

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA

FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

KATEDRA APLIKOVANÉ GEOINFORMATIKY A ÚZEMNÍHO  
PLÁNOVÁNÍ

**Návrh strategie pro město Hořovice**

Bakalářská práce

**Bakalant: Ondřej Peták**

**Vedoucí práce: Ing. arch. Tomáš Peltan, Ph.D.**

2016

# ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Ondřej Peták

Územní plánování

Název práce

**Návrh strategie pro město Hořovice**

Název anglicky

**Strategy proposal for the town Hořovice**

---

### Cíle práce

Cílem práce je vypracování návrhu strategie pro město Hořovice.

### Metodika

Rešeršní část práce se zaměří na problematiku udržitelného rozvoje obdobných měst a na metodiku tvorby strategií měst.

Analytická část se bude skládat z vnitřní a vnější analýzy, jejich syntézy formou SWOT analýzy a prozkoumání možných budoucností formou scénářů rozvoje.

Návrhová část bude zahrnovat formulaci vize a základní strom strategie. Součástí práce nebude podrobný akční plán.

**Doporučený rozsah práce**

minimálně 30 stran textu, podle potřeby mapy, kartogramy, grafy, fotodokumentace

**Klíčová slova**

Hořovice, strategie, prostorové plánování

---

**Doporučené zdroje informací**

- BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D., 2011. Teorie regionálního rozvoje: nástín, kritika, implikace. Vyd. 2., přeprac. a rozš. Praha: Karolinum, 342 s. ISBN 978-80-246-1974-3.
- HALL, P. a WARD, C., 2014. Sociable cities: the 21st-century reinvention of the garden city. 2nd edition. Abingdon: Routledge, 270 stran. ISBN 978-0-415-73674-9.
- HALL, P., FALK, N., 2014. Good cities, better lives: how Europe discovered the lost art of urbanism. 1st ed. Abingdon, Oxon: Routledge, 346 s. ISBN 9780415840217.
- KNOX, P. L., MAYER, H., 2013. Small town sustainability: economic, social, and environmental innovation. 2nd ed., rev. and expanded. Basel: Birkhäuser, 208 s. ISBN 978-3-03821-251-5.
- MAIER, K. 2012. Udržitelný rozvoj území. 1. vyd. Praha: Grada, 253 s. ISBN 978-80-247-4198-7.

---

**Předběžný termín obhajoby**

2015/16 LS – FŽP

**Vedoucí práce**

Ing. arch. Tomáš Peltan

**Garantující pracoviště**

Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování

---

Elektronicky schváleno dne 29. 3. 2016

**doc. Ing. Petra Šímová, Ph.D.**

Vedoucí katedry

---

Elektronicky schváleno dne 29. 3. 2016

**prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.**

Děkan

V Praze dne 11. 04. 2016

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval samostatně, pod vedením Ing. arch. Tomáše Peltana, Ph.D., a že jsem uvedl všechny literární prameny a publikace, ze kterých jsem čerpal.

V Chodouni dne 12. 4. 2014

.....

Ondřej Peták

Rád bych poděkoval Ing. arch. Tomáši Peltanovi, Ph.D. za jeho cenné odborné rady, ochotu a čas při vedení mé bakalářské práce. Dále bych chtěl poděkovat své rodině za podporu, kterou mi po celé tři roky mého studia věnovala.

## **Abstrakt**

Práce se zabývá průmyslovým městem Hořovice, které leží v oblasti častých vnitřních periferií. Stěžejním tématem je návrh nejvhodnější strategie rozvoje pro toto město, jejímž cílem je posílit vliv města na region a vyvarovat se přeměny Hořovic na vnitřní periferii. Strategie vychází ze 4 deskriptivních (nebo též exploračních) scénářů budoucnosti, které zachycují směry možného rozvoje, identifikované na základě analýz území. Ty vycházejí z kombinace dvou hlavních faktorů, nejvíce ovlivňující budoucí vývoj města. Patří mezi ně vývoj situace v průmyslu (především pak automobilovém) a sociální soudržnost (či nesoudržnost) obyvatelstva.

Výsledkem je návrh strategie rozvoje zaměřující se především na zvýšení heterogenity průmyslu a snížení nutnosti využívat individuální motorovou dopravu, vytvořit město krátkých vzdáleností.

**Klíčová slova:** Hořovice, strategie, prostorové plánování

## **Abstract (EN)**

This thesis deals with an industrial city of Hořovice which is situated in an area of frequent inner outskirts. The crucial subject is a proposal of the most suitable strategy of development for this city. The purpose of this is to strengthen an influence of the city on the region and to avoid its transformation on the inner outskirts. The strategy proceeds from 4 descriptive (or also explorative) scripts of possible future which describe directions of potential development and are identified on the basis of territorial analyses. These analyses are based on the combination of two main factors which are the most influential for the future development of the city. It includes situation in industry (especially car industry) and social coherence (incoherence) of population.

The outcome of this thesis is a proposal of development strategy which is focused on augmentation of industrial heterogeneity and reduction of necessity of individual motor transport by creating city of short distances.

**Key words:** Hořovice, strategy, spatial planning

# Obsah

1	Úvod.....	11
2	Cíle BP .....	11
3	Metodika .....	12
4	Literární rešerše.....	14
4.1	Udržitelný rozvoj území.....	14
4.1.1	Pilíře udržitelného rozvoje .....	14
4.1.2	Plánování v duchu udržitelného rozvoje.....	15
4.2	Strategické plánování .....	19
4.2.1	Rozdíl mezi ÚP a SP.....	19
4.2.2	Strategický plán.....	20
4.3	Scénáře budoucnosti.....	23
4.3.1	Postup psaní scénářů .....	25
5	Analýza širších vztahů .....	27
5.1	Pracovní příležitosti v okolí .....	27
5.2	Přírodní vztahy .....	27
5.3	Dopravní situace.....	27
5.3.1	Železniční síť .....	27
5.3.3	Silniční síť.....	29
5.4	Územní rozvoj .....	29
5.5	Okolní obce .....	30
6	Demografická analýza.....	30
6.1	Vývoj počtu obyvatel .....	30
6.2	Poměr věkového složení pro ORP Hořovice.....	31
6.3	Vzdělanost .....	33

7	Funkční analýza .....	34
7.1	Prostorové členění .....	34
7.1.1	Bydlení .....	34
7.1.2	Průmysl .....	34
7.2	Občanská vybavenost .....	35
7.2.1	Nemocnice.....	35
7.2.2	Knihovna.....	36
7.2.3	Kulturní dům .....	36
7.2.4	Sport .....	36
7.2.5	Školství.....	37
7.3	Dopravní obslužnost.....	38
7.3.1	Městská hromadná a příměstská autobusová doprava .....	38
7.3.2	Železniční stanice.....	39
7.3.3	Parkovací stání .....	39
8	Ekonomická analýza .....	40
8.1	Hospodaření obce .....	40
8.2	Majetek obce .....	41
9	Historická analýza.....	42
9.1	Historie sídla do 18. století.....	42
9.2	Průmyslový rozkvět od 18. století .....	44
9.3	Období po druhé světové válce .....	45
9.4	Vývoj po roce 1989 .....	45
10	SLEPT/PEST analýza .....	47
10.1	Sociální faktory.....	47
10.2	Legislativní a právní faktory.....	47



10.3	Ekonomické faktory.....	47
10.4	Politické faktory.....	48
10.5	Technologické faktory .....	48
11	SWOT analýza .....	49
11.1	Silné stránky .....	49
11.2	Slabé stránky.....	49
11.3	Příležitosti .....	50
11.4	Hrozby .....	50
12	Scénáře .....	51
12.1	Klíčové faktory .....	51
12.2	Scénář 1: Bydlení ve městě s lidským měřítkem .....	51
12.3	Scénář 2: Chudý „satelit“ pro okolní centra .....	55
12.4	Scénář 3: Průmyslové město dvou tváří .....	59
12.5	Scénář 4: Průmyslové město krátkých vzdáleností.....	61
13	Strategie rozvoje.....	64
13.1	Oblast odolná ekonomika .....	67
13.1.1	Vzdělávání.....	67
13.1.2	Posílení heterogenity pracovního trhu .....	67
13.1.3	Podpora drobných obchodů v parteru centra .....	68
13.2	Oblast regionální soudržnost .....	68
13.2.1	Posílení spolupráce významných měst v regionu .....	68
13.2.2	Posílení statutu regionálního centra .....	69
13.3	Oblast města pro lidi .....	69
13.3.2	Posílení sociální soudržnosti .....	70
13.3.3	Město krátkých vzdáleností.....	70

13.3.5	Kompaktnost zástavby .....	71
13.3.6	Snížení zatížení centra města motorovou dopravou.....	71
14	Diskuse.....	72
15	Závěr .....	73
16	Použité zdroje.....	74
17	Seznam obrázků .....	80
18	Seznam tabulek .....	81
19	Seznam grafů.....	81

# 1 Úvod

Město Hořovice se nachází blízko hranic Středočeského a Plzeňského kraje a svou velikostí představuje třetí největší město v rámci regionu Berounska (oblast vyčleněná ORP Beroun a Hořovice). Již několik staletí se profiluje jako město silně průmyslové, avšak během té doby své zaměření několikrát změnilo. V posledních 20 letech hlavní průmyslový směr udávají podniky vyrábějící součástky pro automobilový průmysl. Z toho plyne problém, který je pro Hořovice a blízký region určitým klišé - je jím silné zaměření na jeden typ průmyslu. Vytváří totiž křehké prostředí, málo odolné vůči periodicky přicházejícím krizím. V historii navíc můžeme najít příklady, kdy tento stav dovedl město k výraznému úpadku.

Problémy se však nevyskytují pouze v ekonomickém směru. Dochází i k silícímu negativnímu vlivu automobilové dopravy na funkci centra, nevhodnému extenzivnímu rozvoji města či špatnému využívání veřejného prostoru. Přes všechny problémy však stále představuje důležité spádové centrum pro region z pohledu občanské vybavenosti a částečně i pracovních příležitostí (v tomto směru hrají významnou roli i Komárov, Cerhovice a Žebrák).

Na druhou stranu mají Hořovice potenciál problémy vhodně vyřešit, například pokud zohledníme příznivé geografické nebo sociální podmínky. Nalezení těchto řešení formou strategie rozvoje a také můj osobní vztah k dané oblasti představují jeden z hlavních důvodů, proč jsem si vybral právě toto město.

## 2 Cíle BP

Hlavním cílem bakalářské práce je navržení vhodné strategie rozvoje pro město Hořovice za přispění scénářů budoucnosti. Samotná strategie by měla zohledňovat současné a budoucí vývojové trendy s ohledem na aktuální stav území. Výsledkem toho je návrh nejvhodnějšího směru, kterým by se město mělo nadále ubírat, aby došlo k obnovení růstu v rámci udržitelného rozvoje a plně se využil potenciál daného území.

### 3 Metodika

V první řadě byla zpracována literární rešerše, která má za cíl přiblížit a pochopit problematiku navrhování scénářů, udržitelného rozvoje a strategického plánování. Tato část je vypracována především na základě znalostí získaných z nejrůznějších odborných publikací a textů, které se vztahují k řešeným tématům.

Další částí práce je analytická část, ta má za cíl přiblížit a zhodnotit řešené území a poté vytvořit základ pro vypracování scénářů a následné strategie rozvoje. Hlavními informačními zdroji pro tvorbu této části jsou především vlastní průzkumy území a data z českého statistického úřadu. Významným zdrojem je však i literatura a internet. Práce celkem obsahuje analýzy:

a) širších vztahů – Základem této analýzy je charakteristika umístění sídla v rámci České republiky, dále zhodnocení nabídky pracovních příležitostí v regionu (lokalizace významných pracovištních center) a zhodnocení současné a plánované dopravní sítě (zaměřením na železniční a silniční dopravu). Tato analýza se také zaměřuje na přírodní vztahy, především na lesní a vodohospodářskou situaci a na morfologii terénu. Poslední dvě části tvoří charakteristika okolních obcí v regionu, především metodikou vnitřních periferií a zmapování územního rozvoje podle PÚR a ZÚR.

b) sociodemografickou – Stěžejním bodem je zde především zachycení vývoje společnosti. Hlavním prvkem pro získávání těchto informací představují veřejné databáze Českého statistického úřadu a jejich následné zpracování do grafů. Součástí jsou grafy zobrazující vývoj středního stavu obyvatel (počet vždy k 30. 6. daného roku), celkový přírůstek/úbytek obyvatel (s rozdělením na přirozený a migrační), věkové složení obyvatelstva (rozdělení podle ekonomicky aktivních skupin a věku) a vzdělanosti.

c) funkční – Tato část se zabývá zmapováním zastavěného území, přičemž první zhodnocení se týká prostorového členění rozdělující prostor na oblasti s čistým bydlením v rodinných a bytových domech, smíšeným bydlením a průmyslem. Dalším výstupem je zanalyzování občanské vybavenosti, mezi níž je zahrnuto umístění a docházkové vzdálenosti objektů mateřské, základní a střední školy, dále pak nemocnice, galerie, knihovna, kulturní dům a sportoviště. Posledním druhem je analýza dopravní obslužnosti, kam patří umístění zastávek MHD, meziměstských autobusových linek

a železnice, vyznačení klíčových komunikací, velkokapacitních parkovacích stání. Výstupem jsou tři mapy vytvořené v programu ArcMap v měřítku 1:12000.

d) ekonomickou – Zahrnuje podrobný popis a vývoj hospodaření obce během posledních 10 let. Součástí je i popis významných projektů v oblasti investic, které měly znatelný dopad na obecní rozpočet a formy jejich financování. Tato analýza zahrnuje i zhodnocení majetku obce, jenž generuje příjem z provozu nebo pronajímání a je obsažen v rozpočtu obce v kategorii nedaňových příjmů.

e) historickou – V úvodu analýzy je zmapována nejstarší historie sídla (od vzniku až do průmyslového rozmachu). Podstatnou část však tvoří charakteristika během průmyslové revoluce, která zahrnuje vývoj zástavby a charakteru města. Poslední bodem je analýza éry po privatizaci podniků a následného vývoje soukromého sektoru.

Veškeré informace získané z těchto analýz byly dále použity při tvorbě SWOT analýzy, ta zachycuje silné a slabé stránky v území, stejně tak i příležitosti a hrozby, které mohou sídlo v budoucnu ovlivnit. Společně s ní byla vytvořena také SLEPT/PEST analýza zachycující faktory politické, ekonomické, technické, legislativní a sociální. Všechny analýzy řešeného území se následně staly základem pro vytvoření scénářů a návrhu strategie rozvoje.

Další část navazuje na informace z předchozí kapitoly, z níž vzešly 2 klíčové faktory nejvíce ovlivňující budoucí vývoj sídla. Na jejich základě pak vznikly 4 scénáře dalšího vývoje obce. Možné varianty psaní scénářů jsou podrobně popsány v kapitole Scénáře budoucnosti, avšak pro tuto práci se jako nejvhodnější jeví scénáře explorační. Porovnávají totiž budoucí vývoj z více úhlů pohledu a zohledňují jak vývoj externích faktorů, tak i důsledky rozhodnutí v území. Typickou otázkou pro tento typ je například „Co by se mohlo stát?“ nebo „Co se může stát, pokud se zachováme určitým způsobem?“.

Zaměření samotných scénářů odpovídá kombinaci klíčových faktorů, mezi něž patří úpadek průmyslu + soudržná společnost, úpadek průmyslu + nesoudržná společnost, rozvoj průmyslu + nesoudržná společnost a rozvoj průmyslu + soudržná společnost.

Vypracování návrhu strategie rozvoje představovalo druhou část z této kapitoly, v níž jsou zpracována opatření, kterými by se mělo předejít nepříznivým důsledkům budoucnosti. Při tvorbě strategie se čerpá především ze scénářů budoucnosti, případně z rešeršní části.

## 4 Literární rešerše

### 4.1 Udržitelný rozvoj území

Definice udržitelného rozvoje prošla za posledních několik desítek let postupným vývojem od publikace Meze růstu z roku 1972, kde bylo zmíněno, „že není možný nekonečný růst ve světě omezených zdrojů“ (Meadows, Meadows, Rander, & Bahrens III, 1972). Počínaje zprávou Naše společná budoucnost schválenou Valným shromážděním OSN v roce 1987, která jej definovala jako „rozvoj, který naplňuje současné potřeby, aniž by omezoval schopnost budoucích generací naplnit jejich potřeby“ (World Commission on Environment and Development, 1987) a světovým summitem o udržitelném rozvoji v Johannesburgu, v němž se řeší větší provázanost udržitelného rozvoje území a životního prostředí (Moldan, 2003), až nakonec po zákon O územním plánování a stavebním řádu (číslo 183/2006 Sb.). V něm spočívá udržitelný rozvoj území ve „ (...) vyváženém vztahu podmínek, pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generace budoucí“. V definici zákona č. 183/2006 Sb., je zároveň i viditelná provázanost se třemi pilíři udržitelného rozvoje. Pilíře se poprvé objevily již ve zprávě Naše společná budoucnost (World Commission on Environment and Development, 1987) kde došlo k rozčlenění na ekonomický, sociální a ekologický. Hlavního zájmu se jim však dostalo až v roce 1992 v Rio de Janieru na konferenci o životním prostředí pod záštitou OSN prostřednictvím Agendy 21 (Cenia, 2016).

#### 4.1.1 Pilíře udržitelného rozvoje

Samotné použití pilířů především slouží jako ukazatel aktuálního stavu území. Zároveň však umožňuje snadněji identifikovat problémové oblasti, na které by se měla navrhovaná opatření v budoucnu zaměřit pro vyrovnání případných výkyvů. Jejich vyváženost je totiž z hlediska udržitelného rozvoje klíčová. Navíc mezi jednotlivými pilíři existuje silná vazba, tudíž pokud upřednostníme například ekologický pilíř před ekonomickým, silně tím utrpí i pilíř sociální, z důvodu navýšení nezaměstnanosti, atd. Opatření pro zvýšení udržitelnosti se dají aplikovat několika způsoby (Maier, a další, 2012).

### *Slabá udržitelnost*

Směr, podle kterého jsou přípustné negativní zásahy do jednoho z pilířů za předpokladu, že se výrazně zvýší užitek z pilíře jiného. Příkladem může být vybudování rozsáhlých průmyslových areálů za cenu snížení ekologických hodnot, pokud dojde k výraznějšímu ekonomickému růstu v regionu.

### *Silná udržitelnost*

Směr mající za cíl nesnižovat ekologický pilíř, jelikož si, ať už bude společnost jakákoli, uchováva svoji hodnotu i pro další generace, naopak vzniklé ekonomické hodnoty mohou v budoucnu svůj význam ztratit.

### *Ekocentrický způsob*

Na rozdíl od dvou výše zmíněných přístupů se u ekocentrického posiluje ekosystém (ekologický pilíř) na úkor dominantního postavení člověka.

Současně však nelze brát pilíře jako kompaktní celky, ale jako soustavy složené z mnoha dalších částí. Právě proto je nutné zachovávat vyváženost a diverzitu i mezi nimi, příkladem může být zaměření města na jeden typ ekonomické aktivity. V případě, že dojde v průběhu času k jeho úpadku, společnost se s tím pravděpodobně nedokáže vyrovnat, na druhou stranu pokud je v lokalitě pestrá skladba zaměstnavatelů, tak v případě úpadku jedné ekonomické oblasti mohou případnou mezeru zaplnit ostatní (Maier, a další, 2012).

## **4.1.2 Plánování v duchu udržitelného rozvoje**

### Sociální soudržnost

Základní definice podle Maiera (2010) zní „*K trvalé sociální udržitelnosti musí být kombinace populace, kapitálu a technologie ve společnosti konfigurována tak, aby životní úroveň každého jednotlivce byla adekvátní a bezpečná*“.

Podle Gehla (2012) by se měl sociální rozměr řešit v návrhu jako první, aby nedocházelo k sociálně uzavřených komplexů bez vnějšího života. Práce se sociální soudržností je zároveň jednou z nejtěžších disciplín. Hlavním úskalím je, že můžeme vytvořit pouze podmínky pro její vznik, avšak nemůžeme si být jisti, zda přinesou očekávaný dopad.

Na sociální soudržnost má také velký vliv ekonomická udržitelnost, jelikož sociální soudržnost je částečně podmíněna ekonomickou prosperitou. Naproti tomu pro dlouhotrvající prosperitu je do jisté míry nutná soudržná společnost (Maier, a další, 2012). Nejznámějšími a zároveň i nejpoužívanějšími opatřeními jsou především (Gehl, 2012):

1. Vytvoření atraktivních a bezpečných veřejných prostranství s dobrou pěší dostupností. Toto opatření má především za cíl vytvořit místa pro setkávání lidí a komunikaci mezi nimi prostřednictvím veřejné zeleně, parků a náměstí.
2. Zajištění základní veřejné občanské vybavenosti, ideálně v pěší dostupnosti, případně za přispění MHD.
3. Podpora diverzity forem bydlení, čímž se zajistí co nejpestřejší skladba obyvatel v dané oblasti a zároveň se zamezí vzniku uzavřených společenství.
4. Zachování prostupnosti území pro pěší typ dopravy a snaha minimalizovat případné bariéry a překážky, které mohou zamezit rozvoj v tomto směru.
5. Podpora využití parteru s co nejpestřejší nabídkou služeb. Zároveň zatraktivnit městský prostor v úrovni očí.

Jak uvádí Maier (2012), sociální udržitelnost se může promítnout i do uspořádání měst. Historicky vzniklo několik možných podob, jak by takové ideální město mohlo vypadat.

1. Kompaktní město
  - a. vyšší hustota osídlení
  - b. promíchání bydlení, volnočasových aktivit a pracovišť
  - c. centralizace vybavení a služeb v jednom větším případně několika menších centrech
2. Zelené a zahradní město
  - a. Soběstačnost jednotlivých městských částí
  - b. Různé typy bydlení v každé městské části
  - c. Snížení nároků na dopravu



4. Město krátkých vzdáleností
  - a. Může se uplatnit u stávajících měst (na rozdíl od výše zmíněných)
  - b. Převládá doprava pěšky a na kole
  - c. Decentralizace služeb
5. Venkovský mikroregion
  - a. Vznik střediskových obcí
  - b. Spolupráce obcí při zajištění základní občanské vybavenosti (mikroregion)
  - c. Podpora hromadné dopravy mezi obcemi

### Ekologická udržitelnost

Princip ekologické udržitelnosti se v současné době začíná dostávat do stále většího povědomí. Často však dochází k jevu, kdy se řeší jednotlivé projekty či problémy individuálně a nezohledňují se fakta v širších souvislostech. To má za následek nižší účinnost jednotlivých projektů a opatření. Pro dosažení co nejširšího dopadu je nutné ekologii provázat s ekonomickými a sociálními strukturami. Jako příklad uvádí Knox a Mayer (2013) vyčištění a ochranu vodního toku, kdy je vhodnou provázaností dosaženo zvýšení přírodní kvality vody, lidského zdraví, biodiverzity, estetičnosti, ochrany proti přívalovým srážkám a rekreačního potenciálu. Je tedy patrné, že vhodnou integrací je možné výrazně zvýšit účinnost při zachování původních či mírně zvýšených nákladů.

