

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE
FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
KATEDRA APLIKOVANÉ GEOINFORMATIKY A
ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

**NÁVRH ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU
KLADNA, UMOŽŇUJÍCÍ REVITALIZACI
PROSTORU AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ
KLADNO**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí práce: Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D.

Bakalant: Kateřina Petrová

Kladno 2016

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Kateřina Petrová

Územní plánování

Název práce

Návrh změny Územního plánu Kladna umožňující revitalizaci prostoru AN Kladno

Název anglicky

Proposing changes to planning documents of Kladno that would allow for revitalization of its bus terminal

Cíle práce

Cílem práce je prověřit způsob, jakým platná UPD města Kladna řeší prostor současného AN a navrhnout takovou změnu UPD, která umožní jeho úspěšnou revitalizaci a zapojení do celoměstských vztahů.

Metodika

Studentka vypracuje literární rešerši zaměřenou zejména na legislativní prostředí územního plánování v ČR, řešení urbanistických koncepcí měst a typologii obchodních a dopravních staveb. Provede analýzu celoměstského kontextu řešeného území a na základě výše uvedeného provede rozbor platné UPD Kladna a navrhne její změnu tak, aby bylo lze provést úspěšnou revitalizaci AN a jeho vazeb na centrum města.

Doporučený rozsah práce

do 50 stran textu s adekvátní obrazovou přílohou

Klíčová slova

územní plánování, změny územního plánu, Kladno

Doporučené zdroje informací

GEHL, J. *Cities for people*. Washington: Island Press, 2010. ISBN 978-1-59726-573-7.

KOTAS, P. – ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE. FAKULTA ARCHITEKTURY. *Dopravní systémy a stavby*. V Praze: Nakladatelství ČVUT, 2007. ISBN 978-80-01-03602-0.

LYNCH, K. *Obraz města : the image of the city*. ISBN 80-7273-094-0.

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

Předběžný termín obhajoby

2015/16 LS – FŽP

Vedoucí práce

Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování

Elektronicky schváleno dne 24. 3. 2016

doc. Ing. Petra Šímová, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 29. 3. 2016

prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.

Děkan

V Praze dne 10. 04. 2016

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracovala samostatně, pod vedením Ing. Vojtěcha Novotného Ph.D. a že jsem uvedla všechny literární prameny, publikace a další zdroje informací, ze kterých jsem čerpala.

V Kladně dne 1. 04. 2016

.....

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala svému vedoucímu bakalářské práce panu Ing. Vojtěchu Novotnému, Ph.D. za odborné vedení, připomínky a rady, které mi poskytoval v průběhu zpracování této bakalářské práce. Dále děkuji svým blízkým za podporu a pomoc, jak během mého dosavadního studia, tak v průběhu tvorby této práce.

V Kladně dne 1. 04. 2016

.....

Abstrakt

Bakalářská práce je zaměřena na návrh změny územního plánu Kladna, který bude umožňovat modernizaci prostoru autobusového nádraží. V teoretické části práce je stručné seznámení s důležitými pojmy, s kterými ve své práci pracuji. Analytická část je věnovaná rozboru stávající územně plánovací dokumentace, jejímu zhodnocení a následně její návrhové části. Přínosem této bakalářské práce je, že navrhovaná změna územně plánovací dokumentace, může sloužit městu Kladnu pro případnou revitalizaci a modernizaci autobusového nádraží.

Klíčová slova:

Územní plánování, změny územního plánu, Kladno

Abstract

The bachelor thesis is focused on the design changes of the present spatial plan of Kladno, which will help to modernization of the bus station. The teoretical part of the bachelor thesis is simply about important therms, which I use in my task. The analytical part of my task is about analysis of the present spatial plan documentation, It's valuation and then valuation of the design part. The acquisition of the bachelor thesis is to suggest transform of the spatial plan documentation, which can help to the Kladno city for possible revitalization and modernization of the bus station.

Keywords:

Land plannig, changes of spatial plan, Kladno

Obsah

1	Úvod	9
2	Cíl práce	9
3	Metodika	10
4	Literární rešerše	10
4.1	Územní plánování	10
4.2	Urbanismus.....	14
4.3	Doprava a dopravní chování obyvatel	17
4.3.1	Rozdělení způsobu dopravy.....	18
4.3.2	Rozdělení pozemních komunikací	20
4.3.3	Požadavky na autobusovou dopravu	22
4.3.4	Požadavky uživatelů autobusových nádraží	23
4.3.5	Autobusová nádraží	23
5	Analýzy	28
5.1	Popis města	28
5.2	Historie a vývoj města Kladna	28
5.3	Prostorová struktura města	36
5.4	Služby ve městě.....	37
5.5	Doprava ve městě.....	38
5.6	Historie autobusového nádraží na Kladně	39
5.7	Analýza územního plánu Kladna	43
5.7.1	Obecné informace.....	43
5.7.2	Rozbor stávající ÚPD na zájmové lokalitě	46
5.7.3	Shrnutí kapitol 5.7.1 a 5.7.2	58
5.7.4	Návrhová část územně plánovací dokumentace	59
6	Návrh	60
6.1	Urbanistická koncepce – využití území - návrh.....	60
6.1.1	Odůvodnění.....	60
6.1.2	Definice funkčních ploch	61
6.2	Koncepce občanského vybavení a veřejných prostranství – návrh.....	62
6.3	Koncepce dopravní infrastruktury – návrh.....	63
6.4	Základní členění území - návrh	64

6.4.1	Odůvodnění.....	64
6.4.2	Změny v textové části	65
6.4.3	Návrh zadání RP2.....	66
6.5	Koncepce technické infrastruktury	66
6.5.1	Odůvodnění.....	66
6.6	Koncepce uspořádání krajiny	67
6.6.1	Odůvodnění.....	67
6.7	Výkres veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření a ploch pro asanaci	68
6.7.1	Odůvodnění.....	68
7	Diskuse.....	70
8	Závěr	70
9	Seznam použitých zdrojů a literatury	71
9.1	Literární zdroje.....	71
9.2	Internetové zdroje.....	73
9.3	Ostatní zdroje	74
9.4	Seznam použitých obrázků.....	75
9.5	Seznam použitých tabulek	78
9.6	Seznam příloh.....	79

1 Úvod

Město Kladno se stalo výběrem mé bakalářské práce především proto, že v Kladně žiji se svou rodinou celý život. K městu mám velmi kladný vztah a proto, mě také zajímá, jestli jsou jeho prostory smysluplně a efektivně využívány. Pro výběr mé práce mě nejvíce zaujalo autobusové nádraží, které je jedním z nejvíce využívaných veřejných prostranství ve městě.

Kladno je spádovou oblastí pro mnoho menších měst a vesniček v okolí, proto je dopravní uzel autobusového nádraží velmi důležitý. Obyvatelé nejenom Kladna ho využívají každý den pro přesuny do zaměstnání nebo škol. Mělo by tedy odpovídat počtem dopravních spojení tak i pohodlí pro cestující, kteří ho rádi přivítají.

Chtěla bych proto v mé bakalářské práci navrhnout změnu územně plánovací dokumentace tak, aby umožňovala případnou revitalizaci autobusového nádraží. Změna územního plánu tak umožní zpodrobnění v plánu regulačním. Autobusové nádraží by tak mohlo cestujícím zpříjemnit jejich dopravní spojení větším pohodlím a komfortem než je tomu do teď.

2 Cíl práce

Cílem práce je prověřit způsob, jakým platná územně plánovací dokumentace města Kladna řeší prostor současného autobusového nádraží a navrhnout takovou změnu územně plánovací dokumentace, která umožní jeho úspěšnou revitalizaci a zapojení do celoměstských vztahů.

3 Metodika

Před začátkem psaní této bakalářské práce jsem navštívila Magistrát města Kladna. Tam mi byly poskytnuty materiály k nastudování, jako jsou grafické výstupy územně plánovací dokumentace. Po pečlivém nastudování těchto dokumentací jsem zjistila, že město Kladno v polovině ledna roku 2016 vydalo a zveřejnilo nové grafické výstupy územně plánovací dokumentace a mé studování začalo od začátku.

Dále bylo zapotřebí nastudovat odborné literatury, která mi pomohla při orientaci v dané problematice a díky níž jsem mohla vypracovat literární rešerši.

V literární rešerši se zajímám o principy a fungování územního plánování (Stavební zákon, Maier, Sklenář), o dopravě a dopravním chování (Kotas, Gehl, ČSN 73 6110) a v neposlední řadě o urbanismu (Hrůza, Maier, Gehl, Lynch). Ze získaných informací z odborné literatury byla metodika postavena na provedení analýzy a následného rozboru územně plánovací dokumentace města Kladna.

Po podrobném rozboru jsem provedla návrh na možnou změnu této dokumentace, která by umožňovala revitalizaci autobusového nádraží.

4 Literární rešerše

4.1 Územní plánování

„Územní plánování dnes patří v celém světě mezi základní nástroje pro řízení výstavby a rozvoje osídlení a tím i pro péči o životní prostředí a jeho tvorbu.“ (Hrůza;1977:271) Územní plánování se soustřeďuje na změny hmotných složek a jejich provázanost se společenským prostředím. Týká se vždy většího množství lidí, má dlouhodobý efekt rozhodnutí týkajících se dalšího vývoje území a zprostředkovaně působí i na to, co se děje mimo vymezené území a čas. (Maier;2004) Na takto definovaném účelu územního plánování se shoduje odborná veřejnost. (např. Šilhánková et. al.;2010) Musí totiž vycházet jak definuje účel územního plánování zákon (zák. 183/2006 Sb. O územním plánování a stavebním řádu).

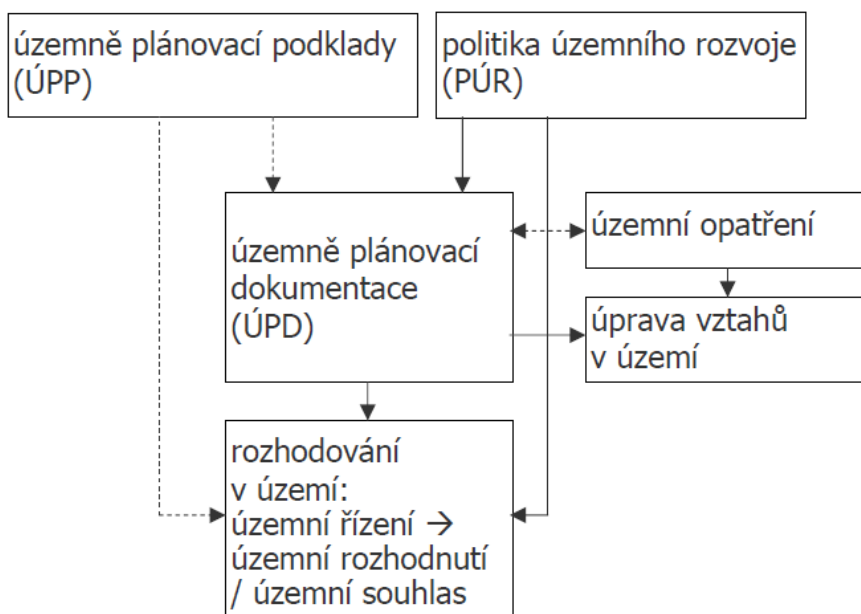
Zákon ho definuje takto: *„Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost*

společensví obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.“ (§18 odst. 1 SZ)

Územní plánování je tedy v principu formalizace (tj. zákonné ukotvení) konkrétních opatření ukotvených v teorii urbanismu tak, aby byly právně vymahatelné. (Maier a kol.;2012, Sklenář;2015) Aby to bylo možné, tak v souladu s urbanistickým poznáním musí zjišťovat a posuzovat stav území, jeho přírodních, kulturních a civilizačních hodnot, stanovovat koncepci rozvoje území, prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, stanovovat urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání a prostorové uspořádání území a na jeho změny, zejména na umístění, uspořádání a řešení staveb a jiné. (§19 odst. 1 SZ)

Nástroje územního plánování v ČR

Veškeré nástroje územního plánování vedou k tomu, aby se informovaně dávala územní rozhodnutí pro jednotlivé stavby v území. Stavební zákon uvádí tři druhy nástrojů. Jsou to územně plánovací podklady (dále jen ÚPP), územně plánovací dokumentace (dále jen ÚPD) a územní rozhodnutí. (Stavební zákon 183/2006Sb.) Územní rozhodnutí je vydáváno na ty stavby, které jsou v souladu s územním plánem (dále jen ÚP). ÚP se tvoří na základě hierarchického systému a jsou k jeho vytvoření nutné podklady.



Obrázek 1: Vazby nástrojů územního plánování

Zdroj: MAIER Karel

Koordinujícím nástrojem územního plánování je politika územního rozvoje, která slouží k prostorové koordinaci národních a nadnárodních významů. „*Politika územního rozvoje ČR je nástrojem územního plánování, který určuje požadavky a rámce pro konkretizaci ve stavebním zákoně obecně uváděných úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území.*“ (MMR 2008)

ÚPP slouží jako podklad k pořizování politiky územního rozvoje, územně plánovací dokumentace, jejich změně a pro rozhodování v území. Územně plánovací podklady jsou tvořeny územně analytickými podklady a územní studii.

ÚAP zjišťují a vyhodnocují stav a vývoj území, jeho hodnoty, omezují změny v území (ochrana veřejných zájmů), dále vyhodnocují udržitelný rozvoj území.

Územní studie (dále jen ÚS) ověřuje možnosti a podmínky změn v území. (Stavební zákon 183/2006Sb.)

ÚPD slouží jako právní rámec pro rozhodování o konkrétních stavebních záměrech v území. Tvoří ji zásady územního rozvoje, územní a regulační plán. Zásady územního rozvoje (dále jen ZÚR) stanovují požadavky na uspořádání území kraje, vymezují plochy a koridory nadmístního významu a stanovují požadavky na jejich využití (veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření). (§36 odst.1 SZ)

„*Územní plán stanoví základní koncepci rozvoje území obce, ochrany jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání (dále jen "urbanistická koncepce"), 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 (dále jen "plocha přestavby"), pro veřejně prospěšné stavby, pro veřejně prospěšná opatření a pro územní rezervy a stanoví podmínky pro využití těchto ploch a koridorů.*“ (§43 odst.1 SZ)

V ÚP lze vymezit plochu nebo koridor, v nichž se rozhoduje o změnách v území, s vlastníky pozemků a staveb, které budou dotčeny navrhovaným záměrem.

Ti musí souhlasit s tímto záměrem a s rozdělením nákladů nebo prospěchů spojených s jeho realizací (dohoda o parcelaci), zpracováním územní studie nebo vydáním regulačního plánu. (§43 odst.2 SZ)

„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. Územní plán ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím.“ (§43 odst.3 SZ)

ÚP se pořizuje a vydává pro celé území obce a je vydán formou opatření obecné povahy. (§43 odst.4 SZ)

„Územní plán je závazný pro pořízení a vydání regulačního plánu zastupitelstvem obce, pro rozhodování v území, zejména pro vydávání územních rozhodnutí.“ (§43 odst.5 SZ)

ÚP zpravidla vymezuje plochy větší než 2000 m². Plochy se vymezují podle stávajícího nebo požadovaného způsobu využití nebo také podle významu (např. zastavitelné plochy, plochy územních rezerv, atd.) (Vyhláška č.501/2006Sb., §3)

V územním plánu jsou vymezeny podmínky pro využití ploch s rozdílným způsobem využití. Dělí se na dvě skupiny, na stabilizované a na plochy změn. Stabilizované plochy jsou plochy bez větších plánovaných zásahů s prvky funkční regulace, které jsou z větší části shodné se současností. Plochami změn rozumíme plochy s navržených změn využití s určenou funkční regulací. Plochy změn uvnitř zastavěného území jsou plochy přestavby, plochy změn vně zastavěného území jsou zastavitelné plochy a plochy nezastavěného území (zeleň, plochy zemědělské a přírodní). (Vyhláška č.500/2006Sb., příloha č.7)

Dále u ploch rozlišujeme funkční využití. Nejpodstatnější funkční využití se nazývá hlavní, v této kategorii převažuje účel využití plochy. Dále existuje přípustné využití, kde je určeno, ke kterým může být příslušná plocha využita bez omezení. Podmíněné přípustné využití určuje účely, u kterých je třeba zvažovat případné dopady na funkci hlavní z hlediska hygienického, provozního či architektonického a podmínky, při jejichž splnění je využití plochy přípustné. Naopak nepřípustné využití určuje účely a činnosti, které nelze v daném území akceptovat. Další podmínky využití dále obecně pro všechny plochy upřesňují způsob a možnosti využití daného území. (Vyhláška č.500/2006Sb., příloha č.7)

ÚP obsahuje textovou a grafickou část. Grafická část územního plánu obsahuje výkres základního členění území, hlavní výkres obsahující urbanistickou koncepci, koncepci uspořádání krajiny, koncepci veřejné infrastruktury (tyto výkresy je možné dle potřeby zpracovat samostatně), výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací a je-li potřeba výkres pořadí změn v území (etapizace). (Vyhláška č.500/2006 Sb., příloha č.7)

Regulační plán (dále jen RP) stanoví podrobné podmínky pro využití pozemků, pro umístění a uspořádání stavby, pro ochranu hodnot a charakteru území a vytváření podmínek pro příznivé životní prostředí. (§61 odst.1 SZ) Regulační plán zpřesňuje územní plán a je pro něj závazný. A vždy též vymezi veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření. Regulačním plánem lze nahradit územní rozhodnutí. (§61 odst. 2 SZ) Vydává se z podnětu nebo na žádost formou opatření obecné povahy podle správního řádu. (§62 odst.1 SZ)

4.2 Urbanismus

Urbanismus je vědní obor zabývající se přírodními podmínkami, prostorem, funkcí, lidmi a časem. (Maier;2013) Podle Hrůzy je to soubor pracovních metod a postupů sloužících k záměrnému formování lidského osídlení a zejména měst. (Hrůza;1977) S vývojem osídlení se vyvíjí i urbanismus a dochází tak ke specifikaci jednotlivých úkolů jako je například přestavba měst a jejich rozvoj, plánování nových měst nebo studium vývoje osídlení. (Hrůza;1977) Podle Šilhánkové je teorie urbanismu východiskem pro územní plánování. (Šilhánková, et.al.;2010) „Urbanismus je teoretickou disciplinou, která se zabývá procesy urbanizace, využitím sídelního prostoru, uspořádáním a utvářením urbánního prostředí lidských sídel a osídlení, jejich fungování, obnovou a rozvojem.“ (Šilhánková, et.al.;2010:5)

Roku 1933 v Athénách na IV. Kongresu CIAM (Congrès International d'Architecture Moderne) byla založena architektem Le Corbusierem Athénská charta (program moderní architektury a urbanismu). Podle Athénské charty jsou 4 základní funkce, které se zabývají plánováním měst. Každé město má tyto funkce. Jsou to funkce bydlení, práce, rekreace a jako spojující prvek všech částí je to funkce doprava. Doprava je důležitá, protože propojuje všechny složky mezi sebou. Společně vytváří funkční město. (Hrůza;1965) Podle Hrůzy je však rozvoj dopravy a

vytváření jeho podmínek nejdůležitější a nejsložitější v soudobém urbanismu. (Hrůza;1973)

„Z hlediska architektury je město prostorovým výtvořem budovaným ve velkém měřítku a vyžaduje hodně času, abychom ho poznali.“ (Lynch;2004:1) Čitelnost města je důležitým aspektem při jeho vytváření. Prostředí jako celek musí být jasné. Proces mezi pozorovatelem a jeho okolím nazývá Lynch jako obraz města. Každý obraz města vnímá jinak a po svém. Prostředkem vnímání obrazu jsou různé orientační systémy, které mají mnoho variant. Liší se v jiných kulturách ale i místně. Pomáhají rozlišovat a členit okolí a vytvářet si tak obraz daného prostředí. Mezi snadno rozčlenitelné prvky, které nám pomáhají v orientaci, v prostoru řadíme cesty, okraje, oblasti, uzly a významné body. (Lynch;2004)

Cesty jsou dráhy, po kterých se pozorovatel pohybuje buď příležitostně, nebo potenciálně. Patří mezi ně například ulice, procházkové trasy, dopravní tepny, kanály, železnice. Podél těchto cest se vytvářejí ostatní prvky prostředí.

Okraje jsou lineární prvky, oddělující od sebe dvě fáze. Příkladem je železniční koridor nebo břeh řeky. *„Okraje mohou být i bariérami, které jsou více či méně průchodné a vymezují tak jednu oblast vůči druhé.“* (Lynch;2004:47)

Oblasti jsou dvojrozměrné plochy, jakýchkoliv velikostí v určitých částech města. Jsou rozpoznatelné podle jejich určitého charakteru.

Uzly chápeme jako ohniska, strategické body, mezi nimiž se pohybujeme. Tvoří je hlavně křižovatky, místa přestupů, křížení nebo sbíhání cest. Uzly propojují oblíbené body.

