

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA
V PRAZE

FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
KATEDRA ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ



DOBŘÍŠ, DUBINSKÉ KAŠTÁNKY - ÚZEMNÍ
STUDIE

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí práce: Ing. arch. Tomáš Peltan

Bakalant: František Zemek, DiS.

2015

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

František Zemek, DiS.

Územní plánování

Název práce

Dobříš, Dubinské Kaštánky – územní studie

Název anglicky

Dobříš, Dubinské Kaštánky – territorial study

Cíle práce

Cílem práce je vypracování územní studie lokality Dubinské Kaštánky. Cílem práce je prověření možného řešení lokality při využití v souladu s platnou územně plánovací dokumentací.

Metodika

Rešeršní část bude zaměřena na problematiku řešení obdobných území a její součástí bude kritický rozbor případových studií.

V rámci analytické části práce bude vyhodnocen stávající stav, zejména budou vyhodnoceny širší vztahy řešeného území, historický vývoj, bude provedena přírodní analýza, vyhodnoceny funkční souvislosti včetně návazností na technickou a dopravní infrastrukturu, proveden rozbor vlastnické skruktury a vyhodnoceny prostorové souvislosti. Výstupem analytické části bude identifikace hodnot území a specifikace problémů k řešení s vypracováním výkresu problémů a hodnot.

Na základě analytické části bude vypracován variantní návrh nového využití území Dubinské Kaštánky. Tento návrh bude vyhodnocen a zvolená varianta bude zpracována v podrobnosti odpovídající měřítku M 1:1000 nebo podrobnějšímu. Součástí návrhu bude jeho zobrazení z veřejných prostranství z pohledu chodce.

Doporučený rozsah práce

30 – 50 stran, výkresová dokumentace, přílohy

Klíčová slova

Dobříš, Dubinské Kaštánky, územní studie, výroba

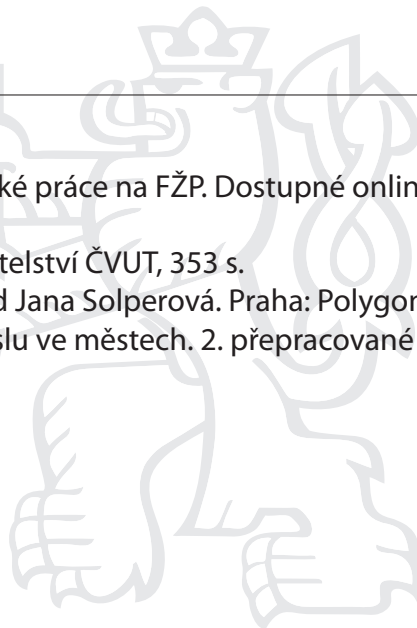
Doporučené zdroje informací

FŽP ČZU, 2014: Metodické pokyny pro zpracování bakalářské práce na FŽP. Dostupné online:
<http://www.fzp.czu.cz>.

KOTAS, P., 2007: Dopravní systémy a stavby. Praha: Nakladatelství ČVUT, 353 s.

LYNCH K., 2004: Obraz města: The image of the city. Překlad Jana Solperová. Praha: Polygon, 202 s.

ŠTĚDRÝ, F., 2001. Nauka o stavbách V: transformace průmyslu ve městech. 2. přepracované vydání.
Praha: Nakladatelství ČVUT, 116 s.



Předběžný termín obhajoby

2015/06 (červen)

Vedoucí práce

Ing. arch. Tomáš Peltan

Elektronicky schváleno dne 23. 3. 2015

Ing. Petra Šimová, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 26. 3. 2015

prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.

Děkan

V Praze dne 13. 04. 2015

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracoval samostatně pod vedení Ing. arch. Tomáše Peltana, a že jsem uvedl všechny literární prameny, ze kterých jsem čerpal.

V Praze 14.4.2015

.....

Poděkování:

Děkuji své rodině za trpělivost a velkou podporu, zejména své manželce a synovi.
Děkuji garantovi této práce za jeho ochotu a vstřícný přístup.

Abstrakt:

Bakalářská práce je zaměřena na vypracování územní studie lokality Dubinské Kaštánky v souladu s územně plánovací dokumentací. K dosažení stanoveného cíle byla provedena podrobná analýza řešeného území, včetně návaznosti na své blízké i vzdálené okolí. Ze zjištěných informací byly stanoveny limity území, hodnoty území a problémy v území. Zjištěné analytické podklady se staly, s podmínkami územního plánu, doporučenými řešeními a technickými normami, základem pro zpracování variant návrhů nové územní studie. Porovnáním a vyhodnocením těchto variant návrhů bylo vybráno nejvhodnější řešení. Vybraná varianta byla dále zpracována v rozsahu územní studie.

Řešená lokalita Dubinské Kaštánky se nachází v městě Dobříš poblíž železniční tratě, v zastavěném stabilizovaném území a je využívána k výrobě a skladování. Původně celistvý výrobní komplex je v současnosti rozdělen na několik oddělených a samostatných výrobních a skladovacích celků různých provozoven. Tato roztržitost vnesla do území problémy zejména s dopravním napojením jednotlivých výroben a tím i zvýšenou dopravou vedenou nevhodně oblastí rodinného bydlení. Další problémy přináší „ostrá“ hranice mezi plochami určenými pro výrobu a skladování a plochami rodinného bydlení, dále nevhodné využívání pozemku lesa, který k areálu patří, také nefunkční řešení železničních přejezdů a přechodů v ulici Dubinské Kaštánky a neřešená likvidace dešťových vod.

Bakalářská práce prověřila několik možných variant nového uspořádání území. Jejich vzájemným porovnáním, výhod a nevýhod, byl k dalšímu postupu vybrán návrh řemeslného parku s doplňkovými službami a zázemím, který byl zpracován v rozsahu územní studie.

Klíčová slova:

územní studie, výrobní areál, řemeslný park, Dobříš, Stará Huť, Dubinské Kaštánky

Abstract:

The thesis focuses on development of territorial study of Dubinské Kaštánky in consistency with territorial planning documentation. A detailed planning analysis was executed in relation to the mentioned region including close and remote regions. Limits of the territory are based on the collected information, as well as territory value and problems in the territory. Identified analytical materials have become, with the terms of the zoning plan, recommended solutions and technical standards, the basis for development of design variations of the new territorial study. The best solution was chosen by evaluation and comparison of the given variation. The option has been further elaborated in the range of territorial study.

The mentioned location Dubinské Kaštánky is located in the city Dobříš near the rail road tracks, in an urban stabilized area and is used for production and storage. Originally integral production complex is currently divided into several separate and

independent production and storage units of various establishments. This fragmentation brought problems, especially with transport connections of individual plants and thus increased traffic which led inappropriately through family housing areas. Another problem arose with “sharp” borders between areas dedicated to production and storage and family housing areas. Furthermore, inadequate usage of the forest land which belongs to the complex as well as non-functional railway crossing and street crossing in Dubinské Kaštany street and unresolved disposal of rainwater.

The thesis is mainly focused on the substantive solutions for analysis and design part, the graphics outputs and their accompanying text. The work clearly pursues the objective and brings about significant author's contribution in the proposed solutions and developing territorial study.

Key words:

territorial study, variation of the territorial study, production facility, hand-park, Dobříš, Stará Huť, Dubinské Kaštánky

Obsah

1. Úvod.....	- 1 -
2. Cíle.....	- 1 -
3 Metodika.....	- 1 -
4 Literární rešerše	- 3 -
4.1 Legislativa	- 3 -
4.1.1 Územní studie	- 3 -
4.1.2 Nástroje územního plánování	- 3 -
4.1.3 Územní plán	- 4 -
4.1.4 Mapové podklady	- 4 -
4.2 Analýzy území	- 5 -
4.2.1 Posouzení území.....	- 5 -
4.2.2 Zhodnocení území.....	- 7 -
4.3 Navrhování území	- 7 -
4.3.1 Plochy průmyslu	- 7 -
4.3.2 Proměny průmyslu.....	- 8 -
4.3.3 Stavby pro výrobu.....	- 10 -
4.3.4 Dopravní řešení	- 11 -
4.3.5 Řešení technické infrastruktury.....	- 11 -
4.3.6 Likvidace dešťových vod	- 12 -
5 Analytická část.....	- 13 -
5.1 Charakteristika území města Dobříš a území Dubinské Kaštánky	- 13 -
5.2 Popis současného stavu území Dubinské Kaštánky	- 14 -
5.3 Analýzy území	- 24 -
5.3.1 Analýza širších vztahů	- 24 -
5.3.2 Historická analýza	- 25 -
5.3.3 Přírodní analýza	- 28 -
5.3.4 Analýza dopravní infrastruktury	- 29 -

5.3.5	Analýza technické infrastruktury	- 29 -
5.3.6	Analýza vlastnických poměrů v území	- 30 -
5.3.7	Analýza územního plánu	- 30 -
5.3.8	Osobní průzkum	- 32 -
5.4	Výstupy z analýz území	- 33 -
5.4.1	Limity území	- 33 -
5.4.2	Hodnoty území	- 33 -
5.4.3	Problémy v území.....	- 34 -
6	Návrh územní studie.....	- 36 -
6.1	Varianta A.....	- 37 -
6.2	Varianta B.....	- 38 -
6.3	Varianta C	- 39 -
6.4	Posouzení variant a výběr nejvhodnějšího návrhu územní studie.....	- 41 -
6.4.1	Posouzení varianty „A“	- 42 -
6.4.2	Posouzení varianty „B“	- 42 -
6.4.3	Posouzení varianty „C“	- 43 -
6.4.4	Vyhodnocení variant.....	- 44 -
7	Územní studie.....	- 45 -
7.1	Funkční využití.....	- 45 -
7.2	Dopravní infrastruktura	- 46 -
7.3	Technická infrastruktura	- 47 -
7.4	Zeleň	- 47 -
7.5	Řez, perspektiva.....	- 48 -
8	Diskuse.....	- 49 -
9	Závěr	- 50 -
10	Přehled literatury a použitých zdrojů	- 52 -
11	Seznam obrázků.....	- 55 -
12	Seznam přílohy.....	- 56 -

1. Úvod

Územní studie je, dle Zákona č. 183/2006 Sb. Stavební zákon, v pozdějším znění, územně plánovací podklad. Ověřuje možnosti a podmínky změn v území; slouží jako podklad pro pořizování politiky územního rozvoje, územně plánovací dokumentace, jejich změn a pro rozhodování v území. Navrhuje, prověřuje a posuzuje možná řešení vybraných problémů, která by mohla významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí.

Ve městě Dobříš se nachází několik lokalit bývalých průmyslových a výrobních areálů, které postupem času ztratily lesk z dob minulých a marně čekají na své znovu oživení. Lokalita Dubinské Kaštánky je jedním z takových území. Mnoho podobných areálů se již stalo problémovou, nefungující částí měst, neboť jejich vývoj probíhal bez koordinace a plánování či nefungoval vůbec a vedl ke vzniku tzv. brownfields. Pro řešení tohoto jevu neexistuje žádné obecné východisko. Je nutné přistupovat k problémům jednotlivých areálů individuálně. Prvním krokem k nalezení nových, nebo také stávajících hodnot v území, je vypracování územní studie, která prověří možnosti proměny takového území.

Nyní pouze částečně využívaná výrobní a skladovací zóna Dubinské Kaštánky skrývá hodnoty a potenciál, který lze dále dobře využít. Tato práce obsahuje nejvhodnější a zároveň inovativní návrh proměny tohoto místa. Pro změny v území, nejsou důležité pouze přínosy revitalizované lokality, ale současně řešení již nastalých problémů v území a hledání nových přínosů pro širší okolí. Problémová místa, limity a hodnoty území byly nejprve identifikovány pomocí analýz. Následně byla vypracována územní studie. Práce seznamuje s celým procesem proměny výrobního areálu územní studií na řemeslný park.

2. Cíle

Cílem práce je vypracování územní studie lokality Dubinské Kaštánky v souladu s územně plánovací dokumentací. Základními milníky pro dosažení cíle jsou vypracování analýzy území a návrhu územní studie.

3 Metodika

Pro vypracování územní studie bylo nutné seznámit se s danou lokalitou, dále vypracovat návrh územní studie a poté tento návrh zpracovat v rozsahu územní studie.

Analytická část byla zpracována v rozsahu analýzy širších vztahů, historické analýzy, přírodní analýzy, analýzy dopravní infrastruktury, analýzy technické infrastruktury, analýzy vlastnických poměrů v území, analýzy územního plánu a doplňujících informací získaných osobní prohlídkou. Ze závěrů těchto analýz byly vymezeny limity území, hodnoty území a problémy v území. Každá z analýz byla doplněna grafickou přílohou znázorňující zjištěná fakta.

Návrh územní studie byl především tvůrčím procesem s velkým autorským vkladem. Při tvorbě nového návrhu byla zohledněna předchozí zjištění z analytické části, požadavky územního plánu, dále byla respektována doporučená konstrukční řešení a normové požadavky. Vzhledem k velké rozmanitosti možného řešení vzniklo více variant návrhů. Návrhy byly zpracovány v grafické podobě a doplněny textovou částí. Z navržených řešení bylo nutné vybrat tu nejvhodnější variantu pro další zpracování v rozsahu územní studie. Výběr varianty byl proveden na základě posouzení výhod a nevýhod jednotlivých návrhů.

Územní studie byla zpracována dle vybrané nejvhodnější varianty v kombinaci s podklady z analytické části v podrobnějším měřítku a normových požadavků. Územní studie obsahuje řešení funkčního využití, dopravní infrastruktury, technické infrastruktury, zeleně a dále je doplněna o výkresem řezů a perspektivy. Jednotlivá řešení byla zpracována graficky a doplněna textovou částí.

Předpokládaný vlastní přínos v bakalářské práci je zejména v tvůrčí činnosti při zpracování návrhů nového řešení území a způsobu řešení jednotlivostí v územní studii, které předpokládají komplexní znalosti této problematiky ve všech souvislostech.

Grafické výstupy byly zpracovány pomocí počítačových programů Auto CAD 2012 CZ a CorelDRAW X5. Pro převod z digitální podoby formátů .dwg, byl použit program PDFCreator, který umožňuje jednoduchý převod do formátu .pdf a .jpg.

4 Literární řešerše

4.1 Legislativa

4.1.1 Územní studie

„Územní studie navrhuje, prověřuje a posuzuje možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí“. (Z. 183/2006 Sb.) *„Územní studií lze prověřovat a posuzovat jakékoliv změna v území bez většiny formálních náležitostí“.* (územní studie) Územně plánovací podklady jsou tvořeny územně analytickými podklady a územními studiemi: *„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“.* (Z. 183/2006 Sb.) Územní studie je tedy vhodným nástrojem pro zpracování nového uspořádání území s částečně vymahatelnými legislativními závazky a důsledky.

4.1.2 Nástroje územního plánování

Základními dokumenty, které komplexně monitorují stav území a jeho vývoj, jsou Územně analytické podklady (dále jen ÚAP), které jsou povinně neustále pořizovány pro celé území celé ČR. ÚAP jsou podkladem pro pořizování politiky územního rozvoje (dále jen PÚR), pro pořizování územně plánovací dokumentace (dále jen ÚPD), včetně jejich aktualizací a změn. Dále jsou podkladem pro vyhodnocování jejich vlivu na udržitelný rozvoj, posuzování vlivu záměrů na životní prostředí a v neposlední řadě jsou podkladem pro rozhodování stavebních úřadů v obcích, které nemají pořízení územní plán (dále jen ÚP).

Pořizování ÚAP a jejich průběžná aktualizace je povinna jak pro obce s rozšířenou působností (dále jen ORP), tak pro kraje. ÚAP jsou tedy pořizovány ve dvojí podrobnosti. Krajské úřady pořizují ÚAP v podrobnosti nezbytné pro zpracování zásad územního rozvoje (dále jen ZÚR) a úřady územního plánování v podrobnosti pro zpracování územních plánů a regulačních plánů (dále jen RP). Údaje o území zahrnují informace o stavu území, o právech, povinnostech a omezeních v území, o záměrech na provedení změn v území a formální data o jejich pořízení, zpracovateli a nabytí platnosti. Údaje pořizovateli předává tzv. poskytovatel. Poskytovateli ÚAP jsou orgány veřejné správy, nebo jím zřízená právnická osoba, vlastníci dopravní i technické infrastruktury. Podklady jsou dodávány v digitální podobě, bezodkladně po jejich vzniku či zjištění. ÚAP obsahují podklady pro **a) rozbor udržitelného rozvoje území**, které se skládají z vyhodnocení stavu a vývoje území, dále z hodnot

území, limitů využití území a vyhodnocení záměrů na provedení změn v území, **b) rozbor udržitelného rozvoje území**, který se skládá z vyhodnocení udržitelného rozvoje území (SWOT analýza), dále z vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek a určení problému k řešení v ÚPD. (Z. 183/2006 Sb.) Využívání informací ÚAP je nejsnadnější a nejvyužívanější způsob získávání podkladů pro projektovou územně plánovací činnost projektanta při tvorbě územně plánovací dokumentace a územní studie, také proto, že údaje se zveřejňují způsobem umožňující dálkový přístup. Rozborem ÚAP, doplněným dalšími analýzami a osobní opakovanou návštěvou řešeného území lze získat velmi přesný obraz o stavu území.

