

**ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA**

**V PRAZE**

**FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ**

Katedra plánování a krajiny



**ÚZEMNÍ STUDIE CHOMUTOV – NOVÉ  
SPOŘICE / FILIPOVY RYBNÍKY**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.

Autor bakalářské práce: Linda Lavičková

2024

# ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Linda Lavičková

Územní plánování

Název práce

**Územní studie Chomutov – Nové Spořice / Filipovy rybníky**

Název anglicky

**Planning study Chomutov – Nové Spořice / Filipovy rybníky**

---

## Cíle práce

Vypracovat územní studii pro lokalitu Chomutov – Nové Spořice / Filipovy rybníky v katastrálním území Chomutov II, vymezeném východním okrajem zástavby Nových Spořic, Černovickou ulicí a Filipovými rybníky. Územní studie bude respektovat urbanistickou koncepci Územního plánu města Chomutova.

## Metodika

Bakalářská práce bude vypracována na základě rešerše platných nástrojů územního plánování relevantních pro řešené území a územních studií popřípadě regulačních plánů vypracovávaných pro obdobná území v českých městech. Podkladem pro návrh budou územně analytické podklady, k nim budou provedeny doplňující průzkumy a rozborů potřebné k vypracování územní studie.

Návrhová část bude vycházet z koncepcí a regulace obsažené v platné územně plánovací dokumentaci vztahující se k řešenému území; případné návrhy změn budou řádně odůvodněny. Bude vypracována jako územní studie s regulativy plošného a prostorového uspořádání obdobnými regulačním plánem v souladu s platnou právní úpravou územního plánování týkající se územně plánovací dokumentace. Grafická část návrhu bude obsahovat: skici, výkres širších vztahů, hlavní výkres v měřítku 1:1000, funkční schéma, řezy nebo řezopohledy řešeným územím, řezy vybraných veřejných prostranství, nadhledovou perspektivu a perspektivní pohledy z normálního horizontu.

### **Doporučený rozsah práce**

textová a grafická část

### **Klíčová slova**

Územní studie, Chomutov

---

### **Doporučené zdroje informací**

Město Chomutov 2017, 2021, 2022, 2023: Územní plán Chomutov ve znění po změnách číslo 1, 2 a 3 (návrh). <https://mesto.chomutov.cz/uzemni-plan>

Město Chomutov 2020: Územně analytické podklady – 5. úplná aktualizace. <https://mesto.chomutov.cz/uzemne-analyticke-podklady>

Město Nymburk 2021: Územní studie Nymburk Za poliklinikou.

<https://www.meu-nbk.cz/uzemni-studie-obce/index.php?obec=nymburk>

Morkus, Josef 2012: Územní studie v podmínkách Prahy, Disertační práce obhájená na ČVUT v Praze.

Obec Kojetice 2017: Územní studie Kojetice – Za hřištěm. [http://stromyadomy.cz/portfolio-items/uzemni-studie-za-hristem/?fbclid=IwAR1\\_mcsnfv2Jh1Vcnsv4ZvISQUI-HdUkwSGLSzu4Xt5sP3PHjvik4pXKZdw](http://stromyadomy.cz/portfolio-items/uzemni-studie-za-hristem/?fbclid=IwAR1_mcsnfv2Jh1Vcnsv4ZvISQUI-HdUkwSGLSzu4Xt5sP3PHjvik4pXKZdw)

Ústecký kraj 2018. Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje. <https://www.kr-ustecky.cz/zur-uk/ds-96797>

---

### **Předběžný termín obhajoby**

2023/24 LS – FŽP

### **Vedoucí práce**

prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.

### **Garantující pracoviště**

Katedra plánování krajiny a sídel

---

Elektronicky schváleno dne 5. 9. 2023

**prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.**

Vedoucí katedry

---

Elektronicky schváleno dne 30. 10. 2023

**prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.**

Děkan

V Praze dne 13. 03. 2024

---

## PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem bakalářskou/závěrečnou práci na téma: Územní studie Chomutov – Nové Spořice / Filipovy rybníky vypracovala samostatně a citovala jsem všechny informační zdroje, které jsem v práci použila a které jsem rovněž uvedla na konci práce v seznamu použitých informačních zdrojů.

Jsem si vědoma, že na moji bakalářskou/závěrečnou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, především ustanovení § 35 odst. 3 tohoto zákona, tj. o užití tohoto díla.

Jsem si vědoma, že odevzdáním bakalářské/závěrečné práce souhlasím s jejím zveřejněním podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a to i bez ohledu na výsledek její obhajoby. Svým podpisem rovněž prohlašuji, že elektronická verze práce je totožná s verzí tištěnou a že s údaji uvedenými v práci bylo nakládáno v souvislosti s GDPR.

V Chomutově, dne 27.3. 2024

.....

Linda Lavičková



## **PODĚKOVÁNÍ**

Chtěla bych poděkovat svému vedoucímu práce prof. Ing. arch. Karlu Maierovi, CSc. za odborné rady a doporučení při tvorbě bakalářské práce.

## **ABSTRAKT**

Cílem bakalářské práce je zpracování územní studie pro rozvojovou plochu stanovenou územním plánem města Chomutov.

Řešená lokalita se nachází v západní části města Chomutov, který spadá do Ústeckého kraje. Řešená oblast je vymezena ze západní strany stávající zástavbou, ze severní části je ohraničeno lesem, který je veden jako veřejný krajinný prvek. V jižní části jsou navrženy plochy pro nevýrobní služby a z východní jsou navrženy plochy pro zeleň parkovou na veřejných prostranstvích.

Návrh vychází z podmínek stanovených územním plánem, terénního průzkumu a také ze zadání z příslušného městského úřadu. Tyto poznatky jsou popsány v analytické části, kde jsem popsala problémy a hodnoty území, dopravní infrastrukturu a plánovaný rozvoj okolního území, který ovlivní samotný návrh územní studie.

Výsledkem této práce je grafický návrh územní studie, který vychází z analytické části. Hlavní výkres územní studie je doplněn funkčním a dopravním řešením, plošnými a prostorovými regulacemi a řezy komunikacemi a veřejným prostranstvím. Grafické části jsou popsány v návrhové části textu.

### **Klíčová slova:**

Chomutov, územní studie, řešené území, veřejný prostor, mateřská škola, individuální bydlení

## **ABSTRACT**

The aim of the bachelor's thesis is to prepare a territorial study for the development area determined by the territorial plan of the city of Chomutov.

The location in question is located in the western part of the town of Chomutov, which is part of the Ústí Region. The area under consideration is defined on the western side by existing buildings, on the northern part it is bordered by a forest, which is maintained as a public landscape element. In the southern part, areas are designed for non-production services, and in the eastern part, areas are designed for park greenery in public spaces.

The proposal is based on the conditions set by the spatial plan, field survey and also on the assignment from the relevant city office. These findings are described in the analytical part, where I described the problems and values of the area, the transport infrastructure and the planned development of the surrounding area, which will affect the very design of the territorial study.

The result of this work is a graphic design of the territorial study, which is based on the analytical part. The main drawing of the territorial study is supplemented by functional and traffic solutions, surface and spatial regulations and sections of roads and public spaces. The graphic parts are described in the design part of the text.

### **Keywords:**

Chomutov, territorial study, planned territory, public space, kindergarten, individual housing

# 1 OBSAH

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE.....	2
PROHLÁŠENÍ.....	3
PODĚKOVÁNÍ .....	5
ABSTRAKT.....	6
ABSTRACT.....	7
1 OBSAH .....	8
2 ÚVOD .....	10
3 CÍLE PRÁCE.....	11
4 METODIKA .....	12
5 TEORETICKÁ ČÁST .....	13
5.1 NÁSTROJE ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ.....	13
5.1.1 ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ PODKLADY .....	13
5.1.2 ÚZEMNĚ ANALYTICKÉ PODKLADY .....	14
5.1.3 ÚZEMNÍ STUDIE .....	14
5.2 UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ .....	15
5.3 VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ.....	16
5.4 UMYŠŤOVÁNÍ OBYTNÝCH BUDOV DO ÚZEMÍ.....	16
5.5 OBČANSKÁ VYBAVENOST.....	17
5.5.1 VÝŠŠÍ OBČANSKÉ VYBAVENÍ.....	17
5.5.2 ZÁKLADNÍ OBČANSKÉ VYBAVENÍ.....	18
5.6 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA .....	19
6 ANALYTICKÁ ČÁST .....	21
6.1 OBECNÉ ÚDAJE O MĚSTĚ CHOMUTOV .....	21
6.2 ZÁKLADNÍ POPIS ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ.....	22
6.3 HISTORIE MĚSTA .....	23
6.4 HISTORICKÝ VÝVOJ ZÁSTAVBY NOVÝCH SPOŘIC .....	24
6.5 MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY.....	26
6.6 ÚZEMNÍ PLÁN.....	28
6.7 POŽADAVKY STANOVENÉ ÚZEMNÍM PLÁNEM .....	29

6.7.1	BI.1 – Bydlení individuální v rodinných domech – městské a příměstské .....	29
6.7.2	DS. P – Dopravní infrastruktura – silniční – parkoviště .....	30
6.8	AKTUÁLNÍ SITUACE NA ZKOUMANÉM ÚZEMÍ .....	31
6.9	ŠIRŠÍ VZTAHY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ .....	31
6.9.1	DOSTUPNOST OBČANSKÉHO VYBAVENÍ .....	31
6.9.2	DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA .....	32
6.10	BUDOUCÍ ROZVOJ OKOLNÍHO ÚZEMÍ .....	33
6.11	PROBLÉMY A HODNOTY ÚZEMÍ .....	35
7	NÁVRHOVÁ ČÁST .....	37
7.1	KONCEPCE .....	37
7.2	FUNKČNÍ VYUŽITÍ .....	39
7.3	MATEŘSKÁ ŠKOLA .....	39
7.4	NAPOJENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ .....	40
7.5	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ .....	41
7.5.1	DOPRAVNÍ KOMUNIKACE C .....	41
7.5.2	DOPRAVNÍ KOMUNIKACE D1 – obytná zóna .....	42
7.5.3	DOPRAVA V KLIDU .....	42
7.6	PLOŠNÉ A PROSTOROVÉ REGULACE .....	43
7.7	NÁVRH NA ZMĚNU ÚZEMNÍHO PLÁNU .....	44
8	DISKUSE .....	45
9	ZÁVĚR .....	46
10	SEZNAM TABULEK A OBRÁZKŮ .....	47
11	SEZNAM ZDROJŮ .....	48

## 2 ÚVOD

V bakalářské práci řeším návrh územní studie pro lokalitu nacházející se v západní části města Chomutov. Území spadá do katastrálního území Chomutov II.

Řešené území je po celé severní délce obklopeno lesem, který je zaregistrovaný jako významný krajinný prvek. Na západní straně se nachází plochy s komerčním zařízením, administrativou a plochy obytné smíšené. V územním plánu je z jižní strany navržena plocha pro nevýrobní služby a z východní strany je navržena zeleň parková na veřejných prostranstvích.

### **3 CÍLE PRÁCE**

Cílem bakalářské práce je vypracovat návrh územní studie, který bude vycházet z terénního průzkumu a konzultací na příslušném úřadě a zároveň podmínek stanovených Územním plánem města Chomutov. Územní plán nabídl účinnosti v roce 2022.

