

Česká zemědělská univerzita v Praze

Fakulta životního prostředí

Katedra plánování krajiny a sídel



Bakalářská práce

**Interpretace a vyhodnocení koncepce z platného
územního plánu Kladna**

Tomáš Kordula

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Tomáš Kordula

Rozvoj venkova a zemědělství
Územní plánování

Název práce

Interpretace a vyhodnocení koncepce z platného územního plánu Kladna

Název anglicky

Inventory and evaluation of planning concept in existing territory plan of Kladno, CZ

Cíle práce

Cílem práce je interpretovat stávající koncepci z platného územního plánu Kladna a zpracovat její vyhodnocení (kritickou revizí) na pozadí parametrů udržitelnosti.

Metodika

V úvodní části práce student provede rešerši odborné literatury na téma cíle a úkoly územního plánování, územní plán, koncepce územního plánu a parametry její udržitelnosti.

V analytické části budou zpracovány stručné sociodemografické analýzy vedoucí k celkové charakteristice města Kladna, jeho vybavenosti a zázemí. Tento popis bude také uveden do širšího kontextu. Stěžejní částí analýz je rozbor platného územního plánu města Kladna, tedy především těch částí, které pojednávají o koncepcích. Vzhledem k tomu, že textová i grafická část daného územního plánu řeší koncepci velmi úspěšně, musí být řeč plánu interpretována vlastními slovy až v části výsledky.

Identifikace a interpretace existující koncepce bude metodicky odvozována od předkládaného výsledku, tedy hlavního výkresu s vyznačením ploch s různým způsobem využití, který by měl do jisté míry koncepční myšlenky autora platného územního plánu reflektovat, a bude znázorněna graficky i slovně. Další část výsledků bude zahrnovat vlastní ideální podobu koncepce, kterou autor odvodí na základě analýz, vlastní znalosti a doposud získané představy o state-of-the-art podobě ideální koncepce. Koncepce navržená autorem bude ve finále porovnána s koncepcí odvozenou od územního plánu, přičemž v rámci tohoto porovnání budou sledována vybraná kritéria udržitelnosti a bude zhodnoceno, jestli je koncepce z platného plánu splňuje či nikoli.

V závěru budou zdůrazněna nejdůležitější zjištění z výsledků a ty budou v části diskuze dány do kontextu teoretických postojů a jiné praxe.

Doporučený rozsah práce

dle Nařízení děkana č. 1/2020 – Metodické pokyny pro zpracování bakalářské práce na FŽP

Klíčová slova

udržitelný rozvoj; územní plánování; post-industriální město

Doporučené zdroje informací

- ARTHURSON, K. Social mix and the city: Challenging the mixed communities consensus in housing and urban planning policies. Collingwood: Csiro Publishing, 2012. ISBN 9780643104440
- MAIER, K. ET AL. Možné postupy v aplikování principů a ukazatelů udržitelného rozvoje v územním plánování. Urbanismus a územní rozvoj, X (6). 2007: 7-13.
- MALÝ, S. – ČESKO. STAVEBNÍ ZÁKON (2006). *Nový stavební zákon s komentářem : Zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-249-5.
- PELTAN, T. ET AL. Udržitelnost koncepce územního plánu. Seminář – Výzkum pro řešení regionálních disparit v České republice. 2010: 46-52
- SETO, K. C. – PANDEY, B. Urban Land Use: Central to Building a Sustainable Future. One Earth, 1. 2019: 168-170
- URBAN TASK FORCE. Towards an Urban Renaissance – Final Report of the Urban Task Force Chaired by Lord Rogers of Riverside. London: Department of Environment, Transport and Regions, 1999. ISBN 1-85112 -65-X.
-

Předběžný termín obhajoby

2020/21 LS – FŽP

Vedoucí práce

Ing. arch. Milan Macoun

Garantující pracoviště

Katedra plánování krajiny a sídel

Elektronicky schváleno dne 2. 3. 2021

prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 3. 3. 2021

prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.

Děkan

V Praze dne 04. 03. 2021

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma: Interpretace a vyhodnocení koncepce z platného územního plánu Kladna vypracoval samostatně a citoval jsem všechny informační zdroje, které jsem v práci použil a které jsem rovněž uvedl na konci práce v seznamu použitých informačních zdrojů.

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

Jsem si vědom, že odevzdáním bakalářské/závěrečné práce souhlasím s jejím zveřejněním podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a to i bez ohledu na výsledek její obhajoby.

Svým podpisem rovněž prohlašuji, že elektronická verze práce je totožná s verzí tištěnou a že s údaji uvedenými v práci bylo nakládáno v souvislosti s GDPR.

V Kladně 30. 3. 2021

Podpis

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval vedoucímu bakalářské práce Ing. arch. Milanu Macounovi za cenné připomínky, ochotu, trpělivost a rady.

Dále bych chtěl poděkovat své rodině a blízkým za podporu při vypracování této práce.

Abstrakt

Práce je věnována rozboru a interpretaci koncepce rozvoje v platném územním plánu města Kladna a vytvoření své ideové koncepce tohoto rozvoje.

Smyslem je literární řešerší vysvětlit v teoretické rovině územní plánování, územní plán, včetně postupu jeho pořízení a koncepce, které obsahuje. Teoretická část se dále zabývá udržitelným rozvojem území.

Analytická část vychází z analýz vycházejících z řešeného území. Ty obsahují širší vztahy, historický vývoj sídla a sociodemografické ukazatele o obyvatelstvu. Součástí analytické části je také popis platné koncepce územního plánu.

Výsledkem práce je vytvoření grafické části koncepce města Kladna, která je odvozená z platného územního plánu. Dále mnou vytvořená koncepce, která obsahuje konkrétní změny, aby byla v souladu s udržitelným rozvojem území. Přínosem práce je možnost využití mnou navržené koncepce územního plánu, které může vedení města Kladna vzít v potaz při další aktualizaci územního plánu.

Klíčová slova

Udržitelný rozvoj

Územní plánování

Post-industriální město

Abstract

The work is devoted to the analysis and interpretation of the concept of development in the valid zoning plan of the city of Kladno and the creation of its own ideological concept of this development.

The purpose is to explain the literature search in the theoretical level of spatial planning, spatial plan, including the procedure of its provisions and the concept it contains. The theoretical part also takes into account the sustainable development of the territory.

The analytical part is based on the analysis based on the solved area. These include broader relations, the historical development of the settlement and socio-demographic indicators of the population. The analytical part also includes a description of the valid concept of the zoning plan.

The resulting work is the creation of a graphic part of the concept of the city of Kladno, which is derived from a valid zoning plan. Next, I created a concept that contains concrete changes to be in line with a sustainable development area. The benefit of the work is the possibility of using my proposed concept of the zoning plan, which can lead the city of Kladno to take into account in the further implementation of the zoning plan.

Key words

Sustainable development

Land-use planning

Post-industrial city

Seznam zkratk

BP – bakalářská práce

ČOV – čistírna odpadních vod

ČR – Česká republika

ČSÚ – Český statistický úřad

HK – Hradec Králové

CHKO – chráněná krajinná oblast

IZS – integrovaný záchranný systém

KZ – koeficient zeleně

NP – nadzemní podlaží

SLDB – Sčítání lidu, domů a bytů

ÚP – územní plán

ÚSES – Územní systém ekologické stability

ÚÚR – Ústav územního rozvoje

ZÚR – Zásady územního rozvoje

Obsah

1.	Úvod.....	11
2.	Cíl práce	11
3.	Metodika	12
4.	Literární rešerše koncepce ÚP	13
4.1	Cíle a úkoly územního plánování.....	13
4.2	Územní plán	13
4.3	Obsah územního plánu.....	14
4.3	Postup pořízení územního plánu	15
4.4	Plánování rozvoje města	16
4.5	Koncepce v územním plánu	17
4.5.1	Základní koncepce rozvoje území obce, ochrany a rozvoje hodnot	17
4.5.2	Urbanistická koncepce	19
4.5.3	Koncepce veřejné infrastruktury	23
4.5.4	Koncepce uspořádání krajiny	28
4.6	Udržitelný rozvoj	30
4.6.1	Problémy udržitelného rozvoje území	31
5.	Analytická část	33
5.1	Širší vztahy.....	33
5.2	Historický vývoj Kladna	34
5.3	Sociodemografická analýza ve správním území Kladno	37
5.4	Územní plán Statutárního města Kladna.....	40
5.5	Základní koncepce rozvoje území města, ochrana a rozvoj jeho hodnot.....	41
5.6	Urbanistická koncepce	41
5.6.1	Rozdělov	43
5.6.2	Centrum.....	43
5.6.3	Kročehlavy	45
5.6.4	Švermov	45
5.6.5	Dubí, Dříň, Vrapice.....	46
5.7	Koncepce veřejné infrastruktury	46
5.7.1	Dopravní infrastruktura	46
5.7.2	Technické infrastruktura	48
5.7.3	Občanská vybavenost a veřejné prostranství	49
5.8	Koncepce uspořádání krajiny.....	49
6.	Výsledky	50
6.1	Odvozená koncepce z územního plánu Kladna	50
6.2	Podnět k návrhu koncepce	51

6.3 Analýza města podle Kevina Lynche.....	52
6.3.1 Cesty.....	52
6.3.2 Body, oblasti, hranice.....	53
6.4 Návrh koncepce s uplatněním zásad udržitelného rozvoje území	54
6.5 Porovnání návrhu koncepce s odvozenou koncepcí z územního plánu	58
7. Diskuse.....	60
8. Závěr	61
9. Přehled literatury a použitých zdrojů	62
10. Seznam obrázků	66
11. Seznam příloh.....	67

1. Úvod

Předmětem mé práce je zjistit a vysvětlit, jakou strategii rozvoje vedení města Kladna uplatňuje tak, aby se Kladno stalo kvalitním městem, kde lidé prožívají kvalitní život. Koncepce města Kladna je součástí územního plánu, která byla naposledy aktualizována v květnu 2018.

Kladno se stalo dle §4 zákona č. 128/2000 Sb., zákona o obcích, statutárním městem. Zároveň je 13. největším městem v počtu obyvatel v ČR a největším ve Středočeském kraji. Nachází se cca 20 km od hlavního města Prahy. Historicky je proslulé těžbou černého uhlí, výrobou oceli a jako světová líheň hokejistů. Kladno je rozděleno do 7 katastrálních území, dohromady zaujímají plochu 36,97 km² v nadmořské výšce v rozmezí 283-456 m. n. m.

Hlavním nástrojem územního plánování na území obce je územní plán. Územním plánováním se koordinuje výstavba a je zajišťován udržitelný rozvoj území. Tato činnost je v kompetenci orgánů územního plánování a stavebních úřadů. Pro vyhotovení územního plánu je důležitá znalost potřeb řešeného území a jasná vize, která určuje, jakým směrem má rozvoj sídla směřovat. Vizi nazýváme koncepci, která je pro každé sídlo jedinečná.

2. Cíl práce

Cílem bakalářské práce je interpretovat stávající koncepci z platného územního plánu Kladna a zpracovat její vyhodnocení (kritickou revizi) na pozadí parametrů udržitelnosti.

3. Metodika

Po zvolení tématu bakalářské práce jsem se seznámil s územním plánem Statutárního města Kladna včetně grafické části, který je k nalezení na internetových stránkách města. Po své analýze jsem se toho moc o koncepci v územním plánu nedozvěděl, jelikož koncepce není v územním plánu řešena detailně a grafické schéma není řešeno.

Následně jsem si nastudoval problematiku územního plánování ze zákona č. 183/2006 Sb. a k němu určené vyhlášky 500/2006 Sb., doplněnou o metodiky a časopisy zveřejněné na internetových stránkách Ústavu územního rozvoje zabývající se touto problematikou. Největší pozornost jsem upřel na základní koncepci rozvoje a koncepce, které jsou součástí vydaného územního plánu. Při popisu jednotlivých koncepcí a následně popisu udržitelného rozvoje území jsem čerpal převážně ze sbírek zákonů, domácí a zahraniční literatury. Zahraniční zdroje jsem získával pomocí databáze Google scholar, kde jsem zadával klíčová slova dle dané problematiky. Na základě literární rešerše jsem popsal koncepci podle městských částí, popř. podle jiného členění dle územního plánu, jak ji územní plán vymezuje.

Získání základních představ o rozvoji sídla bylo vzhledem k míře detailnosti vypracování koncepce složité. Převážně jsem tedy čerpal z grafické části, kdy jsem na základě vlastní znalosti území utřídil jednotlivé části koncepce. Části rozvoje jsem zjednodušil, zakreslil do mapy a vytvořil grafické zpracování platné koncepce územního plánu. V té jsou zobrazeny jak navrhované změny, tak stávající stav.

Po vypracování popisu jsem se zaměřil na podrobnější analýzy o stavu sídla, statistických údajích a historickém vývoji. Pro sběr dat historického vývoje sídla jsem nejdříve zamířil do domácí knihovny, následně jsem čerpal převážně z portálu zaměřeného na historii Kladenska. Tyto data jsem seřadil časově, nikoliv podle lokalit. Časová osa nám lépe demonstruje jednotlivé epochy rozvoje Kladna, které jsou v této části stěžejní. Pro sociodemografické údaje jsem navštívil internetové stránky Českého statistického úřadu. Zaměřil jsem se především na ty ukazatele a statistiky, které mají spojitost s územním plánem a se základními principy fungování sídla, např. vyjížděky obyvatel do zaměstnání. Analýza širších vztahů byla vypracována pouze z mapového serveru mapy.cz. Analýza širších vztahů je vypracována z důvodu zobrazení sídla v mapě a popis vztahů v regionu a jeho okolí.

Jak je zmíněno výše, součástí územního plánu není schéma koncepce rozvoje. Vytvořil jsem tedy vlastní schéma, která je inspirována platným územním plánem a vyznačuje plochy s převažujícím způsobem využití. Součástí je i vyznačení změn, které jsou vhodné pro zajištění udržitelného rozvoje území a respektování cílů a úkolů územního plánování. Pro vytvoření tohoto schématu jsem vycházel z nastudované literatury od Kevina A. Lynche, který analyzuje město pomocí pěti prvků, které lidé subjektivně vnímají uvnitř sídla. Koncepci z platného územního plánu jsem poté porovnal s mnou navrženou koncepcí podle toho, jak naplňuje pilíře udržitelného rozvoje. Z koncepce jsem vybral stěžejní výsledky, které jsem následně vypsal v závěru a vypracoval diskusi.

4. Literární rešerše koncepce ÚP

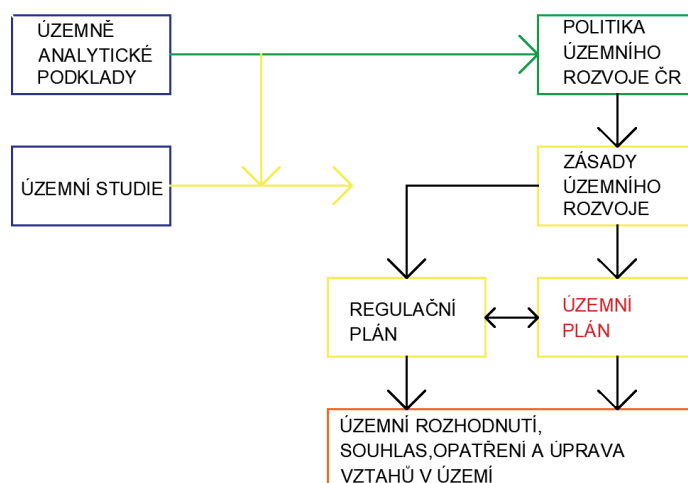
4.1 Cíle a úkoly územního plánování

Cíle územního plánování koordinují výstavbu a zároveň vyváženost pilířů udržitelného rozvoje. Pilíře udržitelného rozvoje jsou kvalita životního prostředí, ekonomický růst a sociální soudržnost. Tyto pilíře zajišťují potřeby současné generace, aniž by ohrožovaly potřeby budoucích generací. Koordinace výstavby je dosahována vymezením účelu využití a prostorového uspořádání území, kdy jsou chráněny veřejné i soukromé zájmy. Územním plánováním se ochraňují přírodní, kulturní a civilizační hodnoty. Toho je dosahováno pomocí hospodárného využívání území a ochrany nezastavěného území s ohledem na potenciál využití. (§18 zákona č. 183/2006 sb., o územním plánování a stavebním řádu).

Úkoly územního plánování mají mimo jiné posoudit a zjistit stav území, dále stanovit koncepci rozvoje území včetně urbanistické koncepce s ohledem na ochranu hodnot. Stanovují urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání a uspořádání území a staveb, včetně veřejných prostranství. Určují rozvoj pro zvýšení kvality života v území (§19 zákona č. 183/2006 sb., o územním plánování a stavebním řádu).

4.2 Územní plán

Územní plán je základní rozvojový dokument obce, který se pořizuje pro celé její správní území. Stanovení koncepce rozvoje území obce a ochrany jeho hodnot, urbanistickou koncepci a koncepci veřejné infrastruktury je uloženo ze zákona č. 183/2006 Sb. Koncepce rozvoje území obce obsahuje plošné a prostorové uspořádání sídla a krajiny. Koncepce veřejné infrastruktury se zabývá dopravní infrastrukturou, technickou infrastrukturou, občanskou vybaveností a veřejným prostranstvím. Územní plán dále zpřesňuje cíle a úkoly územního plánování v souvislosti s obcí, pro kterou je pořizován (Rozmanová a kol. 2019, 2).



Obrázek 1: Vztah mezi nástroji územního plánování

4.3 Obsah územního plánu

Územní plán se vydává v textové podobě spolu s grafickým zpracováním. Textová část se dělí na dva dokumenty, výrokovou část a odůvodnění. Grafická část se zpracovává v měřítku katastrální mapy nebo v měřítku 1:5 000 nebo 1:10 000 nad mapovým podkladem (Rozmanová a kol. 2019, 2).

