

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

KATEDRA APLIKOVANÉ GEOINFORMATIKY A ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ



BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Územní studie v lokalitě „Za Billou“ ve Slaném

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

Vypracoval: Štěpán Lev

2017

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Štěpán Lev

Územní plánování

Název práce

Návrh územní studie pro lokalitu Za Billou ve městě Slaný

Název anglicky

Proposal for spatial study for "Za Billou" area in Slaný

Cíle práce

Cílem bakalářské práce je prověřit možnosti rozvoje lokality "Za Billou", určené v platné ÚPD města Slaný jako území k prověření územní studií.

Metodika

Student vypracuje literární rešerši zaměřenou na legislativní prostředí územního plánování, teorii vnitřního uspořádání sídel a udržitelný rozvoj území. Získané poznatky využije při zpracování analýz řešeného území, rozboru platné ÚPD a ÚPP a vlastního posouzení potenciálu území. Na základě výše uvedeného zpracuje návrh uspořádání řešeného území do podrobnosti hmotové studie.

Doporučený rozsah práce

do 50 stran textu doplněného adekvátní obrazovou přílohou (mapy, fotodokumentace atp.)

Klíčová slova

územní studie, územní plánování, Brandýs n. Labem-Stará Boleslav

Doporučené zdroje informací

BLAŽEK, K. – GEHL, J. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, 2012. ISBN 978-80-260-2080-6.
JACOBS, J. – SOLPEROVÁ, J. *Smrt a život amerických velkoměst*. Dolní Kounice: MOX NOX, 2013. ISBN 978-80-905064-4-2.
LYNCH, K. *Obraz města = The image of the city*. Praha: Polygon, 2004. ISBN 80-7273-094-0.
MAIER, K. *Udržitelný rozvoj území*. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-4198-7.
MĚSTO SLANÝ, 2012. Opatření obecné povahy (17.7.2012), Slaný – Územní plán.

Předběžný termín obhajoby

2016/17 LS – FŽP

Vedoucí práce

Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování

Elektronicky schváleno dne 5. 4. 2017

doc. Ing. Petra Šímová, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 5. 4. 2017

prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.

Děkan

V Praze dne 06. 04. 2017

Prohlášení

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

V Praze, dne 10.4.2017

.....

Abstrakt

Tato bakalářská práce se zabývá vypracováním územní studie v lokalitě „Za Billou“ ve Slaném. V literární části jsou řešeny nástroje územního plánování, udržitelný rozvoj území a funkční složky města, kterými jsou bydlení, občanská vybavenost, rekreace a doprava. V praktické části byly vyhotoveny analýzy, které přispěly ke konečnému návrhu územní studie včetně hmotové studie.

Klíčová slova

územní studie, územní plánování, Slaný

Abstract

This bachelor work is focusing on a spatial studies in location „Za Billou“ in Slaný. Its liter part are presented tools used in spatial planing, stabilizing development of a location and fuctional part of a city such as living, civic amenities, recreation and transport. In practical part were made the analysis that contributed to the final draft spatial studies, including studies mass.

Keywords

spatial study, spatial planning, Slaný

Obsah

1 Úvod.....	8
2 Cíle práce	8
3 Metodika	9
4 Literární rešerše.....	10
4.1 Legislativní prostředí územního plánování	10
4.1.1 Nástroje územního plánování.....	11
4.2 Udržitelný rozvoj území.....	13
4.3 Uspořádání funkčních složek sídla.....	14
4.3.1 Bydlení	14
4.3.2 Občanská vybavenost.....	18
4.3.3 Rekreaace	20
4.3.4 Doprava	22
4.4 Technická infrastruktura	25
4.4.1 Zásobování vodou	25
4.4.2 Kanalizace	27
4.4.3 Zásobování elektřinou.....	29
5 Analytická část.....	32
5.1 Analýzy města.....	32
5.1.1 Širší vztahy.....	32
5.1.2 Historická analýza	32
5.1.4 Záměry v území.....	33
5.2 Rozbor ÚPD.....	34
5.2.1 Koncepce Slaného	34
5.2.2 Zásady územního rozvoje	34
5.2.3 Územní plán	35
5.2.4. Regulační plán.....	35
5.3 Řešené území	35
5.4 Analýzy řešeného území	36
5.4.1 Limity využití území	36
5.4.2 Funkční analýza	36
5.4.3 Docházkové vzdálenosti.....	36
5.4.4 Krajinná analýza.....	37

5.4.5 Problémy a hodnoty v území.....	37
5.5 Rozbor požadavků z ÚP.....	38
5.5.1 Funkční plochy řešeného území.....	38
5.6 Počet obyvatel.....	39
5.6.1 Vývoj počtu obyvatel.....	39
(zdroj: Český statistický úřad).....	39
5.6.2 Kapacita obyvatel v lokalitě.....	39
6 Návrh.....	40
6.1 Koncepce návrhu.....	40
6.2 Zástavba v území.....	40
6.2.1 Bytová zástavba.....	40
6.2.2 Smíšená zástavba.....	41
6.2.3 Rodinné domy.....	41
6.3 Občanská vybavenost.....	41
6.3.1 Mateřská školka.....	41
6.3.2 Základní škola.....	42
6.3.3 Obchody.....	42
6.4 Dopravní infrastruktura.....	42
6.5 Technická infrastruktura.....	43
6.6 Etapizace.....	43
7 Diskuse.....	44
8 Závěr.....	45
9 Přehled literatury a použitých zdrojů.....	46
9.1 Publikace.....	46
9.2 Legislativa.....	47
9.3 Internetové zdroje.....	48
10 Přílohy.....	49

1 Úvod

Tato bakalářská práce se bude zabývat rozvojovou plochou na okraji zástavby, která je momentálně využívána jako orná půda. Na území navazuje obchodní řetězec Billa a bytová zástavba. Jacobsonová říká, že *„základním cílem je spojit území s jeho okolím“*. Dále také dodává, že *„důležitým úkolem by mělo být zavedení do území jiné funkce než bytové domy, jelikož nedostatečná směs funkcí je jednou s příčin neživosti a nebezpečí obytné zástavby“*.

(Jacobs, 1975)

2 Cíle práce

Cílem bakalářské práce je prověřit možnosti rozvoje lokality "Za Billou", určené v platné ÚPD města Slaný jako území k prověření územní studií.

3 Metodika

V literární rešerši bude zpočátku rozebíráno legislativní prostředí územního plánování, které popisuje nejdůležitější zákony a vyhlášky. Dále se v této kapitole budou řešit hlavní cíle územního plánování a zvláštní právní předpisy. Poté na tyto kapitoly bude navazovat udržitelný rozvoj území a funkční složky sídla, které dále řeší bydlení, občanskou vybavenost, rekreaci a dopravu. Posledním bodem rešerše bude technická infrastruktura, která řeší zásobování vodou, kanalizaci a zásobování elektřinou.

V analytické části budou popsány analýzy na úrovni města a okolí. Konkrétně se bude jednat o širší vztahy, historii, a záměry v území. Následně dojde k rozboru platné ÚPD včetně koncepce města. Dalším bodem analytické části bude řešené území a jeho analýzy (limity, funkční využití, docházkové vzdálenosti, krajiny a problémů a hodnot). Na analýzy bude navazovat kapitola o požadavcích, které vyplývají z ÚP a v podkapitole, bude řešen rozbor funkčních ploch. Na závěr analytické části bude popsán vývoj počtu obyvatel a stanovení kapacit lokality.

V návrhové části této práce bude probrán koncept návrhu. Dále na základě analýz bude vytvořen návrh v lokalitě „Za Billou“ pomocí programu AutoCAD.

4 Literární řešerše

4.1 Legislativní prostředí územního plánování

Kromě zákona 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu a jeho prováděcích předpisů např. vyhl. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využití území, která nám přibližuje a definuje jednotlivé funkční plochy, vyhl. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby řeší vše technického rázu a tím se rozumí napojení technické sítě, proslunění budovy, střechy, vzduchotechniku a další. Pro stavby občanské vybavenosti je důležitá vyhl. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích. Existují další právní předpisy, které ovlivňují územní plánování tzv. zvláštní právní předpisy. Ty mají koordinovat a chránit veřejné zájmy na výstavbu a další činnosti spojené s rozvojem území. Ochrana veřejných zájmů se v území obvykle promítají formou limitů využití území, kterými mohou být např. ochranná pásma lesa (zák. č. 114/1992 Sb.), záplavové území (zák. č. 254/2001 Sb.) a obecnými podmínkami využití území.

Územní plánování má podle Ministerstva pro místní rozvoj šest hlavních cílů, ale pro potřeby této práce jsou důležité čtyři.

(1) „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 společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.“

(2) „Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje.“

(3) „Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. S ohledem na to určuje podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území a nezastavitelných pozemků. Zastavitelné plochy se vymezují s ohledem na potenciál rozvoje území a míru využití zastavěného území.“

(4) „Orgány územního plánování postupem podle tohoto zákona koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících ze zvláštních právních předpisů.“

(§18 odst. 1-4, zák. 183/2006 Sb., v platném znění)

4.1.1 Nástroje územního plánování

Nástroje územního plánování jsou vymezeny zákonem číslo 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu. Tyto nástroje jsou lokálního, ale i republikového, významu a mají určitou hierarchii. Politika územního rozvoje (§31-35 zák. č. 183/2006) je nástroj, který konkretizuje úkoly územního plánování, vymezuje plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury celorepublikového nebo mezinárodního významu. Politiku územního rozvoje pořizuje Ministerstvo pro místní rozvoj a schvaluje vláda. Je závazná pro pořizování a vydávání územně plánovací dokumentace, protože jsou podkladem společně s územně plánovacími podklady.