Navrhovaná studie respektuje urbanistickou koncepci Územního plánu města Chomutov a je založen na územních analýzách, které jsou prověřeny s regulativy územního plánu. Bude kladen důraz na principy udržitelného rozvoje a zohlednění potenciálu navrhovaného území.

## 4 METODIKA

V první části bakalářské práce jsou definovány základní pojmy týkající se nástrojů územního plánování, ze kterých vychází samotný návrh.

V další části jsou vymezeny a popsány údaje, které ovlivňují celý návrh územní studie. Pro stanovení analýz byl použitý terénní průzkum, konzultace na příslušném městském úřadu Chomutov, platný Územní plán města Chomutov a Územně analytické podklady. S těmito podklady jsem vytvořila výkres širších vztahů. Následně jsem zpracovala výkres problémů a hodnot území.

V praktické části práce jsem použila vypracované analýzy pro zpracování skici návrhu územní studie. Následně jsem začala s hlavním výkresem, který vychází ze skici a je v měřítku 1:1000. Z hlavního výkresu dále vychází výkres funkčního a dopravního řešení, dva řezy a nadhledová perspektiva s perspektivou pohledu z normálního horizontu. Grafická část je doplněna výkresem plošných a prostorových regulací pro zachování struktury území a následně doplněna tabulkou regulací.



## 5 TEORETICKÁ ČÁST

Tato kapitola se zaměřuje především na definice a vysvětlení důležitých pojmů a požadavků na návrh územní studie, který je uveden v platném zákoně č. 183/2006 Sb. O územním plánování a stavebním zákoně (stavební zákon).

### 5.1 NÁSTROJE ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Dle zákona č. 183/2006 Sb., O územním plánování a stavebním zákoně (stavební zákon) v Hlavě III. jsou definovány nástroje územního plánování, které jsou:

- Územně plánovací podklady
  - Územně analytické podklady
  - Územní studie
- Politika územního rozvoje
- Územně plánovací dokumentace
  - Územní rozvojový plán
  - Zásady územního rozvoje
  - Územní plán
  - Regulační plán
- Územní rozhodnutí
- Předkupní právo
- Náhrada za změnu v území

#### 5.1.1 ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ PODKLADY

*„Územně plánovací podklady tvoří územně analytické podklady, které zjišťují a vyhodnocují stav a vývoj území a územní studie, které ověřují možnosti a podmínky změn v území; slouží jako podklad k pořizování politiky územního rozvoje, územně plánovací dokumentace, jejich změně a pro rozhodování v území“ (Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), 2006).*

## 5.1.2 ÚZEMNĚ ANALYTICKÉ PODKLADY

*„Územně analytické podklady obsahují zjištění a vyhodnocení stavu a vývoje území, jeho hodnot, omezení změn v území z důvodu ochrany veřejných zájmů, vyplývajících z právních předpisů nebo stanovených na základě zvláštních právních předpisů nebo vyplývajících z vlastností území (dále jen "limity využití území"), záměrů na provedení změn v území, zjišťování a vyhodnocování udržitelného rozvoje území a určení problémů k řešení v územně plánovací dokumentaci“ (Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), 2006).*

## 5.1.3 ÚZEMNÍ STUDIE

Územní studie předkládá návrhy a systematicky zkoumá a hodnotí možná řešení vybraných problémů nebo potřebných úprav či rozvoje funkcí v daném území. To může zahrnovat například veřejnou infrastrukturu nebo systém ekologické stability, které mohou významně ovlivnit či podmínit využití a uspořádání celkového území, případně jeho konkrétních částí (Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), 2006).

Územní studie se často využívají stavebními úřady jako podklad, který detailněji specifikuje územní plán na menší měřítko. Tento dokument může ověřit a definovat stanovisko k různým aspektům, například ke struktuře zástavby, nebo systému hierarchie veřejných prostranství. Je důležité poznamenat, že územní studii nelze zaměňovat s regulačním plánem a není možné ji využívat k získání detailních regulací v rámci územního řízení, i kdyby byla vypracována na základě regulací (Morkus, 2012).

Územní studie může sloužit jako základ pro formulaci regulačního plánu. Studie by měla potvrdit základní koncepci, definovat hlavní principy uspořádání zástavby a stanovit hranice, ve kterých by se měl regulační plán pohybovat. Regulační plán poté může upravit regulace území, vycházející ze znalosti základních vstupů a omezení daných územními studii (Morkus, 2012).

Jedna z rolí územní studie spočívá v přiblížení a vysvětlení záměru veřejnosti, a to pomocí srozumitelných plánů a vizualizací. Studie by měla prezentovat ideální představu o území, kterou by následně zpracovaný regulační plán měl stabilizovat a podporovat (Morkus, 2012).

Role územní studie by měla být i přiblížení a vysvětlení návrhu územní veřejnosti, a to formou jednotlivých a jasně čitelných plánů a vizualizací. Územní

studie by také měla zobrazovat ideální představu o území. Představu by měl následně stabilizovat závazný regulační plán (Morkus, 2012).

### **POŘÍZENÍ ÚZEMNÍ STUDIE**

Pořizovatel územní studie se rozhoduje pro její získání na základě požadavků stanovených v územně plánovací dokumentaci nebo z vlastního či jiného podnětu. Zadání územní studie pak definuje obsah, rozsah, cíle a účel této studie (Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), 2006).

## **5.2 UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ**

*„Trvale udržitelný rozvoj společnosti je takový rozvoj, který současným i budoucím generacím zachovává možnost uspokojovat jejich základní životní potřeby, a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů“* (Morková, 2014).

Udržitelný rozvoj se opírá o vyváženost tří hlavních pilířů, které jsou enviromentální, ekonomické a sociální. Metoda těchto pilířů byla vyvinuta pro lepší pochopení udržitelného rozvoje jako celku (Maier, 2012). Ekonomický pohled vidí území jako základ pro ekonomické aktivity jako je výroba, distribuce a spotřeba. Z enviromentální perspektivy je využívání území spojeno s vyčerpáváním jeho zdrojů, transformací krajiny a tvorbou odpadů. V sociálním pilíři se snažíme dosáhnout soudržnosti společenství obyvatel (ÚÚR, ©2010).

Mezi nejdůležitější principy udržitelného rozvoje ve městě patří rovnováha mezi obytnými a pracovními zónami, dobrá dostupnost pracovišť, vybavení a volnočasových aktivit pro pěší a cyklisty, propojení různých druhů dopravy, ochranu přírodních oblastí ekosystémů a veřejných prostranství, které podporují komunitní interakce a soudružnost (Maier, 2012).

### **5.3 VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ**

Plochami veřejného prostranství se rozumí všechny veřejné prostory, jako jsou náměstí, tržiště, parky, ulice a další oblasti, které jsou volně přístupné všem. Zároveň slouží k obecnému užívání, bez ohledu na vlastnictví (Zákon č. 128/2000 Sb. Zákon o obcích (obecní zřízení), 2000).

Při návrhu veřejného prostoru je důležité brát v úvahu jeho účel, dostupný rozpočet a specifické místní podmínky. K vymezení vhodného území je nezbytné přemýšlet o celkovém kontextu studie z hlediska fyzikálních a klimatických aspektů dané lokality (Gehl, Svarre, c2013).

Plochy určené pro veřejná prostranství zahrnují stávající a plánované pozemky různých typů veřejných prostranství a další parcely určené pro dopravní a technickou infrastrukturu a občanskou vybavenost. Každé 2 ha pozemků určených k zástavbě, jak už pro bydlení, rekreaci, smíšené obytné bydlení, občanskou vybavenost, se navrhuje plocha veřejného prostranství o velikosti 1000 m<sup>2</sup>. Do této výměry nejsou zahrnuty pozemní komunikace (Vyhláška č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území, 2006).

### **5.4 UMYSŤOVÁNÍ OBYTNÝCH BUDOV DO ÚZEMÍ**

Vzájemné vzdálenosti mezi budovami musí být plánovány tak, aby respektovaly architektonické, urbanistické, protipožární požadavky a zároveň podporovaly ochranu životního prostředí a zajištění denního osvětlení. Je také důležité, aby tyto vzdálenosti umožňovaly snadnou údržbu budov a využití prostoru mezi nimi pro technická zařízení a další prvky související s využitím daného území (ČSN 73 4301).

Podle ČSN 73 4301 by měla být minimální vzdálenost mezi rodinnými domy nejméně sedm metrů. Dále je stanovena minimální vzdálenost od společných hranic pozemku. Tato vzdálenost by neměla být menší než dva metry. Toto opatření by mělo minimalizovat možnosti konfliktů mezi sousedy a zajistit potřebné soukromí. Tato vzdálenost nemusí být dodržena v případě, pokud na žádné z protilehlých částí stěn domu nejsou umístěna okna obytných místností (ČSN 73 4301).

Minimální vzdálenost tří metrů mezi průčelím budov a okrajem vozovky či místní komunikace je důležitá při výstavbě městské zástavby. Tato vzdálenost je stanovena pro bezpečnost a pohodlí obyvatel. Toto pravidlo se nevztahuje na budovy umístěné ve stavebních prolukách nebo řadové zástavbě (ČSN 73 4301).

## **PROSLUNĚNÍ**

Při navrhování rodinných domů je nezbytné zohlednit denní osvětlení. Pro určení, zda je byt dostatečně osvětlen, se používá pravidlo podle ČSN 73 4301, které říká, že součet podlahových ploch pro proslunění obytných místností bytu by měl být minimálně 1/3 součtu podlahových ploch všech obytných místností.

U samostatně stojících rodinných domů a dvojdomů je tato hodnota navýšena na minimálně 1/2 součtu podlahových ploch všech obytných místností bytu. Při výpočtu se nepočítají části podlahových ploch obytných místností, které jsou umístěny za hranicí hloubky místnosti rovné 2,3násobku jejich světlé výšky (ČSN 73 4301).

## **5.5 OBČANSKÁ VYBAVENOST**

Plochy určené pro občanské vybavení zahrnují pozemky, na kterých se nacházejí budovy a zařízení pro vzdělávání a výchovu, poskytování sociálních služeb, péče o rodinu, zdravotní péči, veřejnou správu a ochranu obyvatelstva. Mezi tyto plocha patří také místa pro obchod, ubytování, stravování, vědecký výzkum, lázeňství, dopravní a technická infrastruktura a veřejné prostranství. Umístění těchto ploch musí být strategicky vybráno tak, aby bylo propojeno s dopravní sítí a zároveň snadno dostupné z okolních oblastí. (Vyhláška č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území, 2006).

### **5.5.1 VÝŠŠÍ OBČANSKÉ VYBAVENÍ**

Vyšší občanské vybavení je využíváno obyvateli celého města, nebo i celého spádového území. Obyvatelé ho využívají nárazově a zahrnuje typy vybavení, které nemusí za celý život potřebovat. Příkladem vyšší občanské vybavenosti jsou např.: gymnázia, domovy pro seniory, kino, hotel, dětský domov, nemocnice, střední a vysoká škola a další (ÚÚR, ©2020).

Dostupnost vyšší občanské vybavenosti se rozlišuje podle počtu obyvatel a standardem dostupnosti v přítomnosti obce. Pouze střední školy mají stanovený časový standard dostupnosti v obcích s veřejnou hromadnou dopravou na 45 minut (ÚÚR, ©2016).