Textová část územního plánu obsahuje:

- Vymezení zastavěného území,
- základní koncepci rozvoje území obce, ochrany a rozvoje jeho hodnot,
- urbanistickou koncepci,
- koncepci uspořádání zeleně,
- koncepci veřejné infrastruktury,
- podmínky pro využití ploch s rozdílným způsobem využití,
- vymezení veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření, etapizaci,
- vymezení architektonicky nebo urbanisticky významných staveb.

Grafická část obsahuje:

- Výkres základního členění území,
- hlavní výkres,
- výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací.

Textová část odůvodnění územního plánu obsahuje:

- Rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění, vyhodnocení připomínek,
- soulad s Politikou územního rozvoje, územně plánovací dokumentací, cíli a úkoly územního plánování,
- zpráva o vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a vyhodnocení vlivů na životní prostředí,
- vyhodnocení přijatého řešení včetně variant řešení.

Grafická část odůvodnění obsahuje:

- Koordinační výkres,
- výkres širších vztahů,
- výkres předpokládaných záborů půdního fondu.

(Příloha č. 5 vyhlášky 500/2006 Sb., 3).

4.3 Postup pořízení územního plánu

Obec, resp. zastupitelstvo obce rozhoduje o pořízení územního plánu, které není povinné. Vydává se pro celé území obce formou opatření obecné povahy (Rozmanová a kol. 2019, 2).

Podnět k pořízení územního plánu

Podnět k pořízení územního plánu se podává u obce, pro kterou se plán pořizuje. O pořízení územního plánu rozhoduje zastupitelstvo obce (§46 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu).

Zadání územního plánu

Pořizovatel územního plánu zpracuje spolu s určeným zastupitelem návrh zadání územního plánu a zašle jej dotčeným orgánům, krajskému úřadu a sousedním obcím. Zadání obsahuje hlavní cíle a požadavky na zpracování návrhu územního plánu. Návrh zadání se doručuje veřejnou vyhláškou, kdy do 15 dnů od dne doručení může každý uplatnit připomínky. Krajský úřad se též vyjádří, zda bude nutné vyhodnocování vlivu na životní prostředí, resp. vliv na udržitelný rozvoj území. Zadání územního plánu obsahuje hlavní cíle a požadavky na návrh zadání a další náležitosti obsažené v příloze č. 6 vyhlášky 500/2006 Sb.

Na základě projednání a vyhodnocení zadání pořizovatele s určeným zastupitelem, se zadání územního plánu předloží zastupitelstvu obce ke schválení. Náležitosti zadání stanovuje prováděcí právní předpis (§47 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu).

Návrh územního plánu

Pořizovatel na základě zadání územního plánu zajistí zpracování návrhu územního plánu. Nejméně 15 dnů předem oznámí společné jednání o návrhu územního plánu, které zašle dotčeným orgánům, krajskému úřadu a dotčeným obcím.

Pokud územní plán obsahuje varianty řešení, předloží nejvhodnější variantu zastupitelstvu obce. Zastupitelstvo je povinno respektovat stanoviska dotčených orgánů. Pokud zastupitelstvo plán neschválí, pořizovatel vypracuje nový návrh pokynů pro zpracování (§50 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu).

Řízení o územním plánu

Upravený územní plán spolu s přílohami se doručí veřejnou vyhláškou, nejméně 15 dní od doručení se koná veřejné projednání. Obec, dotčené orgány, krajský úřad a sousední obce jsou pozvány nejméně 30 dnů předem. Nejpozději do 7 dnů lze podat připomínky, které může podat kdokoliv. Námitky mohou podat pouze vlastníci pozemků a staveb dotčených, oprávněný investor a zástupce veřejnosti (§51 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu).

Vydání územního plánu

Pořizovatel předloží zastupitelstvu návrh územního plánu včetně odůvodnění. Pokud je v souladu s jinou územně plánovací dokumentací, je možné ho vydat. Obec je povinna zajistit, aby tyto dokumenty byli ve vzájemném souladu.

Územní plán se doručuje veřejnou vyhláškou, dnem doručení se stává platným (§54 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu).

4.4 Plánování rozvoje města

Tento proces se dotýká mnoha prvků městského prostředí. Pro plánování je třeba brát v úvahu mnoho vstupů, na které je rozvoj sídla přímo navázán a rozvoj tím ovlivňuje. Prvky jsou především životní prostředí, doprava, zastavěné území, ekonomické a sociální faktory. Plánování rozvoje tedy zahrnuje mnoho odvětví a je třeba zapojit nejen odborníky, ale i laickou veřejnost, zejména obyvatele, pro které je rozvoj určen. Plánování je také zdoluhavý a náročný proces, který je hrazen z veřejných rozpočtů, je tedy žádoucí, aby byl ekonomicky výhodný (Smith R., 26).

Přírodní podmínky	Voda, půda, morfologie terénu, životní prostředí
Ekonomické podmínky	Hospodaření obce, nezaměstnanost, majetek obce
Demografické podmínky	Vzdělání obyvatel, počet obyvatel, migrace, stav bytového fondu
Hodnoty v území	Přírodní, urbanistické, historické, kulturní

Tabulka 1: Vstupy do základní koncepce rozvoje (Anonym 2017, 5)

Strategické městské plánování

Jedná se o stanovení globálních cílů, které stanoví, jakým směrem se bude rozvoj území ubírat. Může se jednat například o snížení dopravy v centru sídla, zvýšení turistického ruchu nebo zvýšení kvality života obyvatel (Smith R., 26).

Územní plánování

Tento druh plánování je nejvíce využíván v České republice. V území sídla jsou vyznačeny plochy, které mají své využití stanoveno podle funkce. Vymezují se tak plochy pro individuální a společné bydlení, výrobu, občanskou vybavenost. Zde je také důležité o rozvoji komunikovat s širokou veřejností (Smith R., 26).

Forma	Důsledek v území
Extenzivní růst	Nové zastavitelné plochy
Intenzivní růst	Zvyšování hustoty zástavby, plochy přestavby
Revitalizace	Plochy přestavby
Stabilizace	Přestavba vybraných ploch
Smršťování	Plochy přestavby

Tabulka 2: Formy rozvoje obce (Anonym, 5)

4.5 Koncepce v územním plánu

- Základní koncepce rozvoje území obce, ochrany a rozvoje hodnot,
- urbanistická koncepce,
- koncepce veřejné infrastruktury,
- koncepce uspořádání krajiny.

4.5.1 Základní koncepce rozvoje území obce, ochrany a rozvoje hodnot

Koncepce obsahuje zejména základní vizi rozvoje obce. Jde tedy o stanovení charakteru obce, pokud koncepce dosáhne svého cíle. Upřesňuje postavení sídla v sídelní struktuře, možnost jejího potenciálu a funkce jednotlivých okrsků. Jednotlivé koncepce upřesňuje a charakterizuje, aby bylo dosaženo všech cílů územního plánování a splněny předpoklady pro udržitelný rozvoj území. Tato koncepce počítá s naplněním v horizontu 10-20 let (Rozmanová a kol. 2015, 4).

Jako příklad je vhodné uvést základní koncepci rozvoje města Přelouč. Definována je v 10 kapitolách, které jsou popsány a stručně vysvětleny. Vše je doplněno o indikační skicu (Beránek K. 2015, 25).

Kapitola	Popis
Urbanistická koncepce a poloha Přelouče	Rozvoj zakládat na rozvojové ose Praha-Trutnov (dopravní uzel) a na okraji rozvojové osy HK/Pardubice
Výraznější role severního okraje	Přestavba severního okraje u železniční trati, rozšíření centra a posílení prostoru u Labe
Zastavitelné plochy jižního okraje	Plochy využívat efektivně pro bydlení a veřejnou infrastrukturu, respektovat pravidla zástavby
Stav a návrh veřejných prostranství	Umisťovat a zkvalitňovat veřejná prostranství a vytvořit propojený systém
Kulturní dominanty a identifikační znaky	Chránit typické znaky a kulturní dominanty
Rozvoj průmyslové a logistické zóny	Podporovat a kultivovat průmyslovou zónu, respektovat navazující zástavbu
Využití rekreačního a krajinného zázemí	Posílit hodnoty Labe, plavební kanál, kultivovat písničky Mělice
Urbanistická koncepce místních částí	Venkovská zástavba, posilovat krajinu, drobná řemeslná výroba
Dopravní infrastruktura	Obchvat silnice I/2, silnice II/333 s plavebním kanálem
Technická infrastruktura	Žádné koncepční změny, dostavba kanalizace

Tabulka 3: Zásady koncepce rozvoje Přelouče (Beránek K. 2015)

Hodnoty

V sídlech se vyskytují různé hodnoty, které je třeba chránit jako jeden z úkolů územního plánování. Ty nejsou podle stavebního zákona č. 183/2006 Sb. přesně definovány, pouze jsou stanoveny kategorie (Bečka M. a kol. 2010, 29).

- Přírodní hodnoty,
- kulturně historické hodnoty,
- civilizační hodnoty.

Tyto hodnoty jsou primárně určeny pro tvorbu územně analytických podkladů obcí, jako dalšího nástroje územního plánování. Tyto hodnoty ale vstupují do tvorby koncepcí územního plánu a je třeba je specifikovat a respektovat. Přírodní hodnoty mohou být plošné nebo bodové, ale i přirozené nebo uměle vytvořené. Jedná se například o zvláště chráněná území, památné stromy, hospodářské lesy, krajinný ráz nebo ÚSES. Kulturně historické hodnoty jsou zpravidla vytvořeny lidskou činností. Mohou to být historické části sídla, významné architektonické památky, archeologická naleziště nebo místa významných historických událostí (Bečka M. a kol. 2010, 29). Civilizační hodnoty mohou být součástí kulturně historických hodnot, jedná se o občanské vybavení, dopravní infrastruktura, technická infrastruktura nebo funkční plochy (Hurníková J. 2012, 30).

4.5.2 Urbanistická koncepce

Urbanistická koncepce obsahuje plošné a prostorové uspořádání obce. Zabývá se především prostorovým a funkčním uspořádáním, které spolu s cíli v území jsou ve vzájemné interakci. Urbanistická koncepce se odvíjí od budoucího využití území a jeho charakteru (Rozmanová a kol. 2015,4).



Obrázek 2: Urbanistická koncepce obce Úholičky (Sosna a kol., 2013)

Prostorové uspořádání území

Prostorové uspořádání nám v širším pojetí vyjadřuje, jaká omezení se v území vyskytují a členění obce na jednotlivé charaktery. Vychází především z reliéfu krajiny, sídelní struktury a hodnot, které určují charakter zástavby, výškové omezení, urbanistickou kompozici a systém sídelní zeleně (Mužík J. 2012,6).

Prostorové pojmy

Plocha – část území, která má požadovaný význam nebo způsob využití.

Koridor – plocha liniového charakteru, vymezená pro umístění dopravní nebo technické infrastruktury.

Zastavěné území – území vymezené územním plánem, pokud obec územní plán nemá, jde o zastavěnou část k 1. 9. 1966.

Nezastavěné území – pozemky, které nejsou součástí zastavěného území nebo zastavitelné plochy.

Zastavitelná plocha – plocha, která je určena k zastavění podle platného územního plánu.

Plocha přestavby – plocha, kde územní plán mění způsob využití (§2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu)

Plošné uspořádání území

Funkční uspořádání definuje plochy s rozdílným způsobem využití, které se dělí na jednotlivé oblasti. Vymezují se jednotlivá centra sídla a jejich hierarchie. V zásadě jde o vzájemné působení sousedících ploch, aby jedna negativně neovlivňovala druhou. Nejzásadnější jsou plochy bydlení a veřejné infrastruktury. (Mužik J. 2012,6)

System sídelní zeleně je další interaktivní prvek v sídle. Obyvatelům umožňuje vykonávat každodenní rekreaci uvnitř sídla, snižuje negativní vliv klimatu na sídlo, zvyšuje kvalitu území a určuje prostorové uspořádání sídla (Mackovič V. 2014, 33).

Funkční plochy

Z funkčního uspořádání vytvořeného urbanistickou kompozicí vychází posléze plochy s rozdílným způsobem využití v územním plánu:

Plochy bydlení – vymezení rodinných a bytových domů, které slouží k bydlení a negativně neovlivňují tuto funkci.

Plochy rekreace – plochy pro veřejnou rekreaci, převážně přírodní koupaliště, tábořiště, pozemky spojené s občanskou vybaveností, které nesnižují kvalitu životního prostředí a jsou součástí rekreačních aktivit.

Plochy občanského vybavení – pozemky využívané pro potřeby zdravotnictví, vzdělávání, sociálních služeb, obchodů, kultury, veřejné správy a ochrany obyvatelstva.

Plochy veřejného prostranství – na každé 2 ha zastavitelné plochy se vymezuje nejméně 1000 m² veřejného prostranství, do níž se nezapočítává plocha pozemních komunikací.

Plochy smíšené obytné – pozemky, které kombinují funkci bydlení a přidruženou funkci občanského vybavení, technické nebo dopravní infrastruktury. Pozemky nesmějí negativně ovlivňovat okolí nebo způsobovat nepřiměřenou dopravní zátěž.

Plochy dopravní infrastruktury – pozemky pozemních komunikací, drah, vodních cest a letišť.

Plochy technické infrastruktury – pozemky s technickým zařízením, obvykle vodovodů, vodojemů, kanalizací, čistíren odpadních vod, trafostanic, elektrického vedení, veřejné komunikační sítě, plynovodů, produktovodů a jiné.

Plochy výroby a skladování – pozemky pro výkon těžby, hutnictví, těžkého strojírenství, chemie, zemědělské stavby, skladové areály. Tyto pozemky mají většinou negativní vliv na své okolí, proto jej nelze vymezovat poblíž některých ploch s jiným způsobem využití, mimo dopravní infrastruktury.

Plochy smíšené výrobní – pozemky pro bydlení pouze v odůvodněných případech.

Plochy vodní a vodohospodářské – pozemky vodních ploch a vodních koryt, vymezují se pro regulaci vody nebo pro ochranu před znečištěním a suchem.

Plochy zemědělské – pozemky zemědělského půdního fondu a zařízení lesního hospodářství.

Plochy lesní – pozemky k plnění funkcí lesa.

Plochy přírodní – vymezují se pro ochranu přírody a krajiny. Obsahují národní parky, CHKO, evropsky chráněné lokality a biocentra.

Plochy smíšené nezastavěného území – pozemky k plnění funkcí lesa, vodohospodářské pozemky, pozemky zemědělského půdního fondu nebo pozemky vodních ploch. Vymezují se jen, pokud není vhodné je vymezit specifičtěji.

Plochy těžby nerostů – vymezují se pro ochranu těžebních ložisek a životního prostředí při jejich těžbě. Zpravidla se jedná o doly, lomy, pískovny, úložiště odpadů a rekultivované pozemky po těžbě.

Plochy specifické – pozemky k plnění funkce obrany státu a civilní ochrany (§4 -§19 Vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území).

Způsoby využití funkčních ploch jsou v územním plánu určeny:

- Hlavní využití – účel využití převažuje nad ostatními možnostmi využití,
- přípustné využití – plocha lze využít pro aktivity, které jsou s ní spojené,
- podmíněné využití – využití lze vykonávat pouze za předpokladu, kdy je dodržena podmínka pro toto využívání,
- nepřipustné využití – využití nelze vykonávat.

(Příloha č. 7 Vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území).

Urbanistická kompozice

Urbanistická koncepce obsahuje mimo jiné i urbanistickou kompozici, kde se jedná především o charakteristiku hmotných prvků. Tyto prvky mohou mít jak přírodní původ, tak i kulturní, tedy jsou vytvořeny člověkem. Kompozici vytvořenou přírodou nazýváme krajinná kompozice. Jedná se zejména o vizuální podobu, architektonické ztvárnění a celkový vzhled prostorového uspořádání.

Celky – jednotlivé prvky, které vytváří celek. Příkladem může být blok bytových domů.

Dominanta – přírodní či stavební prvek, v místě nejvýznamnější. Zpravidla se jedná o kostel, významnou budovu, sochu či kašnu. Vytváří významný orientační bod.

Historické jádro – jedná se o původní sídlo, součástí bývá náměstí s kostelem a okolní původní zástavbou. Náměstí vytváří významný setkávací bod.

Urbanistická osa – linie, která vytváří strukturu sídla. Původ může být nahodilý nebo záměrný. Může se jednat o významnou ulici vedoucí k významnému cíli nebo ji může vytvářet vodní tok.

Pohledová osa – vizuální kontakt s dominantami, je vytvořen záměrně. Bývá tvořen budovami nebo alejí stromů.

Měřítko – poměr dvou velikostí, obvykle se jedná o lidské měřítko. Větší měřítko přitahuje větší pozornost.

Rytmus – pravidelné opakování prvků, které vnáší řád. Příkladem může být stromořadí.

Terén – výškové uspořádání podle terénního reliéfu. Terén má různý sklon a tvar, může být konkávní nebo konvexní. Výrazně ovlivňuje prostorové uspořádání, zejména uliční síť, tvar zástavby a pohledové cíle. Výrazný vliv má na povětrnostní podmínky, zastínění a image sídla.

Symetrie – souměrnost, opakem je asymetrie.

(Rozmanová a kol. 2015, 4).

Uzel – významné setkávací body, vysoká koncentrace obyvatelstva.

Bariéra – významné omezení v území. Fyzické bariéry nám znemožňují prostup, řadíme mezi ně vodní toky, hradby nebo dálnice. Vizuelní bariéry nám znemožňují vidět, co se za objektem nachází.

(Anonym 2017, 5).

Kontrast – rozdílnost, která je dána architektonickým slohem, rozdílným materiálem nebo jinou nepřiměřenou skutečností.