Územně plánovací dokumentace se skládá ze tří dokumentů, kterými jsou zásady územního rozvoje, územní plán a regulační plán. Pro všechny dokumenty platí, že jsou vydávány jako opatření obecné povahy (§171-174 zák. č. 500/2004). Zásady územního rozvoje (§36-42 zák. č. 183/2006) vymezují základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu. Pořizují se vždy pro celé území kraje a jsou závazné pro pořizování a vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území. Územní plán (§43-60 zák. č. 183/2006) stanoví základní koncepci rozvoje území obce, ochrany jeho hodnot, jeho plošné, prostorové a krajinné uspořádání. Územní plán se pořizuje a vydává na území obce a je závazný pro regulační plán. Regulační plán

(§61-75 zák. č. 183/2006) v řešené ploše stanoví podrobné podmínky pro využití pozemků, pro umístění a prostorové uspořádání staveb, pro ochranu hodnot a charakteru území. Regulační plán se vydává z podnětu nebo na žádost a je závazný pro rozhodování v území. Regulační plán vydaný krajem je závazný i pro územní plán a regulační plán vydaný obcí.

Plánování se musí zakládat na vědomostech, aby krajina nebo sídla byly udržitelné. Z důvodu neustálého vývoje je potřeba plánování monitorovat, protože po několika letech se musí vydat aktualizace určitých dokumentů územního plánování.

Územně plánovací podklady se skládají ze dvou typů dokumentů, kterými jsou Územně analytické podklady a Územní studie. Tyto dokumenty nejsou závazné, ale musí být k nim přihlédnuto. Územně analytické podklady (§26-29 zák. č. 183/2006) obsahují zjištění a vyhodnocení stavu a vývoje území, jeho hodnot, omezení změn v území z důvodu ochrany veřejných zájmů, vyplývajících z právních předpisů nebo stanovených na základě zvláštních právních předpisů nebo vyplývajících z vlastností území. Jsou pořizované úřadem územního plánování nebo krajským úřadem. Územně analytické podklady jsou povinné a je vyžadována aktualizace každé dva roky ať už průběžná nebo úplná. Územní Studie (§30 zák. č. 183/2006) navrhuje, prověřuje a posuzuje možná řešení vybraných problémů. Pořizovatel studie je orgán územního plánování je-li to zadáno v zásadách územního rozvoje nebo v územním plánu a zpracovává se na území obce nebo její části.

Územní rozhodnutí (§92-94 zák. č. 183/2006) je vydávané na základě výsledku územního řízení. Rozhodnutí je platné po dobu 2 let a vydává ho příslušný stavební úřad. Rozlišuje se pět typů:

- Rozhodnutí o umístění stavby
- Rozhodnutí o změně využití území
- Rozhodnutí o změně vlivu užívání stavby na území
- Rozhodnutí o dělení nebo scelování pozemků
- Rozhodnutí o ochranném pásmu

Stavební úřad může vydat i územní souhlas (§96-96a zák. č. 183/2006), jestliže je záměr vymezen na zastavěném území nebo v zastavitelné ploše, poměry v území se podstatně nemění a záměr nevyžaduje nové nároky na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu.

Dále považuji za důležité zmínit, že existují ještě další nástroje a těmi jsou územní opatření o stavební uzávěře, územní opatření o asanaci území (§97-100 zák. č. 183/2006), předkupní právo (§101 zák. č. 183/2006) a náhrady za změnu v území (§102 zák. č. 183/2006).

4.2 Udržitelný rozvoj území

Udržitelný rozvoj území je takový, který *„zajistí potřeby současných generací, aniž by bylo ohroženo splnění potřeb generací příštích a aniž by se to dělo na úkor jiných národů.“*

(Brundtland, 1987)

Udržitelný rozvoj území spočívá podle zákona číslo 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavebního zákona) ve *„vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.“*

(§ 18 odstavec 1, zák. č. 183/2006 Sb., v platném znění)

Na základě definic byly odvozeny tzv. pilíře udržitelného rozvoje. Jedná se o tři základní pilíře – environmentální, sociální a ekonomický. Všechny tři pilíře jsou na sobě závislé a musí mezi nimi panovat určitá vyváženost.

Z definic vyplývá, že udržitelný rozvoj je o naplňování lidských potřeb a ty jsou ekonomicky podmíněné. Ekonomický pilíř zajišťuje rovnováhu mezi výrobou a spotřebou. Jde tedy o to nespotřebovat více, než jsme schopni vyprodukovat. Ekonomika je součástí společnosti a ta se snaží o zajištění bezpečného a kvalitního života pro každého jedince a s tím je i spojené vylučování chudoby. Tyto dva pilíře nemohou existovat bez environmentálního pilíře, který je o využívání neobnovitelných přírodních zdrojů, jako je půda, voda nebo globální oteplování.

(Maier, 2012)

Cíle udržitelného rozvoje v oblasti územního plánování

- Udržitelnou úroveň čerpání přírodních zdrojů
- Stabilita ekologických systémů
- Udržitelnou formu a míru ekonomického rozvoje
- Soudržnost mezi sociálními skupinami a regiony, dostupnost infrastruktur
- Snížení rizik dopadů přírodních katastrof a selhání infrastruktur

(ÚÚR, A.3.2, 2006)

4.3 Uspořádání funkčních složek sídla

Světoví přední architekti diskutovali s cílem vyjádření soudobých architektonických problémů a předložení vůdčí myšlenky moderní architektury. Každoročně se scházeli a roku 1928 založili sdružení CIAM. Hlavními představiteli byli Le Corbusier a Sigfried Giedion. Roku 1933 byl čtvrtý kongres na téma „funkční město“, který řešil funkční uspořádání a zónování města a měl vyloučit rušivé funkce v blízkosti bydlení. Podle Corneliuse van Eesterena (předseda CIAM) mělo funkční město 4 základní funkce – bydlení, práci, rekreaci a dopravu, která měla všechny funkce propojovat. Na kongresu byla přijata i tzv. Athénská charta. Jednalo se o soubor zásad moderního urbanismu, který roku 1943 vydal Le Corbusier v Paříži.

(Hrůza, 2002)

4.3.1 Bydlení

Bydlení je pro člověka jednou z nejdůležitějších složek, protože pro něj představuje ochranu před přírodními vlivy a zajišťuje mu dostatečné hygienické podmínky. Bydlení taktéž uspokojuje potřebu člověka regenerovat a má fyziologické, sociální a psychické nároky.

(ÚÚR, C.7, 2006)

Obytná budova: „stavba určená pro trvalé bydlení, ve které alespoň dvě třetiny podlahové plochy připadají na byty, včetně plochy domovního vybavení určeného pro obyvatele jednotlivých bytů (nezapočítávají se plochy společného domovního vybavení a domovních komunikací. Člení se na bytové nebo rodinné domy.“

(ČSN 73 4301, Obytné budovy)

Typologie staveb pro bydlení:

- Rodinné domy
- Bytové domy

Rodinné domy

Výhodou bydlení v rodinném domě bývá obvykle méně rušné životní prostředí a možnost využití málo úrodné půdy, přímé spojení s venkovním prostorem, zahrada a příznivé podmínky pro vývoj dětí.

(Hájek a kolektiv, 2004)

Typy rodinných domů a jejich prostorové nároky na pozemek:

- Izolované – pozemek cca 800m² (min. 450m²)
- Dvojdomy – pozemek cca 500m² (min. 350m²)
- Řadové – pozemek cca 300m² (min. 150m²)
- Atriové – pozemek cca 250m²
- Terasové – pozemek cca 300m² (min. 100m²)

Bytové domy

Stavba pro bydlení je objekt, ve kterém převažuje funkce bydlení (ve vztahu k termínu "obytná budova" zahrnuje tento termín stavby pro bydlení o čtyřech a více bytech, přístupných z domovní komunikace se společným hlavním vstupem, případně vstupy z veřejné komunikace).

(ČSN 73 4301)

Typy bytových domů:

- Schodišťové
- Chodbové
- Pavlačové
- Sendvičové
- Mezonetové
- Bodové
- Věžové
- Deskové
- Terasové

4.3.1.1 Požadavky na obytné prostředí

Technické:

Obečné požadavky na umístování staveb stanoví zák. 183/2006 Sb. a související prováděcí vyhlášky, zejména vyhl. č. 501/2006 Sb. a vyhl. č. 268/2009 Sb. Jde především o požadavky týkající se napojení na technickou a dopravní infrastrukturu, požární bezpečnost nebo vzájemné odstupy budov.

Vzájemné odstupy staveb:

Vzdálenost průčelí budov, v nichž jsou okna obytných místností, musí být nejméně 3 m od okraje vozovky silnice nebo místní komunikace.

(ČSN 73 4301, Obytné budovy)

Vytvářejí-li rodinné domy mezi sebou volný prostor, vzdálenost mezi nimi nesmí být menší než 7 m. Vzdálenost rodinných domů od společných hranic pozemků nesmí být menší než 2 m.

(ČSN 73 4301, Obytné budovy)

Ekonomické:

Jedná se o požadavky, které řeší celkovou hospodárnost stavby včetně všech částí, jako jsou konstrukce, údržba, technologie a další. Jedná se vlastně o rentabilitu stavby, čili je důležitá pořizovací cena stavby a ještě důležitější je následná ekonomika provozu a údržby.