Na území měst je provázání s ostatními pilíři ještě výraznější, především pak kombinace se sociální udržitelností.

Pro identifikaci problémů a cílů, na které je vhodné se zaměřit, lze najít celou řadu indikátorů, momentálně se však nejčastěji používá metoda limitních hodnot, kdy je díky různým výpočtům a měřením jasně patrný přechod mezi žádoucím a nežádoucím stavem (Maier, a další, 2012). Tyto limitní hodnoty jsou obvykle vydávány pro rozsáhlé územní celky, jako jsou například státy. Pro malá města však nejsou příliš vhodná, jelikož i při nepřekročení těchto hodnot mohou výrazně pociťovat jejich důsledky, neboť jsou více spjata s územím, například i mírné zvýšení vzdušného znečištění může mít pro město zaměřené na turismus a rekreaci výrazné dopady, to samé může platit u průmyslových měst se špatnou kvalitou ovzduší. V tomto případě může docházet ke zhoršení zdraví

populace a následnému odchodu kvalifikované pracovní síly. Problém však představuje i ztráta volné zemědělské půdy, která mizí na úkor bydlení. S tímto se lze setkat především u rychle se rozvíjejících měst v podobě tzv. *urban sprawlu*, u kterého je také typické přeskakování nezastavěných ploch a odloučených komunit (Knox & Mayer, 2013).

Menší města však mají výhodu v podobě jednoduššího schvalování opatření zajišťujícího ochranu před těmito nepříznivými vlivy, případně zpřísnění zmíněných limitů, a to především díky nižší míře byrokracie oproti velkým městům či regionům. Příkladem mohou být Švédské ekokomunity, které si z vlastní iniciativy zpřísnily vybrané přípustné limity, což u některých měst vedlo například k úplné energetické soběstačnosti. Zároveň se podílely na vzniku organizace, jež vyvinula systém několika indikátorů sledujících pokrok směrem k udržitelnosti (Knox & Mayer, 2013). Jedná se například o:

- množství emisí oxidu uhličitého z fosilních paliv
- množství nebezpečného odpadu z domácností
- množství recyklovatelného odpadu z domácností
- celkové množství domovního odpadu
- podíl ekologického lesnictví
- podíl přírodních rezervací.

#### Ekonomická udržitelnost

Princip ekonomické udržitelnosti vychází z principu vyváženého stavu mezi nabídkou pracovních míst a pracovní silou. Žádoucího stavu je možné dosáhnout řadou opatření. Jedním z hlavních a nejčastěji používaných na straně nabídky pracovních míst je snaha o přilákání nových investorů. Ačkoli se však jedná o řešení nejčastější, rozhodně nepatří mezi nejjednodušší. Pro budoucího investora je totiž klíčové mít například dostatek kvalifikovaných pracovníků v přijatelné dojezdové vzdálenosti, nacházet se v lokalitě s napojením na dopravní komunikace, zajistit poptávku po nabízených komoditách či službách a další (Maier, a další, 2012). Zde právě nastává problém, který popisuje Blažek a Uhlíř (2011), kdy se obec snaží zvýšit diverzitu průmyslu, ale její obyvatelé jsou zaměřeni pouze na stávající odvětví. Vzniká tedy smyčka, v níž dochází k tomu, že investor nemá o lokalitu zájem z důvodu nedostatečné kvalifikace lidí a lidé zase nemají

tendenci ke změně vzdělání, jelikož se s ním neuplatní na pracovním trhu. Tomuto častému jevu se říká lock-in, nebo též technologické uzamčení.

Všechny tyto skutečnosti ukazují, že přilákání vhodných investorů, zároveň respektujících ostatní pilíře udržitelného rozvoje je náročný proces vyžadující řadu správných rozhodnutí v dlouhém časovém horizontu. Podpora soukromého sektoru by také neměla směřovat pouze do jednoho ekonomického směru, jak už bylo zmiňováno v kapitolách výše.

V neposlední řadě je také vhodné pracovat s polycentritou podniků, aby nedocházelo k vzniku tzv. „mrtvých lokalit“ (skokové navýšení dopravy x dlouhé časové úseky bez lidské aktivity). Na druhou stranu však u monocentricky umístěného průmyslu můžeme zajistit lepší napojení na dopravní infrastrukturu nebo omezit vliv na ostatní zástavbu. Proto je klíčové vždy posoudit nejideálnější variantu pro konkrétní průmysl a lokalitu.

## **4.2 Strategické plánování**

„Strategické plánování rozvoje území je stejně jako územní plánování jedním ze strategických nástrojů pro správu a rozvoj daného území“ (Půček, 2009). Strategické plánování je proces, jehož cílem je co nejefektivněji využívat dostupné zdroje, avšak s důrazem na připravenost území (či územní samosprávy), popřípadě schopnosti rychle reagovat na vzniklé problémy a situace. Používá se především při řešení složitějších situací a za přispění několika subjektů (Maier, Strategie, urbanismus a architekt města: sborník z konference AUÚP, 2014). Důležitým faktorem k nalezení co nejlepšího řešení je při tvorbě plánu naplnit následující atributy (Perlín & Bičík, 2006):

Podrobně znát aktuální stav řešeného území.

Přesně charakterizovat cílový stav, kterého chceme dosáhnout.

Podrobně definovat cestu jak chceme docílit požadovaného stavu.

### **4.2.1 Rozdíl mezi ÚP a SP**

Jedním z klíčových rozdělení je oblast řešení, kdy územní plán definuje přesné využití jednotlivých ploch (například bydlení, průmysl, technickou infrastrukturu apod.) a má tedy formu regulační. Na druhou stranu strategický plán charakterizuje na které oblasti a aktivity je vhodné se zaměřit, aby bylo dosaženo dalšího rozvoje obce, tudíž má spíše podpořit daný směr.

Z právního hlediska je největší rozdíl patrný v ukotvení jednotlivých plánů v zákoně. Územní plán (dále jen ÚP) je totiž přímo definován ve stavebním zákoně č.183/2006, kde jsou přesně uvedeny náležitosti pro jeho zpracování, proto je pro rozhodování v území závazný. Naproti tomu strategický plán (dále jen SP) není v legislativě přímo ukotven, a tudíž je jeho výklad relativně volný, z toho tedy vyplývá, že SP má pro rozhodování v území nezávazný status (Perlín & Bičík, 2006).

#### **4.2.2 Strategický plán**

Faktickým výsledkem strategického plánování je programový dokument s názvem „strategický plán“, s horizontem použitelnosti obvykle od 10 do 15 let. Představuje však pouze dílčí cíl plánování a má za cíl sumarizovat představu účastníků řízení o vývoji budoucnosti. Na jeho tvorbě by se měli podílet zástupci několika zájmových skupin, od politiků (jejichž účast je nezbytná), přes státní úředníky, až po zástupce soukromého sektoru, což mohou být například investoři nebo developeři (Maier, Strategie, urbanismus a architekt města: sborník z konference AUÚP, 2014). Samotné zpracování dokumentu se dělí na dva typy, expertní postup je charakteristický vysokým podílem odborné činnosti (experti mimo řešené území) a menší spoluprací s místními aktéry, na druhou stranu komunitní postup je více založen na práci a komunikaci ve skupině místních, které vede zpracovatel dokumentace. Běžnou praxí ovšem je oba postupy kombinovat a shodně využít znalostí obou skupin odborníků (Perlín & Bičík, 2006). Samotný proces strategického plánování lze rozdělit do čtyř částí (Půček, 2009):

##### **1. Fáze analýzy**

První fáze vychází především ze situační analýzy, která má za cíl zobrazit klíčové informace ovlivňující současný i budoucí stav území. Základními prvky jsou analýzy obyvatelstva (např. demografie a zaměstnanost), ekonomických činností (např. nevýrobní služby, průmysl a zemědělství), infrastruktury (např. doprava, bydlení veřejné služby), životní prostředí (např. odpady, znečišťovatelé, voda a půda) a činitelé (např. různé organizace zasahující do vývoje území). Ve výsledku těmito analýzami docílíme vytvoření profilu regionu, který dále uplatníme při tvorbě SWOT

a PEST analýzy, jejichž cílem je zobrazit hlavní směry, jimiž se má další část práce zabývat (Czekaj, Hellmich, Hučka, & další, 1998).

## 2. Fáze zpracování

V této fázi se implementují zjištěné informace do vznikajícího strategického plánu. Stejně tak se zde vytyčují cíle, vytváří se strom cílů (hierarchické uspořádání cílů), identifikují problémy a vytváří se opatření, pomocí kterých jich chceme dosáhnout. Jak zmiňuje Perlín a Bičík (2006), tato část je z hlediska efektivity plánu klíčová avšak současně i nejobtížnější, jelikož je nutné vytyčit reálné kroky pro dosažení stanovených cílů. V opačném případě totiž může dojít k jejich nenaplnění, čímž by byla celá strategie nerealizovatelná.

## 3. Fáze zavedení

Aplikace vypracovaného strategického plánu a následné plnění vytyčených cílů, jejichž výsledkem je dosažení cílů a priorit vzešlých ze strategického plánu.

## 4. Fáze zlepšování

Zde dochází ke kontrole aktuálně používaného strategického plánu a dochází k jeho částečným úpravám na základě zjištění nových skutečností. Zároveň se již pracuje na dalším plánu pro následující období.

Strategický plán se zároveň drží určitých kritérií, jejichž dodržení má zásadní vliv na jeho výslednou podobu a kvalitu (Perlín & Bičík, 2006). Patří mezi ně:

### Dlouhodobost

Dlouhodobost strategických plánů je dána především cílem, kterého chtějí dosáhnout, obecně by se dalo říci, že minimální dobou je časový horizont přesahující jedno volební období, tj. 4 roky. V současné chvíli však převládá tendence používat evropský model- vytvářet plány na minimálně 6 let. V praxi se tedy nejčastěji vytvářejí plány v rozmezí 6-10 let umožňující řešit v území i konkrétnější cíle a zároveň umožňují pružněji reagovat na nepředvídatelné situace. Druhou skupinou představují plány přesahující svou účinností

10 let. Tyto plány řeší především obecnější cíle a vztahují se nejčastěji na větší územní celky.

#### Otevřenost

Otevřenost strategického plánu je myšlena především ve formě zapojení veřejnosti do tvůrčího procesu a zapracování jejich podnětů a kritických připomínek. Zároveň je otevřenost možné chápat i jako zapracování nových podnětů a požadavků během účinnosti dokumentu, a tím docílit vyšší efektivity.

#### Provázanost

Důležitý faktor vystihující nutnost provázat mezi sebou jednotlivé dílčí prvky, které byly identifikovány v analýzách a dále se s nimi pracovalo při návrhu strategie. Provázanost je nejvíce patrná především v situaci, kdy jeden prvek pozitivně či negativně ovlivňuje jiný, aniž by s ním měl přímou souvislost.

#### Reálnost

Pro zvýšení úspěšnosti strategického plánu je důležité plánovat budoucnost na reálných (finančních, časových, apod.) základech. Tak aby se zabránilo vzniku plánu, jehož realizace a naplnění není v navrženém časovém horizontu reálné.

#### Selektivnost

Jedna z hlavních charakteristik strategického plánu vystihuje nutnost stanovit omezený počet cílů (prioritní osy, směry nebo problémy), kterými se bude plán dále zabývat. Z toho následně priority, jimiž se obec bude zabývat.

#### Soustavnost

Důležitý prvek, který vystihuje skutečnost, že se strategickým plánem je nutné v průběhu jeho účinnosti nadále pracovat a upravovat jednotlivé části tak, aby byl stále plnohodnotným dokumentem sloužící pro rozhodování v území.

#### Systematičnost

Při tvorbě strategického plánu je důležité do něj zahrnout všechna klíčová odvětví a obory, které mohou v budoucnu ovlivnit vývoj území. Důležité ovšem je nepřeceňovat jejich význam a naopak reálně vyhodnotit, jak důležitou roli v území představují.

### 4.3 Scénáře budoucnosti

Petr Schwartz (1996) definuje scénáře jako „(...) nástroj, jež nám dlouhodobě pomáhá pohledět na svět značně nejistoty. Jsou to příběhy o možnostech, jak by mohl vypadat zítřejší svět a které nám mohou pomoci rozpoznat a adaptovat se na měnící aspekty současného prostředí.“ Použití scénářů jakožto metody pro predikci budoucího stavu a vývoje je v prognostice využíváno zdaleka nejvíce. Hlavním cílem však není přesné předpovězení budoucnosti. Záměrem je na základě různých tvrzení vytvořit scénáře, které pokud možno zachytí všechny, ať už více či méně pravděpodobné budoucnosti, čímž vznikne tzv. „mapa možných budoucností“. Tento postup má za následek pokrytí co možná nejširšího spektra potenciálních událostí, jelikož v delším časovém horizontu může sehrát podstatnou roli spousta proměnných. V návaznosti na ně následně vznikají strategické plány, které se snaží zmírnit dopady předpokládaných krizí a posílit pozitivní tendence v území (Frič & Veselý, 2010).

Samotné prognózování se dělí nejčastěji na dva typy (Ochrana, 2013)

Normativní - Vycházejí/vychází z předpokladu, že máme již cíl a předpovídáme pouze cestu k jejímu naplnění. Často probíhá ve formě vracení se do minulosti (tzv. vychází z již uskutečněných událostí), ale uplatňuje se i pro předpovídání budoucnosti. Samotný scénář v tomto případě zodpovídá otázku „co by se mělo/nemělo stát“. U tohoto typu zároveň můžeme určit, zda je budoucnost žádoucí, či nikoli. Podle Potůčka (2011) zároveň můžeme scénáře dělit na udržující (upravující současný stav) a transformační.

Nenormativní – Též jinak deskriptivní, u kterých se hledají různé varianty vývoje podle toho, jak výrazně mohou ovlivňovat budoucnost. Pro toto prognózování je typické zdržet se jakéhokoli hodnocení. Nejčastějšími otázkami jsou „Co bude?“ případně „Co se může stát“. U nenormativních scénářů Frič s Veselým (2010) dále zmiňují, že není možné přesně určit, zda je scénář optimistický, či pesimistický především z důvodu absence hodnocení.

Je vhodné používat oba typy zároveň pro dosažení lepších a přesnějších predikcí. Dělení může probíhat i podle funkce jednotlivých scénářů na tři druhy viz tabulka č. 1 (Hübener, a další, 2006)

Druh scénáře	Vývojový	Dopadový	Strategický
Metody scénáře	Průzkum založený na trendech	zmapování klíčových faktorů	Kreativní
Techniky	Extrapolacetrendů, analýza trendů a dopadů	analýza dopadů, analýza konzistence	morfologická analýza
Smysl	Popis budoucnosti založený na současném vývoji	účinky a důsledky opatření a rozhodnutí	analýzy cílů a možných způsobů, jak dosáhnout žádoucí situace
Otázky	Co bude?	co se stane, pokud...?	jakým směrem se chceme ubírat a jak se tam dostaneme?
Pohled	Pohled směrem ze současnosti a minulosti do budoucnosti	pohled ze současnosti do budoucnosti	pohled z budoucnosti do současnosti
Výhoda	Převážně jednoduché a srozumitelné, zdá se být objektivní	systematické zhodnocení faktorů, srozumitelné odborníkům	umožňuje kombinaci různých rozměrů a vlivů (životní prostředí, hospodářství atd.)
Nevýhoda	Nezbytná solidní datová základna	nezbytná solidní datová základna a dobrá znalost vzájemné závislosti parametrů	vysoké riziko netransparentnosti (využívá se příliš velkého počtu faktorů a předpokladů)

Tabulka 1 Druhy scénářů dle funkce (Hübener, a další, 2006)

Dělení scénářů budoucnosti je však ještě několik, takto je například popisují Mietzner a Reger (2004), na které odkazuje i Frič (2010)

Míra normativity	Normativní Deskriptivní
Dovedení scénáře	Kompletně formulované Naznačené
Obsah	Globální (komplexní) Specifické (zaměřené na určitý problém)
Kvantifikace	Částečně kvantifikované



	Kvalitativní
Časový rozsah	Krátkodobé Střednědobé Dlouhodobé
Tok času	Prospektivní (od přítomnosti do budoucnosti) Retrospektivní (od budoucnosti do přítomnosti)
Funkce	Vstupní Explorační Scénáře pro stanovení cílů
Metodologie	Intuitivní logika Logika založená na extrapolaci trendů Logika založená na křížových interakcích

Tabulka 2 Dělení scénářů (Hübener, a další, 2006)

Dělení prognóz zahrnuje také rozčlenění podle časového horizontu, na který se vytvářejí. Mohou být krátkodobé (obvykle trvající do jednoho roku), střednědobé (aplikované na období do pěti let) a nakonec dlouhodobé (predikující události v horizontu větším jak pět let). Právě dlouhodobé a střednědobé prognózy se aplikují pro strategie rozvoje. (Potůček, a další, 2011) Důvodem je především časová prodleva, mezi aplikací určitého rozhodnutí a důsledků, které v daném území nastanou.

#### 4.3.1 Postup psaní scénářů

V rámci postupu psaní scénářů Frič (2010) i Hübener (2006) zmiňují následující kroky.

- Prvním z nich je identifikace hlavního problému, který chceme ve scénáři řešit. Může sem patřit např. rozvoj železnice v určitém časovém horizontu, kvalita ovzduší, odpady, apod.)
- Druhým je stanovení interních nebo též klíčových faktorů ovlivňujících úspěch nebo neúspěch rozhodnutí v prvním kroku. Zde se objevují vnější (faktory, které nemůžeme změnit) a vnitřní (ty se ovlivňují daným scénářem).
- Další částí je identifikace kritických hybatelů, kteří významnou měrou ovlivňují problémy z prvního kroku. V této části se uplatňují například analýzy typu PEST.

- Následně je nutné setřídít hybatele podle vlivu na identifikovaný problém a vybrat ty nejvýraznější.
- Poté následuje již samotné psaní scénářů ve formě vyprávění, které vždy obsahuje seznam událostí nejvíce ovlivňujících daný scénář.

Množství scénářů umožňující vytvoření co nejpravděpodobnějších budoucností není přesně stanoven, ovšem lze najít množství doporučení. Jedno z nich je uvedeno v příručce pro tvorbu scénářů a výhledů životního prostředí (Hübener, a další, 2006). V té se vymezují čtyři, přičemž každý vystihuje určitý druh vývoje od nejhorších, přes vyčkávací, až po nejoptimističtější. Pro toto rozčlenění je určena i tabulka definující jejich podobu.

Druh scénáře	„Vyčkávací taktika“	„Progresivní řešení „	Scénář nejhoršího vývoje	Scénář nejlepšího vývoje
Výchozí logika	Žádná nebo jen minimální nová akce	Mnoho nových možností	Negativní vývoj vnějších faktorů	Pozitivní vývoj vnějších událostí

Tabulka 3 Druhy scénářů dle aktivity (Hübener, a další, 2006)

## **5 Analýza širších vztahů**

Město Hořovice se nachází ve Středočeském kraji (kód CZ0219 podle CZ-NUTS 4) jihozápadně od Prahy na pomezí Plzeňského a Středočeského kraje, v údolí mezi CHKO Křivoklátsko a CHKO Brdy. Žije zde 6 869 obyvatel (Český statistický úřad, 2014) na území o velikosti 955 ha. Umístění na střední spojnici mezi Prahou (52 km) a Plzní (44 km) je jedním z důvodů, proč jsou Hořovice regionálním centrem této oblasti a v rámci ORP Hořovice sdružující celkem 37 obcí. V obci se nachází občanské vybavení typické pro město, které v regionu hraje roli spádového centra, za zmínku stojí především základní umělecká škola, gymnázium, střední odborná škola, střední odborné učiliště a nemocnice (SEAL, s.r.o., 2015).

### **5.1 Pracovní příležitosti v okolí**

Z hlediska pracovních příležitostí nacházejících se v blízkosti Hořovic jsou významné především průmyslové zóny v obcích Žebrák a Cerhovice a firma BUZULUK Komárov sídlící ve stejnojmenném městě. Společně s Hořovicemi pak tvoří nejdůležitější pracovištní centra pro region zahrnující ORP Hořovice a části ORP Rakovník a Příbram. Převážná část pracovních příležitostí je spojena s výrobou součástek pro automobilový průmysl, který je zde zastoupen především zahraničními firmami. V dojezdové vzdálenosti do 15 minut se nacházejí rovněž města, jako jsou Rokycany nebo Beroun, významná z hlediska pracovních příležitostí a občanského vybavení.

### **5.2 Přírodní vztahy**

Hořovice se nacházejí na toku Červený potok v údolí mezi křivoklátskými a brdskými lesy. Většina údolí (v okolí Hořovic široké cca 8 km) je využívána jako orná půda, čemuž napomáhá i skutečnost, že v údolí převládá rovinný terén. Výjimku představuje oblast kolem koryta řeky, kde je typický kopcovitější profil.

### **5.3 Dopravní situace**

#### **5.3.1 Železniční síť**

Současnost

Přes Hořovice prochází trať číslo 170 (Cheb – Beroun) a dále navazující číslo 171 (Beroun – Praha hl. nádraží) (Sekera, 2016), dále spadající pod třetí železniční koridor.

Tento koridor představuje významnou spojnici mezi západem a východem ČR (potažmo Evropy) (SŽDC, 2016). V posledních letech dochází k výrazné rekonstrukci tratě v úseku Beroun – Plzeň, mající za cíl navýšení přepravní rychlosti a kapacity. Rekonstrukce tratě 171 je aktuálně ve fázi příprav. Železnice obyvatelům Hořovic slouží především na úseku Praha – Plzeň převážně pro dopravu do škol a zaměstnání, ovšem je potřeba podotknout, že tento typ dopravy využívají pouze 4 % obyvatel (Český statistický úřad, 2011). Významným pozitivem pro využití železnice je začlenění zastávky „Hořovice“ do itineráře vlaků Eurocity, díky čemuž se navýšila obslužnost, a to formou častějších spojů a komfortnějších vlaků. Pravidelné jízdy v obou směrech (Praha a Plzeň) zajišťují především rychlíkové spoje v intervalu jedné hodiny, přičemž jízda trvá 55, respektive 45 minut. Další spoje zajišťující obslužnost jsou osobní vlaky linky S70 a výše zmíněné vlaky Eurocity (České dráhy, 2014).

#### Budoucnost

Budoucnost železnice v Hořovicích je silně spjata s dvěma projekty.

Prvním je dokončení rekonstrukce tratě v úsecích Plzeň – Rokycany a Beroun – Praha. Mezi Prahou a Berounem by podle projektů měly být práce hotovy do konce roku 2020. Výsledkem by mělo být zvýšení stávající rychlosti o 40 km/h na 140 km/h a navýšení přepravní kapacity (Vachtl & kolektiv, 2011).

Druhým projektem je výstavba nové tratě mezi Berounem a Prahou, jež by se v budoucnu měla stát součástí plánované vysokorychlostní trať mezi SRN a Prahou. Jejím záměrem je především ulehčit přetížené trati 171 od rychlíkových spojů. Plánovaná konstrukční rychlost se v závislosti na typu projektu pohybuje mezi 200 km/h až 300 km/h. Projekt má však řadu úskalí, především se velmi diskutuje o vedení tratě, kde je z důvodu členitosti terénu a výskytu chráněné krajinné oblasti náročné najít konsensus všech zainteresovaných stran. Z tohoto důvodu je hodně nejasné, kdy a za jakých podmínek bude stavba realizována. Výsledkem by tedy mělo být výrazné zkrácení dojížděky ve směru na Prahu (Kala, 2009) (Surý, 2015).