4.5.3 Koncepce veřejné infrastruktury

4.5.3.1 Dopravní infrastruktura

Letecká doprava

Letiště se dělí na civilní a vojenská, dále mají statut mezinárodních nebo vnitrostátních letišť (§24 zákona č. 439/2006 sb., o civilním letectví).

Letecká doprava v tvorbě koncepcí představuje významné výškové a hlukové limity. Rozvoj sídla je na leteckou dopravu fixován, obzvlášť u mezinárodních letištních ploch.

Železniční doprava

Železniční doprava může být jak osobní, tak nákladní. Výhody jsou především v kapacitě osob, možnosti velkého nákladu a je využívána především na dlouhé vzdálenosti. V České republice rozeznáváme dva druhy železnic, celostátní a regionální. (§3 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách).

Významnost železničních drah a uzlů má určitý vliv na budoucí rozvoj sídel. V intravilánu obce vytváří železniční stanice významný uzel pro setkávání osob ale i prostupní bariéru. Limitou v území je především ochranné pásmo železnice, které je stanoveno na 60 m od osy krajní koleje.

Silniční doprava

Silniční doprava tvoří významný vstup do tvorby koncepce územního rozvoje. Dělí se na několik kategorií.

Dálnice jsou určené pro mezinárodní a meziregionální dopravu. Pro tvorbu koncepce je důležité brát v potaz ochranné pásmo 100 m od osy přilehlého jízdniho pásu. Dálnice vytváří významnou neprostupnou bariéru v území (§4 a §30 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích).

Silnice jsou stěžejní pro systém dopravní sítě a rozdělují se dále na několik kategorií. Silnice I. třídy jsou určeny pro dálkovou přepravu. Silnice II. třídy obvykle spojují krajská nebo okresní města a silnice III. třídy obsluhují jednotlivé obce v daném regionu (§5 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích).

V intravilánu sídla nazýváme vozovku místní komunikací. Místní komunikace I. třídy slouží jako sběrné (B), vytváří tak hlavní koridory pro průjezd automobilů sídlem. II. třída místních komunikací slouží jako obslužné (C), umožňují nezbytnou dopravní obslužnost. Zklidněné komunikace (D) se nazývají jako místní komunikace III. třídy, obsahují pěší a obytné zóny (§6 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích).

Účelové komunikace slouží pouze k dopravním potřebám majitelům pozemků (§7 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích).

Doprava v klidu

Odstavování vozidel je součástí dopravního provozu. Auta po většinu času stojí na místě, zabírají poměrně velkou plochu a odstavena jsou na více místech v sídle během dne, záleží na individuálních potřebách (Litman 2006, 46).

Parkovací plochy jsou v tvorbě koncepce složitým prvkem, jejich kvantitu je třeba stále zvyšovat, většinou na úkor veřejných prostranství, což není žádoucí. Parkovací plochy by měly být vymezovány tak, aby obsazenost byla co nejvyšší, obsluhovaly co nejvíce objektů a zároveň byly bezpečné a umožňovaly vsak dešťové vody. Nejmodernější řešení dopravy v klidu je využívat co nejvíce alternativních způsobů dopravy a minimalizovat individuální automobilovou dopravu (Litman 2006, 46).

Lodní doprava

V řešeném území se nenachází žádný významný vodní tok, nenachází se tedy v území žádná infrastruktura. Proto se tato rešerše tímto druhem dopravy nezabývá.

Veřejná hromadná doprava

Veřejná hromadná doprava je tvořena především autobusy, tramvajemi, podzemní dráhou a trolejbusy. Každý dopravní prostředek má své nároky a svou efektivitu provozu, která je závislá na rozloze a počtu obyvatel v sídle nebo regionu.

Systémy veřejné dopravy se navrhují jako síť. Síťový efekt je tvořen uzlovými body, vytvářející propojení jednotlivými druhy veřejné dopravy. Zejména v rozptýlených sídlech je síť efektivnější, než pokud je sídlo obslouženo jednotlivými linkami (Dodson J. a kol. 2011, 47).

Pěší doprava

Pěší doprava je základem pro budování udržitelné mobility. Pěší komunikace jsou navrhovány tak, aby zajistily dostatečnou prostupnost území a respektovaly základní potřeby obyvatel, tedy obsluhovaly významná místní centra uvnitř sídla. Trasy nesmí být příliš klikaté, zbytečně zdlouhavé nebo fyzicky náročné. Jen tak lze zajistit, aby byly atraktivní pro obyvatele a ty je využívaly jako formu dopravy. Vhodné je umístování podél významných parterů nebo jako součást rekreačních zón. Šíře a materiál pěších cest by měly být navrhovány vzhledem k četnosti chodců, významu a respektovat bezbariérové řešení a bezpečnost provozu (Sedlák R. 2008, 48).

Cyklistická doprava

Cyklistická doprava je využívána pro rekreační a dopravní účely. Pro tyto účely je využíváno především cyklistických tras. V intravilánu se mohou vyskytovat cyklistické pruhy přímo v hlavním dopravním prostoru nebo cyklostezky v přidruženém prostoru (Kučerková 2009, 11).

Cyklistická doprava se vyznačuje jednoduchým přístupem ke všem cílům uvnitř sídla. Využití cyklistické dopravy je stále častější, cyklistické kolo začíná být chápáno jako regulérní dopravní prostředek, čemu napomáhá fakt, že jej mohou využívat i lidé kteří nevlastní řidičské oprávnění. Výhody jsou především v nulových nákladech na dopravu, ochrana životního prostředí, mobilita, podpora zdraví nebo snížení dopravní vytiženosti (Litman T. a kol. 2009, 32).

4.5.3.2 Technická infrastruktura

Technická infrastruktura zahrnuje liniové stavby a zařízení, obsluhující urbanizované prostory. Odběratelům zajišťují přísun, výrobu, skladování nebo odsun látky nebo energie, kterou potřebujeme ke kvalitnímu životu. Stav technické infrastruktury ovlivňuje hygienické podmínky v území, příznivé životní prostředí a hospodářský růst (Šrytr P. a kol. 2011, 31).

- Materiálové – vodovody, kanalizace, svoz a likvidace odpadu, produktovody,
- energetické – elektrická energie, plynovody, teplovody,
- přenos informací – kabelové, rádiové spoje.

Liniové stavby představují inženýrské sítě, jejich vedení je závislé na mnoha faktorech. Tyto faktory jsou například druh zástavby, morfologie terénu, velikost a tvar sídla, hustota a tvar systému místních komunikací včetně vedení železnice nebo výskyt výrobních a průmyslových areálů (Šrytr P. a kol. 2011, 31).

Inženýrské sítě jsou v drtivé většině vedeny ve veřejném prostoru a mají své ochranná pásma, které je nutno respektovat a významně tak mohou ovlivnit rozvoj sídla a tvorbu koncepcí.

4.5.3.2 Veřejná občanská vybavenost

Jedná se o funkční složku velkého rozsahu. Její úroveň, kapacita a poloha má výrazný vliv na kvalitu života v sídle. Dělí se na veřejnou a soukromou. Veřejná je spravována a zřizována orgánem veřejné správy, soukromou vlastní soukromí podnikatelé nebo podniky. Velký vliv na občanskou vybavenost mají ekonomické, sociální a demografické indikátory v území (Šindlerová V. 2020, 12).

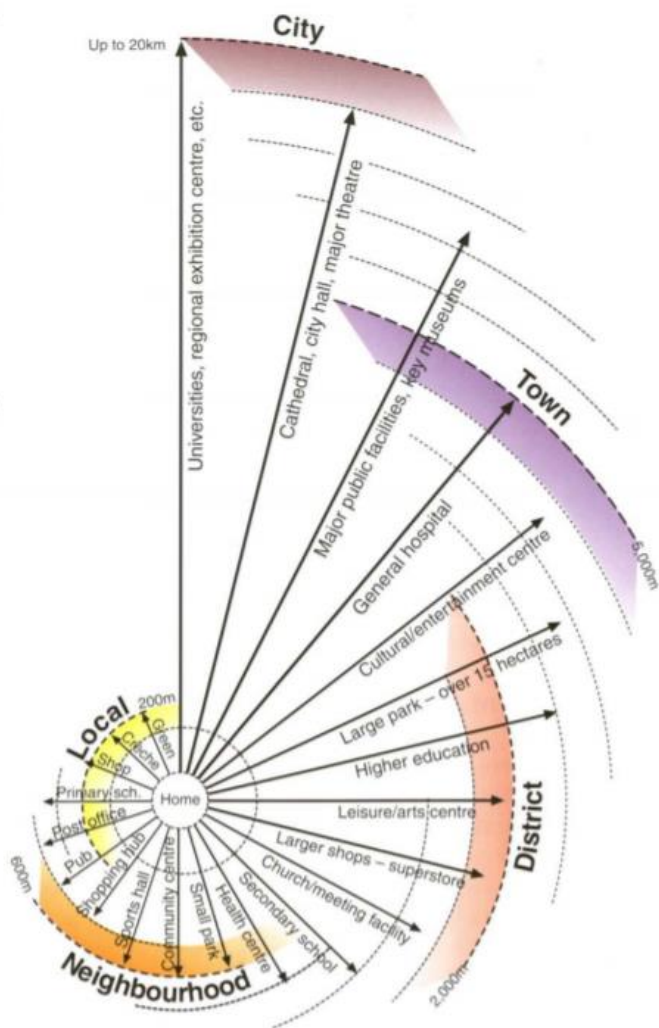
Veřejná občanská vybavenost	Podkategorie
Školství a výchova	Mateřské školy, základní školy, gymnázia, střední odborné školy.
Kultura	Divadla, kina, koncertní sály, kulturní domy, výstaviště, galerie, muzea, knihovny, kongresová centra.
Tělovýchova a sport	Tělocvičny, dětská hřiště, velkoplošná hřiště, sportovní stadiony, plavecké bazény, víceúčelové hřiště, sportovní areály.
Zdravotnictví	Ambulance, polikliniky, lékárny, nemocnice, léčebné ústavy.
Sociální péče	Domovy pro seniory, noclehárny, domovy s pečovatelskou službou, azylové domy, dětské domovy.
Nevýrobní služby	Hřbitovy, krematoria, veřejné WC.
Správa a administrativa	Banky, soudy, veřejná správa, pošty.
Civilní obrana	Věznice, složky IZS, kryty.

Tabulka 4: Druhy občanské vybavenosti (Šindlerová V. 2020, 12)

Na každé odvětví občanské vybavenosti jsou kladeny jiné nároky na dostupnost od místa pobytu. Ne všechnu občanskou vybavenost využívá každý a pravidelně. Můžeme ji tedy rozdělit na občanskou vybavenost místní, okrskovou, oblastní a městskou. Dostupnost se označuje jako docházková vzdálenost, udává se v metrech nebo v minutách.

Possible facility – Catchment population		
4–10km radius City facilities	Stadium	City
	Cathedral	City
	City hall	City
	Theatre	City
2–4km District or Town	Sports centre	25,000–40,000
	District centre	25,000–40,000
	Library	12,000–30,000
	Health centre	9,000–12,000
600–600m Neighbourhood	Community offices	7,500
	Community centre	7,000–15,000
	Pub	5,000–7,000
	Post office	5,000–10,000
150–250m Local hubs	Primary school	2,500–4,000
	Doctor	2,500–3,000
	Corner shop	2,000–5,000

This chart is indicative and is based upon city-scale urban areas. Catchments will vary in specific areas.



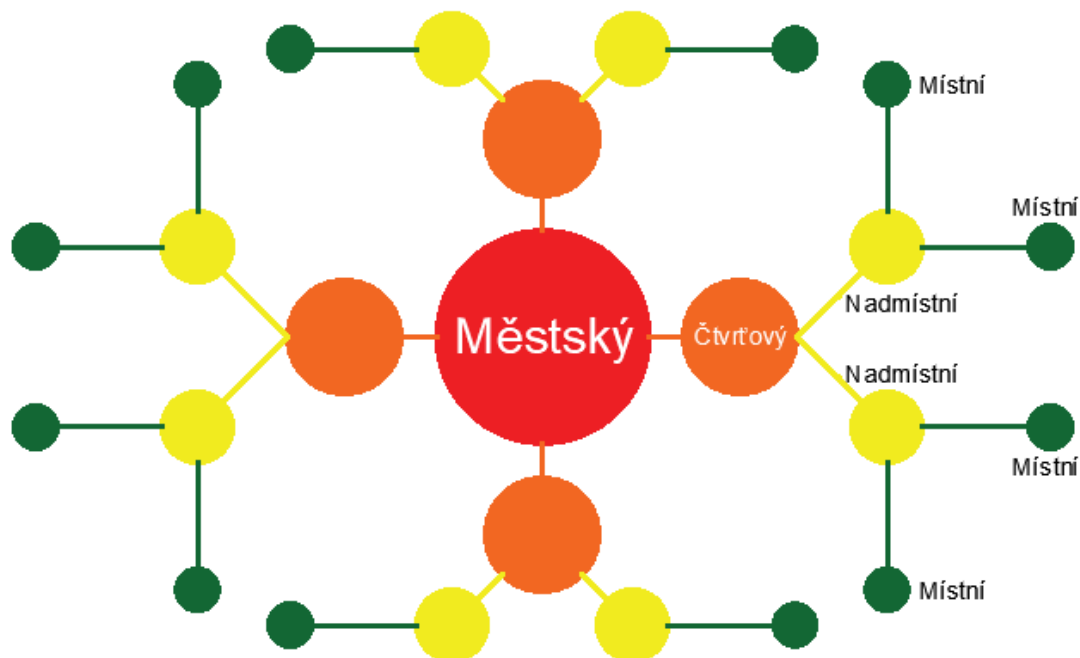
Obrázek 3: Doporučená dostupnost občanské vybavenosti (Wright A. 2005)

4.5.3.4 Veřejné prostranství

Veřejné prostranství je základní prvek sídla. Ve veřejném prostranství dochází k společenské soudržnosti, kdy se potkávají lidé různých skupin, ras, náboženství, věku a pohlaví. Do kategorie veřejného prostranství patří náměstí, parky, pozemní komunikace, tržnice, návsi a veřejná zeleň. Veřejný prostor musí být pro návštěvníka dobře čitelný a přehledný, neměl by lidem bránit v pohybu a být bezpečný. Každé veřejné prostranství je specifické a lidé ho vnímají různě. V poslední době je na veřejné prostranství brán velký zřetel, kdy se dostává do popředí zájmu a čím dál více je využíváno k trávení volného času a k rekreaci (Durdík P. 2013, 17).

V intravilánu je důležitý systém veřejných prostranství. Tento systém obsahuje určité provázání jednotlivých veřejných prostorů. V zásadě se jedná o gradaci významnosti veřejných prostorů směrem k centru sídla. Na charakter veřejných prostranství má vliv funkční využití, skladba a intenzita využívání. Funkční typy veřejných prostranství dělíme na dopravní, shromažďovací, reprezentativní, rekreační a obchodní. Skladba spolu s intenzitou využívání určuje významnost v tomto systému.

System je velice důležitý pro fungování sídel a zajištění všech potřeb obyvatel. Změny, které mají na tento systém vliv, mají zpravidla dlouhodobý význam a pokud se v budoucnu stanou problémové, je složité je napravit (Šindlerová V. 2009,13).

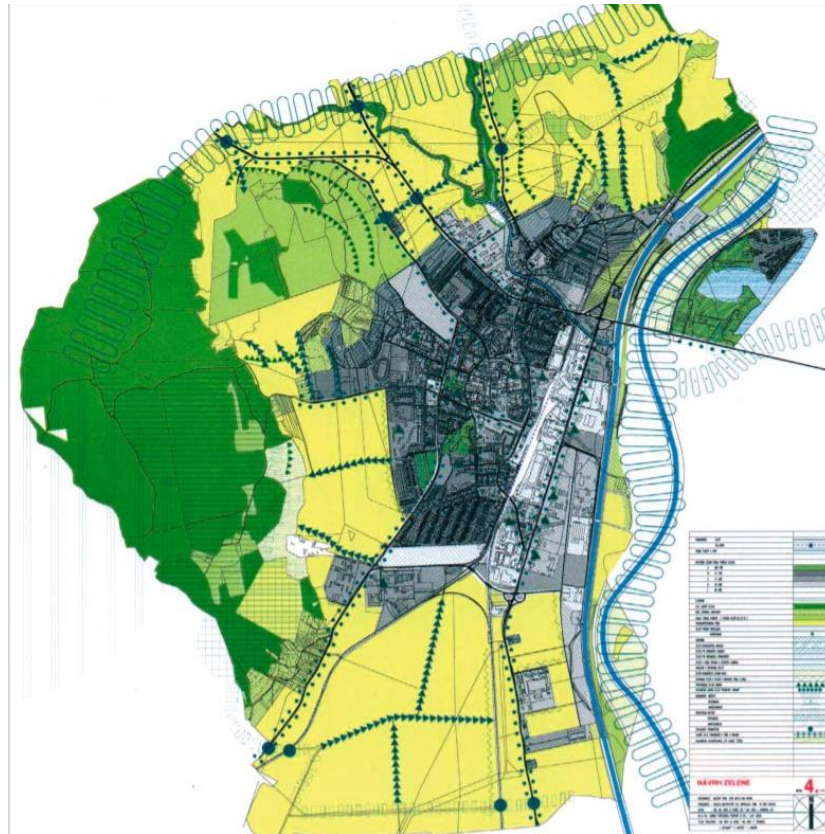


Obrázek 4: Hierarchie veřejných prostranství

4.5.4 Koncepce uspořádání krajiny

Krajina je část území, která je vytvořená činností přírodních a kulturních faktorů. Je nezbytnou součástí sídla, územní plán tak neřeší pouze zastavěné území, ale i nezastavěné území vně sídla. Hlavním úkolem je krajinu chránit, zachovat biodiverzitu živočišných a rostlinných druhů a nezastavovat ornou půdu vysoké kvality. Je třeba zachovat důležité funkce krajiny, estetický vzhled, cestní síť, rekreaci v krajině a reprodukční schopnost (Fingerová R. a Špalková H., 2013, 15).