(Maier, 2011)

Psychosociální:

Jedná se o takové požadavky, které vytváří architektonický prostor. Tento prostor by měl pozitivně působit na lidskou psychiku a pohodu. Podle ÚÚR jsou tyto požadavky v současnosti mnohdy nedostatečně respektovány. Jedná se například o pocit bezpečí nebo intimity.

Přírodní a hygienické:

V případě přírodních podmínek se jedná o požadavky člověka na lokalitu v okolí bydlení. Podle ÚÚR se jedná o požadavky geologické, geomorfologické, hydrologické, klimatologické a pedologické. Jde tedy např. o svažitosť terénu, záplavová území, členění terénu a další.

Hygienické podmínky jsou vlastně zdravotní požadavky člověka, které musí okolí bydlení splňovat. Jedná se např. o kvalitu ovzduší, ochrana hluku, zásobování vodou, osvětlení nebo proslunění obytných místností.

Proslunění obytných místností:

Byt je prosluněn, je-li součet podlahových ploch jeho prosluněných obytných místností roven nejméně jedné třetině součtu podlahových ploch všech jeho obytných místností. (ČSN 73 4301, Obytné budovy)

Při zanedbání oblačnosti musí být dne 1. března a 21. června doba proslunění nejméně 90 minut. (ČSN 73 4301, Obytné budovy)

4.3.2 Občanská vybavenost

Občanské vybavení je jednou ze základních funkčních složek sídel (vedle bydlení, výroby, rekreace dopravy a technického vybavení). Jedná se o takové stavby a zařízení, které lidem poskytují zdravotní, kulturní, vzdělávací a další služby. Jelikož se jedná o veřejné stavby, vznikají zde i požadavky např. na bezbariérovost, počet parkovacích stání nebo zřizování rozptylových ploch před vstupem. Občanská vybavenost bere v potaz rozmístění jednotlivých zařízení občanského vybavení v území, ale i jejich počet nebo kapacitu.

(ÚÚR, C.4, 2006)

Vybavenost se dělí podle frekvence využívání, velikosti obsluhovaného území (spádové oblasti) a intenzity využití obytného území na:

- Základní
- Vyšší
- Specifické

Základní občanská vybavenost

Mezi základní občanskou vybavenost řadíme mateřské a základní školy, hřiště, restaurace, pošta, jesle a další kulturní zařízení.

Základní občanská vybavenost se často váže k obytným okrskům a lze ho považovat i jako lokální centrum. Tyto zařízení slouží ke každodennímu využití, které vyžaduje dobrou pěší dostupnost. Z tohoto důvodu lze v některých případech tyto zařízení umístit v přízemí bytových domů.

(ÚÚR, C.4, 2006)

Docházkové vzdálenosti základních občanských zařízení:

- 400-600m mateřská škola, jesle
- 600-1000m základní školy I. stupně, lékařská ordinace
- 800-1000m základní škola II. stupně, místní knihovna, pošta
- do 1000m hasičská zbrojnice

(Zdražilová, 2005)

Kapacita a další požadavky na základní občanskou vybavenost

Mateřské školy

Mateřská škola slouží pro výchovu dětí předškolního věku. Základní skladební jednotkou je třída o 22 (max. 25) žácích. Jedna mateřská škola může být max. čtyřtřídní. Kapacita v území odpovídá 40 místům na 1000 obyvatel a nezastavěná část pozemku by měla činit min. 30m² na žáka. Na mateřskou školu se vztahují i další požadavky jako je např. rovinatý a oplocený pozemek.

Základní školy

Základní škola je rozdělená na dva stupně a slouží pro východu dětí od 6 do 15 let. Školy mohou být 9-třídní, 18-třídní a 27-třídní s počtem paralelek 1-3. Kapacitní nároky odpovídají 136 žákům na 1000 obyvatel a velikost pozemku odpovídá 34 m² na žáka. Dalšími požadavky na školu se vztahují k jídelně nebo k učebnám.

(Maier, 2011)

Vyšší občanská vybavenost

Mezi vyšší občanskou vybavenost spadají kina, divadla, administrativní budovy, nemocnice a mohou být místního významu (zdravotní středisko) a celostátního významu (ministerstva). Jelikož tyto zařízení mají větší spádové území, váže se na motorovou dopravu, především na MHD.

(ÚÚR, C.4, 2006)

Specifická občanská vybavenost

Mezi specifickou občanskou vybavenost patří horská střediska, ozdravovny, lázně nebo veletržní areály. Zařízení jsou dány zvláštními podmínkami jako např. přírodní, regionální a jiné. Do této skupiny spadají i zařízení, které poskytují více oborů a nelze je jednoznačně zařadit.

(ÚÚR, C.4, 2006)

Každé zařízení má i své kapacitní nároky, aby nedocházelo k většímu počtu zařízení než je potřeba nebo naopak k menšímu počtu. Zařízení má svoji specifickou měrnou jednotku, která se počítá na 1000 obyvatel viz tabulka č. 1.

Tab. č. 1: Kapacitní nároky na území

Druh zařízení	Měrná jednotka	Počet měrných jednotek na 1000 obyvatel
Mateřské školy	místo	40
Základní školy	místo	136
Střední školy	místo	0,1 - 12
Hřiště pro děti	m ² upraveného pozemku	800
Hřiště pro mládež a dospělé	m ² upraveného pozemku	700
Tělocvičny	m ² užitkové plochy	40
Sportovní stadiony	m ² hrací plochy	200
Ambulance	pracoviště	1,1
Nemocnice	lůžko	2,5
Lékárna	pracoviště	0,3
Domy důchodců	lůžko	4
Domy s pečovatelskou službou	bytové jednotky	2

Zdroj: (ÚÚR, C.4, 2006)

4.3.3 Rekreace

Rekreace je forma volného času, kterou vnímáme jako odpočinek nebo tzv. aktivní odpočinek, který nám slouží k nabrání a rozvoji fyzických i psychických sil. Pro člověka je rekreace velice důležitá, jelikož pomáhá zapomenout na každodenní stress a přispívá k celkové pohodě. V poslední době se velice rozmáhá aktivní odpočinek a tím vznikají i větší nároky na sportoviště, hřiště, plochy zeleně ve městech, ale i na prostupnost krajinou.

(ÚÚR, C.6, 2006)

Základní rozdělení rekreace podle času:

- Každodenní
- Krátkodobá
- Dlouhodobá

Každodenní rekreace

Jak už z názvu vyplývá, tento druh rekreace by měl být dostupný každý den. Z tohoto důvodu by se zařízení mělo nacházet v přímé blízkosti bydlení (do 15 min. chůze) nebo dosažitelné hromadnou dopravou (do 30 min.). Za každodenní rekreaci považujeme posedávání v parku, opalování, četbu, sportování, procházky a další obdobné aktivity.

(ÚÚR, C.6, 2006)

Krátkodobá rekreace

Má větší nároky na volný čas než každodenní. Často tato rekreace probíhá o víkendech, proto se jí občas říká i víkendová rekreace. Nejdelší trvání této rekreace jsou 4 dny. V České republice se nejčastěji setkáváme s případy zahrádkářských kolonií a chatařství. V poslední době vzrůstá v letním období zájem o cyklistiku a turistiku a tím vznikají další požadavky na značení turistických cest. Toto platí i v zimním období, kdy se rozmáhají běžkařské trasy.

(ÚÚR, C.6, 2006)

Dlouhodobá rekreace

Jde o volný čas v době dovolených nebo prázdnin dětí. Dlouhodobá rekreace se v České republice rozděluje zejména na letní a zimní období. Celosvětovým trendem je zahraniční rekreace. Lidé touží po poznávání cizích měst, jejich kultury, přírody, ale i dalších věcí jako je například gastronomie. Avšak dlouhodobá rekreace není spojena jen se zahraničím, ale i pobytem u nás v ČR. Již zmíněná cyklistika nebo turistika a krásy naší země jsou stále větším lákadlem, proč lidé navštěvují Krkonoše, Moravu nebo Jižní Čechy.

(ÚÚR, C.6, 2006)

4.3.4 Doprava

„Doprava je záměrné a organizované přemísťování věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky po dopravních cestách. Dělí se na dopravu nákladů, osob a také zpráv. Podle zákona č. 183/2006 Sb. se dopravní infrastrukturou rozumí pozemky, stavby a s nimi související zařízení např. pozemních komunikací, drah, vodních cest a letišť. Doprava je činnost, která v území slouží k propojení všech funkčních složek území a odehrává se pomocí dopravní infrastruktury. U významnější dopravní infrastruktury se užívají v územním plánování pojmy dopravní plocha a dopravní koridor a mají mezi funkčními plochami své samostatné vymezení.“

(ÚÚR, C.7, 2006)

Podle Porady je doprava definována jako *„soubor činností, kterými je uskutečňován pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách, přemísťování osob a materiálu dopravními prostředky a dopravními zařízeními.“*

(Porada, 2000)

Základní rozdělení dopravy:

- Nemotoristická (pěší, cyklistická)
- Motorizovaná (silniční, železniční, letecká, vodní)

Nemotoristická

Rozdělení nemotoristické dopravy:

Zklidněné komunikace

Jedná se o komunikace se smíšeným provozem chodců a vozidel. Tyto komunikace vznikají za účelem zvýšení bezpečnosti chodců především v obytných a pěších zónách. Zklidnění komunikace se nejčastěji provádí pomocí zpomalovacích pásů, polštářů, zúžením vozovky, odkloněním nákladní dopravy nebo snížením rychlosti.