## 5.5.2 ZÁKLADNÍ OBČANSKÉ VYBAVENÍ

Základní občanské vybavení představuje služby, které jsou obyvateli využívány denně. Při navrhování občanské vybavenosti se snažíme rovnoměrně rozprostřít do území s ohledem na doporučené docházkové vzdálenosti. Mezi základní vybavení spadají jesle, mateřská a základní škola, prodejny s potravinami, zařízení ambulantní zdravotní a sociální péče, hřbitov, hřiště pro mladší děti, úřad místní samosprávy a další (ÚÚR, ©2020).

Základní občanské vybavení	Docházková vzdálenost (m)
Mateřská škola	600
Základní škola	800
Ambulantní zdravotní péče (základní)	600
Obchod s potravinami	730
Restaurace	700

Tabulka 1: Docházkové vzdálenosti (ÚÚR, ©2016)

### MATEŘSKÉ ŠKOLY

Mateřské školy jsou začleněny do celkového systému výchovy a vzdělávání. Poskytuje se zde péče o děti v úzké spolupráci s rodinou, a to s důrazem na rozvoj dětí ve věku od 3 do 6 let (ÚÚR, ©2020).

Mateřská škola by měla být umístěna v centru spádové oblasti, která je navržena jako střed občanské vybavenosti. Maximální docházková vzdálenost pro děti by neměla přesáhnout 600 m. Vzhledem k předškolnímu věku dětí by neměla být tato vzdálenost překročena (ÚÚR, ©2016).

Podmínky:

- Výška se omezuje na maximálně dvě nadzemní podlaží (ÚÚR, ©2020).
- Plocha zástavby by neměla přesáhnout 1/4 celkové rozlohy pozemku (ÚÚR, ©2020).
- Plocha pozemku, včetně travnaté plochy, musí být minimálně 4 m<sup>2</sup> na každé jedno dítě (Vyhláška č. 410/2005 Sb. o hygienických požadavcích na prostory a provoz zařízení a provozoven pro výchovu a vzdělávání dětí a mladistvých, 2005)
- Založení mateřské školy se řídí průměrným počtem 35–40 dětí předškolního věku na 1 000 obyvatel (ÚÚR, ©2020).
- Doporučený sklon terénu je 10 % k prosluněné straně (ÚÚR, ©2020)

- Na jedno dítě připadá 12 m<sup>2</sup> podlahové plochy a 35 m<sup>2</sup> pozemku (ÚÚR, ©2020).

## 5.6 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

*„Dopravní infrastruktura je jedním z významných faktorů regionálního rozvoje, neboť zajišťuje spojení mezi lidmi a hospodářskými subjekty v prostoru, čímž umožňuje územní dělbu práce, a tudíž přispívá k socioekonomickému rozvoji.“ (MMR, ©2011)*

Doprava zahrnuje pohyb osob a technickou infrastrukturu, která odpovídá funkčním složkám v území, jako jsou oblasti bydlení, pracovišť a rekreace. Tyto funkční složky vytvářejí potřebu pro dopravu. Dopravní systém je utvářen sítí liniových tras a uzlů a v daném území má spojovací, oddělovací a strukturovací vlastnosti (ČSN 73 6110).

### MÍSTNÍ KOMUNIKACE

Prostor místní komunikace zahrnuje úsek komunikace, která slouží veřejnému silničnímu provozu a chodcům. Ohraničení prostoru místní komunikace je definováno uliční čarou, nebo vnějším okrajem chodníku (ČSN 73 6110).

Klasifikace funkčních skupin místních komunikací (ČSN 73 6110):

A – rychlostní komunikace

B – sběrné komunikace

C – obslužné komunikace

D1 – pěší zóny

D2 – komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel

Rychlostní silnice slouží především dopravním potřebám a nachází se obvykle na okrajích větších měst. Jedná se o dálnice, které mají omezený přístup (Moudrá, 2022).

Sběrné komunikace směřují dopravu z obslužných komunikací na komunikaci s vyšším významem (Moudrá, 2022).

Obslužné komunikace obsluhují konkrétní objekty a měly by být co nejvíce zklidněné pomocí implantovaných prvků regulující rychlost (Moudrá, 2022).

## NAVRHOVÁNÍ ŠÍŘKY VOZOVKY

Jízdní pásy se navrhují jako dvoupruhový až čtyřpruhový jednosměrný, obousměrný, jednopruhový jednosměrný, nebo obousměrný s výhybnami. Počet jízdních pruhů se navrhuje podle vytiženosti místní komunikace. Jednosměrně smí být navržena pouze komunikace třídy C (ČSN 73 6110).

Při návrhu komunikace třídy C je optimální šířka jednoho pruhu 3 m. Navrhování komunikací třídy D1 je nejmenší šířka komunikace 8 m, pouze pokud je tvořena rodinnými domy (TP 103).

Krajnice máme zpevněné, které se provádějí od 2 metrů do 2,5 metrů, nebo nezpevněné v rozměrech 0,5m (Moudrá, 2022).

## PARKOVÁNÍ

Parkovací stání je plocha určená pro odstavení vozidel. Dělí se na krátkodobé parkovací stání, které je navrženo s časovým limitem do dvou hodin, a dlouhodobé parkovací stání, kde je počítáno s dobou parkování delší nežli dvě hodiny (Moudrá, 2022).

Odstavné stání představuje plochu pro odstavení vozidel buď v místě bydliště nebo na sídle provozovatele vozidla (Moudrá, 2022).

Řazení vozidel	Skupina vozidel	Základní šířka stání (m)	délka stání (m)
Podélné	Osobní	2	5
	Lehké užitkové	2,25	7
Kolmé	Osobní	2,5	5
	Lehké užitkové	2,75	6,5

Tabulka 2: Rozměry parkovacích míst (ČSN 73 6110)



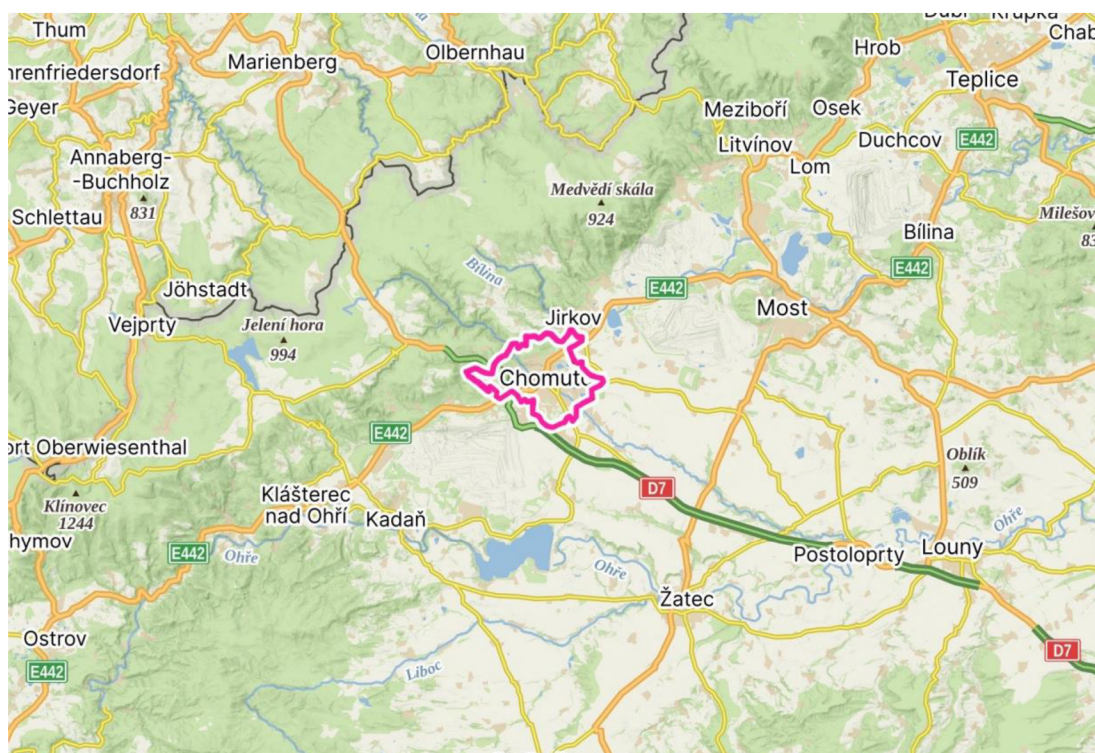
## 6 ANALYTICKÁ ČÁST

### 6.1 OBECNÉ ÚDAJE O MĚSTĚ CHOMUTOV

Chomutov se nachází v severozápadní části České republiky, konkrétně v Ústeckém kraji. Ve městě bylo k 1.1. 2023 stanoveno 46 940 obyvatel (ČSÚ, ©2023).

Samotný Chomutov je rozdělený do dvou katastrálních území a to do k.ú. Chomutov I. a Chomutov II. Pod okres Chomutov spadá 44 obcí z nichž 8 má status města. Chomutov byl sloučen s obcí Horní Ves v roce 1928 a dnes je od původní části Chomutova oddělena silnicí I/13, která prochází středem města a spojuje ho s Teplicemi a Karlovými Vary.

Chomutovské město je úzce spojeno s těžbou a energetikou, což má významný dopad na místní ekonomiku a charakter regionu (Kameníková, 2020).

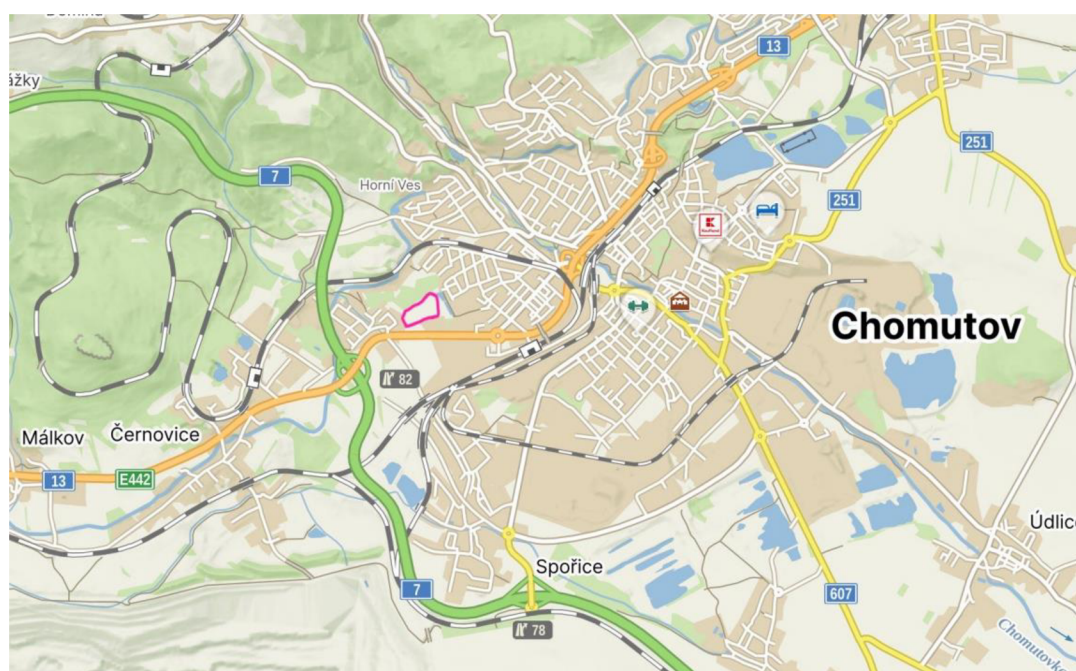


Obrázek 1: Širší vztahy (<https://mapy.cz/> upravila autorka 2024)

## 6.2 ZÁKLADNÍ POPIS ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Řešené území se nachází na západním kraji města Chomutov. Výměra této zastavitelné plochy je sedm hektarů. Území navazuje ze západní strany na zastavěné území bytových a rodinných domů, ale i budovy s malou komerční vybaveností. Řešená oblast navazuje ze severní strany na les, který je významným krajinným prvkem.