### **5.3.3 Silniční síť**

#### Současnost

Obec se nachází v blízkosti dálnice D5 vedoucí z Prahy přes Plzeň do Spolkové republiky Německo, přičemž nejbližší sjezdy se nacházejí v obcích Žebrák (4,5 km) a Cerhovice (7 km). Komunikace dosahuje průměrné denní vytíženost zhruba 30 000 automobilů za den, v úseku Žebrák – Cerhovice (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2012), což reflektuje preference obyvatel v rámci vyjíždění za prací, kdy celých 48 % volí pro cestu právě osobní automobil. Hořovice současně velmi ovlivňují silnice druhé třídy, jmenovitě II/117 a II/114, hustota provozu zde dosahuje hodnot od 7000 do 10 000 vozidel za den (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2010). Největší zatížení způsobuje převážně tranzitní doprava mezi dálnicí a průmyslovými areály v okolí obce a jejich role jakožto přivaděče na dálnici.

#### Budoucnost

Hlavním projektem v nejbližší budoucnosti je vystavění severovýchodního obchvatu, navazujícího na nově zrekonstruovaný úsek silnice mezi Žebrákem a Hořovicemi, mající za cíl převést dopravu směřující do průmyslových areálů v obci Žebrák a na nájezdy dálnice D5 mimo centrum města. Zároveň by měl přispět ke zlepšení dopravního napojení Nemocnice Hořovice na zbytek regionu, jelikož v současnosti z důvodů zajištění dopravní obslužnosti negativně ovlivňuje okolí. Celý projekt je v současnosti zanesen do územního plánu a probíhají výkupy pozemků, avšak tato část již delší dobu čeká na výraznější posun (Juřina, 2012).

### **5.4 Územní rozvoj**

Územní rozvoj v okolí Hořovic je silně spjat s dopravní infrastrukturou vedoucí z Prahy do Plzně. Podle zásad územního rozvoje je podél celé této oblasti vytyčena rozvojová osa republikové úrovně OS1. Tato osa je v PÚR charakterizována především jako nejvýznamnější dopravní tepna do západní Evropy. Tomu odpovídají i zvýšené požadavky na změny v území, na nichž se mají podílet jak zástupci obce a kraje, tak i dotčené orgány státní správy. V rámci hodnocení významu samotné obce jsou Hořovice zařazeny jako nižší významné centrum.

## **5.5 Okolní obce**

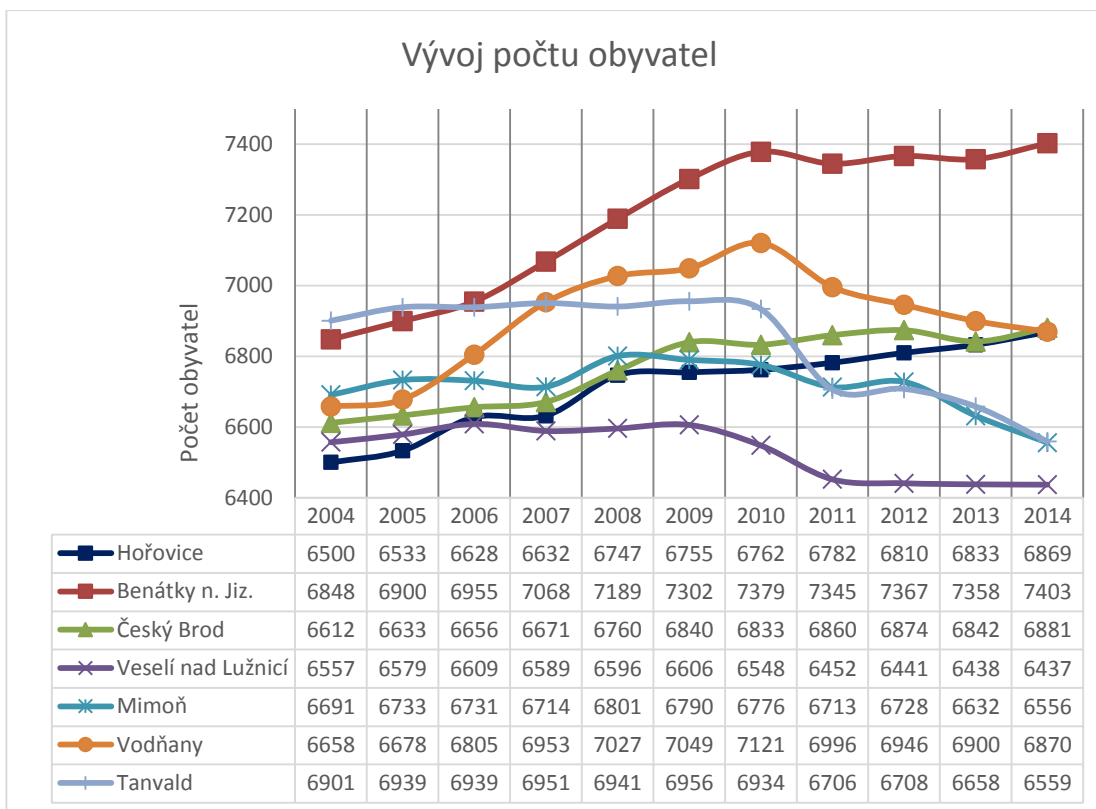
Podle metodiky, kterou použili Musil a Müller (Vnitřní periferie v České republice jako mechanismus sociální exkluze, 2008), lze identifikovat vznik několika vnitřních periferií v těsné blízkosti Hořovic, mezi které patří např. obce Hostomice, Zaječov nebo Osov. Pro tyto obce jsou typické především silné vazby na primární sektor průmyslu společně s nižší hustotou osídlení. Jedním z důvodů je fakt, že se tyto obce nacházejí ve větší vzdálenosti od významné dopravní infrastruktury a nachází se zde málo pracovních příležitostí v sekundárním nebo terciálním sektoru.

Hořovicko lze charakterizovat i podle struktury obcí. Převládají zde menší obce do 500 obyvatel (22 obcí z 37) (Makovec, 2015), přičemž jejich hustota se zvyšuje v blízkosti dálnice D5 a železnice, avšak ostatní části regionu jsou relativně řídko osídleny, z důvodu silného zalesnění. Menší centra pak představují obce Komárov a Žebrák (jak je zmíněno výše jejich funkce je především ve formě pracovištních center).

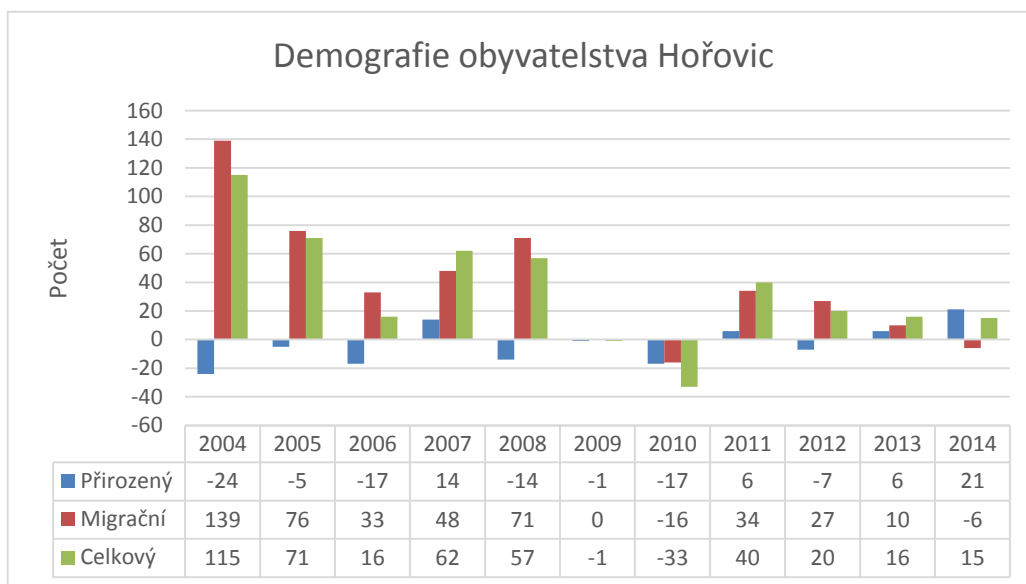
## **6 Demografická analýza**

### **6.1 Vývoj počtu obyvatel**

Počet obyvatel zkoumané obce dlouhodobě roste, avšak míra růstu se v posledních letech snižuje. Jedním z faktorů je dlouhodobě nízká míra porodnosti spojená s poklesem migračního přírůstku (v roce 2010 a 2014 nastal migrační úbytek), který dosahoval největší míry v letech 2004 až 2008. V porovnání s podobně velkými a umístěnými městy, jako jsou Benátky nad Jizerou nebo Český Brod, je však tempo růstu velice podobné a dochází i ke stejnému zpomalení. U měst s horším umístěním je naproti tomu vidět silný úbytek populace (Český statistický úřad, 2014).



Graf 1 Vývoj počtu obyvatel (Český statistický úřad, 2014)

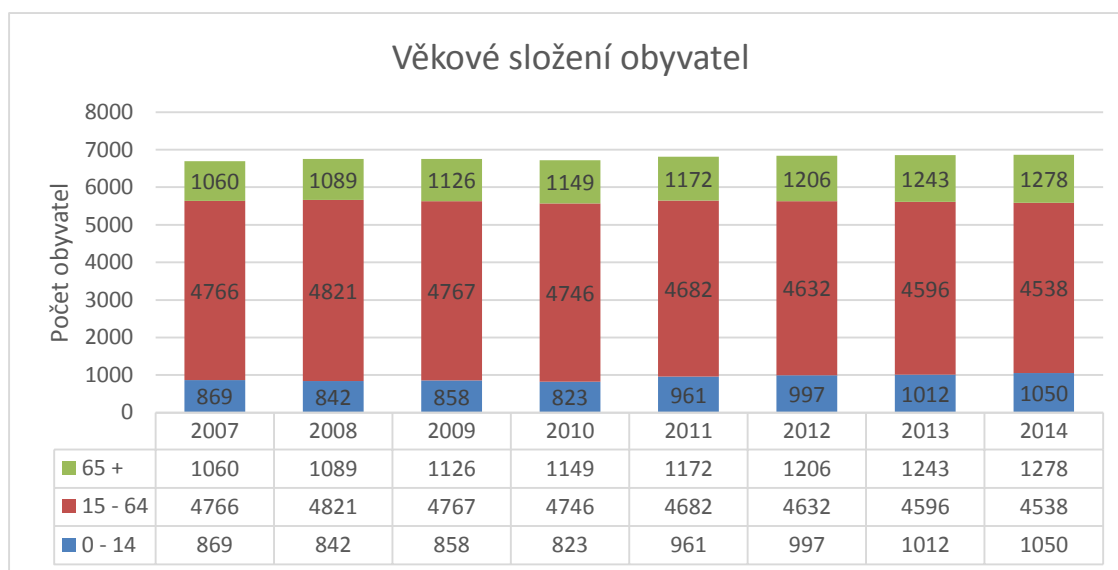


Graf 2 Demografie obyvatelstva Hořovic (Český statistický úřad, 2014)

## 6.2 Poměr věkového složení pro ORP Hořovice

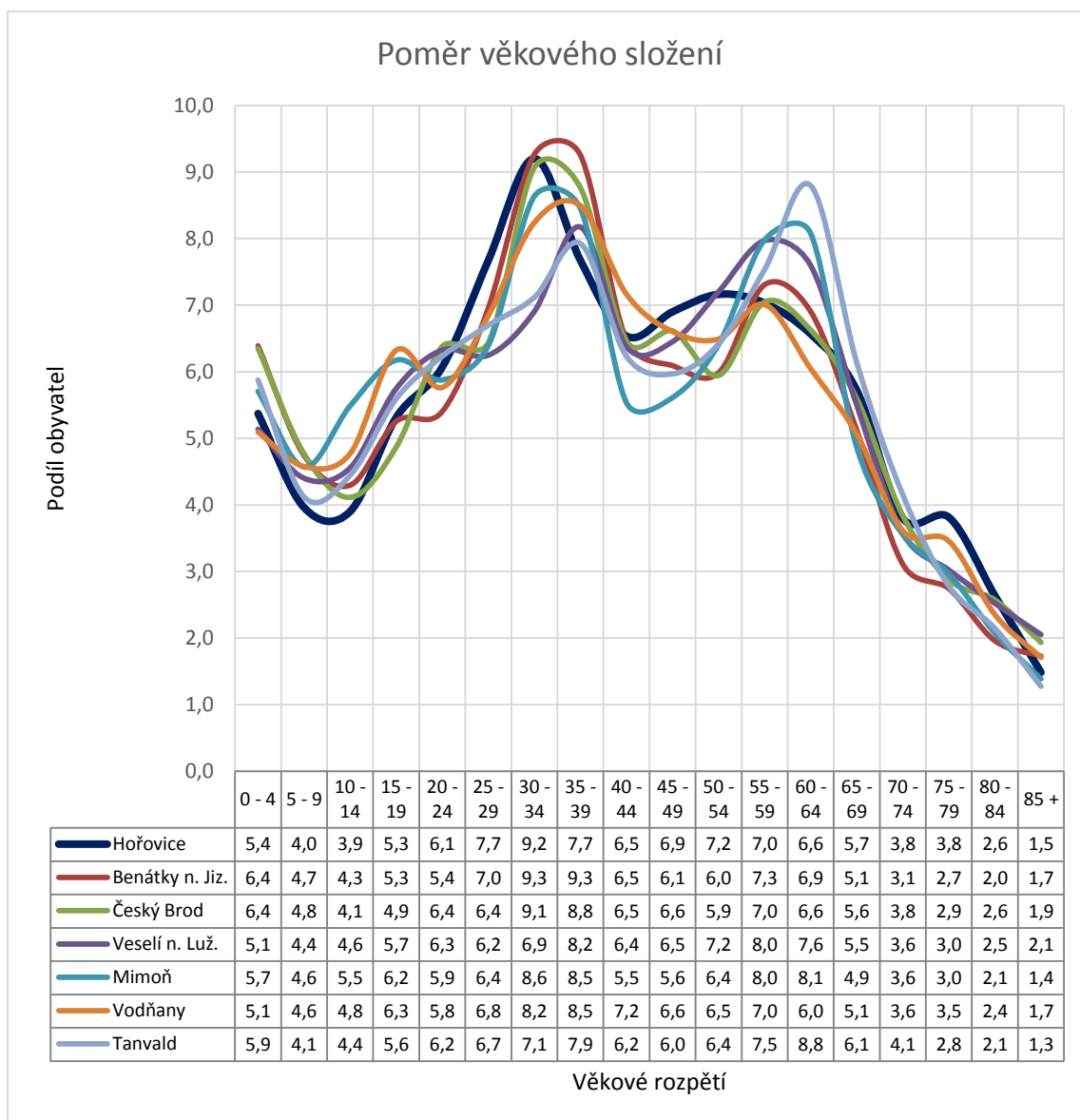
V grafu je možné identifikovat dvě oblasti problémů, první lze najít v silném zastoupení obyvatel ve věku nad 60 let a poté slabé ročníky od 4 do 15 let. Hlavní problém

představuje především skutečnost, že slabé ročníky se stanou ekonomicky aktivní v době, kdy silné ročníky přejdou do skupiny ekonomicky neaktivních. V následujících letech tedy lze očekávat změnu poměru ve věkovém složení obyvatel. Porovnání s ostatními městy ukazuje podobný trend, bez ohledu na to v jaké leží lokalitě. Při porovnání dětí ve věku od 0 – 14 let k počtu obyvatel nad 75 let života, však Hořovice vycházejí nejhůře (rozdíl se pohybuje od 1,2 do 4%).



Graf 3 Věkové složení obyvatel (Český statistický úřad, 2014)

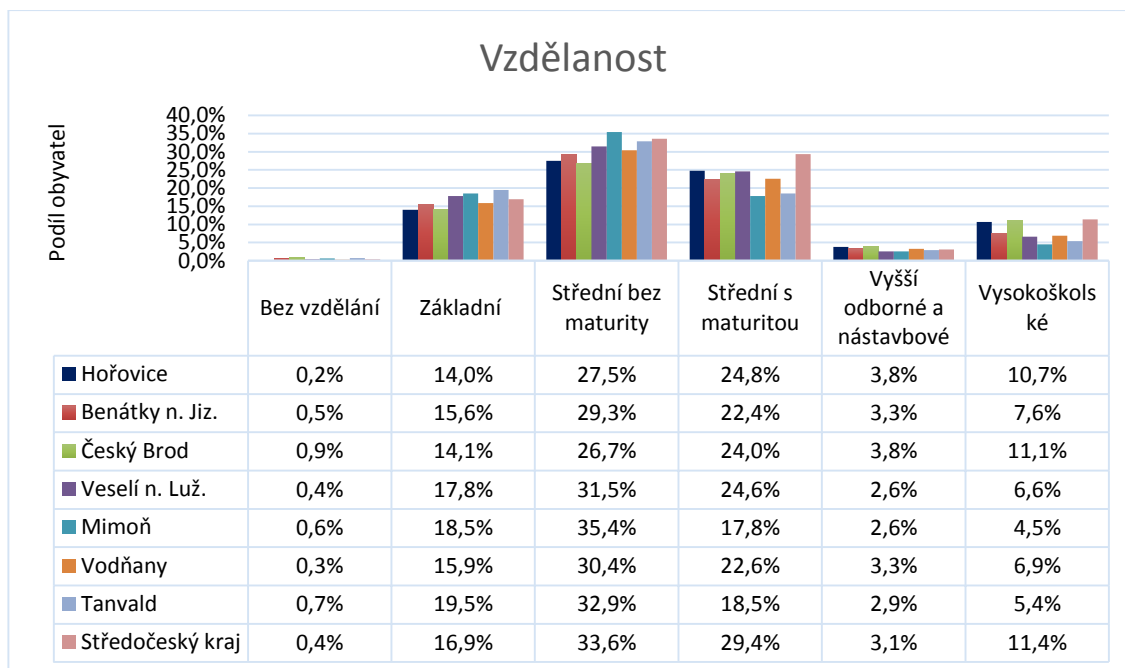




Graf 4 Poměr věkového složení (Český statistický úřad, 2011)

### 6.3 Vzdělanost

Ze statistik je patrné, že v Hořovicích převažují lidé se středoškolským vzděláním (nedokončené, výuční list, maturita), tato skutečnost je patrná i v rámci Středočeského kraje. Za zmínku stojí i podíl vysokoškolsky vzdělaných lidí, který je v porovnání s podobně velkými městy vyšší (přestože dosahuje průměru Středočeského kraje).



Graf 5 *Vzdělanost* (Český statistický úřad, 2011), (Český statistický úřad, 2011)

## 7 Funkční analýza

### 7.1 Prostorové členění

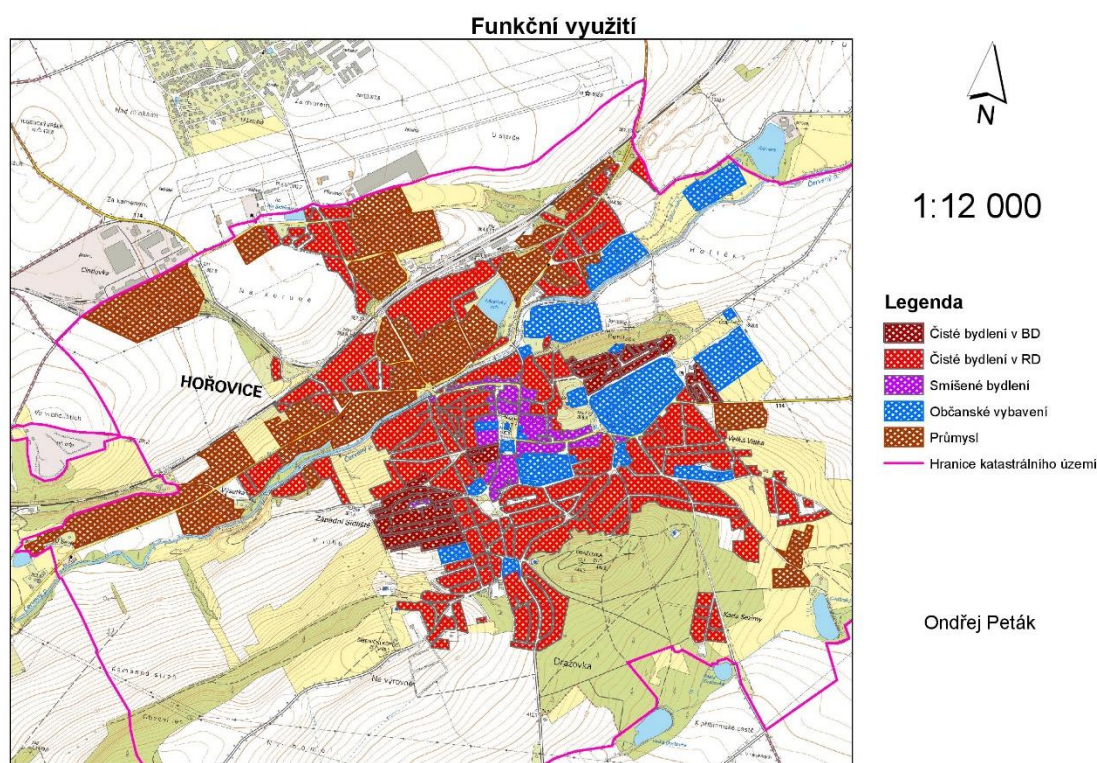
#### 7.1.1 Bydlení

Z hlediska rozlohy má v obci největší zastoupení bydlení v rodinných domech, celých 85 %. V nich však bydlí necelá polovina všech obyvatel. U bytových domů převládají objekty do 4 NP, přičemž cihlové domy (přibližně polovina) se nacházejí v západní části města na Západním sídlišti a panelové domy na sídlišti Višňovka a v těsné blízkosti nemocnice (konkrétně ulice Na okraji). Při pohledu na vlastnické vztahy převládá u bytových domů spoluvlastnictví vlastníků bytů (70 %). Průměrné stáří domů je 52 let pro rodinné domy a 46 let pro domy bytové. (Český statistický úřad, 2011). Smíšený typ bydlení se nejčastěji vyskytuje podél ulice Pražská (od objektu zámku až ke kruhovému objezdu u autobusové zastávky Valdek) a v okolí Palackého náměstí. Veškerá zástavba tohoto typu byla realizována do začátku druhé poloviny 20. století.