Významné prvky má pozorovatel kolem sebe. *„Hlavním rysem významných prvků je jejich unikátnost a zapamatovatelnost v kontextu prostředí.“* (Lynch;2004:79) Jsou to budovy, obchody, hory nebo samostatně stojící věž. Měly by být viděny z více stran. Často vytvářejí identitu města a její strukturu. (Lynch;2004)

„Žádný z těchto základních prvků neexistuje jen sám o sobě. Oblasti jsou strukturované přítomností uzlů, definované okraji, protknuté cestami a nepravidelně rozsetými významnými prvky.“ (Lynch;2004:49) Podle Lynche cesty udávají identitu, podílejí se na vzniku uzlů v místech křížení, procházejí skrze oblasti, okraje posouvají a podél rozmisťují významné prvky. (Lynch;2004)

Podoba prostředí se skládá z identity, struktury a významu. Identitou rozumíme jedinečnost objektu, struktura nám vyjadřuje prostorové utváření a význam objektu by měl být pro pozorovatele buď praktický nebo citový, vyjadřuje vztah k realitě. Obraz města by měl být dobře sdělitelný a srozumitelný i pro jiné lidi, bude se však lišit v pohledu pozorovatele. (Lynch;2004)

Příkladem mohou být veřejná prostranství, která chápeme nejen jako otevřená a volně přístupná ale také jako místa k setkávání, kde každý pozorovatel vnímá tento prostor poněkud rozdílně. Významnou rolí je nabízení volnočasových aktivit a tím zapojení obyvatel do společného žití. (Gehl;2010, Čáblová a kol.;2013) Podle Gehla platí, že lidé a lidské aktivity přitahují jiné lidi, shromažďují se a dělají věci společně. (Gehl;2000) „*Tradiční funkce městského prostoru jako místa setkávání a společenského fóra pro městské obyvatelstvo byla zredukována a ohrožena nebo postupně zcela zanikala*“ (Gehl;2010) Využívání veřejného městského prostoru rozumíme chůzi z jednoho bodu do druhého, prohlížení výkladních skříní, konverzaci a setkávání, pouliční prodej nebo pouliční zábavu. Podmínkou pro všechny tyto činnosti je komunikace. K té jsou potřeba základní lidské aktivity a to mluvit, vidět a slyšet. (Gehl;2010) Aby bylo město atraktivním pro co nejvíce obyvatel, mělo by nabízet široké spektrum možných aktivit, právě ve veřejném prostoru. Důležitým aspektem pro veřejná prostranství je také dobrá dostupnost a snadná orientace v prostoru. (Čáblová a kol.;2013) „*Zlepšením podmínek pro chodce nepodporujeme pouze pěší provoz, ale také podporujeme městský život*“ (Gehl;2010) V posledních letech se jedná hlavně o to, aby vznikly pro chodce a pro městský život lepší podmínky a to na úkor automobilismu. V posledních několika letech se doprava velmi rychle rozvíjela, ale v některých částech světa se to stalo velkým problémem. (Gehl;2010)

Mezi funkční uspořádání měst patří funkce bydlení, občanská vybavenost, výroba, rekreace, doprava a technická infrastruktura. Podle počtu funkcí rozlišujeme na monofunkční a smíšené zóny. A podle charakteru na historické jádro, centrální smíšenou zónu, obytnou zónu, zónu občanského vybavení, zónu technickou/výrobní a zónu rekreace a sportu. Doprava je nezbytně nutná pro zprostředkování mezi jednotlivými vazbami. (Šilhánková, et.al.;2010)

4.3 Doprava a dopravní chování obyvatel

Doprava je městotvorným prvkem. Dopravní poloha zásadně ovlivňuje význam konkrétního sídla, zejména u měst je to pak křížení obchodních cest nebo vznik přístavů. V osídlení má charakter spojující ale zároveň i rozdělující a členící. Vytváří sítě, které se skládají z liniových tras a uzlů. (Kotas;2002)

Spojení mezi jednotlivými funkčními složkami, jako je bydlení, občanská vybavenost, rekreace, pracoviště a jiné, umožňuje doprava vazby. (Hrůza;1973, Kotas;2002) *„Základní dopravní vazbu tvoří vztah bydliště-pracoviště.“* (Kotas,2002:11) Nejintenzivnějším časovým úsekem mezi těmito vazbami je ráno a odpoledne a nazýváme ji tak dopravní špičkou a naopak nejméně frekventované je tak dopravní sedlo, čili část mezi tím. (Kotas;2002)

„Základní funkcí dopravy je přemísťování osob, nákladů a informací v daném území.,“ (Kotas;2002:16) Podle Jacobsové je dobrá doprava a dopravní spojení základní lidská potřeba. Města nabízejí velký výběr možností, ale nelze jej využít, jestliže se po městě nelze snadno pohybovat. (Jacobs;1975) *„Od té doby, co auta dobyla ulice, se nedílnou součástí denního života ve městech po celém světě staly obavy a strach.“* (Gehl;2010:90)

Po veřejné komunikační síti se pohybují lidé za pomoci motorových a bezmotorových dopravních prostředků. *„Podle vztahu k urbanizovanému území se dělí veřejné komunikace na vnější silniční síť (silnice a dálnice) a místní komunikační síť (městské komunikace).“* (Kotas;2002:23)

Dopravní chování může být účelové a rekreační a určuje tak způsob dopravy. Rozdíl mezi těmito skupinami je časové omezení, kdy při účelové formě je časová dostupnost omezená a při rekreační neomezená. Z účelové dopravy (cesta do školy, do práce) se může stát doprava rekreační (příjemná procházka), spojením potřebných a užitečných činností. (Kotas;2002)

Dopravní chování

„Lidské chování v prostoru a čase je určováno plněním potřeb, přání a povinností každého jedince.“ (Frantál et. al. ;2012:7) Lidské aktivity vyžadující čas a prostor, je možné realizovat v určitém místě po určitou dobu, lišící se s ohledem na umístění – location, načasováním – timing ale také výběrem dopravního prostředku a

komunikačních systémů. (Frantál et. al. ;2012) Dopravní prostředky usnadňují pohyblivost a omezují čas, který je nutný k přesunům mezi místy, volíme si ty prostředky, které jsou pro nás časově nejméně náročné a podle svých ekonomických možností. Mohou to být i prostředky ekologicky nenáročné jako je hromadná doprava. Realizuje se skrze způsoby dopravního chování. Způsoby dopravního chování jsou individuální doprava a hromadná doprava.

4.3.1 Rozdělení způsobu dopravy

4.3.1.1 Individuální doprava

Mezi individuální dopravu patří pěší, cyklistická doprava a doprava automobilem. Z hlediska současného plánování měst je doprava automobilem jedním z největších problémů. Zatěžuje hlukem, emisemi, plošnou a finanční náročností. (Hnilička;2005) Individuální doprava probíhá po veřejných komunikacích.

Požadavky na pěší komunikace

Jsou to prostory využívané k pěšímu pohybu bez jiného druhu dopravy. Ve městech se vyskytují v různých podobách jako například veřejné prostory, pasáže, chodníky, průchody, nadchody a podchody. Ve volné krajině to pak jsou pěší stezky nebo pěšiny. „*Základní součástí veřejných prostranství vytvářející jejich pobytovou kvalitu je pěší prostor.*“ (Melková a kol.;2014:77) Pěší komunikace by měla tvořit nepřerušovanou síť a to jak ve městech, tak i ve volné krajině. (Kotas;2002)

Pěší trasy by měly vést zajímavým prostředím, měly by se dynamicky střídat v prostorech a měl by být kladen důraz na zřetelnost orientačních bodů v prostoru. Důležitý je taky pocit bezpečí, přehlednost a osvětlenost cest zejména pak v městských částech. (Kotas;2002)

Šířka jednoho pěšího pruhu je 0,75m (pro průchod jednoho chodce), minimální šířka ve volném prostoru 1,50m a v uzavřeném prostoru 2,25m (optimálně $\geq 3,00\text{m}$). (Kotas;2002, ČSN 73 6110)

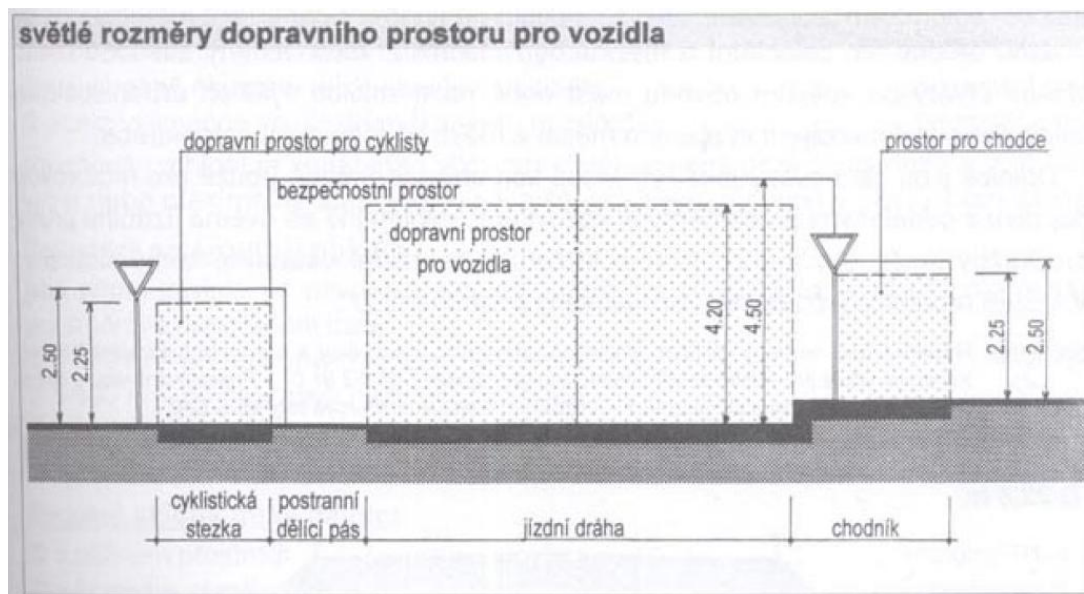
Cyklistické komunikace

Jsou určeny výhradně cyklistům. Dělíme na skupinu účelovou cyklistickou dopravu do zaměstnání a škol z bydliště a na rekreační dopravu. Rekreační doprava by měla vést v zajímavé a atraktivní krajině a měla by být segregována od komunikací pro motorová vozidla. Naopak účelová cyklistická doprava by měla být vedena na rozhraní chodníků a vozovek pro motorovou dopravu. Ve městech i ve volné krajině by měly vytvářet ucelené a na sebe navazující systémy tras. V zajímavých bodech tras nebo také na začátku a konci, by měly být vhodně umístěny stojany na kola. (Kotas;2002) *„Cyklistická opatření zvyšují bezpečnost užívání jízdního kola na veřejných prostranstvích.“* (Melková a kol.;2014:101) *„Cyklisté v mnoha městech, která stále nemají dostatečnou infrastrukturu, se nacházejí v mimořádně zranitelné pozici.“* (Gehl;2010) Cyklistická doprava patří mezi ekologicky čistou, levnou a relativně rychlou volbu dopravy. (Šilhánková et. al.;2010)

Všeobecně se dá říci, že šířka jednosměrného cyklistického pruhu je 1,25m a 1,50m je minimální šířka pro použití obousměrného pruhu. (Kotas;2002)

4.3.1.2 Hromadná doprava

Je pravidelná osobní doprava provozovaná po městě nebo mezi nimi, počtem 8 a více osob. (Šilhánková et. al.;2010) Mezi volbu hromadné dopravy patří autobus, trolejbus, tramvaj, kolejové dráhy a metro. Společně s individuální automobilovou dopravou vytváří na území města systém osobní přepravy. Systém hromadné dopravy by měl být čitelný. Zajišťuje přepravu mezi bydlištěm, pracovištěm, občanskou vybaveností a ostatními druhy osobní přepravy. (Kotas;2002) Ve své bakalářské práci řeším hromadnou dopravu volbou autobusy, a proto se tomuto tématu budu věnovat nejvíce.



Obrázek 2: Dopravní prostor pozemní komunikace

Zdroj: KOTAS Patrik

4.3.2 Rozdělení pozemních komunikací

Dálnice

Silnice I., II., III. třídy a rychlostní silnice

Místní komunikace

Účelové komunikace (Zákon o pozemních komunikacích; č.13/1997 Sb.)

4.3.2.1 Dálková / meziměstská doprava

„Dálnice jsou určeny pro celostátní a mezinárodní dopravu. Jsou vedeny zásadně mimo sídelní útvary po vnějším obvodu měst nebo na hranicích vyšších urbanistických celků. Propojují navzájem významná města a městské regionální aglomerace.“ (Kotas;2002:30) Mají oddělené protisměrné vozovky, mimoúrovňové křížení se všemi ostatními komunikacemi a jsou označené písmenem D.

Dále do dálkové dopravy patří silnice I. třídy, rychlostní silnice (silnice I.třídy), II. a III. třídy. Rychlostní silnice mají prostorové uspořádání prakticky totožné s dálnicemi a označují se písmenem R.

Silnice I. třídy mají celostátní a mezinárodní význam a jsou číslovány od 1 do 99. Jejich charakter je rychlostní čtyřpruhová komunikace dálničního typu nebo dvoupruhová komunikace vedená mimo sídelní útvary.

Silnice II. třídy mají krajský význam a propojují mezi sebou jednotlivé okresy a regiony. Jsou číslovány od 100 do 999 a mají podobu dvoupruhových silnic, které pronikají do sídelních útvarů a vytvářejí tak hlavní urbanistické osy.

Silnice III. třídy mají místní význam a propojují mezi sebou jednotlivé obce nebo menší sídelní útvary. Číslijí se čtyřmístným nebo pětimístným číslem, závislý na nejbližší silnici II. třídy. Jejich podoba je dvoupruhová komunikace s úrovněnými křižovatkami s minimálními šířkovými nároky. (Kotas;2002)

4.3.2.2 Místní / vnitroměstská doprava

Místní komunikace slouží vozidlům a chodcům. Dělíme je na prostory dopravní a přidružený. Vymezují se uliční čarou (stavba, oplocení) nebo vnějším okrajem pásu pro chodce. (ČSN 73 6110)

Mezi další vnitroměstskou dopravu patří účelové komunikace. Slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků nebo ke spojení nemovitostí s ostatními komunikacemi a k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. (Zákon o pozemních komunikacích; č.13/1997 Sb.)

Městské komunikace se člení do následujících funkčních tříd:

- A** rychlostní komunikace ➤ kategorie A₁, A₂
- B** sběrné komunikace ➤ kategorie B₁, B₂
- C** obslužné komunikace ➤ kategorie C₁, C₂, C₃
- D** zklidněné komunikace ➤ kategorie D₁ – pěší zóny, obytné ulice a zóny
 ➤ kategorie D₂ – cyklistické stezky
 ➤ kategorie D₃ – pěší stezky a chodníky (Kotas;2002:34)

Funkční skupina	Charakteristické použití	Poloha v obci	Typické požadavky	
A	rychlostní komunikace v obcích nad 50 tisíc ^{a)} obyvatel, zajišťují vazbu na vnější síť dálnic a rychlostních silnic (viz 5.1.6)	na hranici vyšších urbanistických útvarů	vyloučení (případně omezení) přímého styku s okolním územím	
B	sběrné komunikace obytných útvarů, spojení obcí, průtahy silnic I., II. a III.třídy a vazba na tyto komunikace (viz 5.1.7)	na hranici nižších urbanistických útvarů, nebo mezi nimi	dopravní význam, částečné omezení přímé obsluhy	
C	obslužné komunikace ve stávající i nové zástavbě (viz 5.1.8). Mohou jimi být průtahy silnic III.třídy a v odůvodněných případech i II.třídy	mezi zónami obce (města) a uvnitř těchto zón	umožnění přímé obsluhy všech staveb	
D	D 1	pěší zóny , obytné zóny (viz 5.1.9)	v historických a obchodních centrech obcí, ve stávajících i nově budovaných obytných souborech	smíšený provoz chodců a vozidel, omezen přístup motorových, popř. dalších vozidel
	D 2	stezky, pruhy a pásy určené cyklistickému provozu, stezky pro chodce, chodníky, průchody, schodiště a ostatní komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel (viz 5.1.9), pokud nejsou součástí komunikací funkčních skupin B a C ^{b)}	neomezená	vyloučení, nebo přísné omezení přístupu motorové dopravy
^{a)} Orientační údaj. ^{b)} Vyhláška MDS ČR č. 104/1997 Sb. k provedení zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích.				

Obrázek 3: Charakteristiky funkčních skupin a podskupin místních komunikací podle dopravního významu a ve vztahu ke struktuře osídlení

Zdroj: ČSN 73 6110

Kromě silniční dopravy, jsou i jiné druhy například kolejová doprava (železnice, tramvaj, metro), vodní doprava, letecká doprava nebo kombinovaná doprava.

4.3.3 Požadavky na autobusovou dopravu

Autobus je nejběžnější prostředek pro hromadnou dopravu. Rozlišují se na tři druhy dopravy, první z nich je pravidelná vnitřní intervalová doprava, druhá je pravidelná vnější regionální a meziměstská doprava a do poslední kategorie řadíme nepravidelné dopravy nebo dopravy mezistátní. Autobus je také velmi vhodný z ekonomického hlediska. Není nutné na jeho provoz žádná speciální výstavba, jako je to například u tramvaje nebo metra. U autobusů se staví jen nádraží a příslušné zastávky. Případná segregace (neboli vyhrazení jízdních pruhů jen pro autobusovou dopravu) zvyšuje pravidelnost spojů a také její kapacitu. (Kotas;2002;)

	Výška [m]	Délka [m]	Šířka [m]
Minibus	2,83	8,80	2,20
Klasický autobus	3,10	11,40	2,50
Kloubový autobus	3,10	17,05	2,50
Patrový autobus	4,35-4,50	10,10	2,50

Tabulka 1: Rozměry autobusů

Zdroj: KOTAS Patrik

Pro výstup a nástup cestujících do autobusu slouží příslušné zastávky. Zastávky by měly být bezpečné ve vztahu k provozu a měly by poskytovat pohodlí a ochranu cestujícím. Přestupní stanice by měly být na jednom místě a mělo by být jasné, kde se v okolí přestupní zastávky nachází autobusové nádraží. Docházková vzdálenost v centru města nemá překročit 300m. (ČSN 73 6110)

Aby byla zastávka pro cestující pohodlná, měl by být její součástí přístřešek, který chrání před povětrnostními vlivy, ale také poskytuje informace o linkách autobusů. A dále je to staniční sloupek, který vyznačuje hranu nástupiště a udává čísla a názvy jednotlivých linek. (Kotas;2002)

4.3.4 Požadavky uživatelů autobusových nádraží

„V místech, kde se setkává větší počet autobusových linek, kde má většina cestujících počátek nebo cíl cesty, kde mohou cestující přestoupit na jiný dopravní prostředek a v uzlech více dopravních systémů vznikají autobusová nádraží.“ (Kotas; 2002:173)

4.3.5 Autobusová nádraží

Počátky autobusové dopravy sahají až do 30. let 20. století, kvůli výraznému rozvoji automobilismu a autobusové dopravy. Autobusová nádraží byla nejprve jen velký počet zastávek v jedné lokalitě, až se postupně přeměnila do kompaktních celků se samostatnou výpravní budovou a většinou i se svým areálem komunikací pro individuální autobusovou dopravu. Aby se vznikající uzly této dopravy ucelily, vznikají spojené dopravní terminály. Spojují se autobusová nádraží se stanicí metra a městských drah nebo třeba s centry obchodů. (Kotas;2002)

Umístění autobusového nádraží by mělo být umístěno na samostatné ploše, nikoli přímo na veřejné komunikaci. Přehledný vjezd a výjezd autobusů z nádraží a

následné zařazení do jízdnic pruhů, musí umožnit napojení na vhodnou komunikaci. (Kotas;2002)

Podle komunikace, na kterou je autobusové nádraží napojeno můžeme zvážit použití zpomalovacích nebo zrychlovacích pruhů a tím zajistit lepší odbavení autobusů. (Kotas;2002)

Autobusové nádraží by také mělo mít dobrou polohu ke svému dopravnímu podniku, kde v jeho areálu jsou garáže, odstavné plochy, opravárenská základna nebo zázemí řidičů. Čím menší vzdálenost mezi těmito plochami, tím lépe pro dopravní podnik z hlediska provozních nákladů a také nezatěžují veřejnou komunikaci. Důležité pro obvodové autobusové nádraží je vazba na dopravní technickou základnu podniku. Tato vazba ale bývá daleko těžší u středních autobusových nádraží, protože jsou ve vzdálenější poloze v obvodu města. (Kotas;2002)

Autobusová nádraží je možné rozdělit z několika hledisek:

Dle velikosti, určené počtem odjezdů jednotlivých spojů za den

- malá do 150 odjezdů za den
- střední 150 až 300 odjezdů za den
- velká více než 300 odjezdů za den

Dle druhu systémového zařazení autobusové dopravy

- pro dálkovou dopravu
- pro příměstskou dopravu
- pro městskou dopravu
- pro účelovou dopravu (např. spojení s letištěm)

Dle charakteru provozu

- koncová (kde převážná část nebo všechny linky končí nebo začínají)
- průjezdná (kde autobusy všech linek zastavují podle jízdnicového řádu pro výstup a nástup, a dále pokračují do cílové stanice)
- kombinovaná (kde část linek končí nebo začíná, a určitá část pouze zastavuje nebo projíždí)

Dle lokalizace v obsluhovaném území

- ústřední (hlavní) autobusové nádraží: bývá umístěno v centru nebo obvodu města a je propojeno na centra občanského vybavení
- obvodní autobusové nádraží: bývá umístěno v obvodových čtvrtí města, ve zdroji pracovních příležitostí

KOTAS P., (2002): *Dopravní systémy a stavby*. ČVUT, Praha

Autobusová nádraží se většinou skládají z následujících částí

- Přednádraží prostor
- Výpravní budova
- Pěší komunikace a plocha pro cestující
- Jízdní komunikace a plocha pro autobusy
- Ostatní zařízení (Kotas;2002)

Dohromady tyto části tvoří jednotný komplex, který můžeme utvořit do jedné, dvou nebo více výškových úrovní. Podle provozního charakteru a kapacity, která se odvíjí od počtu příjezdových a odjezdových nebo odstavných stání, se určuje plocha autobusového nádraží. Podle P. Kotase (2002:175) se orientačně uvádí nutná plocha pro jedno stanoviště autobusu v rozmezí od 500 do 950 m².

„Areál autobusového nádraží musí tvořit harmonický článek městské zástavby a jeho architektonického řešení musí vyjadřovat významnost dopravních uzlů. Celý areál nádraží tvoří jeden architektonický a výtvarný celek.“ (Kotas; 2002:175) Na hlavní budovu autobusového nádraží by mělo výtvarně navazovat zastřešení jednotlivých nástupišť ale i plocha stání autobusů. Hlavní budova je tak brána jako hlavní prvek celého autobusového nádraží.

Přednádražní prostor

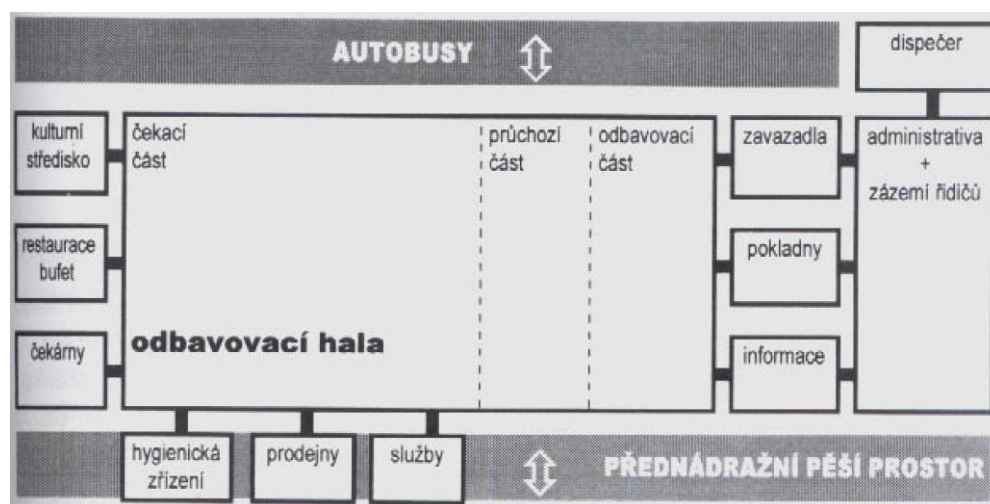
Je častěji k vidění u nádraží pro dálkovou nebo příměstskou dopravu. Rozděluje autobusový areál od městských prostorů. Tvoří hlavní vchod k nástupištím a výpravní budovou. Nejdůležitějším úkolem přednádražních prostorů je, aby svou kompozicí jasně určoval orientaci v prostoru a napomáhal, kudy se mají cestující

vypravít na nádraží nebo naopak zpět do centra města. (Kotas;2002) „Na jednoho cestujícího připadá v hodině přepravní špičky plocha přibližně 0,30m.“ (Kotas;2002:177)

Součástí přednádražního prostoru by měly být zastávky MHD a stanoviště pro taxi služby. Musí taktéž obsahovat informativní a orientační prvky a jeho součástí by měly být drobné prvky pro odpočinek cestujících, jako jsou lavičky nebo fontánky. (Kotas;2002)

Výpravní budova

U dálkové nebo příměstské dopravy se nejčastěji jedná o samostatnou budovu areálu. Skládá z části veřejné a provozní.



