkční analýzou. Cestní síť vedoucí nově navrženým parkem také propojuje jednotlivé části obytné zástavby s železniční stanicí. Celkově svojí rozlohou a napojením na okolí může park sloužit nejen nově navržené obytné zástavbě, ale i širšímu okolí. Tomu napomáhají i propojovací cesty, které vedou mezi pozemky a zlepšují tím pěší dostupnosti.

Menší veřejné prostranství je plánováno u navrhované mateřské školy a dalšího plánovaného občanského vybavení. Umístěno do těchto prostorů je z důvodu umožnění shromažďování obyvatel před mateřskou školou, také se tím zklidní přilehlé okolí. Toto veřejné prostranství je plánováno spíše jako lokální veřejné prostranství a má sloužit především místním obyvatelům jako místo setkávání. Má pomoci dotvořit lokální centrum pro řešené území. Jeho součástí je dětské hřiště, které bylo funkční analýzou identifikováno jako chybějící.

Cestní síť v obou dvou navrhovaných veřejných prostranstvích bude realizována pomocí mlatových cest se zpevněným okrajem tvořeným dřevěným trámem. Mlatové cesty jsou zvoleny z důvodu přírodě blízkému vzhledu (Acre, 2014).

Veřejná zeleň je v návrhu zastoupena nejen v rámci výše popsanych veřejných prostranství, ale i jako součást pozemních komunikací, kde slouží především jako prvek zklidnění dopravy v rámci zóny 30 a jako součást obytných zón a pomáhá dotvářet hierarchii uliční sítě. Z tohoto důvodu není zeleň navrhována ve všech ulicích. Zeleň by měla navádět obyvatele od železniční stanice, přes lokální centrum do stávající zástavby a dále pak do centra obce.

Mimo pozemní komunikace je veřejná zeleň navrhována jako součást nově navrhovaných veřejných prostranství. Funguje k dotváření parkových ploch a má především kompoziční a clonící funkci.

7. Diskuze

Vytvoření návrhu podle podmínek uvedených v územním plánu bylo reálné. Samotné podmínky jsou územním plánem voleny benevolentně. Tedy při plnění jednotlivých podmínek bylo možné využít informací získaných ze zpracování literární rešerše. Platný územní plán zařazuje toto území do první etapy výstavby. První etapa byla ověřena i kapitole 5.2 Zhodnocení rozvojových ploch.

Výsledný návrh územní studie vytváří obytnou oblast, která však není monofunkční a je doplněna plochou občanského vybavení současně s plochou lokálního veřejného prostranství. Návrh se tímto snaží zabránit monofunkčním plochám bydlení typickým pro okraje měst (Hnilička, 2005). Toto je podpořeno i návrhem ploch smíšených obytných, které plynule navazují na navrhované občanské vybavení. Plocha občanského vybavení je dle územního plánu podmíněně přípustná v plochách pro bydlení v rodinných domech – městské a příměstské. Samotná navržená budova mateřské školy splňuje podmínku 4 z územního plánu

pro tuto územní studii (kapitola 5.3.1 Podmínky vyplývající z územního plánu). Plochy veřejných prostranství navržených v rámci obytné zástavby také splňují přípustné využití v plochách pro bydlení v rodinných domech – městské a příměstské. Současně s tímto rozdílné typy rodinných domů využitých v návrhu pomáhají vytvářet rozdílné prostředí, které pomáhá s orientací v území. Řešené území se tím stává i příjemnější pro své obyvatele.

Výsledná hustota obytné zástavby (kapitola 6. Návrh) je rovna 40,8 ob/ha. Tato hustota je počítána z velikosti rozvojové plochy Z82. Pokud bychom počítali pouze netto plochy bydlení, získali bychom vyšší hustotu. Návrh tedy vytváří vyšší hustotu osídlení, než je typických 10–30 ob./ha v ČR (Hnilička, 2005). Takto zvolenou zástavbou rodinných domů byly současně splněny podmínky 3, 4 a 6 vyplývající z územního plánu 5.3.1 Podmínky vyplývající z územního plánu.