Koncepce uspořádání krajiny nám vymezuje plochy s rozdílným způsobem využití, ÚSES, ochrana před erozí a povodněmi, hodnoty v území, rekreaci apod. (příloha č.7 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti).



Obrázek 5: Koncepce uspořádání zeleně územního plánu Nove Mesto nad Váhom (Kováč B. a Komrska J.,1998)

Kategorie zvláště chráněných území

- Národní parky,
- chráněné krajinné oblasti,
- národní přírodní rezervace,
- přírodní rezervace,
- národní přírodní památka,
- přírodní památka.

Zvláště chráněná území rozlišujeme na velkoplošná a maloplošná. Mezi velkoplošné řadíme národní parky a chráněné krajinné oblasti. Ostatní zvláště chráněné území označujeme jako maloplošné, přičemž minimální nebo maximální rozlohy území nejsou stanoveny (§19 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny).

Základní pojmy

ÚSES – územní systém ekologické stability, propojený systém přírodních a přírodě blízkých ekosystémů, které udržují rovnováhu. Dělíme jej na místní, regionální a nadregionální územní systém ekologické stability. Je tvořen biocentrem a biokoridorem. Biocentrum umožňuje trvalou existenci ekosystému, pokud zaujímá

stanovenou minimální velikost. Oproti tomu biokoridor zajišťuje migraci živočišným druhům a vytváří tím migrační síť (Anonym, 8).

Krajinný ráz – jedná se o přírodní, kulturní a historické památky, které je nutné chránit před negativními vlivy, které by mohly snížit jeho estetickou a přírodní hodnotu. Jako prvky krajinného rázu se označují remízky, stromořadí, dominanty v krajině nebo pohledově exponovaná místa (§12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny).

Významné krajinné prvky – mezi tyto prvky patří vodní toky, rybníky, lesy, památné stromy apod., tyto prvky je nutné chránit a vážit si jejich estetické a přírodní hodnoty (Anonym, 8).

Prostupnost krajiny – důležitou vlastností krajiny je její prostupnost. Krajina nesmí sloužit jako bariéra a je třeba vytvářet kvalitní cestní síť nejen pro osoby, ale i pro živočišné druhy. Pro živočišné druhy se vymezují koridory ÚSES, pro osoby cesty zpevněné i nezpevněné, popř. cyklistické stezky (Anonym, 43).

Natura 2000 – soustava území, kde se vyskytují nejvzácnější a nejohroženější živočišné a rostlinné druhy. Tato území jsou respektována státy Evropské unie směrnicí o ptácích a směrnicí o stanovištích. Směrnice tak vymezují ptačí oblasti a evropsky významné lokality (NATURA 2000 2006, 21).

4.6 Udržitelný rozvoj

Udržitelný rozvoj spočívá v uspokojení potřeb současné generace a zároveň zachování zdrojů pro potřeby budoucích generací. Udržitelný rozvoj je zahrnut do cílů územního plánování, kde jsou zmiňovány pilíře udržitelného rozvoje, tedy ekonomický, environmentální a sociální. Pilíře udržitelného rozvoje se dostávají do vzájemného konfliktu, proto je nutné je zkoordinovat, aby byly vyvážené. Udržitelný rozvoj je v popředí zájmu od konce 20. století, kdy snaha o ekonomický růst začala negativně ovlivňovat kvalitu životního prostředí (Markvart, 44).

Při pobytu v sídle máme dojem, že stav životního prostředí ovlivňujeme přímo, projevuje se v reálném čase a působí pouze na blízké okolí sídel. Je ovšem třeba si uvědomit, že změny klimatu a stavu životního prostředí mají delší trvání, než kalendářní rok nebo desetiletí a mohou ovlivnit i okolní regiony. Stav populace bude mít v příštích letech exponenciální vývoj a je třeba při urbanizaci a zakládání nových sídel respektovat požadavky krajiny. Jen tak můžeme v budoucnu zajistit úrodnou zemědělskou půdu, biologickou rozmanitost nebo funkčnost ekosystémů. Příkladem může být využívání přírodních zdrojů. V deštných amazonských pralesech je pravidelně získáváno dřevo neudržitelným hospodářským způsobem (Seto K. C. a Pandey B. 2019, 28).

Aby bylo město udržitelné, je třeba vytvořit funkční systém veřejné hromadné dopravy, využívat obnovitelných zdrojů energie, vytvořit kvalitní hospodářskou

základnu uvnitř sídla a dbát na dobrou dostupnost občanské vybavenosti (Gamesby R. 2015, 35).

Hlavním dokumentem, který zajišťuje a hovoří o udržitelném rozvoji je Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR, rozvržen v 6. kategoriích. (Ministerstvo životního prostředí 2021, 27)

Kategorie	Cíle
Lidé a společnost	Rodina a komunita, práce, nerovnosti, vzdělání, zdraví, kultura.
Hospodářský model	Hospodářské instituce, výzkum, vývoj a inovace, hospodaření se zdroji, infrastruktura, veřejné finance.
Odolné ekosystémy	Krajina a ekosystémové služby, biologická rozmanitost, voda v krajině, péče o půdu.
Obce a regiony	(sub)urbanizace, regionální nerovnosti, rozvoj komunit, kompetence veřejné správy, adaptace na změnu klimatu.
Globální rozvoj	ČR jako globální hráč, koherence politik.
Dobré vládnutí	Demokratičnost vládnutí, dlouhodobá efektivita vládnutí.

Tabulka 5: ČR2030 (Ministerstvo životního prostředí)

4.6.1 Problémy udržitelného rozvoje území

Zastavování území – suburbanizace

Aktuální trendy zástavby individuálního bydlení a logistických center mají negativní dopady na využití území a nerespektují koncept udržitelného rozvoje. Bydlení individuální se realizuje na okraji sídel, tzv. na zelené louce a tím dochází k záboru kvalitních orných půd. Logistické a výrobní areály jsou umístovány poblíž dopravní infrastruktury, přičemž v rámci udržitelného rozvoje by bylo vhodnější umístění na plochách brownfieldů. Hlavním důvodem, proč se tak děje, jsou investiční náklady, které jsou při výstavbě na zelené louce nižší než při přestavbě brownfieldu (Maier K. a kol. 2012, 18).

Nadměrné využívání zastavěného území

Při dodatečném zvyšování počtu bytových jednotek dochází k nárůstu obyvatel. Na tento nárůst není dimenzována veřejná infrastruktura. Dochází k přetížení dopravní infrastruktury, jak pozemních komunikací, tak dopravy v klidu, kdy v místě vytěžování není dostatečný počet parkovacích míst. Přetížení se týká i technické infrastruktury, kdy může docházet například k přetížení kanalizace. Občanská vybavenost může dosáhnout maxima svých kapacit, to se týká například

mateřských a základních škol. Dalšími negativy může být estetická úroveň místa, kdy ve veřejném prostranství ubývá zeleně, míst pro rekreaci nebo sdružování. V neposlední řadě jsou ovlivněny také hygienické podmínky v sídle, kdy se zvyšuje prašnost, hluk nebo snižuje proslunění veřejného prostoru (Maier K. a kol. 2012,18).

Snižování využití zastavěného území

Důvody snížení atraktivity zastavěného území mohou být různé, například odchod významného podniku. Lidé migrují do atraktivnějších míst a důsledkem je změna věkové struktury přistěhovaného obyvatelstva nebo jejich postavení ve společnosti. Negativně ovlivněny jsou především objekty v tomto území, kdy se snižuje četnost a kvalita jejich údržby (Maier K. a kol. 2012,18).

Nadměrná funkční specializace a koncentrace

K tomuto jevu dochází v jednom místě, kdy je rozvoj omezený pouze na jedno odvětví nebo odvětví, které je výjimečné. Přetížení dopravní infrastruktury, dlouhá docházková vzdálenost, znečišťování ovzduší v místě nebo vysoké náklady na dopravu jsou problémy tohoto využití území (Maier K. a kol. 2012,18).

Fragmentace krajiny

Jedná se o dělení území liniovými stavbami nebo plochami větší rozlohy. Ty vytvářejí bariéry v území, které není možné překonat nebo jen s obtížemi. Tyto bariéry jsou nepříznivé jak pro obyvatele, tak pro živočichy. Řešením je budování podchodů a ekoduktů (Maier K. a kol. 2012,18).

Problematické umístění citlivých funkcí

Umístění ploch bydlení poblíž funkcí, které produkují hygienickou zátěž je narušují. To může vést dokonce k zániku zdroje této zátěže nebo potřebě vynaložení finančních prostředků k minimalizaci dopadů hluku na okolí (Maier K. a kol. 2012,18).

5. Analytická část

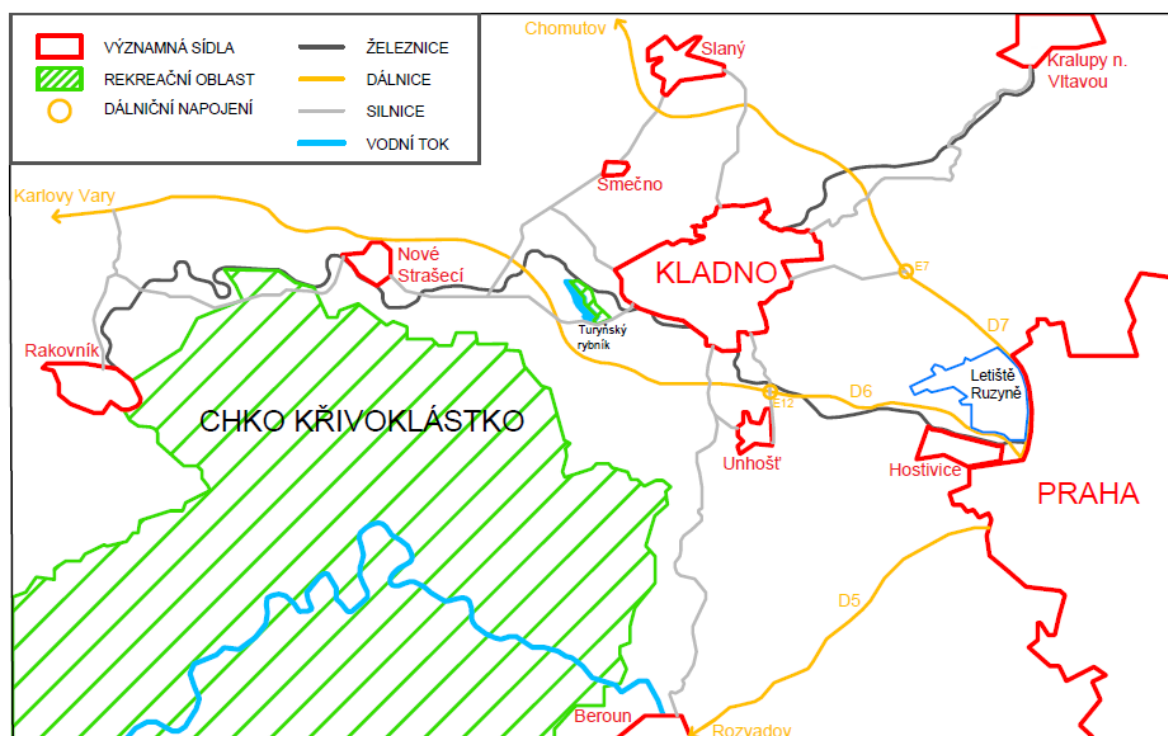
5.1 Širší vztahy

Kladno leží vzdušnou čarou 14 km severozápadně od hlavního města Prahy. Svírají ho dálnice D6 a D7, označována také jako R7. Spojení doplňuje síť Pražské integrované dopravy. Linky směřují do zastávek Praha – Veleslavín a Praha – Zličín. Autobusovou dopravu doplňuje železniční trať č. 120 směřující do stanice Praha – Masarykovo nádraží. Kladno výrazně ovlivňuje Letiště Václava Havla, které je významným zaměstnavatelem ve více oborech a vytváří logistický uzel světového významu. Nedaleko odtud se nachází další významný zaměstnavatel, kterým je logistické centrum Amazon v Dobrovízi. Do hlavního města míří také spousta studentů, především na střední a vysoké školy.

V okrese Kladno žije téměř 170 tis. obyvatel, mnoho z nich žije v obcích Smečno, Slaný a Unhošť. Z těchto sídel mnoho lidí dojíždí právě do Kladna za různými účely.

Západně od Kladna se nachází rekreační oblast CHKO Křivoklátsko, kam převážně v letních měsících vyráží mnoho obyvatel za turistikou a kanoistikou. V těsné blízkosti Kladna se rozprostírá Turyňský rybník, který vytváří další rekreační uzel, především turistický a cyklistický.

V okolí Kladna se vyskytují další sídla, které jsou v hierarchii sídel níže než Kladno. Do této skupiny sídel můžeme zahrnout Rakovník, Beroun ale i Nové Strašecí nebo Kralupy nad Vltavou.



Obrázek 6: Širší vztahy

5.2 Historický vývoj Kladna

Počátky vzniku

První zmínky o Kladně jsou datovány z první poloviny 14. století, kdy se na území nacházely tři tvrze. Původně se jednalo o 7 jednotlivých vesnic, které se později spojily v jeden celek (Pecinovský J. 2016, 36). Vývoj Kladna do této doby nebyl příliš významný. Podle stabilního katastru z roku 1840 můžeme zjistit, že v Kladně bylo pouze několik málo stavení, která byla umístěna na dnešní třídě T. G. Masaryka a na dnešním náměstí Starosty Pavla a v přilehlých ulicích (Anonym 1840, 42).



Obrázek 7: Třída T. G. Masaryka 1910

Nález černého uhlí a založení oceláren

Kladensko bylo původně zemědělským regionem, to se ovšem změnilo objevením černouhelné sloje. Nálezcem byl horník Jan Váňa, který 1. listopadu 1846 našel mocnou uhelnou sloj. Pojmenována byla Kateřina – Josefa (Sládečkovo vlastivědné muzeum, 41).

V roce 1889 podnikatel Karl Wittgenstein založil Poldinu huť a nazval ji po své ženě Leopoldě (Strojírny Poldi a. s., 40). Tím vzrůstal počet obyvatel, kteří sem přicházeli za prací zejména do dolů a později také do hutí. V tu dobu Kladno procházelo bytovou krizí, to vedlo k potřebě nové výstavby domů a bytů pro horníky a hutníky.



Obrázek 8: Vojtěšská huť, později huť Koněv

V první polovině 19. století se rozvoj města soustředil na výstavbu obytných čtvrtí, kde byl kladen důraz na občanskou vybavenost, zejména škol, obchodů a hostinců. Začaly vznikat čtvrti v blízkosti tehdejších dolů (důl Bresson a důl Engerth) (Němec a Hájek 2018 ex. Řach J. 1967, 37).

Koncem 19. století se začaly rychle rozvíjet Kročehlavy zásluhou dolů a hutí. Byla tu zřízena církevní škola, vystavěn nový pivovar a rybník, který zde vytváří pomyslné centrum (Hájek R. 2013, 5). Kladno se tedy rozšířilo jihovýchodním směrem (čtvrť Štěpánka) a také k dolu Amálie (Habešovna) (Němec A. a Hájek R. 2018, 37).

Po bytové krizi ve 30. letech 20. století se výstavba domů přerušila, město ovšem zakoupilo zemědělské pozemky mezi dolem Max a vsí Rozdělov. (Němec a Hájek 2018 ex. Pozemková kniha, Katastrální pracoviště Kladno, 37). Na již zmíněných zemědělských pozemcích bylo vytvořeno místo pro nové sídliště s vysokou kapacitou bytových jednotek na únosné půdě, která nebyla dosud poddolována a byla napojena na železnici (Němec a Hájek 2018 ex. Pozemková kniha, Katastrální pracoviště Kladno, 37).

Po vzniku protektorátu Čechy a Morava se v Kladně usadilo mnoho nacistických pohlavárů. Pro výstavbu saského typu bylo vybráno území nad jižním svahem Sítenského údolí, jižně od nynější zástavby tzv. německé domky (Němec a Hájek 2018 ex. Steinsdörfer R. 1942, 37).

Poldina huť začala vzkvétat, její vzestup byl způsoben světovými válkami, kdy dodávala tolik potřebnou kvalitní ocel. Vyráběla výrobky do celého světa a stala se průmyslovou ikonou. Ke konci války byla Poldovka bombardována, především ze strategických důvodů a národnosti majitele. V roce 1947 došlo ke sloučení Kladna s okolními vsi. Jednalo se o Rozdělov, Kročehlavy a Dubí (Němec a Hájek 2018 ex. Šimůnek R. 2007, 37).

Poválečný stav

Poválečný stav v Kladně nebyl oproti jiným průmyslovým městům v Evropě nijak katastrofální. Problémem byla ale další bytová krize, kdy se do tohoto území stěhovali další a další horníci a hutníci. Řešením mělo být zastavění již zmiňované zemědělské půdy v západní části sídla (Rozdělov), kde mělo vzniknout sídliště. Plán na výstavbu sídliště obsahoval 1150 bytových jednotek pro 5000 obyvatel. Vystavěno bylo dále 6 věžových domů. Vzniklo tak sídliště, které zahrnuje obchodní dům (Siréna) s náměstím, vodojemem a mezi věžáky další budovy občanské vybavenosti ((Němec a Hájek 2018 ex. Soka Kladno 1946, 37).



Obrázek 9: Rozdělovské věžáky



Obrázek 10: Sídlíště 9. května

V 70. letech 20. století byla Poldi na svém vrcholu, kdy zaměstnávala až 22 000 lidí. S tímto navýšením pracovních sil začala výstavba bytových domů. Vzniklo tak největší sídliště v Kladně, pojmenované 9. května. Celkem šlo o výstavbu, která byla rozdělena na Okrsky, které byly číslovány 0-4. Číslo znamenalo pořadí výstavby. Sídlíště bylo dokončeno v 80. letech (Hájek R. 2013, 39).