Obrázek 4: Dispoziční schéma výpravní budovy

Zdroj: KOTAS Patrik

Výpravní budova zabezpečuje:

- Služby pro cestující-chráněný přístup do autobusového nádraží, veškeré služby související s odbavením cestujících při odjezdu i s přijetím cestujících v okamžiku příjezdu, čekací část, informace, obchodní aktivity, veřejné stravování a hygienické zařízení
- Služby pro řidiče- možnost odpočinku mezi příjezdem a odjezdem, lůžková kapacita pro noční odpočinek, občerstvení a stravování, prostor pro odvod a vyúčtování tržeb

- Provozní zázemí pro zaměstnance, kteří zajišťují veškeré služby na nádraží (Kotas;2002)

Pěší komunikace a plochy pro cestující

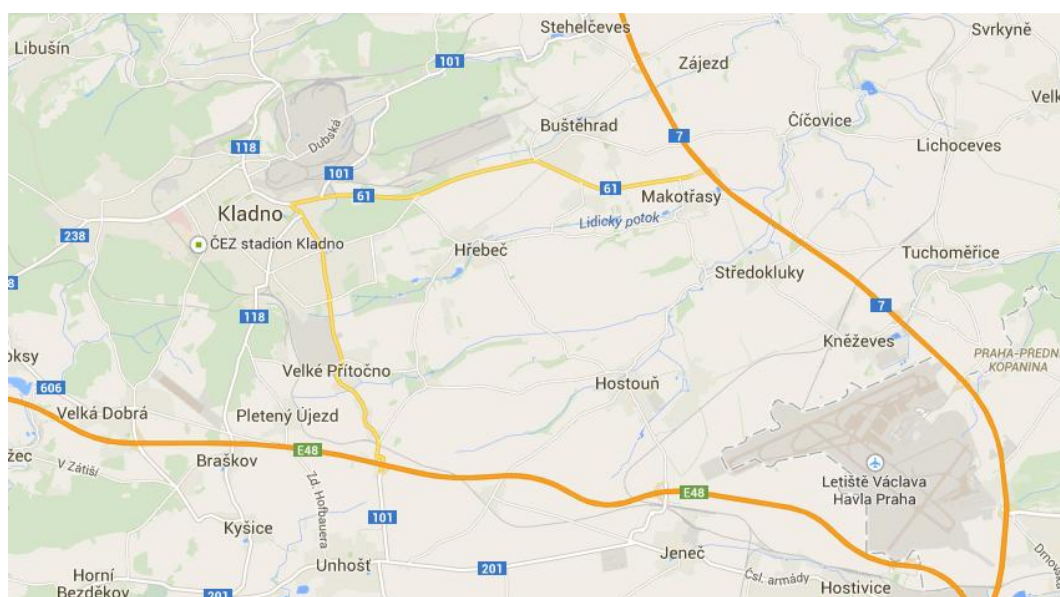
Spojují výpravní budovu (vestibul) s místem nástupu do vozidla. Jedná se o spojovací komunikace v podobě přechodu, nadchodu nebo podchodu, nejlépe se zastřešením a co nejkratší spojovací cestou. Déle to jsou nástupiště a výstupiště. (Kotas;2002)

Nástupiště je důležitým prvkem pro cestující. Autobusy linek MHD u něj zastavují a zdržují se přibližně od 2 do 5 minut, příměstské a dálkové autobusy kolem 15 až 20 minut. Navrhovaná šířka nástupiště pro klasický autobus s 40 cestujícími je plocha přibližně 10m². Pro kloubový autobus je to minimální plocha 16m². Šířka nástupiště při podélném řazení autobusů je minimálně 1,50m. (Kotas;2002)

5 Analýzy

5.1 Popis města

Město Kladno leží ve Středních Čechách, je největším městem ve Středočeském kraji a patří mezi jeho nejvýznamnější průmyslová města. Kladno má necelých 70 tisíc obyvatel. Leží přibližně 25 km severozápadně od Prahy. Rozloha Kladna je 36,96 km² a jeho nadmořská výška je 380 m. (Wikipedie;2014)

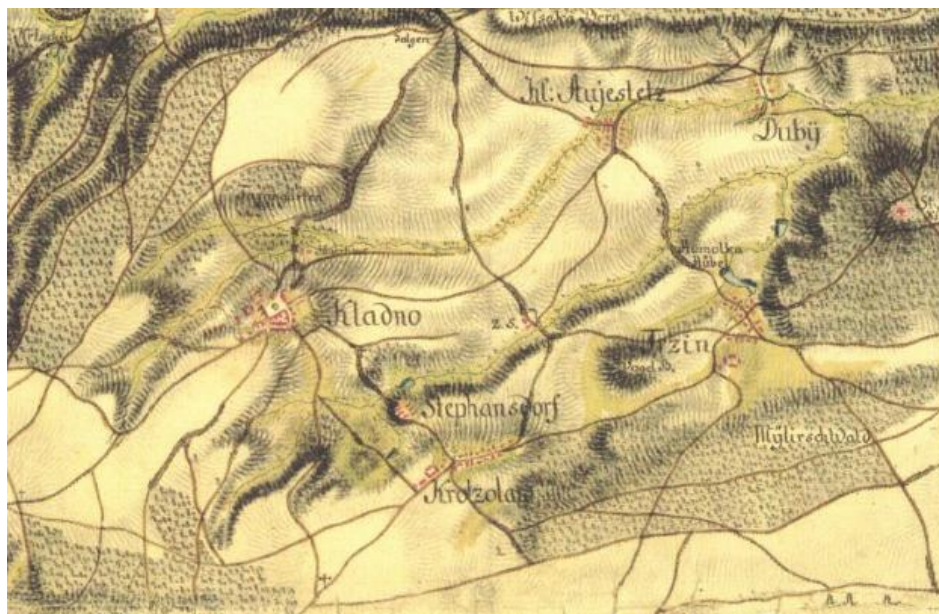


Obrázek 5: Širší vztahy Kladna

Zdroj: google.cz

5.2 Historie a vývoj města Kladna

První zmínka o Kladně pochází z počátku 14. století. Tehdy ještě ves vlastnil rod Kladenských z Kladna. Ten ale vymřel po meči a tak ves připadla Žďárským ze Žďáru. Roku 1561 bylo Kladno povýšeno na městečko. Byla to pro Kladno významná událost, rozvíjel se tak obchod s ostatními městy a dostalo i vlastní erb. Roku 1701 koupila panství Anna Marie Františka vévodkyně Toskánská, ale po 4 letech ho prodala mnišskému řádu benediktinů z Břevnovského kláštera. Kladno měli do roku 1848. V té době zde vznikaly nejvýznamnější kladenské barokní památky. (Skalníková a kol.;1959, Historický ústav akademie věd ČR;2007, Demografie;2014)



Obrázek 6: I.vojenské mapování-josefinské 1764-1768

Zdroj: oldmaps.geolab.cz

Kladenské vesničky i Kladno samotné bylo malým venkovským městysem. Obyvatelé Kladna byli rolníci, většina z nich byli řemeslníci, kteří pracovali pro vrchnost v benediktinském klášteře. Ve městě byla jen hrstka patrových domů, ostatní budovy byly přízemní a byly součástí hospodářských budov. Lidé v Kladně, Kročehlavech, Švermově a Rozdělově zde žili poddanským životem až do doby, kdy bylo objeveno černé uhlí. Tento objev jim převrátil život naruby. První zmínky pocházejí z počátku druhé poloviny 15. století. Uhlí se nejprve těžilo povrchově, až později, kdy začaly být těženy hlubší sloje, uhlí bylo hloub, se začalo používat štolové dolování. První parní stroj, který byl použit na dolování uhlí, byl v místním dole Ludmila v roce 1836. Mezi další kladenské doly patří například Mayrau, Theodor, Engert nebo Thinnfeld. Rozvoj těžkého průmyslu několikanásobně zvýšil počet obyvatel Kladna. Kladnu se pro svůj rychlý vzrůst v té době říkalo „Česká Kalifornie“ nebo „Český Manchester“. (Historický ústav akademie věd ČR;2007, Město Kladno;2015, ZŠ a MŠ Kladno, Zd. Petříka 1756;2015)



Obrázek 7: Stabilní katastr 1840

Zdroj: archivnimapy.cuzk.cz

Dnešní Kladno má čtyři urbanizační jádra. Jedním z nich je část zvaná Rozdělov, která vznikla roku 1783. Rozdělov, je odvozeno od rozdělování pozemků a byla tak pojmenována nová osada, která vznikala na západě od Kladna u lesa Lapák.

Podobně tomu tak bylo i na východě Kladna s obcí Štěpánov, dnes je to část starých Kročehlav.

Kolem druhé poloviny 18. století se město začalo rozrůstat a to výstavbou několika domků, kde je nyní Podprůhon. Této části se dříve také říkalo „Hornický betlém“. Domy byly malé, jen s dvorkem, bez zahrádky a jejich rozmístění nemělo žádný záměr, tvořily tak malebný kout města.

Rozvoj města značně zbrzdil velký požár v centru města roku 1814. Centrum se při napravování škod výrazně zahustilo. Dělnické čtvrti v centru města, která rovněž vznikla po požáru, byla zlikvidována při asanaci města v 70. a 80. letech 20. století. Ve stejném časovém úseku zanikla část města, která vznikala o sto let dříve a to mezi Rozdělovem a Podprůhonem. (Skalníková a kol.;1959, Historický ústav akademie věd ČR;2007)



Obrázek 8: II. vojenské mapování-Františkovo 1836-1852

Zdroj: oldmaps.geolab.cz

V roce 1846 Kladno přilákalo významné podnikatelské osobnosti, díky nálezů uhlí a výrobě železa. V českých zemích se stalo Kladno historickým místem vzniku těžkého průmyslu, především založením železáren, oceláren a válcoven a strojírenského průmyslu. Kladno se kvůli přílivu pracovních sil, který zněkolikanásobil počet obyvatel, změnilo ze zemědělské na průmyslovou oblast Čech. Počet obyvatel tak stoupl z 16 ti na 50 tisíc obyvatel, mezi roky 1869 a 1910. Růst města a jeho ekonomický rozvoj tak přispěl roku 1870 k tomu, že Kladno bylo povýšeno na město a roku 1898 byl Kladnu udělen titul „královské horní město“. (Skalníková a kol.;1959, Historický ústav akademie věd ČR;2007)



Obrázek 9: III. vojenské mapování Františko-josefské 1877-1880

Zdroj: oldmaps.geolab.cz

Potřeba velkého počtu pracovníků vedla k budování dělnických kolonií v těsném sousedství šachet. Uzavřené bloky budov městského typu nebo čtvrti rodinných domků se zahrádkami vznikaly kolem roku 1900 a ukazovaly tak na lepší finanční možnosti obyvatel. Kvůli zvyšujícímu se počtu obyvatel Kladna ke konci 19. století, bylo zapotřebí začít s výstavbou bytových domů ale i s veřejně prospěšnými stavbami. Nejzásadnější stavby jsou například budova nové radnice, reálka, dnešní budova gymnázia nebo Městské divadlo. Mezi další důležité veřejné stavby v tomto období bylo vybudování kanalizace, městského vodovodu a veřejného elektrického osvětlení. Kvůli hloubení šachet byly narušeny vodní prameny a některé studny dokonce začaly vysychat, byl proto roku 1892 vybudován městský vodovod se studnami ve Velké Dobré a vodárna na Kožové hoře. Růst obyvatel Kladna byl tak velký, že zdroj pitné vody již nestačil a tak se začalo využívat zásobování říčky Klíčavy, které navrhl prof. Hráský ve 20. letech 20. století. Realizace proběhla až mezi roky 1953-1956, kdy byla vybudována přehrada s úpravnou vody a roku 1954 už dodávala do Kladna pitnou vodu. Současně se budovala i kanalizace, protože až do konce 19. století tekly splaškové i srážkové vody společně po ulici a nakonec ven z města. S vybudování městské kanalizace se dláždili hlavní městské ulice a město se stávalo modernější.

Sčítání obyvatel v roce 1900 ukázalo, že výstavba domů i nárůst obyvatel je nižší, než v okolních menších obcích, jako je například Rozdělov, Dubí nebo Kročehlavy. V těchto obcích byl nárůst až dvojnásobný, ale v Kladně dosahoval jen 8% ve stejném časovém úseku. V té době se poprvé začalo uvažovat o sloučení okolních osad s Kladnem. Zejména pak o spojení Kladna s Kročehlavy, Rozdělovem, Motyčínem a Dříní.

Hornictví na Kladně se na přelomu století dostalo do krize a jediný důl, který ještě fungoval, byl Engerth. Ostatní jako například důl Amálie, Průhon nebo Bresson skončily s těžbou v letech 1892-1905. Hornické rodiny se stěhovali z města do okolních vesnic. Koncem 19. století bylo jako horníků v Kladně zaměstnaných 65% a v roce 1930 už jen pouhých 17%.

Největší rozkvět Kladna i kladenských hutí a železáren byl ve 20. století. V roce 1928 byla zbourána šachta Amálie, kde město upravilo terén pro novou zástavbu. Na Bressoně bylo pojmenováno 18 ulic a bylo vystaveno přibližně 150 nových domů. O necelých 80 novostaveb se také rozrostl Ostrovec na přelomu 20. a 30. let. Dále probíhalo další zahuštění města v jeho středu tak i na severovýchodě. V roce 1937 se oživením výroby do města začali stěhovat lidé. Město to řešilo následným vystavením dalších bytů. Mezi lety 1934-1937 vybuďoval okresní úřad důležitou komunikaci a to Kladno-Buštěhrad a tím se urychlilo spojení do Prahy.

Rozvoj města pozastavila nacistická okupace v roce 1939. Nacistická vláda sesadila a uvěznila členy městského zastupitelstva a podílela se i na smrti Františka Pavla, tehdejší starosta Kladna. Vyplenění obce Lidice a jeho srovnání se zemí, zavraždění lidických mužů a odvláčení lidických žen a jejich dětí do koncentračních táborů či k převýchově to dělalo kladenské gestapo. Gymnázium bylo poslední místo pobytu lidických žen a dětí před jejich transporty.

Zásadní změna pro vývoj města Kladna proběhla koncem roku 1940 za protektorství vládního komisaře Karla Zuckera, kdy bylo vyhlášeno Velké Kladno. Sloučením Kladna, Kročehlav, které byly od roku 1931 samostatným městem, Rozdělova a Dubí. Dne 4. prosince 1940 tak vznikl jeden místní celek. Obec měla být průmyslovým, správním i kulturním centrem celého regionu. Celé území tak bylo tvořeno téměř padesáti tisíci obyvatel. Dne 11. března 1942 stanovilo Ministerstvo vnitra úřední název sídelního celku Kladno s městskými čtvrtěmi: Kladno I., Kladno II. – Kročehlavy, Kladno III. – Dubí a Kladno IV. – Rozdělov. Tento stav byl legalizován 6. května 1947 usnesením rady Zemského národního výboru. Dne 5.

února 1948 stanovil ministr vnitra úřední název Kladno pro spojené obce. V roce 1951 byla ke Kladnu připojena také osada Vrapice. (Historický ústav akademie věd ČR;2007, Wikipedie;2014, Město Kladno;2015)

Lokalita	Počet obyvatel	Počet domů
Kladno	23 400	2 810
Kročehlavy	12 700	1 734
Dubí	8 015	1 099
Rozdělov	4 700	720
Celkem	48 815	6 363

Tabulka 2: Velké Kladno v roce 1941

Zdroj: Historický ústav akademie věd ČR

Po vzniku Protektorátu se kladenské průmyslové podniky rozhodly řešit svízelnou bytovou situací. Budováním unifikovaných sídlišť tak narůstal počet bytových jednotek. Na kladenských sídlištích však nejvíce pokulhávala výstavba občanské vybavenosti, jako jsou například školy, obchody, služby nebo kulturní zařízení, za výstavbou bytů. Nejvíce utrpěly terénní práce, které byly velmi zanedbány spolu s výsadbou zeleně do sídlišť okolo domů nebo infrastruktura.

Mezi další zajímavá místa ve městě, byla část Sítná. Měla se stát centrem Kladna, ale muselo se nejprve udělat přemostění přes hluboké Sítenské údolí, které bylo realizováno roku 1966. Most tak spojil dvě části a to historické centrum a nové sídliště v Kročehlavech. Na Sítné se vybuďovala řada bytových jednotek, Hotel Kladno, Dům kultury i síť obchodů, ale jako plánované centrum města se Sítná nikdy nestala.

Rozvoj města přispěl na rozvoj veřejné dopravy. Ve městě měla být zavedena trolejbusová doprava do Rozdělova. Středočeský krajský národní výbor však rozhodl, že v rámci městské dopravy budou po Kladně jezdit autobusy z důvodu levnějších provozních i technických nákladů.

V roce 1977 byl schválen územní plán, pro jeho koncepci bylo typické bourání staré zástavby v centru Kladna. Podle územního plánu bylo vybudováno autobusové nádraží, ovšem za cenu zničení městského parku spolu s vzácnými dřevinami. Asanovaná byla velká část historického centra, která trvala přibližně do

roku 1989. Po velké asanaci se ve městě rozmohla výstavba panelových domů a sídlišť.

Velkou změnu přinesly Kladnu 70. léta, kdy se měnilo katastrální území města. Dne 1. ledna 1980 se sloučilo s Kladnem město Švermov. Ten se stal městem v roce 1968, kdy se spojil s obcí Motyčín a Hnidousy.

V roce 1989 došlo k zastavení stavebních prací v centru města a celá situace se přehodnotila. Všechny historické domy, které lemují třídu T. G. Masaryka, zůstaly zanechány. Město si na pomoc povolalo architekty, aby zpracovali novou urbanistickou studii centra města. Nová studie zahrnovala stavební úpravy na náměstí starosty Pavla, pěší zónu T. G. Masaryka a Floriánské náměstí.

Během 20. století těžký průmysl silně ovlivňoval město, a to jak pozitivně tak negativně. Negativní dopad měl prašný spad a oxid uhličitý na životní prostředí i na zdraví obyvatel, který zde několikanásobně překročil hygienické normy. Zlepšení přišlo v 90. letech, krachem hutního podniku. Tím, ale klesl i počet pracovních příležitostí, ty si lidé byli nuceni hledat v Praze. Kladno se začalo měnit na město zeleně a sportu. Bylo zrekonstruováno sportoviště Sletišť, na kterém se každoročně pořádají sportovní mítinky.

V počátcích 21. století tvoří Kladno dvě průmyslová centra. Jedním z nich je Kladno-Východ, které zde navazuje na dřívější výrobu železa, druhým je Kladno-Jih, které vzniklo „na zelené louce“ a je zde jen lehký průmysl zahraničních společností (např. Lego, Dr. Oetker nebo CELESTICA). V této části zde také vznikla i nákupní zóna s několika obchody.

Město Kladno vytvořilo i do budoucna perspektivní lokalitu a to díky zlepšení podmínek životního prostředí tak i rozvoji pracovních příležitostí. Západní část Kladna je obklopena lesy a je tak příjemnou rekreací pro obyvatele a to i především nových sítí cyklostezek. Další rekreační oblastí v Kladně je sportovní areál Sletišť s přilehlým lesoparkem a koupaliště Bažantnice v části Kročehlavy. (Historický ústav akademie věd ČR;2007, Wikipedie;2014)

Letopočet	1980	1991	2001	2005	2006
Počet domů		1965	2135		
„Velké Kladno“	7720	7180	7798	8655	8696

Tabulka 3: Počet domů na Kladně

Zdroj: Historický ústav akademie věd ČR

Letopočet	1980	1991	2001	2005	2006
Počet obyvatel	19781	21727	22534		
„Velké Kladno“	71141	71753	71132	72354	70275

Tabulka 4 : Počet obyvatel Kladna

Zdroj: Historický ústav akademie věd ČR

5.3 Prostorová struktura města

Správní území města je 36,97 km² a dělí se na 7 částí. Části Kladna jsou: Švermov, Vrapice, Dubí, Kročehlavy, Rozdělov, Kladno a Motyčín. Počet obyvatel k datu 1.1.2015 je 68 552 obyvatel, s nárůstem na 76 000 obyvatel v průběhu 15-ti let.

Na většině území města se nacházelo naleziště černého uhlí, které je dnes téměř vytěženo. Kladno má svou oblastí nemocnici, která leží v západní části města. Dále do zdravotnictví patří v centru města poliklinika a zdravotní středisko. Obyvatelé města mají velkou možnost výběru obchodních domů, které jsou rozmístěny v centru Kladna. Jsou to jak obchodní domy, tak i obchodní čtvrti, kde je více menších krámků a služeb.

Velkým problémem Kladna jsou bývalé doly a ocelárny, které jsou dnes již mimo provoz a městu tak dávají nehezky ráz jako brownfield. Většina dolů a oceláren chátrá a rozpadá se. Jen velmi malé procento je zachováno nebo použito na jiné funkce. Mimo brownfieldu budov jsou to i kilometry železnic, které také nebyly odstraněny.

Oproti tomu má Kladno i velké zastoupení sportovních a rekreačních ploch. Mezi nejznámější a nejoblíbenější sportoviště patří „Sletiště“, kde si každý přijde na své. Je zde například atletický ovál, plavecký krytý bazén s aquaparkem, tenisové kurty, in-line dráha, zimní stadion nebo horolezecká stěna. Mezi rekreační plochy patří les „Lapák“, který je spojen se „Sletištěm“ in-line dráhou nebo „Sítenské údolí“ v centru, které je oblíbené především u starších obyvatel.

Z vyhotovené funkční analýzy je patrné, že největší zastoupení mají plochy bydlení a služeb. Další velmi výraznou plochu zde tvoří průmyslová oblast, která přímo hraničí s plochou obytnou a tvoří tak hraniční bariéru v prostoru. Plochy lesů a zeleně jsou třetí výraznější plochou ve městě, které fragmentují celkový ráz města na nepravidelné oblasti.