4.1.3 Územní plán

„Územní plán stanoví základní koncepci rozvoje území obce, ochrany jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání, uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury; vymezí zastavěné území, plochy a koridory, zejména zastavitelné plochy a plochy vymezené ke změně stávající zástavby, k obnově nebo opětovnému využití znehodnoceného území, pro veřejně prospěšné stavby, pro veřejně prospěšná opatření a pro územní rezervy a stanoví podmínky pro využití těchto ploch a koridorů“. (Z. 183/2006 Sb.)

„Územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje“. (Z. 183/2006 Sb.) *„Územní plán je závazný pro pořízení a vydání regulačního plánu zastupitelstvem obce, pro rozhodování v území, zejména pro vydávání územních rozhodnutí územního rozvoje“.* (Z. 183/2006 Sb.)

„Podkladem pro zadání územního plánu jsou územně analytické podklady, doplňující průzkumy a rozbor, popřípadě územní studie“. (Vyhl. 500/2006 Sb.)

Územní plán je tedy velmi účinným nástrojem pro regulaci vývoje v území obcí a měst. Jeho podřízenost územně plánovací dokumentaci vyššího stupně je logická a zásahy nadmístního významu mají přednost před potřebami samotných obcí. Platnost tohoto územně plánovacího dokumentu je v podstatě zavazující vůči všem účastníkům zasahujícím do území. Územní studie je jedním z nejkompexnějších podkladů pro tvorbu územního plánu, neboť navržené směny, územní studií, jsou podrobeny rozboru a ověření různých možných řešení a ve výsledku svým provedením doporučují to nejlepší řešení.

4.1.4 Mapové podklady

„Mapovými podklady pro zpracování územně analytických podkladů a územně plánovací dokumentace jsou katastrální mapa, Státní mapa, Základní mapa České republiky a Mapa České republiky; Pro účely územního plánování je možné mapový

podklad doplnit na základě skutečností zjištěných vlastním průzkumem území“. (Vyhl. 500/2006 Sb.) „*Při územně plánovací činnosti se jako mapový podklad dále využívají technické mapy, pokud je má pořizovatel k dispozici“.* (Vyhl. 500/2006 Sb.) Dostupnost výše zmíněných mapových podkladů je ve všech případech možná dálkovým přístupem, přes internet a zvyšuje to jejich atraktivitu. Stávající legislativa přirozeně připouští doplnění oficiálních podkladů vlastními průzkumy, pozorováním a vlastním zjištěním. Takovéto doplňující informace jsou často hodnotné, neboť nemusí být vždy postižitelné běžnými analytickými postupy.

4.2 Analýzy území

4.2.1 Posouzení území

Analýza širších vztahů zkoumá souvislosti v měřítku obcí či regionů a jejich vzájemných vztahů, kterými se navzájem ovlivňují. Takový pohled je důležitý například z hlediska vyjížděky či dojížděky do zaměstnání nebo za vzděláním apod. Podkladem pro zpracování analýzy širších vztahů jsou mapy v měřítkách 1:100 000, 1:50 000 nebo 1:20 000, informace ze statistik aj.. Grafická část bývá zpracována jako mapa s vyjádřením vztahů řešené obce s okolím a bývá doplněna informacemi o vzdálenostech k nejbližším ovlivněným či ovlivňujícím centrům. V textové části jsou tyto vlivy a vztahy popsány včetně popisu údajů statistik o vyjížděce a dojížděce.

Historická analýza území má velkou vypovídací schopnost o vývoji sídel i krajiny a o možném trendu dalšího vývoje. Zachycuje výkyvy v rozvoji území, zjišťuje jejich důvody i důsledky. Bývá zpracovávána dle historických map, dostupné literatury a nejrozličnějších vyobrazení území (obrazy, gobelíny, rytina apod.) a v případě podrobného rozboru i nedávné minulosti, lze využít informací od pamětníků, z fotografií a pohlednic a dalších zdrojů. Grafická část je tvořena mapou, která zachycuje, různými barevnými odstíny, stavby a cesty v jednotlivých obdobích historie. Textová část bývá tvořena časovou osou s popisem jednotlivých událostí, které ovlivnily vývoj území, včetně komentáře autora, který popisuje příčiny a důsledky těchto událostí.

Přírodní analýza území popisuje stav přírodních prvků v území, jak z hlediska jejich pozice, tak z hlediska jejich druhu či kvality a vlivu nebo návaznosti na lokalitu. Vzhledem k požadavku na ochranu přírody jsou zjištěné prvky často limitující i pro další rozvoj v území a jejich význam nelze podceňovat. Navíc ve většině případů jde o prvky, pro které se vztahuje ochranné pásmo, a to je také nutné při plánování změn v území respektovat. Informace o přírodních prvcích jsou získávány z nejrozličnějších mapových podkladů, včetně leteckých snímků a terénním průzkumem. V grafické části této analýzy jsou zakresleny jednotlivé plochy, či body

přírodních prvků vyskytujících se na území, včetně jejich popisu a vymezení ochranného pásma. Textová část obsahuje podrobnější popis jednotlivých prvků a vlivu, který mají na území.

Analýza dopravní infrastruktury je rozbořem dopravní obslužnosti daného území. Vypovídá o polohovém rozmístění dopravní sítě pro motorová vozidla, pro cyklisty, pro pěší, pro železnici a jiné dopravní prostředky, včetně doplňkových ploch (např. parkování, odpočívadla apod.), dále určuje jejich kategorie a označení. Na územích v blízkosti letiště jsou zde navíc popsány jednotlivé vzletové a přiletové koridory. Jako podklady pro zpracování této analýzy jsou vhodně nejrůznější mapové podklady, při podrobnější analýze území je též vhodný terénní průzkum, který prověří zejména pěší a cyklistické cesty, které mapy často neobsahují. Grafická část vykresluje jednotlivé polohy dopravních cest a graficky odlišuje jejich funkci a kategorii. V textové části jsou jednotlivé dopravní cesty popsány, včetně objektivního komentáře autora o problémových úsecích a křižovatkách.

Analýza technické infrastruktury vypovídá o polohách, dimenzích a ochranných pásmech jednotlivých sítí technické infrastruktury, jako jsou například elektřina, vodovod, kanalizace, plynovod, komunikační rozvody, koridory komunikačních paprsků apod.. Tyto údaje jsou zjišťovány na základě vyjádření k existenci sítí od jednotlivých vlastníků, nebo správců sítí technické infrastruktury, kteří zakreslí polohu sítě, včetně hloubky uložení její dimenzi a ochranné pásmo. V případě uzavřených samostatných areálů postavených před rokem 1989, například průmyslových podniků, jsou rozvody často nedohledatelné, neboť dokumentace k nim neexistuje, nebo není kompletní. V grafické části jsou vykresleny a barevně odlišeny veškeré sítě v území. V textové části jsou popsány dimenze a ochranná pásma jednotlivých sítí, včetně jejich provozovatelů či vlastníků.

Analýza vlastnické infrastruktury vypovídá o rozložení jednotlivých vlastníků pozemků v území a odhalí vlastníky s velkým podílem pozemků v území. Takové informace lze v územním plánování využít v rámci projednávání a prosazování zájmů v území a v optimalizaci nastavení hranic jednotlivých opatření. Vlastnická struktura je zjištěna dle informací o pozemcích a jejich vlastnících z volně přístupného informačního portálu českého úřadu zeměměřičského a katastrálního. Grafická část obsahuje katastrální mapu s vybarvenými plochami jednotlivých parcel, přičemž každý vlastník je odlišen jinou barvou. Textová část vyjmenovává jednotlivé vlastníky a jejich parcely včetně výměr. (Gruberová), (Herzog, 2014), (přírodní prostředí)

4.2.2 Zhodnocení území

Na základě provedených analýz lze stanovit limity, které omezují či regulují možné **zásahy v území**, jako jsou například ochranná pásma, koridor radioreléového paprsku, ÚSES, památkově a archeologicky chráněná území apod. Grafická část vyjadřuje veškeré známé limity a omezení v území. V textové části jsou jednotlivá omezení popsána včetně stanovení podmínek, která jsou chráněna.

Dále lze z provedených analýz určit **hodnoty území**, které rozdělujeme na kulturní, přírodní a civilizační. Nalezené hodnoty jsou podstatné pro navrhování, neboť je vhodné co nejvíce využít jejich potenciál a jejich význam návrhem zdůraznit, využít či rozšířit. V grafické části je znázorněno, kde se hodnoty nacházejí, jaký rozsah a význam pro území mají. V textové části jsou nalezené hodnoty popsány včetně jejich důležitosti a způsobu ochrany.

Problémy v území je nutné nejprve určit, poté zdůvodnit a nakonec znázornit. Součástí územně analytických podkladů je i rozbor udržitelného rozvoje území. A právě součástí tohoto rozboru je určení problémů k řešení v územně plánovacích dokumentech. Problémy, nebo-li závady lze dělit na urbanistické, dopravní a hygienické. Nalezené problémy mohou dále vytvářet střety mezi sebou navzájem, nebo vytvářet střety s limity využití území, či jiné ohrožení, například rizikovými přírodními jevy, nebo povodněmi. (Hurníková), (Hurníková, 2012), (limity)

4.3 Navrhování území

4.3.1 Plochy průmyslu

Výrobní areál, též výrobní zóna: „*je všeobecně vysvětlován jako ucelený soubor kompaktních univerzálních objektů vhodných pro lehkou, hygienicky nezávadnou výrobu s účelně vyřešenou dopravou a velkým podílem zeleně mezi jednotlivými objekty. Provoz v těchto zónách je kompletně situován uvnitř objektů, jež jsou zpravidla bez oplocených dvorů, s možností volného pohybu návštěvníků. Výrobní zóna je tedy uceleným komplexem průmyslu a služeb s řadou integrovaných funkcí odborného charakteru*“. (průmyslové zóny) Je vhodně upřesnit, že této definici ovšem neodpovídá anglický výraz *Brownfields*, kterým v pravém slova smyslu chápeme pozemek, stavbu, nebo zónu, která je nevyužívána, nebo je využívána jen částečně a dochází k jejímu chátrání. Tedy *Brownfields* je územím, které není možné bez problémů užívat, bez procesu jeho regenerace. Průmyslové areály jsou též definovány územními plány, vymezením ploch funkčního využití výroba a skladování, nebo průmyslová výroba, výroba a služby, nerušící výroba, služby a obchod apod. **Průmyslovým areálem** lze také rozumět vědeckotechnický park. (czechinvest)

Průmyslové areály jsou rozděleny dle požadavků na velikost území: strategické průmyslové zóny - 200 ha, nebo 100 ha v zastavěném území; průmyslová zóna středního charakteru - 10 ha, nebo 5 ha v zastavěném území. Poměrně velké množství opuštěných zón převyšuje stávající poptávku. Zvýšený počet zón, než bylo potřeba, byl při plánování v období komunismu i letech minulých považován za správný postup pro zajištění konkurenceschopného prostředí. Lze předpokládat, že tato konkurence při výběru navrhovaných rozvojových zón už zafungovala a v dalších letech dojde k redukci počtu a rozloh zón, které nebyly úspěšné. Příklady takového postupu již existují. Neplatí to zcela a některé zóny dosud nevyužité mohou být ještě v dalším období využity, např. vlivem dostavby dopravní infrastruktury. (průmysl ČR, 2011)

Snižování ploch a množství průmyslových areálů je předvídatelné z ekonomických důvodů, neboť zábor území a jeho zablokování bez možnosti efektivního využití je nežádoucí, území je možno využít pro jiné efektivnější účely. Příkladem je mnoho velkých nebo i strategických zón, které jsou bez využití, již není hlavním požadavkem takovou oblast obsadit jediným majoritním vlastníkem, spíše dochází k rozdělování zón a jejich využívání jinými investory za dosažením cíle co největší obsazenosti ploch. (průmysl ČR, 2011)

Důležitý je i pohled z urbanistického hlediska, který apeluje na omezování nového vymezování ploch pro průmyslové zóny, zejména z důvodu zachování relativně přírodní příměstské krajiny. (průmysl ČR, 2011)

4.3.2 Proměny průmyslu

„Areály velkých průmyslových závodů náleží bohužel zpravidla k nejméně prozkoumaným a nejméně zdokumentovaným částem měst. Většina průzkumů a územně plánovacích záměrů končí u hranice závodového území, neboť jeho zástavba a vnitřní prostorové vztahy jsou považovány za autonomní systém“. (Štědrý, 2001)

Trendem posledních desetiletí je zavírání, nebo alespoň snižování tradiční výroby v průmyslových lokalitách v zastavěných částech měst a tím dochází ke vzniku tzv. Brownfields. Taková území jsou ve hledáčku nejrůznějších developerů, zejména díky velké zastavěné či zastavitelné ploše, která bývá dobře dopravně napojena i zdroje technické infrastruktury bývají dostatečně dimenzovány a často se nacházejí v blízkosti městských center. Revitalizací takovýchto oblastí lze výrazně zasáhnout do celistvosti, funkčnosti a charakteru území a proto je každému takovému projektu (záměru) věnována patřičná pozornost. Takové plochy se stávají předmětem zájmu nejrůznějších skupin, které sledují a prosazují své zájmy. Jde o ekonomické zájmy

vlastníků, investorů, provozovatelů a ručitelů, dále zástupců měst a státní správy, zástupců ekologických hnutí, skupin chránících památky, ale i odborná veřejnost z řad architektů, urbanistů a územních plánovačů. Často jsou zájmy **těchto skupin** různorodé a protichůdné a i proto se revitalizace brownfields stává tématem širších diskusí a plánování bývá obtížné a komplikované. (průmysl ČR, 2011)

Trendem posledních let je: „Vznik dalších výjimečných industriálních budov, výrobních hal či logistických a skladovacích areálů - potažmo architektury, která bude pozitivně ovlivňovat okolí a stane se impulsem pro další architektonický rozvoj v různých lokalitách České republiky“. (katalog, 2011)

V současné době neexistuje jednotný přístup k architektuře průmyslových staveb a portfolio českých realizací: „... prezentuje všechny pozice současné architektury od minimalismu přes „zelený“ přístup, klasickou high-tech architekturu až po „kapotáž“. (katalog, 2011)

Zvýšený zájem o estetické vyznění a prezentaci podniku dokládá následující zkušenost: „... příjemná setkání s osvědčenými investory, kteří nevnímají pouze finanční efekt své činnosti..., ... podpořili i estetickou a kulturně-společenskou návstavbu svých industriálních opusů“. (katalog, 2011), svědčí o posunu v myšlení investorů.

Revitalizaci lze chápat jako oživení a vylepšení čtvrti pro kvalitnější sociální a ekonomické využití. Přeměna nevyužívaných areálů na administrativní, obchodní či obytné prostory vnáší do často upadajících lokalit nový život díky zvýšenému počtu obyvatel, firem a zejména nových aktivit. Vzniká nová image území, která ne vždy musí vycházet z historických vazeb a souvislostí, a často vzniká až po odstranění stávajících staveb na tzv. „zelené louce“.

Konverze území je proces, při kterém nejsou odstraňovány budovy, ale mění se jejich účel a funkční využití. Budova či soubor budov je zachován, opraven a modernizován. Takový přístup je šetrný k průmyslovému dědictví a nepozbývá původní industriální atmosféry místa. (wikipedie)

Provedených realizací nových proměn původně průmyslových areálů lze nalézt velké množství, jak v České republice, tak v zahraničí. Takové realizace se stávají častým tématem rozsáhlých diskusí již v době projektové přípravy, ale zejména v době uvedení do života. V současnosti lze přestavby Brownfields hodnotit i zpětně a získávat tak cenné ponaučení, zda záměr odpovídá výsledku.

Nové využití areálu je především otázkou podnikatelského záměru investora v rámci vymezených územních a jiných omezení a finanční připravenosti pro budoucí investici. Sledováním vývojových trendů a hledáním v nich nových

příležitostí a odhalování riziky a hrozeb se zabývá **marketingový výzkum**. (Žáček, 2010)

Provedením marketingového výzkumu pro konkrétní podnik by charakter areálu bylo jistě konkrétnější.

„Druhy zón pro podnikání: 1) Průmyslové zóny - soubor převážně zpracovatelských druhů průmyslu. 2) Podnikatelské zóny smíšeného typu - soubor kombinace činnosti výrobní, servisní a skladové s obchodními. Předpokládá průmysl ekologicky bezproblémový. 3) Podnikatelské inkubátory - podporují začínající malé firmy a to nabídkou výhodného pronájmu ploch, poradenských a marketingových služeb. Předpokládá se rozvoj a vznik technologických center a vědeckotechnických parků. 4) Vědeckotechnický park - zakládané s důrazem na inovační aktivity a vědeckovýzkumnou činnost. Výroba se připouští pouze na základě špičkových technologií. 5) Řemeslné parky a dvory - jsou zakládány pro malé a střední firmy zpravidla na nájemném principu.“ (Štědrý, 2001)

4.3.3 Stavby pro výrobu

„Industriální stavby mají spoustu specifik a omezení daných nejrůznějšími předpisy, které se snažím využívat ve svůj prospěch. Ideální je z omezení vytvořit výhodu a někdy ji i zvýraznit a postavit na tom celý koncept. Je to sice nejnáročnější, ale zároveň naprosto základní věc, protože vše musí být naprosto funkční a provozuschopné.“ (katalog, 2011) Z těchto důvodů je velmi obtížné navrhování výrobních zón tzv. „na slepo“ i z ohledem na neustálý technický pokrok, který může zásadně změnit požadavky na rozměry a třeba i napojení technické infrastruktury výrobních prostor.