#### 7.1.2 Průmysl

Naprostá většina průmyslových areálů se nachází v severní části města v okolí železniční tratě a původně se jednalo převážně o bývalé areály ČKD. Momentálně je areál rozdělen

na několik menších firem, díky kterým se podařilo využít opuštěné prostory, a tím ve velké míře zabránit vzniku brownfieldů. Během posledních let se průmyslové plochy rozrůstají převážně v západní části okolo silnice ve směru na obec Komárov. Umístění průmyslu v této oblasti je z hlediska dopravní obslužnosti velmi výhodné, veškerá tranzitní doprava je totiž odkloněna od centra města a zároveň dochází k separaci od většiny ploch s funkcí bydlení. Lze zde však najít i celou řadu problémů, především se jedná o oddělení města od železnice právě pásem průmyslu, který výrazně snižuje potenciál tohoto typu hromadné dopravy z důvodu prodloužené docházkové vzdálenosti. Současně není příliš vhodné umístění některých ploch s obytnou funkcí z důvodu zajištění základního občanského vybavení.



Obrázek 1 Mapa funkčního využití

## 7.2 Občanská vybavenost

### 7.2.1 Nemocnice

V Hořovicích se nachází jedna z nejvýznamnějších nemocnic pro region Berounska a částečně i Příbramska, Rokycanska a Rakovnicka. Několik posledních let zde probíhá rozsáhlá rekonstrukce, díky které se prestiž a význam nemocnice ještě více zvyšuje.

Význam nemocnice však spočívá nejen v poskytování zdravotnických služeb, ale zároveň i v oblasti zaměstnanosti, jelikož zde pracuje cca 800 lidí, což z ní dělá jednoho z největších zaměstnavatelů v Hořovicích. Od roku 2007 je Nemocnice Hořovice, společně s Nemocnicí Beroun (se kterou výrazně spolupracuje), ve vlastnictví řecké rodiny Zavalianisových.

### **7.2.2 Knihovna**

Hořovice disponují jednou knihovnou umístěnou mezi starým zámekem a sídlištěm Višňovka. Zde sídlí od roku 1990 (knihovna funguje již od roku 1920) v bývalé Klubovně mládeže (Knihovna Hořovice, 2010). V současné době knihovna čeká na výraznou rekonstrukci, která by měla zvýšit kapacitu a především vylepšit technický stav objektu (poslední rekonstrukce proběhla v roce 1988).

### **7.2.3 Kulturní dům**

Objekt nacházející se v těsné blízkosti Červeného potoka a sportovního areálu pochází z roku 1930 a během let byl několikrát poškozen povodněmi (Společenský dům Hořovice, 2010). Momentálně objekt prochází rekonstrukcí, která se již dotkla interiérů, především pak sociálního a gastronomického zázemí, exteriér však na opravu stále čeká. Většina nákladů na rekonstrukci byla hrazena ze soukromých prostředků současným provozovatelem, který upadající objekt pozvedl (v roce 2013 dokonce vedení města uvažovalo o prodeji). S nynějším provozovatelem je však spojena i řada negativních ohlasů, především kvůli pořádání diskoték (přesunuli se sem z obce Žebrák po neustálých stížnostech obyvatel), jež výrazně narušují noční klid v okolní obytné zástavbě. Mimo diskotéky je kulturní dům využíván především na příležitostné akce a divadelní představení místního ochotnického spolku (Ševc, 2014).

### **7.2.4 Sport**

V obci je několik sportovních areálů s různým zaměřením, v drtivé většině jsou zde zastoupeny klubová sportoviště, výjimku tvoří hořovický bazén a motokárová trať při východní hranici katastrálního území na severní straně Červeného potoka. Areál bazénu je tvořen jednak krytým bazénem (kompletně zrekonstruovaným v roce 2010) a také venkovním aquaparkem (Aquapark Hořovice, 2014). Klubové sportoviště nejdominantněji zastupuje areál v blízkosti Kulturního domu u břehu Červeného potoka,

kde je umístěno fotbalové hřiště, zimní stadion (ledová plocha je kryta samonosnou přetlakovou konstrukcí), tenisové kurty a sportovní hala (v současnosti se plánuje její kompletní rekonstrukce, podle odhadů je cena stanovena na 60 mil. Kč (Kočová, 2015)). Poslední sportoviště zastupuje ranč Opatrný v jihovýchodní části katastrálního území. Přestože je ranč výhradně v soukromém vlastnictví, veřejnosti je zpřístupněn. Mezi aktivity patří pořádání soutěží v parkurovém skákání a vedení jezdeckého klubu.

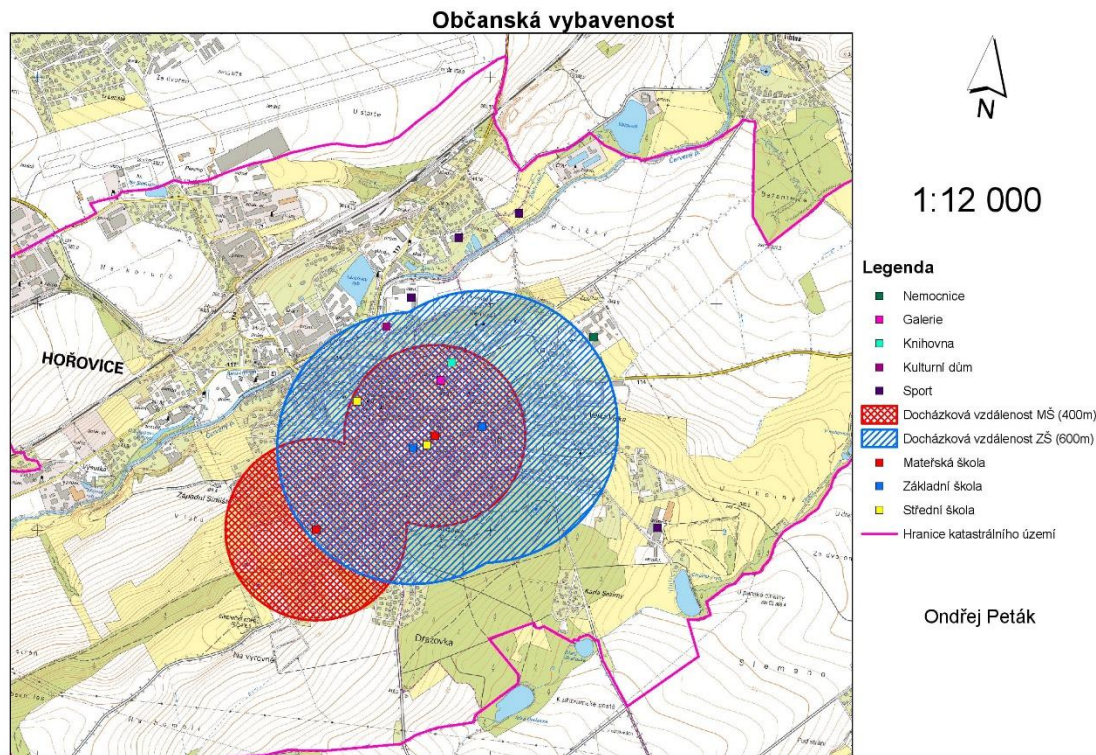
### **7.2.5 Školství**

Mateřská škola je v obci jedna s dvěma pobočkami, přičemž hlavní objekt se nachází v ulici Větrná v těsné blízkosti Západního sídliště (kapacita 200 dětí) a menší budova v ulici Jiráskova naproti gymnáziu Václava Hraběte (kapacita 42 dětí) (Městská MŠ Hořovice, 2012). V kontrastu s počtem dětí v předškolním věku (viz demografická analýza) lze jasně identifikovat jejich nedostatečnou kapacitu. Jak je vidět na mapě níže, velká část města se nachází mimo docházkovou vzdálenost (400 m), pokud navíc ještě vezmeme v potaz, že objekt v centru města má velmi malou kapacitu, většina dětí musí docházet do hlavní budovy v ulici Větrná. S tím vyvstává problém spojený s rozšiřováním intravilánu na východní a severní straně obce, kde dochází k výraznému narůstání vzdálenosti od tohoto typu OV (v současné době je vzdálenost cca 2 km).

Základní vzdělání je v obci poskytováno ve dvou objektech. Hlavní areál, v němž se nachází první i druhý stupeň, sídlí v ulici Komenského, menší objekt, spadající taktéž pod tuto příspěvkovou organizaci, sídlí na Viseckém náměstí. Rádus docházkové vzdálenosti pokrývá většinu oblasti jižně od řeky (kde se nachází převážná část ploch pro bydlení). Ostatní lokality nacházející se v okolí železničního nádraží musí využívat MHD, jejíž pokrytí zastávkami je v této oblasti na dobré úrovni, tudíž větší vzdálenost nepředstavuje zásadní problém. Mimo tento typ škol jsou zde ještě dvě speciální, první z nich je zaměřena na osoby s mentálním postižením (náměstí Boženy Němcové), druhou je základní umělecká škola (Palackého náměstí).

Střední školy se v obci nacházejí dvě. První je Gymnázium Václava Hraběte, sídlící v sousedství základní školy, a druhou představuje Střední odborná škola a Střední odborné učiliště Hořovice. Druhá jmenovaná škola se primárně zaměřuje na informatiku a strojírenství a mimo hlavní budovu na Palackého náměstí lze na území obce najít i několik

menší objektů zajišťující odbornou výuku. Velkou devizou této školy je spolupráce s firmami v okolí, které zajišťují lepší uplatnitelnost absolventů a kvalitnější vybavení pro výuku (Střední odborná škola a Střední odborné učiliště Hořovice, 2015).



Obrázek 2 Mapa občanské vybavenosti

## 7.3 Dopravní obslužnost

### 7.3.1 Městská hromadná a příměstská autobusová doprava

Na území Hořovic se nachází celkem 16 zastávek hromadné dopravy, které při docházkové vzdálenosti 500 m pokrývají převážnou část území. Většina jich je zapojena do systému MHD, ovšem především zastávky v okrajových částech města mají velmi malou frekvenci spojů. Z toho důvodu obslužnost zajišťují meziměstské linkové spoje firmy Arriva. Po městě je vedena jedna linka MHD s frekvencí spojů v ranních a odpoledních hodinách přibližně jednou za hodinu a dopoledních a večerních hodinách jednou za dvě hodiny. Náklady na provoz v plné výši hradí město Hořovice, tudíž je pro cestující zcela zdarma. Množství přepravovaných osob dosahuje cca 90 000 osob/rok (Probo bus, as., 2015), což při každodenním provozu a 12 spojích v každém směru představuje zhruba 10 osob/autobus. Z tohoto lze vyčíst, že využití MHD je zde na velmi

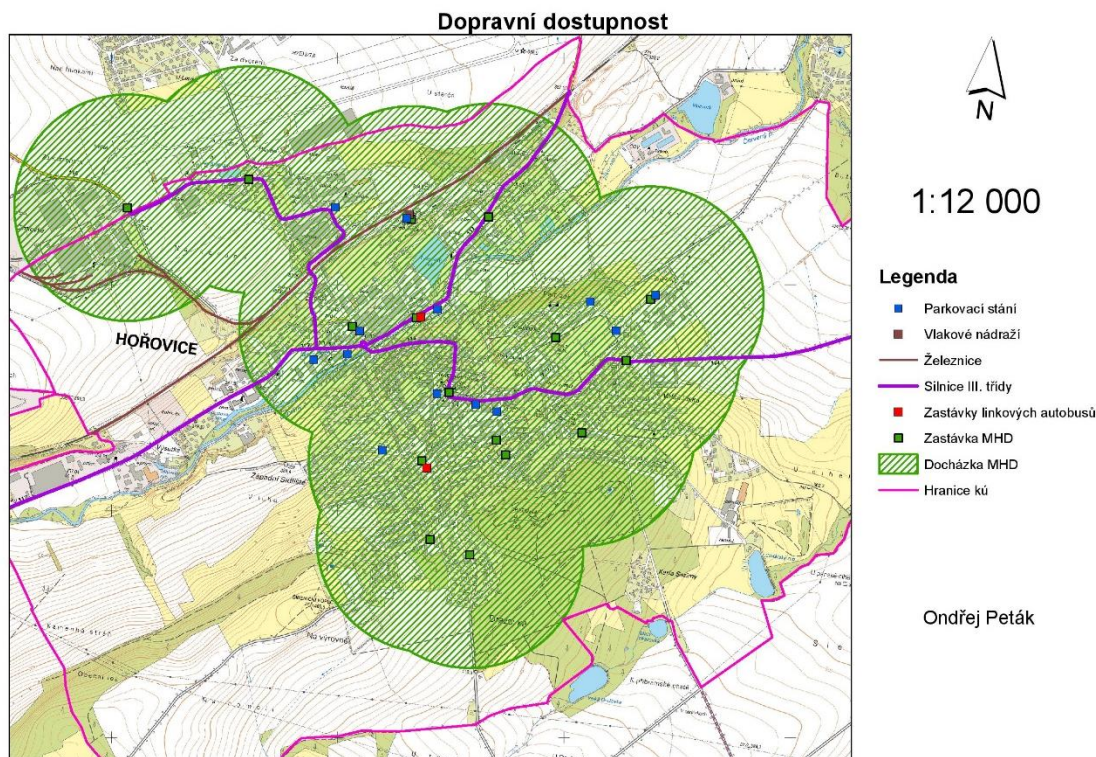
nízké úrovni. MHD však má v Hořovicích velký potenciál, a to především z důvodu propojení obytných částí s vlakovým nádražím a nemocnicí.

### **7.3.2 Železniční stanice**

Stanice Hořovice prošla v posledních letech rekonstrukcí v rámci optimalizace tratě číslo 170, která se dotkla především nástupišť a přístupových cest k nim. Ostatní prostory zahrnující nádražní budovu a přilehlé okolí s parkovištěm stále na opravu čekají. Pravděpodobně nejhorší situace se týká parkování, jelikož se za několik posledních let výrazně zvýšil podíl lidí preferujících osobní automobilovou dopravu na úkor pěší. Během ranních hodin případně v časech příjezdu nejvytíženějších vlaků dochází ke kolabování dopravy a nedostatku volných parkovacích stání.

### **7.3.3 Parkovací stání**

Na území města se nachází několik velkokapacitních míst sdružených hlavně kolem centra (náměstí), nemocnice, železniční stanice a obou sídlišť. Jako nejvíce problémová lze identifikovat dvě: u nemocnice a nádraží, nedostačující především po kapacitní a organizační stránce. Obě mají navíc společné to, že se již několik let uvažuje o jejich rozšíření, popřípadě úpravě, která by více odrážela jejich aktuální potřeby. Parkoviště u nádraží, je zároveň specifické nutností řešit nový návrh v širším kontextu. Snahou by mělo být spíše podporovat pěší, případně hromadnou dopravu na úkor individuální automobilové.



Obrázek 3 Mapa dopravní dostupnosti

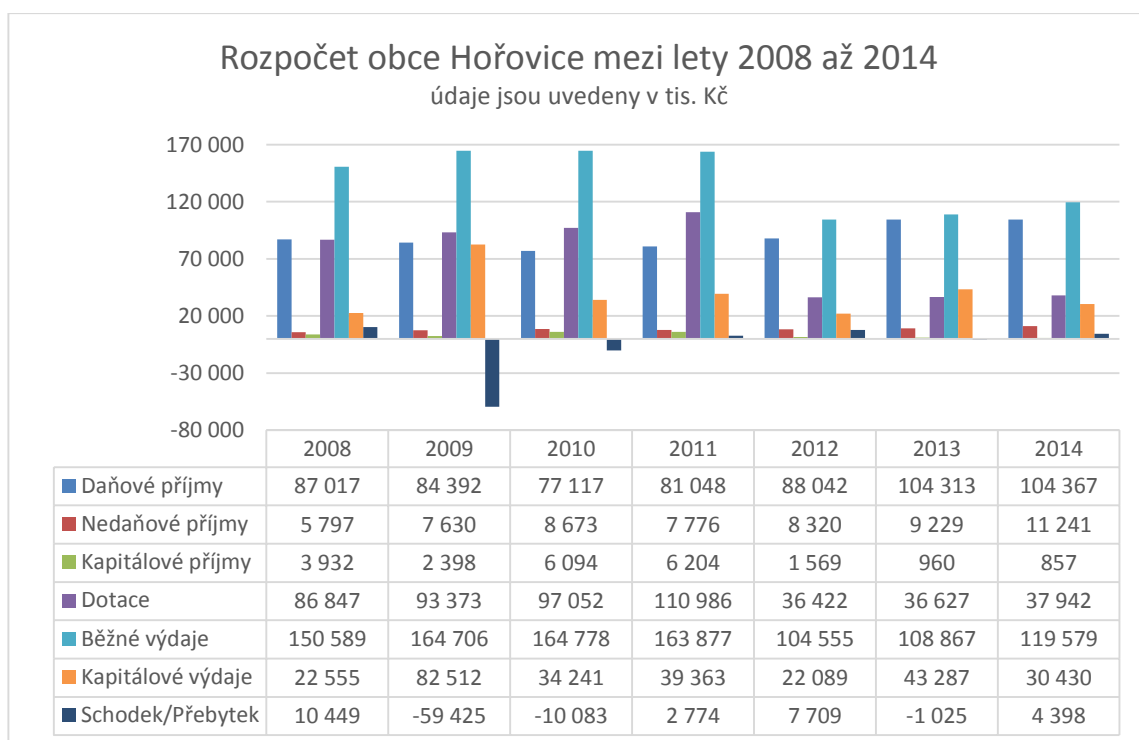
## 8 Ekonomická analýza

### 8.1 Hospodaření obce

Hospodaření obce od roku 2000 do roku 2014 dosahuje celkového schodku přibližně 40 mil. Kč. Tato částka byla vygenerována převážně v letech 2009 a 2010, kdy schodek souhrnně dosáhl 69 mil. Kč (Rozpočet veřejně o.s., 2013), finanční prostředky byly vynaloženy především na projekty rekonstrukce bazénu, dostavby kanalizační sítě a rekonstrukce mateřské školy a radnice (Šumerová J. , 2009). Financování proběhlo formou investičního úvěru ve výši 50 mil. Kč, jehož splatnost je podle variant stanovena na rok 2025, respektive na rok 2030 (Městský úřad Hořovice, 2008). Splácení úvěru aktuálně probíhá v ročních splátkách částkou 5 mil Kč, výše dluhu však momentálně omezuje město na poli investic. Ostatní roky je rozpočet v mírném přebytku (v řádech jednotek mil. Kč). Co se týče investic vůči celkovým výdajům, ročně se proinvestuje přibližně 20 % (37 mil. Kč) z celkových výdajů (Šumerová J. , 2015). V oblasti příjmů jednoznačně převládají příjmy daňové, ovšem nezanedbatelnou část tvoří i příjmy



z dotací. Poslední roky dosahovaly výše téměř 40 mil Kč, avšak oproti předchozím letům je to výrazný pokles. Nutno však podotknout, že převážnou část financí tvoří neinvestiční dotace poskytované státem na fungování úřadů v přenesené působnosti. (Rozpočet veřejně o.s., 2013). V tabulce níže je zároveň patrný pokles běžných výdajů od roku 2012, což způsobila sociální reforma, která přesunula vyplacení příspěvků na sociální péči z obecních úřadů na úřady práce, tato skutečnost se projevila i ve snížení dotací (Ministerstvo financí, 2012). Čerpání investičních dotací z evropských, republikových a krajských fondů je na velmi nízké úrovni. Nejčastějšími dotovanými projekty jsou drobné opravy a úpravy stávajících objektů v řádech statisíců. Výjimku tvoří investování do základních škol, kde se podařilo získat celkovou dotaci 21 mil. Kč na snížení energetické náročnosti stavby (zateplení a výměna oken) (Městský úřad Hořovice, 2016).



Graf 6 Rozpočet obce Hořovice (2008 – 2014) (Rozpočet veřejně o.s., 2013), (Šumerová J. , 2009)

## 8.2 Majetek obce

Příjmy z pronájmu a provozu majetků obce představují významnou část nedaňových příjmů. Mezi majetek generující největší příjem patří bazén Hořovice, obecní lesy, objekty ZŠ, skládka, objekty čp. 585 a 640, dividendy z podílu ve VaK Beroun (zhruba 900 000 Kč) a další pozemky. Celková částka získaná z nájmu a dividend (za rok 2014)

činí přibližně 4,5 mil. Kč, převážná část získaných finančních prostředků však slouží pro pokrytí jejich provozních (případně nutných investičních) nákladů (Šumerová J. , 2015). Množství prostředků získaných z pronájmu navíc silně ovlivňuje fakt, že bytový fond je ve vlastnictví soukromých osob a během posledních letů došlo k prodeji množství pozemků ve vlastnictví města (Český statistický úřad, 2011).

## **9 Historická analýza**

### **9.1 Historie sídla do 18. století**

Osídlení hořovické oblasti je datováno již od doby kamenné, avšak díky členitosti terénu a hustým lesům je zde až do konce 10. století velmi řídká sídelní struktura (Stolz, 2006). Od tohoto období se však zde, díky změnám v systému hospodaření a následné středověké kolonizační vlně, začíná usazovat stále více obyvatel, což vyústí ve vznik osady na dnešním území města (začátek 12. století). Rozvoj je pak ještě více umocněn ve 13. století vystavěním nejdříve panského sídla a následně tvrze. S výstavbou tvrze je spojen rod Žerotínů (později s přídomkem z Hořovic), kteří se zároveň během 14. století zasloužili i o její přestavbu na plnohodnotný hrad, jež se stal společně s ostatními hrady v okolí (např. Karlštejnem, Točnickem a Žebrákem) významným centrem vlivu koruny České (Garkisch, Topinka, & Slavík, 1998).

Z hlediska správního členění je 14. století pro Hořovice důležité i vznikem města Hořovice nacházející se v těsné blízkosti původní osady, která se přejmenovala na Velkou Vísku (k administrativnímu sloučení obou sídel došlo v roce 1919) (Městský úřad Hořovice, 2016). Růst významu, který vyústil v prohlášení Hořovic městem právem berounským, je silně spjat s průmyslem, především pak s těžbou a zpracováním železné rudy. V samotném městě vzniklo během zmíněného století několik hutí a vodních hamrů na Červeném potoce, zabývající se zpracováním železné rudy. K rozvoji průmyslu však dochází i v jiných městech regionu, jedním z nich je například Komárov kde během 15. století vznikly železárny. Z řemesel se pak nejvíce dařilo klempířům a kovářům (Hrdlička, 1959).

Stavební rozvoj ve městě probíhal ve dvou oddělených oblastech. Výstavba měšťanských domů je spojena s náměstím (ve své rozloze zachováno dodnes)

a historickými obchodními cestami podél nynějších ulic 9. května a Pražská. Původně gotické domy se však ani z části nedochovaly, nejstarší budovou na náměstí je tak radnice z roku 1585 (dnešní podobu získala v roce 1905). Druhá část rozvoje se týká menších domů, převážně chudších obyvatel, které se nacházejí především mezi nynějším západním sídlištěm a Červeným potokem, drobnější zástavba pak převládá i ve Velké Vísce (Garkisch, Topinka, & Slavík, 1998).

Během let postihla Hořovice i řada pohrom v podobě požárů a válek, a to hlavně v 15. a 16. století. Mezi první lze řadit husitské války, během nichž město dobyla jak husitská vojska (rok 1430), tak i katolická vojska (1431). Dobyť navíc pokaždé provázelo i vypálení města, tudíž na rozdíl od blízkého Berouna bylo město v tomto období výrazně poničeno. Po husitských válkách propukla v roce 1473 ve městě morová epidemie, která představovala pro město další tvrdou zkoušku (Národní památkový úřad, 2016).