Regionální význam města Kladna neodráží jeho velikost, a to především z důvodů blízkosti hl.m. Prahy, které je o několik řádů vyšším centrem osídlení s velmi silným atrakčním potenciálem. Jeho poloha mezi rychlostními silnicemi R6 a R7 podporuje spádování obcí spíše do hl. města Prahy. Dále je to neuspokojivý stav železničního spojení Kladno-Praha, modernizace je stále ve stavu přípravy a to již několik let. V neposlední řadě výrazná ztráta velkého počtu pracovních příležitostí v důsledku potlačení tradičních odvětví hornictví a hutnictví, je však kompenzována pracovními příležitostmi v Praze. (ÚP Kladna - Odůvodnění;2015)

5.4 Služby ve městě

V centru Kladna jsou domy především smíšeného typu, kde vrchní části domů tvoří funkci bydlení a spodní části funkci poskytování služeb. Budovy institucí a významné budovy mají funkci monofunkční. Významné budovy mají stejnou funkci, nebo jsou použity na administrativu jako například banka nebo pošta. Nedaleko historického náměstí, které se nachází v samotném centru města, stojí střední a vysoká škola spolu s Gymnáziem. V centru města jsou také dva obchodní domy a u jednoho z nich leží rozlehlé autobusové nádraží, naproti němuž je další z historických staveb a tou je místní vědecká knihovna spolu s divadlem.

5.5 Doprava ve městě

Dopravní spojení ve městě je velmi uspokojivé a to jak silniční, železniční, tak i letecké. Mezinárodní letiště Václava Havla se nachází přibližně 16km od města. V blízkosti Kladna jsou dvě důležité rychlostní komunikace, R6 z Prahy do Karlových Varů a R7 z Prahy do Chomutova, kde díky obklopení těmito komunikacemi nedochází k výraznému zatěžování města tranzitní dopravou.

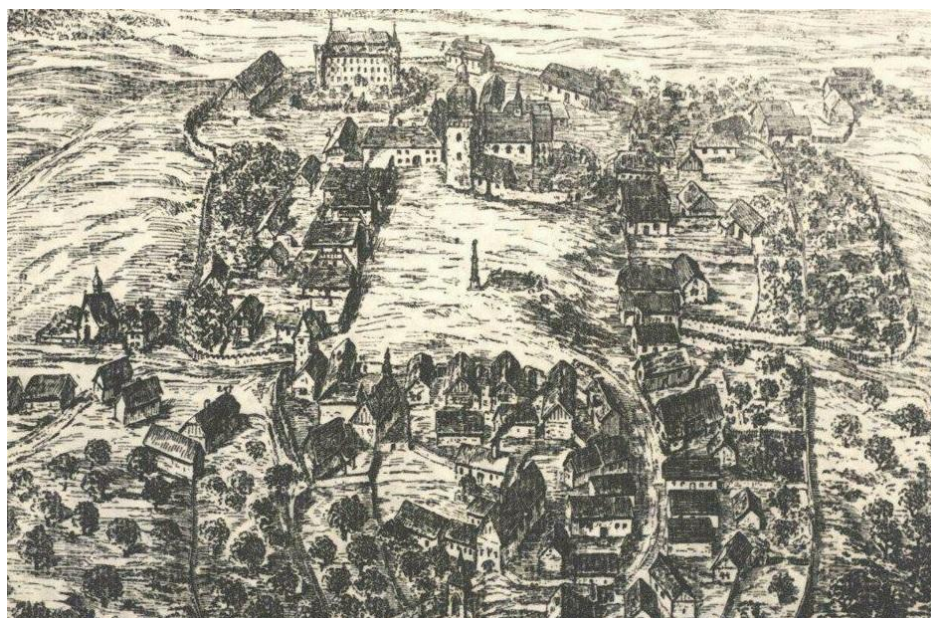
Město Kladno má velmi hustou dopravní síť. Hlavní dopravní tah, který spojuje Kladno s Prahou je silnice I. třídy a na ní navazují v centru města silnice II. třídy. Další významné dopravní toky v Kladně jsou silnice III. třídy. Kladnem prochází železnice, která má dvě trasy. První trasa vede z Prahy do Kralup nad Vltavou a druhá vede z Prahy do Rakovníka. Obě trasy mají společný bod a tím je vlakové nádraží v jižní části města Kladna, které patří k významným uzlovým bodům města. Na západním kraji města, v části Rozdělov, se nachází ještě jedno vlakové nádraží, nicméně není tak frekventované jako nádraží v jižní části. Již několik let je dokonce plánována rychlodráha, která by ještě více zkrátila cestování do hlavního města.

Po vytěžení uhlí a omezení hutní výroby, došlo k poklesu počtu pracovních příležitostí na Kladně a tím se zvýšil počet obyvatel za dojížděnkou do Prahy. Autobusové nádraží bylo dříve řešeno tak, aby vyhovovalo velkému počtu příjezdů a odjezdů cestujících za prací do kladenské Poldovky. Skončením výroby klesl počet cestujících a tím by se mělo výrazně změnit i autobusové nádraží, aby vyhovovalo dnešním cestujícím, například snížením počtem zastávek. Převážná část autobusové dopravy jedoucí z Prahy končí (nebo projíždí) na autobusovém nádraží. Velkou výhodou je, že cestujícím stačí pouze jeden přestup na městskou linku, která také projíždí autobusovým nádraží, nebo snadná pěší dostupnost do centra města. Z toho plyne, že systémy autobusové dopravy městské a mimoměstské se vzájemně propojují v uzlovém bodu a to na autobusovém nádraží.

5.6 Historie autobusového nádraží na Kladně

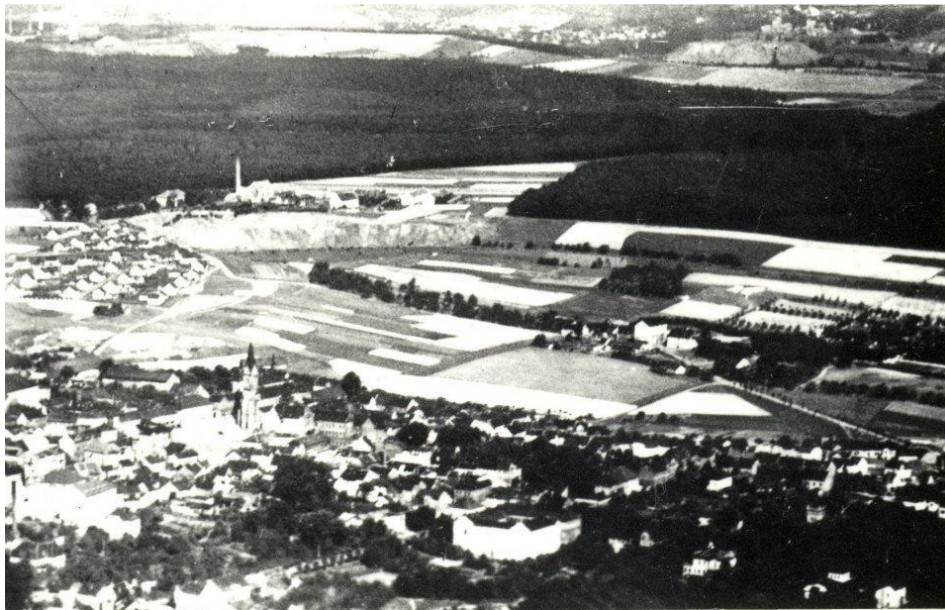
Městská autobusová doprava v Kladně je tvořena 18 autobusovými linkami městské hromadné dopravy a její celková délka sítě tvoří 185 km. Provozovatelem je ČSAD MHD Kladno a. s.

Zdejší autobusům se v Kladně říkalo „mandelinka“, název vznikl podle žlutohnědé barvy, jakou měly. Další zajímavostí je, že doprava v Kladně měla být posílena o trolejbusy a tramvaje, ale tyto plány se nikdy neuskutečnily. V roce 2000 MHD přešlo na čipové karty. (ČSAD Kladno;2015; Wikipedie;2014)



Obrázek 10: Autobusové nádraží na Kladně v roce 1680

Zdroj: facebook.com



Obrázek 11: Autobusové nádraží na Kladně v roce 1939

Zdroj: facebook.com



Obrázek 12: Autobusové nádraží na Kladně přibližně kolem roku 1970

Zdroj: facebook.com



Obrázek 13: Autobusové nádraží na Kladně v roce 1986

Zdroj: vmphoto.rajce.idnes.cz



Obrázek 14: Autobusové nádraží na Kladně v roce 1986

Zdroj: vmphoto.rajce.idnes.cz



Obrázek 15: Autobusové nádraží na Kladně přibližně kolem roku 1986

Zdroj: facebook.com



Obrázek 16: Ulice Dukelských hrdinů s parkem, který ustoupil autobusovému nádraží, později zmenšenému o nákupní centrum (rok 1976 a 2014)

Zdroj: KOVAŘÍK J., SEIFERT J., SLEPIČKA Z.



Obrázek 17: Park mezi ulicemi Dr. Vrbenského a Dukelských hrdinů zmizel kvůli shluku autobusových zastávek (50.léta a rok 2014)

Zdroj: KOVAŘÍK J., SEIFERT J., SLEPIČKA Z.

5.7 Analýza územního plánu Kladna

5.7.1 Obecné informace

Pořizovatelem územního plánu Kladna je Magistrát Statutárního města Kladna. Úřad architektury a územního plánování pod vedením Ing. arch Františka Müllera a Ing. arch. Petry Hadravové. Zpracovatelem je firma „ARCHIS“, s hlavním projektantem Doc. Ing. arch. Ivanem Horkým DrSc. Datum zpracování územního plánu Kladna bylo v listopadu roku 2015. (ÚP Kladno;2015)

ÚP Kladna se skládá z textové části výrokové a z textové části odůvodnění. K tomu odpovídající výkresové části v podobě výkresu základního členění území, hlavních výkresů: urbanistické koncepce využití území, urbanistické koncepce - prostorové uspořádání, koncepce uspořádání krajiny, koncepce dopravní infrastruktury, koncepce technické infrastruktury a koncepce občanského vybavení a veřejných prostranství. Dále je to výkres veřejné prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření a ploch pro asanaci, koordinační výkres, výkres širších vztahů a výkres předpokládaných záborů půdního fondu. (mestokladno.cz)

Vyhláška č.500/2006Sb., příloha č.7 (viz kapitola „územní plánování“) umožňuje zpracovateli podle potřeby hlavní výkres rozložit do jednotlivých výkresů, nesmí však obsahovat protichůdné informace (viz kapitola „5.7.2 Rozbor stávající územně plánovací dokumentace na zájmové lokalitě“).

Řešeným územím je celé správní území Statutárního města Kladna, které je tvořeno sedmi katastrálními územími. Správní obvod Kladna je tvořen šesti městskými částmi. Městské části nemají své vlastní centrum, to je jen jedno a to v městské části Kladno. Nalezneme zde administrativní instituce, zdravotnictví i komerční využití.(ÚP Kladno;2015)

Město Kladno je členěno na plochy s rozdílným způsobem využití. Nové vymezené zastavitelné plochy a plochy přestavby nenarušují stávající urbanistické koncepce ani koncepce krajiny (ÚP Kladno;2015)

Územní plán potvrzuje aktuální stav městských částí, ty jen mírně upravuje a rozšiřuje do větších vzdáleností. Potvrzuje tak jak se město Kladno vyvíjelo do současné podoby. Výraznou změnou má projít centrum Kladna přes autobusové

nádraží až do Vojtěšské huti. Posílí se tak samotná funkce městského centra. Územní plán dále navrhuje zkvalitnění dopravní obslužnosti návrhem ucelené dopravní koncepce města a to provázanost železniční dopravy s autobusovou. (ÚP Kladno;2015)

ÚP zachovává autobusové nádraží na stejném místě, nicméně v hlavním výkrese dopravní koncepce výslovně uvádí, že upravuje jen jeho přístupnost. Přitom vyhlášeným cílem uváděných opatření je zlepšení vzájemné návaznosti železniční dopravy s autobusovou a individuální automobilovou dopravou. (ÚP Kladno - Odůvodnění;2015:58)

Důvodem pro velký důraz na kombinovanou dopravu (individuální doprava + hromadná doprava) je fakt, že pracovní příležitosti ve městě neodpovídají počtu ekonomicky aktivních obyvatel města Kladna, kteří tuto svou potřebu realizují vyjížděnou za prací či vzděláním převážně do hl. m. Prahy (ÚP Kladno - Odůvodnění;2015) Jednou z příčin převisu pracovní síly nad pracovními příležitostmi je, kromě strukturálních změn ekonomiky, velmi dobrý obytný potenciál města. Má příznivé krajinné zázemí, rozvinutou občanskou vybavenost, zejména v oblasti sportu a zdravotnictví a také nabízí širokou nabídku obchodních zařízení. (ÚP Kladno - Odůvodnění;2015)

5.7.1.1 Dopravní koncepce

Koncepce dopravní infrastruktury řeší zjištěné problémy, kterými jsou nevyhovující dopravní napojení města na rychlostní komunikace R6 a R7, nevyhovující železniční spojení města s hl. m. Prahou, přetěžování centrálních částí města a nedostatek parkovacích míst. (ÚP Kladno;2015)

Drážní doprava

Územní plán Kladna respektuje plochy železniční dopravy a její ochranná pásma. Pro stavbu zdvojkolejnění a modernizaci trati v úseku Ruzyně – Kladno Dubí se vymezuje rozvojová plocha a koridor. V transformačních plochách bývalých průmyslových zón je navrženo zrušení vybraných tras vleček, které nejsou využívány a budou tak sloužit pro umístění cyklostezek a místních komunikací. (ÚP Kladno;2015)

Intenzivní doprava osob mezi Kladnem a Prahou se v současné době odehrává především na silnici. Silniční síť je tak velmi namáhána a zatěžuje tím i životní prostředí. Navrhovaná rekonstrukce železniční tratě, tak vytvoří vhodné podmínky pro přepravu osob mezi Kladnem a Prahou ze silnice na železnici. Zkrátí se tím doba jízdy a kapacita přepravovaných osob se zvýší. Železniční doprava je výrazně šetrnější k životnímu prostředí. (ÚP Kladno;2015)

Původní studie modernizace tratě končila zastávkou Kladno – Ostrovec. Územní plán v souladu se ZÚR Středočeského kraje prodlužuje trasu až do stanice Kladno – Dubí. Z důvodu přepravy osob do v budoucnu revitalizovaných částí průmyslových zón. Zvýší se tak nárůst pracovních příležitostí. Současně se tím zlepší dopravní obslužnost městské části Švermova. (ÚP Kladno;2015)

Silniční doprava

Územní plán respektuje ochranná pásma silnic I. - III. třídy. A dále respektuje stávající síť místních a účelových komunikací. (ÚP Kladno;2015)

„Vnitřní dopravní síť Kladna je tvořena úseky silnic II. a III. třídy, doplněnými hlavními sběrnými komunikacemi. Tato síť vznikala postupně historicky tak, jak se vyvíjela zástavba města. Nejužší centrum města není sice pro dopravu průjezdné, o to více jsou zatíženy komunikace v jeho bezprostřední blízkosti.“ (ÚP Kladna - Odůvodnění;2015:55)

Věřejnou dopravu na území Kladna můžeme rozdělit do tří skupin. Doprava mezi Kladnem a Prahou, kde z Kladna do Prahy denně dojíždí přibližně jedna čtvrtina obyvatel Kladna. Dopravní obsluha okolních obcí, pro které je Kladno společenským, kulturním ale převážně obchodním centrem a v neposlední řadě také přestupním bodem pro spojení s hl. m. Prahou. Do poslední skupiny patří doprava uvnitř města. (ÚP Kladna - Odůvodnění;2015)

„Kvalifikované odhady z roku 2005 uvádějí, že po trase Kladno – Praha se denně přepravuje cca 9000 osob, z toho cca 5000 autobusy, 3000 individuální automobilovou dopravou a cca 1000 po železnici.“ (ÚP Kladna - Odůvodnění;2015:52)

Při neustálém oddalování přestavby trati Praha – Kladno nabízí autobusová doprava poměrně vysoký standard počtu spojů a v podstatě i rychlosti. Spoje končí na stanici metra A Nádraží Veveslavín. Autobusová doprava umožňuje spojení Kladna i s blízkými městy Berounem, Slaným a Rakovníkem. (ÚAP Kladna;2014)

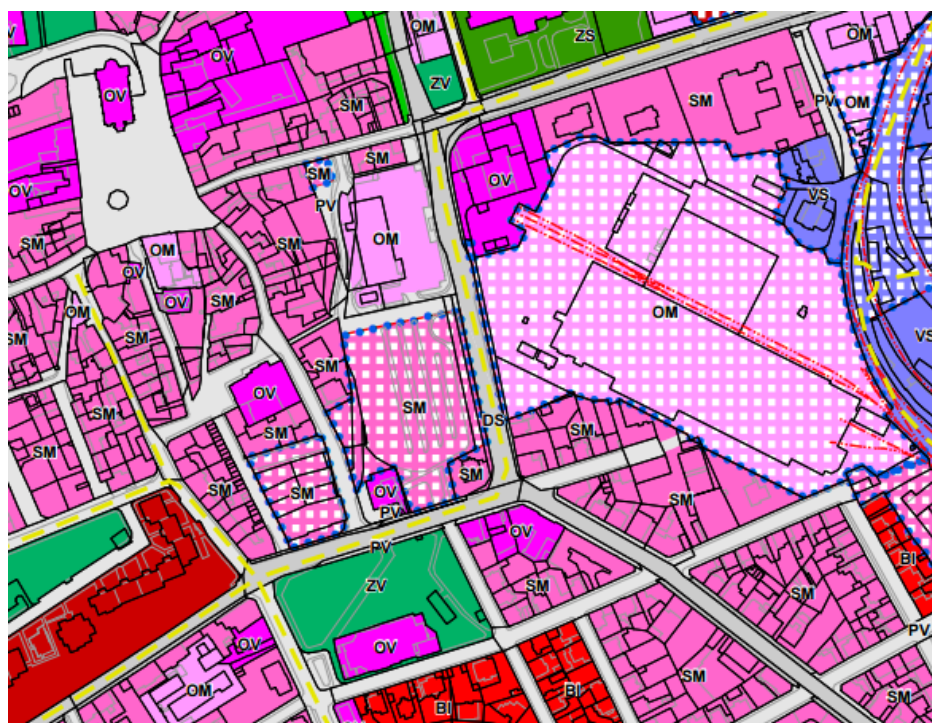
Z vyhodnocení udržitelného rozvoje území vyplývá, že mezi silné stránky patří dobrá dostupnost Kladna a okolních obcí s Prahou v koridorech rychlostních komunikací R6 a R7, přenášejících tranzitní dopravu mimo centrum, dobrá dostupnost na letiště Václava Havla a v neposlední řadě fungující systém autobusové hromadné dopravy na Kladně. (ÚAP Kladna;2014)

ÚP navrhuje na stávajících, přestavbových nebo rozvojových plochách stavby parkovišť a podzemních hromadných garáží zejména v lokalitách pod hlavním autobusovým nádražím, u železničního nádraží a v ulici Sportovců u sportovního areálu Sletiště. Parkoviště u železničního nádraží a u sportovního areálu Sletiště budou řešena jako víceúrovňová. (ÚP Kladno;2015) „*Územní plán vymezuje plochy pro pozemní parkoviště na plochách veřejných prostranství a dopravní infrastruktury.*“ (ÚP Kladno;2015:29) Také navrhuje ucelený systém cyklistických tras na celém území Kladna s vazbami na okolní obce. (ÚP Kladno;2015)

5.7.2 Rozbor stávající ÚPD na zájmové lokalitě

Jak bylo zmíněno výše (viz kapitola „5.7.1 Obecné informace“) hlavní výkres územního plánu Kladna je rozdělen do šesti hlavních výkresů, z nichž každý je opatřen vlastní závaznou textovou částí. Z tohoto důvodu je proveden rozbor požadavků pro rozhodování pro každý hlavní výkres samostatně.

Územní plán Kladno



LEGENDA

PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

PLOCHY PLOCHY ÚZEMNÍ
STABILIZOVANÉ ZMĚN REZERVY



Plochy přestavby

BH		Bydlení - v bytových domech (BH)
BI		Bydlení - v rodinných domech - městské a příměstské (BI)
SM		Plochy smíšené obytné - městské (SM)
OV		Občanské vybavení - veřejná infrastruktura (OV)
OM		Občanské vybavení - komerční zařízení (OM)
PV		Veřejná prostranství (PV)
DS		Dopravní infrastruktura - silniční (DS)
VS		Výroba a služby (VS)
ZV		Zeleň na veřejných prostranstvích (ZV)
ZS		Zeleň soukromá a vyhrazená (ZS)

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA
NÁVRH



Cyklostezky, cyklotrasy



Silnice II. třídy



Místní a účelové komunikace

Obrázek 18: 2. Hlavní výkres: urbanistická koncepce – využití území

Zdroj: mestokladno.cz

Hlavní výkres územního plánu Kladno, s názvem urbanistická koncepce – využití území, je rozdělen do několika ploch s rozdílným způsobem využití. V oblasti kolem autobusového nádraží je převažující plocha s označením SM – plocha smíšená obytná – městská. K dalším výrazným plochám patří OV – občanské vybavení – veřejná infrastruktura, OM – občanské vybavení – komerční zařízení, PV – veřejné prostranství a DS – dopravní infrastruktura - silniční. Autobusové nádraží je označeno jako plocha přestavby.