„Malé podniky jsou takové, ve kterých převažuje řemeslný charakter výroby, střední podniky jsou přechodným typem a mohou dle situace přebírat vlastnosti malých nebo velkých průmyslových podniků.“ (Štědrý, 2001)

Při obecném projektování staveb pro výrobu je vhodné vycházet z předpokladů platných pro univerzální provozovnu.

Konstrukční požadavky halových systémů pro malé a střední výrobní podniky dle Štědrého:

- nejmenší nájemní jednotkou - 150 až 200 m²,
- rozpony konstrukcí od 6 x 6 m do 12 x 12 m,
- rozpony lodí od 12 m do 18 m, jednopodlažní systémy až do 24 m,
- konstrukční výška podlaží služby 3,6 resp. 3,3 m,
- konstrukční výška podlaží etážových systémů od 3,6 do 5, 4 m,
- konstrukční výška halové stavby od 4,5 do 6,0 m,

- hloubka objektu min 10,8 m.

4.3.4 Dopravní řešení

„Speciální objekty pro nakládání a vykládání zboží z nákladních automobilů mají mnoho různých forem. Tou nejjednodušší podobou jsou nakládací a vykládací rampy, tvořící funkční součást objektů.“ (Kotas, 2007)

Bezpodmínečnou podmínkou dobře fungujícího výrobního či průmyslového areálu je jeho ideální poloha v kontextu kvalitního a kapacitního dopravního napojení. Velkou výhodou pro samotný komplex, ale i celé území je co nejkratší vzdálenost os připoje na dálnici, nebo rychlostní komunikaci. (Kotas, 2007)

Parkování nákladních automobilů a parkování osobních automobilů podrobně řeší norma ČSN 78 6056. V obecnější rovině tuto problematiku řeší publikace zpracovávající přehledy norem a bývají používanou příručkou projektantů, jsou to Navrhování staveb, Neufert Emrst, CONSULTINVEST 2000, Praha a Dopravní systémy a stavby, Kotas Patrik, Nakladatelství ČVUT 2007.

Dle výše uvedených zdrojů, je doporučené stanovení poloměru otáčení, u příjezdové komunikace, v převážně výrobní oblasti, pro nákladní soupravy, stanovena na 12 m.

Dle ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací, jsou údaje pro odstavné a parkovací plochy: *„u podniků, závodů, výstavních a veletržních hal uvedeny pouze orientačně a musí být upraveny podle místních podmínek, jako je vzdálenost zastávek nebo stanic hromadné dopravy, vícesměnný provoz atd.“* (ČSN 73 6110)

4.3.5 Řešení technické infrastruktury

Dle ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací: *„se podzemní vedení technického vybavení uložená v prostoru místních komunikací navrhuji podle ČSN 73 6005, ČSN 73 7505, ČSN 75 5630, ČSN 75 6230 a případně dalších předpisů“*. (ČSN 73 6110) Je tedy zřejmé, že podrobná řešení vedení jednotlivých sítí je záležitostí specialistů a odborníků, kteří znají normová omezení a doporučení, kterým předchází obtížný průzkum stávajících rozvodů, jejich polohy a dimenzí.

Dle (Jetel) existují čtyři postupné principy řešení technické infrastruktury: *„1. Rozhodnutí o geometrické struktuře, 2. Rozhodnutí o způsobech ukládání IS, 3. Rozhodnutí o základních parametrech a 4. Zajištění koordinace v zastaveném území“*.

Způsoby uložení, odstupové vzdálenosti sítí aj. jsou stanoveny normou ČSN 73 6005 - Prostorové uspořádání sítí technického vybavení.

4.3.6 Likvidace dešťových vod

K návrhu vsaku je nutné znát koeficient vsaku, zastavěnou plochu haly a velikost zpevněné plochy. Na základě těchto informací bude navržen počet vsakovacích modulů. *„Pak stačí vykopat dostatečně velkou jámu, na dno nasypat cca 10 cm štěrkovpísku, položit geotextilii a na ní vsakovací moduly, dále zajistit odvětrání, objekt zabalit geotextilií a obsypat štěrkem, nakonec vše zahrneme zeminou“.*
(glynwed)

Odpařování dešťové vody z vegetační střechy, má na problematiku její likvidace zásadní vliv. Vegetační střecha (též zelená střecha) je klasicky řešenou plochou střechou, která je navíc vybavena vrstvou proti prorůstání kořenů, hydroakumulční vrstvou a vrstvou zeminy pro růst vegetace nejrůznějšího typu. Z takovýchto střech odtéká jen asi 10% vody, která na střechu spadne. Existují i zelené střechy, které žádný odtok nemají. Realizací zelené střechy se problémy s likvidací dešťových vod sníží na 0 až 20%, v porovnání se střechami z pevné krytiny s přímým odtokem.
(tzb-info)

5 Analytická část

V této části byla provedena a zpravována šetření stávajícího stavu území, jeho charakteristiky a byly provedeny odborné analýzy. Z vyhodnocení a shrnutí těchto šetření byly zpracovány výstupy analýz.

5.1 Charakteristika území města Dobříš a území Dubinské

Kaštánky

Dubinské Kaštánky se nacházejí v severní části Dobříše a město Dobříš se nachází ve Středočeském kraji, okrese Příbram, cca 30 km jižně od Prahy a cca 15 km severně od Příbrami. Dobříš leží při trase rychlostní komunikace R4 vedoucí z Prahy do Příbrami, též jižně v podhůří Brd, u tří rozlehlých rybníků Papež, Koryto a Huťský rybník, které jsou napájeny Trnovským potokem.

Dobříš je městem tvořící místní regionální centrum, které poskytuje služby a příležitosti okolním venkovským oblastem, je obcí s rozšířenou působností (ORP). Počet obyvatel je 8 802, katastrální plocha je 5 342 ha. Obec zaznamenává trvalý nárůst obyvatel, jak z přirozeného přírůstku, tak ze salda migrace obyvatel, pro rok 2013 v celkové výši 53 obyvatel. V Dobříši je poměrně vysoká nezaměstnanost a to 9,89%, přesto je zde 402 dosažitelných uchazečů o práci (4,57%). Technická vybavenost obce je odpovídající její velikosti, nechybí zde veřejný vodovod a kanalizace, ČOV, plynovod, hasičský záchranný sbor, oddělení policie ČR i městské policie. Kulturní vyžití v městě nabízí knihovna, muzeum, galerie, středisko pro volný čas dětí a mládeže, sakrální stavby aj. V Dobříši jsou tři mateřské školy, tři základní školy a jedna základní umělecká škola. Sport a rekreaci v městě nabízí atletický stadion, veřejné hřiště, tělocvična, zimní stadion aj. V Dobříši jsou bohatě zastoupené zdravotnické služby, kromě ambulantní péče, nemocnice a záchranné služby. V rámci sociální oblasti je zde domov pro seniory a dvě nízkoprahová zařízení pro děti a mládež. V oblasti hospodářské činnosti je zde 1 801 podnikatelů fyzických osob, 286 subjektů právnických osob, z toho 842 subjektů bez zaměstnanců, 161 mikropodniků (1-9 zaměstnanců), 30 malých podniků (10 - 49 zaměstnanců), 12 středních podniků (50 - 249 zaměstnanců) a jeden velký podnik (více než 249 zaměstnanců) (www.czso.cz).

Řešené území Dubinské Kaštánky se nachází při severním okraji města Dobříš v blízkosti železniční tratě. Zahrnuje pět výrobních a skladovacích areálů, které dříve tvořily jediný celek průmyslové zóny a zaujímají plochu 5,75 ha. Tato roztržitost vnáší do lokality mnohé problémy, a to zejména s dopravním napojením, které zatěžuje okolní plochy zástavby pro rodinné bydlení, neboť areály

jsou v současnosti částečně provozovány. Území Dubinské Kaštánky nelze dále rozšiřovat, protože je omezeno železnicí, lesem, hlavní silnicí a zástavbou rodinných domů. Pozemek je pozvolna svažité s průměrným sklonem 2 - 6% od severu k jihu. Volné prostranství tvoří zejména zpevněné plochy s asfaltovým povrchem. Stavby jsou výrobního charakteru halového typu se sedlovými střechami s mírným sklonem. Budovy jsou udržované, ale bez tendence o zlepšení estetického vzhledu. Území je celkově výrobního, neosobního charakteru, s nedostatkem zeleně a nedořešenou dopravní obslužností jednotlivých areálů.

5.2 Popis současného stavu území Dubinské Kaštánky

Území Dubinské Kaštánky, je rozděleno ulicí, lemovanou „kaštanovou“ alejí, s poetickým názvem Dubinské Kaštánky, téměř na dvě poloviny. Západní část je součástí města Dobříš a bezprostředně k ní patří. Východní část správně spadá pod obec Stará Huť, ale je od života i zástavby obce oddělena rychlostní silnicí R4 a několika poli. Řešená lokalita je vymezena, od západní strany, ulicí Pražská, od jihu železniční regionální tratí Dobříš - Vrané nad Vltavou, severní hranice je vymezena hranicemi pozemků výrobní zóny a zástavby s rodinnými domy a od východu je lokalita vymezena východní hranicí pozemku parcelní číslo (dále jen parc.č.) 230/1, k.ú. Stará Huť, která tvoří předěl mezi pozemkem lesa a polem. Celková plocha řešeného území je 5,75 ha.

Lokalita se skládá z pěti různých výrobních či skladovacích areálů, jak je patrné z výkresu Stávající stav (příloha č. 1). Jednotlivé výrobní areály jsou označeny písmeny A až E. Každý areál je samostatně oplocen a má vlastní vjezd a vchod.

Areál A se nachází v jižní části u západní hranice a jsou zde postaveny tři budovy. První budova A.1 je ubytovna pro dělníky. Jde o stavbu přízemní se sedlovou střechou. Zastavěná plocha je 540 m². Druhá budova A.2 je autoopravna. Stavba je halového typu z ocelové konstrukce s plechovým opláštěním o zastavěné ploše 560 m². Třetí stavbou A.3 je přístřešek čerpací stanice s jedním stojanem pro doplňování pohonných hmot o zastavěné ploše 60 m². Tento areál je dopravně napojen dvěma vjezdy. Jižní vjezd je z příjezdové cesty napojující se na ul. Pražská. Severní vjezd je nepoužíván a je zavřen vraty, jeho napojení je možné přejezdem přes chodník na ul. Pražská. Zpevněné plochy jsou asfaltované, nezpevněné plochy jsou zatravněné. Areál se mírně svažuje od severu k jihu s převýšením cca 5 m.

Areál B se nachází v jižní části západně od ul. Dubinské Kaštánky. Na jeho ploše je postaveno šest budov. Pozemek se svažuje od severu k jihu s převýšením cca 5 m. B.1 je budova bývalé vrátnice, která je bez užitku, jde o zděný přízemní objekt o zastavěné ploše 45 m². Objekty B.2 a B.3, jsou postaveny shodným konstrukčním

systémem, a to z ocelových nosné konstrukce s vyzdívanými stěnami. Jde o výrobní a skladovací haly vzduchotechniky, kde je jejich východní část postavena do dvou nadzemních podlaží, která jsou užívána k administrativním účelům. Celková zastavěná plocha jedné haly je 1170 m² a jsou zastřešeny sedlovou střechou. U haly B.3 je navíc přistavěna nákladová rampa o ploše 190 m². Budova B.4 a B.5 jsou určeny pouze pro skladování, bez zázemí pro zaměstnance. Mají sedlovou střechu a jsou přízemní. Hala B.4 má zastavenou plochu 560 m² a je postavena z ocelové nosné konstrukce s vyzděnými stěnami a přistavěnou rampou o ploše 50 m². Hala B.5 je nejstarší stavbou v areálu, je zděná a má zastavěnou plochu 540 m². Budova B.6 je dvoupatrová o zastavěné ploše 165 m². První nadzemní podlaží je určeno pro skladování a druhé pro administrativu. Stavba má sedlovou střechu. Budovy B.1 až B.5 jsou postaveny podélně s vrstevnicemi a vhodně využívají převýšení terénu tak, aby ze severní strany byl vstup do budovy možný přímo z přilehlého terénu a u jižní strany jsou umístěny nákladové rampy pro snadnou vykládku / nakládku z přistaveného nákladního automobilu. Veškerá plocha tohoto areálu je vyasfaltovaná, kromě úzkého pásu podél ulice Dubinské Kaštánky, který je zatravněn. Areál je dopravně napojen z příjezdové cesty u jiho-východního rohu na ulici Pražská a dále u jiho-západního rohu na ulici Dubinské Kaštánky.

Areál C je největší a jako jediný je umístěn východně od dělicí ulice Dubinské Kaštánky. Pozemek je trojúhelníkového tvaru, je svažité od severu k jihu s převýšením cca 5 m. Pozemek je téměř celý vyasfaltovaný, kromě tří zatravněných pruhů podél obvodu pozemku. Stavba C.1 je nejnovější stavbou v celém areálu a jedná se o přístřešek s ocelové konstrukce opláštěný ze stran a ze zadu plechem, celá přední strana je otevřena. Střecha je jako jediná pultová. C.2 a C.3 jsou postaveny z ocelové nosné konstrukce s vyzděnými stěnami a sedlovou střechou. Ve východní části je stavba řešena do dvou nadzemních podlaží, která slouží jako administrativní část. Díky orientaci budov vůči svahu jsou stavby postaveny na masivních vyrovnávacích soklech. Zastavěná plocha budovy C.2 je 1040 m² a rampa má plochu 85 m². Objekt C.3 má zastavěnou plochu 1255 m² a rampa je o ploše 135 m². Do areálu je zavedena železniční vlečka, která je podél svého konce v délce cca 50 m vybavena nakládací / vykládací rampou. Vlečka je funkční schopná provozu. Celý areál je dopravně napojen jediným vjezdem u jiho-západního rohu, přejezdem pultovou se spádem k ulici. Vnitřní skladovací plochy jsou rozděleny do jednotlivých úrovní dle klesajícího terénu. Zastavěná plocha přístřešku je 560 m². Skladovací a výrobní haly přes ulici Dubinské Kaštánky na příjezdovou cestu vedoucí na ulici Pražská.

Areál D je umístěn v severní části a přiléhá od východu k ulici Dubinské Kaštánky a od severu k zahradám rodinných domů. Pozemek je mírně svažité s převýšením 0,75 - 1,25 m od severu k jihu. Areál je téměř celý vyasfaltovaný, kromě ostrůvku vzrostlých stromů v jiho-východním koutu pozemku. Budova D.1 je halou pro skladování elektro materiálu, je jednopodlažní se sedlovou střechou z ocelové konstrukce s vyzděnými stěnami o zastavěné ploše 580 m². Budova D.2 je malá zděná stavba sloužící jako sklad o zastavěné ploše 25 m². D.3 je administrativní, přízemní, zděný objekt se sedlovou střechou o zastavěné ploše 330 m². Areál je dopravně napojen jediným vjezdem přímo na ulici Dubinské Kaštánky a pak na ulici Nad Prachandou, která vede přes obytnou oblast rodinného bydlení v rodinných domech.

Areál C je umístěn v severní části a navazuje na areál D. Pozemek je mírně svažité s převýšením 2 - 3 m. Podél severní hranice a části východní a západní hranice sousedí se zahradami rodinných domů. Jeho jižní část západní hranice sousedí s pozemkem kolem bytového domu. Severní část pozemku za budovami je zatravněna, ostatní plochy jsou asfaltované. Budova E.1 je přízemní z ocelové konstrukce s vyzděnými stěnami a slouží jako výrobní hala elektro výrobků a administrativním zázemím v její západní části. Zastavěná plocha je 770 m². Stavba E.2 a E.4 jsou skladovací přízemní haly z ocelové konstrukce s vyzděnými stěnami a sedlovými střechami. E.2 má zastavěnou plochu 150 m² a E.4 má zastavěnou plochu 210 m². Objekt E.3 je využíván výrobě a montáži elektro výrobků. Hala je z ocelové nosné konstrukce se zděnými stěnami a sedlovou střechou o zastavěné ploše 475 m². Budova E.5 je zděným skladem o zastavěné ploše 20 m². Areál je napojen přejezdem přes pozemek kolem bytového domu na ulici Pražská.

Ulice Dubinské Kaštánky tvoří násilný, ale zklidňující předěl mezi západní a východní částí. Ulice je lemována oboustrannou kaštanovou alejí se vzrostlými stromy. Středem ulice je veden 3 až 3,5 m široký pás rozpadajícího se asfaltu, místy už pouze štěrku s častými výmoly. Při stranách jsou pásy travnaté zeleně se stromořadím. Přejezd přes železniční vlečku není nikterak řešen a nad úroveň vozovky vyčnívají celé koleje. Přejezd přes regionální trať je řešen v úrovni horního líce kolejí, ale pouze navážkou hlíny, která je rozježděna a proto je nefunkční. Oba přejezdy / přechody jsou nechráněné.

Poslední částí řešeného území je pozemek umístěný nejvíce na východ. Jedná se o pozemek lesa, na kterém je zezeň značně zanedbávána a rostou zde pouze křoviny a pár vzrostlých stromů. Pozemek je oplocen ze všech stran kromě přiléhající strany k areálu C. Reliéf pozemku tvoří jakýsi ostroh, nebo spíše vyvýšeninu terénu, která tvoří horizont (hřeben) a na jižní straně pak prudceji klesá. Tento horizont zároveň

přirozeně tvoří hlukovou bariéru mezi zastavěnou částí a blízkou rychlostní silnicí R4. U severní hranice pozemku je umístěna stožárová trafostanice VN, která dále rozvádí elektrický proud do areálů. U severo-západního rohu pozemku je černá skládka stavebního odpadu.