Zlepšení nastalo až po roce 1520, kdy se vlády nad městem ujímá rod pánů z Říčan. Tento velmi vzdělaný a vlivný rod začal do města investovat, především v oblasti kultury a školství, zasadil se například o přestavbu gotického hradu na renesanční zámek, vybudoval jednu z nejvýznamnějších knihoven v českých zemích (do dnešní doby se ovšem nedochovala, svazky zmizely někdy během 18. století) apod. Během jeho vlády však město postihl i rozsáhlý požár (1540), který poničil velkou část města, zámku se naštěstí vyhnul. Nepodařilo se však zachránit vzácné písemnosti opravňující např. používání statutu města nebo jiných privilegií. Rod úspěšně městu vládl až do roku ukončení stavovského povstání (1620), kdy byl rodu zabaven všechen majetek (Národní památkový úřad, 2016).

Následující léta se majitelé Hořovického panství často měnili, a proto město v těchto dobách spíše upadalo. Za zmínku stojí především časté požáry, které pustošily město, nejvýznamnější z nich jsou datovány do let 1624, 1639, 1690 a 1694. Časté požáry jsou také jedním z významných faktorů, proč se do dnešních let dochovalo minimum gotických a renesančních staveb (Garkisch, Topinka, & Slavík, 1998). Na delší dobu se ve městě usazuje na konci 17. století až rod slezských pánů z Vrbna a Bruntálu. Rod zanechal v Hořovicích významnou stopu. Jeden z jeho nejvýznamnějších představitelů Jan František z Vrbna se rozhodl vybudovat, z důvodu malé reprezentativnosti původního

renesančního zámku, nový zámek v duchu vrcholného baroka (stavba byla dokončena v roce 1705). Rod vládl Hořovicím až do poloviny 19. století, kdy je prodal německé knížecí rodině z Hanau vlastníci Hořovice až do roku 1945 (Národní památkový úřad, 2016).

## **9.2 Průmyslový rozkvět od 18. století**

Od poloviny 18. století zažívají Hořovice obrovský průmyslový rozkvět v oblasti kovářství a výroby litiny. Klíčovou oblastí však bylo cvočkařství (výroba kovaných hřebíků), které z Hořovic udělalo centrum výroby pro celou rakouskou monarchii. Díky průmyslovému rozkvětu se začal zvyšovat i životní standard města (cvočkaři však nikdy nepatřili mezi bohatší vrstvu města), což se projevilo v mnoha dalších odvětvích a zapříčinilo i růst populace. Cvočkařství však bylo fyzicky namáhavé a převážná část lidí nevydržela pracovat déle než do 40 let. Po tomto věku však již nebyli z důvodu fyzického vyčerpání schopni vykonávat jiná povolání, což v dobách, kdy v tomto odvětví pracovala převážná část obyvatelstva, představovalo skrytou hrozbu. Problémy se začaly objevovat od 40. let 19. století po zavedení sériové výroby hřebíků v západních zemích, kdy začala vzrůstat chudoba vlivem neustálého snižování cen (Hrdlička, 1959). Chudoba navíc dosahovala stále větších rozměrů, což popsal i Jan Neruda při návštěvě Hořovic ve fejetonu Výlet do kraje bídy (Hospodářské noviny, 2006). Neúnosná ekonomická situace nakonec vyústila v povstání cvočkařů, které musela potlačit armáda (Hrdlička, 1959).

Po úpadku cvočkařství se v celém regionu dostává do popředí zpracování železa a výroba umělecké litiny (mimo jiné vzniká Alba Hořovice), převládající do té doby především v oblasti Berounska (Hrdlička, 1959). Se změnou odvětví je spojena i nutnost upravit stávající zásobovací cesty, proto v polovině 19. století vzniká za přispění knížecí rodiny z Hanau železniční trať spojující Prahu s Plzní a na ni navazující vlečka do komárovských železáren (Vančura, 2005), které v tu dobu byly předním výrobcem železa v Evropě. Začátkem 20. století však i výroba litiny postupně upadá a po první světové válce je vyřazena i poslední vysoká pec v Komárově. Roku 1920 vzniká úspěšná firma Delicia vyrábějící akordeony, kterou založil Josef Kabrdle. Od roku 1932 se celý dříve především hutnický region začíná zaměřovat na strojírenství (Městys Komárov, 2016). V meziválečném období taktéž dochází k přestavbě domů, které se dnes

nachází mezi Červeným potokem a Západním sídlištěm, z původně malých dělnických domů na větší rodinné domy (Garkisch, Topinka, & Slavík, 1998).

### **9.3 Období po druhé světové válce**

Po druhé světové válce dochází na základě Benešových dekretů ke konfiskaci majetků rodiny z Hanau, čímž se dostává zámek a průmyslové objekty do správy státu. Tou dobou je však již zámek z velké části vyrabovaný sovětskými vojsky, která si zde ke konci války zřídila velitelství (Národní památkový úřad, 2016).

V období po roce 1948 se stále více dostává do popředí strojírenství, výrazně roste význam Komárovských železáren (v roce 1949 došlo po znárodnění k přejmenování na BUZULUK Komárov n.p.), které se již kompletně oprostily od slévárenství a zaměřily se čistě na strojírenství (Městys Komárov, 2016). Dalšími podniky dostávající se do popředí je Alba Hořovice (změnila výrobu z litinových kamen na vybavení do velkokapacitních kuchyní), Delicia, produkující hudební nástroje, (výroba se rozrostla na plochu o rozloze 5500 m<sup>2</sup>) (Hošek, 2008) a pobočka strojírenského gigantu ČKD. Všechny tyto podniky (vyjma BUZULUKu sídlícího v sousedním městě) jsou umístěny okolo železniční tratě severně od červeného potoka, čímž se definuje nové rozvržení města, jak ho známe dnes. Masivní rozvoj průmyslu měl současně za následek potřebu ubytovat velké množství nově příchozích obyvatel, což bylo zajištěno výstavbou nejdříve Západního sídliště začátkem 50. let a následně sídlištěm Višňovka v letech 60. V této době (v roce 1961) se zároveň otevírá i Hořovická nemocnice, která zvýšila význam města (Aktuálně.cz, 2014). Do konce 60. let tak město výrazně posiluje svou funkci, jakožto kulturního, společenského i pracovištního centra. V 70. letech pak pokračuje výstavba, tentokrát ve formě domů s 2 NP a menší zahradou (nejčastěji kolem 500 m<sup>2</sup>) nadzemními podlažími, především ve východní části města (oblast okolo nového zámku) (Garkisch, Topinka, & Slavík, 1998).

### **9.4 Vývoj po roce 1989**

Po pádu komunistického režimu dochází k privatizaci většiny podniků, což má za následek úpadek většiny z nich. Nejvíce se dotkla rozsáhlého areálu ČKD mezi Červeným potokem a železniční stanicí, avšak během několika let se podařilo většinu volných prostor zaplnit několika menšími podnikateli. Podobný osud čekal i výrobce

hudebních nástrojů Delicia, který v roce 1993 ukončil výrobu a dnes jen v minimální míře zajišťuje servisní služby. Jejich výrobní prostory se podařilo částečně zaplnit, avšak ne v takové míře jako v případě ČKD (Hošek, 2008). Momentálně tedy část areálu chátrá. Jedinou významnou firmou, která funguje na území města i po roce 1989, je firma Alba Hořovice, aktuálně zaměstnávající zhruba 150 zaměstnanců (peníze.cz, 2013). Problémem však je, že původní firmy zaměstnávaly několik tisíc zaměstnanců, ale nové firmy v jejich bývalých areálech mají zaměstnaneckou základnu spíše v řádech desítek či stovek zaměstnanců. Mimo tyto tradiční firmy vzniklo přímo ve městě či v jeho okolí několik závodů nadnárodních firem se zaměřením na automobilový průmysl.

Bytový rozvoj v tomto období je charakteristický výstavbou v jižní části intravilánu. Pro období přelomu 20. a 21. století je typická řadová zástavba a pokračující vilová zástavba. Na druhou stranu po roce 2000, především pak od roku 2005, převládá zástavba suburbálního charakteru na východě a jihozápadě.

V současné době je znatelné snížení dominance Hořovic, jakožto pracovištního centra, vlivem průmyslových zón ve městech Cerhovice, Žebrák a Komárov, které se stávají významným regionálním zaměstnavatelem. Je zde zároveň patrný částečný posun k rezidenčnímu typu města, avšak se stále silným průmyslem.

## **10 SLEPT/PEST analýza**

### **10.1 Sociální faktory**

Populační vývoj je do jisté míry silně spjatý s legislativními a ekonomickými faktory (viz. kapitoly níže). Dá se však předpokládat, že i při pozitivním vývoji ostatních faktorů bude docházet ke stárnutí populace, což by se mělo projevit při plánování budoucího rozvoje obce.

Z pracovního hlediska lze očekávat pokračování současného trendu, kdy vzrůstá ochota lidí dojíždět za zaměstnáním. Na druhou stranu je však možné do budoucna toto číslo snížit nabídkou širšího spektra pracovních příležitostí v místě bydliště.

Mezi významné sociální faktory zároveň patří i ochota lidí zapojovat se do různých kulturních a sportovních spolků, což přispívá ke vzájemné integritě. K ní zároveň přispívá i absence vyloučených lokalit.

### **10.2 Legislativní a právní faktory**

Ve vývoji legislativy lze sledovat stále více rostoucí trend ochrany přírody a orné půdy, což by pro Hořovice mohlo mít dva důsledky. Jedním z nich je omezení výstavby domů na okraji města, což by v delším časovém horizontu mohlo znamenat úbytek mladých lidí, a tím snižování a stárnutí populace. Na druhou stranu však omezení výstavby na tzv. zelené louce může zvýšit využití průmyslových areálů z předrevolučních dob, zároveň by došlo i k zastavění proluk, které se ve městě vyskytují.

V oblasti státní správy je zase patrná snaha o její decentralizaci, což by mohlo posílit stávající vliv Hořovic na okolní region.

### **10.3 Ekonomické faktory**

Současný ekonomický vývoj má vzrůstající tendenci a zaměřuje se převážně na automobilový průmysl, oproti předrevolučnímu období však ztratil své dominantní postavení v regionu. Budoucí vývoj se nejpravděpodobněji bude odvíjet od kondice tohoto odvětví, které, jak se ukázalo v minulých letech, mohou postihnout výrazné propady. Se stavem průmyslu je zároveň silně spjata i zaměstnanost a finanční síla obyvatelstva

z důvodu jejího významného pracovního propojení. Co se týče ekonomických faktorů v rámci obce, nejvýraznější vliv představuje zatížení obecního rozpočtu vysokou půjčkou, jejíž doba splatnosti je v horizontu zhruba 10 až 15 let. Zadlužení by navíc mohlo mít negativní vliv na míru investic, které jsou nezbytné pro udržení technického stavu některých objektů ve správě města.

#### **10.4 Politické faktory**

Současnou regionální politiku již dlouhodobě určuje Česká strana sociálně demokratická, jejíž levicově orientované zaměření je patrné především v investicích do školních objektů a jiné občanské či technické infrastruktury. Lze tedy předpokládat, že pokud se tato strana udrží v čele obce, budou pokračovat investice převážně tímto směrem. Externí spolupráce je patrná především na úrovni mikroregionu Hořovicko, v němž spolupracuje velká část ORP Hořovice.

#### **10.5 Technologické faktory**

Technologická úroveň pracovníků je na dobré úrovni, především pak v profesích spojených se strojírenstvím a IT. Tato skutečnost odráží i aktuální potřeby firem v okolí, což je i jeden z aspektů stávající nízké nezaměstnanosti. Současný trend posilování významu IT je patrný i na hořovických základních a středních školách, kde roste jejich podíl na výuce. Tento trend by mohl představovat, společně s investicemi současných firem do nových technologií, jeden z možných směrů budoucího vývoje průmyslu v Hořovicích.



# 11 SWOT analýza

## 11.1 Silné stránky

- Dobrá dostupnost do okolních měst
- Nízká míra nezaměstnanosti
- Rovnoměrné pokrytí sítí zastávek městské a příměstské autobusové dopravy
- Volné plochy pro rozvoj obce
- Správní centrum pro region Hořovicka
- Dobrá úroveň a dostupnost ZŠ a SŠ
- Nemocnice nadregionálního významu
- Oddělení průmyslu od většiny rezidenčních oblastí
- Cenné ekologické lokality v okolí
- Starý a Nový zámek (nový – velké N? – je to jeho název?)
- Historicky cenná zámecká zahrada
- Množství pracovních příležitostí v okolí Hořovicka
- Napojení na infrastrukturu nadnárodního významu (dálnice D5 a železnice Praha - SRN)
- Nově zrekonstruovaný plavecký bazén
- Historický vztah regionu k průmyslu

## 11.2 Slabé stránky

- Zaměření regionu na jeden typ průmyslu
- Pás průmyslu tvořící bariéru mezi železnicí a bydlením
- Vysoké zatížení tranzitní dopravou v centru města (silnice II/114)
- Centralizace sportovišť
- Nedostatek veřejných hřišť
- Centralizace (špatná docházková vzdálenost) a nedostatek mateřských škol
- Upadající parter na hlavních obchodních třídách v ulicích 9. května a Pražská (silnice II/114)
- Velmi nízký podíl bytů ve vlastnictví města
- Malý počet nemovitostí v majetku města
- Nevyhovující okolí kolem železničního nádraží
- Malé množství městského mobiliáře ve veřejném prostoru
- Snižující se migrační přírůstek
- Nevyhovující technický stav knihovny
- Vysoké zadlužení obce
- Sportovní areál ve špatném technickém stavu
- Špatná situace v rámci parkovacích stání u nemocnice a železniční stanice
- Chybějící koncepce veřejného prostoru u obou sídlišť

### 11.3 Příležitosti

- Změna preferencí ve prospěch osobní a nákladní železniční dopravy
- Ekonomicky zajímavá lokalita pro investory
- Růst preferencí v oblasti nemotorové dopravy (doprava v intravilánu)
- Růst oblíbenosti bydlení v malých městech
- Zintenzivnění spolupráce mezi podniky, městem a školami
- Podpora využívání neobsazených výrobních objektů
- Rozvoj průmyslového sektoru
- Zvýšení oblíbenosti práce v místě bydliště
- Spolupráce mezi nejvýznamnějšími městy regionu (Cerhovice, Žebrák, Komárov a Hořovice) v ekonomice, občanském vybavení a dopravě
- Změny ve vnímání a využívání volného času (více volnočasových aktivit na území města)

### 11.4 Hrozby

- Růst tranzitní dopravy
- Úpadek automobilového průmyslu
- Vznik segregovaných lokalit
- Nárůst cen fosilních paliv a energie z neobnovitelných zdrojů
- Zvýšení podílu vyjížděky za prací
- Negativní vývoj (nájem, technický stav) v oblasti bytového fondu
- Snížení významu železnice (kapacita a frekvence spojů)
- Odchod investorů spravujících významnou občanskou vybavenost (nemocnice, kulturní dům, apod.)
- Odchod mladší populace vlivem nedostatku občanské vybavenosti
- Stárnutí populace
- Neřízený stavební rozvoj na periferii
- Preference velkých obchodních domů na úkor drobných obchodů

## 12 Scénáře

### 12.1 Klíčové faktory

Z předešlých analýz vzešly dva klíčové faktory. Prvním z nich je vývoj průmyslu v Hořovicích a přilehlém regionu, a to nejen z hlediska kompletního růstu nebo úpadku, ale i v rámci zvýšení různorodosti nabízených pracovních pozic.

Druhý bod představuje míra soudržnosti obyvatelstva, jež je do jisté míry spojena s preferencí lidí v bydlení. Velkou roli zde hraje občanská vybavenost a její polycentricita na úrovni města a regionu, lze zde však najít i vlivy individuální a vlivy spojené s hromadnou dopravou.

### 12.2 Scénář 1: Bydlení ve městě s lidským měřítkem

(Úpadek průmyslu + soudržná společnost)

V roce 2018 pokračoval ekonomický růst, který nastal po delším období krize mezi léty 2008 – 2014 a podle předpovědí předních analytických společností nadále pokračoval i v následujících letech.

V tomtéž roce začal sílit tlak obyvatel na podporu cyklistické dopravy, což bylo dáno především vyšší docházkovou vzdáleností do centra, nedostatečnou kapacitou parkovacích stání u zastávek hromadné dopravy a vysokou hustotou provozu, navíc se tento typ dopravy stával v České republice populárnější. Nejvíce diskutovaným cílem bylo především propojení se zastávkami příměstské hromadné dopravy (vlakové a autobusové nádraží). Tomuto využití nahrával i fakt, že Hořovice mají relativně dobré terénní podmínky (nejsou zde příliš velké kopce) a docházkové vzdálenosti do často využívaných míst (např. zastávky HD), se pro velkou část obyvatelstva pohybují kolem 800 až 900m. Vedení města proto začalo od konce roku 2018 pracovat na projektech rozvíjejících využívání kol. Za přispění dotačních fondů EU se podařilo v roce 2020 zavést tzv. bike & ride (umístěných v návaznosti na autobusové a vlakové nádraží). Na tento projekt dále navazovalo umístění stojanů na vypůjčení kol, které vznikly na vytipovaných místech s vysokou hustotou osídlení a měly za cíl zvýšit využití budované infrastruktury. S postupným dobudováním jednotlivých prvků této infrastruktury (dokončena byla v roce 2024) rostlo i její využití. Lidé začali kolo využívat

nejenom pro dopravu na zastávky HD nebo do centra, ale i mezi jednotlivými částmi města.

V roce 2019 zároveň pokračuje neustálý růst automobilového průmyslu. Rozvoj výrobních areálů je však omezen pracovním trhem a region se začíná dostávat na hranici v nabídce pracovních sil. Pestrá nabídka pracovních příležitostí zároveň výrazně zvýší zájem (především pak dělnických profesí) o bydlení v Hořovicích, což má za následek migraci lidí vyhledávajících menší byty s napojením na hromadnou dopravu (zastávky podnikových autobusů). Výsledkem zvýšené poptávky pak bylo rozšíření Západního sídliště ve směru k Červenému potoku (s touto variantou se počítalo v té době platném ÚP), ke kterému dochází od roku 2020. Během následujících 8 let zde vzniklo maloplošné bydlení pro přibližně 500 obyvatel (na výstavbě se částečně podílelo i město). Z důvodu vyšší sociální diverzity však společně s maloplošným bydlením vznikly i byty pro střední a vyšší třídu. Výhodu této lokality představovala jak dobrá dostupnost do centra města, tak i na hlavní autobusové nádraží (docházková vzdálenost se pohybuje od 500 do 800 metrů). Díky tomu se západ Hořovic začal profilovat jako místo se zástavbou tvořenou bytovými domy. To bylo v kontrastu s východní stranou intravilánu, kde převládaly domy rodinného typu, jedinou výjimku představovalo sídliště Višňovka.

V téže době pokračoval v blízkých pracovištních centrech (Žebrák a Cerhovice) extenzivní rozvoj (v území převládaly velké parcely). Tím došlo k neúnosnému navyšování docházkových vzdáleností k základní občanské vybavenosti a zastávkám HD. Tyto faktory následně ovlivnily nárůst individuální automobilové dopravy, která v sídle s nízkou hustotou zalidnění představovala jediný použitelný způsob dopravy. Opačným směrem se vydalo město Komárov, které se zaměřilo na pomalý bytový rozvoj a začalo více spolupracovat s Hořovicemi. Významná byla především spolupráce na úrovni nabídky pracovních příležitostí, která byla umocněna zapojením Komárova do systému hořovického MHD. Díky tomu bylo umožněno lidem (z Hořovic a okolí) dojíždět do firmy BUZULUK Komárov bez nutnosti využít individuální dopravu. Na druhou stranu obyvatelé Komárova tyto spoje využívali především kvůli vyšší občanské vybavenosti, volnočasovým aktivitám a nadregionální dopravní infrastruktuře, které se nacházely v Hořovicích.

Po dlouholetých průtazích došlo v roce 2020 k otevření zrekonstruované železniční tratě číslo 171 mezi Berounem a Prahou. Na plánované dokončení se obec připravila změnou územního plánu (kvůli průtahům byl schválen až rok po dokončení rekonstrukce). Ten vymezil nové průmyslové plochy v lokalitě Na Cintlovce, přes kterou vedla železniční vlečka. Dokončení optimalizace však mělo vliv i na osobní dopravu. V úseku Hořovice – Praha došlo k časové úspoře přibližně 10 minut, očekávaný skokový nárůst však nenastal, jelikož většina lidí ochotných za práci vyjíždět již mimo místo bydliště pracovala. Podařilo se ale snížit podíl individuální dopravy. Přispěl k tomu především projekt bike & ride, umožňující lidem jezdit k nádraží na kole, který si postupem let získával stále větší oblibu.

V roce 2022 pokračuje snaha města snížit zatížení automobilovou dopravou posílením polycentrity města v oblasti základního občanského vybavení a sportu. Vznikla tak např. mateřská škola (v blízkosti sídliště Višňovka), síť dětských hřišť v rezidenčních čtvrtích (jejichž výstavbu se podařilo částečně financovat ze soukromých zdrojů) a několik drobných obchodů v oblastech s vyšší hustotou obyvatel (západní sídliště, sídliště Višňovka a v blízkosti křížení ulic Pražská a Lipová). V okolí sídliště Višňovka tak postupně vzniklo centrum sloužící jako alternativa vůči vzdálenému centru uprostřed města.

Od roku 2023 začal růst význam železnice v oblasti průmyslu, což pro Hořovice znamenalo zvýšení atraktivity pro investory. Výrazně k tomu dopomohly i volné průmyslové plochy s dobrým napojením na tuto infrastrukturu. Přestože se dařilo přilákat nové zaměstnavatele, z důvodu malé poptávky po pracovních pozicích, rostla míra dojížděky ze vzdálenějších měst. Tato skutečnost a zároveň dobré dopravní napojení vytvořily ideální podmínky pro obyvatele z okolních měst a regionů, kteří zde začali vyhledávat pracovní uplatnění.

Přestože došlo do roku 2025 k vytvoření alternativního centra u sídliště Višňovka a k navýšení hustoty komerční a veřejné občanské vybavenosti, nedošlo k výraznému poklesu dopravy v centru. Velkou roli v tom hrála rostoucí nákladní odprava a nárůst vyjížděky u sousedních obcí (nejvyužívanější silnice vedly přes centrum). Kvůli stále se zhoršující dopravní situaci narůstala potřeba vybudování obchvatu. K tomu došlo v roce

2025, kdy se podařilo vyřešit majetkoprávní vztahy u pozemků, na nichž byla plánována výstavba. Po sehnání potřebných finančních prostředků se začalo v roce 2026 s pracemi, které byly ukončeny na konci roku 2028.