V této době také došlo na sloučení obcí Hnidousy a Motyčín s Kladnem. Tato myšlenka měla své kořeny již v roce 1949. To se ale podařilo až v roce 1980 pod názvem Švermov. (Hájek R. 2008, 38).

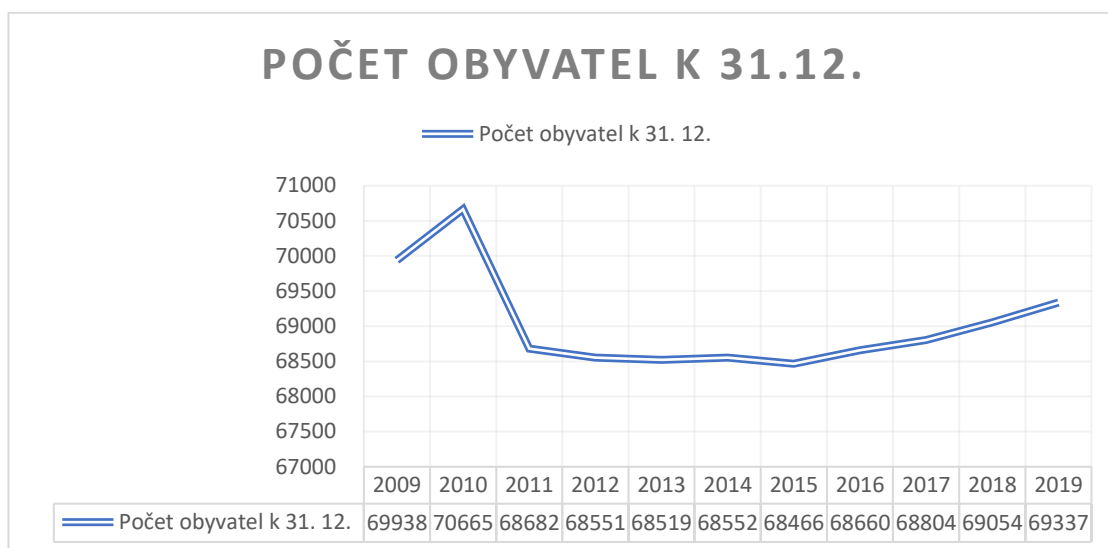
Kladno po pádu železné opony

Po pádu komunistického režimu se toho na Kladně hodně změnilo. Ocelárna Poldi po privatizaci byla rozprodána a následně zkrachovala. Budovy oceláren začaly chátrat.

Začaly se stavět hlavně rodinné domy v okolí Starého Rozdělova, Švermova a v Podprůhoně. Sídlí bylo doplněno o občanskou vybavenost podél Americké ulice a o obchodní centra. Vznikla také rekreační lokalita Sletíště určena primárně pro sport.

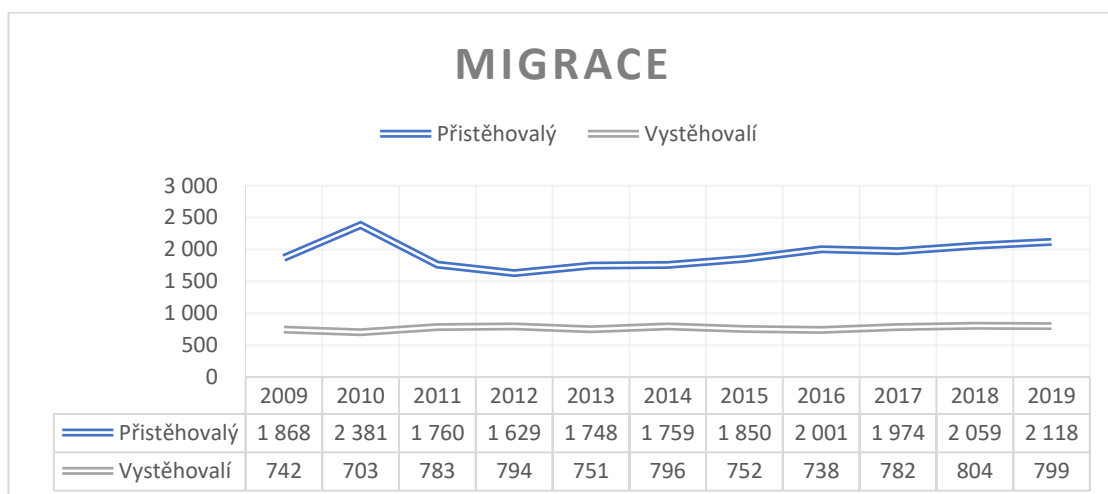
V jižní části města vznikla další průmyslová zóna Kladno – Jih. Zde sídlí několik firem, pro které je tato lokalita žádaná vzhledem k dostupnosti dvou dálnic a mezinárodního letiště Václava Havla v Praze.

5.3 Sociodemografická analýza ve správním území Kladno



Obrázek 11: Počet obyvatel k 31.12. (ČSÚ)

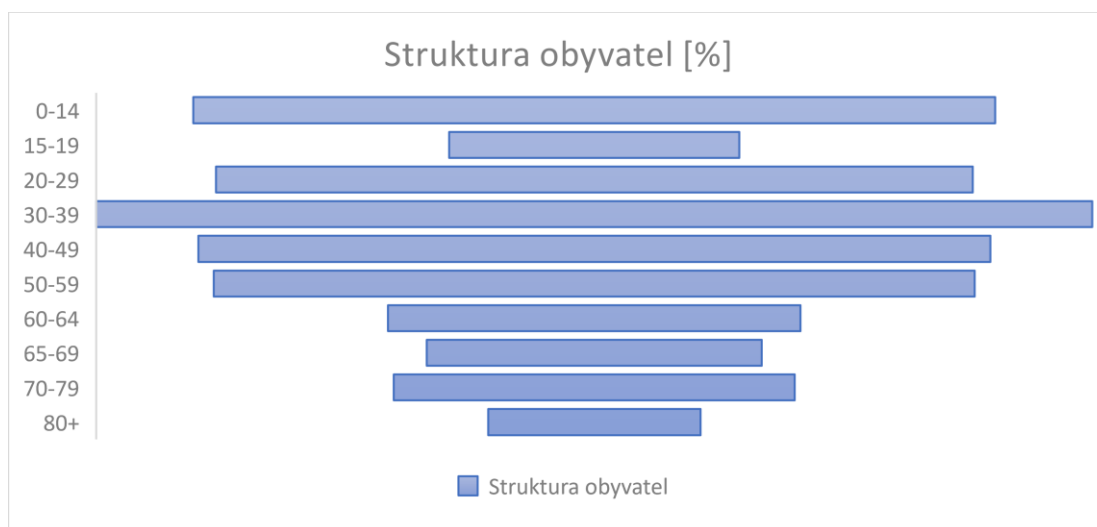
Kladno je největší město v počtu obyvatel ve Středočeském kraji. Počet obyvatel se drží těsně pod hranicí 70 tisíc a v posledních letech vykazuje malé přírůstky. Městská část Kročehlavy je nejlidnatější s necelými 35 tisíci obyvatel. S předpokládaným nárůstem obyvatel je třeba vymezovat nové plochy pro bydlení, ale i občanskou vybavenost a zvyšovat kapacitu dopravní a technické infrastruktury, pokud stávající kapacita není naplněna.



Obrázek 12: Migrace (ČSÚ)

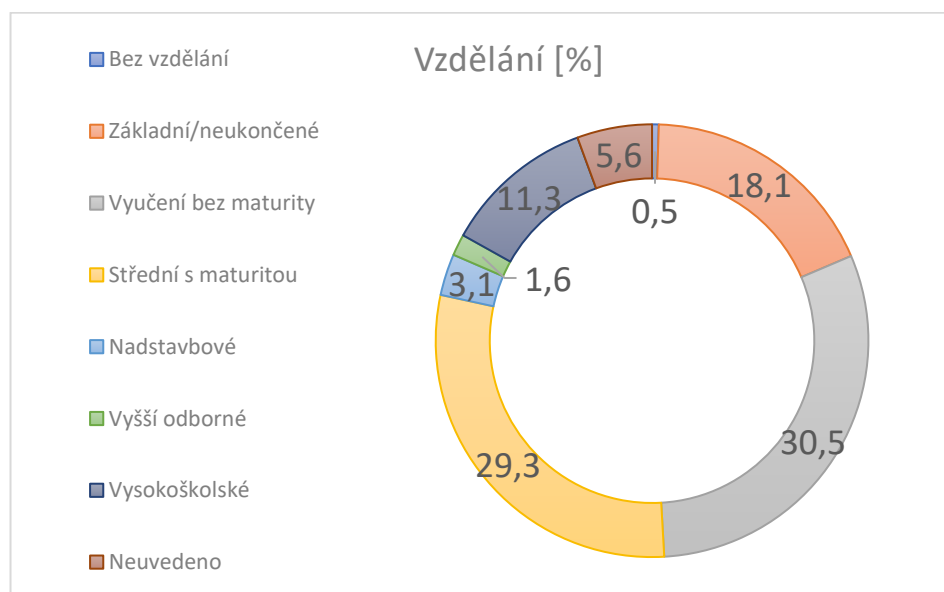
Na změny v počtu obyvatel má vliv především migrace. Saldo migrace získáme výpočtem rozdílu přistěhovalých a vystěhovalých obyvatel. Někdy se vyjadřuje též jako index atraktivity sídla. V případě Kladna jsou počty přistěhovalých obyvatel vyšší než obyvatel vystěhovalých. Důvodem je atraktivní poloha sídla a dobrá dostupnost do hlavního města Prahy. Přírozený přírůstek je vyrovnaný a pohybuje se

lehce pod hranicí jednoho tisíce. Přirozený přírůstek získáme výpočtem rozdílu narozených a zemřelých obyvatel.



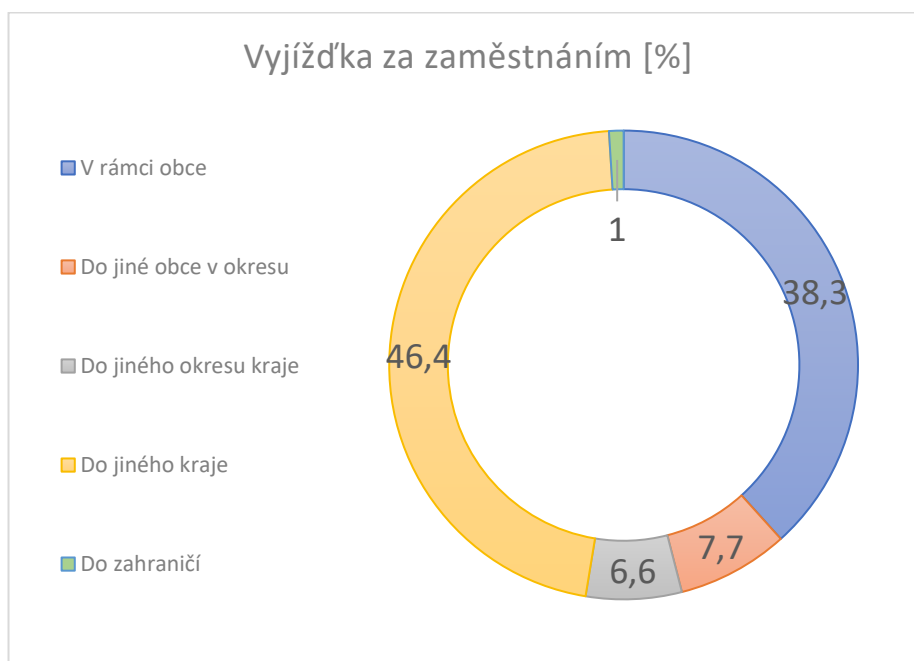
Obrázek 13: Struktura obyvatel (ČSÚ, SLDB 2011)

Struktura obyvatel vyznačuje vysoké množství obyvatel ve věku 0-14 let. To znamená určitý nápor na mateřské a základní školy v území. Nejpočetnější skupinou jsou obyvatelé ekonomicky aktivní vytvářející rodiny ve věku 30-39 let. To vytváří poptávku po bydlení ale i občanské vybavenosti nebo krátkodobé rekreaci, například dětských hřišť. 10,61% obyvatel jsou starší 70 let. Což je více než ve Středočeském kraji. V budoucnu tedy bude třeba zajistit sociální služby pro seniory, včetně domovů důchodců. V potaz je třeba brát také stárnutí tzv. Husákových dětí a dalších silných ročníků.



Obrázek 14: Vzdělání obyvatel (ČSÚ, SLDB 2011)

Modus nejvyššího dokončeného vzdělání je učební obor bez maturity. V území by tedy měla být základna pro využití těchto učebních oborů. To vzhledem k tradici průmyslového Kladna nepředstavuje větší problémy. Následuje vzdělání ukončené střední školou s maturitou. Tito obyvatelé by měli mít uplatnění v sekundární a terciální sféře světového hospodářství. Vysokoškolské vzdělání dokončilo téměř 7 tisíc obyvatel. To má určitý vliv na vyjížďku z obce za zaměstnáním.



Obrázek 15: Vyjížďka za zaměstnáním (ČSÚ, SLDB 2011)

Dle SLDB 2011 vyjíždělo za zaměstnáním 13 325 obyvatel, přičemž toto číslo za 10 let jistě vzrostlo. Za zaměstnáním vyjíždí v Kladně celkem 46,4 % obyvatel do jiného kraje, přičemž v drtivé většině jde o Hlavní město Prahu. Tato suma je téměř shodná s obyvateli, kteří dokončili vysokou školu. Je tedy žádoucí klást důraz na řešení dopravního řešení, zejména na ty druhy dopravy, které výrazně neznečišťují životní prostředí. Na toto tvrzení vhodně reaguje návrh na modernizaci železnice směrem do Prahy. Druhou nejvyšší zastoupenou skupinu představují vyjíždějící v rámci obce. Tyto obyvatelé mají pracoviště v jiné základní sídelní jednotce uvnitř sídla než trvalý pobyt. V tomto směru je třeba modernizovat a efektivně využívat síť městské hromadné dopravy.

5.4 Územní plán Statutárního města Kladna

Nabytí účinnosti 20. 6. 2018

Pořizovatel:

Statutární město Kladno, oddělení architektury, územního plánování a rozvoje města

Zpracovatel:

ARCHIS

Doc. ing. arch. Ivan Horký, DrSc. č. autorizace ČKA 00 662

Ing. Petr Kohoutek Ing. Václav Jetel, Ph.D. Ing. Václav Jetel st. Ing. Kamila Svobodová, Ph.D. Ing. Pavla Žídková RNDr. Tomáš Kuras, Ph.D. Bc. Eva Linhartová

ZMĚNY Č.1B

Zpracovatel Ing. arch. Milan Gál IMAG Architekt, s.r.o. červen 2015

ZMĚNY Č. 1C

Zpracovatel Ing. arch. Marek Bečka duben 2018

Územní plán Statutárního města Kladna v úplném znění vymezuje zastavěné území obce k 1. 11. 2015, základní koncepci rozvoje území města, ochranu a rozvoj jeho hodnot. Dále urbanistickou koncepci, koncepci veřejné infrastruktury, koncepci uspořádání zeleně a další kapitoly dle prováděcího právního předpisu.

Grafické znázornění územního plánu obsahuje urbanistickou koncepci, která je rozdělena na dvě části, funkční využití území a prostorové uspořádání území. Koncepce veřejné infrastruktury je rozdělena do tří zpracovaných listů, tedy koncepce dopravní infrastruktury, koncepce technické infrastruktury a koncepce občanského vybavení a veřejných prostranství. Posledním grafickým zpracováním koncepcí je koncepce uspořádání krajiny. Další grafické zpracování je vyhotoveno dle prováděcího právního předpisu (Územní plán Kladno 2018, 49).

5.5 Základní koncepce rozvoje území města, ochrana a rozvoj jeho hodnot

Koncepce rozvoje území města stanovuje pouze zásady, které jsou spíše obecného charakteru a blíže nespécifikují jednotlivé priority v oblasti rozvoje města. Tyto zásady definují správní rozdělení Kladna na nižší městské části a katastrální území, navýšení počtu obyvatel o necelých 8 tisíc obyvatel v časovém období 15 let. V územním plánu se dále uvádí, že respektuje stávající dědictví a hodnoty města, zachovává stávající urbanistickou a architektonickou strukturu s kompozicí města. Zachovává estetickou úroveň s krajinným rázem města, který navazuje na okolní krajinu. Zastavitelné plochy a plochy přestavby jsou vymezeny tak, aby významně nenarušovaly urbanistickou koncepci a koncepci uspořádání krajiny v řešeném území.

V této kapitole jsou stanoveny i zásady urbanistické koncepce, které jsou sděleny v následujících bodech:

- Návaznost zastavitelných ploch a ploch přestavby na sousedící plochy se stejným funkčním využitím,
- posílit centrum města pomocí přestavby Vojtěšské huti,
- dopravní obslužnost zkvalitnit modernizací železničního tělesa včetně zdvoukolejnění, výstavby nových železničních stanic, a propojení dálnic D6 a D7,
- rozvoj smíšeného bydlení s přímou návazností na železnici,
- vymezení zastavitelných a přestavitelných ploch individuálního a hromadného bydlení,
- návaznost ploch občanského vybavení na plochy veřejné infrastruktury,
- plochy pro výrobu a službu navrženy poblíž ploch se stejnou funkcí, snaha o vymezení ploch v souladu se skutečným využitím.

Hodnoty v územním plánu jsou členěny podle kapitol na kulturní, přírodní a civilizační. Mezi kulturní hodnoty územní plán zařazuje nemovité kulturní památky a objekty v památkovém zájmu, dominanty a plochy veřejné zeleně ve veřejném prostranství. Přírodní hodnoty tvoří krajinný ráz, lesní pozemky, půdní fond, chráněná území a další. Civilizační hodnoty jsou dále děleny na dopravní a technickou infrastrukturu, která se nachází v řešeném území (Územní plán Kladno 2018, 49).