Jednotlivé areály se od sebe svým charakterem příliš neliší. Budovy jsou udržovány ve funkčním stavu, ale z hlediska estetického dojmu jsou nevýrazné a podtrhují svůj účel, který v kontrastu se stromovou alejí vytváří spíše negativní dojem. Nepříznivě působí též velké asfaltované plochy, které jsou již místy poškozené a nekvalitní. Oplocení je z velké části plechové neprůhledné a v ulici Dubinské Kaštánky vytváří stísněná místa bez rozhledu. Celková dopravní kapacita hlavního vjezdu a napojení na ulici Pražská je dostačující a funkční.

Obr.č. 1 Jižní část ulice Dubinské Kaštánky - pohled jižním směrem od výrobní zóny



Obr.č. 2 Jižní část ulice Dubinské Kaštánky - pohled k severu



Obr.č. 3 Železniční přejezdy vlečky a regionální trati



Obr.č. 4 Východní část areálu - pohled mezi haly



Obr.č. 5 Východní část areálu - pohled na průčelí hal



Obr.č. 6 Jižní vjez do areálu z ulice Dubinské Kaštánky



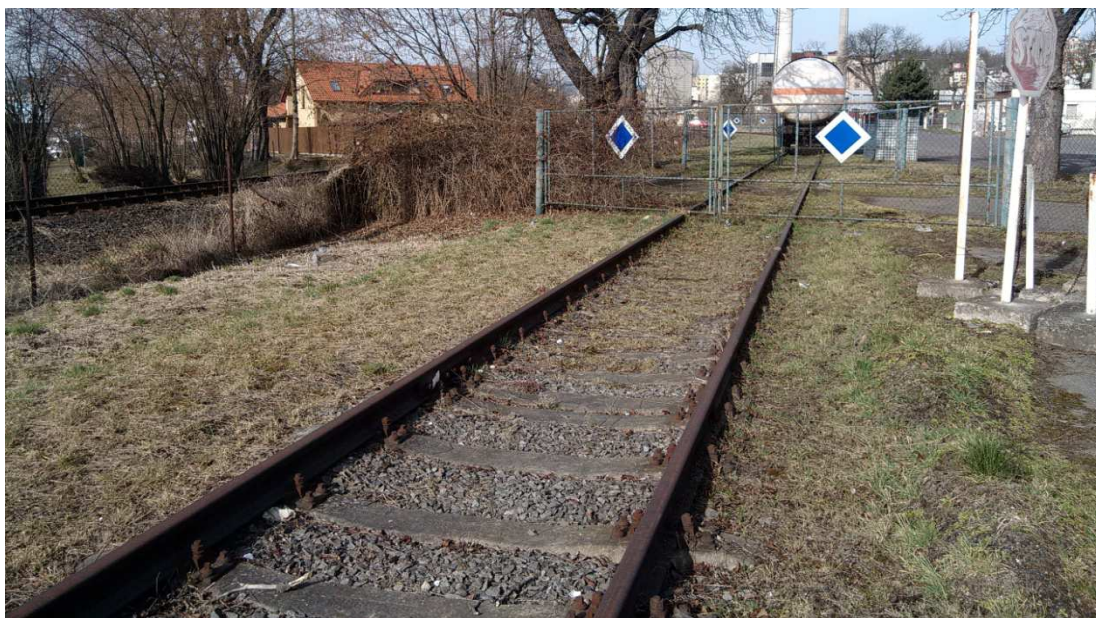
Obr.č. 7 Východní část areálu



Obr.č. 8 Západní část areálu - pohled mezi haly



Obr.č. 9 Křížení železniční vlečky s ulicí Dubinské Kaštaný



Obr.č. 10 Východní část areálu - celkový pohled



Obr.č. 11 Východní část areálu - plechový přístřešek



Obr.č. 12 Lesní pozemek s halou v pozadí



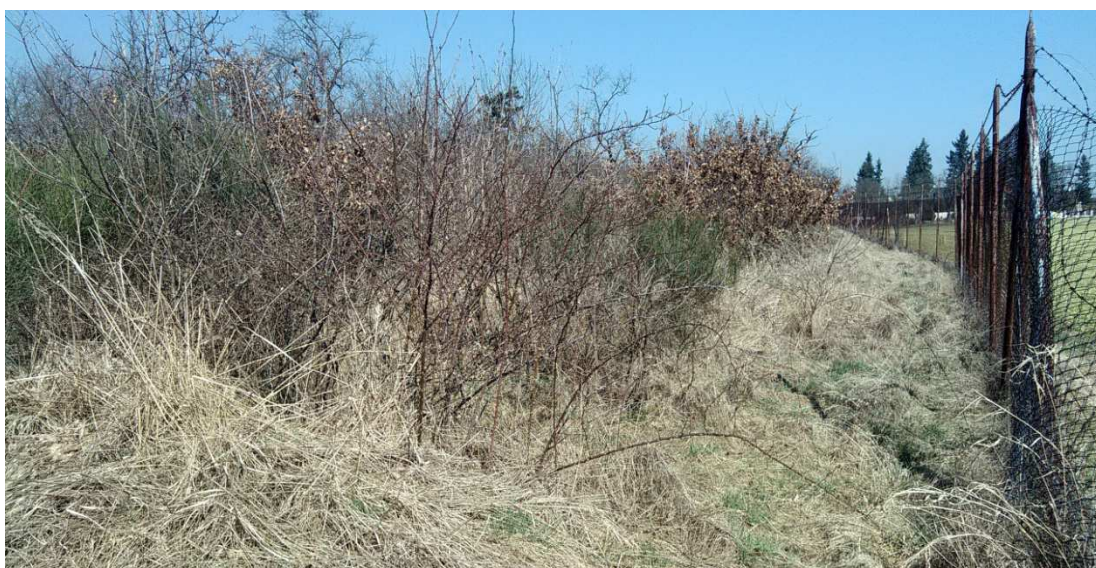
Obr.č. 13 Lesní pozemek s černou skládkou stavebního odpadu



Obr.č. 14 Lesní pozemek s černou skládkou stavebního odpadu



Obr.č. 15 Lesní pozemek - oplocení jeho východní hranice



Obr.č. 16 Severní část ulice Dubinské Kaštánky - pohled k areálu



Obr.č. 17 Severní část ulice Dubinské Kaštánky - pohled k severu



Obr.č. 18 Východní část areálu s nákladovou rampou vlečky



5.3 Analýzy území

Pro správné a úplné zjištění stávajícího stavu lokality byly provedeny následující analýzy a osobní průzkum území. Pro dostatečné posouzení stavu území byly pro tuto práci provedeny následující analýzy: analýza širších vztahů, historická analýza, přírodní analýza, analýza dopravní infrastruktury, analýza technické infrastruktury, analýza vlastnické infrastruktury v území, analýza územního plánu a osobní průzkum území.

5.3.1 Analýza širších vztahů

Grafickou část analýzy širších vztahů obsahuje příloha č. 2 Širší vztahy I v měřítku 1:50 000 a příloha č. 3 Širší vztahy II v měřítku 1:20 000.

Výkres Širší vztahy I (příloha č. 2) v měřítku 1:50 000 znázorňuje, na podkladové mapě, vzdálenosti do okolních spádových center a dobu dostupnosti dopravními prostředky a vymezuje hranice obcí dotčených řešeným územím a dále byl doplněn schématem vyjíždění a dojíždění obyvatel Dobříše. Nejvýraznější vliv na obec Dobříš má Hlavní město Praha, která je vzdálená 47 km a dopravní dostupnost autem po rychlostní silnici R4 je cca 0:46 a vlakem 1:35. Dalším blízkým centrem je město Příbram, které je vzdálené 19 km a doba dostupnosti autem je 0:17 po rychlostní silnici R4. V okolí Dobříše se nachází několik obcí, pro které je Dobříš blízkým centrem nadřazeného charakteru, jedná se o obce Hostomice vzdálené 10 km, obec Nový Knín vzdálené 10 km a Mníšek pod Brdy vzdálený 15 km. Z výkresu je patrné, že hlavní a nejvýznamnější dopravní tepnou spojující nejbližší centra je

rychlostní silnice R4 a že Dobříš je s Prahou též spojena železnicí. Ze schématu vyjíždění a dojíždění do zaměstnání je zřejmé, že hlavní vyjíždka za zaměstnáním je do Hlavního města Prahy a dále do Příbrami. Naopak dojíždění do Dobříše je v největší míře od západu z Hostomic a od východu z Nového Knínu a také v menší míře od severu z Mníšku pod Brdy.

Druhý výkres Širší vztahy II (příloha č. 3) znázorňuje na podkladové mapě 1:20 000 hlavní dopravní směry a napojení obce, hlavní trasy nadzemních vedení energií, vymezuje centrum, autobusové a vlakové nádraží a oblasti výrobního charakteru dle územního plánu města Dobříš a obce Stará Huť. Z výkresu je zřejmé, že hlavní dopravní napojení města Dobříš je z rychlostní silnice R4 na sjezdech EXIT 27, který město připojuje od severu, od Prahy a EXIT 32, který město připojuje od jihu, od Příbrami. Skrz centrum města je od západu, od Hostomic na východ, do Nového Knínu, vedena silnice II. třídy č. [114]. Poblíž centra začíná silnice II. třídy č. [119], která vede k jihu směrem do Sedlčan. Železniční regionální trať Dobříš - Vrané nad Vltavou se nachází v severo-východní části města, kde se také nachází vlakové nádraží. Z výkresu je patrné i umístění sousedící obce Stará Huť, která se nachází východně od rychlostní silnice R4 a s Dobříš je spojena silnicí [114] a regionální tratí. Centrum města Dobříš se nachází ve středu města poblíž silnice [114] a zároveň přímo na náměstí je umístěno i autobusové nádraží. Ve výkresu jsou vymezeny plochy průmyslu a výroby a je tak zřejmé, že v Dobříši je několik výrazných center průmyslu jednak v jiho-západní části a zejména v severní části v okolí železniční stanice a v nejsevernějším cípu města. Další průmyslová zóna se nachází v západní části obce Stará Huť.

Město Dobříš je místním centrem pro okolní obce, výborně dopravně dostupné, především ve směru sever-jih, ale i západ-východ a nabízí i železniční dopravu. Lze konstatovat, že Dobříš nenabízí dostatek pracovních příležitostí pro místní obyvatele, kteří dojíždí za zaměstnáním, ale zároveň nabízí přibližně stejně množství pracovního uplatnění pro dojíždějící obyvatele z okolí města. Je zde tedy potenciál pro rozvoj a vytváření pracovních příležitostí. V oblasti je velké množství průmyslových zón a lze předpokládat, že nedojde k jejich dalšímu rozvoji.

5.3.2 Historická analýza

Historická analýza byla provedena rozbořením historických a starších mapových podkladů tak, že do podkladové katastrální mapy, v měřítku 1:5 000, byla postupně, stejným barevným odstínem, vybarvována ta místa (pozemky), která byla ve shodném časovém období zastavěna, jak je znázorněno v příloze č. 4 Historická analýza. Pro tuto práci byly použity tyto mapové podklady: z roku 1837 Císařský

otisk (stabilní katastr), Třetí vojenské mapování z let 1870 - 1880, mapa Topo S-1952 1:25000 z roku 1953, mapa Topo S-1952 1:100 000 z roku 1964 a tři letecké mapy z let 2003, 2006 a 2011. Dále byly doplněny dílčí poznatky o přesném datování výstavby železnice regionální tratě z roku 1897, výstavby podnikové železniční vlečky z roku 1970 a výstavby rychlostní silnice R4 z roku 1983.

Z výkresu je zřejmé, že stávající síť komunikací je nejstarší částí řešeného území a byly provozovány již před rokem 1837. Dále v období mezi lety 1837 až 1880 byla postavena první průmyslová zóna, která v následujících letech zanikla. Hlavní impuls pro zastavování této oblasti byla stavba železnice, která byla zprovozněna v roce 1897 a následně v jejím okolí směrem k jihu a k severu, vznikly první průmyslové oblasti, které si svůj charakter zachovávají do dnes. S touto výstavbou na přelomu 19. a 20. století zanikly dvě komunikace vedoucí od západu k východu a jedna diagonální komunikace vedoucí od severo-východu k jiho-západu. Před rokem 1953 též vzniká parcelace a první stavby rodinných domů v oblasti severně nad řešenou lokalitou Dubinské Kaštánky a východně od ulice Pražská. A také velká lokalita rodinného bydlení v jižně od vlakového nádraží a západně od ulice Pražská. V období mezi roky 1953 a 1964 byla postavena první část areálu Dubinské Kaštánky. Rychlostní silnice R4 byla v okolí Dobříše uvedena do provozu v roce 1983. V období mezi léty 1964 a 2003 byly zastavěny rozsáhlé plochy navazující na zastavěná území, vzniklo několik výrobních areálů a velké množství ploch pro bydlení. Mezi roky 2003 a 2006 byl postaven supermarket u hlavní křižovatky poblíž vlakového nádraží a jeden výrobní areál na severu obce. Rozsáhlá průmyslová zástavba na zelené louce proběhla v letech mezi 2006 a 2011, kdy byl postaven výrobní komplex na severu obce poblíž rychlostní silnice R4 a zároveň byla zahuštěna zástavba rodinného bydlení navazující severně na lokalitu Dubinské Kaštánky.

Dle literárních pramenů v roce 1720 Dobříš zachvátil velký požár a zničil 1/4 města a zámek, navíc se celá Evropa zmítá v morové epidemii. Požár pomohl stavebnímu rozmachu ve městě. Obnovily se obytné domy a došlo k přestavbě zámku. Současně s tím došlo k dobrému nastartování technického rozmachu spojeného s výstavbou nových výroben a provozů.

V 18. stol. v Dobříši vzniká průmyslová výroba - železářny, parní pila, pivovar, lihovar a další menší továrny. Koncem 18. stol. Dochází obecně k všeobecnému rozkvětu společnosti díky Průmyslové revoluci.

V 1. pol. 19. stol. je ve městě postavena poštovní stanice, telegrafní úřad. Je do Dobříše delegováno sídlo okresního soudu, okresní samosprávy, berního úřadu - což je projevem již dobře fungujícího města s oblastní nadřazeností.

V 2. pol. 19. stol. ve městě vznikají nejrůznější spolky podporující kulturní dění a je založena škola středoškolského stupně a gymnázium. V roce 1865 je zahájena výroba rukavic. Hlavním zdrojem obživy je zemědělství, rukavičkářství, kovovýroba, zpracování dřeva a řemeslnické práce. V roce 1897 je do města dovedena železnice z Prahy, která v Dobříši končí. Všeobecná snaha obyvatel být blíže k zaměstnání podnítila stavební činnost v Dobříši a město se rozrostlo a přibýlo též mnoho nových obyvatel. Dobříš začíná těžit z dobré dopravní dostupnosti a své polohy vůči Praze.

Počátkem 20. stol. byl zbudován veřejný vodovod, kanalizace a elektrifikace s vlastní výrobnou v dobříšské elektrárně na pile. V roce 1938 je otevřeno nové Masarykovo sanatorium.

Během 2. Světové války je Dobříšský zámek zabrán nacisty a stává se sídlem říšského protektora. Do 2. Světové války velké množství živností a továren vlastnila početná židovská komunita, která podniky vedla k úspěšnému rozvoji. V meziválečném období měla Dobříš 3,9 tis. obyvatel.

V poválečném období dochází k novému dynamickému rozmachu výroby. V Dobříši postupně vzniká velký tovární komplex Rukavičkářských závodů určený pro pokrytí potřeb států RVHP a centrálního plánování. Během krátké doby je zde zaměstnáno přes 4 200 pracovníků a v Dobříši je rychle vystavena čtvrt' řadových domů v blízkosti závodů a několik panelových domů. Dále zde prosperuje kovovýroba a velká pila. Dále byla vystavěna velká centrální kotelna a Dobříš během období komunismu dosahuje počtu osmi tisíc obyvatel.

Po roce 1989 v Dobříši dochází k zásadním změnám, zejména postupným krachem Rukavičkářských závodů přijde o zaměstnání přes 4 tis. zaměstnanců, ostatní výrobní areály musí také postupně snižovat své kapacity a lze předpokládat, že kupní síla obyvatel velmi klesla. Dále přestala fungovat centrální kotelna a odpojené domy byly plynofikovány. Existenčním východiskem pro mnohé obyvatele je dojíždka za zaměstnáním do Prahy. Následně také dochází k modernizaci rychlostní silnice Praha - Příbram a Dobříš se stává atraktivnější pro svou logistickou polohu, kterou v posledních letech ještě více podpořila stavba jižního městského okruhu Prahy. V Dobříši vzniklo několik nových výrobních závodů a průmyslové zóny se orientují do prostoru blízko exitů z dálnice a příjezdům do města. Po obvodu města bylo realizováno několik menších developerských projektů

výstavby rodinných domů. V okolí pivovaru bylo postaveno několik bytových domů. V okolí centra je několik potravinových supermarketů.

Rozvoj města v posledních letech probíhá zodpovědně a vyváženě.