Hlavním využitím plochy označené jako SM je bydlení v bytových či rodinných domech a občanské vybavení. (ÚP Kladno;2015)

Přípustné využití je u této plochy definováno více body. Patří sem stavby pro trvalé bydlení, stavby a zařízení nerušící veřejné a rozsahem malé komerční občanské vybavenosti do 2000 m² provozní plochy u novostaveb a změn využití stávajících objektů, neurčují-li specifické podmínky využití plochy jinak. Dále stavby bezprostředně související a podmiňující bydlení, a stavby a zařízení, které mohou být dle ustanovení stavebního zákona umístěny na pozemcích rodinných a bytových domů, stavby pro vzdělávání a výchovu, sociální služby a péči o rodinu, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu, tělovýchovná a sportovní zařízení a ochranu obyvatelstva, služby a provozovny slučitelné s bydlením, které svým provozováním a technickým zařízením nenaruší užívání pozemků, staveb a zařízení za hranicí pozemku a nesníží kvalitu prostředí souvisejícího území, stavby související technické a dopravní infrastruktury a dále zeleň, doplňující uliční prostor, veřejná prostranství a stavby pro civilní ochranu. (ÚP Kladno;2015)

Pro tuto smíšeně obytnou plochu je dále definováno podmíněně přípustné využití, které zahrnuje liniové stavby veřejné technické infrastruktury, přímo nesouvisející s hlavním využitím, pokud bude zachována funkce hlavního, přípustného a podmíněně přípustného využití. Dále platí, že uvnitř transformačních území se připouští umístění ploch, staveb a zařízení veřejné infrastruktury, ploch bydlení, ploch rekreace, ploch smíšených a ploch nezastavěného území v rozsahu a za podrobnějších podmínek využití stanovených regulačním plánem, nebo prověřených územní studií. (ÚP Kladno;2015)

Nepřípustné využití území zakazuje objekty, stavby a činnosti neuvedené a nesouvisející s hlavním, přípustným a podmíněně přípustným využitím, zejména

autobazary, vřakoviřtĚ a prodej autodilů, pneuservisy, sbĚrny a vřkupny druhotnřch surovin, supermarkety, prodej stavebnin. (řP Kladno;2015)

Hlavnřm využitřm plochy oznaĹenĚ jako OV je obĹanskĚ vybavenř charakteru veřejnĚ infrastruktury (veřejnř sprřva, vzdĚlřnř a vřchova, sociřlnř a zdravotnř sluřby, civilnř ochrana obyvatelstva. (řP Kladno;2015)

Mezi přřpuřtnĚ využitř tĚto plochy patřř objekty, stavby a zařřzenř pro vzdĚlřvřnř a vřchovu, sociřlnř sluřby, kulturu, veřejnou sprřvu a ochranu obyvatelstva. Dřle jsou to stavby pro sprřvu a administrativu, cřrkevnř stavby, dĚtskř a rekreaĹnř hřřřtĚ, veřejnř prostranstvř, vřstavba parkovacřch a odstavnřch ploch pro potřebu danĚho řzemř, stavby technickĚ a dopravnř infrastruktury souvisejřcř s hlavnřm a přřpuřtnřm využitř a liniovĚ stavby veřejnĚ technickĚ infrastruktury. (řP Kladno;2015)

Pro plochu OV je dřle dĚfinovřno i podmřnĚnĚ přřpuřtnĚ využitř. Jsou to objekty, stavby a zařřzenř pro maloobchodnř prodej, ubytovřnř, stravovřnř, sluřby a rekreaĹnř tĚlovřchova a sport pokud svřm provozem nenaruřujř funkci sousednřch ploch s odliřnřm zpřsobem využitř. Dřle jsou to trvalĚ bydlenř sprřvce nebo majitele staveb, pokud je souĹstř stavby hlavnřho využitř a v neposlednř řadĚ ubytovacř a stravovacř sluřby provozovanĚ v rřmci staveb hlavnřho využitř. (řP Kladno;2015)

NepřřpuřtnĚ využitř zakazuje objekty, stavby a Ĺinnosti neuvedenĚ a nesouvisejřcř s hlavnřm, přřpuřtnřm a podmřnĚnĚ přřpuřtnřm využitř. (řP Kladno;2015)

Hlavnř využitř pro plochu oznaĹenou jako OM jsou nřkupnř střediska, pohostinstvř a ubytovřnř. (řP Kladno;2015)

Mezi přřpuřtnĚ využitř tĚto plochy patřř stavby a zařřzenř pro obchodnř prodej, stavby a zařřzenř pro veřejnĚ stravovřnř a ubytovřnř, stavby a zařřzenř pro nevřrobnř sluřby, veřejnř prostranstvř, vřstavba parkovacřch ploch pro potřebu danĚho řzemř, doplňujřcř zeleň, stavby technickĚ a dopravnř infrastruktury souvisejřcř s hlavnřm a přřpuřtnřm využitř a liniovĚ stavby veřejnĚ technickĚ infrastruktury. (řP Kladno;2015)

K podmřnĚnĚ přřpuřtnĚmu využitř řadřme stavby pro administrativu, pokud souvisř s hlavnřm využitřm, sluřbebnř byty, pokud jsou souĹstř stavby hlavnř, liniovĚ stavby veřejnĚ technickĚ infrastruktury, přřmo nesouvisejřcř s hlavnřm využitřm,

pokud bude zachována funkce hlavního, přípustného a podmíněně přípustného využití. (ÚP Kladno;2015)

Nepřípustné využití na této ploše zakazuje objekty, stavby a činnosti neuvedené a nesouvisející s hlavním, přípustným a podmíněně přípustným využitím. (ÚP Kladno;2015)

Hlavní využití pro plochu PV jsou veřejně přístupné plochy převážně zpevněné a veřejně přístupné plochy zeleně. (ÚP Kladno;2015)

K přípustným využitím patří plochy zpevněné, dopravní plochy – silnice, místní a účelové komunikace, plochy a zařízení pro odstavování a parkování vozidel, parkově upravená okrasná, záměrně vytvořená a udržovaná zeleň, prvky drobné architektury, dětská hřiště související s hlavním využitím, vodní plochy, cyklistické stezky a podzemní stavby technické infrastruktury, pokud bude zachována funkce hlavního a přípustného využití. (ÚP Kladno;2015)

Podmíněně přípustné využití jsou nadzemní stavby technické infrastruktury, pokud bude zachována funkce hlavního a přípustného využití. Dále jsou to drobné stavby (např. pódia, předzahrádky, přenosné konstrukce apod.) pokud doplňují funkci hlavního využití a jsou odpovídajícího rozsahu, stavby pro drobné služby doplňující funkci hlavního využití (např. hygienická zařízení, stánkový prodej, informační a reklamní zařízení apod.) (ÚP Kladno;2015)

Nepřípustné funkční využití zakazují objekty, stavby a činnosti neuvedené a nesouvisející s hlavním, přípustným a podmíněně přípustným využitím. (ÚP Kladno;2015)

Hlavní využití plochy DS jsou silnice I.,II. a III. třídy a místní komunikace. (ÚP Kladno;2015)

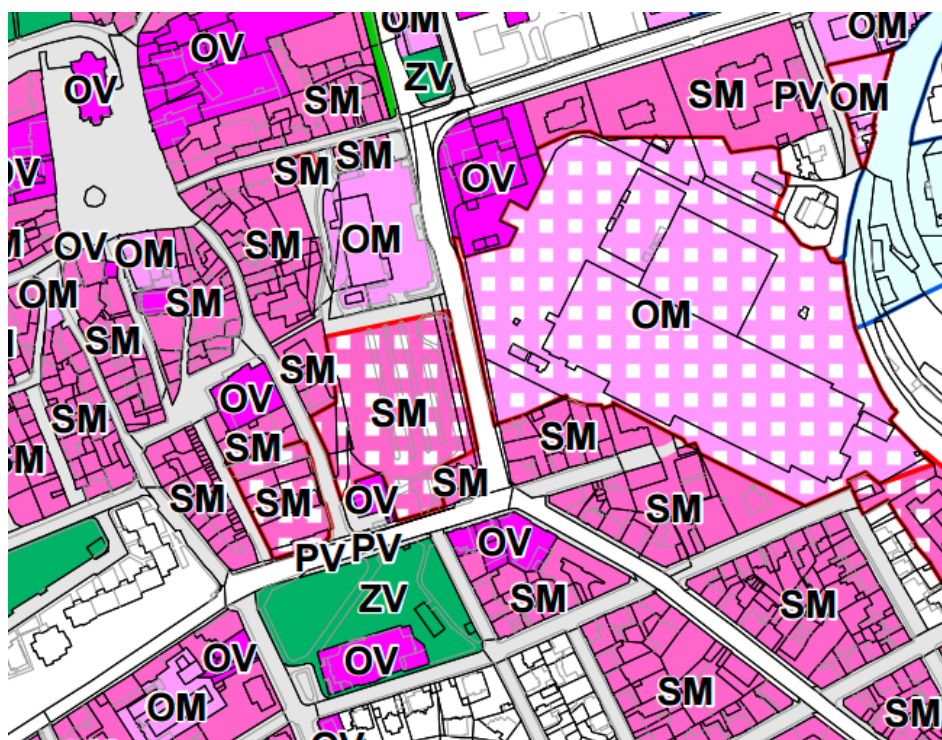
Do přípustného funkčního využití patří pozemky, stavby a zařízení dopravní infrastruktury (plochy silnic, zastávkové pruhy a zastávky veřejné hromadné dopravy, parkoviště a parkovací pruhy, vybavení zastávek), chodníky a cyklistické pruhy v rámci hlavního nebo vedlejšího prostoru komunikací, pozemky, stavby a opatření související s hlavním využitím (např. náspy, zářezy, opětné zdi, mosty, eskám apod.), pozemky a stavby parkovišť, pozemky, stavby a zařízení autobusového nádraží a souvisejícího vybavení, pozemky, stavby a zařízení čerpacích stanic pohonných hmot, pozemky a stavby garáží, doprovodná a izolační

zeleň, obratiště autobusové dopravy, liniové stavby technické infrastruktury neomezující hlavní využití, založení prvků územního systému ekologické stability. (ÚP Kladno;2015)

Podmíněně přípustné využití jsou stavby, objekty a činnosti pokud souvisí se silniční dopravou a provozem. (ÚP Kladno;2015)

Mezi nepřípustné funkční využití patří objekty, stavby a činnosti neuvedené a nesouvisející s hlavním, přípustným a podmíněně přípustným využitím. (ÚP Kladno;2015)












Z textové části ÚP Kladno vyplývá, že autobusového nádraží s označením SM nemá ve svých podmínkách s rozdílným způsobem využití definované, že se jedná o plochu a koridor pro veřejnou dopravu celoměstského a regionálního významu. Tudíž město Kladno neuvažuje o tom, že by na této ploše bylo možné zrealizovat plochu autobusové nádraží.



LEGENDA





PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

PLOCHY STABILIZOVANÉ PLOCHY ZMĚN ÚZEMNÍ REZERVA

		Plochy přestavby
		Občanské vybavení - komerční zařízení (OM)
		Plochy občanského vybavení - veřejná infrastruktura (OV)
		Veřejná prostranství (PV)
		Plochy smíšené obytné - městské (SM)
		R8
		R24

PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

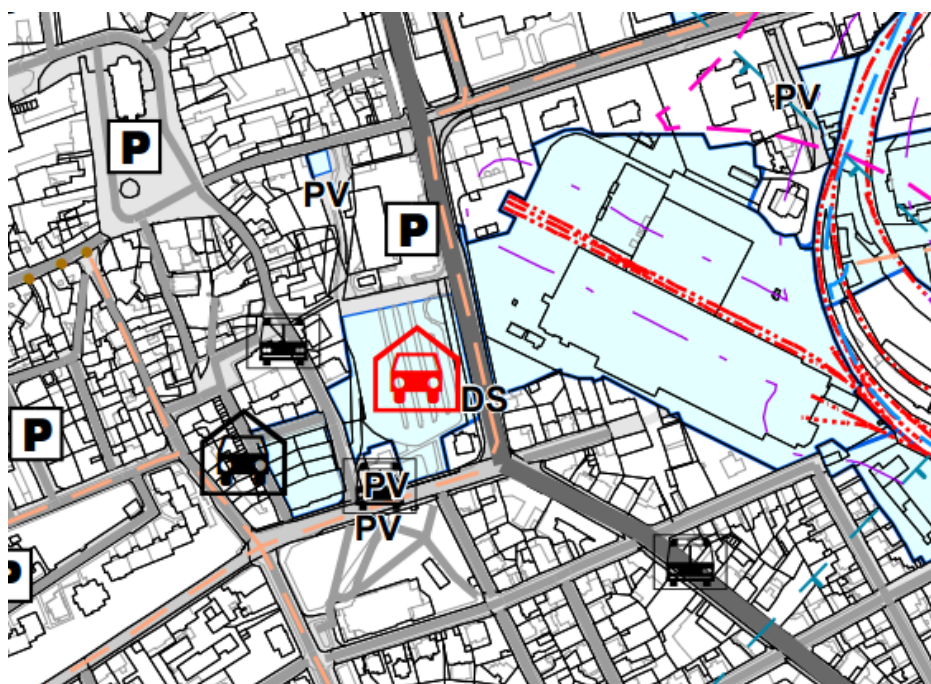
PLOCHY STABILIZOVANÉ PLOCHY ZMĚN ÚZEMNÍ REZERVA

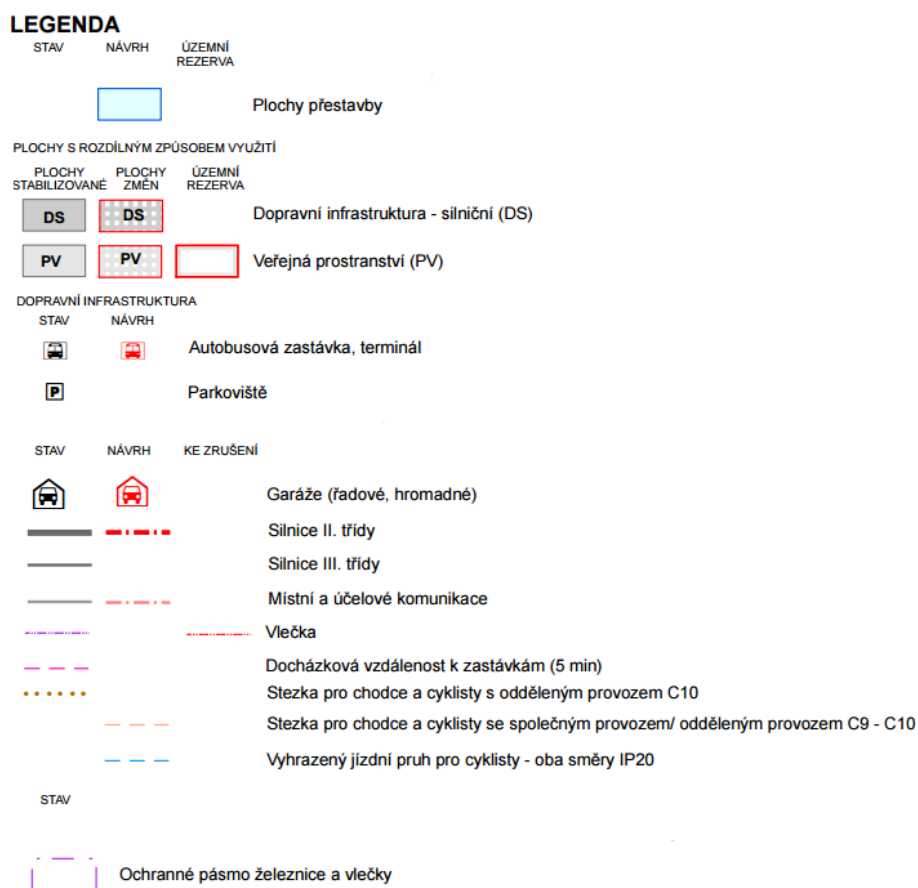
		Zeleň ochranná a izolační (ZO)
		Zeleň veřejná na veřejných prostranstvích (ZV)

Obrázek 19: 7. Hlavní výkres: Koncepte občanského vybavení a veřejných prostranství

Zdroj: mestokladno.cz

Plocha autobusového nádraží spolu s Vojtěšskou Hutí je ve výkresu koncepte občanského vybavení a veřejných prostranství označeno jako plocha změn a to jako územní rezerva. Textová část územního plánu se nijak nezmiňuje, z jakého důvodu je plocha autobusového nádraží označena jako územní rezerva. Funkční využití ploch přejímá z výkresu ploch s rozdílným způsobem využití. V tomto výkresu také není určeno, že autobusové nádraží zůstává na své stávající ploše.



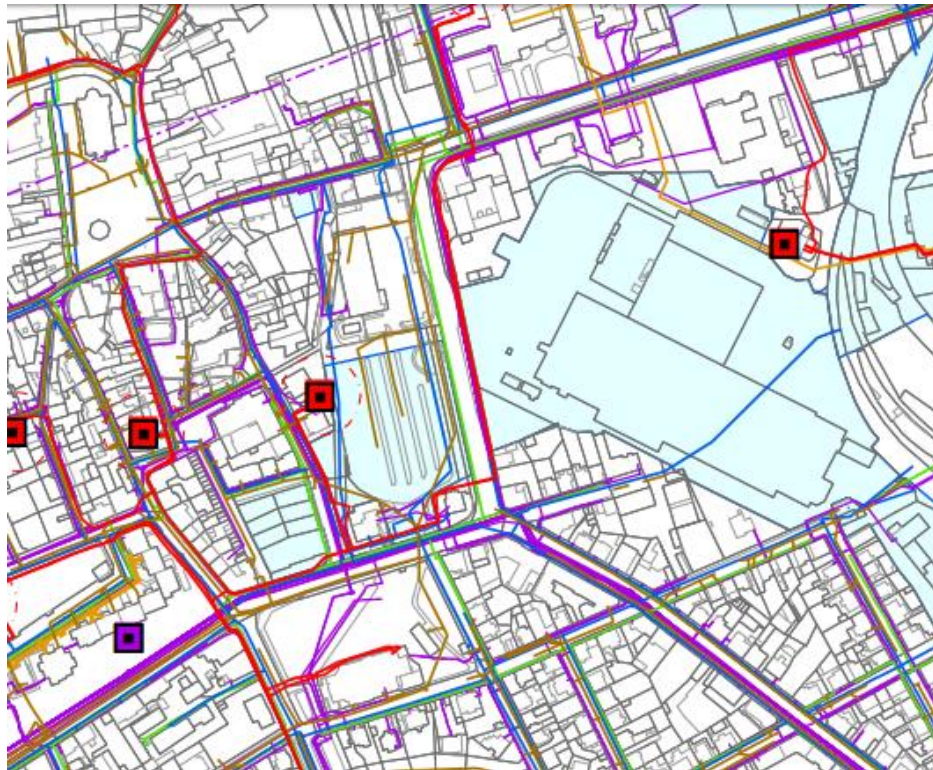


Obrázek 20: 5. Hlavní výkres: Konceptce dopravní infrastruktury

Zdroj: mestokladno.cz

Koncepce dopravní infrastruktury označuje plochu autobusového nádraží a Vojtěšskou Huť jako plochu přestavby. Na ploše autobusového nádraží jsou označené řadové a hromadné garáže, nikoliv samotný prostor autobusového nádraží. Ve výkrese jsou řadové a hromadné garáže zakresleny o pár ulic blíže směrem k centru jako současný stav, avšak ve skutečnosti se tam zmíněné garáže nevyskytují.

Podle textové části se autobusové nádraží zachovává na stejném místě, ale ani tento výkres nám neurčuje plochu autobusového nádraží, jen jí navrhuje jako plochu řadových a hromadných garáží.



LEGENDA

PLOCHY S ROZDILNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

PLOCHY STABILIZOVANÉ PLOCHY ZMĚN ÚZEMNÍ REZERVY



Plochy přestavby

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

STAV



Komunikační zařízení



Elektrické stanice rozvodné sítě



Kabelová komunikační vedení



Radiové směrové spoje



Vodovodní řad



Kanalizační stoka



Vedení plynovodu NTL



Vedení elektrické energie VN 1-35 kV



Teplovod

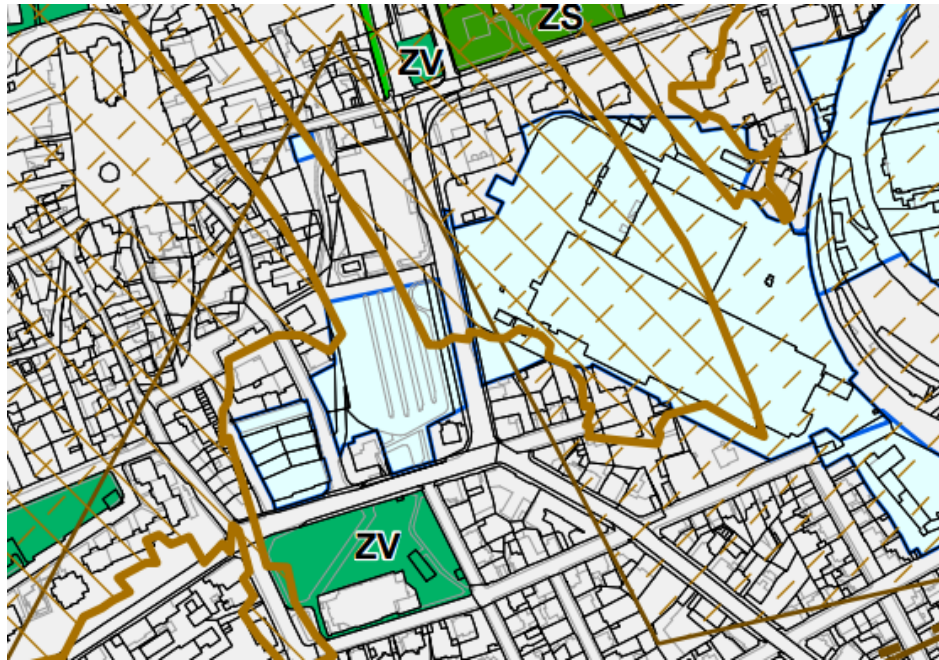


Ochranné pásmo vedení elektrické energie

Obrázek 21: 6. Hlavní výkres: Koncepte technické infrastruktury

Zdroj: mestokladno.cz

Z výkresu koncepce technické infrastruktury je patrné, že kolem autobusového nádraží vede vodovodní řad, kanalizační stoka, vedení plynovodu, vedení elektrické energie se stanicí rozvodné sítě nebo také kabelová komunikační vedení. Plocha autobusového nádraží je vedena jako plocha přestavby.



LEGENDA

PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

PLOCHY STABILIZOVANÉ
PLOCHY ZMĚN
ÚZEMNÍ REZERVY



Plochy přestavby



Zeleň soukromá a vyhrazená (ZS)



Zeleň veřejná na veřejných prostranstvích (ZV)

OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY

STAV
NÁVRH



Ložiska nerostných surovin

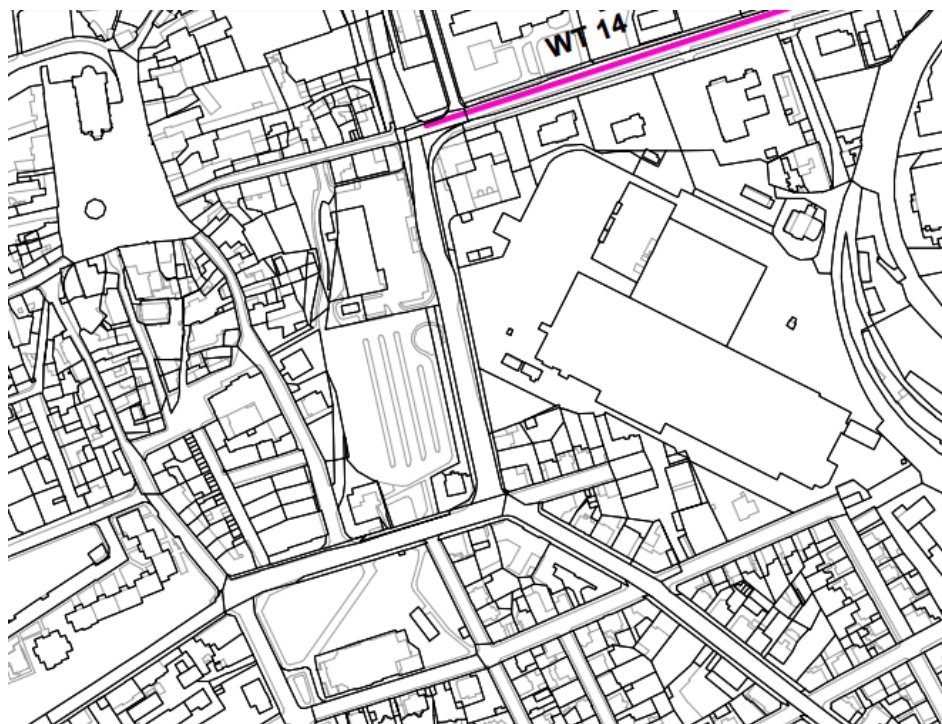


Poddolovaná území

Obrázek 22: 4. Hlavní výkres: Koncepce uspořádání krajiny

Zdroj: mestokladno.cz

Ve výkresu koncepce uspořádání krajiny je znázorněno, že kolem autobusového nádraží je poddolované území a nachází se zde ložiska nerostných surovin. Plocha autobusového nádraží je označena jako plocha přestavby.