Území je napojené na silnici první třídy I/13, která Chomutov spojuje s Teplicemi a Karlovými Vary. V blízkosti je silnice I/13 napojena na dálnici D7, která je hlavním spojem s Mostem, Louny a Prahou. Celá oblast je dobře obsloužena autobusovou hromadnou dopravou.



Obrázek 2: Širší vztahy řešeného území (<https://mapy.cz/> upravila autorka 2024)

### 6.3 HISTORIE MĚSTA

Chomutov vznikl na spojnici klíčových obchodních tras mezi Lipskem a Prahou. První dochovaná písemná zmínka o městě pochází z března 1252, kdy Bedřich, syn Načerada, daroval "oppidium". Řada německých rytířů využívala Chomutov jako komendu, což mělo významný dopad na rozvoj města. Chomutov nese status města od roku 1335.

V severovýchodní části Chomutova byl kamenný důl, který čelil hrozbě vlivných vodních toků. V roce 1654 bylo rozhodnuto o vybudování odvodňovací štoly, a díky ní byl provoz významně rozšířen v období let 1676 až 1690, zaměřený zejména na výrobu zelené skalice a síry.

Po vybudování železničního spojení s Prahou, Ústím nad Labem a Karlovými Vary začaly vznikat velké továrny.

Největší rozmach rozrůstání Chomutova nastal v roce 1928 sloučením Horní Vsi s Chomutovem. Horní Ves vznikla nad Chomutovem roku 1382, před spojením s Chomutovem měla status městského sídla.

Realizace územního plánu schváleného roku 1949 byla zastavena z důvodu identifikovaného ložiska hnědého uhlí (Šimůnek, 2007).

Nyní Severočeské doly, a.s., Chomutov těží hnědé uhlí i doprovodné suroviny. Dále se zabývají rekultivací a zaměřují se na ochranu přírody a podporu projektů v Ústeckém kraji. Severočeské doly, a.s. nabízí občanům města, ale i jejího okolí, mnoho pracovních příležitostí, klade důraz na investice a inovativní přístup. Společnost podporuje i místí obyvatele prostřednictvím různých sponzorských darů, sponzorováním společenských a sportovních akcí.



## 6.4 HISTORICKÝ VÝVOJ ZÁSTAVBY NOVÝCH SPOŘIC

První záznam o rozvoji části Chomutova Nové Spořice je zaznamenán v archivních mapách z roku 1938. V tomto roce se objevuje záznam rozvoje Nových Spořic, kde již stojí první tři bloky rodinných domů. Okolní pozemky jsou v té době využívány jako zemědělská plocha.



Obrázek 3: Historický snímek 1938 (<https://ags.cuzk.cz/archiv/> upravila autorka 2024)

V roce 1963 začíná vymezení plochy pro les, který se dnes stal veřejným krajinným prvkem. O šest let později, v roce 1969, jsou na území vybudovány dva rybníky, které jsou známé jako Filipovy rybníky.

Další stavební rozvoj území nastává v roce 1975, kdy přibývají bytové jednotky poblíž řešeného území, z nichž většina je dodnes součástí Nových Spořic.



Obrázek 4: Historický snímek 1975 (<https://ags.cuzk.cz/archiv/> upravila autorka 2024)

Další údaje o vývoji jsou zaznamenány až v roce 1992, kdy dochází k rozšíření zástavby rodinných domů a rozvoji průmyslových zón na západní okraji Nových Spořic.

V průběhu vývoje průmyslových zón byl jejich rozvoj pozastaven kvůli problémům s hledáním investora, nicméně v současné době jsou tyto zóny plně využívány (Hlaváček, 2002).

## 6.5 MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

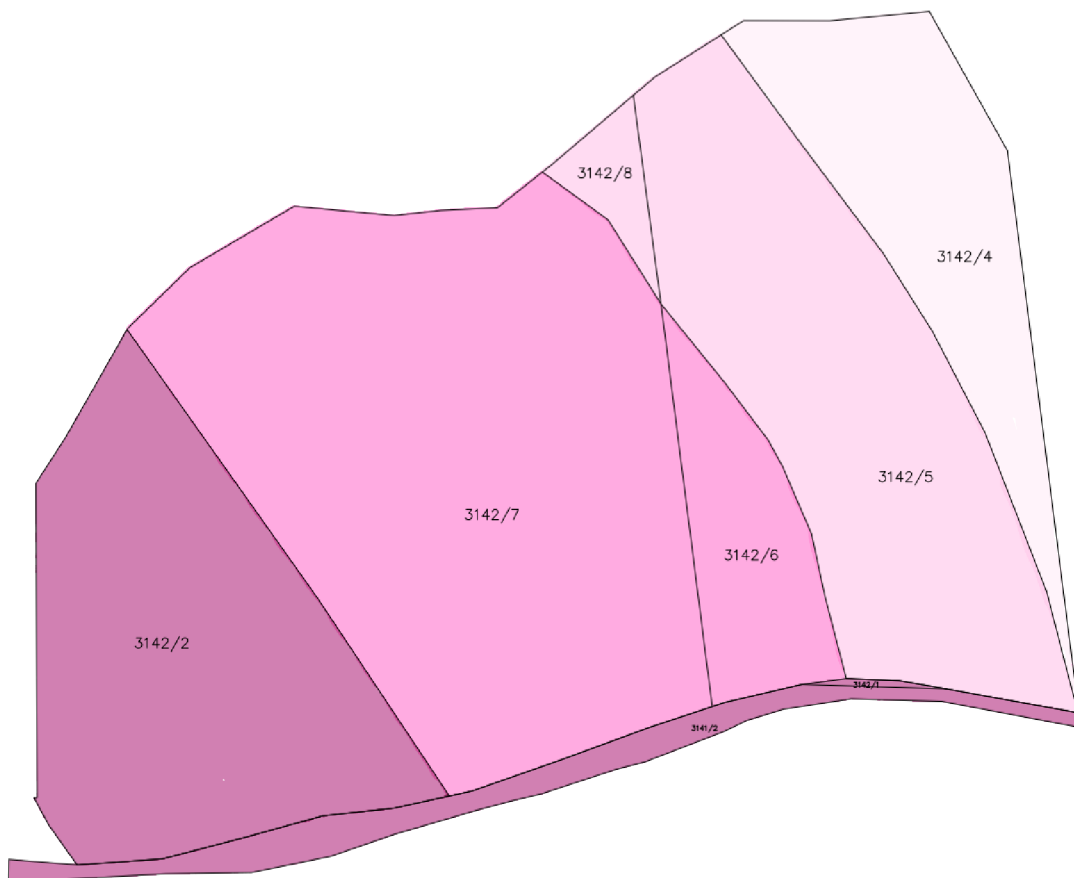
Lokalita je rozdělena mezi více vlastníků zahrnující jak fyzické, tak právnické osoby, kteří ji vlastní v jednotlivých pásmech. Celé území je charakterizováno jako orná půda a aktuálně je využíváno pro zemědělské účely. Podle klasifikace BPEJ spadá území do VI. třídy (průměrně produktivní půda s omezenou ochranou) a V. třídy (postradatelné půdy pro zemědělství s nízkým stupněm ochrany) podrobnější informace jsou znázorněny v tabulce 3 a obrázku 5 (ČÚZK, ©2024).

### OHROŽENÍ ZPF (Zemědělského půdního fondu)

Celé území vykazuje vyšší střední úroveň ohrožení utužením s výjimkou parcely 3142/8, u které je tato úroveň nižší. Vysoké riziko degradačního přírodního procesu postihuje parcely 3142/5, 3142/7 a 3142/8, zatímco ostatní parcely jsou ohroženy vyšší střední úrovní rizika degradačního přírodního procesu. Území má také potenciál pro ohrožení větrnou erozí, a to na skoro 3 000 m<sup>2</sup>, zatímco zbývající území není ohroženo (ČÚZK, ©2024).

Číslo parcely	Vlastnické právo	Výměra m <sup>2</sup>	Druh pozemku
3142/2	Statutární město Chomutov	15 465	orná půda
3142/4	Rindoš Lukáš	9 895	orná půda
3142/5	NZF 1 s.r.o.	16 150	orná půda
3142/6	Skořepa Marek	4 452	orná půda
3142/7	Skořepa Marek	28 105	orná půda
3142/8	NZF 1 s.r.o.	1 102	orná půda
3141/2	Statutární město Chomutov	3 554	ostatní plocha
3142/1	Statutární město Chomutov	84	orná půda

Tabulka 3: Majetkoprávní vztahy (<https://nahlizeniidokn.cuzk.cz/> upravila autorka 2024)



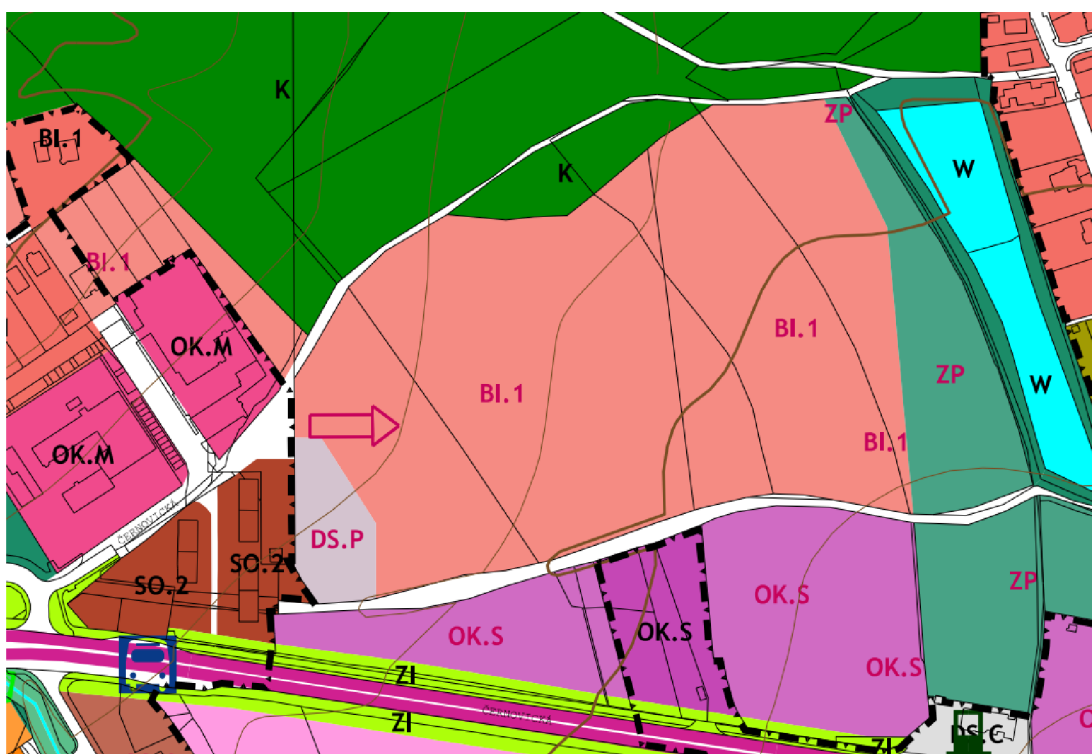
Obrázek 5: Majetkoprávní vztahy (<https://nahlizenidokn.cuzk.cz/> upravila autorka 2024)

## 6.6 ÚZEMNÍ PLÁN

Pro katastrální území Chomutov I a Chomutov II byl schválen a vydán Územní plán Chomutov, jehož účinnost začala 29. června 2017. Platný text Územního plánu Chomutov je stanoven podle změny č.1 Územního plánu Chomutov, která nabyla účinnosti 5. března 2021, a změny č.2 Územního plánu Chomutov, která nabyla účinnosti 29. listopadu 2022 (Město Chomutov, ©2022 c).