Cyklistické komunikace

Jde o komunikace s oddělenou motoristickou dopravou nebo úplně vyloučenou. Jedná se o cyklistické pruhy, pásy a stezky. Podpora cyklistické komunikace vede ke zlepšení životního prostředí a odlehčení silniční dopravě.

Pěší komunikace

Jde o komunikace s oddělenou motoristickou dopravou nebo vyloučenou. V sídlech se využívají pro pohyb chodců chodníky, přechody, podchody a pro vertikální pohyb slouží schodiště. Mimo zástavbu se využívají krajnice nebo stezky.

Motorizovaná

Při navrhování komunikací platí obecné zásady. Síť komunikací se dělí do určitých kategorií (dálnice, silnice a místní komunikace), které by měly na sebe navazovat od vyšších po nižší. Veřejné komunikace musí umožnit protijedoucím vozidlům se vzájemně vyhnout a z tohoto důvodu musí mít obousměrná komunikace dva jízdní pruhy o min. šířce 6m. Pro vyhnutí nebo objetí stojícího vozidla musí mít jednosměrná komunikace šířku min. 5,5m.

(Kotas, 2002)

Rozdělení motorizované dopravy:

Dálnice

- Rychlostní komunikace

Silnice

- I. třídy
- II. třídy
- III. třídy

Místní komunikace

- rychlostní komunikace, s funkcí dopravní (A)
- sběrné komunikace, s funkcí dopravně-obslužnou (B)
- obslužné komunikace, s funkcí obslužnou (C)
- komunikace se smíšeným provozem (D1)
- komunikace s vyloučením motorového provozu (D)

(ČSN 73 6110)

Doprava v klidu

„Z dlouhodobého výzkumu vyplývá, že vozidlo se průměrně pohybuje 10% času a zbylých 90% je dočasně nebo trvale odstaveno. Z toho plynou velké plošné nároky pro dopravu v klidu.“

(Polák, Doprava v klidu)

Pod pojmem doprava v klidu si můžeme představit parkování nebo odstavné stání, ať už na pozemku (parkovací stání) nebo ve vymezených objektech (garáže). Stále častěji se objevuje parkování „park and ride“, které má přímou vazbu na MHD.

Parkování

Norma ČSN 73 6056 říká, že parkování je umístění vozidla mimo jízdní pruhy pozemní komunikace zpravidla po dobu nákupu, návštěvy, zaměstnání, naložení nebo vyložení nákupu. Parkování může být krátkodobé (minuty až hodiny) a dlouhodobé (u domovů, zaměstnání)

(ČSN 73 6056)

Garáže

Hromadné garáže jsou určeny pro veřejné nebo neveřejné parkování vozidel v jednom objektu. Často se sdružují do objektu s jiným funkčním využitím. Garáže mohou být odstavné/parkovací, jednopodlažní, vícepodlažní, nadzemní/podzemní.

(ČSN 73 6058)

Docházková vzdálenost od parkoviště k cíli:

- 200m – pro krátkodobé parkování
- 300m – pro dlouhodobé parkování
- 500m – pro odstavování

4.4 Technická infrastruktura

Technická infrastruktura přispívá k zajištění dobrého fungování, tj. obslužnosti urbanizovaného území prostřednictvím relativně početného a pestrého souboru dílčích / jednotlivých technických systémů:

- systém zásobování vodou
- systém odvodnění veřejné kanalizace včetně čistírny odpadních vod
- systém zásobování elektrickou energií
- systém zásobování energetickým plynem / zemním plynem, obvykle prostřednictvím plynovodní sítě
- systém centralizovaného zásobování teplem a teplou užitkovou vodou
- systémy produktovodů a ropovodů, jedná se převážně o tranzitní systémy k přepravě surovin
- systém veřejných komunikačních sítí, služby hovorového a nehovorového charakteru
- dalších speciálních analogických systémů uplatňujících se zejména v obsluze průmyslových závodů a areálů různých typů
- systém odpadového hospodářství, systém nakládání s odpady
- jiných dalších budoucích systémů technické infrastruktury zabezpečujících obsluhu území

(ÚÚR,C.8, 2006)

4.4.1 Zásobování vodou

Vodovod je provozně samostatný soubor staveb a zařízení zahrnující vodovodní řady a vodárenské objekty, jimiž jsou zejména stavby pro jímání a odběr povrchové nebo podzemní vody, její úpravu a shromažďování. Vodovod je vodním dílem.

(zákon. č. 274/2001 Sb. O vodovodech a kanalizacích)

Rozeznáváme několik druhů vod:

- Pitná voda
- Užitková voda
- Provozní voda (průmyslová)
- Požární voda

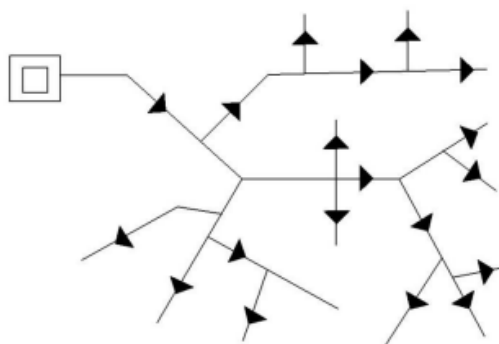
Vodovody byli v začátcích místní jednoduché zařízení nejčastěji na gravitačním principu. S přibývajícím rozvojem měst a sídel přibývali větší nároky na zásobování vodou, a proto vznikl skupinový vodovod. Jejich znakem je společné zásobování měst z více zdrojů. Existovaly i oblastní vodovody, které vznikly propojením několika skupinových vodovodů. Vodovody se dělí zpravidla podle geometrického uspořádání na okružové a větvené.

(Kyncl, Heviánková, 2014)

Větvená síť – je uspořádána do jednotlivých řádů, které mají rozvětvený tvar. Využívá se převážně v malých sídlech s malou hustotou zástavby. Výhodou jsou nižší investiční náklady, jednoduché navrhování a provozování. Naopak jeho největší nevýhodou je jeho spolehlivost.

(Kyncl, Heviánková, 2014)

Obr. č. 1: Větvená okružová síť

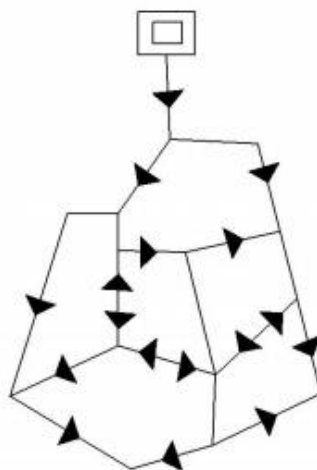


(zdroj:Kyncl, Heviánková, 2014)

Okružová síť – je uspořádána do uzavřených okruhů, které se dotýkají v uzlech. Navrhují se ve větších sídlech, převážně s plošným charakterem zástavby. Výhoda okružové sítě (obr. č. 2) spočívá v provozuschopnosti. To znamená, že v případě poruchy se lze k odběrnému místu dostat ze dvou stran a vyřadit tím pouze konkrétní úsek. Nevýhodou jsou vyšší pořizovací náklady, složitější navrhování a výpočet sítě.

(Kyncl, Heviánková, 2014)

Obr. č. 2: Okruhová vodovodní síť



(zdroj:Kyncl, Heviánková, 2014)

Výpočet potřeby pitné vody

$$Q_p = N_1 * (A + B) \text{ (l/den)}$$

N₁- počet trvale bydlících osob

A- množství vody pro bytový fond

B- množství vody pro občanské budovy

Hodnota A množství vody pro bytový fond je 150l/os/den. U hodnoty B se počítá s 30l/os/den, ale u specifických spotřebišť může být i vyšší.

4.4.2 Kanalizace

Kanalizace je zdravotně vodohospodářské zařízení, která bezpečně, ekonomicky a hygienicky nezávadně odvádějí a zneškodňují odpadní vody z území sídel. Do souboru zdravotně vodohospodářských zařízení zahrnujeme zařízení k čištění odpadních vod, drenážní a stokové sítě včetně provozních objektů. Odvodňovací systémy nejčastěji využívají přirozeného sklonu terénu ke gravitačnímu odvádění odpadních vod. Jako alternativní metody stokování se využívají podtlakové a tlakové systémy.

(Medek, 2005)

Gravitační stoková síť

Odpadní voda ve stokové síti je poháněna gravitační silou, proto je nutný alespoň minimální sklon. Tím pádem je závislá na zakřivení terénu. Je vhodná v oblastech soustředěné zástavby s hlubokou hladinou spodní vody.

(Vyoralová, Hrdlička, 2013)

Tlaková stoková síť

Jsou navrženy pouze pro odvod splaškových vod a jsou zcela nezávislé na sklonu terénu vzhledem k pohonným mechanismům těchto systémů. Jsou vhodné především do rovinnatého terénu. Jsou dva základní typy: podtlakový a tlakový. Podtlakový systém funguje na principu podtlaku. Podtlak posunuje splašky do nádrže, odkud putují do čističky odpadních vod a následně do recipientu. Tlakový systém funguje na gravitačním principu s tím, že v síti jsou čerpací šachty, které vytlačí vodu ponornými čerpadly.