Pozemní komunikace, které jsou v územní studii navrženy tak, aby splňovaly podmínku 5 uvedenou v územním plánu (kapitola 5.3.1 Podmínky vyplývající z územního plánu). Tím jak jsou pozemní komunikace navrženy, přinášejí do území více zeleně, jejichž pozitivní přínos je popsán v kapitole 4.3.2 Zeleň ve veřejných prostranstvích. Návrh také preferuje pěší před motorovou dopravou. A to navržením zóny 30 a také vytvořením nového propojení obytné zástavby s nádražím a související autobusovou zastávkou a zároveň propojením mateřské školy a přilehlého občanského vybavení.

Pro plochu Z83, tedy pro plochu veřejného prostranství, samotný územní plán uvádí pouze jednu podmínku (č. 7), která je splněna navržením vzrostlé zeleně po celé rozloze této rozvojové plochy, převážně její jižní části. Navrhovaná vzrostlá zeleň plně respektuje ochranná pásma, která se nacházejí převážně v jižní části této návrhové plochy. Tato plocha nově navrženého parku vytváří podmínky pro umístění chybějících hřišť, jak bylo zjištěno v analýzách (kapitola 5.2 Zhodnocení rozvojových ploch bydlení). Tím je zajištěna vhodná dostupnost na občanského vybavení (TAČR, 2016).

Celkově se návrh snaží zabránit vzniku monofunkčnímu obytnému celku. Využívá k tomu i propojení s železniční stanicí a tím splňuje některé podmínky TOD (4.3.2 Příklad moderního přístupu k výstavbě). Také se snaží vyvarovat chyb, které se v dnešní době objevují při navrhování veřejných prostranství v rámci nových obytných celků (4.3.3 Návrh veřejných prostranství v příměstských oblastech). Návrh jako celek se snaží upřednostňovat chodce, a to pomocí návrhu zón 30 a obytných zón (4.6 Doprava). Tím splňuje principy TOD zmíněné výše.

8. Závěr

Cílem, který si kladla tato práce, bylo vytvoření územní studie pro řešené území Na Pískách v Novém Strašecí. Návrh územní studie měl splňovat podmínky vyplývající z platného územního plánu.

Tyto podmínky byly pomocí analýz a terénním průzkumem posouzeny a zhodnoceny. Podle takto získaných informací byl vytvořen základ pro budoucí návrh, základní kostra pozemních komunikací vychází z dopravní analýzy a širších vztahů. Největší část návrhové plochy Z82 jsou v návrhu určeny pro individuální rodinné domy, což odpovídá podmínkám vyplývajícím z územního plánu.

Návrhem je vytvořeno příjemné obytné prostředí s dostatečnými plochami veřejného prostranství a občanským vybavením, které z analýz vyšlo jako nedostačené. Tímto je vytvořeno prostředí, jež není monofunkční a lépe slouží svým obyvatelům, současně zařazení těchto ploch do výsledného návrhu není v rozporu s platným územním plánem a stále jsou plněny cíle této práce. Příjemné a funkční prostředí je podpořeno i preferencí pěších.