Aktuální územní plán člení zkoumanou oblast na plochy bydlení individuální v rodinných domech městské a příměstské, a také silniční parkoviště (Město Chomutov, ©2022 a).

Oblast je obklopena krajinnou zelení, zelení parkovou na veřejných prostranstvích, plochami pro nevýrobní služby, plochy smíšené obytné – městské a plocha pro malé komerční zařízení a administrativu (Město Chomutov, ©2022 a)



Obrázek 6: aktuální územní plán (<https://mesto.chomutov.cz/uzemni-plan> upravila autorka 2024)



## 6.7 POŽADAVKY STANOVENÉ ÚZEMNÍM PLÁNEM

### 6.7.1 BI.1 – Bydlení individuální v rodinných domech – městské a příměstské

Využití plochy označené jako BI.1 jsou „*plochy a stavby pro bydlení v rodinných domech se zahradami městského a příměstského charakteru s významným podílem zeleně, tvořící souvislé obytné celky*“ (Město Chomutov, ©2022 c).

Přípustné využití tohoto území zahrnuje i možnosti umístění budov jako jsou dětská hřiště, dětské herny, veřejné zelené plochy, zařízení poskytující sociální služby a firemní mateřské školy (Město Chomutov, ©2022 c).

Mezi nepřipustné využití jsou zařazeny diskotéky, ubytovací zařízení I. a II. typu, herny, erotické služby a doprovodné stavby pro malé domácí hospodářství (Město Chomutov, ©2022 c).

Mezi podmíněně přípustné jsou zařazeny kotce a voliéry, pokud nebudou narušovat kvalitu životního prostředí v podobě hluku, zápachu, ...

BI.1 se lokalizuje na ložisku hnědého uhlí, což udává podmínku pro realizaci územní studie, že její zahájení realizace může započít až po odpisu zásob (Město Chomutov, ©2022 c).

V parteru je možné umístit obchodní jednotku o maximální ploše 50 m<sup>2</sup>, přičemž nesmí narušit okolní prostředí. Podmínkou je umístění vozidel na pozemku příslušné nemovitosti. Pokud má vozidlo hmotnost do 3,5 tuny a nepředstavuje negativní vliv na obytné prostředí, je možné jej odstavit v nebytovém prostoru (Město Chomutov, ©2022 c).

#### PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ

Pro prostorové uspořádání území se stanovily podmínky minimálních velikostí pozemků, které jsou stanoveny na 700 m<sup>2</sup> pro bydlení v izolovaných rodinných domech, pro dvojdomy na 350 m<sup>2</sup> a pro celé území je stanoveno minimální procento zeleně na 55 %. Stavby mohou dosáhnout maximálně dvou nadzemních podlaží s podkrovím. V rodinných domech je možnost využití parteru pro umístění služeb nebo drobné výroby, aniž by mělo rušivý vliv na okolí (Město Chomutov, ©2022 c).

### **6.7.2 DS. P – Dopravní infrastruktura – silniční – parkoviště**

Plocha s označením DS. P jsou „*Plochy silniční dopravy určené pro dopravu v klidu bez objektů s hlavním využitím parkoviště bez nadzemních staveb*“ (Město Chomutov, ©2022 c)

Možné využití této plochy zahrnuje ozdobnou nebo okrasnou zeleň, která je navázána na veřejnou infrastrukturu. Plocha je podmíněna minimálním procentem zeleně, který je stanoven na 10 %. Při návaznosti na obytnou plochu je podmíněno oddělením pásmem zeleně (Město Chomutov, ©2022 c).

#### **PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ**

Na dané ploše se nesmí nacházet žádné trvalé nadzemní či podzemní stavby, ani doprovodné služby. Parkovací plocha by měla být pouze nekrytá a měla by být oddělena od obytných oblastí zelených pásem, aby se zajistila ochrana a estetika okolního prostředí. Plocha je podmíněna minimálním procentem zeleně, které je stanoveno na 10 % (Město Chomutov, ©2022 c).

## **6.8 AKTUÁLNÍ SITUACE NA ZKOUMANÉM ÚZEMÍ**

Řešené území je aktuálně zemědělský obhospodařováno a je v katastru nemovitostí vedeno celé jako orná půda s výjimkou úzkého pásu v jižní části, které je evidováno jako ostatní plocha (ČUZK, 2024).

Ze severní strany je napojeno na les, který je významným krajinným prvkem a skrz vede nezpevněná pozemní komunikace, která by měla propojit v budoucnu území Nových Spořic s částí Chomutova Pod Černým Vrchem. Ze západní části je napojeno na stávající zastavěné území. Z jižní a východní strany je aktuálně volné planoucí zeleň, v jižní části je doplněna prodejnou střešních krytin.

## **6.9 ŠIRŠÍ VZTAHY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ**

Širší vztahy popisují obslužnost řešeného území dopravní a občanskou vybaveností. K této kapitole je zpracovaný výkres číslo 1.06, kde jsou tyto vztahy graficky znázorněné.

### **6.9.1 DOSTUPNOST OBČANSKÉHO VYBAVENÍ**

#### **ZÁKLADNÍ OBČANSKÁ VYBAVENOST**

Ve městě se nachází všechno základní občanské vybavení (základní škola, mateřská škola, úřad místní samosprávy, obchod s potravinami, kostel, zařízení ambulantní péče, knihovna, kulturní víceúčelový sál atd.). V docházkové vzdálenosti se však nachází pouze základní škola, obchod s potravinami a restaurace.

Nedostatek občanského vybavení se promítá do návrhu územní studie, kde je zohledněný.

#### **VYŠŠÍ OBČANSKÁ VYBAVENOST**

Z vyšší občanské vybavenosti jsou ve městě střední školy, gymnázia, domov pro seniory, kino, hotel, lázně, fotbalový stadion, zimní stadion, nemocnice a další. V blízkosti zájmového území se nachází Střední obchodní akademie, ve které jsou v odpoledních hodinách kroužky pro děti.

## **6.9.2 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA**

### **SILNIČNÍ DOPRAVA**

Nejdůležitějším silničním spojem města je silnice I. třídy I/13, která tvoří hlavní osu a spojuje město s Teplicemi a Karlovými Vary. U kruhového objezdu v západní části vznikl uzlový bod, kvůli dopravní vytiženosti této oblasti. Uzlový bod bude řešen dalším kruhovým objezdem, který je situován v blízkosti řešené lokality.

### **ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA**

Železniční trať nacházející se v Chomutově kopíruje silnici I/13 ze západu na východ, je vedena středem celého města a kříží jí. Dále vede severozápadně směrem do Německa. Nachází se zde jedna vlaková stanice a jedno vlakové nádraží. Tratě číslo 130 a 140 spojují Chomutov s Karlovými Vary, Chebem a Ústím nad Labem. Z této hlavní tratě vede nízkofrekvenční trať 137 do Vejprtu a dále do Německé spolkové republiky. Vlakové nádraží je spojeno s řešenou lokalitou městskou autobusovou dopravou.

### **MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA**

Řešená oblast je dobře obsloužena autobusovou dopravou, která splňuje doporučenou docházkovou vzdálenost 500 m. Zastávka se nachází na silnici I/13, konkrétně zastávky U Hačky a Černovická, která spojuje území nejen s centrem města, ale také s Kadaní a okolními obcemi Černovice, Málkov a Zelená.

### **CYKLISTICKÁ DOPRAVA**

V Chomutově se nachází mnoho cyklistických tras, které navazují na trasy v okolí města. První trasa, která se zde nachází, má označení 3080 a je vedena přes Celnou, Málkov, Spořice, Chomutov, Údlice Březno a Viklatice. Aktuálně je trasa vedena souběžně s trasou 3034, ale po dokončení záměru přestavby bude vedena samostatně po západní straně města a bude přejmenována na trasu číslo 3080A. Trasa číslo 3034 je vedena směrem Chomutov, Údlice, Velemyšleves a Postoloprty.

Trasa s označením 3077 vede východní částí Chomutova od lesoparku přes Jirkov, Blatno, Radenov a zpátky do Chomutova, kde se napojuje na trasu 3078 a vede přes Kameničku a Bezručovo údolí.

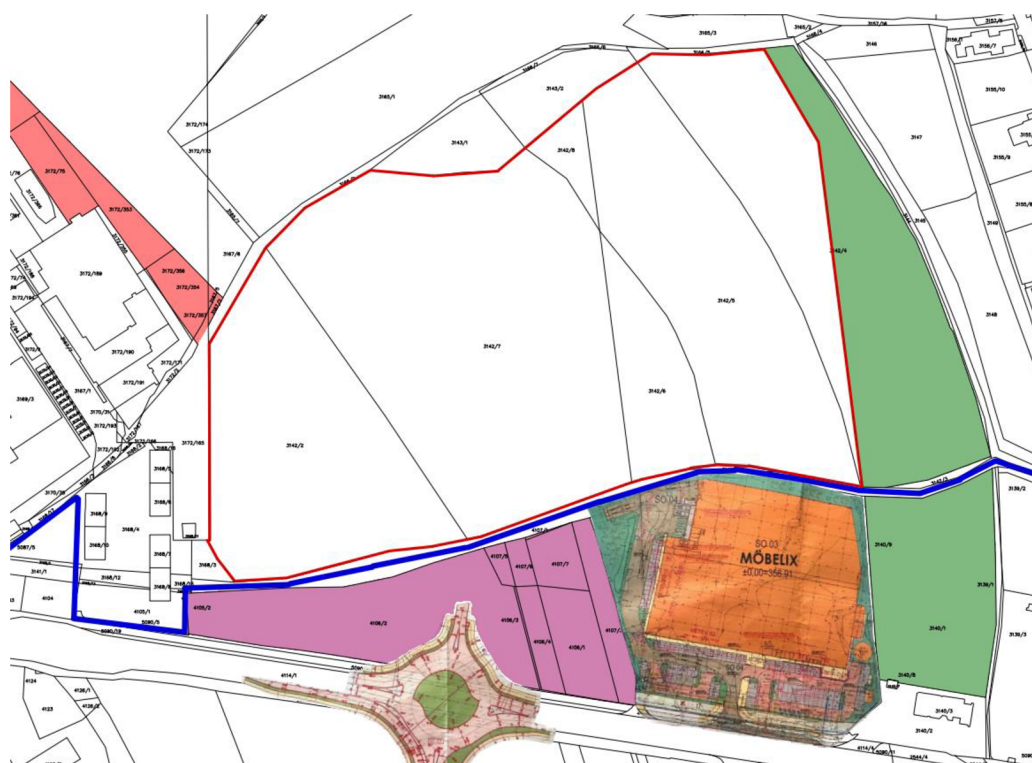
Nově navržená trasa, která povede podél řešeného území by měla všechny tyto trasy projít. (Budinský, 2012)

Tyto trasy budou propojeny nově navrhovanou trasou procházející jižní stranou území a bude odvedena i do samotného území.