O historii samotného areálu literární prameny nepíší. Dle vyprávění správce, byl areál vystavěn a dlouhá léta využíván jako pilařský závod pro zpracování kulatiny. Po roce 1992 došlo k jeho rozprodeji. V následujících letech se zde mnoho nového nestalo a docházelo ke střídání nájemníků a vlastníků. Areál je nyní využíván pouze částečně.

5.3.3 Přírodní analýza

Přírodní analýza byla zpracována dle územních plánů, leteckých ortofoto map, katastru nemovitostí a osobního průzkumu. Analýza byla zpracována na výkresu Přírodní analýza I v měřítku 1:5 000, která je přílohou č. 5 a na výkresu Přírodní analýza II v měřítku 1:1 500, která je přílohou č. 6. Výkresy byly zpracovány do podkladové mapy katastru nemovitostí, kde byly barevně rozlišeny jednotlivé plochy různých druhů zeleně včetně ochranných pásem.

Z výkresu Přírodní analýza I (příloha č. 5) v měřítku 1:5000 lze konstatovat, že průmyslové zóny v řešené oblasti jsou téměř bez jakékoliv zeleně. U nově vzniklých výrobních areálů jsou patrná opatření v podobě pásů ochranné a izolační zeleně. Zastavěná území rodinnými a bytovými domy jsou obklopena zelení soukromích zahrad. V zastavěné oblasti se téměř nevyskytují plochy veřejné zeleně. Plochy mimo zastavěná území jsou trvale travním porostem, doprovodnou zelení, ornou půdou a lesními plochami. Ze severu navazuje rozsáhlý les. Lokalita Dubinské Kaštánky je z východní strany obklopena lesem, který pak dále navazuje jižně na další lesní plochy. Přiléhající les ovšem známky lesa příliš nevykazuje, plocha je zarostlá křovinami a ojediněle se zde vyskytuje i vzrostlý strom, pozemek je navíc oplocen. Jako významná liniová zeleň, byla identifikována alej Dubinské Kaštánky, která tvoří oboustrannou doprovodnou zeleň ulice se vzrostlými stromy.

Výkres Přírodní analýza II (příloha č. 6) v měřítku 1:1 500 znázorňuje podrobněji řešenou lokalitu Dubinské Kaštánky, kde jsou zřejmé jednotlivé plochy zeleně průmyslových areálů, které nejsou velké a veřejné zeleně, která je pouze v ulici Dubinské Kaštánky. Analýza je také doplněna schematickým rozmístěním vzrostlých stromů rostoucích mimo les, čímž názorně dokresluje skutečný stav v území. Z výkresu je patrné i ochranné padesáti metrového pásma lesa, které zasahuje velkou měrou do řešeného území.

Přírodní analýza odhalila podstatný nedostatek zeleně v průmyslových a výrobních areálech a také nedostatek veřejné zeleně v celé oblasti. Nevyhovující je i způsob hospodaření s na lesním pozemku ve východní části areálu a neopodstatněné je i jeho oplocení a zamezení veřejnému přístupu.

5.3.4 Analýza dopravní infrastruktury

Výkres Analýzy dopravní infrastruktury I v měřítku 1:5 000, která je přílohou č. 7 a výkres Analýzy dopravní infrastruktury II v měřítku 1:2 000, který je přílohou č. 8, byly zpracovány na podkladové mapě katastru nemovitostí za pomoci informací z územních plánů a dalších veřejně přístupných mapových podkladů. Výkresy vypovídají o dopravním řešení celé lokality z hlediska motorové, železniční a cyklistické dopravy a výkresy jsou doplněny o turistické trasy a návrhy nových tras.

Výkres Analýzy dopravní infrastruktury I (příloha č. 7) v měřítku 1:5 000 znázorňuje veškeré komunikace dle hierarchie od rychlostní komunikace R4, přes silnici II. třídy [114], silnice III. třídy [11628] a [11423], místní komunikace III. třídy, účelové komunikace veřejné i soukromé, místní komunikace IV. třídy D2 i D1, cyklotrasy stávající i navržené a turistické stezky. Podstatnou pro celé území je železnice se svou regionální tratí Dobříš - Vrané nad Vltavou a areálovou vlečkou. Výkres znázorňuje i zastávky autobusů, vlakové nádraží a parkoviště.

Výkres Analýzy dopravní infrastruktury II (příloha č. 8) v měřítku 1:2000 podrobněji znázorňuje řešený areál a blízké okolí. Výkres blíže specifikuje vjezdy do areálu, dopravní obslužnost areálu včetně komunikačních tras. Dále jsou zřejmá ochranné pásmo železnice (60 m) a ochranné pásmo silnice II. a III. třídy (15 m). Ulicí Dubinské Kaštánky je navržena nová cyklotrasa.

Dopravní vybavenost celého území je velmi dobrá a zajišťuje prostupnost ve všech směrech, podstatné je blízké napojení na rychlostní silnice R4, na které navazují silnice II. a III. třídy. Řešená lokalita je dobře vybavena zastávkami autobusové i železniční dopravy, které se nacházejí v docházkové vzdálenosti. Navržená cyklotrasa odpovídá atraktivitě ulice Dubinské Kaštánky. Nevhodně je řešené dopravní napojení výrobních areálů D a E, které vedou přes oblasti určenými pro bydlení a jsou tedy problematické.

5.3.5 Analýza technické infrastruktury

Grafická část je zpracována v příloze č. 9 ve výkresu Analýza technické infrastruktury v měřítku 1:2 000, která je zpracována na podkladové mapě katastru nemovitostí na základě informací z územních plánů, z územně analytických podkladů a vyjádření k existenci sítí vlastníků či správců jednotlivých sítí. Rozvody

vedené v areálu Dubinské Kaštánky jsou ve správě vlastníka, který ovšem k nim nemá dokumentaci a jejich trasy jsou nejasné.

V oblasti jsou vedeny sítě telekomunikačního kabelu, nadzemního i podzemního vedení VN 22 kV, středotlaký plynovod, veřejný vodovod, veřejná gravitační kanalizace a paprsek směrového radioreléového spoje.

Z výkresu je zřejmé, že oblast je dobře vybavena všemi uvedenými rozvody a dimenze pro rozvoj tohoto území jsou dostatečné. V celé oblasti není zavedena kanalizace pro likvidaci dešťových vod, které není dovoleno do veřejné splaškové kanalizace vypouštět.

5.3.6 Analýza vlastnických poměrů v území

Analýza vlastnických poměrů v území je zpracována ve výkresu Analýza vlastnických poměrů v měřítku 1:2 000, který je přílohou č. 10, která na podkladové mapě katastru nemovitostí znázorňuje barevnými odstíny jednotlivé vlastníky pozemků.

Stávající rozdělení lokality na menší areály A až E odpovídá vlastnické struktuře, kromě několika výjimek, které jsou řešeny nájemním vztahem. Celistvost jednotlivých areálů je pozitivní podmínkou pro možná jednání o sloučení či vzájemném propojení areálů. Výhodnou, která zaručuje ochranu stromové aleje v ulici Dubinské Kaštánky, je, že vlastníky této komunikace jsou město Dobříš a obec Stará Huť.

5.3.7 Analýza územního plánu

Analýza územního plánu byla provedena v grafické podobě ve výkresu Analýza územního plánu v měřítku 1: 2 000, která je přílohou č. 11. Byl zpracován dle Územního plánu Dobříše a dle Územního plánu Stará Huť. Řešená lokalita je rozdělena ulicí Dubinské Kaštánky a regionální tratí do dvou katastrálních a správních území. Západní část přináležejí městu Dobříš, východní část spravuje obec Stará Huť. V legendě výkresu jsou jednotlivé zdroje od sebe odděleny, neboť oba územní plány používají různou terminologii a zkratky k označení stejných ploch a v textové části se v detailech liší. Lokalita Dubinské Kaštánky je z větší části zahrnuta do ploch funkčního využití VL lehký průmysl - výroba a skladování a severní část je určena pro funkční využití VD drobná výroba, služby, na kterou dále na sever navazuje BI bydlení v rodinných domech, z východu je areál vymezen plochami NL lesní plochy, které jsou již zároveň za hranicí zastavěného území. Areál je z jihu vymezen plochami DZ doprava drážní.

Definice ploch dle územního plánu:

VL – výroba a skladování – lehký průmysl

Charakteristika: plochy lehké výroby jsou územím využitým pro výrobu, výrobní služby, stavební výrobu, skladování a manipulaci s materiály, které zpravidla nejsou přípustné v jiných funkčních plochách, mají značné nároky na přepravu, ale negativními vlivy svých provozů nad přípustnou mez nepřesahují hranice areálů.

Určené využití: stavby a zařízení pro lehkou výrobu a výrobní služby; stavby a zařízení pro skladování, manipulační plochy; překladiště, stanoviště kontejnerů; stavby a zařízení pro stavební činnost a výrobu stavebních hmot, stavební dvory; stavby a zařízení pro servisní a opravárenské služby; stavby a zařízení pro obchod – prodejní sklady, vzorkové prodejny; stavby a zařízení pro komunální provozy, dopravní a technické služby.

Přípustné využití: stavby a zařízení pro administrativu jako součást areálu; stavby a zařízení pro stravování zaměstnanců; zařízení zdravotnická pro potřeby zaměstnanců; stavby a zařízení pro sociální a hygienické zázemí zaměstnanců; stavby a zařízení pro výzkum, zkušebnictví a projekci jako součást areálu; stavby a zařízení technického, technologického a provozního vybavení areálů; stavby a zařízení pro nakládání s odpady; účelové komunikace pro motorová vozidla, pěší a cyklisty; místní obslužné komunikace; stavby a zařízení hromadné dopravy; odstavné a parkovací plochy pro osobní a nákladní automobily a speciální vozidla; garáže jednotlivé i hromadné, služebních a nákladních automobilů a speciálních vozidel; čerpací stanice PHM jako součást areálu; izolační zeleň; veřejná zeleň; veřejná prostranství.

Nepřípustné využití: stavby pro výrobu průmyslovou (s rušícím vlivem na okolí); stavby pro občanské vybavení nadmístního významu; stavby pro bydlení (s výjimkou bytů služebních a ubytování – za předpokladu splnění hygienických požadavků na tyto stavby a zařízení); stavby a zařízení pro sport a rekreaci; stavby a zařízení pro školství, sociální péči, zdravotnictví, kulturu; stavby pro zemědělství.

Podmínky prostorového uspořádání: koeficient zastavění plochy: max. 0,5; koeficient nezpevněných ploch: min. 0,2; výška zástavby: 2 nadzemní podlaží, max. výška 12m.

VD - plochy výroby a skladování - drobná a řemeslná výroba

Charakteristika: plochy výrobních služeb jsou územím využitým pro řemeslnou či přidruženou výrobu a výrobní i nevýrobní služby v malém rozsahu produkce i využívaných ploch, nemají velké nároky na přepravu a negativní důsledky provozu nepřesahují hranice jednotlivých areálů, resp. výrobních objektů.

Určené využití: plochy a zařízení typu drobná a řemeslná výroba svým charakterem umožňující polohu v sídlech; další služby, pokud nevyžadují obsluhu těžkou dopravou a na hranicích areálu nemají negativní hygienické vlivy na okolí; stavby a zařízení výrobních služeb a řemeslné výroby (drobná průmyslová výroba, přidružená zemědělská výroba, apod.); stavby a zařízení pro obchod jako součást areálu; stavby a zařízení pro skladování a manipulační plochy - včetně sběrných dvorů; stavby a zařízení pro servisní a opravárenské služby, autobazary, autopůjčovny; stavby a zařízení pro komunální provozy; sklady a kombinované provozy menšího rozsahu; komerční občanská vybavenost a služby.

Přípustné využití: stavby a zařízení pro administrativu jako součást areálu; stavby pro stravování zaměstnanců; stavby a zařízení pro hygienické a sociální zázemí zaměstnanců; stavby a zařízení technického a provozního vybavení; stavby a zařízení pro nakládání s odpady; účelové komunikace pro motorová vozidla, pěší a cyklisty; místní obslužné komunikace; stavby a plochy hromadné dopravy; odstavné a parkovací plochy osobních a nákladních automobilů; garáže pro služební, nákladní a speciální vozidla; řadové garáže osobních vozidel, hromadné vícepodlažní garáže; zahradnictví; izolační zeleň; veřejná zeleň; veřejná prostranství; pohotovostní byty; obchody a pohostinství.

Nepřípustné využití: bydlení (pouze výjimečně - doplňkově); zařízení sociální péče, lůžková zdravotnická zařízení; jakékoliv činnosti vyžadující obsluhu těžkou dopravou nebo činnosti, které by svými negativními hygienickými či jinými vlivy obtěžovaly okolí; plochy a zařízení pro individuální rekreaci.

Podmínky prostorového uspořádání: koeficient zastavění plochy: max. 0,45; koeficient nezpevněných ploch: min. 0,25; výška zástavby: 2 nadzemní podlaží, max. výška 12m.

Řešené území odpovídá stávajícím stavem funkčnímu využití dle územních plánů plochami určenými k výrobě, skladování, drobné výrobě a službám. Stávající uspořádání výrobních areálů neodpovídá požadavkům prostorového uspořádání územních plánů, nedodržením minimálního koeficientu nezpevněných ploch, který je stanoven a 0,2 a 0,25.

5.3.8 Osobní průzkum

V rámci opakovaného osobního průzkumu dané lokality byly zjištěny další informace, které nebyly předchozími analýzami zaznamenány. Jde o zjištění černé skládky v severo-západním rohu lesního pozemku a o problematické křížení ulice Dubinské Kaštánky s regionální tratí a vlečkou.

Černá skládka stavebního materiálu se skládá z fragmentů cihelného a zejména betonového zdiva, panelů a skruží, které nemají nebezpečný charakter, kromě nebezpečí zranění při jejich překonávání. Pravděpodobně jde o stavební odpad z demolice monolitické stavby. Dle odhadu se jedná o skládkovaný materiál o objemu 70 až 120 m³. Železniční přejezd regionální tratě je bez jakéhokoliv zabezpečení a pro projíždějícího cyklistu je poměrně nebezpečný, neboť vlak před tímto přejezdem nikterak nesignalizuje svůj průjezd. Oba přejezdy jsou ve špatném technickém stavu a přejezd přes vlečku není na kole vůbec možný, protože koleje vystupují celé nad úroveň vozovky. Cyklista je zde nucen sesednout a kolo přenést.

5.4 Výstupy z analýz území

Zpracované analýzy a jejich zhodnocení bylo shrnuto v třech následujících výstupech: limity území, hodnoty území a problémy v území.

5.4.1 Limity území

Zjištěné limity území jsou zpracovány na výkrese Limity území v měřítku 1:2 000, který je přílohou č. 12, a jsou znázorněny na podkladové mapě katastru nemovitostí. V tomto případě jsou specifikovány ochranným pásmem nadzemního vedení VN, které činí 7 m, dále ochranným pásmem lesa, které činí 50 m, ochranným pásmem regionální tratě, které je 60 m a ochranným pásmem silnice II. třídy, které je 15 m. Dalším limitujícím prvkem v území je radioreléový paprsek, který probíhá nad západní částí areálu ve výšce 69 m od terénu.

Nejvýrazněji do řešeného území zasahuje ochranné pásmo regionální tratě, které sahá do velké části jižní poloviny areálu a ochranné pásmo lesa, které zasahuje do východní části areálu. Z těchto ochranných pásem vyplývá povinnost rozhodovat v území pouze se souhlasem příslušného správního orgánu, nikoliv přímé omezení ve výstavbě či změnách v území. Další limity jsou stanoveny obecně platnými normami, vyhláškami a zákony, například Zákon 183/2006 Sb. Stavební zákon, Vyhláška 501/2006 Sb. O obecných požadavcích na využívání území, ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí aj.

5.4.2 Hodnoty území

Hodnoty území jsou zpracovány ve výkrese Hodnoty území v měřítku 1:2 000, který je přílohou č. 13 a je zpracován na podkladové mapě katastru nemovitostí.

Zjištěné hodnoty území přírodního typu byly zjištěny dvě, a to alej Dubinské Kaštánky a lesní plocha ve východní části řešeného území. Dále byla zjištěna hodnota území civilizačního typu, a to železniční vlečka, která vede podél jižní hranice areálu, jiné významné hodnoty nebyly v území zjištěny.

Alej Dubinské Kaštánky vytváří příjemnou atmosféru a vnáší výraznou masu zeleně do nepříjemně působících asfaltových plocha a průmyslové zástavby. Vzájemně zapojené koruny stromů, a to i přes šířku ulice, vytvářejí příjemný koridor vhodný pro rekreační účely či cyklotrasu. Výjimečně působí i zachovalost a celistvost celé aleje. Lesní plocha je v současné době velmi zanedbaná s omezením vstupu, ale hodnotná je její poloha v těsné blízkosti zástavby rodinného bydlení a na vyvýšeném horizontu, který umožňuje rozhled do krajiny. Jako celek navazuje na další zalesněné pozemky směrem k jihu. Tento pozemek je hodnotou, kterou lze v budoucnu využít pro prospěch blízkého okolí jeho zpřístupněním a má potenciál stát se atraktivním bodem pro širší okolí například stavbou rozhledny apod. Funkční železniční areálová vlečka je v současné době spíše výjimkou, neboť nové průmyslové areály, v nedávné době, vznikaly na tzv. zelené louce a jsou bezvýhradně orientovány na kamionovou dopravu. Obecným trendem nejen v ČR, ale i jako jednou z prioritních os EU je soustřeďování nákladní dopravy na více environmentálně šetrné způsoby, což je například železniční doprava. Lze tedy očekávat zvýšený zájem o možnost napojení výroby na železniční dopravu. Vybudování nového železničního napojení je velmi nákladné a proto je hodnotné fungující vlečku zachovat a při změnách v území počítat s jejím využitím.