5.6 Urbanistická koncepce

V hlavních výkresu urbanistické koncepce – využití území jsou znázorněny plochy s rozdílným způsobem využití. V textové části pak specifikuje hlavní využití, možnosti dalšího využití, nepřipustné využití a využití za předem stanovených podmínek, které musejí být dodrženy na funkčních plochách, pro které jsou definovány.

Územní plán vymezuje celkem 7 typů charakterů zástavby, které jsou definovány v hlavním výkrese urbanistické koncepce – prostorové uspořádání území. Tyto charaktery však nejsou vymezeny pro celé zastavěné území sídla. Jsou tak vymezeny transformační území, kde charaktery budou upřesněny podrobně v regulačních plánech nebo v územních studiích.

Charakter zástavby	Podmínky charakteru
Území s ochranou urbanistických a architektonických hodnot	1NP + PP / 0,1 KZ
Nízkopodlažní kompaktní zástavba městského typu	Rodinné domy: 2NP + PP / 0,2 KZ Bytové domy: \leq 3NP / 0,2 KZ
Kompaktní zástavba městského typu	\leq 4NP / 0,1 KZ
Městská obytná zástavba středněpodlažní	\leq 5NP / 0,5 KZ
Bytová zástavba vysokopodlažní	\leq 8NP / 0,5 KZ
Rozvolněná zástavba městského typu nízkopodlažní	Rodinné domy: \leq 2NP + PP / 0,65 (0,45) KZ Bytové domy: \leq 3NP + PP / 0,65 (0,45) KZ
Rozvolněná zástavba městského typu středněpodlažní	Rodinné domy: \leq 2NP + PP / 0,55 (0,25) KZ Bytové domy: \leq 5NP / 0,55 (0,25) KZ

Tabulka 6: Podmínky prostorového uspořádání (Horký I. 2018, 49)

Charaktery jsou vymezeny dle struktury zástavby, ochrany krajinného rázu a ochraně urbanistických a architektonických hodnot. Nové stavby, přestavby a rekonstrukce musejí respektovat daný charakter okolní zástavby, např. výšková hladina, měřítko, materiálové řešení.

Charakter definuje koeficient zeleně (KZ) a podlažnost budov, kdy pro každý charakter je vymezen minimální podíl zeleně ku celkové ploše pozemku a maximální počet nadzemních podlaží, které mohou být doplněny o podkrovní části budov, pokud je tak stanoveno. Koeficient zeleně a maximální podlažnosti mohou mít své výjimky nebo další omezení podle způsobu využití daných ploch nebo ploch sousedících (Územní plán Kladno 2018, 49).

5.6.1 Rozdělov

Starý Rozdělov v jižní části tvoří zástavbu individuálního bydlení s charakterem nízkopodlažní kompaktní zástavby městského typu, která obklopuje veřejné prostranství s architektonickými a urbanistickými hodnotami. Nachází se zde železniční stanice doplněna o plochy pro sport a tělovýchovu. Touto zástavbou prochází významná místní komunikace, kde územní plán vymezuje plochy smíšené obytné městské doplněné o plochu veřejné občanské vybavenosti, která je primárně určena pro školství. Západně a severozápadně od této plochy veřejné občanské vybavenosti se mění charakter zástavby, definován jako rozptýlená zástavba městského typu nízkopodlažní. Uprostřed Starého Rozdělova je vymezena plocha komerční občanské vybavenost, tvoří ji převážně autosalony. Východně od ulic Doberská a Vašíčkova se zástavba mění převážně na bydlení hromadné. Toto území se nazývá Zippeho kolonie a charakter je definován jako městská obytná zástavba středněpodlažní. Rozdělovské sídliště je doplněno dalšími školskými zařízeními, maloobchody, sociálními službami nebo státní správou. Dominantou Rozdělova ale i celého sídla jsou Rozdělovské věžáky, lemující Vítěznou třídu, sloužící jako hlavní dopravní osa směřující do centra města. Hranice Rozdělova vede až k vedení železničního dráhy. Železnice je ze západního okraje lemována zástavbou individuálního bydlení v lokalitách Bresson a Letná. Na jihovýchodním okraji Rozdělova se rozprostírá rozsáhlý sportovní areál Sletišť, který nabízí širokou škálu aktivit a sportovních hřišť. Toto území se tak stává hlavní rekreační oblastí pro celé sídlo a významným uzlem. Území disponuje kvalitní dopravní infrastrukturou. Nachází se zde další železniční stanice Kladno-Rozdělov s přímým spojením do hlavního města Prahy, kterou doplňuje přílehlá dálnice D6. Městská hromadná doprava je v dostupné docházkové vzdálenosti v celém území.

V severní části Starého Rozdělova jsou vymezeny zastavitelné plochy pro individuální bydlení, které jsou součástí nynější zástavby nízkopodlažních rodinných domů. V návaznosti na tyto zastavitelné plochy je vymezena i zastavitelná plocha hromadného bydlení s charakterem středněpodlažní městské rozvolněné zástavby. Menší zastavitelné plochy a plochy přestavby jsou umístěny i u železniční stanice Kladno-Rozdělov a v severní části Bressonu, kde doplňují plochy přestavby smíšeného městského bydlení větších rozměrů. Ve Starém Rozdělově je vymezena plocha přestavby pro budoucí supermarket s plochou parkoviště. Zastavitelné plochy sportovišť jsou umístěny v okolí bývalého hotelu La Park v jihozápadní části sídla. Tato plocha je v návaznosti na sportovní areál Sletišť a okolní rekreační zázemí (Územní plán Kladno 2018, 50).

5.6.2 Centrum

Centrum města Kladna je pomyslně tvořeno obchodní třídou T. G. Masaryka, které spojuje Náměstí Svobody a Náměstí Starosty Pavla. V urbanistické koncepci je plocha centra daleko větší. Náměstí Starosty Pavla má mnoho funkcí, od reprezentativní, shromažďovací, obchodní i dopravní. Náměstí Svobody slouží

především městské hromadné dopravě a rekreaci. Přilehlé soubory budov jsou vymezeny jako smíšené obytné městské bez definovaného charakteru, který bude definován vypracováním regulačního plánu 1, do jehož řešeného území patří i přilehlé okolí třídy T. G. Masaryka a celé centrum města.

Severně, v údolí od historického jádra se nachází lokalita Podprůhon, tvořena čistě zástavbou rodinných domů venkovského charakteru. Na horizontu druhé strany údolí, v lokalitě s názvem Ostrovec se nachází soubory bytových a rodinných domů s různými charakterem zástavby, doplněny o rozlehlou zahrádkářskou kolonii s přímou návazností na stejně zvanou železniční stanici. Ve východní části se nachází městský hřbitov, který je nově doplněn o veřejné prostranství parkové zeleně. V západní části centra se nachází vilová zástavba rodinných domů, zvaná jako Habešovna s charakterem nízkopodlažní kompaktní zástavby městského typu. Jedná se o nejcennější lokalitu na trhu s nemovitostmi v Kladně, kde je možné využít jak rekreačního potenciálu, tak snadné dostupnosti do centra města. V centru města, jižně od historického jádra se nachází park Sítenské údolí, který slouží především k rekreaci místních obyvatel. Pro přerušení bariéry v podobě tohoto údolí je zde vystavěn most, který spojuje centrum s lokalitou Sítná a vytváří hlavní dopravní osu ve směru sever – jih. Sítná představuje pro město jakési sekundární centrum, kde je situováno rozsáhlé veřejné prostranství, kulturní dům, vysoká škola a další objekty veřejné a komerční občanské vybavenosti obklopené vysokopodlažní zástavbou bytových domů. Lokalita, která se nachází v jihovýchodní části městského centra se skládá převážně ze zástavby bytových domů, doplňují ji plochy smíšeného městského bydlení podél významných místních komunikací. Území se vyznačuje pestrostí veřejné i komerční občanské vybavenosti.

Územní plán vymezuje zastavitelné plochy v části Podprůhon, kde doplňují stávající plochy bydlení. Tyto plochy jsou vymezeny také na Ostrovci spolu s plochami hromadného bydlení, kde navazují z části na dosavadní zástavbu bytových domů sídliště Vojtěcha Lanny. Ostrovec je dále doplněn o plochy přestavby pro výrobu a služby nebo pro smíšené obytné bydlení a zastavitelnou plochu pro hřbitov, která je určena pro jeho budoucí rozšíření. V centru města severně od Vojtěšské huti se nachází plochy přestavby hromadného bydlení, nacházející se v centru veřejné občanské vybavenosti. U železniční zastávky Kladno-město, kde je rozhodování o využití území podmíněno vypracováním regulačního plánu je vymezena rozlehlá plocha přestavby smíšeného městského bydlení. Nejdůležitější plocha přestavby se vyskytuje na Vojtěšské huti, jedné z nejméně využitých ploch s vysokým potenciálem do budoucna. Nynější brownfield se nachází přímo v centru města a jeho revitalizace může mít výrazný vliv nejen na historické centrum, ale i na celé sídlo (Územní plán Kladno. 2018, 50).

5.6.3 Kročehlavy

Kročehlavy se nachází v jižní části řešeného území a můžeme je rozdělit na 4 hlavní lokality. Zástavbu rodinných domů v severní části, tzv. Staré Kročehlavy. Nové Kročehlavy jsou tvořeny vysokopodlažní zástavbou bytových domů. Jedná se o sídliště, které bylo vystavěno v druhé polovině 20. století pro dělníky podniku Poldi. Tyto dvě obytné lokality doplňuje centrum komerční občanské vybavenosti v západní části Kročehlav. Z jihu na výše zmíněné dvě lokality navazuje průmyslová zóna Kladno – jih.

Staré Kročehlavy slouží čistě k individuálnímu bydlení převážně kompaktní zástavby nízkopodlažního městského charakteru. Tento typ zástavby postupně navazující na centrum města lemují ulici Milady Horákové až k vlakovému nádraží, kde vzniká lokalita Výhybka. Poblíž Sítenského údolí se nachází zástavba tzv. německých domků. Tato lokalita je vymezena jako území urbanistickými a architektonickými hodnotami. Územní plán zde vymezuje i bydlení hromadné doplněné o veřejnou občanskou vybavenost určenou pro školství. Nové Kročehlavy, tedy vysokopodlažní zástavba bytových domů je tvořena převážně pravidelnou sítí místních komunikací. Zástavbu doplňuje veřejná občanská vybavenost, především školských zařízení. Ve východní části se vyskytuje občanská vybavenost komerční, navazující na lesopark Bažantnice, která slouží obyvatelům tohoto sídliště jako rekreační zázemí pro trávení krátkodobých volnočasových aktivit. Soubory budov pro komerční občanské vybavení v západní části Kročehlav jsou využívány jako obchody s potravinami, elektrozařízeními, čerpací stanice a jiné. V jižní části Kročehlav se nachází průmyslová zóna Kladno – Jih, kde sídlí významní zaměstnavatelé v sídle, především dánská společnost Lego, vyrábějící dětské stavebnice. Dále jsou zde stavebniny, pekárny a další výrobní služby.

Územní plán vymezuje rozlehlou zastavitelnou plochu smíšeného městského bydlení západně od vedení železniční dráhy u železniční stanice Kladno a severně od zástavby rodinných domů ve Starých Kročehlavech, kde navazuje na stabilizované výrobní plochy. Poblíž této plochy je vymezena přestavbová plocha pro sport u Kročehlavského rybníka. V návaznosti na lesopark Bažantnice a nákupní centrum Oaza jsou vymezeny zastavitelné plochy pro smíšené obytné městské bydlení, hromadné bydlení, sport a tělovýchovu a komerční občanskou vybavenost. Zastavitelné plochy pro výrobu a výrobu se službami jsou součástí v průmyslové zóně Kladno – jih (Územní plán Kladno 2018, 50).

5.6.4 Švermov

Odlehlá městská část v severní části řešeného území, vznikla sloučením Hnidous a Motyčína. V této části dominuje zástavba rodinných domů. Středobodem a významným uzlem v této lokalitě je Havlíčkovo náměstí, tvořeno především smíšenými obytnými plochami. Tyto plochy také doplňují významné místní komunikace, které v území prochází. V centru této lokality rodinné domy vytváří nízkopodlažní kompaktní zástavbu městského typu, kterou obaluje rozptýlená

nízkopodlažní zástavba. V jižní části je vymezena maloplošná zástavba středněpodlažních bytových domů a rodinných domů s ochranou urbanistických a architektonických hodnot, nazývána Korea. Ta navazuje na průmyslovou zónu Kladno – východ. Území je doplněno veřejnou občanskou vybaveností pro sport a školství. Tuto městskou část převážně obklopuje orná půda, což není pro sídlo typické.

Územní plán ve Švermově nejvíce umisťuje zastavitelné plochy individuálního bydlení, navazující na zástavbu na Koreji a dále v severní části Motyčina. V centru Motyčina a u švermovského hřbitova jsou vymezovány plochy přestavby individuálního bydlení. Největší rozlohu smíšené obytné plochy zaujímá v územním plánu zastavitelná plocha mezi hlavním kladenským hřbitovem a Motyčínem, její celková rozloha činí 53 hektarů. Zde by měla vzniknout středněpodlažní rozvolněná zástavba. Součástí bude i přímé napojení na železnici, vznikne zde železniční stanice Na Rovinách. V severní části Švermova jsou vymezeny plochy přestavby pro smíšené městské bydlení a výrobu se službami (Územní plán Kladno 2018, 50).

5.6.5 Dubí, Dříň, Vrapice

V těchto městských částech zástavbu tvoří především bydlení individuální, v městské části Dubí přiléhají k významné místní komunikaci smíšené obytné plochy. Na Dříňi je vymezena rozvolněná nízkopodlažní zástavba, oproti Dubí a Vrapicím, kde se vyskytuje nízkopodlažní kompaktní zástavba městského typu. V těchto územích nejsou vymezeny plochy pro sport nebo veřejná prostranství parkové zeleně. Plochy veřejné a komerční občanské vybavenosti jsou vymezeny pouze v minimálním rozsahu. Převážnou část tohoto území je tvořena průmyslovou zónou Kladno-východ, kterou tvoří plochy výroby. V městských částech Dubí a Vrapice je zajištěna dobrá docházková vzdálenost na železniční stanice.

Koncepce vymezuje individuální bydlení poblíž železničního tělesa v městských částech Dubí a Vrapice, navazující na stávající zástavbu. Plochy výroby a plochy pro výrobu a služby jsou vymezovány v průmyslové zóně Kladno – východ v areálu bývalého podniku Poldí Kladna ale i podél silnice I/61. poblíž městského krematoria (Územní plán Kladno 2018, 50).

5.7 Koncepce veřejné infrastruktury

5.7.1 Dopravní infrastruktura

Kostru dopravní infrastruktury tvoří nepravidelný kříž místních komunikací charakteru B. Jmenovitě jde o ulice Vítězná, Cyrila Boudy, Kročehlavská, Unhošťská, Na Kopci, Generála Klapálka a další. Tyto sběrné komunikace obsluhují sídlo a zajišťují plynulost tranzitní dopravy. Charaktery ulic jsou různé, určuje je především dopravní zatížení, funkce nebo poloha. V sídle se vyskytují i zklidněné komunikace, třída T. G. Masaryka slouží jako pěší zóna, vjezd automobilové dopravy je možný pouze na výjimku pro zásobování.

Sídlo je napojeno na dva železniční koridory. Trať č. 120 obsluhuje koridor Praha – Kladno – Rakovník. V řešeném území jsou součástí tratě stanice Kladno a Kladno – Rozdělov. Trať č. 093 zajišťuje dopravní spojení Kladno – Kralupy nad Vltavou. Zde územní plán vymezuje nové stanice, které doplňují stávající Kladno – město, Kladno – Ostrovec, Kladno – Švermov, Kladno – Dubí a Kladno – Vrapice.

Pro dopravní obsluhu v intravilánu je zřízena podnikem ČSAD MHD Kladno síť městských i regionálních linek autobusové dopravy. Dopravní podnik obsluhuje region až 50 linkami, z toho 16 městské hromadné dopravy. Tento systém veřejné dopravy je také napojen na Pražskou integrovanou dopravu.

Silniční doprava

V řešeném území ve východní části Kročehlav se vymezuje územní plán propojení dálnic D6 (Praha–Karlovy Vary) a D7 (Praha–Chomutov). Návrh počítá s výstavbou nového koridoru silnice I/61 a dvou kruhových křižovatek. V územním plánu je přejímán ze Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Ze ZÚR Středočeského kraje jsou dále vymezeny koridory pro vedení silnice II/238 přes Vojtěšskou hut' a silnici II/118 u železniční stanice Kladno. Silnice II/238 je vyznačena za účelem snížení dopravního zatížení v centru města, zejména nákladní dopravy. Silnice II/118 řeší nové napojení na uliční síť a mimoúrovňové křížení s vedením železniční koridoru.

Pro vyloučení nákladní dopravy v centru města je vymezena místní komunikace v Průmyslové zóně Kladno – východ. Nákladní dopravě tak bude umožněn nájezd na silnici I/61 přes Dřív.

V koncepci je také vymezeno několik přeložek místních komunikací, tyto přeložky nijak neovlivňují koncepci dopravy, jedná se většinou o změnu na okružní křížení místních komunikací.

Železniční doprava

Koncepce vymezuje modernizaci a zdvojkolejnění dráhy č. 120 v jižní části řešeného území. Tato stavba zefektivní dopravní dostupnost do Hlavního města Prahy, ale i na Letiště Václava Havla, kam mnoho obyvatel dojíždí za zaměstnáním.