9. Seznam použitých zdrojů

Tištěné zdroje

- BRAUN KOHLOVÁ M., 2012: O racionalitě každodenního cestování. Sociologické nakladatelství Slon, 283 stran.
- DĚNGE J., 2013: Typový rodinný dům a metoda space syntax. In: Fakulta architektury ČVUT: Individuální bydlení v České republice ve středoevropském kontextu, ČVUT, Praha, strany 8-11
- DOU TLÍK L., 1996: Zonální struktury: urbanistická typologie, ČVUT, Praha, 272 stran.
- DURDÍK P., 2013: Veřejný prostor a veřejná prostranství. Veřejný prostor a veřejná prostranství – sborník z konference AUÚP, Znojmo 21. – 22. 11.2013. Strana. 7
- DVOŘÁKOVÁ K., 2016: Co je veřejný prostor a veřejné prostranství? In: Vondráčková S. (eds.) Veřejný prostor a veřejná prostranství, ČVUT Praha, strany 12 – 16.
- ECKBO, G., 1964: Urban landscape design. Mcgraw-Hill Book, New York, 248 stran.
- FRIEDMAN A., 2014: Planning Small and Mid-Sized Towns. Routledge. New York. 238 stránek.
- GEHL J., 2000: Život mezi budovami. Partnerství, Brno, 202 stran.
- GEHL J., GEMZØE L., 2002: Nové městské prostory. ERA, Brno, 263 stran.
- HRŮZA J., 1977: Slovník soudobého urbanismu. Odeon, Praha, 341 stran.
- HNILÍČKA P., 2005: Sídelní kaše, Era, Brno, 131 stran.
- KOHOUT M., ŠTÁFEK F., TICHÝ D., TITTL F., 2014: Můj dům, naše ulice: individuální bydlení a jeho koordinována výstavba. Zlatý řez s.r.o., Praha, 138 stran.
- KOPÁČIK G., 2003: Ulice v urbanistické struktuře. Grantový projekt GA ČR 103/99/1596 - výběr ze závěrečných příspěvků, VUT Brno, 326 stran.
- KUNSTLER, J.H., 2004: The geography of nowhere: the rise and decline of America's man-made landscape. Simon & Schuster, 304 stran.
- SCHMEIDLER K., 2010: Mobilita, transport a dostupnost ve městě. KEY Publishing s.r.o., Ostrava – Přívoz, 245 stran.
- ŠILHÁNKOVÁ V. a kol., 2007: Suburbanizace – hrozba fungování malých měst, Civitas per Populi, Hradec Králové, 234 stran.
- ŠPALEK J., 2011: Veřejné statky, Teorie a experimenty, C.H. Beck, Praha, 204 stran.
- UFFELEN, v. CH, 2015: Pedestrian zones – car – free urban spaces, Braun Publishing, Salenstein, 248 stran.
- YAGO, G, 1983: The Sociology of transportation, In: Annual Review of Sociology, strany 171 – 191.

Elektronické zdroje

- ACRE, 2014: Mlatové cesty (online) [cit.10.2.2019] dostupné na <http://www.acre.cz/cs/menu/sluzby-a-realizace/realizace-parku-a-zahrad/mlatove-cesty/>
- CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, 2010: Vzorové listy staveb pozemních komunikací – VL 7 – vybrané prvky místních komunikací pro zklidňování dopravy (online) [cit.10.2.2019] dostupné na <https://www.cdv.cz/file/doplnek-k-vl7-zony-30>
- CI2, 2013: *Indikátor ECI A.4: dostupnost veřejných prostranství a služeb* (online) [cit. 10.12.2017], dostupné na <http://ci2.co.cz/cs/indikator-eci-a4-dostupnost-verejnych-prostranstvi-sluzeb>
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2011: Sčítání lidu, domů a bytů – tab. 15 Domy podle obydlenosti a druhu a osoby v obydlených domech podle velikostních skupin obcí a krajů (online) [cit.15.1 2019] dostupné na <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=ZVCR015&pvokc=&katalog=30723&z=T>
- EKOPOLITIKA, 2008: Leták – veřejná prostranství a městská zeleň (online) [cit.15.1 2019] dostupné na <http://www.ekopolitika.cz/cs/publikace/publikace-uep/101.html>
- ELSNIC M., 2019: Díky přístavbě má škola větší kapacitu (online) [cit.15.1 2019] dostupné na https://rakovnický.denik.cz/zpravy_region/diky-pristavbe-ma-skola-vetsi-kapacitu-20190108.html
- HNILÍČKA, P., 2003: Hustota osídlení jako kvalitativní otázky bydlení (online) [cit.7.2.2019] dostupné na <https://www.hnilicka.cz/cs/teorie/hustota-osidleni-jako-kvalitativni-otazka-bydleni-era-21/113/>
- KRÁTKÁ ADÁMKOVÁ B., MANGI A., 2016: Metodika navrhování veřejných prostorů nově zakládaných obytných souborů s důrazem na zahradní a krajinářskou a krajinářskou architekturu (online) [cit.12.2.2020] dostupné na <http://www.uur.cz/images/1-uzemni-planovani-a-stavebni-rad/politika-architektury/implementace/tema8/is-vavai/004-metodika-navrhovani-verejnych-prostoru.pdf>