5.4.3 Problémy v území

Výkres Problémy v území v měřítku 1:2 000, je přílohou č. 14 a znázorňuje, na podkladové mapě katastru nemovitostí, zjištěné problémy v území vyplývající z předchozích analýz a znalosti území.

Zjištěných problémů je osm, jedná se o problematiku likvidaci dešťových vod ze zpevněných ploch a střech, dále o nechráněný železniční přejezd regionální tratě, o nefunkční železniční přejezd areálové vlečky, o černou skládku stavebního odpadu, o rušící, problematické zásobování nákladní dopravou výrobních areálů D a E, o zamezení vstupu na pozemek lesa a jeho nevhodně obhospodařovanou zeleň, o střet provozu výroby s bydlením a o nedostačující vybavenost, severní lokality pro bydlení, plochami pro veřejnost.

Dešťové vody nejsou v současné době nikterak řešeny. Svody ze střech vodu volně vypouštějí na zpevněné plochy, po kterých voda stéká po spádnicí a v prostoru železniční vlečky, kde při deštích v tomto místě vzniká velká vodní plocha. Naakumulovaná dešťová voda se částečně vsakuje do malého pruhu zeleně a částečně odtéká do povrchové stoky, která není udržována. Při plném využívání železniční vlečky by podmáčené podloží mohlo způsobit problémy a mohlo by vlečku poškodit.

Při zprovoznění navrhované cyklotrasy ulicí Dubinské Kaštánky je pravděpodobné, že frekventovanost chodců a cyklistů v této ulici stoupne a zajištění křížení s regionální tratí bezpečným chráněným přejezdem bude nezbytné, tak jako nekomplikovaný přejezd kolejí, který v současné době není řešen zejména u křížení ulice s areálovou vlečkou.

Skládka stavebního materiálu na pozemku lesa v současné době nepřináší žádný problém, neboť les není veřejně přístupný a není zde skladován nebezpečný odpad, ale taková skládka vylučuje správné užívání lesa a je nutné ji odstranit. Lesní pozemek je nepřístupný díky drátěnému oplocení, které je nebezpečné zvěři, která zde žije. Les dle platné legislativy má být volně přístupný. Hospodaření se zelení na tomto pozemku je ponecháno bez zásahů, a proto zeleň neodpovídá charakteru lesa.

Na sever od areálu se rozkládá oblast pro bydlení v rodinných, ale i v bytových domech a není vybavena prostornější veřejně přístupnou plochou, nebo dětským hřištěm apod. Takový nedostatek veřejného prostranství zamezuje setkávání obyvatel, které je z mnoha důvodů prospěšné a je vždy přínosem jeho podpora.

Velkým problémem je dopravní napojení výrobního areálu D a E, které vede přes území užívaná k bydlení. Není výjimkou, že zásobování těchto areálů probíhá kamionovou dopravou s návěsy, které se obtížně v obytných oblastech proplétají a otáčejí, tím dochází i k poškození konstrukcí vozovek a obrubníků, ke zvýšené prašnosti a akustickému zatížení okolí.

6 Návrh územní studie

Při tvorbě nového návrhu územní studie byly respektovány zejména požadavky vyplývající z územních plánů, dále normové požadavky, doporučená konstrukční řešení pro stavby výrobních areálů a v neposlední řadě poznatky z předchozích analýz a jejich výstupů.

Faktory, které byly při navrhování každé z variant nutné respektovat byly tyto: sklonitost terénu, zachování aleje Dubinské Kaštánky bez zásahu a navíc z východní strany rozšířit nezpevněnou plochu zeleně o minimálně dva metry, zrušení stávajících vjezdů do výrobních areálů D a E, vytvoření pruhu izolační ochranné zeleně podél hranice areálu s pozemky pro bydlení, vytvořit plochu veřejné zeleně pro hřiště a dětské hřiště, nezasahovat výstavbou do pozemku lesa, navrhnout vhodné využití pozemku lesa, zachovat použitelnost areálové vlečky pro přepravu, parkovací stání řešit přístupná z chodníku, parkování řešit tak, aby nebyl chodník přejížděn, provoz areálu zpřístupnit nákladní dopravě s poloměrem otáčení minimálně 12 m (kamionová doprava s návěsy), nároží chodníků navrhovat s minimálním poloměrem 1,5 m, navrhnout dostatečný počet parkovacích stání pro osobní automobily, zajistit obslužnost výrobních hal nákladní dopravou, vyřešit bezpečnou, logickou a plynulou pěší prostupnost areálu, zvýšit množství nezpevněných ploch, zachovat stávající zeleň, zvýšit atraktivitu areálu jak pro zaměstnance, tak pro podnikatele a návštěvníky a zejména řešit území tak, aby nový návrh nevedl ke vzniku nových problémů v území.

Některé z těchto faktorů dovedly návrhy k několika ustáleným konkrétním řešením, která vyhovovala ve všech ohledech, ale jiné nabídly poměrně volný tvůrčí přístup k celému řešení a proto postupně došlo k vytvoření více variant návrhů. Z většího množství variantních řešení území se vykristalizovaly tři základní varianty postavené na odlišných hlavních myšlenkách nového uspořádání území, které byly zpracovány do výkresové dokumentace v měřítku 1:1 000. Výkresy zachycují rozmístění budov a vstupů či vjezdů do nich, dopravní řešení pro motorová vozidla, chodníky pro chodce, parkovací stání pro osobní automobily, plochy ochranné zeleně, plochy zeleně se schematickým rozmístěným stromů rostoucích mimo les, vrstevnice, plochu hřiště a dětského hřiště a schematické řešení využití pozemku lesa. Z takto zpracovaných výkresů variant návrhů bylo zřejmé celkové řešení a bylo tyto varianty možné navzájem porovnat a vybrat tu nejvhodnější pro zpracování územní studie.

Varianta „A“ byla inspirována myšlenkou v co největší míře zachovat stávající stav, budovy a rozdělení areálu, jak je zřejmé z výkresu Varianta „A“, který je přílohou č.

15. Varianta „B“ předkládá na daném území kompletně nový návrh pro využití jediným, nebo majoritním vlastníkem s režimem uzavřeného velkého provozu s vlastním zázemím, jak je vidět na výkresu Varianta „B“, který je přílohou č. 16. A třetí varianta „C“, navrhuje zřízení nového rozsáhlého řemeslného parku se zázemím, který je znázorněn na výkresu Varianta „C“, který je přílohou č. 17.

6.1 Varianta A

Tento návrh řeší území při maximálním zachování stávajících budov a stávajících vlastnických poměrů bez omezení stávající produkce a výroby. Tím ovšem byly značně omezeny možnosti řešení výše uvedených problémů. Jako zásadní se ukázalo zrušení hranic mezi jednotlivými výrobními celky a návrh nového funkčního dopravního propojení, které celkově rozvolnilo prostor mezi budovami a vytvořilo plochy pro parkování, chodníky a zeleň.

Do areálu byl zachován jediný dobře fungující vjezd, který se nachází u jihozápadního koutu areálu. Podél vlečky vede hlavní spojovací komunikace mezi západní a východní částí areálu. K této hlavní komunikaci byly první odbočkou připojeny východní budovy A.1 až A.3 (ubytovna, autoopravna a čerpací stanice), další odbočka směřuje k severu částečně souběžně s ulicí Dubinské Kaštánky, kde připojuje budovy A.4 a A.5, dále se tato připojovací komunikace stáčí přímo vzhůru ke zbývajícím budovám v severní části západního areálu. Tato přípojka byla řešena jako obousměrná, ale obslužné komunikace k halám A.5 až A.7 byly řešeny jako jednosměrné okružové, což vytvořilo prostor pro nezpevněné plochy zeleně a nájezdové oblouky komunikací. Dále na hlavní komunikaci, která vede podél vlečky až k nákladové rampě ve východní části, jsou napojeny okružové jednosměrné odbočky, které zajistí obslužnost všech východních hal. Tímto způsobem řešení dopravy bylo nutné odstranit stavbu plechového halového přístřešku B.3 a do vzniklého prostoru mezi komunikacemi byly umístěny nové haly B.4 a B.5 určené pro výrobu a skladování s administrativní částí a zázemím pro zaměstnance. Pro lepší využitelnost vlečky byla navržena nová hala B.6, která stojí v její těsné blízkosti. Pro nefunkčnost a zvýšení estetického dojmu z areálu byla odstraněna stavba bývalé vrátnice B.17. U každé z hal jsou zřízena nová parkovací stání pro zaměstnance i návštěvníky a je maximalizována plocha zeleně. Trasy pro pěší jsou navrženy po chodnicích, které areál napojují z ulice Pražská ve dvou místech, a to u jižního a severního konce západní hranice areálu a obdobně ve stejné linii propojují areál západní s východním křížením s ulicí Dubinské Kaštánky. Chodníky na sebe dále plynule navazují tak, aby se chodec bezpečně dostal ke každé hale a parkovišti. Podél severní hranice byl navržen úzký pruh ochranné izolační zeleně.

V severním cípu východní části bylo navrženo hřiště a dětské hřiště, které je volně přístupné zaměstnancům i veřejnosti. Na pozemku lesa byla navržena okružová pěší nezpevněná cesta, která na jihu navazuje, přechodem přes regionální trať, na turistickou stezku a navíc propojuje celou lokalitu novým směrem k obci Stará Huť. V nejvyšším místě pozemku lesa byla navržena rozhledna, která bude poskytovat panoramatický pohled do širokého okolí téměř ve všech směrech.

6.2 Varianta B

Toto řešení předkládá na vymezeném území nový návrh pro využití všech pozemků jediným, nebo majoritním vlastníkem. Takový záměr předpokládá jeden velký uzavřený provoz, který lze dobře řídit a kontrolovat. Předpokládá objemnější stavby výrobního charakteru, ale také větší nároky na zajištění doplňkových funkcí a služeb, jako je administrativa, vývoj, stravování, údržba, parkovací stání pro zaměstnance apod. Také dimenze dopravní obslužnosti musí vyhovovat požadavkům větší frekvence kamionové dopravy.

Základní koncepce tohoto řešení spočívá v umístění parkoviště pro zaměstnance C.1 před brány provozu, dále ve vytvoření svou samostatných oplocených areálů uzavřených jediným vjezdem s vrátnicí a zřízení komfortního pruhu ochranné izolační zeleně podél severní hranice areálu o minimální šířce 7 m. Halové výrobní objekty jsou vybaveny vykládacími rampami uzpůsobenými kamionové dopravě s návěsy.

Parkoviště pro zaměstnance je řešeno jako jednosměrné s vjezdem od příjezdové cesty u jiho-západního rohu areálu a výjezdem u severo-západního rohu areálu na ulici Pražská. Parkovací plocha je rytmicky rozdělena ostrůvky zeleně a navazuje na chodník vedoucí k vrátnicím do areálů.

Oba areály jsou dopravně napojeny na hlavní dvouproudou účelovou komunikaci, která vede z ulice Pražská podél železniční vlečky k ulici Dubinské Kaštánky, kterou křížuje a napojuje zde východní areál. Západní areál je napojen odbočkou k severu za vjezdem na parkoviště.

Na ploše západního areálu jsou umístěny čtyři budovy. Budova A.1 bude zajišťovat doplňkové funkce a služby pro takto rozsáhlý výrobní areál. Byla do ní umístěna vrátnice, administrativní část s vedením podniku, výzkum a vývoj (laboratoře, vývojové centrum), podniková prodejna (showroom), podniková jídelna s kantýnou a podnikový lékař. Hala A.2 byla určena pro skladování a výrobu se zázemím zaměstnanců a čtyřmi nákladovými rampami pro kamionovou dopravu. Hala A.3 byla navržena pro skladování a výrobu se zázemím pro zaměstnance a je přístupná pouze z jižní strany, na kterou navazuje manipulační plocha A.6, ostatní strany haly

jsou obklopeny plochou travnaté zeleně v min. šířce 3 m, tak aby bylo možné z tohoto místa provádět údržbu a opravy haly. Hala A.4 je určena pro údržbu technického vybavení, podnikového areálu a dopravního parku podniku, včetně zázemí pro zaměstnance a patří k ní manipulační plocha A.5. Ve východní části podniku jsou postaveny tři budovy a velká manipulační plocha. Nejmenší ze staveb je objekt B.1, který byl navržen jako vrátnice. Největší halou podniku je budova B.2, která bude sloužit pro skladování a výrobu včetně zázemí pro zaměstnance. Hala je vybavena osmi zásobovacími rampami pro kolmé stání kamionů u její západní strany na manipulační ploše B.5. Do haly byl z jižní strany navržen dobrý přístup z nákladové rampy železniční vlečky. Hala B.3 je určena pro skladování a výrobu se zázemím pro zaměstnance, s možností kamionového zásobování u tří šikmých ramp. Na halu od severu navazuje velká manipulační plocha B.4

Dopravní řešení západní části podniku je řešeno jednoduchou dvouproudou okružovou komunikací okolo středové haly A.2. Z této komunikace lze dobře užívat parkovací stání před administrativní budovou A.1 i pohodlně provádět zásobování z jižní strany haly A.2 a volně přístupné jsou i manipulační plochy A.5 a A.6, a to vše pod kontrolou průjezdem jedinou vrátnicí. Do středu východního areálu je dovedena dvouproudá příjezdová komunikace, která se na svém konci dělí na dvě jednosměrné okružní komunikace kolem hal B.2 a B.3. Z hlavní komunikace lze pohodlně obsloužit zásobování obou hal i manipulační plochy B.4 a také vjíždět na parkoviště osobních automobilů u severní strany haly B.2. v pruhu pozemku mezi hlavní příjezdovou komunikací a podnikovou vlečkou byla navržena parkovací stání pro kamiony.

Chodníky pro pěší umožňují bezpečný a plynulý přístup zaměstnanců do jednotlivých hal , a to vždy přes vrátnici.

Ochranná izolační zeď je umístěna podél celé severní strany jak západní, tak východní části podniku. Areálová zeď je umístěna spíše sporadicky, do ostrůvků mezi parkovacími stáními a do oblouků komunikací.

V severním cípu východní části bylo obdobně jako z varianty „A“ umístěno hřiště a dětské hřiště s volným vstupem a stejným způsobem byl řešen i pozemek lesa ve východní části areálu.

6.3 Varianta C

Tento návrh byl inspirován myšlenkou vytvoření řemeslného parku s doplňkovými službami. Podnětem pro takové řešení byla zvýšená poptávka po menších a středně velkých výrobních prostorech se zajištěnou infrastrukturou a údržbou s možností růstu a dobrou dopravní dostupností začínajícími, malými i středně velkými

podnikatelskými subjekty, všeobecná potřeba sdružování podnikatelských subjektů za účelem zvýšení konkurenceschopnosti, poptávka po možnosti prezentace a prodeje zboží přímo od výrobců ze strany kupujících, požadavek na zvýšení nabídky odborných pracovních míst v místě a také absence řemeslného parku v Dobříši i širším okolí. Takovýto záměr předpokládá výstavbu menších výrobních hal s dobře zajištěnou možností zásobování nákladními automobily, s možností dobrého přístupu nejen zaměstnanců, ale i zákazníků, dále předpokládá dostatečnou dávku atraktivity a estetické presentace celého areálu a vybavení dalšími doplňkovými službami jako jsou například podnikové prodejny (showroomy), administrativní prostory, stravovací zařízení a jiné drobné služby.

Koncepce tohoto návrhu je postavena na umístění atraktivních objektů podél rušné ulice Pražská, tyto budovy budou určeny pro prodejny, které budou navštěvovat zákazníci, kteří budou parkovat v jejich blízkosti. Dále od silnice budou umístěny menší výrobní haly s možným zásobováním z nákladových ramp orientovaných po svahu k jihu a přístupných zaměstnancům a návštěvníkům z úrovně parkovacích stání na severní straně hal. Konstrukce hal bude umožňovat jejich propojování a různou variabilitu dle požadavků podnikatele. Součástí areálu budou různě velké výrobní prostory.

Podél ulice Pražská byly navrženy dvě budovy A.1 a A.2, které mají pro řemeslný park zajišťovat doplňkové funkce, zejména obchod v prostorách přízemí ve velkých a atraktivních prodejnách (showroomech) doplněných stravovacím zařízením. Ve druhém nadzemním podlaží budou umístěny administrativní prostory a další drobné služby. V západní části areálu jsou dále umístěny čtyři budovy určené pro výrobu a skladování. Budova halového typu A.3 je rozdělena do šesti samostatných provozoven se zázemím pro zaměstnance a k jihu navazujícím dvorkem. Budova halového typu A.4 je rozdělena do devíti samostatných provozoven se zázemím pro zaměstnance a s různě velkými dvorky směřujícími k jihu. Hala A.5 je určena pro větší výrobní podnik a sdružuje v sobě prostory pro výrobu a skladování, administrativní část a zázemí pro zaměstnance. Dále je možné provádět zásobování z jižní strany kamionovou dopravou z pěti šikmých ramp. Objekt A.6 rozdělen na dvě provozovny a je určen pro výrobu a skladování se zázemím pro zaměstnance. Tato hala je přístupná pouze z jižní strany, ostatní strany jsou obklopeny areálovou zelení, která navazuje na ochrannou a izolační zeleň. Ve východní části areálu jsou umístěny tři budovy. První z nich budova B.1 je určena pro výrobu a skladování se zázemím pro zaměstnance. Její nákladové rampy jsou orientovány k jihu přímo k železniční vlečce, kterou mohou při zásobování dobře využívat. Hala je rozdělena na deset samostatných provozoven. Hala B.2 též určena pro výrobu a skladování se

zázemím pro zaměstnance. Je rozdělena na tři samostatné provozovny a je od jihu vybavena třemi nakládacími rampami se šikmým stáním. Poslední budovu je B.3 hala určená pro výrobu a skladování se zázemím pro zaměstnance. Hala je rozdělena na dvě samostatné provozovny přístupné pouze do jihu, na severní stranu byl umístěn pruh areálové zeleně, který navazuje na ochrannou izolační zeleň.