(Vyoralová, Hrdlička, 2013)

Podle členitosti terénu a druhu zástavby se navrhuje systém stokových sítí:

- Větevová – vhodná do území bez většího toku a členitého území
- Úchytná – navrhuje se v dlouhých táhlých údolích nebo ve větších městech
- Pásmová – skládá se z několika výškových stok, ve kterých může být jiná soustava stok
- Dostředná – odvodňují uzavřená bezodtoká území např. kotliny

Druhy odpadních vod

- Dešťové – jedná se o odtok atmosférických srážek, které spadnou na zemský povrch
- Splaškové – vody odváděné z domácností, drobných provozoven, občanské vybavenosti
- Průmyslové – odvádějí se z průmyslových areálů, ale jsou i výjimky, které se nesmí vypouštět do veřejné kanalizace (toxické, radioaktivní a infekční vody)
- Podzemní – zaústění drenážních systémů při odvodňování základových spár objektů

(Medek, 2005)

Výpočet průtoku splaškových vod

$$Q_s = (0,9 - 0,95) * Q_p \text{ (l/s)}$$

Q_s - průměrný průtok splaškových odpadních vod

Q_p - průměrná denní potřeba vody

$$Q_s \text{ max} = Q_s * k_h$$

$Q_s \text{ max}$ - maximální průtok splaškových vod

k_h - součinitel nerovnoměrnosti odtoku

Podle Maiera se součinitel nerovnosti odtoku se určuje podle počtu připojených osob na kanalizaci. Čím více osob je připojeno, tím je koeficient menší a jeho hodnoty se pohybují v rozmezí 3,4 – 5,2.

4.4.3 Zásobování elektřinou

Elektrická energie je nejuniverzálnější druh energie. Dá se prakticky využít na všechny funkce a potřeby člověka jako zdroj tepla, světla nebo zdroj energie pro spotřební elektrotechniky. Elektřina se využívá kromě bydlení i v průmyslu, dopravě, zemědělství a občanské vybavenosti.

(Medek, 2005)

Pro rozvod elektrické energie se používají přenosové a distribuční soustavy, které rozvádí různě vysoké napětí.

- Zvláště vysoké napětí 400kV
- Velmi vysoké napětí 220kV, 110kV
- Vysoké napětí 35kV, 22kV, 10kV, 6kV
- Nízké napětí 0,4kV, 0,23kV

(Vyoralová, Hrdlička, 2013)

Elektrické vedení na sebe vztahuje ochranné pásmo, které má hodnoty podle §46 energetického zákona 458/2001 viz tabulka č. 2.

Tabulka č. 2: Vzdálenosti ochranných pásem

a) u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně	
1. pro vodiče bez izolace	7 m
2. pro vodiče s izolací základní	2 m
3. pro závěsná kabelová vedení	1 m
b) u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně	12 m
c) u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně	15 m
d) u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně	20 m
e) u napětí nad 400 kV	30 m
f) u závěsného kabelového vedení 110 kV	2 m
g) u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence	1 m

(zdroj: §46 odst. 3, zák. 458/2000 Sb., v platném znění)

Výpočet potřeby elektrické energie

Pro výpočet potřeby elektrické energie je důležitá elektrifikace (tab. č. 3), která určuje náročnost spotřeby elektrické energie. Důležitá je i soudobost připojeným bytů, jejichž hodnotu určuje tabulka č. 4.

$$P_b = \sum P_{bi} * \beta_n$$

P_b - výpočtové zatížení (kW)

$\sum P_{bi}$ - součet soudobých příkonů všech připojených bytů na dané vedení (tab. č. 3)

β_n - soudobnost pro n bytů (tab. č. 4)

Tab. č. 3: Hodnoty specifické potřeby elektrické energie pro bytový fond

Stupeň elektrifikace Bytu	Specifický příkon P_{bj} (kW. Bj-1)	Specifický příkon včetně občanské vybavenosti P_{bj} (kW. Bj-1)
A	4,40	5,50
B1	5,50	6,80
B2	7,00	10,10
C	8,80	17,60

(zdroj: Šrytr a kol., 1998)

A- Byt, v němž se elektrická energie používá k osvětlení a pro drobné domácí elektrospotřebiče

B1- A+ elektrický sporák s pečící troubou

B2- B1+ příprava teplé užitkové vody

C- Byty plně elektrifikované s vytápěním nebo klimatizací

Tab. č. 4: Hodnoty soudobosti pro bytový fond

Počet bytů ve skupině n	Soudobost β_n	Počet bytů ve skupině n	Soudobost β_n
2	0,78	20	0,41
3	0,68	21	0,41
4	0,62	22	0,40
5	0,58	23	0,40
6	0,55	24	0,39
7	0,53	25	0,39
8	0,51	26	0,39
9	0,49	27	0,39
10	0,48	28	0,39
11	0,47	29	0,39
12	0,46	30	0,38
13	0,45	40	0,36
14	0,44	50	0,35
15	0,44	60	0,34
16	0,43	80	0,32
17	0,43	100	0,32
18	0,42	200	0,29
19	0,42	500	0,27

(zdroj: Šrytr a kol., 1998)

5 Analytická část

5.1 Analýzy města

5.1.1 Širší vztahy

Slaný leží cca 25km severozápadně od hlavního města Prahy. Obyvatelé mají k dispozici veškerou základní občanskou vybavenost od obchodů přes hřiště po školy, ale i vyšší vybavenost, např. nemocnice. Slaný je obec s rozšířenou působností a dohromady s kvalitní občanskou vybaveností se stává pro okolní obce spádovým městem. Blízko Slaného je dálnice D7, která vede do Prahy a obyvatelé ji využívají ke každodennímu dojíždění za prací a občanské vybavenosti. Tato dálnice postupně navazuje na městský obchvat a dále vede ve směru na Louny. Dopravní infrastruktura je silně podporována i silnicemi první třídy, např. silnicí č. 16, která je hlavním tahem na Mělník pro automobily, ale i pro kamiony. Hlavním tahem je tato silnice i směrem na Řevničov, kde silnice pokračuje dále na Karlovy Vary. Dalším důležitým tahem je silnice č. 236, která vede na Smečno, odkud lze dále pokračovat na Kladno. Kladno je opět jako Praha důležitým městem pro Slaný, protože nabízí dobrou dostupnost a mnoho pracovních příležitostí jako je např. LEGO. V území se nachází i letiště, ale jde spíše o hobby letiště určené pro lehká letadla nebo rožala. Z technické infrastruktury územím prochází vedení elektrické energie VVN 110kV. V území se nachází několik důležitých přírodních objektů. Největší část zabírá Přírodní park Džbán, který se rozléhá od Kladna, Smečna až po Blšany. Na území Přírodního parku Džbán se nachází i velká část regionálního ÚSESu. Lokální ÚSES se nachází v blízkosti Slaného, především v lokalitách okolo vodních ploch. Slánská hora jako dominanta města spadá do maloplošného chráněného území a severně od města je i evropsky významná lokalita. Výkres je v dispozici k nahlédnutí v příloze č. 1.

5.1.2 Historická analýza

Město Slaný bylo založeno v roce 750, ještě pod názvem Slaný vrch. Tehdejší název vznikl podle místního slaného pramenu pod horou, který našel Holot. Osada vznikla i díky své poloze, která byla na obchodní cestě od Žatce přes Louny do Prahy. Právě kvůli své poloze se v blízkosti osady vybudoval špitál a roku 1136 chrám sv. Gotharda. Osada byla založena už v roce 750, ale první dochovaná písemná zmínka o Slaném je z roku 1239. Osada se stala významným místem trhů, a proto bylo Slaný

povýšeno na město. Ovšem data povýšení jsou dvě, a to rok 1295 a 1305. Následně město mělo velký rozkvět, kdy se stavělo a budovalo. V tomto období byla masová výstavba domů. Nejprve okolo čtvercového náměstí a pak dále do okolí. Díky tomuto budování město dostalo tvar nepravidelného pětiúhelníku. Však nejdůležitější bylo pro město vybudování městských hradeb s třemi branami. Veškerý rozvoj města zhatil rozsáhlý požár v květnu 1371. V den požáru se ve městě konaly trhy, kde byla spousta lidí. Když požár vypukl, vznikl ve městě velký zmatek a povozy trhovců zatarasily brány a ucply tím únikové cesty. Údajně zemřelo při požáru až 2000 lidí a zničilo se téměř celé město. Největší zásluhu na obnově města měl Karel IV., když daroval městu právo odúmrtí, svobodného nakládání s majetkem a ještě obchodování se solí. Karlovi IV. byl věnován dům ve Slaném a on ho poskytl městu k vybudování radnice. Během husitských válek město doplatilo na spor mezi Pražany a Táboři. Město Slaný se přidalo k Pražanům, ale ti prohráli zradou a Slaný se tak stalo městem Tábořským až do roku 1434. Vlivem války byly zničeny hradby a proto v letech 1461-1472 byly vybudovány nové včetně bran. Slaný se roku 1547 zúčastnilo povstání, za které bylo potrestáno odebráním 15 okolních vesnic a 2500 kop grošů. Město bylo opět skoro zničeno za třicetileté války. Na Slánské hoře byly postaveny tři kříže na důkaz pokatolčení. Jiří Bořita vrátil městu svobodu a Bernard Ignác roku 1655 založil františkánský klášter a v roce 1658 piaristickou kolej. Od roku 1884 a opět po revoluci roku 1989 město nese název královské město Slaný.