- MATEŘSKÁ ŠKOLA – NA KOCOURKU, 2018: Kapacita oddělení (online) [cit.20.10.2018] dostupné na <https://msnakocourku.webnode.cz/kapacita-oddeleni/>
- MATEŘSKÁ ŠKOLA RÁKOSNÍČEK, 2018: Mateřská škola Rákosníček (online) [cit.20.10.2018] dostupné na <https://rakosnicekms.webnode.cz/>
- MATEŘSKÁ ŠKOLA U LESÍKA, 2018: Naše třídy (online) [cit.20.10.2018] dostupné na <https://msulesika.webnode.cz/nase-tridy/>
- MĚSTO S DOBROU ADRESOU, 2017: *Indikátor ECI A.4: Dostupnost veřejných prostranství a služeb* (online) [cit.10.12.2017], dostupné na <http://www.mesto.dobramesta.cz/dostupnost>
- NADACE PARTNERSTVÍ, 2011: *Kvalitní veřejné prostory, Metodika tvorby a obnovy veřejných prostranství* (online) [cit. 25. 2. 2018] dostupné na <<http://urbanspace.rec.org/uploads/wp5-outputs-map/pp3-methodology-on-quacity-public-spaces-brno-czr.pdf>>
- NADACE PARTNERSTVÍ, 2015a: *Veřejná prostranství v Plzni – Právní rozbor* (online) [cit. 25. 2. 2018] dostupné na https://ukr.plzen.eu/files/ukr/pdf/VP_Plzen_cast_C_pravni_rozbor_I_final.pdf
- NADACE PARTNERSTVÍ, 2015b: *Veřejná prostranství v Plzni – Standardy plzeňských veřejných prostranství* (online) [cit. 25.2.2018], dostupné na https://ukr.plzen.eu/files/ukr/pdf/VP_Plzen_cast_D_standardy_final.pdf
- NOVÉ STRAŠECÍ, 2018: Mateřská škola Zahradní (online) [cit.20.10.2018] dostupné na https://www.novestraseci.cz/sluzby/firmy-a-sluzby/instituce/materska-skola-zahradni-0_11.html
- NOVÉ STRAŠECÍ, 2019: *Novostrášecká naučná stezka* (online) [cit.2.1.2019] dostupné na <https://www.novestraseci.cz/turistika/naucna-stezka/>
- TAČR, 2016: *Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury* (online) [cit. 13.12.2018], dostupné na <http://www.mmr.cz/getmedia/7dbd1b51-306d-4650-b7e7-b612292a568b/TB050MMR01-Standardy-dostupnosti-verejne-infrastruktury.pdf?ext=.pdf>