## **6.10 BUDOUCÍ ROZVOJ OKOLNÍHO ÚZEMÍ**

V blízké době bude v okolí zastavěna plocha nevýrobní služby, která již má povolenou výstavbu. Celou projektovou dokumentaci vypracoval Ing. Josef Chovan. Bude se nacházet na parcelách 4108, 4107/2, 3140/9, 4114/3, 5090/20, 4114/19, 4114/5. Přesné rozpoložení stavby je zakresleno na obrázku 7.

Další etapa rozvoje výstavby v okolí bude pokračovat výstavbou kruhového objezdu na silnici I/13 na parcelách 4114/1, 5090/6, 5090/3, 4114/8, 5090/7, 4106/2 a 4119/3. Pro tento návrh je již zhotovena projektová dokumentace, kterou zhotovila SINGS projekční ateliér s.r.o. Kruhový objezd by měl usměrnit dopravní situaci na silnici I/13. Přesné umístění kruhového objezdu je zakresleno na obrázku 7. Jeden výjezd z kruhového objezdu bude směrem k řešenému území, tudíž ho lze zakomponovat do návrhu územní studie.



### LEGENDA

	Řešené území		Bydlení individuální
	Cyklostezka		Zeleň parková na veřejných prostranstvích
			Plochy pro nevýrobní služby

Obrázek 7: Rozvoj okolního území ( <https://nahlizenidokn.cuzk.cz/> upravila autorka 2024)

Další navržený rozvoj se nachází na jihu území, kde je připravena plocha pro nevýrobní služby znázorněna fialovou barvou, viz obrázek 7. Na parcelách 4106/1, 4107/3, 4107/4, 4107/7 a 4107/1 jsou plánované nevýrobní služby, které jsou bez navržených projektových dokumentací. Vyskytuje se zde firma Blachoservis, která se specializuje na prodej střešních krytin.

V okolí je navržena cyklostezka, která bude rozdělovat řešené území od plochy nevýrobní služby. Tato cyklostezka bude propojovat trasu číslo 3080 s trasou číslo 3078. V návrhu územní studie bude graficky znázorněna a bude plnit funkci izolační.

V severozápadní části je vymezena plocha pro bydlení individuální v rodinných domech, které navazují na zastavěnou plochu. Po celé délce východní části je navržena parková zeleň. U těchto dvou ploch zatím nezapočala realizace záměru, ani příprava projektů.

Rozléhající se parcely po celé východní délce řešeného území jsou určeny pro parkovou zeleň, jehož realizace zatím nezapočala.

## 6.11 PROBLÉMY A HODNOTY ÚZEMÍ

Tato část popisuje zjištěné problémy a hodnoty v území, které mají vliv na návrh územní studie, nebo ovlivňují řešenou lokalitu. Tyto problémy a hodnoty jsou graficky znázorněny ve výkrese číslo 1.07.

### HODNOTY

Zdroj pitné vody = Po severní až severovýchodní části území jsou čtyři zdroje pitné vody, které jsou považovány za hodnoty území.

Propojení s centrem = Lokalita je dobře propojena s centrem městskou hromadnou dopravou pomocí autobusové dopravy.

Propojenost území s okolními městy = Umístění řešeného území na kraji města nabízí napojení na silnici I/13, která se napojuje na dálnici D7 směr Praha, nebo přímou trasu směr Karlovy Vary.

Hypermarket = Další hodnotou řešené lokality je blízkost hypermarketu „Globus“, který se nachází v docházkové vzdálenosti od území.

Blízkost stanice pohonných hmot = V těsné blízkosti území se nacházejí dvě čerpací stanice pohonných hmot. Jedna se nachází na silnici I/13 a další je součástí hypermarketu „Globus“.

Sportovní vybavenost = Východně od řešeného území se nachází Střední obchodní akademie, jíž součástí je hřiště a tělocvična, kde se pořádají kroužky pro děti.

### PROBLÉMY

Útvar podzemních vod = Po celém území jsou útvary podzemních vod, které se budou řešit až samotnou výstavbou jednotlivých staveb.

Docházková vzdálenost mateřské školy = V lokalitě se nenachází žádná mateřská škola, která by vyhovovala docházkovou vzdáleností, nebo kapacitou. Tento problém bude potřeba vyřešit návrhem územní studie.

Výstavba haly s komerčním vybavením = V jižní části území je plánovaná výstavba haly s komerční vybaveností, která bude tvořit bariéru a bude snižovat komfort navrhovaných rodinných domů v řešeném území.

Vrchní vedení elektrické energie = Částí územím je vedeno vrchní vedení elektrické energie, které má své ochranné pásmo a tím ovlivňuje výstavbu.

Bariéra = V lokalitě se nachází dvě základní bariéry. Jednou z nich je silnice I/13 a druhou je železniční trať, které rozdělují město a spojení s ním.

Rizikové místo = Na silnici I/13 se nachází rizikové místo přechodu, konkrétně mezi Střední obchodní akademie a autobusovou zastávkou „Černovická“, kde je frekventovaná silnice a nachází se zde pouze místo určené pro přecházení.



## 7 NÁVRHOVÁ ČÁST

### 7.1 KONCEPCE

Cílem návrhu je navrhnout prostorové uspořádání zastavitelného území pro bydlení individuální v rodinných domech městského a příměstského typu tak, aby vyhovovalo požadavkům stanoveným Územním plánem města Chomutov. Návrh zajišťuje propojení se stávající zástavbou na východní a západní části území a zároveň podporuje průchodnost do volné krajiny.

Zjištěné informace z analytické části se promítají do uspořádání navrhované zástavby a zeleně. Návrh nejvíce ovlivnil budoucí rozvoj nevýrobních služeb v okolní zástavbě, který je popsán v kapitole 6.10.

V území jsou navrženy plochy pro umístění staveb rodinných domů, veřejnou občanskou vybavenost a zeleň.

Zástavba je rozdělena na bydlení v izolovaných rodinných domech nebo dvojdomích. Celkově je navrženo 47 izolovaných rodinných domů a 9 dvojdomů. Velikost jednotlivých parcel pro rodinné domy se pohybuje od 700 do 1400 m<sup>2</sup>, zatímco pro dvojdomy jsou navrženy parcely o velikosti 500–700 m<sup>2</sup>. Rozestupy mezi jednotlivými rodinnými domy jsou navrženy s odstupem 10 m, což zajistí dostatečné prosvětlení prostoru mezi nimi.

Rodinné domy se vstupním průčelím z jihu jsou posunuty do zadní části pozemku pro maximalizaci oslunění zahrady. Tyto domy mají navrhované izolované garáže, které jsou navrženy jako dvojgaráže na hranici dvou pozemků. Tento koncept umožňuje dostatečné oslunění objektů rodinných domů. Izolované garáže jsou pro dvě obytné jednotky navrženy s půdorysnou plochou 80 m<sup>2</sup> pro umístění 4 automobilů, zatímco izolovaná garáž pro jednu obytnou jednotku má půdorysnou plochu 40 m<sup>2</sup> pro dvě vozidla.

Počet obyvatel v navrhované zástavbě je odhadován na 195, kde pro izolované rodinné domy činí 141 obyvatel a pro dvojdomy 54 obyvatel, přičemž se počítá s třemi obyvateli na jednu bytovou jednotku.

Plochy nevýrobních služeb jsou odděleny od zástavby cyklostezkou, která je navržena s šířkou 3 m (Huang, Wu, 2021) a je doplněna doprovodnou zelní, aby byla oddělena od zahrad rodinných domů a zároveň oddělila rodinné domy od nevýrobních hal.

Potřeba návrhu realizace nové mateřské školy vyplývá z analýz popsané v analytické části a je umístěna v severozápadní části území, z důvodu klidnější lokality a zajištění pěší dostupnosti především pro obyvatelné Nových Spořic.

Centrální veřejné prostranství je umístěno naproti mateřské škole a zároveň na kraji řešeného území, aby bylo snadno dostupné obyvatelům z okolí. Celková plocha veřejného prostranství činí 2000 m<sup>2</sup>. Cesty v rámci veřejného prostoru jsou navrženy tak, aby efektivně sloužily svému účelu. Celkově jsou navrženy čtyři hlavní cesty vedoucí do centra prostranství, kde se nachází veřejný mobiliář. Dvě z těchto cest slouží k propojení nové zástavby, jedna ke spojení s pozemkem mateřské školy a jedna pro novou i stávající zástavbu.

Naproti veřejnému prostranství je navržena cesta, která lemují pozemek mateřské školy a pojí území s okolní krajinou. Cesta je doplněna doprovodnou zelení z důvodu oddělení pozemku školky a rodinného domu.

Podél východní strany pozemku je vedena cesta, která propojuje území s krajinou. Tato cesta je lemována zeleným pásem, který odděluje pozemky rodinných domů od mateřské školy.

Místní komunikace jsou navrženy s funkční skupinou C – obslužné, které mají sloužit pro dopravu občanské vybavenosti v severovýchodní části území a pro vjezdy do území. Zklidněné komunikace s funkční skupinou D1 – obytné zóny jsou navrženy pro zbývající část řešeného území. Místní komunikace D1 jsou doplněny pásy a podélnými parkovacími místy pro návštěvy a dopravní obsluhy. Místní komunikace C u mateřské školy je doplněna čtyřmi parkovacími místy a úzkým pruhem zeleně oddělující pěší komunikaci.

## 7.2 FUNKČNÍ VYUŽITÍ

Z hlediska funkčního zastoupení ploch v navrhovaném území jsou zakomponovány plochy pro bydlení, občanskou vybavenost, izolovanými garážemi, místní komunikaci, komunikaci pro pěší, cyklistickou dopravou, dopravou v klidu a zeleň.

Plochy pro bydlení jsou rozděleny na bydlení v izolovaných rodinných domech a dvoj domech. V parteru rodinných domů je možnost umístění služby, či drobné výroby bez rušivého vlivu na okolí.

Zeleň je rozdělena na izolační, veřejnou a soukromou. Izolační zeleň má plnit funkci clonou k oddělení zahrad rodinných domů od parkovací plochy v západní části území. Izolační zeleň se také nachází podél jižního napojení území podél obslužné komunikace k oddělení zahrad rodinných domů od více frekventované komunikace. Izolační zeleň je navržena podél cyklostezky pro oddělení jako samotné cyklostezky od nevýrobní haly, tak pozemků rodinných domů. Zeleň veřejná plní funkci shromažďovací především v centru veřejného prostranství a funkci doprovodnou podél nezpevněné cesty mezi mateřskou školou a pozemkem rodinného domu.