LEGENDA

1. VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY

PLOCHY A KORIDORY S MOŽNOSTÍ VYVLASTNĚNÍ

(dle §170 STZ): VYBRANÁ VEŘEJNÁ INFRASTRUKTURA (§2, odst. 1, písm. k) STZ)

WT

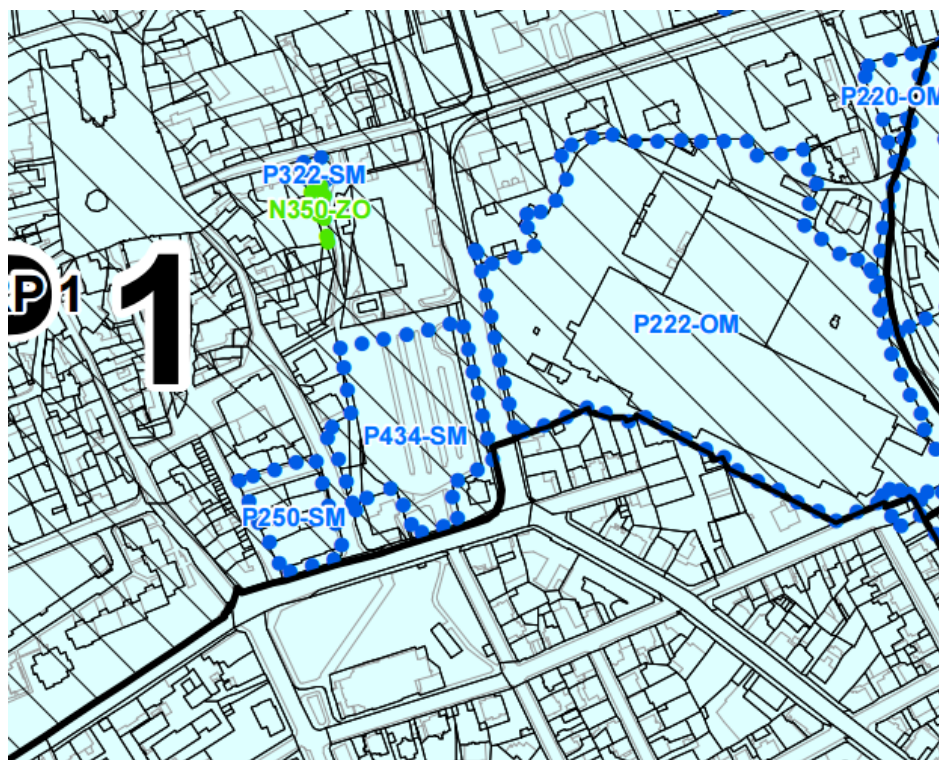
WT

Technická infrastruktura





Obrázek 23: 8. Výkres veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření a ploch pro asanaci

Zdroj: mestokladno.cz

Z tohoto výkresu je patrné, že ulice Huťská je označena jako technická infrastruktura WT 14 veřejně prospěšná stavba s možností vyvlastnění. V textové části je uvedeno, že se jedná o rekonstrukci hlavních vodovodních řadů. Veřejně prospěšné stavby pro dopravní infrastrukturu nejsou v blízkosti autobusového nádraží územním plánem Kladno určené. Jedná se pouze o stavby železnic.



LEGENDA

-  Hranice zastavěného území k 01.11. 2015
- PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ
- | | | |
|---|---------|--|
|  | P28-SM | Plochy přestavby |
|  | N374-ZV | Plochy změn v krajině |
|  | RP 1 | Plochy, ve kterých je pořízení a vydání regulačního plánu podmínkou pro rozhodování o změnách jejich využití |

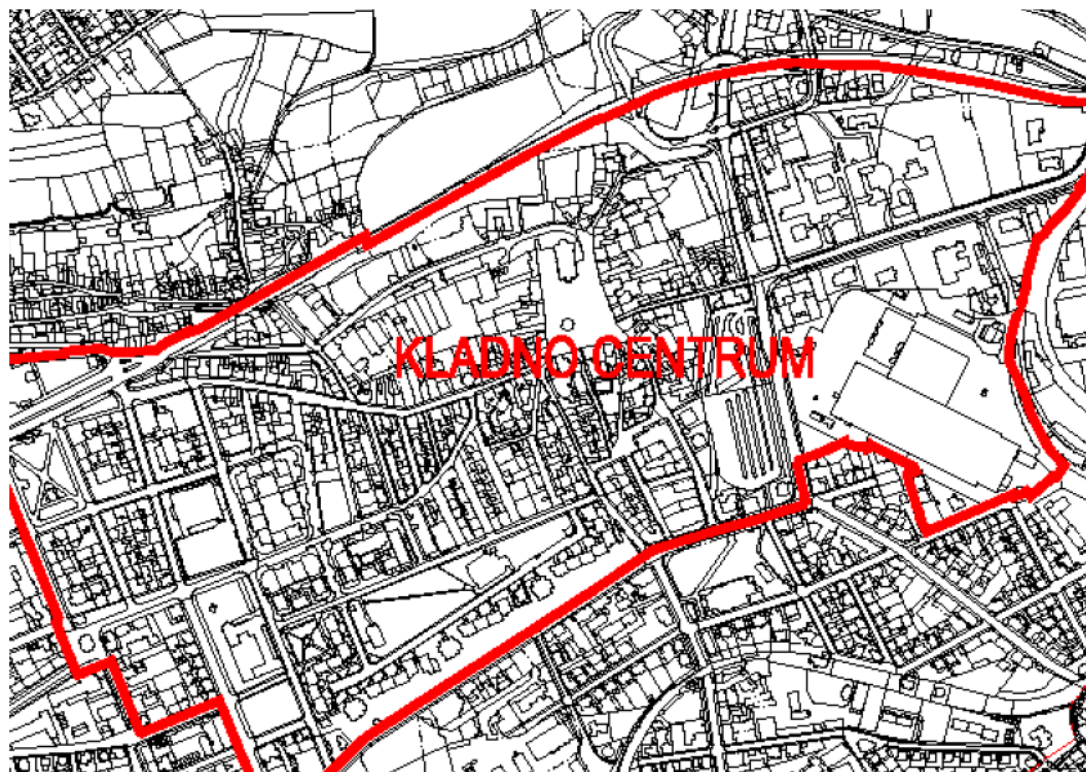
Obrázek 24: 1. Výkres základního členění území

Zdroj: mestokladno.cz

V textové části územního plánu Kladna je plocha autobusového nádraží označená jako P434-SM. Označení SM je definováno jako plocha smíšená obytná – městská. Pro plochy SM jsou stanoveny podmínky pro využití ploch s rozdílným způsobem využití (viz „2. Hlavní výkres: urbanistická koncepce – využití území“). (ÚP Kladno;2015)

K označení P434 jsou v územním plánu definovány specifické podmínky využití a to: „*Neprovádět změny v území do doby vydání regulačního plánu RP1; využití plochy uvnitř CHLÚ (chráněné ložiskové území) pro umístění staveb a zařízení netěžebního charakteru podléhá souhlasu příslušného odboru Krajského úřadu Středočeského kraje; při umístění stavby na poddolovaném území je nutný*

báňský posudek. Bude respektován postup dle platné normy pro navrhování objektů na poddolovaném území.“ (ÚP Kladno;2015)



Obrázek 25: Navrhovaná plocha pro regulační plán RP1

Zdroj: mestokladno.cz

Z výkresu základního členění území je patrné, pro jaké oblasti bude pořízen regulační plán. Plocha autobusového nádraží patří do ploch, ve kterých je rozhodování o změnách v území podmíněno vydáním regulačním plánem R1. V návrhu zadání regulačního plánu jsou požadované plochy k prověření zpracovatelem a to: „*umístění a rozsah stávajícího autobusového nádraží*“. (ÚP Kladno ;2015) Pod tento regulační plán R1 spadá také rozsáhlé území centra města a Vojtěšská Huť. Autobusové nádraží spolu s Vojtěšskou Hutí je dále označeno jako plocha přestavby.

5.7.3 Shrnutí kapitol 5.7.1 a 5.7.2

Shrnutí poznatků zjištěných z kapitol 5.7.1 a 5.7.2 nám říká, že územní plán v textové části odůvodnění konstatuje, že autobusové nádraží Kladno zachovává

v původní poloze a rozsahu. Ve výrokové části (a to jak v textové, tak grafické části) ovšem plochu autobusového nádraží nestabilizuje a na plochách s rozdílným způsobem využití ani neumožňuje. Územní plán části odůvodnění je v rozporu s částí výrokovou. A podle výrokové části autobusové nádraží nebude, územní plán totiž nedefinuje jinou plochu pro autobusové nádraží. Z výkresu využití území je patrné, že přístupnost autobusového nádraží se nemění, tudíž jsou dokumenty opět v rozporu. V neposlední řadě se jedná o vyznačenou plochu pro zhotovení regulačního plánu, která je příliš rozsáhlá.

5.7.4 Návrhová část územně plánovací dokumentace

Z tohoto důvodu považuji za nezbytné, aby na území autobusového nádraží došlo ke změně. Souhlasím však se zněním textové části územního plánu odůvodnění, aby autobusové nádraží zůstalo na své současné ploše, jak je tomu doposud. Z hlediska fungování města je autobusové nádraží vhodně umístěné. Jedná se o bezprostřední návaznost na centrum Kladna a náměstí starosty Pavla. Díky tomuto důležitému dopravnímu uzlu je tak centrum i náměstí velmi dobře dostupné. V jeho blízkosti se dále nachází městské divadlo, státní vědecká knihovna, pracovní úřad, pošta a komerční zařízení.

Na ploše autobusového nádraží není funkční plocha, která by autobusové nádraží umožňovala. Cílem změny územního plánu je navrhnout takovou definici regulativů a vytýčení ploch s rozdílným způsobem využití, aby bylo možné na stávajícím místě realizovat přestavbu modernizace autobusového nádraží. Návrh změny bude respektovat strukturu platného územního plánu, protože se jedná pouze o dílčí úpravu.

Při návrhu takové změny byly zvažovány tři možné varianty. První variantou by byla změna definice plochy s rozdílným způsobem využití, která se tam aktuálně nachází. To by ovšem nebylo možné, protože tato plocha se nachází na většině území města a autobusové nádraží by tak mohlo být kdekoliv. Druhá varianta by znamenala, že použiji existující funkční plochu, která se ve městě Kladně již nachází. Dala by se použít plocha železničního nádraží, ale ta také nevyhovuje, protože je součástí dopravní infrastruktury - drážní. Třetí variantou je navržení jiné funkční plochy a pro tuto variantu jsem se také rozhodla. Vzhledem k významu plochy a také různorodosti funkcí (obchod, parkovací plocha, autobusové nádraží), která se jinde ve městě nevyskytuje a podle mého by měla působit jako celek. Považuji proto za

nezbytné vymezit jinou funkční plochu a předefinovat ji. Přidáním nové funkční plochy do územního plánu je nutné, aby se změnilы všechny dosavadní výkresy a to následovně.

6 Návrh

6.1 Urbanistická koncepce – využití území - návrh

6.1.1 Odůvodnění

Rozlehlý důležitý bod a dopravní uzel jako je autobusové nádraží musí mít svou vlastní specifickou plochu s možnostmi vlastního přípustného využití. Je důležité přesně definovat tuto plochu ke zpřesnění stávající nepřehledné situace. Dosavadní definice autobusového nádraží jako plochy SM, nelze jasně určit povahu řešené plochy a především se toto označení plochy vyskytuje na většině územního plánu Kladna, tudíž by autobusové nádraží mohlo být kdekoliv na takto označené ploše. Z tohoto důvodu navrhuji pro celou plochu nádraží nový typ ploch s rozdílným způsobem využití s názvem „ZKAN – zvláštní komplex autobusového nádraží“.

Rozsah nově vymezené plochy je následující: ze západu je vymezeno stávajícími plochami SM zadní strany náměstí starosty Pavla, z východu ulicí Dukelských hrdinů, ze severu veřejnou komunikací spojující úřad práce s Náměstím Starosty Pavla a z jihu zadní stranou bloku v ulici Generála Klapálka.

Plocha zahrnuje plochy obchodního domu LIDL a pěší komunikace směrem od Státní vědecké knihovny k autobusovému nádraží a komunikaci z centra Kladna. Součástí řešeného území jsou plochy SM a OV s hranicí řešeného území.



LEGENDA

Navrhovaná část územně plánovací dokumentace

ZKAN	Zvláštní komplex autobusového nádraží
OV	Občanské vybavení - veřejná infrastruktura
SM	Plochy smíšené obytné - městské
—	Řešené území

Obrázek 26: Urbanistická koncepce – využití území – návrh

6.1.2 Definice funkčních ploch

a) plocha ZKAN

Pro tuto plochu jsou stanoveny podmínky pro využití ploch s rozdílným způsobem využití.

Hlavním využitím takto označené plochy jsou autobusová nádraží a související funkce a zařízení.

Do přípustného funkčního využití řadíme stavby a zařízení autobusového nádraží a souvisejícího vybavení, obchodní plochy do 2000m², zařízení veřejného stravování, stavby a plochy pro administrativu, doprovodná a izolační zeleň, veřejná prostranství, chodníky a cyklistické pruhy v rámci hlavního nebo vedlejšího prostoru

komunikací, stavby parkovišť, stavby garáží, obratiště autobusové dopravy, stavby technické infrastruktury související s hlavním využitím.

Podmíněné přípustné využití této plochy zahrnuje stavby a zařízení čerpacích stanic jako nedílné součásti provozů autobusového nádraží, stavby a zařízení garáží, obchodní plochy do 3000m².

Nepřípustné funkční využití zakazuje objekty, stavby a činnosti neuvedené a nesouvisející s hlavním, přípustným a podmíněně přípustným využitím.

b) plochy SM, OV, DS

Definice ploch s rozdílným způsobem využití označené SM a OV a jejich funkční využití jsou převzaty z platného ÚP Kladno (viz kapitola „5.7.2 Rozbor stávající ÚPD na zájmové lokalitě“ této práce) beze změny.

6.2 Koncepce občanského vybavení a veřejných prostranství – návrh

Koncepce občanského vybavení a veřejných prostranství je podle vzoru platné územně plánovací dokumentace totožný s výkresem „Urbanistické koncepce – využití území“. K žádné změně nedochází ani ve výrokové části ÚP vztahované k výkresu „Koncepce občanského vybavení a veřejných prostranství“.

Textová část ÚP vztahující se ke koncepci občanského vybavení a veřejných prostranství zůstává beze změn. (viz Příloha č.1)



LEGENDA

Navrhovaná část územně plánovací dokumentace

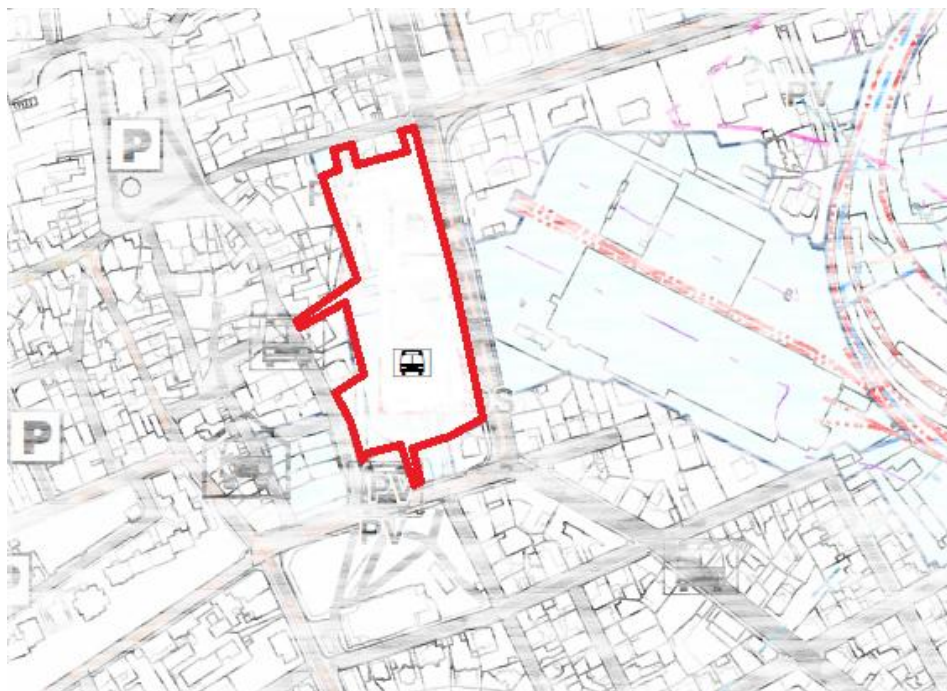
ZKAN	Zvláštní komplex autobusového nádraží
OV	Občanské vybavení - veřejná infrastruktura
SM	Plochy smíšené obytné - městské
	Řešené území

Obrázek 27: Koncepce občanského vybavení a veřejných prostranství – návrh

6.3 Koncepce dopravní infrastruktury – návrh

V návrhové části koncepce dopravní infrastruktury navrhuji změnu „Hlavního výkresu: Koncepce dopravní infrastruktury“ umístěním značky pro autobusové nádraží na předmětnou plochu.

Úprava nevyvolává změny v části odůvodnění územního plánu. (viz Příloha č.2)



LEGENDA

NÁVRH



Vymezená plocha



Autobusové nádraží

Obrázek 28: Koncepce dopravní infrastruktury – návrh

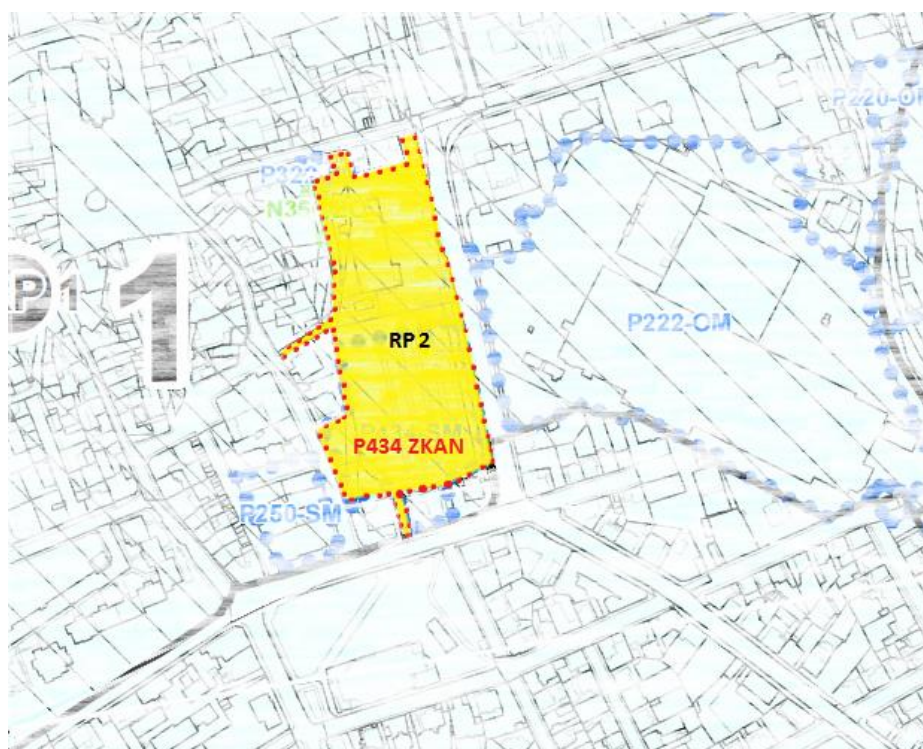
6.4 Základní členění území - návrh

6.4.1 Odůvodnění

Město Kladno podalo návrh zadání regulačního plánu. Zpracovatel má prověřit umístění a rozsah autobusového nádraží. Navržené území regulačního plánu RP1 zahrnuje celé centrum přes autobusové nádraží až po Vojtěšskou Huť. Toto území je na vypracování regulačního plánu z hlediska jeho projednání a odpovídajícímu detailu příliš rozsáhlé.

Výkres základního členění území se mění v rozsahu území pro pořízení regulačního plánu (vynětí plochy z RP1), změna rozsahu území přestavby (rozšíření plochy přestavby autobusového nádraží na plochu autobusového nádraží a stávajícího obchodního domu LIDL) a stanovení území kde je vydání územních

rozhodnutí podmíněno pořízením regulačního plánu na nově vymezené území přestavby pod kódovým označením RP2.



LEGENDA

Navrhovaná část územně plánovací dokumentace

- RP2** Navrhované území pro regulační plán
- Plocha přestavby

Obrázek 29: Základní členění území – návrh

6.4.2 Změny v textové části

Označení P434 SM ,kde jsou v územním plánu definovány specifické podmínky využití a to: „Neprovádět změny v území do doby vydání regulačního plánu RP1; využití plochy uvnitř CHLÚ (chráněné ložiskové území) pro umístění staveb a zařízení netěžebního charakteru podléhá souhlasu příslušného odboru Krajského úřadu Středočeského kraje; při umístění stavby na poddolovaném území je nutný báňský posudek. Bude respektován postup dle platné normy pro navrhování objektů na poddolovaném území.“ (ÚP Kladno;2015) Měním na: : „Neprovádět změny v území do doby vydání regulačního plánu RP2; využití plochy uvnitř CHLÚ (chráněné ložiskové území) pro umístění staveb a zařízení netěžebního charakteru

podléhá souhlasu příslušného odboru Krajského úřadu Středočeského kraje; při umístění stavby na poddolovaném území je nutný báňský posudek. Bude respektován postup dle platné normy pro navrhování objektů na poddolovaném území.“

Pro vybrané zastavitelné plochy (Z) a plochy přestavby (P) se stanovují následující specifické podmínky využití:

INDEX PLOCHY	ZPŮSOB VYUŽITÍ PLOCHY	SPECIFICKÉ PODMÍNKY VYUŽITÍ
P434-SM	Plochy smíšené obytné – městské	Neprovádět změny v území do doby vydání regulačního plánu RP 1; využití plochy uvnitř CHLÚ pro umístění staveb a zařízení netěžebního charakteru podléhá souhlasu příslušného odboru Krajského úřadu Středočeského kraje; při umístění stavby na poddolovaném území je nutný báňský posudek. Bude respektován postup dle platné normy pro navrhování objektů na poddolovaném území.