(meuslany.cz)

5.1.4 Záměry v území

Na území Slaného je mnoho záměrů na provedení změn v území. V rámci města jde z velké části o změnu ze zemědělské půdy na plochy bydlení. Tyto plochy jsou často doplňovány o plochy občanské vybavenosti a nachází se v severní a západní části města. V okrajové části Pražského předměstí jde o změnu zemědělské půdy na výrobu a skladování, která je v této lokalitě hojně zastoupena. Uvnitř města se nachází plochy brownfields, které se změnilly na plochy bydlení nebo občanské vybavenosti. Krajina okolo Velkého slánského rybníka v sobě skrývá velký potenciál a město ho chce využít. Jde o změnu zemědělských ploch na přírodní plochy jako veřejně prospěšný záměr. Asi nejdůležitější změna pro obyvatele je vybudování obchvatu města v severní části.

5.2 Rozbor ÚPD

5.2.1 Koncepce Slaného

Autoři ÚP staví koncepci na dobré dostupnosti hlavního města Prahy a její pracovním možnostem. ÚP se snaží především o rozvoj funkce bydlení a dopravy. Autoři vymezují nové zastavitelné plochy v okrajových částech města hlavně formou zástavby proluk a tím chtějí docílit dotvoření města. Také se snaží o přestavbu nebo asanaci ploch v centru města, které se nevyužívají. K nově navrženým plochám přidružují i adekvátně velké plochy občanského vybavení. Koncepci dopravy autoři staví hlavně na celostátním koridoru R7, který vede z Prahy až do Německa. Dalším východiskem koncepce je obchvat města č. 16. V ploše zástavby města, jde o vytvoření skeletu dopravy, které by tvořily hlavní uliční koridory a na ně by navazovaly komunikace nižšího významu. ÚP navrhuje i dvě cykloturistické trasy, které vedou do Přírodního parku Džbán a do Nelahozevse.

Jak se autoři dopravní koncepce hodně věnovali silniční dopravě, tak se vůbec nevyjadřují k železniční dopravě, která vede skrze město a autobusové dopravě linkové i hromadné.

5.2.1.1 Regulativy města

Aby město mohlo koordinovat a usměrňovat vývoj města respektive nové rozvojové plochy nebo plochy přestavby využívají určitých regulací. Základním regulačním prvkem jsou funkční plochy z ÚP, které mají nadefinované hlavní, vedlejší, ale i nepřípustné využití. Dalším regulativem je prostorové uspořádání. Pod tímto pojmem si můžeme představit výškovou regulaci, podíl zpevněných ploch, podíl zatravněných ploch nebo zákaz narušení historických hodnot.

5.2.2 Zásady územního rozvoje

Slaný se nachází ve Středočeském kraji, ve kterém je hlavním cílem dosáhnout růstu v oblasti hospodářství, vzdělanosti, kultury a také vytvořit silné vazby na Prahu. Město Slaný spadá do rozvojové osy krajského významu OSk1 Praha – Slaný – Chomutov. Hlavním východiskem pro tuto rozvojovou osu je rychlostní komunikace R7, která vede z Prahy přes Slaný, Chomutov až do Německa. Pro město z toho plyne velký rozvojový potenciál, který je podle ZÚR především v logistice. Za účelem polycentricity ZÚR stanovují různé kategorie center, kdy Slaný spadá do středních center ostatních.

5.2.3 Územní plán

Urbanistická koncepce ÚP říká, že nově rozvojové plochy by měli ucelovat město a to zejména individuální obytnou zástavbou. Tyto plochy obytné zástavby by měli být řešeny formou obytných zón s odpovídající vybaveností. Uliční systémy by měli vytvářet dobře prostupné území s minimální šířkou místních komunikací 8m. Území musí obsahovat dostatek veřejné zeleně a ploch, které by splňovali funkci veřejného prostranství.

5.2.4. Regulační plán

Žádná lokalita pro vydání regulačního plánu nebyla stanovena.

5.3 Řešené území

Řešené území se nachází v obci Slaný, které leží cca 25km severozápadně od hlavního města Prahy. Území se nachází na západním okraji města a je vymezeno stávající zástavbou bytových domů postupujících do volné krajiny.

Obr. č. 3: Mapa města Slaný



(Zdroj: Mapy.cz)

5.4 Analýzy řešeného území

5.4.1 Limity využití území

V řešeném území se nenacházejí žádné limity, kromě ochrany zemědělského půdního fondu, která je sama limitou.

5.4.2 Funkční analýza

Řešené území můžeme rozdělit na dvě městské části, které dělí železnice. První část, kde se nachází řešené území, můžeme považovat za „podřadnou“. Jedná se o krajovou část města, a proto největší plochu pokrývá krajina, která se skládá z polí, luk a lesů. V zastavěném území velká část slouží k bydlení v rodinných a bytových domech. V docházkové vzdálenosti se nachází mnoho dětských hřišť a velký sportovní areál, který poskytuje zimní stadion, bazén, fotbalová hřiště, atletický ovál a hokejbalové hřiště. Občanská vybavenost je zde zastoupena jen v malé míře. Nachází se zde základní škola, mateřská škola, speciální mateřská škola, dětský domov, pošta a Billa. Dále v této lokalitě je i několik malých obchodů, restaurace a služby.

V druhé části města, dalo by se říct „hlavní“, leží centrum města. V okolí Masarykova náměstí je největší koncentrace občanské vybavenosti, ať se jedná o potravinové řetězce, drobné obchody nebo úřady. Veškerá kulturní zařízení jako kino, divadlo nebo knihovna se taktéž nachází v této části. Nemalou část města také tvoří Pražské předměstí, kde se vyskytují především výrobní areály a skladovací haly. Výkres je v dispozici k nahlédnutí v příloze č. 2.

5.4.3 Docházkové vzdálenosti

5.4.3.1 Občanská vybavenost

Objekty občanské vybavenosti jsou rozmístěny po městě, tak aby pokryly co největší docházkovou vzdálenost. Ve výkrese docházkové vzdálenosti OV (viz příloha č.3a) je zobrazeno jejich přesné umístění a jejich docházková vzdálenost. Z výkresu vyplývá, že ani jedna občanská vybavenost nepokrývá celé území obce, ale jedná se pouze o okrajové části obce nebo průmyslové areály s menší hustotou osídlení. Jediná nemocnice a hasiči nespĺňují docházkovou vzdálenost, ale to je pochopitelné, protože se jedná o vyšší OV, která je vázaná na motorovou dopravu. V řešeném území byla docházková vzdálenost splněna u všech OV kromě mateřské školy. Jedná se jen o malou plochu v západní části území, kde je v ÚP navržena komunikace.

5.4.3.2 Hromadná doprava

V obci je zřízena autobusová linková doprava, ale i městská hromadná doprava. Obě autobusové dopravy zřizuje ČSAD Kladno. V blízkosti řešeného území se nachází hned několik zastávek. Jedná se o zastávky Sídliště, Sídliště ČKD a Arbesova. Zastávka P. Hrubého je přímo ve východní části řešeného území a jedná se o jedinou zastávku tímto směrem, proto je nutné ji zachovat nebo ji upravit v rámci nového návrhu. V rámci celého města je autobusová hromadná doprava velice kvalitně obsloužena až na výjimky v okrajových částech města. Autobusovou dopravu doplňuje ještě železniční doprava, která je dobře využitelná, jelikož nádraží leží nedaleko centra města. Veškerá dostupnost autobusové i železniční dopravy je zobrazena na výkrese docházkové vzdálenosti (viz příloha č.3b).

5.4.4 Krajinná analýza

Řešené území se nachází v okrajové části města, a proto je důležité vhodné napojení na stávající zástavbu, ale i na krajinu. Největší plochu z krajiny tvoří zemědělské plochy, které se také nacházejí na téměř celém území řešené plochy. V bezprostřední blízkosti s územím se nachází louka, která není využívána a lze ji považovat za travní brownfield. V krajině na západ od sídla se nachází remízek s listnatými stromy o velikosti cca 0,3ha. Nejvýraznějším prvkem je Velký slánský rybník a jeho okolní krajina. Rybník lemují stromy a postupně přecházejí v lesní plochu podél Červeného potoka. Celá tato lokalita funguje jako lokální biocentrum.

5.4.5 Problémy a hodnoty v území

V území se nachází problémy spíše pocitové než vážnějšího rázu. Sídlem prochází železnice, která dělí město na dvě části a působí tak jako bariéra. Další bariérou je v severní části areál dětského domova a bytových domů, které jsou oplocené a nejsou průchozí. V severní části mezi bytovými domy se nachází travnatá plocha s nevzhlednými stromy, která má určitý potenciál, ale není nikterak využita. Tímto územím by měla procházet silnice, která by napomohla k lepšímu napojení na místní komunikaci. Billa se nachází mimo řešené území a negativně ovlivňuje okolí. Jedná se o veřejný prostor, který je nevzhledný a znehodnocuje nezastavěné území s potenciálem. Severní a jižní část zástavby jsou na sebe špatně propojené, proto zde vznikly nově vyšlapané komunikace skrz území. Svažité reliéf vytváří údolí a tím

vzniká riziko nedostatečného vsaku při velkých dešťových srážkách nebo při tání sněhu. Blízko lokality se nachází mateřská školka, ale i přes dobrou dostupnost nepokryje docházková vzdálenost celé řešené území.

Hodnoty jsou především přírodního charakteru. V blízkosti řešeného území jsou vodní plochy, především Velký slánský rybník a Nový studeněveský rybník. Tyto vodní plochy jsou i součástí ÚSES a to konkrétně jako lokální biocentrum. Ovšem lokálních biocenter je v okolí Slaného více a to jižně i východně od města. V návaznosti na vodní plochy se rozléhá les. Pro obyvatele západní části města se jedná o jednu ze dvou lesních ploch, která jim poskytuje příležitost k rekreaci po turistických cestách. Druhá lesní plocha leží v severní části města a jde o Lesopark háje. Město opanuje i několika architektonickými dominantami. Jde např. o nemocnici nebo kostel Nejsvětější Trojice, který se nachází v památkové rezervaci okolo Masarykova náměstí. Výkres je v dispozici k nahlédnutí v příloze č. 4.