Dopravní obslužnost areálu byla navržena dvěma hlavními vjezdy jedním u jihozápadního rohu napojením na ulici Pražská a jedním u severozápadního rohu napojením na ulici Pražská. V jižní části od vjezdu podél železniční vlečky je vedena hlavní komunikace, která kříží ulici Dubinské Kaštánky a pokračuje stále dál až za konec vlečky, kde se stáčí k severu a okružně se vrací kolem haly B.1 zpět. Z této hlavní připojovací komunikace jsou v západní části areálu vedeny dvě odbočky směrem k severu. První vede hned za budovami A.1 a A.2, je z obou stran obklopena parkovacími stáními, druhá vede souběžně s ulicí Dubinské Kaštánky, odbočuje mezi haly A.3 a A.4 a mezi haly A.4 a A5, ještě jako jednosměrná komunikace pokračuje severně nad halou A.5 k manipulační ploše před halou A.6, kde se opět napojuje k severnímu vjezdu. Podél severních stran hal jsou umístěna parkovací stání pro zaměstnance a z jižních stran je umožněn příjezd pro zásobování.

Komunikace pro pěší jsou vedeny bezpečně a plynule chodníky podél hlavních vjezdů k severním stranám hal podél parkovacích stání a dále do východní části dvěma přechody přes ulici Dubinské Kaštánky zase ke všem třem objektům.

Areálová zeleň byla umístěna do ostrůvků u parkovacích stání, do oblouků komunikací, do pruhu podél dvorků a byla navržena nová stromová alej v prostoru mezi jižní komunikací a železniční vlečkou. Při severním okraji areálu byla umístěna ochranná izolační zeleň, jak v západní, tak východní části.

Obdobně jako ve variantách „A“ a „B“ bylo v severním cípu východní části umístěno hřiště a dětské hřiště a plocha lesa byla zpřístupněna okružovou pěší komunikací doplněnou stavbou rozhledny.

6.4 Posouzení variant a výběr nejvhodnějšího návrhu územní studie

Pro další postup, bylo nutné jednotlivé varianty posoudit a vybrat z nich tu nejvhodnější. Všechny tři varianty byly shodným způsobem řešeny v severním cípu východního areálu umístěním hřiště a dětského hřiště s volným přístupem. Dále bylo shodně navrženo řešení lesního pozemku, okružovou pěšinou napojenou v jižní části na turistickou stezku a trasu vedoucí do sousední obce a navrženou

stavbou nové rozhledny. Dětské hřiště je velkým přínosem pro celou lokalitu přilehlých rodinných domů, na které navíc v nedávné době navázala nová zástavba, jak rodinných domů, tak několika mála bytových domů bez jakéhokoliv veřejného prostoru. Hřiště bude využíváno jak místním obyvatelstvem, tak je vhodné i pro aktivity dojíždějících sportovců z širšího okolí, neboť jiné sportoviště se v severní části Dobříše nenachází. Propojení lesního pozemku pěšinou a zejména stavba nové rozhledny bude místní atrakcí poskytující panoramatický rozhled do širokého okolí. Tento návrh má značný potenciál vytvořit v zde významné a atraktivní místo. Tyto shodná řešení do hodnocení variant nebyla zahrnuta.

6.4.1 Posouzení varianty „A“

Výhody

- + levnější realizace
- + žádné demolice
- + zachován provoz při realizaci

Nevýhody

- úzký pruh ochranné izolační zeleně
- malé využití železniční vlečky
- velké množství zpevněných ploch
- malý počet parkovacích stání
- bez inovativního přínosu
- více správců areálu

Tato varianta, zachovávající stávající budovy, zdánlivě vyřešila vzniklé problémy v území, ale kromě propojené vnitroareálové dopravní obslužnosti, stavby tří nových hal a celkového zvýšení estetického vzhledu nenabídla příliš nového. Tyto změny nevyvolají žádný efekt pro své okolí, kromě snížení dopravní zátěže v ulicích Nad Prachandou a Dubinské Kaštánky. Jediným inovativním prvkem, který by mohl lokalitu pozdvihnout, jsou nové haly B.4 a B.5, ale lze předpokládat, že by ke zlepšení situace došlo pouze ve východní části areálu. Aktivita (život) této lokality by byl pravděpodobně dále zakonzervován v zaběhaných kolejích neosobní, chladné, výrobní a skladovací zóny.

6.4.2 Posouzení varianty „B“

Výhody

- + výborné využití vlečky
- + dobré řešení dopravní obslužnosti

- + dobrá správa areálu
- + snížení nezaměstnanosti

Nevýhody

- rozdělenost areálu na dva, dvě vrátnice
- nabídka vhodnějších míst
- malé množství zeleně
- nadměrné možné zvýšení dopravy a zátěže pro okolí
- komplikované splnění podmínek územního plánu
- podmíněnou kompletní demolicí

Tento návrh, výrobního areálu pro jediného vlastníka, přináší komplexní řešení všech vzniklých problémů v území a nabízí prosperitu, pracovní příležitosti a celkově nastolí zóně řád a uniformitu. Území přemění na dobře fungující, ale uzavřenou, nepropustnou a separovanou oblast, fungující jaksí pouze pro sebe. Další a zásadní nevýhodou je obtížné splnění podmínek vyplývajících z územního plánu, zejména ustanovení, že: „*negativními vlivy svých provozů nad přípustnou mez nepřesahují hranice areálů*“ a nepřekročitelná podmínka nepřípustného využití: „*stavby pro výrobu průmyslovou (s rušícím vlivem na okolí)*.“ Správným zvolením druhu výroby a technologických zařízení by ke konfliktu s územním plánem nemuselo dojít, ale takové předjímaní značně redukuje možné podnikatelské využití a zájem o tuto lokalitu. Město Dobříš disponuje několika průmyslovými zónami, které nejsou zcela využívány a pro takovýto záměr by byly vhodnější.

6.4.3 Posouzení varianty „C“

Výhody

- + rentabilní podnikatelský záměr
- + snížení nezaměstnanosti
- + tvorba živého výrobního a obchodního centra
- + inovativní řešení výroben se zázemím
- + zvýšení občanské vybavenosti v lokalitě
- + dostatek parkovacích stání
- + zvýšení konkurenceschopnosti města i podniků
- + možnost etapizace

Nevýhody

- podmíněno kompletní demolicí
- dva vjezdy do areálu

Tato varianta, realizace řemeslného parku se zázemím, vytváří v lokalitě velký potenciál pro oživení a prosperitu celé oblasti. Nové řešení v podstatě vytváří pulzující centrum výroby a obchodu. Ve svých důsledcích přináší takovýto návrh i zlepšení sociálních aspektů, například snížením nezaměstnanosti, nabídkou kvalifikovaných pracovních míst, nabídkou prostor pro začínající podnikatele a místem setkávání nejen výrobců (obchodníků), ale také nakupujících. Takovýto záměr má i své výhody v rovině hospodářské, neboť může snadno docházet ke spolupráci více výrobců a tím zvýšit svou konkurenceschopnost. Mohou využívat společné podnikové prodejny tzv. showroomy, tím budou mít blíže k zákazníkům a ti zas k výrobcům, což je trend současné doby. Variabilita hal umožní možný růst jednotlivých výrobců, aniž by museli měnit místo svého působení atd. Nová vybavenost veřejně přístupnými službami dále přináší čistě praktické výhody pro stávající okolní zástavbu. Takto prosperující centrum, může vytvořit výhodu nejen pro výrobce, ale i pro celé město Dobříš a jeho image. Další významnou výhodou tohoto záměru je možná etapizace, a to s ohledem i na stávající provozovny, které se mohou postupně transformovat a přesouvat ze starých objektů do nových.

6.4.4 Vyhodnocení variant

Z výše uvedeného vyplývá, že varianta „A“ nedostatečně řeší vzniklé problémy v území, varianta „B“ je pro svůj charakter do tohoto území nevhodná a pouze varianta „C“ svými záměry naplňuje očekávané řešení vzniklých problémů a navíc přináší nové výhody. Pro další zpracování byla vybrána varianta „C“.

7 Územní studie

Výše uvedeným postupem a provedenými variantami byly provedeny návrhy a ověření možností využití lokality Dubinské Kaštánky. Koncepce územní studie tedy vychází z výkresu Varianta „C“, který je přílohou č. 17. Územní studie pro území Dubinské Kaštánky byla navržena pro realizaci řemeslného parku s doplňkovými službami a zázemím. Tento záměr je prospěšný nejen pro řešení stávajících problémů v území, ale také pro širší okolí a ve svých dlouhodobých důsledcích i pro celé město Dobříš.

7.1 Funkční využití

Plochy řešeného území byly rozděleny dle odlišného funkčního využití tak to: komerční vybavenost, výroba a skladování, areálová komunikace, pěší komunikace, parkování, manipulační plocha, skladovací plocha propustná, ochranná zeleň, doprovodná zeleň, veřejně přístupná zeleň, lesní plochy, hřiště, drážní doprava a rozhledna, jak lze vyčíst z výkresu Funkční využití, který je přílohou č. 18.

Dvě nejbližší budovy umístěné souběžně s ulicí Pražská byly určeny pro komerční vybavenost, tedy vybavenost s převahou zařízení podnikatelského charakteru (obchod, stravování, nevýrobní služby apod.). Objekty byly navrženy jako dvoupodlažní s rovnou zelenou střechou ve zvýšeném architektonickém zájmu.

Ty stavby halového typu s rozděleným provozem na malé provozovny, byly územní studií určeny k funkčnímu využití k drobné výrobě. Objekty jsou přízemní o světlé výšce vnitřního prostoru 6 m s rovnou zelenou střechou. Stejným způsobem byla navržena i severní hala a to právě s ohledem na malou vzdálenost od území pro rodinné bydlení.

Ostatní objekty jsou funkčně zařazeny do výroby a skladování, jde spíše haly s většími provozovny umístěnými v nerušící části areálu. Tyto stavby budou také halového typu o světlé výšce vnitřního prostoru 6 m a s rovnou zelenou střechou.

Plocha vymezená pro hřiště a dětské hřiště, byla navržena tak, aby byla volně přístupná zejména ze strany směřující k zástavbě rodinných domů. Hřiště bylo navrženo o rozměrech 10 x 20 m s přesnou orientací sever-jih jeho kratšími stranami. Dětské hřiště vyplňuje zbylý prostor. Celá plocha bude doplněna zelení, lavičkami a odpadkovými koši.

Pro rozhlednu byla vymezena nepatrná plocha v pozemku lesa, ale toto řešení předpokládá jistou součinnost patřičných orgánů státní správy k prosazení realizace takového záměru.

Plochy určené pro areálovou komunikaci, pěší komunikaci, parkování, manipulační plocha a skladovací plocha propustná budou popsány v následující kapitole 6.2 Dopravní infrastruktura.

Plochy ochranná zeleň, doprovodná zeleň, veřejně přístupná zeleň a lesní plochy budou popsány v následující kapitole 6.3. Zeleň.

7.2 Dopravní infrastruktura

Výkres Dopravní infrastruktura, který je přílohou č. 19, názorně ukazuje způsob řešení jak motorové dopravy, tak pěší dopravy na území areálu. Železniční areálová vlečka zůstala beze změny.

Plochy areálové komunikace byly navrženy asfaltované zpevněné po obvodě ohraničené obrubníky. Poloměr otáčení je 12 m a šířka jednoho jízdního pruhu je 3,5 m. Komunikace budou doplněny dopravním značením. Dešťová voda z komunikací bude odváděna kanálky do drenážních vsakovacích komor umístěných pod parkovacími, manipulačními a skladovacími plochami a částečně i pod plochami zatravněné zeleně. Přejezd ulice Dubinské Kaštánky bude zklidněn osazením zpomalovacích prahů v obou směrech jízdy a stanovením přednosti jízdy účastníkům provozu ve směru ulice Dubinské Kaštánky.

Komunikace pro pěší byly řešeny chodníky o šířce 2 m a minimálním poloměrem otáčení 1,5 m. Chodníky budou vybaveny obrubníky a přechody pro chodce budou provedeny dle normových požadavků. Po obvodě budov A.1 a A.2, které jsou nejbližší ulic Pražská, byla navržena pěší promenáda o minimální šířce 6 m. Tato promenáda může sloužit i pro umístění stolů pro stravování. Povrchy komunikací byly navrženy ze zámkové dlažby v co nejpropustnějším provedení pro dešťovou vodu, včetně podkladových vrstev.

Počet parkovacích stání a jejich rozměry odpovídají normovým požadavkům a zároveň s přihlédnutím na co nejkratší možnou docházkovou vzdálenost. U objektů komerční vybavenosti bylo vymezeno šest parkovacích stání pro invalidy. Povrchová vrstva včetně podkladního souvrství bude provedeno jako propustné pro dešťové vody. Pod plochami pro parkování budou umístěny drenážní a vsakovací zařízení, do kterých bude sváděna dešťová voda z vozovek.

Manipulační plochy byly umístěny v těsné blízkosti nakládacích ramp tak, aby nákladní automobily a nakládací technika měla volný prostor pro manipulaci. Pod povrchem byly navrženy drenážní a vsakovací zařízení pro likvidaci dešťových vod. Skladovací plochy byly umístěny pouze do uzavíratelných dvorků výrobních hal tak, aby skladovaný materiál byl zabezpečen a zároveň esteticky nenarušoval prostředí areálu. Povrch dvorků bude proveden jako propustný pro dešťové vody, například

zatravnovacími tvárnici. Hluběji pod povrchem budou umístěny vsakovací a zařízení pro likvidaci dešťových vod.

Lesní pěší stezka bude provedena pouze ze ztuhlého štěrku bez obrubníků, tak aby co nejméně narušovala přírodní charakter místa.

Další navržené dopravní opatření bylo osazení chráněného železničního přejezdu přes regionální trať a zprovoznění nechráněného přejezdu přes areálovou vlečku. V místě křížení lesní pěšiny s regionální tratí bude zřízen nechráněný železniční přechod. V těchto místech bude pěšina osazena takovým zařízením, aby v místě příjezdu k trati musel cyklista z kola sesednout.

7.3 Technická infrastruktura

Řešení technické infrastruktury je znázorněno ve výkresu Technická infrastruktura v měřítku 1:1 000, který je přílohou č. 20. K výrobním halám byly navrženy nové rozvody elektřiny, plynovodu, vodovodu a gravitační kanalizace, které byly napojeny na stávající veřejné sítě. Plynovod byl navržen jako okružní síť, částečně tak i vodovod, ostatní rozvody byly navrženy větveným systémem. Rozvody jsou uloženy ve vozovkách. Pro případné zvýšení odběru elektrické energie byla v jiho-západním koutu areálu vymezena plocha pro zřízení nové kabelové trafostanice VN, kterou lze připojit z hlavní sítě vedené v přilehlé ulici Pražská.

Likvidace vod odvedením do splaškové kanalizace je nepřijatelná a proto byla navržena opatření, která maximalizují vsakování přímo v místech dopadu vody na povrch. Zelené střechy, propustné povrchy parkovišť a chodníků a skladovacích ploch zachytí podstatnou část dešťových vod. Vody z povrchů komunikací budou sváděny do drenážních a vsakovacích komor umístěných pod povrchem manipulačních ploch, parkovišť, skladovacích ploch a částečně i zatravněnou zelení.

7.4 Zeleň

Výkres Zeleň, který je přílohou č. 21, znázorňuje polohu různých druhů zeleně.

Ochranná zeď je umístěna v pruhu minimálně 5 m širokém, kromě místa přístavku u bytového domu, podél celé severní hranice areálu, jak v západní, tak východní části. Tato ochranná zeď odděluje výrobní zónu od rodinného bydlení a vytváří tak přirozenou bariéru zamezující nebo snižující negativní vlivy. Charakter této zeleně má vytvářet nepropustnou masu, ve které budou zastoupeny jak nízké křoviny, tak vyšší a vysoké stromové patro.

Doprovodná zeleň areálu vyplňuje veškeré volné plochy ostrůvků parkovišť, oblouků komunikací, pruhů podél vozovek apod. Veškeré takové plochy budou zatravněny a v místech, kde to bude možné se rovnoměrně vysadí stromy či křoviny

Plochy veřejně přístupné zeleně se nacházejí podél ulice Dubinské Kaštánky a dále na volných plochách kolem hřiště a dětského hřiště.

Charakter plochy určené pro les nebyl návrhem změněn.

Zelené střechy byly navrženy u všech budov s minimální mocností zeminy 0,5 m. Taková vrstva zeminy by měla zajistit kvalitní a dostatečné vsakování dešťových vod a příznivé podmínky pro vegetaci na střechách. Při mocnosti půdy 0,5 m lze střechy osázet i křovinami nebo nízkými stromky. Zelené střechy přinášejí nejen praktický užitek, ale dovedou esteticky zlepšit vzhled celé stavby.