- SVAZEK OBCÍ MIKROREGIONU NOVOSTRAŠECKO, 2018: Vítejte na Novostrašecku! (online) [cit. 13.12.2018], dostupné na <http://www.novostrasecko.cz/>
- TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT INSTITUT, 2020: Transit oriented development (online) [cit. 4.2.2020], dostupné na <http://www.tod.org/home.html>
- ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE, 2012a: Principy a pravidla plánování, Kapitola C – funkční složky, C.4 Občanské vybavení (online) [cit. 4.3.2019], dostupné na <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C4-2012.pdf>
- ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE, 2012b: Principy a pravidla plánování, Kapitola C – funkční složky, C.7 Dopravní infrastruktura (online) [cit. 16.12.2019] dostupné na <https://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C7-2012.pdf>
- ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE, 2013: Principy a pravidla územního plánování, Kapitola C – funkční složky, C.3 Bydlení (online) [cit. 13.12.2018] dostupné na <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C3-2013.pdf>
- ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE, 2015: Principy a pravidla plánování, Kapitola C – funkční složky, C.10 Veřejné prostranství [cit. 1.3.2017], dostupné na <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C10-2015.pdf>
- ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE, 2016: Principy a pravidla plánování, Kapitola C – funkční složky, C.5 Zeleň [cit. 1.3.2017], dostupné na http://www.uur.cz/principy/pap/KapitolaC%5CC5_Zelen_20061206.pdf
- ÚZEMNÍ PLÁN NOVÉ STRAŠECÍ, 2018a: Odůvodnění (online) [cit. 2.10.2018], dostupné na https://www.novestraseci.cz/e_download.php?file=data/uredni_deska/obsah2627_10.pdf&original=stra_od%C5%AFvodn%C4%9Bn%C3%AD_pro%20vyd%C3%A1n%C3%AD.pdf
- ÚZEMNÍ PLÁN NOVÉ STRAŠECÍ, 2018b: Výrok (online) [cit. 2.10.2018], dostupné na https://www.novestraseci.cz/e_download.php?file=data/editor/562cs_3.pdf&original=%C3%A9azemn%C3%AD%20pl%C3%A1n%20Nov%C3%A9%20Stra%C5%A1ec%C3%AD%20%28v%C3%BDrok%29.pdf
- WPS, 2020: Transit – oriented development (online) [cit. 25. 2. 2020] dostupné na <https://www.wsp.com/en-GL/services/transit-oriented-development-tod>

Sbírka zákonů

- Vyhláška č. 410/2005 Sb. o hygienických požadavcích na prostory a provoz zařízení a provozoven pro výchovu a vzdělávání dětí a mladistvých

- Vyhláška č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území
- Vyhláška č. 269/2009 Sb.
- Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích
- Zákon č. 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání v energetických odvětvích
- Zákon č. 128/2000 Sb. o obcích
- Zákon č. 127/2005 Sb. o elektronických komunikacích
- Zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu
- Zákon č. 319/2016 Sb. o drahách

Normy

- ČSN 73 6056 - Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací

11. Seznam obrázků

- Obr.č.1: Typy zástavby rodinnými domy
(zdroj: Ústav územního rozvoje, 2013 (online) [cit. 13.12.2018] dostupné na <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C3-2013.pdf>)
- Obr.č.2.: Pohled na zástavbu izolovaných rodinných domů
(zdroj: Reins, 2020 (online) [cit. 25.1.2020] dostupné na <https://test.reins.cz/projekty/>)
- Obr.č.3: Pohled na zástavbu dvojdomů
(zdroj: Earch, 2018 (online) [cit. 25.1.2020] dostupné na <http://www.earch.cz/cs/architektura/pavel-hnilicka-navrhl-kompaktni-soubor-rodinnych-domu-s-navsi>)
- Obr. č. 4: Řadové domy
(zdroj: Staving – Olomouc, 2019 (online) [cit. 2.1.2019] dostupné na <https://www.staving-olomouc.cz/sluhy/>)
- Obr. č. 5: Odstupy budov
(zdroj: Home in Cube, 2018 (online) [cit. 25.01.2020] dostupné na <https://www.homeincube.cz/co-je-nutne-vedet-o-odstupovych-vzdalenostech-na-pozemku/>)