Vedení drážního tělesa doplní dvě nově vybudované stanice. Jedna na rozmezí Rozdělova a centra města, obsluhující sportovní areál Sletiště a jeho okolí. Druhá bude přímo navazovat na zastavitelnou plochu smíšeného bydlení mezi centrem města a Švermovem. Primární funkcí této stanice bude obsluha právě této plochy. Četné železniční vlečky v průmyslových zónách, které jejich vlastníci již nepoužívají, jsou vymezeny ke zrušení.

Městská hromadná doprava

Územní plán vymezuje novou zastávku městské hromadné dopravy ve východní části městského centra, konkrétně v ulici Huťská. Nové zastávky hromadné dopravy mohou být vymezeny v regulačním plánu nebo územní studii. Územní plán dále vymezuje točnu pro autobusy v severní části Švermova.

Pěší doprava a cyklistická doprava

Přes vedení drážního tělesa jsou vymezená pěší propojení pro překonání této bariéry v území. Nacházejí se v lokalitě Bresson a u nově navržené železniční stanice Na Rovinách.

Návrh vymezuje síť cyklotras a cyklostezek, umístěné především v extravilánu obce na lesních a polních cestách. V intravilánu obce jsou cyklotrasy kombinované se stezkami pro chodce.

Doprava v klidu

Návrh vymezuje několik ploch pro odstavení vozidel a také víceúrovňové parkovací plochy. Víceúrovňové parkoviště jsou součástí železničních stanic Kladno – město a nové stanice Sletiště. Pod autobusovým nádražím v centru města by měly být taktéž vystavěny podzemní garáže.

Parkoviště návrh vymezuje většinou jako součást zastavitelných ploch a ploch přestavby. Budou tak součástí využívání těchto ploch, například parkoviště ve Starém Rozdělově, které obsluhuje vymezenou plochu přestavby komerční občanské vybavenosti (Územní plán Kladno 2018, 51).

5.7.2 Technické infrastruktura

Koncepce technické infrastruktury je rozdělena na zásobování vodou, energetiku, elektronické komunikace a odpadové hospodářství. Vedení těchto koridorů a ploch je umístěno zejména ve stávajících trasách, především kvůli ochranným pásmům.

Významným vstupem do koncepce je vymezení koridoru technické infrastruktury ve východní části Kročehlav. Vymezení zpřesňuje koridor vyznačený v Politice územního rozvoje ČR pro zásobování elektrickou energií. ÚP dále ruší vedení elektrického nadzemního vedení v lokalitě Na Rovinách a Podprůhon. V rozvojových plochách je nutné kanalizaci navrhovat jako oddílnou. Dešťové vodě musí být umožněn vsak, popř. musí být vystavěna nádrž na retenci dešťové vody. Splaškové vody jsou odváděny do dvou ČOV ve Švermově a ve Vrapicích (Územní plán Kladno 2018, 49).

5.7.3 Občanská vybavenost a veřejné prostranství

Koncepce vymezuje plochy občanské vybavenosti, které se dále dělí na plochy hřbitova, komerční, sportu a tělovýchovy a veřejné infrastruktury. Plochy občanské vybavenosti jsou již detailně popsány v části urbanistická koncepce.

Součástí veřejných prostranství jsou plochy pro chodce, cyklisty, dopravu a sídelní zeleň, kde umožňují umístění prvků městského mobiliáře. Koncepce navrhuje plochy přestavby a zastavitelné plochy veřejných prostranství. Jejich plocha je většinou zanedbatelná a není významným vstupem do koncepce rozvoje sídla (Územní plán Kladno 2018, 49).

5.8 Koncepce uspořádání krajiny

V řešeném území se nachází několik chráněných přírodních ploch, včetně ÚSES, Nature 2000, památných stromů nebo zvláště chráněných území.

Okolní krajina Kladna je převážně tvořena pozemky určených k plnění funkcí lesa, jako lesy hospodářské a lesy zvláštního určení. V severozápadní části se nachází přírodní park Džbán. Pozemky zemědělského půdního fondu jsou vymezeny v malém rozsahu. Územní systém ekologické stability je vymezen ve všech úrovních, nadregionální, regionální a lokální. Biocentra a biokoridory jsou součástí lesních společenstev, nacházejí se poblíž hranic řešeného území. Biokoridory zajišťují prostupnost krajiny pro živočichy a rostliny. ÚP dále zajišťuje prostupnost pro hospodářské účely a obyvatele. Územní plán řeší snižování fragmentace krajiny, kdy navrhuje prostupnost v určených lokalitách pro pěší a cyklisty. V koncepci nejsou vymezeny žádné plochy pro ochranu před povodněmi, naopak jsou vymezena poddolovaná území, jejichž výměra je značná. Nacházejí se především v severní části území, včetně zastavěného území (Územní plán Kladno 2018, 49).

6. Výsledky

6.1 Odvozená koncepce z územního plánu Kladna

Dle přílohy č. 1 je patrné, že v mé odvozené koncepci z platného územního plánu vymezují dvě hlavní jádra, lokální jádra a tzv. central park. Tyto velkoplošná jádra jsem doplnil o maloplošná jádra místního významu. Dále vymezují plochy převážujícího způsobu funkčního využití. Obytnou zástavbu dělím na plochy bydlení individuálního a hromadného. Občanskou vybavenost nerozlišuji podle druhu na veřejnou a komerční, jak je obvyklé, ale pouze jako občanskou vybavenost blíže nespecifikovanou a občanskou vybavenost pro sport. Plochy průmyslu rozdělují jako územní plán podle způsobu skutečného využití na výrobu a výrobu se službami. Mimo zastavěné území vymezují plochy lesů a zemědělské plochy.

Centrum sídla je tvořeno smíšenou městskou plochou. Z této skutečnosti předpokládám, že smíšená městská plocha bydlení vytváří městská jádra. Koncepcí definuji sídlo jako monocentrické, což je demonstrováno i v základní koncepci rozvoje, kdy posilňuje jeho význam pomocí přestavby Vojtěšské huti. V koncepci vymezují historické jádro ve středu sídla, je tak nejvýše položeným jádrem v hierarchické struktuře a navazuje na něj uliční síť, která dále rozprostírá město do všech světových stran. Plocha smíšeného městského bydlení se rozprostírá až do Starých Kročehlav. Územní plán vymezuje historické jádro mnohem větší, než jak jej ve skutečnosti stanovuje jeho charakter. Historické jádro a jeho význam v sídle lze přirovnat k Praze, které je svým významem monocentrické ku Středočeskému kraji. Ten představuje přilehlé části města Kladna. Praha tak svým významem přitahuje pozornost pro obyvatele Středočeského kraje.

Dalším jádrem v pořadí hierarchické struktury je druhé hlavní jádro umístěné v lokalitě Na Rovinách v přímé návaznosti na železnici. Jako hlavní jádro jej považuji vzhledem ke své rozloze a stejnému způsobu funkčního využití jako historické jádro, tedy smíšeného městského bydlení. Menší plochy smíšeného městského bydlení definuji jako lokální jádra. Ty jsou umístěny převážně v okrajových částech zastavěného území. Převážná část jich jsou tvořena zastavitelnými plochami, z čehož usuzuji, že koncepce vykazuje určité známky polycentrického rozvoje, který ale v koncepci není dostatečně uplatňován. V grafické části dále vymezují jádro zvané Central park. Park je primárně využíván pro krátkodobou rekreaci a je obklopen budovami s různým funkčním využitím. Na základě jeho významu v sídle a výskytu ploch převážně občanské vybavenosti pro kulturu a školství se tak stává dalším jádrem, doplňující hlavní historické jádro.

Jádra místního významu jsou v hierarchii umísťují nejnižší, pouze obsluhují jednotlivé plochy bydlení, v nich jsou umístěny. Jedná se především o lokální jádra, která jsou tvořena veřejným prostranstvím doplněná o obchod nebo pohostinství.

Rozdělov definuji jako městskou část převážně pro střední až vyšší třídu obyvatelstva, kde je zajištěna občanská vybavenost především v oblasti školství. Jedná se o jednu z nejvyhledávanějších lokalit k bydlení právě kvůli rekreačnímu potenciálu,

kdy se nejedná pouze o sportovní areál Sletišť, ale i přilehlé lesní plochy. Přidanou hodnotou této lokality je výborná dostupnost do hlavního města Prahy. Zajištěna je jak železnicí, tak nedalekou dálnicí D6. Lokalita je velmi závislá na centru města, což dokazuje přetížení Vítězné třídy automobily a autobusy městské hromadné dopravy. Dopravní situace je taktéž způsobena dojížděnkou do Kladna z okolních sídel, především Slaného, Nového Strašecí a okolí.

Kročehlavy slouží primárně k bydlení, kde se vyskytuje bohaté zastoupení veřejné a komerční občanské vybavenosti pro naplňování základních potřeb obyvatel. V mezilehlých prostorech bytových domů se nachází mnoho ploch sídelní zeleně a veřejných prostranství. V lokalitě se nachází nejvýznamnější zaměstnavatel v sídle. Pro rekreaci je zde vymezen lesopark Bažantnice.

Švermov je oddělená městská část. Vyznačuje se vyváženou proporcí bydlení, komerční a občanské vybavenosti ale naopak zde schází významní nebo drobní zaměstnavatelé. Tím se páteřní komunikace stává velmi vytěžovanou, k tomu přispívají i dojíždějící z okolních sídel. Oproti ostatním městským částem Švermov není obklopen lesními pozemky, rekreační potenciál v okolní krajině je tak nižší než v ostatních částech sídla.

Městské části Dubí, Dřín a Vrapice mají podobné problémy a charakteristické rysy. Lokality jsou dlouhodobě postiženy nepovedenou restrukturalizací podniku Poldi a území tímto chátrá. Není zde naplňován princip trvale udržitelného rozvoje, území vykazuje nepříznivé životního prostředí a vysokou míru nezaměstnanosti. Obyvatelé jsou často z nižších sociálních tříd, převážně romského původu. Vyskytuje se zde mnoho nelegálních ubytoven a narůstá obchod s chudobou. Městské části vykazují špatnou pěší dostupnost do historického centra. Důvodem je bariéra v podobě průmyslové zóny ale i nedostatečná kvantita a atraktivita pěší infrastruktury. Mnoho místních obyvatel je zaměstnána v sekundéru, tedy v blízkosti těchto lokalit.

Koncepce nijak nespécifikuje významnost nebo hierarchii jednotlivých stabilizovaných ploch místních komunikací. Hierarchie a druhy jsou vymezeny pouze pro nově navrženou dopravní infrastrukturu. V odvozené koncepci jsem vymezil kostru významných komunikací a železnici.

6.2 Podnět k návrhu koncepce

Při návrhu koncepce územního plánu jsem se inspiroval analýzou města americkým teoretickým urbanistou Kevinem Andrewem Lynchem. Ten ve svém nejznámějším díle *Obraz města* (1960) definuje podobu města 5 fyzickými prvky.

Tím prvním jsou paths neboli cesty. Pod tímto termínem si můžeme představit všechny lineární stavby, kterými se lidé ve městě pohybují. Jedná se o místní komunikace, železnici, pěší a cyklistické trasy. Součástí cest bývají uzly. Uzly neboli nodes, můžeme definovat jako významné potkávací body osob uvnitř sídla. V těchto bodech se lidé mohou potkávat z odlišných důvodů. Potkávacím bodem může být

náměstí, železniční stanice nebo nákupní centrum. Landmarks představují významné dominanty, podle kterých je možné se v sídle orientovat. Landmarks tak můžeme přeložit jako orientační body. Typickým orientačním bodem v sídle je kostel, který bývá tou největší nebo nejvyšší dominantou v sídle, obvykle na náměstí uvnitř sídla. Dalšími orientačními body mohou být stromy, radnice s kupolí nebo hora. Edges v překladu okraje nebo hrany představují hranice mezi jednotlivými oblastmi nebo strukturami. Tyto hrany nemusejí vytvářet fyzickou ani pohledovou bariéru. Okraje představují železniční koridor, hranice zástavby nebo řeku. Posledním prvkem jsou oblasti. Lynch oblasti uvádí v překladu jako districts. Vyjadřují jednotlivé části města, které člověk vnímá jako celek s jednotným charakterem. Nejjednodušeji je můžeme přiřadit k městským čtvrtím, například vilové zástavbě nebo sídlišti (Lynch K. 1960, 45).



Obrázek 16: Prvky obrazu města podle Kevina Lynche (Lindsey L.)

6.3 Analýza města podle Kevina Lynche

6.3.1 Cesty

Cesty neboli významné toky, kterými se lidé mohou pohybovat. Pro rozvoj sídla je důležitá železnice a její navržená modernizace. Účelem je časově zkrátit dojížděku do hlavního města Prahy, možnost vypravení více vlakových spojů a eliminovat negativní dopady na životní prostředí elektrifikací tratě. Modernizace zahrnuje rekonstrukci železničního svršku, stávajících železničních stanic a návrh nových. Součástí rekonstrukce je vymezení nových pěších tras pro překonání bariéry v podobě železničního tělesa, návrh nových odstavných ploch pro automobily a jízdní kola systémem P+R. Stanice tak vytváří dopravní uzly.

Místní komunikace hierarchicky řadím podle zatížení automobilovou dopravou sestupně do tří kategorií. Kategorie s vysokou mírou vytíženosti obsluhuje historické jádro a vytváří hlavní osy na jednotlivé světové strany. Tyto sběrné komunikace zajišťující větvení místních komunikací a zároveň slouží pro tranzitní dopravu. Obslužné komunikace zahrnují kategorie středního a nízkého stupně zatížení, které jak z názvu vypovídá, obsluhují území. Zklidněné komunikace jsou pro koncepci bezvýznamné a nejsou součástí řešení.

Mimo zastavěné území je navržena silnice I/61, která propojuje přilehlé dálnice D7 a D6, součástí jsou kruhové křižovatky a napojení na tento obchvat, který není

umístěn v řešeném území. Toto propojení je vymezeno pro odlehčení dopravní zatíženosti uvnitř sídla, především na křížení ulic Pražské a Unhošťské a v lokalitě Růžové pole. Pro snížení negativních účinků z nákladní automobilové dopravy na zastavěné území sídla je vymezen návrh silnice II/238 v průmyslové zóně Kladno-východ. Pro zlepšení plynulosti dopravy jsem vymežil místní komunikaci spojující městskou část Švermov s centrem Kladna. Stávající stav místních komunikací 28. října a Na Kopci i přes nově vystavěný kruhový objezd kapacitně nevyhovuje. Nápor především tranzitní dopravy by v této lokalitě byl snížen a pro motoristy přijíždějící z Vinařic by zajistil lepší dostupnost do centra města.

Obslužnost veřejné hromadné dopravy je na vysoké úrovni a je navržena pouze jedna zastávka u Sládečkova vlastivědného muzea. Naopak nefunkčním se stává autobusové nádraží v centru města, které reálně nefunguje jako regionální stanice a tuto úlohu přebírají stanice Náměstí Svobody a Gymnasium. Pro zlepšení situace jsem navrhl přesun autobusového nádraží k železničnímu nádraží Kladno, kde je přímá návaznost na vlakové spoje a vytvoří se tak významný dopravní uzel regionálního významu. Dalším významným bodem pro městskou i regionální veřejnou dopravu je zastávka U Hvězdy v severovýchodní části Nových Kročehlav.

Koncepce obsahuje pěší propojení uvnitř a vně sídla, včetně vedení cyklotras. Tyto cesty jsou vedeny pouze tam, kde nejsou vymezeny hierarchicky nadřazené koridory dopravní infrastruktury, například výše zmíněné místní komunikace. Tato cestní síť zajišťuje základní obsluhu v zastavěném území a prostupnost krajiny.

6.3.2 Body, oblasti, hranice

V Příloze č. 4 identifikuji potkávací uzly, orientační body, oblasti a hranice. Potkávací body v sobě zahrnují dvě kategorie, sídelní hierarchii a funkční význam. Sídelní hierarchii jsem vymežil na základě důležitosti bodu pro sídlo a jeho okolí, popř. z jakého místa dojíždějí lidé, kteří daný bod využívají. Určení bodů v sídelní hierarchii je velice subjektivní a záleží tak na autorovi, jak dané body vnímá. Hierarchii dělím na regionální, městskou, lokální a místní. Význam bodů je rozdělen do tří funkcí - dopravní, občanské vybavenosti a veřejných prostranství.

Toto demonstruji na následujících příkladech:

- Kladenskou nemocnici navštěvují lidé pocházející z celého regionu Kladenska, jedná se tedy o občanskou vybavenost regionálního významu.
- Nákupní centrum Oaza se vyskytuje na okraji sídla, návštěvníci ale pochází z celého Kladna nejen z Kročehlav, taktéž označena jako občanská vybavenost ale pouze městského významu.
- Železniční zastávka Město obsluhuje především Rozdělův, je tedy vymezena jako potkávací bod dopravní lokálního významu.
- Náměstí Jana Opletala, nacházející se v jižní části Starého Rozdělůva, nemá lokální význam. Jedná se pouze o veřejné prostranství místního významu.

Orientačními body nejčastěji označují nejdominantnější budovy v Kladně, často historické, církevní nebo významných institucí. V Rozdělově je největší dominantou soubor obytných budov, zvaných Rozdělovské věžáky. Věžové domy tvoří významnou urbanistickou osu směrem na západ od centra sídla, kterou uzavírá další orientační bod v podobě kostela sv. Václava. Orientovat se podle věžových domů je možné z míst nacházející se v celém regionu Kladenska. Nejvíce dominant se nachází v samém jádru sídla. Na Náměstí Starosty Pavla vymezují kostel Nanebevzetí Panny Marie, radnici Magistrátu města Kladna a Kladenský zámek. Poblíž historického jádra je vyznačeno také Kladenské gymnázium nebo Vila Bachrovna. Neopominutelnou dominantou Sítenského údolí, v mé bakalářské práci zvaného též central park, je Sítenský most. Spojuje sítenské náměstí s historickým jádrem. Součástí tohoto veřejného prostranství je Hotel Kladno a Kladenský dům kultury. Odkaz na výrobu oceli stále zanechává Průmyslová zóna Kladno-východ. Zde jsou nejvýznamnější dominantou vysoké chladicí věže teplárny. Dále jsem vyznačil kostely ve Vrapicích, Kročehlavech, Švermově a na Dříně.