7.5 Řez, perspektiva

Výkres Řez A-A, Řez B-B, který je přílohou č. 22, názorně dokresluje navržené řešení. Z výkresu je patrné, že stavby byly navrženy, v souladu s požadavky územních plánů, pro výšky staveb a nepřekročily hranici 12 m. Příčný sklon vozovky také odpovídá normovým požadavkům pro návrh komunikací je zde dobře patrný princip nákladových ramp u jižních stran hal, který využívá přirozeného sklonu terénu. Sklon terénu také napomáhá snadnému řešení gravitační splaškové kanalizace.

Perspektivní znázornění navrženého řešení z pohledu stojícího chodce je dobře znázorněno na výkresu Perspektiva, který je přílohou č. 23. Vyobrazený pohled je z místa jižního vjezdu z ulice Pražská a vlevo zachycuje budovu komerční vybavenosti a v povzdálí výrobní a skladovací halu s vraty pro zásobování a navazující dvorky. Podél haly vede hlavní areálová komunikace. Za halou je patrná stromová alej ulice Dubinské Kaštánky. Celkový dojem z lokality neevokuje šedý výrobních areálů a nadrozměrných a nevzhledných budov.

8 Diskuse

Jako problematickou část vedoucí k realizaci této územní studie, vnímám vlastnické poměry v areálu. Ačkoliv je záměr smysluplný, přínosný a dokonce rentabilní, nedovedu si představit úspěšnou společnou iniciativu šesti subjektů vedoucí k tak zásadní proměně území. Výhodné by bylo vykoupení pozemků jediným vlastníkem, který postupnou etapizací lokalitu přebuduje. Nebo poskytnutím nějaké pobídky či invence od správy města Dobříš, která bude motivovat vlastníky k realizaci. Vždyť i pro Dobříš by tento záměr byl velkým přínosem.

Proč idea řemeslného parku je právě vhodná pro tuto lokalitu v Dobříši? Dle mého názoru jiné lokality v Dobříši nejsou tak dobře dostupné návštěvníkům ani zaměstnancům, jsou příliš silně průmyslového charakteru, nenacházejí se v blízkosti tak atraktivního městského uzlu jako je blízká křižovatka se supermarketem, autobusovými zastávkami a vlakovým nádražím a není do nich zavedena železniční vlečka.

Proč by aplikace myšlenky řemeslného parku nebyla vhodná pro stávající stav? Myslím si, že z neschopnosti vytvořit mezi vlastníky dohodu a postupovat společnými silami. Jako další důvod je nevyhovující řešení stávajících budov, které by se stejně musely, alespoň z části odstranit a postupně přebudovat. K úspěchu takového záměru je nutné vybudovat dvě komerční budovy podél ulice Pražská. Pak, je tedy otázkou zda, takovýto polovičatý záměr může být investičně rentabilní.

Navržená územní studie je řešena dvěma obousměrnými dvouprůdými hlavními vjezdy. Byla by funkční varianta s jedním vjezdem, nebo varianta se dvěma jednosměrnými vjezdy nebo s jedním jednosměrným a druhým obousměrným? Myslím, že všechny varianty by mohly být funkční, ovšem dva vjezdy přinášejí více výhod, zejména s pohodlným parkováním a orientací v areálu. Odpověď na tuto otázku by vyřešila dopravní studie zpracovaná dopravním specialistou, která by vyhodnotila očekávané dopravní zatížení.

Navržené hřiště se zdá být jaksi samoučelné, nemá příliš společného s vlastním areálem Dubinské Kaštánky. Ale návrh nového hřiště, jsem považoval za dobrou příležitost, jak napravit chybu, která vznikla při výstavbě poměrně nové zástavby, jak rodinných, tak bytových domů v blízkém okolí. Nová lokalita, ale i ta stávající je postavena bez jakékoliv výraznější veřejné plochy, natož dětského hřiště. S touto problematikou souvisí i návrh nového využití lesního pozemku, jeho zpřístupnění veřejnosti a stavbou rozhledny.

9 Závěr

Řešená lokalita Dubinské Kaštánky se nachází v městě Dobříš a jde o zástupce typické, dříve kompaktní, výrobní zóny jediného podniku, která po „Sametové revoluci“ byla rozdělena na pět samostatných areálů různých vlastníků. Areál je jen částečně v provozu a stav budov a zázemí zvolna chátrá a ztrácí na atraktivitě pro své okolí i pro nové investory.

Pro úplné a správné seznámení s lokalitou Dubinské Kaštánky byl proveden její komplexní průzkum a ze závěrů analýz území byly pojmenovány konkrétní problémy v území. Nejzávažnějším z nich bylo vedení nákladní dopravy přes oblast rodinného bydlení a střet ostré hranice mezi plochami výrobní zóny a ploch pro rodinné bydlení.

Následující částí práce byl návrh nového uspořádání území v souladu s platnou územně plánovací dokumentací, který vyústil ve vypracování tří odlišných variant možného využití v závislosti na charakteru užívání nové výrobní lokality. Vzájemným porovnáním a zhodnocením jejich výhod a nevýhod byla za nejlepší vyhodnocena varianta „C“. Tento návrh území zachovává výrobní charakter areálu a přetváří jej pro funkční využití jako **řemeslný park s doplňujícími službami a zázemím**.

Návrh řemeslného parku byl dále rozpracován v rozsahu územní studie. Byly navrženy výrobní a skladovací haly s potřebnými skladovacími a manipulačními plochami, s dostatkem parkovacích stání, s pohodlnou a logickou dopravní obslužností. Pro umístění doplňkových služeb byl areál vybaven dvěma objekty komerční vybavenosti umístěnými podél rušné ulice Pražská. Tyto budovy byly určeny pro umístění obchodů, nejlépe podnikových prodejen, tzv. showroomů, se zbožím vyráběným přímo v areálu, dále prostory pro stravování, administrativu a další drobné služby. Dopravní řešení nezasahuje do oblasti pro bydlení a areál byl od rodinného bydlení oddělen pruhem ochranné izolační zeleně.

Lokalita Dubinské Kaštánky, s takto navrženým řešením, má velký potenciál stát se novým, živým, pulzujícím centrem. Nový inovativní návrh změn v území je navíc realizovatelný postupnou nenáročnou etapizací. Přináší výhody nejen pro podniky, jejich zaměstnance a zákazníky, ale i pro širší okolí a při správném nastavení všech parametrů i pro celé město Dobříš.

Součástí řešené lokality byl též lesní pozemek, který byl zpřístupněn veřejnosti a protkán pěší cestou. Atraktivitu tohoto vyvýšeného místa doplňuje navržená stavba rozhledny s rozsáhlým panoramatickým výhledem.

Nelze opomenout ani nově vymezenou plochu pro hřiště a dětské hřiště s volným přístupem, které doplňuje vybavenost přilehlé lokality okolní zástavby pro bydlení. Tato územní studie vyřešila identifikované problémy v území, vyřešila nové funkční využití a dispozice areálu, dle předpokládaných požadavků uživatelů a navíc vytvořila pomocí inovativního záměru řemeslného parku, územní předpoklady pro vznik atraktivní lokality s možným přínosem nejen investorovi, ale i širší veřejnosti.

10 Přehled literatury a použitých zdrojů

Literatura:

- (Neufert, 2000) NEUFERT EMRST, 2000, *Navrhování staveb*, Praha, CONSULTINVEST.
- (katalog, 2011) KOLEKTIV AUTORŮ, 2011, *Současný český industriál podoby soudobé průmyslové architektury*, Praha, Galerie Jaroslava Fragnera & architectura o.s.
- (Kotas, 2007) KOTAS PATRIK, *Dopravní systémy a stavby*, 2007, Praha, Nakladatelství ČVUT.
- (Kovařík, 1985) KOVAŘÍK EMIL, *Průmyslové stavby III., navrhování průmyslových objektů*, Praha, ČVUT.
- (Štědrý, 2001) ŠTĚDRÝ FRANTIŠEK, 2001, *Nauka o stavbách V. Transformace průmyslu ve městech*, Praha, Vydavatelství ČVUT.
- (Žáček, 2010) ŽÁČEK VLADIMÍR, 2010, *Průmyslový marketing*, Praha, ČVUTv Praze.

Legislativní zdroje a normy:

- (ČSN 73 6005) ČSN 73 6005 - Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
- (ČSN 73 6110) ČSN 73 6110 - Projektování místní komunikací
- (ČSN 78 6056) ČSN 78 6056 - Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- (Vyhl. 500/2006 Sb.) Vyhláška č. 500/2006 Sb. o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti, v platném znění.
- (Z. 183/2006 Sb.) Zákon č. 186/2006 Sb. Zákon o územní plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění.

Internetové zdroje:

- (archivnimapy) ČÚZK, Geoprotál ČÚZK, online: <http://archivnimapy.cuzk.cz/>, cit. 25.2.2015.
- (czechinvest) CZECHINVEST, Brownfieldy, online: <http://www.czechinvest.org/brownfieldy>, cit. 24.3.2015.
- (czso) Český statistický úřad, Český statistický úřad: online: <http://vdb.czso.cz/sldbvo/#!stranka=podle->

tematu&tu=30782&th=&v=&vo=H4sIAAAAAAAAAAFvzloG1ulh
BMCuxLFGvtCQzR88jsTjDN7GAlf3WwcNiCReZGZjcGLhy8h
NT3BKTS_KLPBk4SzKKUosz8nNSKgrsHRhAgKecA0gKADF
3CQNnaLBrUIBjkKNvcSFDHQMDhhqGCqCiYA__cLCiEgZGv
xlGdg9_Fz__EMeCEgY2b38XZ89, cit: 16.3.2015 a
http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabdetail.jsp?kapitola_id=327&potvrdrd=Zobrazit+tabulku&go_zobraz=1&cislotab=UAP6030UU_OB&pro_1_90=540111&voa=tabulka&str=tabdetail.jsp,
cit. 19.3.2015.

- (Dobříš ÚP) Územní plán Dobříše, online:
<http://www.mestodobris.cz/uzemni-plan/d-459477>,
cit. 14.3.2015.
- (googlemaps) mapový portál, online: <https://www.google.cz/maps>, cit.
6.12.2014.
- (glynwed) Glynwed, Hospodaření s dešťovou vodou, online:
<http://www.glynwed.cz/cs/vodni-hospodarstvi/vsakovani-destove-vody/hospodareni-s-destovou-vodou-podle-zakona-jak-se-dotyka-stavebniku.html>, cit. 4.4.2015.
- (Gruberová) Gruberová Eva, Využití historických map pro návrh ÚSES,
online: <http://www.uses.cz/data/sbornik10/Gruberova.pdf>, cit.
4.4.2015.
- (Herzog, 2014) Herzog Martin, Koordinace využívání území z hlediska širších
vztahů, 2014, online:
<http://www.kr-kralovehradecky.cz/assets/rozvoj-kraje/uzemni-planovani/Koordinace-vyuzivani-uzemi-z-hlediska-sirsich-vztahu.pdf>, cit. 8.3.2015.
- (Hurníková, 2012) Hurníková Jana, Analýza zjištění a zobrazení hodnot v území,
2012, online: <http://www.mmr.cz/getmedia/d6451d49-3be5-432e-86d3-7a2bb82a3254/Analyza-zjisteni-a-zobrazeni-hodnot-UAPo-doporucen.pdf>, cit. 4.4.2015.
- (Hurníková) Hurníková Jana, Analýza určení a zobrazení problémů
k řešení v ÚPD, online:
<http://www.mmr.cz/getmedia/812af13a-d598-4265-b064-f33562bc4671/Problemy-UAPo-06-2012.pdf?ext=.pdf>,
cit. 4.4.2015.

- (Jetel) Jetel Václav, Technická infrastruktura sídel, online:
http://urbanismus.fsv.cvut.cz/HTM/PREDMETY/AU/TIS/2_TI_UVOD_2012.pdf, cit. 2.3.2015.
- (jizdnirady) jizdnirady.idnes.cz: online:
<http://jizdnirady.idnes.cz/vlaky/spojeni/>, cit. 20.3.2015.
- (limity) Limity využití území, online:
<http://www.mmr.cz/getmedia/812af13a-d598-4265-b064-f33562bc4671/Problemy-UAPo-06-2012.pdf?ext=.pdf>,
cit. 20.3.2015.
- (město Dobříš) Město Dobříš, online:
http://www.mestodobris.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.aspx?id_org=2796&id_dokumenty=455803, cit. březen 2015, cit.
23.3.2015.
- (průmysl ČR, 2011) Průmyslové zóny České republiky, 2011, online:
<http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/prumyslove-zony>,
cit. 10.2.2015.
- (průmyslové zóny) Průmyslové zóny, online: <http://www.prumyslove-zony.cz/blog/prumyslove-zony-53>, cit. 18.2.2015.
- (přírodní prostředí) Přírodní prostředí a krajina v územním plánování, online:
http://urbanismus.fsv.cvut.cz/HTM/PREDMETY/SI/UUPS/UUPS_2012_pr_10.pdf, cit. 20.3.2015.
- (Stará Huť ÚP) Územní plán Stará Huť, online:
<http://www.starahut.eu/index.php/uzemni-plan>, cit.5.3.2015.
- (statistika) Krátkodobá statistika průmyslu - Metodika, online:
http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/prumysl_metodika,
cit. 15.3.2015.
- (tzb-info) Proč se musí dešťová voda zdržovat v místě spadu?, online:
<http://voda.tzb-info.cz/8687-proc-se-musi-destova-voda-zadrzovat-v-miste-spadu>, cit. 1.4.2015.
- (územní studie) Územní studie, online:
http://www.uur.cz/images/konzultacnistredisko/MethodickeNavody/US/US_metodika_20100727.pdf, cit. 5.3.2015.
- (wikipedie) wikipedia.org/wiki/, online cit. 17.3.2015.

11 Seznam obrázků

Obr.č. 1 Jižní část ulice Dubinské Kaštánky - pohled jižním směrem od výrobní zóny

Obr.č. 2 Jižní část ulice Dubinské Kaštánky - pohled k severu

Obr.č. 3 Železniční přejezdy vlečky a regionální trati

Obr.č. 4 Východní část areálu - pohled mezi haly

Obr.č. 5 Východní část areálu - pohled na průčelí hal

Obr.č. 6 Jižní vjez do areálu z ulice Dubinské Kaštánky

Obr.č. 7 Východní část areálu

Obr.č. 8 Západní část areálu - pohled mezi haly

Obr.č. 9 Křížení železniční vlečky s ulicí Dubinské Kaštánky

Obr.č. 10 Východní část areálu - celkový pohled

Obr.č. 11 Východní část areálu - plechový přístřešek

Obr.č. 12 Lesní pozemek s halou v pozadí

Obr.č. 13 Lesní pozemek s černou skládkou stavebního odpadu

Obr.č. 14 Lesní pozemek s černou skládkou stavebního odpadu

Obr.č. 15 Lesní pozemek - oplocení jeho východní hranice

Obr.č. 16 Severní část ulice Dubinské Kaštánky - pohled k areálu

Obr.č. 17 Severní část ulice Dubinské Kaštánky - pohled k severu

Obr.č. 18 Východní část areálu s nákladovou rampou vlečky

12 Seznam přílohy

- Příloha č. 1 Stávající stav areálu (výkres, 1:1000, 2x A4)
- Příloha č. 2 Širší vztahy I (výkres, 1:50 000, 2x A4)
- Příloha č. 3 Širší vztahy II (výkres, 1:20 000, 2x A4)
- Příloha č. 4 Historická analýza (výkres, 1:5000, 2x A4)
- Příloha č. 5 Přírodní analýza I (výkres, 1:5000, 2x A4)
- Příloha č. 6 Přírodní analýza II (výkres, 1:1500, 2x A4)
- Příloha č. 7 Analýza dopravní infrastruktury I (výkres, 1:5000, 2x A4)
- Příloha č. 8 Analýza dopravní infrastruktury II (výkres, 1:2000, 2x A4)
- Příloha č. 9 Analýza technické infrastruktury (výkres, 1:2000, 2x A4)
- Příloha č. 10 Analýza vlastnických poměrů v území (výkres, 1:2000, 2x A4)
- Příloha č. 11 Analýza územního plánu (výkres, 1:2000, 2x A4)
- Příloha č. 12 Limity území (výkres, 1:2000, 2x A4)
- Příloha č. 13 Hodnoty území (výkres, 1:2000, 2x A4)
- Příloha č. 14 Problémy v území (výkres, 1:2000, 2x A4)
- Příloha č. 15 Varianta „A“ (výkres, 1:1000, 3x A4)
- Příloha č. 16 Varianta „B“ (výkres, 1:1000, 3x A4)
- Příloha č. 17 Varianta „C“ (výkres, 1:1000, 3x A4)
- Příloha č. 18 Funkční využití (výkres, 1:1000, 3x A4)
- Příloha č. 19 Dopravní infrastruktura (výkres, 1:1000, 3x A4)
- Příloha č. 20 Technická infrastruktura (výkres, 1:1000, 3x A4)
- Příloha č. 21 Zeleň (výkres, 1:1000, 3x A4)
- Příloha č. 22 Řez A-A, Řez B-B (výkres, 1:500, 2x A4)
- Příloha č. 23 Perspektiva (kresba, 1x A4)