Obrázek 30: Specifické podmínky využití

Zdroj: ÚP Kladno

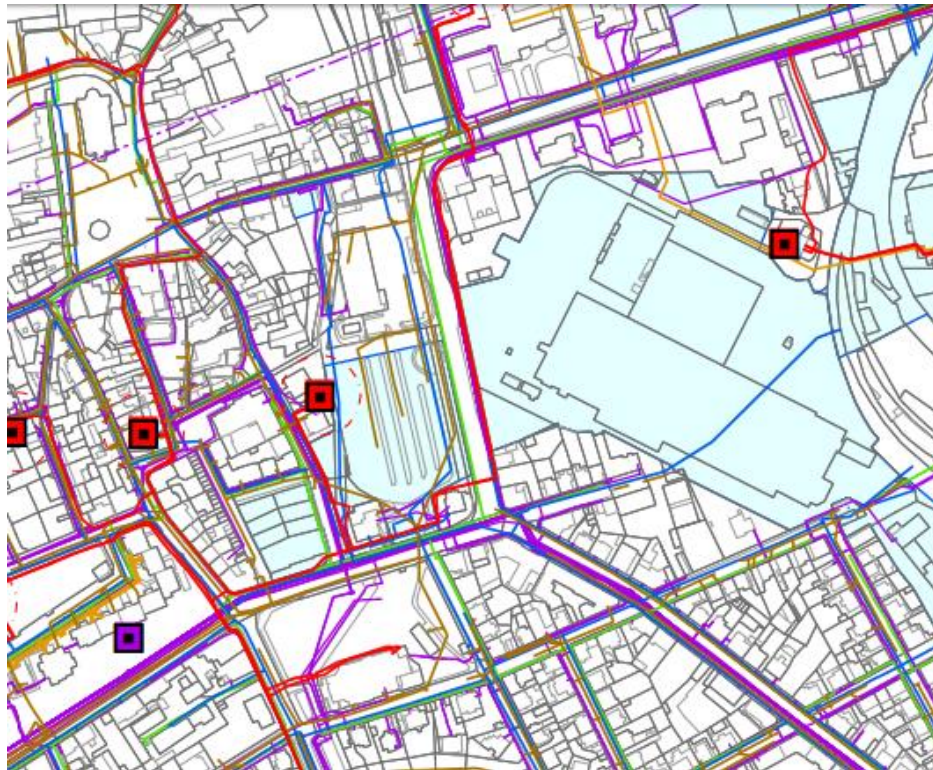
6.4.3 Návrh zadání RP2

Viz příloha č. 3

6.5 Koncepce technické infrastruktury

6.5.1 Odůvodnění

Koncepce technické infrastruktury vzhledem ke změně návrhové plochy se nemění.



LEGENDA

PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

PLOCHY STABILIZOVANÉ PLOCHY ZMĚN ÚZEMNÍ REZERVY



Plochy přestavby

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

STAV



Komunikační zařízení



Elektrické stanice rozvodné sítě



Kabelová komunikační vedení



Radiové směrové spoje



Vodovodní řad



Kanalizační stoka



Vedení plynovodu NTL



Vedení elektrické energie VN 1-35 kV



Tepl vod



Ochranné pásmo vedení elektrické energie

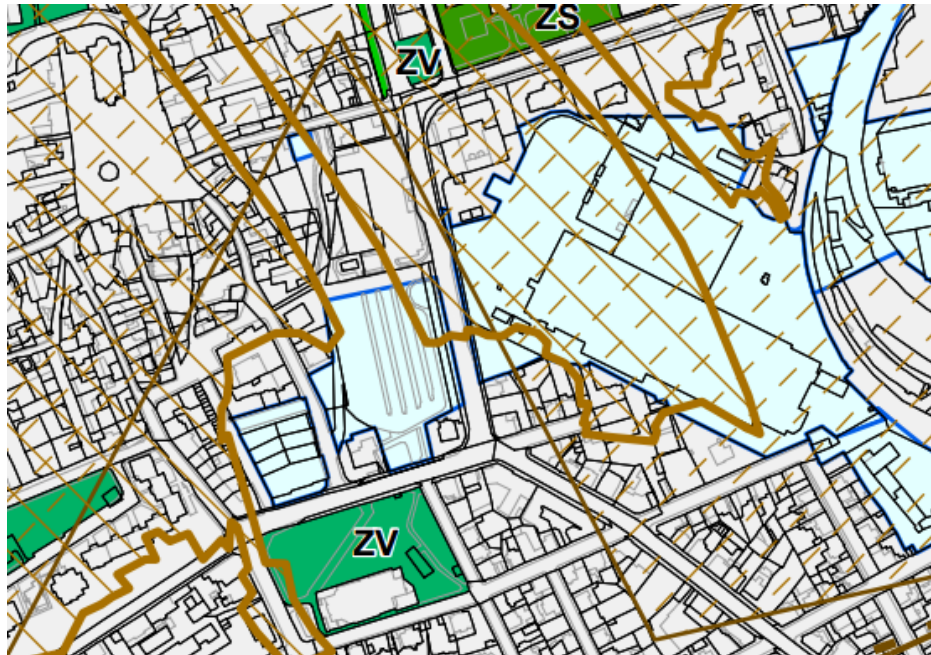
Obrázek 31: 6. Hlavní výkres: Koncepce technické infrastruktury

Zdroj: mestokladno.cz

6.6 Koncepce uspořádání krajiny

6.6.1 Odůvodnění

Koncepce uspořádání krajiny vzhledem ke změně návrhové plochy nemá vliv, proto se nemění.



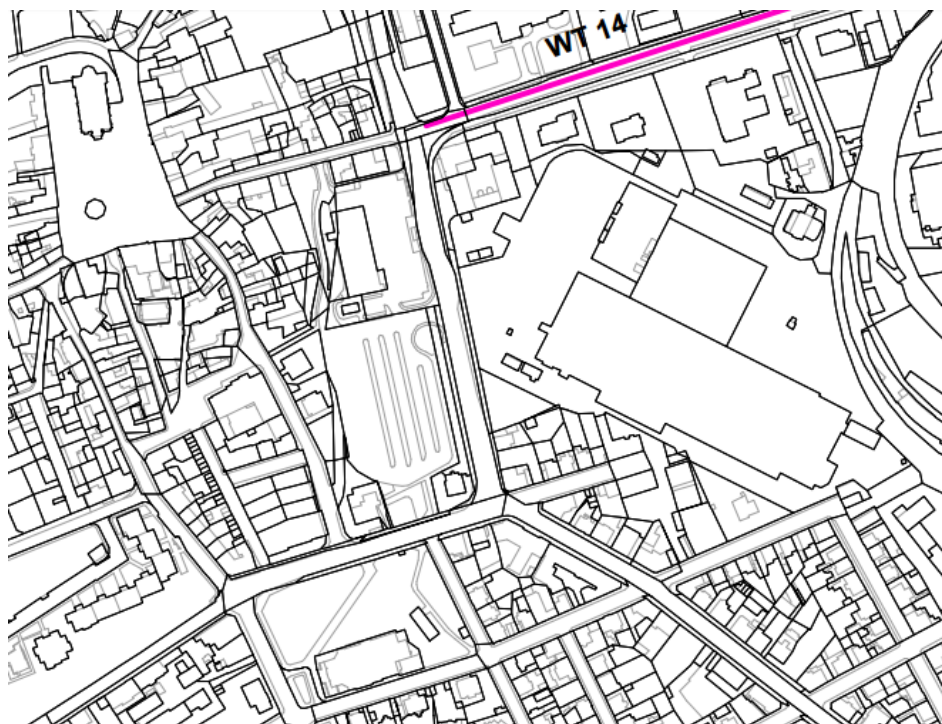
Obrázek 32: 4. Hlavní výkres: Koncepce uspořádání krajiny

Zdroj: mestokladno.cz

6.7 Výkres veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření a ploch pro asanaci

6.7.1 Odůvodnění

Také výkres veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření a ploch pro asanaci vzhledem k navrhované ploše zůstává ve své současné podobě.



LEGENDA

1. VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY

PLOCHY A KORIDORY S MOŽNOSTÍ VYVLASTNĚNÍ

(dle §170 STZ): VYBRANÁ VEŘEJNÁ INFRASTRUKTURA (§2, odst. 1, písm. k) STZ)

WT

WT

Technická infrastruktura

Obrázek 33: 8. Výkres veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření a ploch pro asanaci

Zdroj: mestokladno.cz

7 Diskuse

Dle mého názoru, by měl být ÚP města Kladna v první řadě přehledný a výstižný, jelikož čím více složitější ÚP je, tím větší je pravděpodobnost, že se do plánu dostane nějaká chyba. Je-li plán řádně strukturovaný, přehledný a výstižný, tak je nejen pro hledajícího, ale i pro vydavatele snazší dohledat potřebné informace.

Při zkoumání územního plánu Kladno, jsem zjistila, že daná textová část je v rozporu s jejími grafickými výstupy. Například ve výkresu koncepce dopravní infrastruktury není vůbec zmíněno, že na ploše autobusového nádraží, bude nádraží stát i nadále. Avšak textová část, územního plánu Kladno odůvodnění, s plochou stále počítá jako s plochou autobusového nádraží. Z jmenovaných důvodů výše, je patrná špatná orientace a srozumitelnost ÚP, přičemž je velmi složité se dané dokumentaci přizpůsobit.

V zájmu toho, aby navrhovaná změna části území v ÚP fungovala, musí být dělána tak, aby fungovala se zbytkem ÚP. Což je velmi složité z důvodu špatné orientace a provázanosti dílčích částí dokumentace. Skloubit navrhovanou změnu ÚP s, dle mého zjištění, nepřiliš srozumitelně vypracovaným ÚP v ploše změny, je dle mého názoru, velice obtížné. Územně plánovací dokumentace města Kladna je poněkud matoucí a v rozporu mezi jednotlivými jejími částmi. Textová část územního plánu výroku a odůvodnění jsou mezi sebou v důležitých bodech, jako je dopravní uzel města Kladna v rozporu.

8 Závěr

Stanovené cíle sepsané v úvodu této práce byly splněny. Jak prověření územně plánovací dokumentace, tak i navržené změny na základě získaných poznatků.

9 Seznam použitých zdrojů a literatury

9.1 Literární zdroje

ČÁBLOVÁ Markéta a kol., (2013): *Prostory*. Partnerství, o.p.s.

ČESKÁ TECHNICKÁ NORMA 73 6110, (2006): *Projektování místních komunikací*. Český normalizační institut, Praha

FRANTÁL Bohumil a kol., (2012): *Prostorové chování: vzorce aktivit, mobilita a každodenní život ve městě*. Masarykova univerzita, Brno

GEHL Jan, (2000): *Život mezi budovami*. Nadace Partnerství – Program Partnerství pro veřejná prostranství a Jan Gehl

GEHL Jan, (2010): *Města pro lidi*. Island Press

HISTORICKÝ ÚSTAV AKADEMIE VĚD ČR, (2007): *Historický atlas měst České republiky*. Historický ústav akademie věd ČR, v. v. i., Praha

HNILÍČKA Pavel, (2005): *Sídelní kaše: Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domů*. Era

HRŮZA Jiří, (1965): *Teorie města*. Nakladatelství Československé akademie věd

HRŮZA Jiří, (1973): *Hledání soudobého města*. Obelisk

HRŮZA Jiří, (1977): *Slovník soudobého urbanismu*. Odeon

JACOBS Jane, (1975): *Smrt a život amerických velkoměst*. Odeon

KOTAS Patrik, (2002): *Dopravní systémy a stavby*. ČVUT, Praha

LYNCH Kevin, (2004): *Obráz města*. Bova Polygon, Praha

MAIER Karel a kol., (2012): *Udržitelný rozvoj území*. Grada Publishing, a.s.

MAIER Karel, (2004): *Územní plánování*. ČVUT, Praha

MELKOVÁ Pavla a kol., (2014): *Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy*. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Praha

SKALNÍKOVÁ Olga a kol., (1959): *Kladensko*. Československá akademie věd, Praha

STAVEBNÍ ZÁKON A VYHLÁŠKY č.183/2006 Sb.

ŠILHÁNKOVÁ Vladimíra, KOUTNÝ Jan, ČABLOVÁ Markéta, (2010): *Urbanismus a územní plánování*. Univerzita Pardubice

ZÁKON O POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH č.13/1997 Sb.

9.2 Internetové zdroje

ARCHIVNÍ MAPY, (2012): *Stabilní katastr*. Online:
http://archivnimapy.cuzk.cz/coc/3108-1/3108-1-006_index.html, cit.8.2.2015

ČSAD KLADNO, (2015): *Středočeská integrovaná doprava*. Online:
<http://www.csadkladno.cz/index.php/stredoceska-integrovana-doprava>, cit.
14.11.2015

DEMOGRAFIE,(2004-2014): Online:
http://www.demografie.info/?cz_detail_clanku&artclID=390, cit. 9.2.2015

LABORATOŘ GEOINFORMATIKY, (2001-2014): *I.vojenské mapování*. Online:
http://oldmaps.geolab.cz/map_viewer.pl?z_height=500&lang=cs&z_width=800&z_newwin=0&map_root=1vm&map_region=ce&map_list=c089, cit. 8.2.2015

LABORATOŘ GEOINFORMATIKY, (2001-2014): *II.vojenské mapování*. Online:
http://oldmaps.geolab.cz/map_viewer.pl?z_height=500&lang=cs&z_width=800&z_newwin=0&map_root=2vm&map_region=ce&map_list=W_8_I, cit. 8.2.2015

LABORATOŘ GEOINFORMATIKY, (2001-2014): *III.vojenské mapování*. Online:
http://oldmaps.geolab.cz/map_viewer.pl?z_height=500&lang=cs&z_width=800&z_newwin=0&map_root=3vm&map_region=25&map_list=3952_2, cit. 8.2.2015

MĚSTO KLADNO, (2015): *Historie Kladna*. Online:
<http://www.mestokladno.cz/historie-kladna/d-1401489/p1=2100039946>, cit.
24.10.2015

MĚSTO KLADNO, (2016): *Územní plán Kladno*. Online:
<http://www.mestokladno.cz/uzemni-plan-kladno-verze-pro-vydani-zm/d-1452387>,
cit.1.2.2016

MĚSTO KLADNO, (2016): *Územně analytické podklady*. Online:
<http://www.mestokladno.cz/uzemne-analyticke-podklady/d-1402812>, cit. 18.2.2016

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ, (2012): *Politika územního rozvoje*.

Online: http://www.mmr.cz/getmedia/e3d9f1b8-0aba-4985-97c4-0159b4e8a1ec/politika-rozvoje_cr_2008_brozura.pdf, cit. 3.3.2016

WIKIPEDIE, (2014): *Městská autobusová doprava v Kladně*. Online:

http://cs.wikipedia.org/wiki/M%C4%9Bstsk%C3%A1_autobusov%C3%A1_doprava_v_Kladn%C4%9B, cit. 24.10.2014

WIKIPEDIE, (2014): *Kladno*. Online: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Kladno>, cit.

24.10.2014

ZŠ A MŠ KLADNO, ZD. PETŘÍKA 1756, (2015): *Město Kladno*. Online:

<http://www.2zskladno.cz/kladno/>, cit. 9.2.2015

9.3 Ostatní zdroje

MAGISTRÁT MĚSTA KLADNA

MAIER Karel (2013) *Osobní sdělení na přednášce z „Urbanismu I. – II.“*

SKLENÁŘ Tomáš (2015) *Osobní sdělení na přednášce z „Praxe stavebního úřadu“*

9.4 Seznam použitých obrázků

Obrázek 1: Vazby nástrojů územního plánování

Zdroj: MAIER Karel, (2004) přednáška urbanismu

Obrázek 2: Dopravní prostor pozemní komunikace

Zdroj: KOTAS Patrik, (2002;23): *Dopravní systémy a stavby*. ČVUT, Praha

Obrázek 3: Charakteristiky funkčních skupin a podskupin místních komunikací podle dopravního významu a ve vztahu ke struktuře osídlení

Zdroj: ČSN 73 6110

Obrázek 4: Dispoziční schéma výpravní budovy

Zdroj: KOTAS Patrik, (2002;185): *Dopravní systémy a stavby*. ČVUT, Praha

Obrázek 5: Širší vztahy Kladna

Zdroj: <https://www.google.cz/maps/@50.1264271,14.1166637,12z>

Obrázek 6: I. vojenské mapování-josefinské 1764-1768

Zdroj: http://oldmaps.geolab.cz/map_viewer.pl?z_height=500&lang=cs&z_width=800&z_newwin=0&map_root=1vm&map_region=ce&map_list=c089

Obrázek 7: Stabilní katastr 1840

Zdroj: http://archivnimapy.cuzk.cz/coc/3108-1/3108-1-006_index.html

Obrázek 8: II. vojenské mapování-Františkovo 1836-1852

Zdroj: http://oldmaps.geolab.cz/map_viewer.pl?z_height=500&lang=cs&z_width=800&z_newwin=0&map_root=2vm&map_region=ce&map_list=W_8_I

Obrázek 9: III. vojenské mapování Františko-josefské 1877-1880

Zdroj: http://oldmaps.geolab.cz/map_viewer.pl?z_height=500&lang=cs&z_width=800&z_newwin=0&map_root=3vm&map_region=25&map_list=3952_2

Obrázek 10: Autobusové nádraží na Kladně v roce 1680

Zdroj:<https://www.facebook.com/320848277946247/photos/a.320852014612540.81159.320848277946247/320852201279188/?type=3&theater>

Obrázek 11: Autobusové nádraží na Kladně v roce 1939

Zdroj:<https://www.facebook.com/320848277946247/photos/a.320855841278824.81163.320848277946247/320856667945408/?type=3&theate>

Obrázek 12: Autobusové nádraží na Kladně přibližně kolem roku 1970

Zdroj:<https://www.facebook.com/320848277946247/photos/a.749547215076349.1073741831.320848277946247/749547298409674/?type=3&theater>

Obrázek 13: Autobusové nádraží na Kladně v roce 1986

Zdroj: http://vmphoto.rajce.idnes.cz/Stare_fotky_Kladna_a_Poldi/#86_0005.jpg

Obrázek 14: Autobusové nádraží na Kladně v roce 1986

Zdroj: http://vmphoto.rajce.idnes.cz/Stare_fotky_Kladna_a_Poldi/#86_0006.jpg

Obrázek 15: Autobusové nádraží na Kladně přibližně kolem roku 1986

Zdroj:<https://www.facebook.com/320848277946247/photos/a.942978102399925.1073741863.320848277946247/911756632188739/?type=3&theater>

Obrázek 16: Dukelských hrdinů s parkem, který ustoupil autobusovému nádraží, později zmenšenému o nákupní centrum (rok 1976 a 2014)

Zdroj: KOVAŘÍK J., SEIFERT J., SLEPIČKA Z., (2014;34): Kladno zrcadlo času. Statutární město Kladno

Obrázek 17: Park mezi ulicemi Dr. Vrbenského a Dukelských hrdinů zmizel kvůli shluku autobusových zastávek (50.léta a rok 2014)

Zdroj: KOVAŘÍK J., SEIFERT J., SLEPIČKA Z., (2014;34): Kladno zrcadlo času. Statutární město Kladno

Obrázek 18: 2. Hlavní výkres: urbanistická koncepce – využití území

Zdroj:http://www.mestokladno.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=6506&id_dokumenty=1452388

Obrázek 19: 7. Hlavní výkres: koncepce občanského vybavení a veřejných prostranství

Zdroj:http://www.mestokladno.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=6506&id_dokumenty=1452392

Obrázek 20: 5. Hlavní výkres: koncepce dopravní infrastruktury

Zdroj:http://www.mestokladno.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=6506&id_dokumenty=1452389

Obrázek 21: 6. Hlavní výkres: Koncepce technické infrastruktury

Zdroj:http://www.mestokladno.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=6506&id_dokumenty=1452395

Obrázek 22: 4. Hlavní výkres: koncepce uspořádání krajiny

Zdroj:http://www.mestokladno.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=6506&id_dokumenty=1452390

Obrázek 23: 8. Výkres veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření a ploch pro asanaci

Zdroj:http://www.mestokladno.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=6506&id_dokumenty=1452396

Obrázek 24: 1. Výkres základního členění území

Zdroj:http://www.mestokladno.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=6506&id_dokumenty=1452397

Obrázek 25: Navrhovaná plocha pro regulační plán RP1

Zdroj: ÚP Kladno;2015

Obrázek 26: Urbanistická koncepce – využití území – návrh

Obrázek 27: Koncepce občanského vybavení a veřejných prostranství – návrh

Obrázek 28: Koncepce dopravní infrastruktury – návrh

Obrázek 29: Základní členění území – návrh

Obrázek 30: Specifické podmínky využití

Zdroj:<http://www.mestokladno.cz/uzemni-plan-kladno-verze-pro-vydani-zm/d-1452387>

Obrázek 31: 6. Hlavní výkres: Koncepce technické infrastruktury

Zdroj:http://www.mestokladno.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=6506&id_dokumenty=1452395

Obrázek 32: 4. Hlavní výkres: koncepce uspořádání krajiny

Zdroj:http://www.mestokladno.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=6506&id_dokumenty=1452390

Obrázek 33: 8. Výkres veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření a ploch pro asanaci

Zdroj:http://www.mestokladno.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=6506&id_dokumenty=1452396

9.5 Seznam použitých tabulek

Tabulka 1: Rozměry autobusů

Zdroj: KOTAS P., (2002;197): Dopravní systémy a stavby. ČVUT, Praha

Tabulka 2: Velké Kladno v roce 1941

Zdroj: HISTORICKÝ ÚSTAV AKADEMIE VĚD ČR, (2007;19): *Historický atlas měst České republiky*. Historický ústav akademie věd ČR, v. v. i., Praha

Tabulka 3: Počet domů na Kladně

Zdroj: HISTORICKÝ ÚSTAV AKADEMIE VĚD ČR, (2007;24): *Historický atlas měst České republiky*. Historický ústav akademie věd ČR, v. v. i., Praha

Tabulka 4 : Počet obyvatel Kladna

Zdroj: HISTORICKÝ ÚSTAV AKADEMIE VĚD ČR, (2007;24): *Historický atlas měst České republiky*. Historický ústav akademie věd ČR, v. v. i., Praha

9.6 Seznam příloh

Příloha č.1 Občanské vybavení a veřejné prostranství

Příloha č.2 Koncepce dopravní infrastruktury

Příloha č. 3 Návrh zadání RP2

D. 3. Občanské vybavení.

- Návrh ÚP respektuje stávající plochy občanského vybavení jako významné složky veřejné infrastruktury.
- Návrh územního plánu vymezuje níže uvedené nové plochy občanského vybavení (hřbitovy - OH, komerční zařízení - OM, tělovýchovná a sportovní zařízení - OS, veřejná infrastruktura - OV) v zastavěném území jako plochy přestavby s indexem Pxyz-Ox a v zastavitelných plochách s indexem Zxyz-Ox:

Tab. 7: Plochy přestavby pro občanské vybavení

index	popis	k.ú.
P181-OM	Plocha pro komerční zařízení na transformačním území řadových garáží v Rozdělově.	Rozdělov
P220-OM	Plocha pro komerční zařízení v PZ Vojtěšská huť.	Kladno
P222-OM	Plocha pro komerční zařízení v PZ Vojtěšská huť.	Kladno
P253-OV	Základní občanská vybavenost u katastrálního úřadu.	Kladno
P255-OS	Rozšíření plochy tělovýchovných a sportovních zařízení při ul. Dlouhá.	Kročehlavy
P272-OM	Plocha pro komerční zařízení při ul. Pařížská.	Kročehlavy
P312-OM	Plocha pro komerční zařízení před nádražím	Kročehlavy
P421-OV	Plocha pro občanskou vybavenost (Sparta Kladno)	Kladno
P427-OM	Plocha pro komerční zařízení v Rozdělově	Rozdělov

Tab. 8: Zastavitelné plochy pro občanské vybavení

index	popis	k.ú.
Z83-OH	Rozšíření hlavního hřbitova Na Cimbálu.	Kladno
Z84-OM	Plocha pro komerční zařízení u Slánské ulice.	Kladno
Z116-OS	Tělovýchovná a sportovní zařízení Kročehlavy jih.	Kročehlavy
Z313-OM	Plocha pro komerční zařízení v lokalitě Lapák	Rozdělov
Z314-OS	Tělovýchovná a sportovní zařízení v lokalitě Lapák.	Rozdělov
Z413-OS	Tělovýchovná a sportovní zařízení v lokalitě Lapák.	Rozdělov
Z416-OM	Plocha pro komerční zařízení v lokalitě Arménská	Kročehlavy

D. 4. Veřejná prostranství.

- Návrh ÚP respektuje stávající plochy veřejného prostranství jako významné městotvorné prvky.