5.5 Rozbor požadavků z ÚP

Město vymezilo řešenou lokalitu z důvodu propojení dvou lokalit bytových domů a celkovému zkompatnění západní části města. Dalším důvodem města bylo napojení dvou komunikací v severní a západní části území za účelem již zmiňovaného propojení dvou lokalit. Požadavky města na lokalitu vycházejí především z funkčních ploch, které jsou více rozepsány v kapitole 5.5.1 funkční plochy řešeného území.

Město své bližší požadavky k lokalitě vyjadřuje až v zadání územní studie, kde chce vybudovat veřejné prostranství nejlépe bez automobilové dopravy, park a dětské hřiště. Další požadavky města se týkají technické infrastruktury. Odvod srážkových vod bude řešen vsakováním a na zpevněných plochách bude voda odváděna do dešťové kanalizace. Ohledně dopravy chce město řešit dopravu v klidu jako podzemní garáže nebo v rámci pozemku domů. Veškeré další požadavky jsou v příloze č. 5.

5.5.1 Funkční plochy řešeného území

V řešeném území se nachází čtyři funkční plochy. První plocha je smíšená obytná – městská a jde vůbec o největší plochu v obci. Hlavní využitím této plochy jsou bytové domy, které mohou doplnit rodinné a řadové domy (příloha č.6). Dalším možným využitím mohou být veřejná prostranství, občanská vybavenost nebo dětská

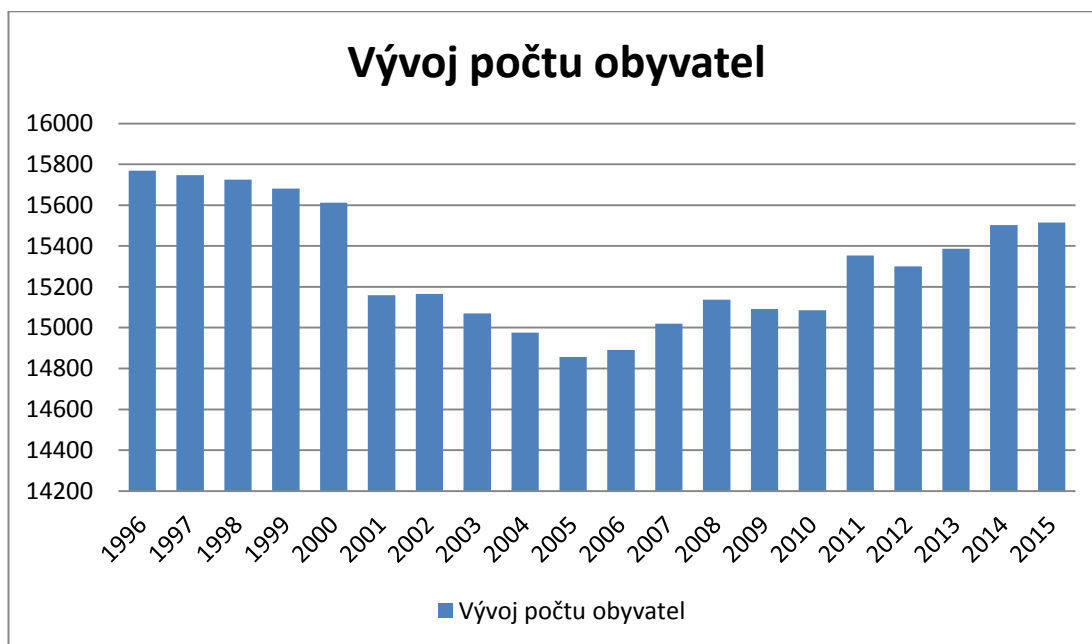
hřiště. V případě druhé funkční plochy se jedná o občanské vybavení – veřejná infrastruktura. Zástavba plní funkci školství, zdravotnictví, kultury, sociálních služeb nebo veřejné správy. Jsou tu i další možnosti využití a to v oblasti administrativy, sportovišť, vědy a dalších. V dalším případě jde o bydlení – městské a příměstské, jejímž hlavní využitím je bydlení v rodinných domech. Plocha má i další možnosti využití, ale vzhledem k velikosti plochy se nejspíše nepředpokládá jiné využití. Poslední plochou je dopravní infrastruktura – silniční a je navržena v západní části území a uzavírá celou lokalitu.

5.6 Počet obyvatel

5.6.1 Vývoj počtu obyvatel

Podle statistického úřadu od roku 1996 až do roku 2005 klesl počet obyvatel ve Slaném téměř o 1000. Od roku 2006 se postupně počet obyvatel zvyšuje až na výjimky roku 2009, 2010 a 2012. Ke dni 31.12 2015 mělo trvalé bydlíště ve Slaném 15 515 obyvatel, což je o 254 obyvatel méně než v roce 1996.

Obr. č. 4: Vývoj počtu obyvatel



(zdroj: Český statistický úřad)

5.6.2 Kapacita obyvatel v lokalitě

Územní plán pro řešenou lokalitu nedefinuje žádnou kapacitu obyvatel, ale zástupci města říkají, že pro všechny nové rozvojové plochy se počítá s 2000 obyvateli. Z tohoto důvodu byla vypočítána průměrná hustota obyvatel, která činí 57ob/ha.

Řešená lokalita má rozlohu cca 11ha a z toho vychází, že průměrová hodnota území by měla být cca 627 obyvatel na celou lokalitu.

6 Návrh

6.1 Koncepce návrhu

Koncept návrhu vychází z požadavků ÚP, zadání územní studie a z provedených analýz. Základními principy koncepce je navržení uliční sítě, která bude umožňovat propojení lokality s okolní zástavbou a propojí severní část s jižní. Parkování bude řešeno především v podzemních garážích nebo na povrchu pro chvilkové stání nebo pro návštěvy. Na uliční síť bude navazovat veřejné prostranství, které bude sloužit k setkávání obyvatel a bude nabízet i různé možnosti služeb. Navrhne bytovou zástavbu, která obyvatelům poskytne příjemné prostředí s dostatkem veřejné zeleně. Vzhledem k větší hustotě zástavby navrhne etapizaci a prověří možnosti výstavby mateřské a základní školy.

6.2 Zástavba v území

6.2.1 Bytová zástavba

Velkou část území tvoří bytová zástavba. Všechny bytové domy mají výškové omezení, proto mají čtyři nadzemní podlaží. Domy jsou ve tvaru písmen „L“, „U“ a „I“. Tyto tvary svým tvarem vytváří mezi budovami poloveřejný prostor, který lidem dodává pocit většího soukromí a bezpečí. Parkování je vyřešeno formou podzemního parkoviště nebo chvilkového stání podél domů.

Obr. č. 5: Typová bytová zástavba



(zdroj:http://www.nextdevelop.cz/images/single/developerske_projekty/medium/d6d383dd337db295dac0edf2f53638d2RD_day_v2_low.jpg)

6.2.2 Smíšená zástavba

V území se nachází pět objektů smíšené zástavby. Čtyři domy mají čtyři nadzemní podlaží respektive dvě podlaží. Přízemí domů slouží jako obchodní prostory. Parkování je vyřešeno formou podzemního parkoviště a pro návštěvníky obchodů jsou možnosti parkování na náměstí.

Obr. č. 6: Typová zástavba smíšené zástavby



(Zdroj: <http://zizkovnezastavis.cz/kauzy/wp-content/uploads/2016/12/pernerova-viz1.jpg>)

6.2.3 Rodinné domy

V území se nachází pouze jeden rodinný dům a to v severní části území. Doplňuje tím tak řadu 5 rodinných domů stávajících. Jedná se o dům o velikosti pozemku 1008m² se zahradou situovanou na jih. Parkovací stání je řešeno v rámci pozemku.

6.3 Občanská vybavenost

6.3.1 Mateřská školka

Z analýz, vlivem počtu nových obyvatel a 100% obsazeností okolních mateřských školek je zapotřebí nové školky. Vzhledem k velkému nárůstu obyvatel je počítáno se čtyřtřídní školkou o maximální kapacitě 100 žáků.

Školka se nachází v severní části území a je umístěna mezi bytové domy a příjezdové komunikace. Budova školky leží v severní části pozemku, tak aby zahrada byla orientována na jižní prosluněnou stranu. Zároveň v severní části pozemku vzniká prostor pro zásobování.

6.3.2 Základní škola

Opět vzhledem k velkému nárůstu počtu obyvatel je potřeba základní školy. Škola je navržena s 18 třídami a maximální kapacitou 540 žáků.

Škola se nachází v západní části a je navržena jako areál se sportovní halou, venkovním hřištěm a školní jídelnou, která je propojena s hlavní budovou. Vlivem různých okolností (např. pokles počtu dětí) by mohlo dojít k nepotřebě školy a z tohoto důvodu je škola umístěna na okraji území, aby mohlo dojít k případným změnám využití území.

6.3.3 Obchody

Z funkční analýzy vyšlo, že v celé západní části města, až na výjimky, tvoří občanskou vybavenost školy a školky. Z toho vyplývá potřeba posílení vybavenosti i v jiných sférách než je školství.