- Obr. č. 6.: Dopravní značení obytné zóny
(zdroj: Autoklub České Republiky, 2020 (online) [cit. 25.01.2020] dostupné na <https://www.autoklub.cz/118379-parkovani-v-obytne-zone/>)
- Obr. č. 7: Dopravní značení zóny 30
(zdroj: Čermák dopravní značení, 2020 (online) [cit. 25.01.2020] dostupné na https://www.znacen-eshop.cz/INFORMACNI-ZNACKY-ZONOVE-c16_0_1.htm)
- Obr.č.8: Schéma dopravního vztahu Praha – Nové Strašecí - Rakovník
(zdroj: mapy.cz, upraveno autorkou)
- Obr.č.9: Znázornění rozvojových ploch vůči zastavěnému území
(zdroj: katastrální mapy, upraveno autorkou)
- Obr. č. 10: Znázornění pořadí rozvoje jednotlivých ploch vzhledem k zastavěnému území
(zdroj: katastrální mapy, upraveno autorkou)
- Obr.č.11: Znázornění řešeného území v rámci Nového Strašecí
(zdroj: mapy.cz, upraveno autorkou)
- Obr.č.12: Širší vztahy
(zdroj: Základní mapy České Republiky, upraveno autorkou)
- Obr.č. 13: Pohled na stávající zástavbu v ulici Nad Tratí
(zdroj: vlastní)
- Obr.č.14: Pohled na stávající zástavbu v ulici Nádražní
(zdroj: vlastní)
- Obr.č.15: Pohled na stávající zástavbu v ulici Na Pískách
(zdroj: vlastní)
- Obr.č.16: Pohledy na řešené území z ulice Na Pískách
(zdroj: vlastní)
- Obr.č.17: Pohledy na řešené území z ulice Na Pískách
(zdroj: vlastní)
- Obr.č.18: Pohled na řešené území z ulice Rudská
(zdroj: vlastní)
- Obr.č.19: Pohled na řešené území z ulice Nádražní
(zdroj: vlastní)
- Obr.č.20: Podjezd pod železniční dráhou v ulici Rudská
(zdroj: vlastní)

- Obr.č.21: Výřez z územního plánu s řešeným územím
- (zdroj: Územní plán, město Nové Strašecí)
- Obr.č.22: Prostorová analýza - podlažnost
- (zdroj: katastrální mapy – upraveno autorkou)
- Obr.č.23: Prostorová analýza – zastavěná plocha
(zdroj: katastrální mapy – upraveno autorkou)
- Obr.č.24: Prostorová analýza - topografie
(zdroj: katastrální mapy – upraveno autorkou)
- Obr.č.25: Možné místo železničního přechodu
(zdroj: vlastní)
- Obr.č.26: Dopravní analýza - detail
(zdroj: katastrální mapy – upraveno autorkou)
- Obr.č.27: Ulice Rudská
(zdroj: vlastní)
- Obr.č.28: Zobrazení problémového místa v územním plánu
(zdroj: Územní plán města Nové Strašecí, upraveno autorkou)
- Obr.č.29: Funkční analýza - detail
(zdroj: vlastní)
- Obr.č.30: Docházkové vzdálenosti
(zdroj: vlastní)
- Obr.č.31: Analýza technických limitů
(zdroj: vlastní)
- Obr.č.32: koncepce návrhu
(zdroj: mapy.cz, upraveno autorkou)
- Obr.č.33: Detailní řešení občanského vybavení
(zdroj: autorka)
- Obr.č.34: Schéma rozdělení jednotlivých pozemních komunikací
(zdroj: autorka)

12. Seznam použitých tabulek

- Tabulka č.1: Rozdíly mezi obytnou zónou a zónou 30
(zdroj: Centrum dopravního výzkumu, 2010) [cit.10.11.2019] dostupné na <https://www.cdv.cz/file/doplnek-k-vl7-zony-30>)

- Tabulka č.2: Kapacity občanského vybavení
(zdroj: autorka)

13. Seznam samostatných příloh

Příloha č.1 - Dopravní analýza

Příloha č. 2 - Hlavní výkres

Příloha č. 3 - Funkční výkres

Příloha č. 4 - Řezy

Příloha č. 5 - Perspektivy