Místní komunikace je doplněna veřejnou zelení formou ostrůvků, které plní funkci šikany. Místní komunikace jsou navrženy dvě, a to s funkční třídou C a D1.

Znázornění funkčního členění je graficky zpracováno ve výkrese 1.02.

## 7.3 MATEŘSKÁ ŠKOLA

Na základě provedených analýz se ukázala nezbytnost vybudování nové mateřské školy pro území Nových Spořic. Škola je navržena jako jednotřídní a její umístění zajišťuje dostupnost a docházkovou vzdálenost pro všechny obyvatele Nových Spořic.

Navržená mateřská škola je situována na pozemku o rozloze 2300 m<sup>2</sup> zahrnující plochu pro zásobování o rozloze 150 m<sup>2</sup> a budovu mateřské školy o půdorysné ploše 400 m<sup>2</sup> se dvěma nadzemními podlažími. Stavba je umístěna v zadní části pozemku. Navrhovaný tvar obdélníku budovy s delší stranou orientovanou na jih zajišťuje předpoklad dobrého proslunění dětským hernám a zároveň umožní přemístění zahrady na jižní stranu. Z bezpečnostních důvodů musí být celý areál mateřské školy oplocen.

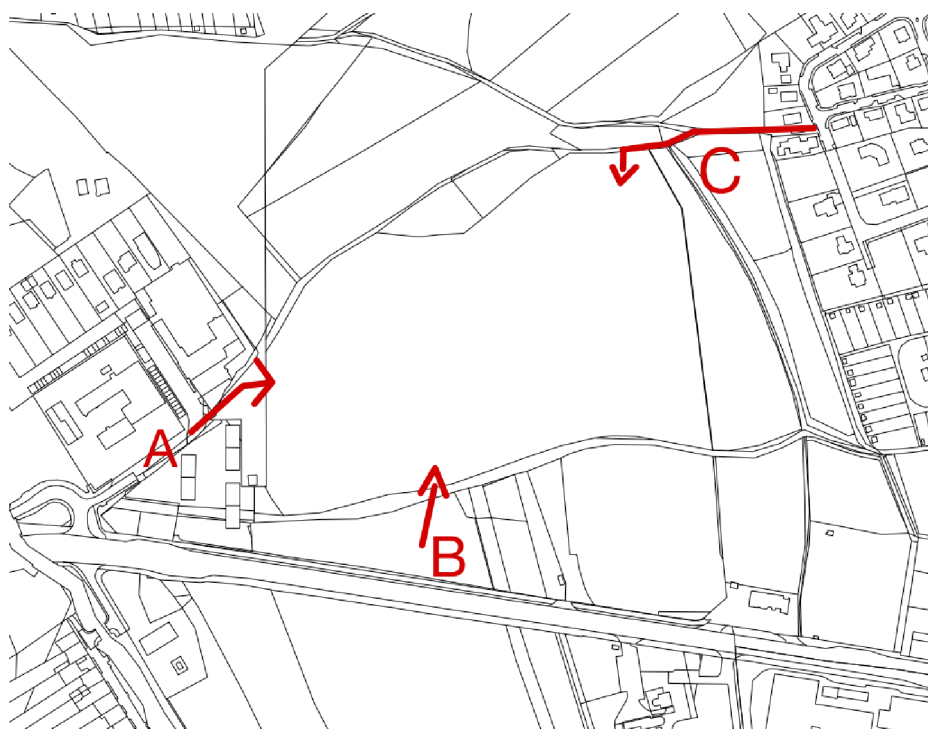
## 7.4 NAPOJENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Návrh nové zástavby bude napojený na stávající dopravní infrastrukturu ve třech místech znázorněných na obrázku 8.

Dopravní napojení „A“ se nachází v západní části z ulice Černovická a je stanoven územním plánem jako hlavní vjezd do území. Toto napojení také propojí lokalitu s celou oblastí Nových Spořic a také napojení na silnici I/13. Komunikace je doplněna komunikací pro pěší a má šířku uličního prostoru 10 m.

Dopravní napojení „B“ je situováno v jižní části a je to připravený vjezd do území z kruhového objezdu ze silnice I/13, který má plánovanou realizaci. Podél komunikace je navržena izolační zeleň k lepšímu oddělení komunikace od zahrad navrhovaných rodinných domů. Zároveň je zde vedena i komunikace pro pěší a tím činí šířka uličního prostoru 14 m.

Dopravní napojení „C“ nacházející se v severovýchodní části z ulice U Filipových rybníků a propojí oblast Nových Spořic s částí Chomutova Pod Černým Vrchem. Napojení je navrženo jako jednosměrná komunikace z důvodu již obestavěného vjezdu z ulice U Filipových rybníků a také z důvodu snížení možné frekvence z důvodu vyhnutí se silnici I/13. Šířka uličního prostoru je navržena na čtyři metry. Aktuální nebezpečný stav komunikace je nevyhovující pro dopravní obsluhu a je nutné nové konstrukční řešení této komunikace.



Obrázek 8: Napojení řešeného území (<https://nahlizenidokn.cuzk.cz/> upravila autorka 2024)

## **7.5 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ**

Místní komunikace je navržena v souladu s normou ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací. V rámci území jsou určeny třídy komunikací C a D1, především s ohledem na potřebu zklidnění dopravy v obytných zónách. Celá síť místních komunikací bude pokryta asfaltovým povrchem, aby poskytovala pohodlnou a bezpečnou jízdu.

Vjezdy na pozemky jsou navrženy pro izolované rodinné domy s šířkou pět metrů, aby bylo zajištěno parkování rezidentů pro dvě vozidla na vlastním pozemku. Vjezdy pro izolované garáže a dvojdomy jsou navrženy na dvanáct metrů z důvodu možnosti odstavení čtyř automobilů.

Součástí je napojení místních komunikací na cyklostezku, které jsou umístěny na jihovýchodní a jihozápadní straně území. Tato cyklostezka propojí navrhované území s městem a s okolními obcemi pro pohodlný pohyb nemotorových dopravních prostředků.

Pohyb chodců je zajištěn pomocí vymezených prostorů pro chodce umístěných podél komunikací s funkční skupinou C, zejména v jižní a západní části území, která má šířku tři metry.

Všechny tyto prvky návrhu jsou detailně znázorněny v příloze, konkrétně ve výkrese 1.02 a ve výkrese řezu 1.03.

### **7.5.1 DOPRAVNÍ KOMUNIKACE C**

Komunikace funkční skupiny C – obslužné komunikace jsou plánovány tak, aby sloužily jako přístupové cesty do území a zároveň tvořily efektivní systém obsluhy mateřské školy. Uliční profil je navržen s ohledem na bezpečnost uživatelů a zajištění míst pro parkování vozidel. Šířka vozovky je navržena jako dvoupruhová s celkovou šířkou šest metrů. Pro mateřskou školu je navrženo podélné parkování o rozměrech 2,5 m šířky a 5 m délky pro dlouhodobé parkování. Celková šířka uličního profilu u mateřské školy je 10,5 m. Jeho součástí je podélné parkování, zelený pás s šířkou 0,5 m a komunikace pro pěší. Tento uliční profil je graficky zobrazený ve výkrese 1.3.

### **7.5.2 DOPRAVNÍ KOMUNIKACE D1 – obytná zóna**

Druhou část místní komunikace jsem navrhla s funkční skupinou D1 – obytná zóna s cílem zklidnit danou oblast. Zařazení komunikace do této skupiny je z důvodu plánované výstavby rodinných domů. Komunikace je navržena s šířkou osm metrů. Pro snížení rychlosti provozu při vjezdu do obytné zóny jsem navrhla zpomalovací pásy.

Na této komunikaci jsem rovněž navrhla zelené ostrůvky, které budou plnit funkci šikany, čímž přispěje k dalšímu zklidnění provozu v této oblasti. Součástí šikany jsou také podélná parkovací místa pro návštěvy. V rámci obytné zóny jsou dvě slepé ulice, přičemž každá z nich obsluhuje dva rodinné domy. Vzhledem k této skutečnosti, není nutné požadovat výstavbu obratiště.

### **7.5.3 DOPRAVA V KLIDU**

Parkování pro veřejnost je zajištěné formou podélného parkování pro návštěvy nebo dopravní obsluhy. Rezidenti mají navrženou parkovací plochu na pozemku v délku šest metrů a šířkou pět metrů a zároveň je možné garážové parkování, které může být součástí hlavní stavby, nebo jsou navrhované izolované garáže.

## 7.6 PLOŠNÉ A PROSTOROVÉ REGULACE

Kapitola plošných a prostorových regulací je graficky znázorněna v příloze, ve výkrese 1.4, a také v příložené tabulce regulací.

Regulace jsou znázorněné formou stavebních čar, které určují umístění staveb na pozemku.

### ZÁVAZNÁ STAVEBNÍ ČÁRA

Závazná stavební čára je umístěna šest metrů od hranice pozemku z důvodu parkování rezidentů na vlastním pozemku. Pozemky s hlavní stavbou posunutou do zadní části, jsou stanoveny dvě závazné stavební čáry. V předu jsou stanovené pro izolované garáže a v zadní části pro hlavní stavbu rodinného domu. Závaznými stavebními čarami se snažím o jednotnou linii zástavby.

### NEPŘEKROČITELNÁ STAVEBNÍ ČÁRA

Nepřekročitelné stavební čáry jsou stanoveny ze všech okolních stran budoucích objektů z důvodu zachování odstupů staveb na deset metrů. Při dodržování stavebních čar je nutné brát ohled na koeficient zeleně, který je stanovený na 55 %.

### OPLOCENÍ

Oplocení je regulováno na maximální výšku 1,6 m s minimální průhledností 40 % s cílem zvýšit pocit psychického pohodlí pro kolemjdoucí. Oplocení dělicí pozemky je regulováno do maximální výšky dvou metrů, aby bylo zachováno větší soukromí a bez omezení průhlednosti.

### DOPLŇKOVÉ DOPORUČENÉ HODONOTY

V tabulce regulací je stanovena doporučená maximální podlažnost, která je stanovena u rodinných domů na dvě nadzemní podlaží s obytným podkrovím a pro stavbu veřejné občanské vybavenosti pro dvě nadzemní podlaží bez obyvatelného podkroví. Doporučené požadavky na tvar střechy nejsou stanoveny z důvodu různých druhů zastřešení v okolní zástavbě.

Výška nasazení koruny stromů ve veřejném prostranství a veřejné zeleně je doporučena minimálně na dva metry, aby byl zajištěný dostatečný prostor pro pohyb osob. V případě izolační zelení podél cyklostezky je tato výška doporučena na minimálně 2,5 m, což umožňuje plynulý průjezd kolem na kole. V ostatních částech území není výška nasazení koruny regulována.

## **7.7 NÁVRH NA ZMĚNU ÚZEMNÍHO PLÁNU**

S ohledem na prostorové uspořádání území navrhuji změnu především přesunutí plochy DS. P parkoviště k severní straně plochy SO.2 plochy smíšené obytné. Toto umístění je preferováno zejména kvůli optimalizaci docházkové vzdálenosti a lepší viditelnosti.