Přesunutí dopravy a zklidnění centra města s sebou přineslo výrazné oživení tohoto prostoru, a to z hlediska ekonomiky i sociální soudržnosti. Zklidněné ozeleněné ulice společně s dostatkem menších obchodů zapříčinily zlepšení prostorů pro potkávání, což vedlo k oživení města, ve kterém lidé trávili více volného času. S tím přišlo také zvýšené využívání stávající cyklistické sítě (kombinace stojanů na půjčení a uschování kol), čímž se podařilo přispět k dalšímu snížení automobilové dopravy pro dopravu po městě. Pozitivem bylo i zlepšení zdravotního stavu obyvatel, kteří zapojili do života více pohybu. Ekonomický růst parteru v centru (ulice Pražská a 9. Května) s pokračujícím trendem využívání lokálních surovin ovlivnil i změnu preferencí obyvatel v oblasti nakupování. Obyvatelé začali více využívat menší obchody na úkor velkých marketů na periferii města.

Koncem roku 2030 došlo z důvodu ropné krize a nestabilních světových trhů k výraznému poklesu automobilového průmyslu, kterému ještě výrazně uškodilo i zvýšení poplatků za využívání dálnic, což se projevilo masivním propouštěním. Pro Hořovice to znamenalo výrazné zvýšení nezaměstnanosti. Během dvou let přišlo o práci 500 obyvatel, což vedlo k růstu nezaměstnanosti až k hranici 15 %. Z velkých zaměstnavatelů podnikajících v tomto typu průmyslu nejvíce utrpěla v Hořovicích firma Saint Gobain Securit, která byla závislá výhradně na automobilové dopravě, a výrobní závod firmy Albixon, o jejíž bazény nebyl v době krize zájem.

Výrazný úpadek pak zažívají města Žebrák a Cerhovice, kde dochází nejen k odchodu obyvatel z důvodu vysoké nezaměstnanosti a špatné dostupnosti hromadné dopravy, ale i k výraznému zatížení hlavní silnice protínající obě obce. Příčinou toho je fakt, že se nákladní doprava přesunula kvůli vysokým poplatkům za využití dálnic na silnice nižších kategorií.

Na začátku roku 2031 rozhodlo vedení firmy Albixon o ukončení výroby v Hořovicích. Tento rozlehlý areál napojený na železnici po dvou letech chátrání odkoupilo město Hořovice a začalo jej pronajímat. Snahou bylo podpořit především malé a střední podniky.

Zásluhou pokračujícího růstu nákladní kolejové dopravy a výhodným podmínkám pronájmu od města se během pár let objekt zcela zaplnil (převážně menšími místními podniky). Firmě Saint Gobain Securit se navíc, na rozdíl od firmy Albixon, podařilo díky silnému zázemí mateřské firmy a znalostem výroby speciálních skel, pomocí restrukturalizace výroby, přeorientovat část prostor na výrobu skel pro jiná průmyslová odvětví. Tato změna umožnila znovu zaměstnat přibližně polovinu dříve propuštěných lidí. Další firma, která se dokázala vypořádat s dopadem krize, byl Buzuluk Komárov, jenž začal dodávat díly do strojírenství.

V roce 2034 díky penězům z pronájmu průmyslového areálu odkoupilo město část bytového fondu na sídlištích, který se dostal vinou krize do ekonomických problémů. Došlo také k vybudování několika menších bytových domů v návaznosti na Západní sídliště. Smyslem této investice bylo nabídnout v dobách krize velice žádané malometrážní byty pro sociálně slabší obyvatele a současně tím alespoň částečně stabilizovat bytový fond.

Přestože se podařilo zabránit úplnému úpadku průmyslu (který nastal například v Cerhovicích nebo Žebráku), znovu zaměstnat se podařilo jen přibližně třetinu dříve propuštěných lidí. Tuto skutečnost část obyvatel vyřešila přestěhováním se do jiných regionů, avšak převážná část zvolila vyjížděku za prací využitím železnice. Hlavními centry vyjížděky se pak staly Plzeň, Rokycany, Beroun a Praha. Hořovice tedy částečně ztratily roli pracovištního centra, na druhou stranu však díky napojení na kapacitní dopravní infrastrukturu, obyvatelé mohli vyjíždět za prací na větší vzdálenost. Z dříve především průmyslového města se tak stalo město pro bydlení s množstvím kvalitních volnočasových aktivit a občanské vybavenosti v docházkové vzdálenosti. Počet obyvatel se na konci 30. let pohyboval kolem 7500 obyvatel.

### **12.3 Scénář 2: Chudý „satelit“ pro okolní centra**

(Úpadek průmyslu + nesoudržná společnost)

V roce 2018 pokračoval ekonomický růst, který nastal po delším období krize mezi léty 2008 – 2014 a podle předpovědí předních analytických společností nadále pokračoval i v následujících letech.

Důsledkem růstu byla i zvýšená poptávka po parcelách s dobrým napojením na infrastrukturu nadregionální úrovně. Zároveň však v té době rostla tendence využívat vzdálenější města a větší pozemky z důvodu nižších cen. Této skutečnosti začali využívat především bohatší lidé, jimž dostatečné finanční prostředky umožnily zakoupit větší parcely. Výsledkem tohoto trendu bylo, že město Hořovice (potažmo Žebrák nebo Cerhovice) se začalo stávat místem, které vyhledávaly ekonomicky stabilní (a dobře situované) rodiny, nacházející uplatnění převážně v terciálním sektoru. Po vyčerpání volných ploch pro bydlení (v roce 2020) se město snažilo poptávku po bydlení uspokojit změnou územního plánu. Vymezilo proto rozsáhlé plochy pro zástavbu individuálních rodinných domů na periferii města, k jejichž schválení došlo v roce 2022. Jednalo se především o oblasti v okolí nemocnice, Západního sídliště a lokality Sklenářka (nacházející se v blízkosti vlakového nádraží a bývalého areálu ČKD).

Po schválení změny územního plánu se začátkem následujícího roku začalo s intenzivní výstavbou, která pokračovala až do roku 2029 a zahrnovala výstavbu celkem 500 domů pro přibližně 1500 obyvatel. Stejně tak tomu bylo i v okolních městech Žebráku a Cerhovicích, kde probíhala výstavba mezi léty 2021 až 2027. Nově příchozí obyvatelé byli především mladší lidé ve věku kolem 30 let, kteří pracovali v pracovištních centrech typu Plzeň, Praha, Rokycany a Beroun. Důvodem preference Hořovic byl fakt, že si díky nízkým cenám za m<sup>2</sup> tyto lidé mohli dovolit mnohem velkorysejší parcely, které jim vykompenzovaly delší čas vyjížděky. Velké parcely však byly ve velkém kontrastu s dosud převládající maloplošnou zástavbou.

S extenzivně se rozšiřujícím městem bylo zároveň nezbytné rozšířit i stávající čistírnu odpadních vod a občanskou vybavenost (navýšení kapacity stávající školky a školy a výstavba drobné komerční vybavenosti, kterou byla podmíněna zástavba). Docházková vzdálenost u občanské vybavenosti se však příliš nezlepšila, jelikož nové lokality měly velmi malou hustotu osídlení, což nadále zvýhodňovalo osobní automobily. Se vzrůstajícím počtem nově přistěhovaných lidí následně rostlo i množství dopravy. Důvodem byla nemožnost obsloužit oblast s tak nízkou hustotou zalidnění hromadnou dopravou. Větší docházkové vzdálenosti tak zvýhodňovaly tento typ dopravy pro cestování po městě i do zaměstnání (které se převážně nacházelo mimo místo bydliště).



Po dlouholetých průtazích došlo koncem roku 2020 k otevření zrekonstruované železniční tratě číslo 171 mezi Berounem a Prahou. V témže roce vedení města rozhodlo, z důvodu zvýšení podpory železniční dopravy, o výstavbě parkovacího domu (pro cca 150 automobilů) v prostorách nefungujícího nákladového nádraží, které dříve odkoupilo. Časová úspora, častá frekvence spojů a kapacitní plochy pro odstavení vozidel (k dostavbě parkovacího domu došlo v roce 2023) sice zvýšily využití železnice, ovšem ne na úkor individuální dopravy, ale na úkor zaměstnanosti v místě bydliště. Naopak se využití IAD ještě zvýšilo, jelikož ji lidé využívali pro cestu mezi místem bydliště a nádražím. Výrazně tedy vzrostlo zatížení v centru.

Zvýšená tendence vyjížděky byla dána i zhoršenou situací v centru, přes které vedly hlavní sběrné komunikace z obytných čtvrtí, jež společně se zhoršeným stavem prostředí předznamenaly postupný úpadek parteru v centru města, který nemohl konkurovat velkým obchodním domům na periferii. S odsouváním komerční občanské vybavenosti se zároveň přesouvalo i místo volnočasových aktivit, které se postupem času stále více odehrávalo mimo město Hořovice, což dále zvyšovalo vyjížděky. Nezáměr o drobné obchody v centru dosáhl až do takové míry, že město upustilo od záměru vybudovat obchvat. Lidé raději využívali nákupních center na periferii nebo v jiných městech, ke kterým dojížděli nejčastěji osobním automobilem. Zvyšující zátěž v centru zapříčinila vylidnění tohoto veřejného prostoru, jenž se začal využívat jako plocha pro dopravu v klidu.

Koncem roku 2030 došlo z důvodu ropné krize a nestabilních světových trhů k výraznému poklesu automobilového průmyslu, kterému ještě výrazně uškodilo i zvýšení poplatků za využívání dálnic, což se projevilo masivním propouštěním. Pro Hořovice to znamenalo výrazné zvýšení nezaměstnanosti, během dvou let přišlo o práci 500 obyvatel, což vedlo k růstu nezaměstnanosti až k hranici 15%. Z velkých zaměstnavatelů podnikajících v tomto typu průmyslu nejvíce utrpěla v Hořovicích firma Saint Gobain Securit, která byla závislá výhradně na automobilové dopravě, a výrobní závod firmy Albixon, o jejíž bazény nebyl v době krize zájem.

Ve snaze zvýšit zaměstnanost začalo město nabízet společně s místními středními školami, rekvalifikační kurzy. Ty však nijak nekorespondovaly s nabídkou pracovních

příležitostí v regionu, což umocnilo vyjížděku do vzdálenějších regionů. Pokračující zvyšování vyjížděky v celém regionu (podstatná většina střední a téměř celá vyšší třída již za prací vyjížděla mimo region) začalo již v roce 2033 představovat vážný problém pro ekonomicky slabší část obyvatelstva, která bydlela na sídlišti Višňovka a lokalitě v okolí průmyslových areálů. Nedokázali totiž najít adekvátní zaměstnání (dostatečně pokrývající náklady na dojíždění) ve vzdálenějších pracovištních centrech. Část lidí vyřešila tento problém přestěhováním, avšak většina těchto lidí nemohla změnit bydliště z důvodu nedostatku finančních prostředků. Došlo totiž k výraznému snížení cen nemovitostí v těchto lokalitách vlivem nedostatku pracovních příležitostí. Souhrn těchto faktorů a skutečnost, že méně majetní obyvatelé byli soustředováni v samostatných lokalitách, započal jejich postupnou segregaci.

Během let 2034 až 2038 pokračovalo zvyšování rozdílů mezi nemajetnými a zbytkem města, což se projevilo na výrazném zvýšení kriminality a ještě větším úpadku problémových lokalit. To úplně znemožnilo jakýkoli prodej a přestěhování do jiného města. Město zároveň nemá příliš mnoho možností jak tyto oblasti ovlivnit, jelikož se potýká s velkými výdaji na údržbu rozlehlého města. Zhoršující se bezpečnostní situace začíná stále více ovlivňovat i život ostatních obyvatel, z toho důvodu dochází k odchodu větší části vyšší třídy a také části mladých lidí, kteří v Hořovicích vyrůstali. Odchodem zároveň vzniknou neobydlené prostory, které nadále zvyšují míru kriminality.

Během druhé poloviny 30. let klesl počet obyvatel vlivem negativní migrace z 8200 v roce 2024 na 7500, přičemž ve městě převládaly dvě skupiny obyvatel, a to sociálně slabší obyvatelé žijící ve vyloučených lokalitách a střední třída situovaná v individuálních rodinných domech. Z Hořovic se tak stalo převážně místo pro bydlení s minimální nabídkou pracovních příležitostí, vysokou mírou vyjížděky (pracovní i volnočasové) a špatnou bezpečnostní situací. Ve městě byl rovněž vysoký podíl neobydlených domů, který prohluboval již tak špatnou bezpečnostní situaci a snižoval i ceny nemovitostí. Hořovice ztratily na významu i z pohledu spádovosti, jelikož nebyly schopné udržet úroveň občanské vybavenosti. Převážná část regionu tak využívala spádovost center Beroun a Rokycany.

## 12.4 Scénář 3: Průmyslové město dvou tváří

(Růst průmyslu + nesoudržná společnost)

V roce 2018 pokračoval ekonomický růst, který nastal po delším období krize mezi léty 2008-2014 a podle předpovědí předních analytických společností nadále pokračoval i v následujících letech.

Růst ekonomiky s sebou přinášel i zvýšené požadavky na vymezení nových ploch pro bydlení a průmysl. Pro průmysl se jako hlavní plocha vymezila rozlehlá lokalita nacházející se mezi bývalým areálem ČKD a Albou Hořovice, na místě známém jako Na Koruně, s ideálním napojením na stávající železniční vlečku. Rozvoj bydlení byl naopak realizován v okolí nemocnice a západního sídliště. Když pak v roce 2020 bylo konečně odsouhlaseno jejich rozšíření, město se rozhodlo, že z důvodu větší atraktivity pro investory do jejich vývoje zasahovat nebude. Efekt na sebe nenechal dlouho čekat a během následujících let došlo k prudkému stavebnímu rozvoji.

Růstu průmyslu však pomohlo i dokončení optimalizace tratě mezi Prahou a Plzní v roce 2020, což umožnilo navýšit objem nákladní dopravy. Tuto situaci využily především dvě firmy z oblasti zpracování hutních materiálů a výroby dřevostaveb, které v Hořovicích vybudovaly rozsáhlé výrobní areály. K jejich vzniku došlo v letech 2022, potažmo 2023 a po 2 letech, kdy se dostaly do plného provozu, zaměstnávaly celkem 800 lidí. Výsledkem průmyslového rozvoje však nebyly jenom tyto dvě firmy, do roku 2026 zde vzniklo i několik menších firem využívajících průmyslový potenciál území.

Nově příchozí firmy částečně ovlivnily i vývoj středního školství. Do popředí se dostalo především střední odborné učiliště využívající spolupráci s firmami hledající tradiční řemeslné profese, které měly v regionu tradici. Spoluprací se pak podařilo v roce 2023 zvýšit jak kapacitu, tak i kvalitu výuky. U zájemců z řad studentů však rostla snaha studovat moderní obory typu informačních technologií, za kterými byli ochotni jezdit i do vzdálenějších měst, jako je Praha nebo Plzeň, což bylo navíc umocněno dobrou dopravní dostupností. Vlivem tohoto faktoru tedy v SOŠ a SOU Hořovice rostl podíl dojíždějících studentů.

Z pohledu bydlení během této doby vzrostl počet obyvatel zhruba o 1000 lidí. Většinu nově příchozích představovaly osoby mladšího věku se středoškolským vzděláním.

Jelikož však disponovaly omezenými finančními prostředky, upřednostňovaly převážně menší parcely a kladly menší důraz na občanské vybavení. Díky neregulování rozvoje došlo k očekávané skutečnosti - v novém území nevznikala ani základní občanská vybavenost. S tím byla spojena nutnost každodenně využívat osobní automobil, a to i pro obyvatele pracující v místě bydliště, jelikož z důvodu nižší hustoty osídlení a čistě obytné funkce, šlo tuto lokalitu obtížně obsloužit hromadnou dopravou. Vyjíždění bylo obyvateli periferních oblastí preferováno i z hlediska volnočasových aktivit, jejichž nabídka ve městě, vlivem krátkých dojezdových časů do blízkých významných center, stagnovala.

Neustálý růst populace a využívání automobilů měl velký vliv na zvýšení dopravního zatížení v centru. Město se proto v roce 2024 rozhodlo vybudovat několik let plánovaný obchvat ve východní části města. Po jeho dostavění v roce 2027 začalo plánované zatraktivnění náměstí a přilehlých ulic. Společně s ním začala práce i na dvou drobných centrech základní občanské vybavenosti na periferiích. Cílem bylo především zmírnit vyjížděku obyvatel a tím nutnost využívat motorovou dopravu. Po jejich dokončení v roce 2029 však k očekávanému snížení dopravy nedošlo. Hlavními důvody byly především skutečnost, že obyvatelé byli stále nuceni využívat automobil pro dopravu do zaměstnání nebo za volnočasovými aktivitami, a současně také obchvatem snížená časová dostupnost. Změnit tento trend se částečně povedlo dokončením náměstí a ulic Pražská a 9. května roku 2030, vliv to však mělo především na obyvatele v jejich docházkové vzdálenosti. Veřejný prostor tak byl nadále využíván převážně lidmi žijícími v západní části intravilánu. Společně s rostoucí kvalitou života vlivem lepší OV rostla i cena domů v této lokalitě. Vlivem toho se sem začali stěhovat movitější lidé. Výjimkou představovala pouze nová zástavba navazující na Západní sídliště, jež se nacházela ve velmi krátké dojezdové vzdálenosti od zóny supermarketů.

V roce 2032 došlo z důvodu minimálního využití k uzavření menších center. Tento vývoj však jen reflektoval stav místního společenství, kde se lidem v periferiích více vyplatila jízda automobilem. Postupem 30. let docházelo k většímu prohlubování kontrastů mezi západní a východní částí města. Západní část těžila především z dobrých docházkových vzdáleností, a to ať už v rámci občanské vybavenosti nebo hromadné dopravy. Projevem toho bylo především snížení využívání individuální dopravy a naopak zvýšené využití parteru v centru města. Obyvatelstvo zde díky této skutečnosti vytvořilo soudržné

společenství. Na druhou stranu ve východní části hrála hlavní roli individuální motorová doprava, což bylo způsobeno dobrým napojením na silniční síť a horší dostupností občanského vybavení, vlivem nízké hustoty osídlení. Tato část území vytvořila jakýsi „satelit“ Hořovic, který sloužil především k přespávání a byl ve velkém kontrastu se západní stranou města. Velikost populace však tímto rozdělením neutrpěla - do konce první poloviny 30. let počet obyvatel dosahoval 8500 lidí.

## **12.5 Scénář 4: Průmyslové město krátkých vzdáleností**

(Růst průmyslu + soudržná společnost)

V roce 2018 pokračoval ekonomický růst, který nastal po delším období krize mezi léty 2008 – 2014 a podle předpovědí předních analytických společností nadále pokračoval i v následujících letech. Zásluhou růstu zavedených podniků došlo během roku 2020 k využití veškerého potenciálu, který představovaly podvyužité průmyslové areály v okolí železnice. Bylo tedy nezbytné vymezit nové oblasti, kam by se měl průmysl rozvíjet. Jako ideální varianta se nabízelo rozšíření areálů bývalého ČKD, kde sídlil výrobce bazénů firma Albixon (lokalita Na Cintlovce) a bývalé firmy Delicia (lokalita Na Sklenářce). Výhodou obou míst bylo především dobré napojení na dopravní infrastrukturu (ať už silniční nebo železniční) a průmyslový charakter území. Rozšiřování do těchto nových lokalit započalo v roce 2022, avšak docházelo k němu pomalu, neboť panovala obava, aby nedošlo k neřízenému rozvoji jako v blízkém městě Žebrák na začátku 21. století. Snahou bylo rovněž přilákat malé a střední podniky, které by zde vybudovaly i sídlo společnosti, což bylo důležité z hlediska vzniku žádaných pracovních míst v administrativě.

Dokončení poslední části železnice mezi Berounem a Prahou, k němuž došlo v roce 2020, podíl vyjížděky obyvatel Hořovic příliš nezměnil. Zkapacitněním trati však došlo k navýšení využití z pohledu průmyslu. Firmy nyní mohly častěji využívat nákladní dopravu, čímž došlo k výraznému oživení tohoto typu dopravy. Kombinace železničního uzlu a volných průmyslových ploch a kapacitních silnic v jeho blízkosti navíc přilákala různé typy průmyslu produkující jak rychle, tak pomalu obrátkové zboží.

Z obav před vzrůstajícím dopravním zatížením, které se každým rokem zvyšovalo, město v roce 2021 upřednostnilo výstavbu obchvatu před jinými připravovanými projekty. To se ukázalo jako klíčové, jelikož došlo do konce tohoto roku k vyřešení majetkových

vztahů, a začátkem roku 2023 začala výstavba. Došlo také k rozšíření výroby ve firmě Saint Gobain Securit zvyšující počet zaměstnanců přibližně o 100 lidí. Z hlediska nabídky různých typů pozic se následně stalo klíčové rozšíření výrobních prostor a vývojového střediska ve firmě Buzuluk Komárov, který zvýšil poptávku po vysoce kvalifikovaných pracovnících. Rozšiřování výroby a přijímání nových zaměstnanců se ovšem v různé míře týkalo téměř všech firem v regionu.

Společně s rozšiřujícími se podniky byly zvyšovány i nároky na vzdělání zaměstnanců (například znalosti v oboru IT). Ve spolupráci s lokálními firmami a městem tak došlo na střední technické škole k rozšíření výuky těchto žádaných zaměření. Firmy navíc motivovaly studenty formou stipendií zajišťující nejenom zvýšený zájem o tyto obory, ale i možný závazek v podobě budoucího zaměstnání. Tyto benefity se v následujících letech staly důležitým nástrojem ke snížení míry vyjížděky.

Z důvodů snížení nutnosti využívat ať už individuální nebo hromadnou dopravu, vznikl v roce 2022 také záměr vytvořit alternativní centrum, které by zajistilo spádovost základní občanské vybavenosti při dobré docházkové vzdálenosti. Projekt byl po dlouhém výběru vhodné lokality umístěn ve Velké Vísce, kde byla ideální vzdálenost ze sídliště Višňovka i z rezidenční čtvrti v jižní části města. K otevření centra došlo v roce 2025. V roce 2026 pak pokračoval trend snižování monocentrity OV a ve městě vzniklo, za přispění soukromého sektoru, několik hřišť pro malé děti. Během roku zároveň došlo i k omezení výstavby na východní straně intravilánu. Důvodem pro toto rozhodnutí byla horší udržitelnost území z hlediska docházkových vzdáleností. Rozvoj se tedy přesunul na západní stranu intravilánu, která navazovala na bytové domy a měla lepší dostupnost jak do centra, tak i k hromadné dopravě.

Díky navýšení poptávky na trhu práce se během roku 2024 postupně snižovala i vyjížděka do vzdálenějších regionů typu Prahy a Plzně, což bylo dáno především rozšířením nabídky pozic v terciálním sektoru. Zároveň však bylo nezbytné zvýšit i počet stálých obyvatel, aby se zabránilo většímu zvýšení dojížděky. Cerhovice i Žebrák využily pro rozvoj pokračující trend zástavby rodinných domů, který v nich již delší dobu probíhal. Hořovice však preferovaly hustší typy zástavby ve formě bytových domů, pro přibližně 300 obyvatel, které byly dokončeny začátkem roku 2027. Jejich výstavba byla

situována v návaznosti na západní sídliště, čímž byla zajištěna dobrá docházková vzdálenost (od 500 do 800 metrů) jak k základní občanské vybavenosti, tak i k zastávkám hromadné dopravy. Pro budoucí sociální stabilitu byla rovněž klíčová snaha investorů (jedním z nich bylo i město Hořovice) nabídnout bydlení pro široké spektrum lidí.