Obchody se nacházejí ve východní části území na náměstí a jsou situovány do přízemí smíšené zástavby. Možnosti využití mohou být obchody, kavárna, restaurace nebo cestovní kancelář.

6.4 Dopravní infrastruktura

Uliční síť je navržena tak, aby odpovídala požadavkům města a propojila tak severní a jižní část zástavby. Místní komunikace jsou navrženy o šířce jízdního pruhu 3m, aby odpovídali normě ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací. Po každé straně vozovky jsou chodníky o šířce 1,5m. V místě vstupu na základní školu je vytvořen prostor pro shlukování žáků a šířce 10m. V území se nachází i park, ve kterém vedou pěšiny pro chodce případně cyklisty.

Parkovací stání je řešeno především v rámci podzemních garáží, kde odpovídá minimálně 1 parkovací stání na 1 bytovou jednotku. Parkování na místních komunikacích je navrženo pro chvilkové stání nebo návštěvy. Rozměr kolmého stání je 2,5x5m a u podélného je 2,25x6m. Pro návštěvníky náměstí je navrženo 20 kolmých parkovacích míst a 1 pro invalidy o rozměrech 3,5x5m.

6.5 Technická infrastruktura

Z důvodu maximálního vytížení čistírny odpadních vod bude lokalita napojena na technickou infrastrukturu až po její modernizaci. Lokalita bude napojena na stávající infrastrukturu ve Smetáčkově ulici a bude zřízena pouze splašková kanalizace. Srážkové vody budou řešeny formou vsakování.

6.6 Etapizace

Z analýzy výpočtu kapacity území (viz kapitola 5.6.2 kapacita obyvatel v lokalitě) vychází, že při ponechání hustoty obyvatel vyplývající od zastupitelů města by byla lokalita velmi poddimenzovaná. Z tohoto důvodu bude řešena etapizace s efektivnější hustotou osídlení. Výkres etapizace je k nahlédnutí v příloze č. 8.

1. etapa

Modernizace ČOV

2. etapa

Může být započata, až bude dokončena modernizace ČOV

3. a 4. etapa

Může být započata, až předešlá etapa bude z 90% obydlená

7 Diskuse

První otázkou je, zda se podařilo vytvořit veřejné prostranství s odpovídající občanskou vybaveností. Tento požadavek plynoucí ze zadání územní studie se podařil vyřešit a to formou smíšené zástavby. Tato zástavba vytváří svým umístěním prostor mezi budovami a tím vzniklo veřejné prostranství. Funkci smíšené zástavby plní obchody se službami, které jsou v přízemí bytů.

Další otázkou je, zda se podařilo zakomponovat Billu do návrhu? Ano povedlo. Billa je poměrně významným objektem v lokalitě, ač není přímo v řešeném území, ale i tak ho ovlivňuje. Navržený zastřešený průchod mezi Billou a náměstím má sloužit k propojení těchto dvou lokalit a zlepšit tím vazby mezi nimi.

Poslední otázkou je, zda se podařilo na sebe navázat severní a jižní část města. Ano i tento bod se podařil naplnit. Nové komunikace byly navrženy, tak aby splňovaly požadavky obyvatelů a umožnily jim bezproblémový průjezd územím v různých směrech. Napojení se povedlo i formou zástavby. Jedná se o bytové domy, které jsou stejně vysoké jako stávající a tím nijak nenarušují charakter území.

8 Závěr

V teoretické části se především řešila zastavitelná část území a její funkční využití včetně dopravní infrastruktury.

Byly udělány celoměstské analýzy, kterými jsou širší vztahy, historická, a záměry v území. V návaznosti na řešené území byly udělány analýzy limitů, dostupnosti, funkce, krajiny, problémů a hodnot.

Na základě vlastních poznatků a analýz byl vyhotoven návrh územní studie viz příloha č. 7 – Návrh územní studie. Na tento návrh byla zpracována etapizace viz příloha č. 8 a hmotová studie, která je dostupná v příloze č. 9.

Celkový návrh studie v okrajové lokalitě ve Slaném navazuje na stávající zástavbu bytových domů. Veřejné prostranství poskytuje občanům prostor k setkávání a občanskou vybavenost, která se nachází v parteru smíšené zástavby.

9 Přehled literatury a použitých zdrojů

9.1 Publikace

Maier K. a kol., 2012: Udržitelný rozvoj území, Grada Publishing a.s., ISBN 978-80-247-4198-7

Gehl J., 2010: Města pro lidi, Nadace partnerství, Brno, ISBN: 978-8-260-2080-6

Hrůza J., 2002: Charta moderního urbanismu, AGORA, ISBN: 80-902945-4-5

Jacobs J., 1975: Smrt a život amerických velkoměst, [cit. 2017-04-10] Praha: Odeon, ISBN 978-80-905064-4-2

Kotas P., 2002: Dopravní systémy a stavby. ČVUT, Praha, ISBN 80-01-02321-4

Lynch K., 2004: Obraz města. Bova polygon, Praha, ISBN 80-7273-094-0

Porada V. a kol., Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Praha: Linde Praha, 2000

Šrytr a kol., 1998, Městské inženýrství. Vyd. 1. Praha: Academia, 1998. ISBN 80-200-0663-X

Brundtland G., 1978, Zpráva z OSN, Naše společná budoucnost [cit. 2017-04-10]

Kyncl, Heviáková, 2014, Udržitelné systémy veřejných vodovodů a veřejných kanalizací, Ústí nad Labem: Univerzita J.E. Purkyně v Ústí nad Labem, Fakulta životního prostředí, ISBN 978-80-7414-799-9.

Hrdlička M., Vyoralová S., 2016, Technická infrastruktura měst a sídel, CVUT, ISBN 978-80-01-05202-0

Hájek P. a kol., 2004. Pozemní stavitelství III. Praha Sobotáles. 328 s. ISBN 80-86817-04-06

Maier K., 2013: přednáška Presentace Urbanismus I, II, ČZU Praha

Medek F., 1998: Technická infrastruktura měst a sídel, ČVUT, ISBN 80-01-03303-1

Územní plán města Slaný, 2012 textová část

Ústav územního rozvoje, 2006: Principy a pravidla územního plánování, kapitola C funkční složky. C.6 Rekreace

Ústav územního rozvoje, 2006: Principy a pravidla územního plánování, kapitola C funkční složky. C.7 Dopravní infrastruktura [cit. 2017-04-10]

Ústav územního rozvoje, 2006: Principy a pravidla územního plánování, kapitola C funkční složky. C.3 Bydlení

Ústav územního rozvoje, 2006: Principy a pravidla územního plánování, kapitola C funkční složky. C.4 Občanské vybavení

Ústav územního rozvoje, 2006: Principy a pravidla územního plánování, kapitola C funkční složky. C.8 Technická infrastruktura

Ústav územního rozvoje, 2006: Principy a pravidla územního plánování, kapitola A 3.2 Cíle udržitelného rozvoje v územním plánování dostupná online na http://www.uur.cz/principy/konference/KapitolaA%5CA32_CileUdrzitelnehoRozvoje_20060919.pdf

ČSN 73 4301,2004: Obytné budovy, [cit. 2017-04-10] Český normalizační institut, Praha

ČSN 73 6110, 2006: Projektování místních komunikací, Český normalizační institut, Praha

ČSN 73 6056,2011: Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel, Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, Praha

ČSN 73 6058, 2011: Jednotlivé, řadové a hromadné garáže, Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, Praha

9.2 Legislativa

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, [cit. 2017-04-10] v platném znění

Zákon č. 500/2004 Sb., Správní řád, v platném znění

Vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby

Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využití území

Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění

Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, v platném znění

Zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění

Zákon č. 274/2001 Sb., O vodovodech a kanalizacích, v platném znění

Zákon č. 458/2000 Sb., Energetický zákon, v platném znění

9.3 Internetové zdroje

Polák J.: prezentace Doprava v klidu [cit. 2017-04-10] dostupná online na <http://www.skladiste.janpolak.cz/Jana-doprava/Doprava%20v%20klidu.pdf>

Zdražilová R.: Typologie staveb II dostupná online na <http://fast10.vsb.cz/zdarilova/4.ro%E8n%EDk/p%F8edn%E1%9Aka%201M.pdf>

Český statistický úřad: Veřejná databáze dostupná online na https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-vyhledavani&pvo=RSO14&vyhltext=po%25C4%258Det%2Bobyvatel&bkv=cG_EjWV0IG9ieXZhdGVs&z=T&f=TABULKA&katalog=all&pvoc=65&pvoch=2124

Mapové podklady řešeného území: dostupné online na www.mapy.cz

Historie města Slaný: dostupná online na www.meuslany.cz

Typová bytová zástavba: dostupná online na http://www.nextdevelop.cz/images/single/developerske_projekty/medium/d6dd383dd337db295dac0edf2f53638d2RD_day_v2_low.jpg

Typová smíšená zástavba: dostupná online na <http://zizkovnezastavis.cz/kauzy/wp-content/uploads/2016/12/pernerova-viz1.jpg>

10 Přílohy

Příloha č.1 – Širší vztahy

Příloha č.2 – Funkční analýza

Příloha č.3a – Docházková vzdálenost OV

Příloha č.3b – Docházková vzdálenost hromadné dopravy

Příloha č.4 – Problémy a hodnoty

Příloha č.5 – Zadání územní studie

Příloha č.6 – Funkční plochy

Příloha č.7 – Etapizace

Příloha č.8 – Návrh územní studie

Příloha č.9 – Hmotová studie