Z provedených analýz vyplynul nedostatek OV ploch pro veřejné občanské vybavení konkrétně mateřské školy, bez níž by území nebylo adekvátní pro další rozvoj zástavby.



## 8 DISKUSE

Umístění zkoumané lokality vykazuje potenciál stát se perspektivním místem pro atraktivní bydlení. Jedná se o městský typ zástavby, který je propojený s krajinou a je strategicky umístěn v blízkosti dálničního napojení D7, což může vyvolat zájem ze strany obyvatel s pracovními příležitostmi jak v Německé spolkové republice, tak v okolí Chomutova.

Z hlediska udržitelného rozvoje je zajištěna dostupnost bydlení pro různé sociální skupiny. Proto byly navrženy izolované rodinné domy i dvojdomy. Pro podporu udržitelného rozvoje je důležité upřednostnit pěší a nemotorovou dopravu, což je zajištěno prostřednictvím zklidnění komunikace a navržením cyklostezky.

Centrum veřejného prostranství je ohraničeno obslužnou komunikací a pozemky, které lemují prostranství. Myslím si, že toto uspořádání může přispět k dohledu nad prostředím a zvýšit pocitové bezpečí návštěvníků.

Návrh je v rozporu s platným územním plánem v umístění parkovací plochy, která byla přesunuta blíže k obytným domům. Je efektivnější umístit parkovací plochu tak, aby sloužila především obyvatelům daných domů a byly v jejich dohledu.

Dalším aspektem v rozporu s územním plánem je umístění mateřské školy v daném území. Bez mateřské školy by lokalita pravděpodobně nebyla vhodná pro rozvoj zástavby. Umístění mateřské školy na kraji řešeného území jsem zvolila s ohledem na možnou docházkovou vzdálenost pro obyvatele Nových Spořic zároveň s návazností na okolní krajinu.

Každý návrh je předmětem diskuse, neboť každý jedinec přistupuje k dané problematice s odlišným pohledem a zaměřením, ačkoliv jsou základní podklady stejné.

## 9 ZÁVĚR

Bakalářská práce představuje návrh územní studie pro rozvojovou plochu Nových Spořic v Chomutově. Tento návrh vychází z terénního průzkumu, analýz dat a zjištění podmínek prostřednictvím konzultace na příslušném úřadě.

V územní studii bylo cílem navrhnout individuální bydlení v rodinných domech městského a příměstského charakteru. Součástí územní studie je také změna územního plánu, která přesouvá parkovací plochu mimo řešené území a rozšiřuje funkční využití dané lokality o veřejné občanské vybavení.

Na ploše o rozloze přibližně sedm hektarů jsem navrhla umístění šedesáti šesti bytových jednotek, mateřskou školu a veřejné prostranství. Navrhované objekty jsou připojeny k dopravním sítím s funkčními skupinami C a D1. Skupina C slouží k napojení území a zajištění obsluhy pro mateřskou školu, zatímco skupina D1 je vyhrazena pro obsluhu rodinných domů.

V práci jsem se snažila o zachování místního charakteru a respektovat hodnoty dané lokality. Zaměřila jsem se také na řešení nedostatku veřejného občanského vybavení s cílem přispět k celkovému rozvoji této oblasti. Pro samotný návrh jsem stanovila doporučené plošné a prostorové regulace formou stavebních čar, maximální podlažností, požadavky na oplocení a také výškou nasazení koruny u stromů. Tyto doporučené regulace by měly být respektovány pro zachování okolního rázu celé zástavby.

Výsledky mé práce mohou sloužit jako podklad pro řešení zájmového území města Chomutov.

## 10 SEZNAM TABULEK A OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Širší vztahy (<https://mapy.cz/> upravila autorka 2024)

Obrázek 2: Širší vztahy řešeného území (<https://mapy.cz/> upravila autorka 2024)

Obrázek 3: Historický snímek 1938 ( <https://ags.cuzk.cz/archiv/> upravila autorka 2024)

Obrázek 4: Historický snímek 1975 ( <https://ags.cuzk.cz/archiv/> upravila autorka 2024)

Obrázek 5: Majetkoprávní vztahy (<https://nahlizenidokn.cuzk.cz/> upravila autorka 2024)

Obrázek 6: aktuální územní plán (<https://mesto.chomutov.cz/uzemni-plan> upravila autorka 2024)

Obrázek 7: Rozvoj okolního území ( <https://nahlizenidokn.cuzk.cz/> upravila autorka 2024)

Obrázek 8: Napojení řešeného území ( <https://nahlizenidokn.cuzk.cz/> upravila autorka 2024)

Tabulka 1: Docházkové vzdálenosti (ÚÚR, ©2016)

Tabulka 2: Rozměry parkovacích míst (ČSN 73 6110)

Tabulka 3: Majetkoprávní vztahy (<https://nahlizenidokn.cuzk.cz/> upravila autorka 2024)

## 11 SEZNAM ZDROJŮ

### ODBORNÁ LITERATURA:

Gehl J., Svarre B., 2013: How to study public life. Island Press, Washington. ISBN 16-109-1423-6.

Huang L., Wu J., 2021: Behavioural modeling and simulation of bicycle traffic. The Institution of Engineering and Technology, Stevenage. ISBN 978-1-78561-951-9.

Maier K., 2012: Udržitelný rozvoj území. Grada, Praha. ISBN 978-80-247-4198-7.

Marková K., 2014: Uvedení do studia životního prostředí. Univerzita Jana Evangelisty Purkyně, Ústí nad Labem. ISBN 978-80-7414-816-3.

Šimůnek R., 2007: Chomutov: Historický atlas měst České republiky. Praha: Statutární město Chomutov. ISBN 978-80-7286-108-8.

Hlaváček P., 2002: Průmyslové zóny a nezaměstnanost. In: Viturka M., Vystoupil J. (eds.): V. mezinárodní kolektivum o regionálních vědách. Masarykova univerzita, Brno. 6 s.

### INTERNETOVÝ ZDROJE:

Budínský V., 2012: Studie vybudování cyklostezek na Chomutovsku v rozsahu k.ú. Chomutov I a Chomutov II, v rozsahu k.ú. Chomutov I a Chomutov II, aktualizace k r. 2012 aktualizace k r. 2012 (online) [cit.2024.01.05], dostupné z <<https://mesto.chomutov.cz/sites/default/files/2022-08/cv-cyklo-aktualizace-2012-text.pdf>>.

ČSÚ, ©2023: Počet obyvatel v obcích (online) [cit.2024.11.10], dostupné z <<https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112023>>.

ČÚZK, ©2024: Nahlížení do katastru nemovitostí (online) [cit.2023.11.08], dostupné z <<https://nahlizeniidokn.cuzk.cz/VyberParcelu/Parcela/InformaceO>>.

Kameníková L., 2020: Kronika města Chomutov (online) [cit.2024.01.05], dostupné z <<https://mesto.chomutov.cz/sites/default/files/2022-08/kronika-m-sta-chomutova-2020%20%281%29.pdf>>.

Město Chomutov, ©2022 a: Územní plán – Hlavní výkres – úplné znění po vydání č.2 (online) [cit.2024.01.17], dostupné z <[https://mesto.chomutov.cz/sites/default/files/2023-01/N2\\_hlavn%C3%AD%20v%C3%BDkres.pdf](https://mesto.chomutov.cz/sites/default/files/2023-01/N2_hlavn%C3%AD%20v%C3%BDkres.pdf)>.

Město Chomutov, ©2022 b: Územní plán – Koncepce tech. infrastruktury (energetické systémy a telekomunikace) (online) [cit.2024.01.17], dostupné z <[https://mesto.chomutov.cz/sites/default/files/2023-01/N5\\_Koncepce%20TI-energetick%C3%A9%20syst%C3%A9my%20a%20telekomunikace.pdf](https://mesto.chomutov.cz/sites/default/files/2023-01/N5_Koncepce%20TI-energetick%C3%A9%20syst%C3%A9my%20a%20telekomunikace.pdf)>.

Město Chomutov, ©2022 c: Územní plán – Textová část – úplné znění po vydání č. 2 (online) [cit.2023.12.20], dostupné z <<https://mesto.chomutov.cz/sites/default/files/2023-01/Chomutov%20%C3%A9APLN%C3%89%20ZN%C4%9AN%C3%8D%20po%20vyd%C3%A1n%C3%AD%20Z2.pdf>>.

MMR, ©2011: Dopravní infrastruktura spolufinancovaná ze SF/FS a národních zdrojů (online) [cit.2024.03.20], dostupné z <[https://www.dotaceu.cz/getmedia/1d6967c5-279b-4917-904e-1ae665d9e67c/MMZ\\_2011\\_02\\_doprava\\_v2\\_1d6967c5-279b-4917-904e-1ae665d9e67c.pdf?ext=.pdf](https://www.dotaceu.cz/getmedia/1d6967c5-279b-4917-904e-1ae665d9e67c/MMZ_2011_02_doprava_v2_1d6967c5-279b-4917-904e-1ae665d9e67c.pdf?ext=.pdf)>.

Moudrá K., 2022: Místní komunikace (online) [cit.2024.01.17], dostupné z <[https://dspace.cvut.cz/bitstream/handle/10467/104115/MU-BP-2022-Moudra-Karolina-priloha-Priloha\\_1.pdf?sequence=-1&isAllowed=y](https://dspace.cvut.cz/bitstream/handle/10467/104115/MU-BP-2022-Moudra-Karolina-priloha-Priloha_1.pdf?sequence=-1&isAllowed=y)>.

Morkus J., 2012: Územní studie v podmínkách Prahy. České vysoké učení technické, Fakulta architektury, Praha. 306 s. (disertační práce) „nepublikováno“. Dep. DSprostor ČVUT.

ÚÚR, ©2020: Principy a pravidla územního plánování: Kapitola C – Funkční složky, C.4 Občanské vybavení (online) [cit.2024.01.17], dostupné z <<https://www.uur.cz/media/3qan0ips/c4-2020-12-18.pdf>>.

ÚÚR, ©2010: Principy a pravidla územního plánování, Kapitola A – Principy udržitelného rozvoje území (online) [cit.2024.01.17], dostupné z <<https://www.uur.cz/media/uldjhpkm/a1-20101115.pdf>>.

ÚÚR, ©2016: Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury (online) [cit. 2024.01.22], dostupné z <<https://www.uur.cz/media/bdsip33u/35-standardy-dostupnosti-verejne-infrastruktury-aktualizace-2020-03.pdf>>.

#### LEGISLATIVNÍ MATERIÁLY:

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění.

Vyhláška č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území, v platném znění.

Zákon č. 128/2000 Sb. Zákon o obcích (obecní zřízení), v platném znění.

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

#### TECHNICKÉ NORMY:

ČSN 73 4301: Obytné budovy, 2004. 28 s.

ČSN 73 6110: Projektování místních komunikací, 2006. 128 s.

TP 103: Navrhování obytných a pěších zón, 2008. 58 s.

## SEZNAM PŘÍLOH

1.01 Hlavní výkres

1.02 Schéma funkčního a dopravního řešení

1.03 Řezy A-A“, B-B“

1.04 Plošné regulace

1.05 Vizualizace

1.06 Širší vztahy

1.07 Problémy a hodnoty území

Tabulka doporučených regulací