V roce 2026 byl dobudován obchvat, čímž se přesunula převážná část dopravy mimo centrum. V návaznosti na tuto novou komunikaci město vyčlenilo nové plochy pro výstavbu nebytových prostor mezi ulicemi Tyršova a Kotopecká. Zde do roku 2028 vznikly čtyři 2 až 3podlažní objekty poskytující administrativní prostory. Část parteru následně našla využití jako místo pro obchody a služby, čímž zde vzniklo menší spádové centrum pro obyvatele v okolí nádraží, případně jako alternativa pro obyvatele sídliště Višňovka.

Po snížení dopravního zatížení mohlo město začít uskutečňovat dlouho připravované plány na revitalizaci centra, které vlivem dopravy několik let strádalo. Díky nízkému dopravnímu zatížení bylo možné mezi lidmi prosadit využívání cyklistické dopravy pro pohyb po městě, což podpořil mimo jiné i projekt sítě automatických půjčoven kol vybudovaný v roce 2029. Zároveň došlo ke zklidnění a ozelenění ulic (především Pražská a 9. Května), rozšíření a zkvalitnění mobiliáře a veřejného prostoru na úkor automobilové dopravy, čehož využily především restaurace a kavárny. Tyto aspekty vedly k oživení a růstu centra, ve kterém lidé trávili více volného času. Ekonomický růst parterua pokračující trend využívání lokálních surovin ovlivnily i změnu preferencí obyvatel v oblasti nakupování. Ti začali více využívat menší obchody na úkor velkých marketů na periferii města. Přestože si přestavba centra vyžádala množství finančních prostředků, po jejím dokončení v roce 2030 výrazně vzrostla životní úroveň i spokojenost obyvatelstva.

Koncem roku 2027 se podařilo zajistit dohodu s městy Cerhovice, Žebrák a Komárov na vzájemné spolupráci na společných projektech. Hlavním tématem bylo především zvýšit konkurenceschopnost regionu, vzájemnou provázaností průmyslu a dopravy. Výrazný podíl na tom mělo vytvoření společné sítě MHD zajišťující obyvatelům návaznost na významnou občanskou vybavenost, zaměstnavatele a dopravní infrastrukturu nadregionální úrovně. Hořovice však stále představovaly důležité spádové centrum

regionu, ať už z pohledu vyšší občanské vybavenosti, nabídky pracovních příležitostí nebo funkce dopravního uzlu (železnice a autobusová doprava).

Hořovice se následně profilovaly jako město s širokou nabídkou pracovních příležitostí sahající od výrobního průmyslu, přes administrativu, až po informační technologie, přičemž podniky zaměstnávaly převážně místní obyvatele různých sociálních skupin. Město zároveň obyvatelům nabízelo ve spolupráci s partnerskými městy dostatečně kvalitní občanskou vybavenost v dobré docházkové (dojezdové) vzdálenosti. V případě míst s horší dostupností pak lidé mohli využívat především dopravu jízdními koly, pro něž bylo upraveno centrum města. Vyjíždění obyvatel za prací bylo realizováno zejména do sousedících měst formou společné meziměstské autobusové dopravy, kdy těžili z krátkých dojezdových časů. Počet obyvatel již v následujících letech příliš nerostl a do konce první poloviny 30. let se ustálil na 8000 obyvatelích. Rozvoj však probíhal pozvolným tempem bez dramatických výkyvů.

## **13 Strategie rozvoje**

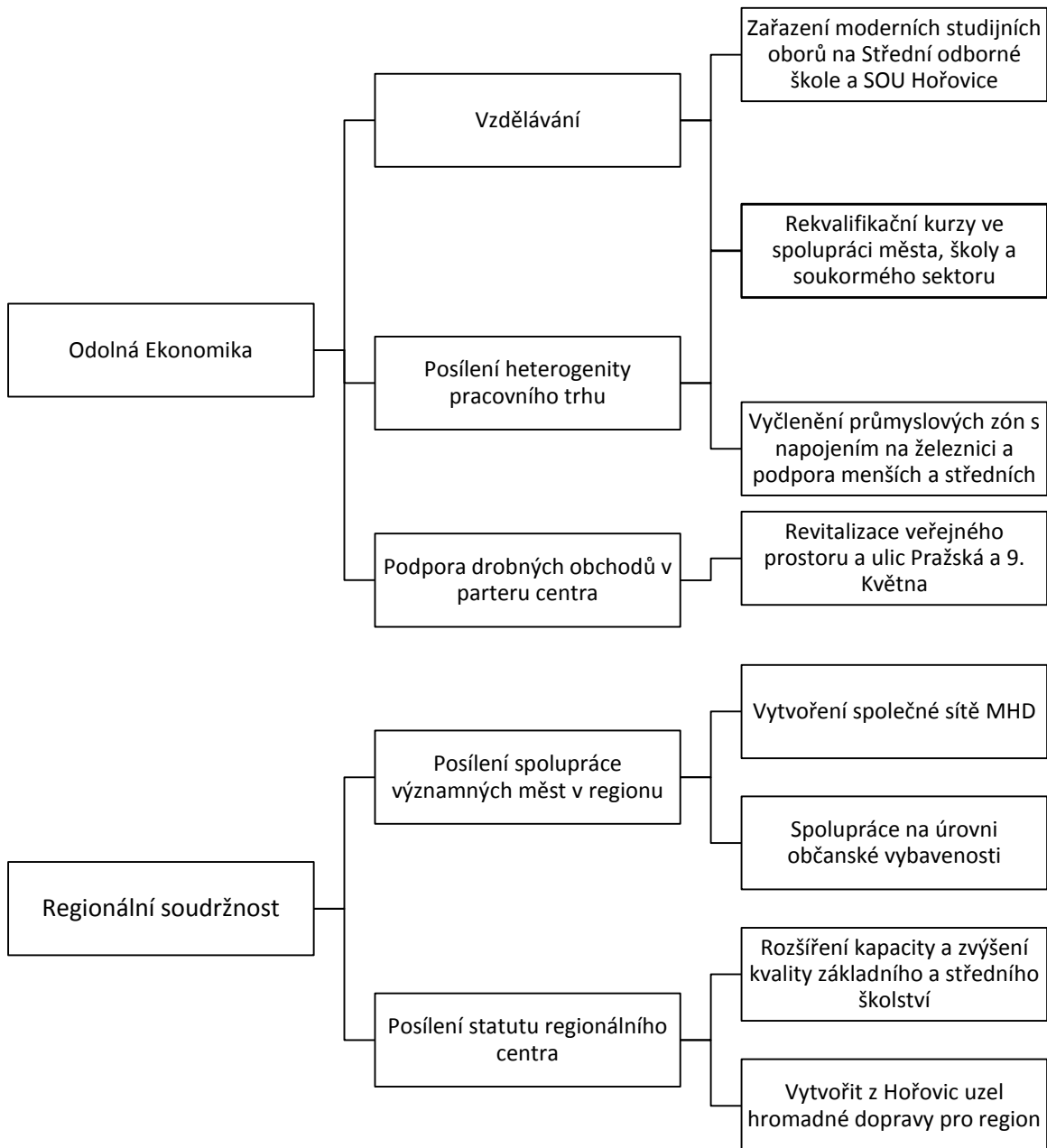
Po zvážení všech možných směrů rozvoje se jako nejideálnější jeví navázání na scénář číslo 4. Z pohledu Hořovic to znamená zaměřit se na posílení odolnosti ekonomiky vůči náhlým výkyvům, které mohou nastat od vnějších hybatelů (např. krize automobilového průmyslu). Proto je nezbytné se v této oblasti zaměřit nejen na rozmanitost průmyslu a nabídky pracovních příležitostí, ale i na dostatečnou podporu v rámci vzdělávání.

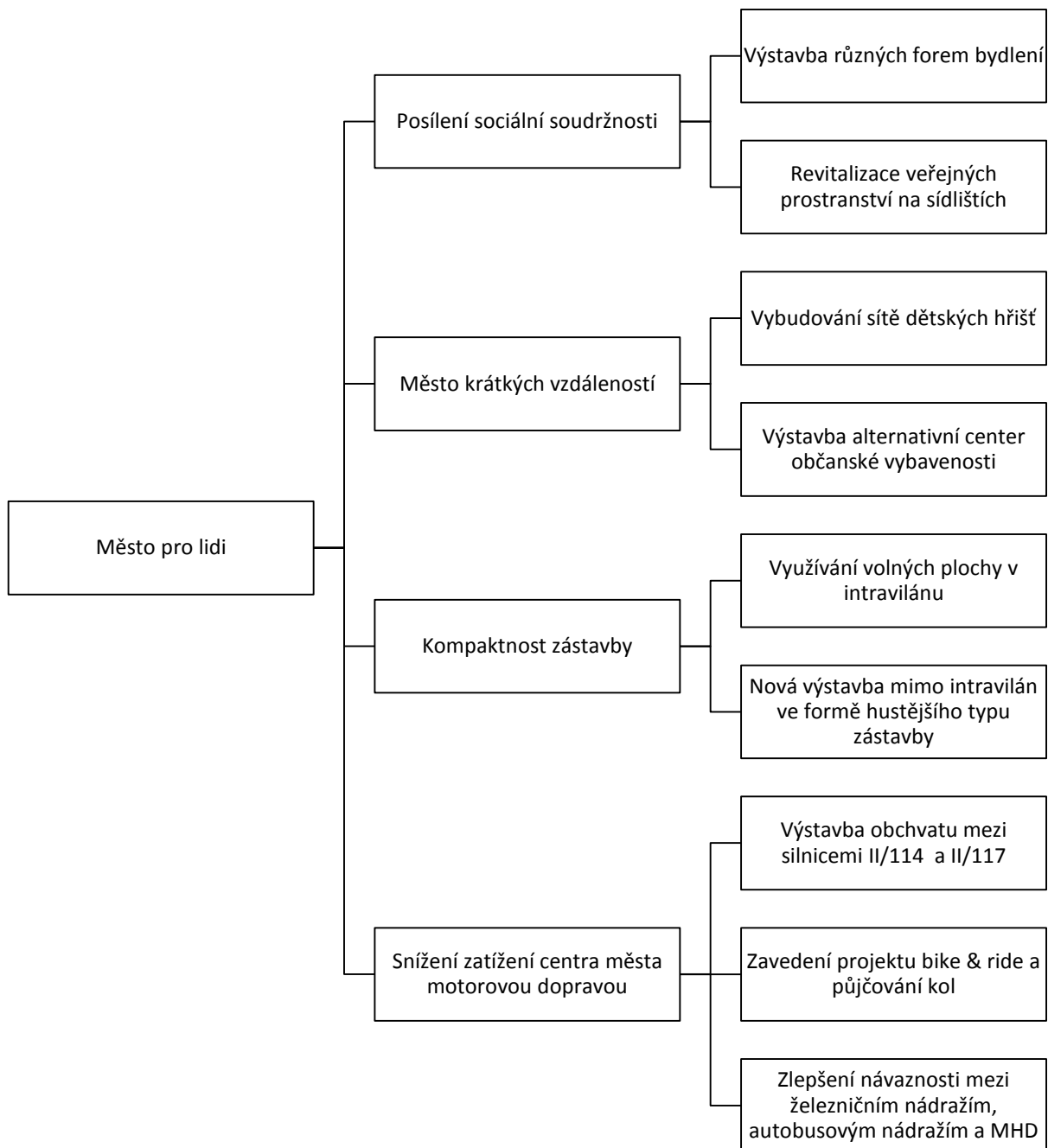
Z pohledu fungování města se jeví jako vhodná varianta vytvořit město v lidském měřítku. To znamená podporovat snižování potřeby lidí využívat k cestování po městě motorovou dopravu a zároveň na rozvoj města aplikovat metodu krátkých vzdáleností. Pro udržitelný rozvoj je zároveň nezbytné posilovat sociální soudržnost obyvatelstva, a vytvořit tak jeden fungující městský celek.

Postavení Hořovic v rámci regionu by pak mělo především zahrnovat spolupráci s městy Cerhovice, Komárov a Žebrák na úrovni pracovních příležitostí, občanské vybavenosti a dopravy. Touto spoluprací je možné zajistit formou specializace menších měst např. vyšší typ občanské vybavenosti, jímž lze konkurovat i vyšším centrům na ose Praha – Plzeň.



Přesto by však Hořovice měly posilovat svoje postavení i na úrovni regionu, a zachovat si tak spádový charakter.





## **13.1 Oblast odolná ekonomika**

Oblast zaměřující se především na stabilitu a odolnost ekonomického sektoru proti periodicky přicházejícím krizím. Hlavní myšlenkou je posílit různorodost pracovního trhu, který je v současnosti zaměřen převážně na jedno průmyslové odvětví. Důležitou roli v tom zajišťuje i školství, které pomáhá zvyšovat atraktivitu území nebo spolupráce významných měst na poli pracovních příležitostí, občanského vybavení nebo dopravní infrastruktury.

### **13.1.1 Vzdělávání**

#### **Zařazení moderních studijních oborů na Střední odborné škole a SOU Hořovice**

Pro přilákání nových průmyslových odvětví je důležitá dostatečná kvalifikace místních pracovníků. Z toho důvodu je pro město klíčové rozšířit nabídku studijních oborů (SOŠ a SOU Hořovice), které odrážejí současné vývojové trendy. Mezi tyto obory spadají především informační technologie a strojírenství. Pro město by bylo rovněž přínosné spolupracovat se soukromým sektorem na lepším technickém vybavení školy a odborné praxi, což by mohlo výrazně pomoci k uplatnění absolventů na pracovním trhu.

#### **Rekvalifikační kurzu ve spolupráci města, školy a soukromého sektoru**

S příchodem nezavedeného průmyslu je spjata potřeba kvalifikované pracovní síly, aby nedošlo k tzv. technologickému uzamčení. Noví absolventi však představují problém v dlouhém období studia a následného získávání zkušeností. Hořovice by se tedy měly, ve spolupráci se střední školou a soukromým sektorem snažit o zavedení rekvalifikačních kurzů a seminářů, které by zvýšily tržní hodnotu pracovníků na trhu práce.

### **13.1.2 Posílení heterogenity pracovního trhu**

#### **Vyčlenění průmyslových zón s napojením na železnici a podpora menších a středních podniků**

Vymezení nových průmyslových ploch s napojením na dráhu je důležité především z hlediska očekávaného nárůstu významu železniční dopravy vlivem dokončení optimalizace 3. železničního koridoru. Vyšší využití železnice společně s dobrým napojením na významný nadregionální koridor zvýší šanci na přilákání nových firem.

Přesun části nákladní dopravy zároveň sníží zatížení silnice II/117a zároveň částečně ochrání průmysl před výkyvy cen ropy. V kontextu s podporou školství v oblasti rekvalifikací a výuky nových oborů a poskytování poradenských služeb pro podnikatele lze navíc přilákat i menší a střední podniky, které jsou důležité z hlediska ekonomické stability.

### **13.1.3 Podpora drobných obchodů v parteru centra**

#### **Revitalizace veřejného prostoru a ulic Pražská a 9. Května**

V současné době dochází v těchto lokalitách k postupnému upadání parteru, což je způsobeno především vysokým zatížením ulic automobilovou dopravou a špatným stavem veřejného prostoru. Mělo by tedy dojít ke zklidnění těchto dvou ulic a k jejich výraznému přebudování. Hlavními prvky, které prostor zkvalitní, je přidání zeleně, která zde úplně chybí, vytvoření zpomalovacích prvků ve vozovce, rozšíření chodníků a přidání mobiliáře. Výsledkem bude lidsky atraktivní prostor, což zvýší počet jeho návštěvníků, a tím i potenciálních zákazníků pro obchody v parteru.

## **13.2 Oblast regionální soudržnost**

Jedná se především o posílení spolupráce mezi městy Žebrák, Cerhovice, Komárov a Hořovice. Záměrem je formou několika opatření a projektů zvýšit konkurenceschopnost hořovického regionu a konkurovat centrům jako je Beroun nebo Rokycany. Tím by se zároveň mělo snížit vyjíždění, jelikož lidé najdou pracovní příležitosti a většinu občanské vybavenosti v místě bydliště nebo v blízkých městech, mezi kterými by fungoval společný systém HD.

### **13.2.1 Posílení spolupráce významných měst v regionu**

#### **Vytvoření společné sítě MHD**

Týká se především měst Hořovice, Cerhovice, Žebrák a Komárov, jelikož zastávají funkci nejvýznamnějších center v regionu, ať už po ekonomické či volnočasové stránce, čemuž odpovídá i míra zatížení individuální dopravou. Snahou je tedy přesunout vyjížděku (dojížděku) proudy na hromadnou autobusovou dopravu. Důležitým faktem však zůstává i skutečnost, že v případě úpadku některého z těchto center, zajistí tato propojení snížení negativních dopadů.

## **Spolupráce na úrovni občanské vybavenosti**

Spolupráce především na úrovni vyšší občanské vybavenosti (např. oblast kultury a sportu), kdy si města nekonkurují, ale spíše doplňují a rozšiřují nabídku v regionu. Hlavním důvodem jsou především náklady na pořízení a údržbu. Spoluprací je tedy možné vybudovat kvalitnější síť této vybavenosti, čímž se výrazně zvýší hodnota regionu, který může lépe konkurovat vyšším centřům.

### **13.2.2 Posílení statutu regionálního centra**

#### **Rozšíření kapacity a zvýšení kvality základního a středního školství**

Zvýšením kapacity a úrovně škol lze vytvořit z Hořovic centrum vzdělávání, které může částečně konkurovat například Berounu, který nenabízí střední školu technického zaměření. Tento záměr by dosáhl nejvyššího potenciálu ve spojitosti s vytvořením společné sítě MHD, o kterém je více napsáno v kapitole 14. 3. 1.

#### **Vytvořit z Hořovic uzel hromadné dopravy pro region**

V návaznosti na regionální autobusovou dopravu a fakt, že se Hořovice nachází na významném železničním koridoru, mají potenciál navýšit svůj význam v rámci dopravní spádovosti. Hlavní myšlenkou je pomocí hustější sítě regionální autobusové dopravy zajistit svoz obyvatel okolních obcí k vlakovému nebo autobusovému nádraží. Mělo by tak dojít k snížení dopravního zatížení v regionu a nárůstu využití komerční občanské vybavenosti v okolí zastávek.

## **13.3 Oblast města pro lidi**

Oblast zaměřující se na soudržnost obyvatel a podobu (strukturu) města. Důležité je zde především vytvořit město, kde převládá především nemotorová doprava, za přispění přijatelných docházkových vzdáleností. Neméně důležité je i zajištění sociální soudržnosti a integrity obyvatelstva, díky které se lze vyvarovat vzniku segregovaných lokalit. Jako klíčový se pak jeví tento bod pro Západní sídliště a sídliště Višňovka.

### **13.3.2 Posílení sociální soudržnosti**

#### **Výstavba různých forem bydlení**

Z hlediska sociální soudržnosti představuje diverzita v oblasti bydlení důležitý prvek k její udržitelnosti. Důležité však je zaměřit se nejen na různé formy bydlení (rodinné a bytové domy o různých výměrách), ale i na prostorovou rozmanitost. Právě až kombinace těchto dvou faktorů zajistí udržitelnou soudržnost a zabrání vzniku vyloučených nebo segregovaných lokalit.

#### **Revitalizace veřejných prostranství na sídlištích**

V sídlištním veřejném prostoru by mělo především dojít k přeměně ploch pro dopravu v klidu (Višňovka) a nevyužitě zeleně (Západní sídliště) na lidsky příznivé prostředí s dostatkem městského mobiliáře, dětských hřišť a ploch pro odpočinek a volnočasové aktivity. Cílem je tyto prostory pro obyvatele zatraktivnit a vytvořit tak místa pro setkávání.

### **13.3.3 Město krátkých vzdáleností**

#### **Vybudování sítě dětských hřišť**

Záměrem je zajistit tuto základní občanskou vybavenost v dostatečné docházkové vzdálenosti odpovídající jejímu využití malými dětmi. Přínos hřišť je i posílení integrity obyvatel z jejich docházkových vzdáleností, což zvyšuje sociální soudržnost. Důvod realizace vyvstává z faktu, že se většina hřišť nachází ve sportovním areálu, který je však pro převážnou část obyvatelstva mimo docházkovou vzdálenost.

#### **Výstavba alternativní center občanské vybavenosti**

Umístění centra s občanskou vybaveností mimo docházkovou vzdálenost pro východní část města lze řešit vytvořením nižších center v lokalitách u sídliště Višňovka a u plaveckého bazénu. Jejich cílem by mělo být doplnit lokality o občanskou vybavenost typu školka, obchod s potravinami apod., a snížit tak každodenní vyjížďku. Nemělo by ale suplovat roli hlavního centra.

### **13.3.5 Kompaktnost zástavby**

#### **Využívání volných plochy v intravilánu**

Při vymezování nových ploch pro zástavbu je důležité nejdříve zastavit proluky v intravilánu. Hlavním důvodem je navýšení hustoty osídlení, čímž lze lépe zajistit dostupnost občanské vybavenosti a veřejné dopravy.

#### **Nová výstavba mimo intravilán ve formě hustějšího typu zástavby**

V případě, že dojde k výstavbě mimo zastavené území obce, by měly v území převládat bytové domy (s přihlédnutím na charakter okolní zástavby). Tento typ zástavby totiž umožňuje lépe pokrýt území občanskou vybaveností, a tím zkrátit docházkové vzdálenosti.

### **13.3.6 Snížení zatížení centra města motorovou dopravou**

#### **Výstavba obchvatu mezi silnicemi II/114 a II/117**

Obchvat plánovaný ve východní části města, spojující dvě nejvytíženější ulice Pražská a 9. Května, má především za cíl vyřešit dopravně přetížené centrum. Převedení většiny automobilové dopravy na periferii je pro další rozvoj města klíčové, jelikož díky tomu by se mělo podařit přeměnit zmíněné ulice na klidové zóny s fungujícím parterem a příznivým životním prostředím. Pro východní část města obchvat zároveň představuje výrazné zkrácení dojezdových časů k dálnici D5 nebo vlakovému nádraží.

#### **Zavedení projektu bike & ride a půjčování kol**

Hořovice lze charakterizovat jako město s vysokým podílem rodinných domů. V praxi tento fakt znamená, že intravilán má relativně nízkou hustotu zalidnění, což představuje problém se zajištěním přiměřené docházkové vzdálenosti. Jedním z možných návrhů, jak tento problém řešit a zároveň nezvýšit zatížení motorovou dopravou, je zvýšit podíl cyklistiky. Pro Hořovice se jako dva nejideálnější projekty jeví bike & ride a systém půjčování kol. Bike & ride funguje na principu jízdy na kole mezi bydlištěm a zastávkou HD, kde se kolo odstaví a pokračuje kapacitní příměstskou HD. Druhý projekt využívá síť půjčoven kol ve formě stojanů, ten by měl občanům sloužit především pro jízdu po intravilánu (primárně zvýšit využití centra bez zatížení individuální dopravou).