EVROPSKÁ UNIE
EVROPSKÝ FOND PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ
ŠANCE PRO VÁŠ ROZVOJ



- Návrh územního plánu vymezuje níže uvedené nové plochy veřejných prostranství v zastavěném území jako plochy přestavby s indexem P_{číslo}-PV a v zastavitelných plochách s indexem Z_{číslo}-PV:

Tab. 9: Plochy přestavby pro veřejná prostranství

index	popis	k.ú.
P137-PV	Veřejné prostranství pro zajištění technického vybavení území (doprava, technická infrastruktura, sídelní zeleň) přestavbového lokality P136,138,140-BI.	Motyčín
P141-PV	Veřejné prostranství pro zajištění technického vybavení území (doprava, technická infrastruktura, sídelní zeleň) přestavbového lokality P139-BI.	Motyčín
P227-PV	Veřejná prostranství pro zajištění technického vybavení území (doprava, technická infrastruktura, sídelní zeleň) přestavbového lokality PZ Vojtěžská huť P219-VS a P223,231-SM.	Kladno
P261-PV	Plocha veřejného prostranství při ul. Petra Bezruče.	Kladno
P269-PV	Plocha veřejného prostranství zrušeného úseku silnice v ulici Milady Horákové (sever).	Kročehlavy
P280-PV	Plocha veřejného prostranství zrušeného úseku silnice v ulici Milady Horákové (jih).	Kročehlavy
P316-PV	Veřejné prostranství v trase bývalé KND	Kročehlavy
P414-PV	Rozšíření místní komunikace v lokalitě Bresson	Kladno
P416-PV	Místní komunikace u Hřbitova ve Vrapicích	Vrapice
P420-PV	Místní komunikace v lokalitě Sparta Kladno	Kladno
P433-PV	Propojení v lokalitě Pod Ostrovcem (napojení na ul. Vojtěcha Lany) – napojení na Z420	Kladno

TAB. 10: Zastavitelné plochy pro veřejná prostranství

index	popis	k.ú.
Z2-PV	Veřejné prostranství pro zajištění technického vybavení území (doprava, technická infrastruktura, sídelní zeleň) rozvojové lokality Z1-SM.	Motyčín
Z8-PV	Veřejné prostranství pro zajištění přístupu k ploše Z 3-BI	Hnidousy
Z13-PV	Veřejné prostranství pro zajištění technického vybavení území (doprava, technická infrastruktura, sídelní zeleň) rozvojové lokality Z10,12,14-BI.	Motyčín
Z286-PV	Veřejná prostranství pro zajištění technického vybavení území (doprava, technická infrastruktura, sídelní zeleň) v rozvojové lokalitě Bresson Z75,80,81-BH, Z76,79-BI.	Kladno, Rozdělov

index	popis	k.ú.
Z315-PV	Otočka MHD a komunikace pro pěší a cyklisty do Hřebče	Kročehlavý
Z318-PV	Veřejné prostranství pro průchodnost v lokalitě Podprůhon	Kladno
Z319-PV	Přístup k rozvojové ploše Z22-BI	Motyčín
Z320-PV	Přístup k rozvojové ploše Z6-BI	Motyčín
Z404-PV	Přístup k rozvojové ploše Z379-BI	Motyčín
Z420-PV	Propojení v lokalitě Pod Ostrovem (napojení na ul. Vojtěcha Lany) – napojení na P433	Kladno

- Nezbytnou součástí navrhovaných veřejných prostranství musí být dostatečný prostor pro chodce, cyklisty, dopravu v klidu (parkování vozidel), technickou infrastrukturu, sídelní zeleň a městský mobiliář, a to vše s ohledem na užívání ploch obyvateli se sníženou schopností pohybu.
- V rámci koncepce veřejných prostranství jsou vymezeny plochy územních rezerv R7 a R8 v k.ú. Rozdělov (stávající řadové garáže).

km mezi 40 a 50 minutami, což činí železniční dopravu málo konkurenceschopnou oproti dopravě silniční.

Na trati 093 Kladno – Kralupy je hustota dopravy nižší, je zde vedeno 15 párů osobních vlaků denně, přičemž vzdálenost 25 km urazí osobní vlak za cca 40 min.

Meziměstská autobusová doprava.

Převážná část meziměstské autobusové dopravy se odehrává mezi Kladnem a Prahou buď na přímých expresních linkách, nebo na linkách, které současně obsluhují obce v blízkosti trasy Praha - Kladno. Kromě hlavního přepravce, kterým je ČSAD Kladno, provozuje linky Kladno – Praha několik dalších společností, jejichž vzájemná konkurence příznivě ovlivňuje i cenu jízdného. Četnost spojů na této trase je srovnatelná s MHD v Praze, ve špičkách jezdí autobusy mezi Kladnem a Prahou i v kratších než desetiminutových intervalech. S hlediska komfortu cestování je tento stav pozitivní, ne tak již s hlediska zatížení silniční sítě a poškozování životního prostředí. Proto je nezbytné vytvořit podmínky pro přesun podstatného podílu cestujících z autobusů na železnici.

Převážná část autobusových linek je ukončena na autobusovém nádraží (nebo přes ně prochází). Nevýhodou tohoto uspořádání je další zatížení komunikací v blízkosti centra, ta je však vyvážena výhodami, kterými jsou existence jediného přestupního bodu a snadná pěší dostupnost centra.

Městská doprava v Kladně.

Městskou hromadnou dopravu v Kladně provozuje společnost ČSAD MHD Kladno. Celková délka sítě je 185 km, 18 linek přepraví za rok cca 10 milionů cestujících (web ČSAD). Celkově lze úroveň městské hromadné dopravy hodnotit pozitivně, její další rozvoj je však závislý především na ekonomických faktorech a není územním plánem výrazně ovlivnitelný.

Zdůvodnění návrhu řešení:

Návrh ÚP vytváří podmínky pro zkvalitnění veřejné dopravy, a to především začleněním projektu rychlodráhy Praha-Kladno do vnitřní struktury městské hromadné dopravy, s doplněním o návrh zastávky v prostoru Sletišť v ul. Sportovců a zastávky Na Rovinách pro dopravní obsluhu přilehlých rozvojových ploch. Pro optimální obslužnost zastavitelných a přestavbových ploch navrhuje nové zastávky městské autobusové dopravy na průjezdných místních komunikacích v dostatečné docházkové vzdálenosti.

Územní plán zachovává autobusové nádraží na stávajícím místě, pouze upravuje jeho přístupnost jak pro autobusy, tak i pro pěší. Mimo to územní plán navrhuje vypracování studie prostoru kolem vlakového nádraží s cílem zlepšit vzájemnou návaznost železniční, autobusové i individuální automobilové dopravy.

MĚSTO Kladno

ZADÁNÍ

REGULAČNÍHO PLÁNU RP2

OBSAH ZADÁNÍ

Identifikační údaje

- a) Vymezení řešeného území
- b) Požadavky na vymezení pozemků a jejich využití
- c) Požadavky na umístění a prostorové uspořádání staveb
- d) Požadavky na ochranu a rozvoj hodnot území
- e) Požadavky na řešení veřejné infrastruktury
- f) Požadavky na veřejně prospěšné stavby a na veřejně prospěšná opatření
- g) Požadavky na asanace
- h) Další požadavky vyplývající z územně analytických podkladů a ze zvláštních právních předpisů (např. požadavky na ochranu veřejného zdraví, civilní ochrany, obrany a bezpečnosti státu, ochrany ložisek nerostných surovin, geologické stavby území, ochrany před povodněmi a jinými rizikovými přírodními jevy)
- i) Výčet druhů územních rozhodnutí, které změna regulačního plánu nahradí
- j) Požadavky ze závěru zjišťovacího řízení včetně určení dalšího postupu, pokud se postupy posuzování vlivů na životní prostředí a pořizování regulačního plánu spojují
- k) Případné požadavky na plánovací smlouvu a dohodu o parcelaci
- l) Požadavky na uspořádání obsahu návrhu změny regulačního plánu a obsahu jejího odůvodnění s ohledem na charakter území a problémy k řešení včetně měřítek výkresů a počtu vyhotovení

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název:	Zadání Regulačního plánu RP2
Místo:	město Kladno kraj Středočeský
Stupeň dokumentace:	návrh zadání
Pořizovatel:	Úřad územního plánování města Kladna

ÚVOD

Zastupitelstvo města Kladno schválilo na svém zasedání č. X/201X dne DD. MM. RRRR zpracování a pořízení Regulačního plánu RP2. Zpracování regulačního plánu pro plochu je stanoveno v platné územně plánovací dokumentaci z roku 2015 ve znění změny č. X z roku 201X.

Zájmem Města Kladna je pro tuto lokalitu podrobnější územně plánovací dokumentací (RP) závazně stanovit regulativy pro zástavbu v rozsahu, který bude přijatelný pro občany i vlastníky pozemků a bude též slučitelný s charakterem stávající zástavby a významu plochy v centru města Kladna.

Lokalita proto vyžaduje zpracování regulačního plánu, který stanoví podrobnější prvky plošného a prostorového uspořádání jednotlivých pozemků, způsob a objem zástavby, podmínky pro vymezení a využití pozemků (parcelace, plánovací smlouvy, apod.), podmínku pro ochranu hodnot a charakteru území a vymezí pozemky pro umístění veřejně prospěšných staveb (dopravní a technické infrastruktury, veřejných prostranství apod.).

Tento regulační plán bude zpracován podle stavebního zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění a souvisejících vyhlášek včetně vyhlášky č. 500/2006 Sb., v platném znění.

a) VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Regulační plán řeší lokalitu označenou ve stávajícím platném územním plánu pro zvláštní komplexy autobusového nádraží dle definice plochy ZKAN v platné ÚPD města Kladna na pozemcích p. č. 5621, 5623, 5624/1,3,7,8,9,11,13,14,16,17,20,21, 5629/1, 5630/1 v k. ú. Kladno. Lokalita se nachází západně od náměstí starosty Pavla.

Další nadřazená územně plánovací dokumentace není pro tuto lokalitu zpracována. Přesné vymezení řešené plochy je vyznačeno v grafické příloze tohoto zadání RP.

b) POŽADAVKY NA VYMEZENÍ POZEMKŮ A JEJICH VYUŽITÍ

V řešeném území je v rámci regulačního plánu požadováno vymezení pozemků pro zařízení autobusového terminálu, obchodních služeb, administrativy a souvisejícího vybavení, veřejných prostranství vč. ploch veřejné zeleně podle definice plochy ZKAN v platném ÚP města Kladna.

V rámci komunikací a veřejných prostranství bude v dostatečné míře řešeno také parkování pro návštěvníky lokality a prostupnost území zejména ve směrech od náměstí starosty Pavla k ulici Dukelských hrdinů a od ulice Hajnova k ulici Generála Klapálka.

Pozemky budou napojeny na veřejnou infrastrukturu. Navržené vodovodní a kanalizační řady a rozvod plynu budou navazovat na stávající rozvody. Napojení NN elektro bude řešeno kabelovým rozvodem. Telekomunikační připojení bude provedeno kabelem.

c) POŽADAVKY NA UMÍSTĚNÍ A PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ STAVEB

Podmínky pro umístění staveb budou stanoveny tak, aby zachovaly charakteristický ráz centrální části města Kladna. Objekty v této lokalitě musí svou hmotou a umístěním doplňovat tradiční hodnoty a měřítko v městské krajině a typ zástavby.

Prověří koeficient zastavitelnosti pozemků včetně podílu zpevněných ploch.
Stanoví principy nakládání s dešťovými vodami.

d) POŽADAVKY NA OCHRANU A ROZVOJ HODNOT ÚZEMÍ

Řešené území navazuje na historické jádro města Kladna. Regulační podmínky budou respektovat stávající hodnoty území tak, aby byly zachovány dálkové

průhledy na věž kostela Nanebevzetí Panny Marie z křižovatky ulic Gen. Klapálka a Dukelských hrdinů a z křižovatky ul. Dukelských hrdinů a ul. Huťská.

Stanovené regulační podmínky musí respektovat měřítko staveb a zvyklosti v uspořádání území, na které plánovaná zástavba navazuje.

Regulační plán bude obsahovat návrh veřejné zeleně.

Řešení regulačního plánu se dotýká CHLÚ (chráněného ložiskového území).

Řešení regulačního plánu se nedotýká prvků ÚSES.

Řešení regulačního plánu se nedotýká pozemků zemědělského půdního fondu.

Řešení regulačního plánu se nedotýká lesních pozemků ani ochranného pásma lesa.

Regulačním plánem nebudou dotčeny zájmy ochrany ovzduší.

e) POŽADAVKY NA ŘEŠENÍ VEŘEJNÉ INFRASTRUKTURY

Regulační plán veřejné infrastruktury bude respektovat stávající zařízení technické infrastruktury včetně ochranných pásem. Prostorové uspořádání technické infrastruktury bude řešeno koordinovaně s návrhem řešení dopravy a vymezením ploch veřejné zeleně.

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Dopravní obsluha řešeného území bude zajištěna napojením na stávající komunikaci Dukelských hrdinů.

V návrhu regulačního plánu bude respektováno pěší propojení do centra města na náměstí starosty Pavla a směrem k Státní knihovně Kladna.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Navržené řešení bude projednáno se správcí sítí a doloženo.

Kanalizace a vodovod

Při budování nových kanalizací a jejich zařízení postupovat v souladu s Plánem rozvoje vodovodů a kanalizací Středočeského kraje.

Dešťové vody ze střech a zpevněných ploch soukromých pozemků zachycovat přímo na těchto pozemcích.

Dešťové vody z komunikací a veřejných prostranství neodvádět do splaškové kanalizace, jejich retenci provést co nejbližší místa spadu.

Vodovodní řad bude napojen na stávající vodovodní řad ve městě.

Elektrická energie

V řešeném území bude stanoveno trasování a umístění kabelových vedení a trafostanice. Územní plán vymezuje trasy přeložek vedení VN na rozvojových plochách a nové distribuční trafostanice 22/0,4 kV. Plochy pro distribuční stanice musí být vymezeny jako samostatné pozemky.

Veřejné osvětlení

Veřejné osvětlení bude napojeno na stávající rozvody osvětlení, tj. napájení i časové uvádění do provozu místního systému veřejného osvětlení.

Zásobování teplem

Energetickou koncepci navržených rozvojových ploch založit na zásobování energiemi: elektrická energie, zemní plyn, ekologická paliva nezávislá na sítích.

Zásobování plynem

Rozvojové plochy napojit na stávající STL plynovody s NTL regulací u každého objektu. Zemní plyn považovat nadále za hlavní topné médium.

Nakládání s odpady

Nakládání s odpady bude odpovídat dosavadnímu způsobu likvidace odpadů na území města Kladna.

Spoje

Budou stanoveny napojovací body pro rozšíření slaboproudé sítě a proveden základní návrh kabelových tras.

Občanské vybavení

Bude zpracována bilance nárůstu počtu obyvatel a počtu bytů a současně stanoveno, jaké nároky na občanské vybavení klade nově navržená zástavba. Zároveň bude provedeno vyhodnocení, zda potřebná kapacita občanské

vybavenosti je dostatečně zajištěna na území města či vzniká potřeba nového umístění staveb.

Veřejná prostranství

Podél nových komunikací bude navržena minimálně jednostranná výsadba stromořadí.

f) POŽADAVKY NA VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A NA VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÁ OPATŘENÍ

Navržené jednotlivé stavby veřejné dopravní infrastruktury a veřejných prostranství budou vymezeny jako veřejně prospěšné stavby.

Navržená území pro veřejnou, izolační a doprovodnou zeleň budou vymezena jako opatření ve veřejném zájmu.

g) POŽADAVKY NA ASANACE

V řešeném území regulačního plánu RP2 nejsou žádné požadavky na asanace.

h) DALŠÍ POŽADAVKY VYPLÝVAJÍCÍ Z ÚZEMNĚ ANALYTICKÝCH PODKLADŮ A ZE ZVLÁŠTNÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ (NAPŘ. POŽADAVKY NA OCHRANU VEŘEJNÉHO ZDRAVÍ, CIVILNÍ OCHRANY, OBRANY A BEZPEČNOSTI STÁTU, OCHRANY LOŽISEK NEROSTNÝCH SUROVIN, GEOLOGICKÉ STAVBY ÚZEMÍ, OCHRANY PŘED POVODNĚMI A JINÝMI RIZIKOVÝMI PŘÍRODNÍMI JEVY)

Požadavky z hlediska požární ochrany

Řešení komunikací a technického vybavení bude navrženo s ohledem na platné předpisy požární ochrany, především zajištěním přístupu a příjezdu ke všem objektům a dostatku vodních zdrojů pro požární účely.

Požadavky na ochranu veřejného zdraví

Regulační plán bude zpracován s ohledem na požadavky na zdravé životní podmínky, jejichž kvalita a zachování je principiálně nástrojem ochrany veřejného zdraví.

Budou respektovány příslušné ČSN a zákonné normy, včetně prováděcích předpisů.

Požadavky na obranu a bezpečnost státu

V území se nepočítá s umístěním staveb, zařízení, nebo opatření, sloužících pro obranu a bezpečnost státu, v případě válečného konfliktu nebo výjimečných situací bude postupováno v souladu s platnými předpisy.

Ochrana ložisek nerostných surovin

V řešeném území se nachází chráněná ložisková území, které podléhají souhlasu příslušnému oboru Krajského úřadu Středočeského kraje.

Ochrana před povodněmi a jinými rizikovými faktory v území

Záplavové území nezasahuje do území stanoveného RP2.

Kulturní památky

Nemovitě kulturní památky nejsou RP2 dotčeny.

Technická a dopravní infrastruktura

Dále budou v RP2 zakreslena ochranná pásma a další regulační prvky, které se nacházejí v území tohoto regulačního plánu, a dále limity využití území, vyplývající z právních předpisů a rozhodnutí.

Vliv na krajinný ráz

Vzhledem k charakteru předmětné lokality a navrhované velikosti parcel je požadováno vyhodnocení vlivu plánované zástavby na krajinný ráz.

i) VÝČET DRUHŮ ÚZEMNÍCH ROZHODNUTÍ, KTERÉ ZMĚNA REGULÁČNÍHO PLÁNU NAHRADÍ

RP2 bude nahrazovat územní rozhodnutí o ochranných pásmech, územní rozhodnutí o dělení pozemků a územní rozhodnutí o umístění staveb. Ostatní druhy územních rozhodnutí regulační plán nenahradí.

j) POŽADAVKY ZE ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ VČETNĚ URČENÍ DALŠÍHO POSTUPU, POKUD SE POSTUPY POSUZOVÁNÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A POŘIZOVÁNÍ REGULAČNÍHO PLÁNU

Regulační plán RP2 řeší lokalitu určenou v platné územně plánovací dokumentaci. Z požadavků právních předpisů požadujících zpracování zjišťovacího řízení – zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění nevyplývá, že RP2 bude podléhat zjišťovacímu řízení.

k) PŘÍPADNÉ POŽADAVKY NA PLÁNOVACÍ SMLOUVU A DOHODU O PARCELACI

Součástí regulačního plánu bude plánovací smlouva dohoda o parcelaci mezi městem Kladnem a obchodním domem LIDL. Součástí regulačního plánu bude plánovací smlouva na výstavbu dopravní a technické infrastruktury a na vybudování veřejných prostranství a která zaváže investory v lokalitě provést jejich realizaci současně s výstavbou technické infrastruktury.

l) POŽADAVKY NA USPOŘÁDÁNÍ OBSAHU NÁVRHU REGULAČNÍHO PLÁNU A OBSAHU JEJÍHO ODŮVODNĚNÍ S OHLEDEM NA CHARAKTER ÚZEMÍ A PROBLÉMY K ŘEŠENÍ VČETNĚ MĚŘÍTEK VÝKRESŮ A POČTU VYHOTOVENÍ

Návrh RP2 bude vypracován a zhotoven v rozsahu stanoveném přílohou č. 11 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, v platném znění a doplněna o další požadované výkresy (viz níže).

Dokumentace bude obsahovat vlastní návrh regulačního plánu a část odůvodnění regulačního plánu.

Závazná část RP:

- Textová část

- Grafická část:

výkres č. 1	Zasazení do Geodetického podkladu (1:20000)
výkres č. 2	Situace – zástavba (1:1000)
výkres č. 3	Situace – parcely (1:1000)
výkres č. 4	Situace – vyznačení domů (1:1000)
výkres č. 5	Situace – zeleň (1:1000)
výkres č. 7	Koordinální situace (1:1000)
výkres č. 8	Splašková kanalizace (1:1000)
výkres č. 9	Vodovod (1:1000)
výkres č. 10	Elektro (1:1000)
výkres č. 11	Plynovod (1:1000)
výkres č. 12	Dešťová kanalizace (1:1000)
výkres č. 13	Fotozákresy
výkres č. 13 a	Označení stanovišť fotozákresů
výkres č. 13 b	Zákres stanoviště 1
výkres č. 13 c	Zákres stanoviště 2
výkres č. 13 d	Zákres stanoviště 3
výkres č. 13 e	Zákres stanoviště 4
výkres č. 13 f	Situace širší vztahy
výkres č. 13 g	Axonometrie zástavby

Odůvodnění RP:

- Textová část

- Grafická část:

Koordinální výkres	m 1:1000
Výkres širších vztahů	m 1:1000
Výkres záborů ZPF	m 1:1000
Výkres urbanistického řešení	m 1:1000

Návrh i odůvodnění RP budou vyhotoveny v tištěné podobě v 5 kompletních pare a 2x v elektronické podobě na CD.