## **Zlepšení návaznosti mezi železničním nádražím, autobusovým nádražím a MHD**

Jedná se především o provázanost hromadné dopravy, která zajišťuje svoz obyvatel z obytných čtvrtí, s odjezdy a příjezdy nejvytíženějších spojů HD. Změna by měla spočívat především v úpravě jízdních řádů a počtu spojů, aby nedocházelo k častému jevu, kdy autobus MHD přijíždí k vlakovému nádraží v čase odjezdu vlaku (na změnu prostředku a zakoupení jízdenky má cestující přibližně 1 minutu).

## **14 Diskuse**

V rámci návrhu strategie pro město Hořovice, který vycházel z podrobných analýz a scénářů, jsem pro nejvhodnější variantu budoucího vývoje použil teze obsažené ve čtvrtém a částečně v prvním scénáři. Při jejich porovnání jsem došel k závěru, že pro udržitelný rozvoj a budoucí stabilitu je klíčový nejen vznik různých forem průmyslu, ale především fungující město v lidském měřítku a spolupráce měst na úrovni regionu. Důvodem je především skutečnost, že soudržná společnost vzniklá právě dobře fungujícím městem, dokáže mnohem lépe odolávat negativním vnějším vlivům.

S těmito směry vývoje se můžeme setkat i v rámci Evropy, například ve Skandinávii nebo Anglii. Zabývá se jimi i nespočet autorů, mezi něž patří Gehl (2012) zaměřující se na veřejný prostor a jeho provázání s lidmi nebo Hall a Ward (2014), kteří zkoumají sociální vazby v měřítku regionů a okolí měst. Výhodu těchto řešení spatřuji především v možné aplikaci i na stávající sídla, kde je však nezbytný i příznivý vliv vnějších faktorů (například preference obyvatel v bydlení, dopravě nebo občanské vybavenosti). Musíme navíc počítat i s určitou časovou náročností, neboť projekty zaměřující se na sociální stránku měst mají dlouhou setrvačnost.

Dle mého názoru však mají Hořovice, díky dobré výchozí situaci, vysoký potenciál těchto cílů dosáhnout. K jejich dosažení je však nezbytné nezaměřovat se pouze na město samotné, ale pracovat s celým regionem hořovicka. Jen tak lze dosáhnout dostatečné konkurence vůči větším centrům, jejichž spádovost se, i díky zlepšující dopravní infrastruktuře, neustále zvyšuje.

Navržená strategie má však i jistá negativa, v nichž podstatnou roli zastává vliv vnějších faktorů, které nelze plánováním ovlivnit (například spolupráce měst v regionu). Zároveň



nedojde z pohledu populace k výraznějšímu nárůstu, jak k tomu pravděpodobně dojde v jiných městech podobného typu. Výměnou za to je však vyšší udržitelnost a stabilita.

## **15 Závěr**

Cílem práce bylo vypracování návrhu strategie pro město Hořovice, s ohledem na průmyslový charakter města a jeho umístění v rámci trasy Praha - Plzeň. Samotná práce je rozdělena na rešeršní a analytickou část a na návrh strategie. Rešerše se zaměřuje na tři témata, mezi které patří udržitelný rozvoj území, strategické plánování a scénáře budoucnosti. V analytické části došlo k rozboru území z několika pohledů, na jejichž základě vznikl samotný návrh. Ten odkazuje na tři oblasti - odolná ekonomika, město pro lidi a regionální soudržnost. Výsledkem jejich kombinace by mělo v budoucnu vzniknout město se širokou nabídkou pracovních příležitostí jak v sekundárním, tak i v terciálním sektoru, s důrazem na dostatečnou nabídku volnočasových aktivit a občanské vybavenosti v místě bydliště nebo regionu Hořovicka.

Výsledky vzešlé z této práce, lze v budoucnu využít při aktualizaci akčního plánu pro město Hořovice nebo jako podklad při vytváření nového strategického plánu. Zároveň je možné aplikovat zjištěné teze i na jiná města, jichž se dotýká podobný průmyslový či sociální vývoj.

## 16 Použité zdroje

- Aktuálně.cz. (11. Září 2014). *Nemocnice Hořovice*. Načteno z Aktuálně.cz:  
<http://www.aktualne.cz/wiki/domaci/nemocnice-horovice/r~8d9b520e3a8311e4975f0025900fea04/>
- Aquapark Hořovice. (2014). *Aquapark*. Načteno z Aquapark Hořovice:  
<http://msbnf.cz/aquapark/>
- Blažek, J., & Uhlíř, D. (2011). *Teorie regionálního rozvoje*. Praha: Karolinum.
- Cenia. (6. Duben 2016). *Agenda 21*. Načteno z Cenia:  
<http://ma21.cenia.cz/ZákladníinformaceoMA21/Agenda21/tabid/101/language/cs-CZ/Default.aspx>
- Czekaj, P., Hellmich, M., Hučka, M., & další, a. (Září 1998). *Systémové a metodické aspekty tvorby strategií rozvoje regionů (VÚSC) České republiky*. Získáno 25. Říjen 2015, z  
[http://www.dhv.cz/regstrat/SRRk/MetREG/MetREG.htm#\\_Toc506693742](http://www.dhv.cz/regstrat/SRRk/MetREG/MetREG.htm#_Toc506693742)
- České dráhy. (14. Prosinec 2014). *ČD on-line*. Získáno 4. Říjen 2015, z České dráhy:  
<http://www.cd.cz/spojeni/conn.aspx>
- Český statistický úřad. (26. Březen 2011). *Veřejná databáze: Dojíždění za prací a do škol*. (Český statistický úřad) Získáno 19. Listopad 2015, z Český statistický úřad:  
[http://vdb2.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&evo=&str=&pvo=DVCR710&vyhltext=&udIdent=&pvoch=&zo=N&verze=-1&nahled=N&sp=N&nuid=&zs=&skupId=&filtr=G~F\\_M~F\\_Z~F\\_R~F\\_P~\\_S~\\_null\\_null\\_&pvokc=&katalog=30782&z=T](http://vdb2.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&evo=&str=&pvo=DVCR710&vyhltext=&udIdent=&pvoch=&zo=N&verze=-1&nahled=N&sp=N&nuid=&zs=&skupId=&filtr=G~F_M~F_Z~F_R~F_P~_S~_null_null_&pvokc=&katalog=30782&z=T)
- Český statistický úřad. (26. Březen 2011). *Veřejná databáze: Domovní fond v obci*. Načteno z Český statistický úřad:  
<https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-vyhledavani&evo=&str=&pvo=OTOB117&pvoch=&udIdent=&zo=N&vyhltext=hořovice&verze=->

1&nahled=N&sp=N&nuid=&zs=&skupId=&pvokc=&filtr=G~F\_M~F\_Z~F\_R~F\_P~\_S~\_null\_null\_&katalog=all&z=T&v=\_\_VUZEMI\_\_43

Český statistický úřad. (26. Březen 2011). *Veřejná databáze: Obyvatelstvo podle pohlaví a druhu pobytu, narození v obci obvyklého bydliště a cizinci podle velikostních skupin obcí*. Získáno 2. Prosinec 2015, z Český statistický úřad: [https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-vyhledavani&filtr=G~F\\_M~F\\_Z~F\\_R~F\\_P~\\_S~\\_null\\_null\\_&verze=-1&katalog=30716&nahled=N&sp=N&zo=N&vyhltext=Hořovice&pvo=ZVKR002&z=T&f=TABULKA&pvokc=100&pvoch=3026](https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-vyhledavani&filtr=G~F_M~F_Z~F_R~F_P~_S~_null_null_&verze=-1&katalog=30716&nahled=N&sp=N&zo=N&vyhltext=Hořovice&pvo=ZVKR002&z=T&f=TABULKA&pvokc=100&pvoch=3026)

Český statistický úřad. (26. Březen 2011). *Veřejná databáze: Obyvatelstvo podle pohlaví a podle věku, rodinného stavu a nejvyššího ukončeného vzdělání v obci*. (Český statistický úřad) Získáno 2. Prosinec 2015, z Český statistický úřad: [https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-vyhledavani&str=&evo=&filtr=G~F\\_M~F\\_Z~F\\_R~F\\_P~\\_S~\\_null\\_null\\_&verze=-1&katalog=30712&nahled=N&sp=N&pvokc=&zo=N&vyhltext=Hořovice&pvoch=&udIdent=&pvo=OTOB112&nuid=&zs=&skupId=&z=T&v=\\_\\_VUZEMI\\_\\_](https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-vyhledavani&str=&evo=&filtr=G~F_M~F_Z~F_R~F_P~_S~_null_null_&verze=-1&katalog=30712&nahled=N&sp=N&pvokc=&zo=N&vyhltext=Hořovice&pvoch=&udIdent=&pvo=OTOB112&nuid=&zs=&skupId=&z=T&v=__VUZEMI__)

Český statistický úřad. (26. Březen 2011). *Veřejná databáze: Územní rozdíly v úrovni vzdělanosti obyvatelstva ČR*. Získáno 3. Prosinec 2015, z Český statistický úřad: <https://www.czso.cz/documents/10180/20537676/411303a4.pdf/d0902493-cab2-41df-837d-feff87cb6456?version=1.0>

Český statistický úřad. (31. Prosinec 2014). *Veřejná databáze: Počet a věkové složení obyvatel k 31.12 - vybraná území*. (Český statistický úřad) Získáno 29. Listopad 2015, z Český statistický úřad: [https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-vyhledavani&filtr=G~F\\_M~F\\_Z~F\\_R~F\\_P~\\_S~\\_null\\_null\\_&verze=-1&katalog=all&nahled=N&sp=N&zo=N&vyhltext=hořovice&pvo=DEM02&z=T&f=TABULKA&str=v75&u=v75\\_\\_VUZEMI\\_\\_43\\_\\_531189](https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-vyhledavani&filtr=G~F_M~F_Z~F_R~F_P~_S~_null_null_&verze=-1&katalog=all&nahled=N&sp=N&zo=N&vyhltext=hořovice&pvo=DEM02&z=T&f=TABULKA&str=v75&u=v75__VUZEMI__43__531189)

Český statistický úřad. (2014). *Veřejná databáze: Pohyby obyvatelstva*. (Český statistický úřad) Získáno 29. Listopad 2015, z Český statistický úřad:

[https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-vyhledavani&filtr=G~F\\_M~F\\_Z~F\\_R~F\\_P~\\_S~\\_null\\_null\\_&verze=-1&katalog=all&nahled=N&sp=N&zo=N&vyhltext=hořovice&pvo=DEM05&skupId=546&z=T&f=TABULKA&pvo=DEM05&str=v109&u=v109\\_\\_VUZEMI\\_\\_43\\_\\_531189](https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-vyhledavani&filtr=G~F_M~F_Z~F_R~F_P~_S~_null_null_&verze=-1&katalog=all&nahled=N&sp=N&zo=N&vyhltext=hořovice&pvo=DEM05&skupId=546&z=T&f=TABULKA&pvo=DEM05&str=v109&u=v109__VUZEMI__43__531189)

Frič, P., & Veselý, A. (. (2010). *Riziková budoucnost: Devět scénářů vývoje české společnosti*. Praha: Matfyzpress. Získáno 30. Červenec 2015, z <http://ceses.cuni.cz/CESES-1-version1-dlouha.pdf>

Garkisch, M., Topinka, J., & Slavík, I. (1998). *Berounsko : doteky minulosti*. Beroun: Okresní úřad.

Gehl, J. (2012). *Města pro lidi*. Brno: Partnerství,o.p.s., založené Nadací Partnerství.

Hall, P., & Ward, C. (2014). *Sociable Cities*. New York: Routledge.

Hospodářské noviny. (2. 5íjen 2006). *Hořovice plné historie - Klidné město mezi Berounem a Rokycany*. Načteno z Hospodářské noviny: <http://archiv.ihned.cz/c1-19445500-horovice-plne-historie-klidne-mesto-mezi-berounem-a-rokycany>

Hošek, Z. (11. Červen 2008). *Harmonika Hořovice- Historie nástrojů Delicia*. Načteno z ČS elektronické a elfo klávesové nástroje: <http://czechkeys.blog.cz/0806/harmonika-horovice-historie-nastroju-delicia>

Hrdlička, F. (1959). *Sociální bouře hostomických cvokařů v roce 1866*. Hořovice: Vlastivědný kr. záv. kl. ROH Obchodních tiskáren.

Hübener, H., Bock, M., Kuhnhen, K., Menger, M., Pick, T., & Schaal, R. (2006). *Příručka pro tvorbu scénářů a výhledů životního prostředí*. Získáno 16. Listopad 2015, z CENIA, česká informační agentura životního prostředí: [http://www.cenia.cz/web/www/web-pub2.nsf/\\$pid/cenmsg01cnyf/\\$file/prirucka\\_pro\\_tvorbu\\_scenaru\\_a\\_vyhledu\\_zp.pdf](http://www.cenia.cz/web/www/web-pub2.nsf/$pid/cenmsg01cnyf/$file/prirucka_pro_tvorbu_scenaru_a_vyhledu_zp.pdf)

Juřina, R. (Září 2012). *Úřední deska: Posouzení přínosů realizace severovýchodní části obvodu města Hořovice* . Načteno z Hořovice Oficiální stránky města: [76](http://www.mesto-</a></p></div><div data-bbox=)

horovice.eu/e\_download.php?file=data/uredni\_deska/obsah2541\_3.pdf&original=Příloha+č.+1+Posouzení+přínosů+realizace+severovýchodní+části+obchvatu+města+Hořovice.pdf

Kala, K. (Březen 2009). Nové železniční spojení – I. úsek vysokorychlostní trati (VRT) ČR aneb III. koridor v úseku Praha – Beroun. *Silnice Železnice*, str. 22.

Knihovna Hořovice. (2010). *O Knihovně*. Načteno z Knihovna Hořovice: <http://www.mkc-horovice.cz/knihovna/knihovna-o-knihovne.html>

Knox, P., & Mayer, H. (2013). *Small town sustainability*. Basilej: Birkhäuser Verlag GmbH.

Kočová, R. (23. Únor 2015). *Zprávy*. Načteno z Berounský deník: [http://berounsky.denik.cz/zpravy\\_region/zhave-tema-mesta-horovice-multifunkcni-sportovni-hala-20150223.html](http://berounsky.denik.cz/zpravy_region/zhave-tema-mesta-horovice-multifunkcni-sportovni-hala-20150223.html)

Maier, K. (15. Listopad 2010). *Principy a pravidla územního plánování*. Získáno 4. Duben 2016, z Ústav územního rozvoje: <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaA/A1-20101115.pdf>

Maier, K. (2014). *Strategie, urbanismus a architekt města: sborník z konference AUÚP*. Brno: Ústav územního rozvoje.

Maier, K., Vorel, J., Vozáb, J., Peltan, T., Bečka, M., & Cach, J. (2012). *Udržitelný rozvoj území*. Praha: Grada.

Makovec, T. (Říjen 2015). *Komunitní plánování*. Získáno 2. Prosinec 2015, z Průvodce pomoci - Hořovice: <http://pruvodcepomoci-horovice.cz/wp-content/uploads/2014/12/2014-02-05-SDA-final.pdf>

Meadows, D. H., Meadows, D. L., Rander, J., & Bahrens III, W. W. (1972). *The Limits of to growth*. New York: Universe books.

Městská MŠ Hořovice. (2012). *O nás*. Načteno z Městská MŠ Hořovice: <http://mmshorovice.webnode.cz/o-nas/>

- Městský úřad Hořovice. (23. Prosinec 2008). *Věstník veřejných zakázek*. Načteno z Ministerstvo pro místní rozvoj: <https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/en/Form/Display/91626>
- Městský úřad Hořovice. (1. Leden 2016). *Informace o městě*. Načteno z Hořovice oficiální stránky města: <http://www.mesto-horovice.eu/mesto/informace-o-meste/>
- Městský úřad Hořovice. (14. Leden 2016). *Získané dotace*. Načteno z Hořovice oficiální stránky města: <http://www.mesto-horovice.eu/radnice/dotace/ziskane-dotace/>
- Městys Komárov. (25. Leden 2016). *Historie železáren*. Načteno z Městys Komárov: <http://www.ikomarov.cz/muzeum/historie-zelezaren/>
- Mietzner, D., & Reger, G. (2004). *Scenario Approaches – History, Differences, Advantages and. New Technology Foresight, Forecasting & Assessment Methods*. Seville.
- Ministerstvo financí. (21. Listopad 2012). *Čtvrtletní informace o pokladním plnění státního rozpočtu v roce 2012*. Načteno z Ministerstvo financí České republiky: <http://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/statni-rozpocet/plneni-statniho-rozpocetu/2012/ctvrtletni-informace-o-pokladnim-plneni-10921>
- Moldan, B. (2003). *Světový summit o udržitelném rozvoji: (Johannesburk 2002)*. Praha: Ministerstvo životního prostředí.
- Musil, J., & Jan, M. (2008). Vnitřní periferie v České republice jako mechanismus sociální exkluze. *Sociologický časopis*(2). Načteno z Masarykova univerzita.
- Národní památkový úřad. (26. Leden 2016). *Historie*. Načteno z Zámek Hořovice: <http://www.zamek-horovice.cz/historie/>
- Ochrana, F. (2013). *Metodologie sociálních věd*. Praha: Karolinum.
- peníze.cz. (24. Říjen 2013). *Obchodní rejstřík*. Načteno z peníze.cz: <http://rejstrik.penize.cz/ares/61507695-hofmann-a-spol-s-r-o>
- Perlín, R., & Bičík, I. (Duben 2006). *Strategický plán mikroregionu*. Získáno 10. Srpen 2015, z Neolokátor: [http://www.neolokator.cz/wp-content/uploads/2012/12/Perlin\\_\\_\\_strategicky\\_plan\\_mikroregionu\\_2\\_.pdf](http://www.neolokator.cz/wp-content/uploads/2012/12/Perlin___strategicky_plan_mikroregionu_2_.pdf)

- Potůček, M., Veselý, A., Frič, P., Nekola, M., Ochrana, F., & Balabán, M. (2011). *Poznávání budoucnosti jako výzva*. Praha: Univerzita Karlova v Praze.
- Probo bus, as. (13. Prosinec 2015). *Autobusová doprava: MHD*. Načteno z Probo bus, as.: <http://www.probobus.cz/jr/21000901.htm>
- Půček, M. (2009). Strategické versus územní plánování. *Urbanismus a územní rozvoj*(1 - 2).
- Rozpočet veřejně o.s. (2013). *Seznam obcí*. Načteno z Rozpočet obce: <http://www.rozpocetobce.cz/seznam-obci/531189-horovice?vydaje=vse#rok>
- Ředitelství silnic a dálnic ČR. (2010). *Interaktivní mapa: Celostátní sčítání dopravy 2010*. Načteno z Celostátní sčítání dopravy 2010: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/map/default.aspx>
- Ředitelství silnic a dálnic ČR. (2012). *ceskedalnice.cz*. Získáno 2. Říjen 2015, z Sčítání 2012: <http://www.ceskedalnice.cz/prilohy/intenzity-2012.pdf>
- SEAL, s.r.o. (27. Březen 2015). *Obec Hořovice: podrobné informace*. (SEAL, s.r.o.) Získáno 15. Říjen 2015, z Územně identifikační registr ČR: <http://uir.cz/obec/531189/Horovice>
- Sekera, P. (18. Leden 2016). *Seznam tratí: Popis trati 170 (Praha -) Beroun - Plzeň - Cheb - Česká republika*. Načteno z ŽelPage: <http://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-170?lang=cs>
- Schwartz, P. (1996). *The Art of the Long View paths to strategic insight for yourself and your company*. New York: Doubleday.
- Společenský dům Hořovice. (2010). *Foto a Historie*. Načteno z Společenský dům Hořovice: <http://www.mkc-horovice.cz/mkc-lidak.html#foto>
- Stolz, D. (2006). *Berounsko a Hořovicko v pravěku a raném středověku*. Hořovice: Elce book publishing.
- Střední odborná škola a Střední odborné učiliště Hořovice. (1. září 2015). *Studijní obory*. Načteno z Střední odborná škola a Střední odborné učiliště Hořovice: <http://www.soshorovice.cz/maturitni-obory/>

- Surý, P. (16. Únor 2015). *Smart city 2015: Železniční infrastruktura pro Prahu a Středočeský kraj*. Načteno z Top-Expo: [http://www.top-expo.cz/domain/top-expo/files/smart-city/smart-city-2015/integrovana-doprava-praha-a-sk/prednasky/sury\\_pavel.pdf](http://www.top-expo.cz/domain/top-expo/files/smart-city/smart-city-2015/integrovana-doprava-praha-a-sk/prednasky/sury_pavel.pdf)
- SŽDC. (18. Leden 2016). *O nás: železniční mapy ČR*. Načteno z SŽDC : <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznici-mapy-cr.html>
- Ševc, M. (2014). Hořovický „Lidák“ ožívá. *Podbrdské noviny*, 12.
- Šumerová, J. (20. únor 2009). *Rozpočet města*. Načteno z Hořovice oficiální stránky města: [http://www.mesto-horovice.eu/e\\_download.php?file=data/editor/484cs\\_13.pdf&original=návrhrozpoctu2009.pdf](http://www.mesto-horovice.eu/e_download.php?file=data/editor/484cs_13.pdf&original=návrhrozpoctu2009.pdf)
- Šumerová, J. (21. Květen 2015). *Rozpočet města*. Načteno z Hořovice oficiální stránky města: [http://www.mesto-horovice.eu/e\\_download.php?file=data/editor/484cs\\_32.pdf&original=1262015.PDF](http://www.mesto-horovice.eu/e_download.php?file=data/editor/484cs_32.pdf&original=1262015.PDF)
- Vachtl, M., & kolektiv. (6. Říjen 2011). Rekonstrukce trati Praha - Beroun. *Stavební a investorské noviny*, stránky 38-39.
- Vančura, P. (2005). *Hořovice - zámek plný mašinek*. Načteno z Týdeník Českých drah - Železničář: [http://www.cd.cz/old/TCD2005/5\\_19zame.htm](http://www.cd.cz/old/TCD2005/5_19zame.htm)
- World Commission on Environment and Development. (1987). *Our Common Future - Brundtland Report*. Oxford University Press.

## 17 Seznam obrázků

Obrázek 1 Mapa funkčního využití.....	35
Obrázek 2 Mapa občanské vybavenosti.....	38
Obrázek 3 Mapa dopravní dostupnosti .....	40



## **18 Seznam tabulek**

Tabulka 1 Druhy scénářů dle funkce (Hübener, a další, 2006).....	24
Tabulka 2 Dělení scénářů (Hübener, a další, 2006) .....	25
Tabulka 3 Druhy scénářů dle aktivity (Hübener, a další, 2006) .....	26

## **19 Seznam grafů**

Graf 1 Vývoj počtu obyvatel (Český statistický úřad, 2014).....	31
Graf 2 Demografie obyvatelstva Hořovic (Český statistický úřad, 2014) .....	31
Graf 3 Věkové složení obyvatel (Český statistický úřad, 2014).....	32
Graf 4 Poměr věkového složení (Český statistický úřad, 2011) .....	33
Graf 5 Vzdělanost (Český statistický úřad, 2011), (Český statistický úřad, 2011) .....	34
Graf 6 Rozpočet obce Hořovice (2008 – 2014) (Rozpočet veřejně o.s., 2013), (Šumerová J. , 2009).....	41