Naakumulované potkávací a orientační body vytvářejí jednotlivá centra uvnitř oblastí, z pravidla uprostřed. V těchto centrech se odehrává městský život, utvářejí sídelní strukturu, zajišťují potřeby obyvatelům a usměrňují pohybové toky obyvatel. Jako příklad lze uvést historické jádro Kladna, kde se nachází tři již zmíněná centra. Centra jsem vymezil na základě potkávacích bodů, převážně městského významu různých funkčních využití a orientačních bodů. Centra spojuje významná třída T. G. Masaryka, kde se nachází mnoho objektů občanské vybavenosti a veřejných prostranství.

Již zmíněná centra jsou součástí oblastí, která obsluhují. Oblasti jsem vymezil na základě atributů, které jsou si podobné a vytváří tak městské prostředí. Dalším způsobem, jak jsem definoval oblasti, jsou hranice, které mají různé důvody vymezení. Hranice jsem vymezil na základě změny morfologie terénu, funkčního využití, charakteru nebo výskytu bariéry v území. Jednotlivé oblasti mají také jiné funkce, mohou mít funkci obytnou, průmyslovou, rekreační nebo spádovou, kam míří obyvatelé z oblastí obytných. Historické jádro Kladna je oblastí se zvýšeným počtem center městského významu, do kterých míří obyvatelé města přes hranice z obytných oblastí. Hranice jsou vedeny i v krajině. Jednotlivé oblasti krajiny navazují na oblasti v sídle.

6.4 Návrh koncepce s uplatněním zásad udržitelného rozvoje území

V návrhu koncepce obsažené v příloze č. 2 vymezují plochy s převažujícím způsobem využití. Smíšené městské bydlení vyjadřují městská jádra jako v odvozené koncepci z územního plánu. Plochy bydlení rozdělují podle charakteru na individuální a hromadné. Plochy občanské vybavenosti jsou opatřeny grafickou značkou, která blíže specifikuje její funkční využití. Plochy průmyslu jsem oproti odvozené koncepci územního plánu zjednodušil a detailně funkčně nedělil. Plochy dopravní a technické

infrastruktury sídla jsem zařadil do jedné kategorie. Rekreaci tvoří městské parky, lesoparky a také zahrádkářské osady. Okolní krajinu taktéž rozdělují mezi plochy lesů a zemědělské půdy.

Zásady koncepce rozvoje

- Modernizace železnice,
- přestavba Vojtěšské huti a navazujících ploch brownfieldů,
- posílit význam sportovního areálu Sletiště,
- zajistit atraktivní rekreační zóny uvnitř zastavěného území,
- minimalizovat sociální segregaci,
- snižovat dopravní zátěž uvnitř sídla, zejména ve Švermově,
- zajistit pěší propojení historického jádra s městským hřbitovem vytvořením veřejného prostranství parkové zeleně,
- zajistit obsluhu sídla kvalitní pěší infrastrukturou,
- posílit rekreační potenciál Bažantnice,
- sídelní jádra vymezit v dostupné docházkové vzdálenosti,
- nevymezovat zastavitelné plochy pro výrobu, pro tyto účely využívat průmyslové zóny
- podporovat polycentrický rozvoj

Návrh změn

Návrh koncepce obsahuje mnou navržené změny, aby koncepce byla v souladu se zásadami udržitelného rozvoje území. V koncepci jsou vymezené pouze změny ploch, které mají větší plochu nebo významný vliv na charakter sídla.

- 1) Stabilizovaná plocha smíšeného městského bydlení. Historické jádro je vymezeno v mnohem větším rozsahu, než jaký je jeho charakter. ÚP jej vymezuje téměř až do centra Starých Kročehlav. To není v souladu s udržitelným rozvojem území a úkoly územního plánování, které stanovují vyvážené funkční využití území. Nedostatečná regulace má za důsledek, že není možné řídit rozvoj a dosahovat cílů. V území je téměř vše dovoleno a území je složité regulovat. Území se tak stává méně atraktivní a konkurenceschopné ostatním lokalitám. V územním plánu by funkční plochy měly být více v souladu se skutečným způsobem využití území.
- 2) Stabilizovaná plocha dopravní infrastruktury. V místě se nyní nachází autobusové nádraží, které není efektivně využíváno. Plocha se nachází v historickém jádru sídla s přímou návazností na bývalou Vojtěšskou huť, která má v budoucnu projít asanačními úpravami a podpořit historické jádro. Vymezením plochy jako autobusového nádraží tak místo ztrácí svůj potenciál.

Nahrazena by mohla být například plochou občanské vybavenosti nebo veřejným prostranstvím parkové zeleně. Přesun autobusového nádraží dále řeší změna č. 9.

- 3) Stabilizovaná plocha veřejného prostranství. V této ploše je zajištěna pouze minimální prostupnost území. Tato lokalita je vhodná pro rekreační účely, poblíž je zřízen nový park Lesík a tato plocha by mohla v budoucnu park rozšířit a propojit s historickým jádrem a zámeckou zahradou. Pro toto propojení by bylo vhodné vymezení zpevněnou pěší cestou.
- 4) Zastavitelná plocha komerční občanské vybavenosti. této lokalitě není nezbytné vymezovat tuto funkční plochu. V místě je dostatek ploch komerční občanské vybavenosti a jejich kapacita není překročena. V místě převládají soukromé zájmy nad těmi veřejnými a proti stavbě dalšího supermarketu se vedou dlouhé diskuse a sepisují petice. Dochází k zastavování území na kvalitní orné půdě, kde vede koryto lidického potoka a v přímé návaznosti se nachází lesopark Bažantnice určený pro rekreaci. Právě tento lesopark by mohl být rozsáhlým komplexem komerční občanské vybavenosti narušen.
- 5) Stabilizovaná plocha lesní. Nyní pouze středně vzrostlý les, bez možného využití. Vhodný pro přestavbu na veřejné prostranství se vzrostlými stromy pro rekreační účely. Plocha úzce navazuje na lesopark Bažantnice a mohl by tak tuto plochu rozšířit. Tato lesní plocha je ze tří stran obklopena hromadným bydlením a přestavba by lokalitu vytvořila přinejmenším atraktivnější. Nynější stav navíc může vyvolat negativní účinky na bezpečnost obyvatel (výskyt narkomanů).
- 6) Zastavitelné plochy výroby. Tento záměr není v souladu se zásadami udržitelného rozvoje území. V sídle se nachází mnoho stabilizovaných ploch pro výrobu ve dvou průmyslových zónách, není tedy žádoucí vymezovat zastavitelné plochy pro výrobu na kvalitní orné půdě. Naopak žádoucí je využívat plochy brownfieldů, kterých je v sídle mnoho a jsou kvalitně obslouženy dopravní infrastrukturou.
- 7) Stabilizovaná plocha zemědělská. Bezprostřední okolí Dřetovického potoka není volně přístupné pro obyvatele z důvodu neprostupného porostu. Toto místo má zvýšený potenciál pro rekreační využití místního významu. Rekreační plochy v této lokalitě chybí, vybudování veřejného prostranství přírodního charakteru by zvýšilo atraktivitu lokality a zlepšilo pěší prostupnost.

- 8) Plocha územní rezervy. Plocha je využívána pro soukromá garážová stání, která nejsou v souladu s udržitelným rozvojem území z důvodu nedostatečného využití plochy. Územní rezerva R8 je v územním plánu vymezena pro budoucí využití veřejného prostranství. Plocha dosahuje rozlohy 20 000 m². Vybudování tak rozlehlého veřejného prostranství není nutné. Vhodnější je vymezit plochu pro bydlení individuální, popř. hromadné, které by nenarušovalo okolní charakter zástavby. Součástí návrhu by bylo rovněž veřejné prostranství a parkovací plochy, jejichž kapacita v této lokalitě není dostatečná.
- 9) Stabilizovaná plocha hromadného bydlení. Autobusové nádraží by bylo vhodné přesunout k železniční stanici Kladno, kde by byl vytvořen významný dopravní uzel veřejné dopravy. Autobusové nádraží, které je využíváno i pro odstavení prostředků veřejné dopravy by nemuselo zabírat rozsáhlou plochu, jelikož necelých 500 m odsud se nachází depo městské hromadné dopravy. Součástí této plochy je třeba vymezit pěší propojení pro překonání bariéry v podobě železničního tělesa. Toto propojení je nutné vymezit pro lepší prostupnost obyvatel, kteří budou pobývat ve vymezené zastavitelné ploše smíšeného bydlení západně od železničního koridoru.
- 10) Zastavitelná plocha smíšeného městského bydlení. Vymezení takto rozsáhlé plochy není v souladu s udržitelným rozvojem území. Plocha není dostatečně regulována a její poloha vůči historickému centru ovlivňuje jeho konkurenceschopnost. Regulace by tak měly být přísnější a vymezovat i jiné plochy funkčního využití, např. individuální bydlení, veřejné prostranství.
- 11) Plochy přestavby smíšeného městského bydlení. Problémy těchto ploch jsou v jejich velikosti, kdy není dostatečně regulována. Jejich vymezení by mělo mít více způsobu funkčního vymezení. Dalším problémem je umístění. Plochy z poloviny sousedí s lesními pozemky, není tu tedy tak vysoká kulminace osob, aby zajistili perspektivní hospodářský růst. Z tohoto důvodu je území vhodné spíše k individuálnímu bydlení.
- 12) Plocha přestavby smíšeného městského bydlení. Sousední plochy jsou určeny pro výrobu, jejíž hygienická zátěž pro okolí může být značná. Dalším problémem je již zmíněná velikost této plochy, která není dostatečně regulována. Pro snížení negativních vlivů na zástavbu by bylo vhodné vymezit například izolační zeleň.
- 13) Plocha přestavby výroby a služeb. Plochy brownfields je nutné začít rekultivovat a odstraňovat starou ekologickou zátěž. Navrhují o tuto plochu rozšířit území Vojtěšské huti a zařadit ji také do následné přestavby. Budoucí využití by bylo určeno k bydlení a občanské vybavenosti.

- 14) Plocha přestavby hromadného bydlení. Tato plocha se nachází v lokalitě, kde dochází k sociální segregaci. Obyvatelé tvoří sociálně slabší skupiny převážně romského původu. Hromadné bydlení může tento jev ještě více podpořit, proto navrhuji zástavbu individuálního bydlení. Hromadné bydlení představuje vyšší standart než bydlení hromadné.

6.5 Porovnání návrhu koncepce s odvozenou koncepcí z územního plánu

V navržené koncepci jsou změny uplatňovány tak, aby koncepce byla v souladu se zásadami udržitelného rozvoje a v území nedocházelo k disparitám. V odvozené koncepci je úroveň rovnováhy pilířů udržitelného rozvoje závislá na jednotlivých lokalitách.

Environmentální pilíř v odvozené koncepci je v nedostatečné míře naplňován ve východní části sídla. Z tohoto důvodu zde navrhuji plochy pro krátkodobou rekreaci v dostatečné docházkové vzdálenosti, přestavbu brownfieldů a zamezuji vymezení zastavitelných ploch pro výrobu. Plochy výroby by neměly být vymezovány tzv. na zelených loukách, pokud se v území nachází průmyslová zóna, jejíž kapacita není dostatečně naplněna a představuje ohrožení stavu životního prostředí. Enviromentální pilíř je naopak v odvozené koncepci vhodně naplňován v západní části sídla, kde jsou vymezeny plochy lesních pozemků, které slouží k rekreaci a zajištění ekologické stability. Koncepce v rámci naplňování příznivého životního prostředí vhodně přechází na udržitelnou mobilitu modernizací železničního koridoru. Pro odstranění nákladní dopravy z centra vymezuje nové koridory. Navržená koncepce oproti odvozené vymezuje nový koridor místní komunikace pro snížení zatížení v městské části Švermov. Odvozená koncepce tento problém sice řeší přeložkou místní komunikace, toto řešení ovšem není dostatečně efektivní.

Ve východní části sídla je podobně jako environmentální pilíř nedostatečně naplňován i ten sociální. V městských částech Dubí, Dřín a Vrapice dochází k sociální segregaci. Z tohoto důvodu vymezuji v navržené koncepci pouze plochy pro individuální bydlení, zabraňuji působení negativních jevů na zástavbu pro bydlení izolační zelení a podporuji přestavbu již zmíněných brownfieldů na plochy pro bydlení nebo občanskou vybavenost. Sociální pilíř je vhodně vyvážen v městské části Kročehlavy. Sociální vrstvy obyvatel zde jsou vhodně promíchané, v místě je zajištěna občanská vybavenost v docházkové vzdálenosti a v lokalitě dochází k vhodnému rozmístění funkčních ploch.

Hospodářský růst je v území uplatňován především v průmyslových zónách. Plochy pro výrobu nejsou vymezeny v částech Rozdělov a Švermov. Návrh koncepce je tam taktéž nevymezuje z důvodu charakteru rezidenční zástavby. V historickém jádru návrh koncepce oproti odvozené koncepci více reguluje jednotlivé funkční plochy tak, aby byly v souladu se skutečným využitím území a historické jádro se stalo konkurenceschopnější oproti jiným lokalitám. Tato změna by měla vést k větší atraktivitě historického jádra v oblasti zajištění služeb. V odvozené koncepci jsem

vymezil lokální jádra, které jsem v navržené koncepci také detailněji reguloval. Tato regulace vymezuje plochy občanského vybavení tam, kde dochází k větší kumulaci obyvatel.

Zajištění udržitelnosti	Odvozená koncepce z ÚP Kladno	Navržená koncepce
Automobilová doprava	ČÁSTEČNĚ ANO	ANO
Železniční doprava	ANO	ANO
Přestavba brownfieldů	ČÁSTEČNĚ ANO	ANO
Snížení sociální segregace	NE	ČÁSTEČNĚ ANO
Dostupnost ploch pro krátkodobou rekreaci	ČÁSTEČNĚ ANO	ANO
Zastavitelné plochy pro výrobu	ČÁSTEČNĚ ANO	NE
Dostupnost občanské vybavenosti	ČÁSTEČNĚ ANO	ANO
Pěší prostupnost území	ČÁSTEČNĚ ANO	ANO
Propojený systém hromadné dopravy	ČÁSTEČNĚ ANO	ANO

Tabulka 7: Porovnání udržitelnosti jednotlivých koncepcí (autor BP)

7. Diskuse

V územním plánu není řečeno, proč je rozvoj takto koncipován, jaké přinese užítky pro obyvatele a nestanovuje provázanost jednotlivých změn. Územní plán neobsahuje grafickou část nebo patřičnou schématickou ilustraci základní koncepce rozvoje. Ačkoliv současná legislativa schéma rozvoje nevyžaduje, trůufám si tvrdit, že právě tato ilustrace je zásadní část územního plánu, především pro laickou veřejnost a obyvatele sídla.

Návrh koncepce se zásadami udržitelného rozvoje je vytvořen na základě kritické revize stávajícího územního plánu a snahy o vyváženost pilířů udržitelného rozvoje. Všechny změny pravděpodobně není možné uskutečnit kvůli vlastnickým vztahům nebo jiným důvodům.

Koncepce stanovuje rozvoj, který je úzce vázán na železnici. Modernizace, zlepšení dopravních vazeb a snížení individuální automobilové dopravy je jistě krok správným směrem. V sídle, které je postiženo starou ekologickou zátěží z minulosti je právě snížení negativních vlivů na životní prostředí plynoucí z dopravy žádoucí. Vymezení nové železniční stanice u Sletiště jistě podpoří následný rozvoj tohoto sportovního areálu. Koncepce nijak nehovoří o potenciálu Sletiště, což je podle mého názoru škoda. Takto kvalitní sportovně rekreační areál je v České republice ojedinělý.

S modernizací železnice je předpokladem snížení míry využití silniční dopravy. Návrh vymezuje nové silniční koridory pouze v průmyslové zóně Kladno-východ a v nezastavěném území propojení dálnic D6 a D7. Podle mého názoru koncepce dostatečně neřeší špatnou dopravní situaci ve Švermově. Vymezení přeložky na křížení ulic 28. října, Na Kopci a Průmyslové pro kruhový objezd není dostatečným nástrojem snížení dopravní vytiženosti. Z tohoto důvodu jsem vymezil novou místní komunikaci, která vede přes lokalitu Na Rovinách. Myslím, že právě rozdělení dopravy do více směrů by mělo pomoci. Tato místní komunikace by mimo jiné zajistila lepší dopravní obslužnost nové zástavby v této lokalitě.

V průmyslové zóně Kladno-východ se nachází mnoho brownfieldů, které koncepce neřeší, zřejmě z důvodu vysoké ekologické zátěže. Odstraňování této zátěže by mělo být prioritou. Domnívám se, že důvodem jsou vysoké finanční náklady, které je třeba na tuto změnu vyčlenit. Z těchto důvodů jsem vymezil plochu změn č. 13 v koncepci se zásadami udržitelného rozvoje. Myslím, že tato plocha by mohla být odrazovým můstkem pro asanaci těchto ploch. S přestavbami ploch brownfieldů má město již zkušenosti. Přestavba části areálu bývalých kasáren, kde vznikla budova ČVUT a zdravotní středisko, je dle mého názoru povedeným projektem.

V odvozené koncepci jsou vymezeny rozsáhlé zastavitelné plochy smíšeného městského bydlení a nelze určit, co je cílem této plánované zástavby. Součástí přípustného využití jsou všechny druhy občanské vybavenosti, včetně bydlení. Tyto plochy tak nejsou dostatečně regulovány v územním plánu. Územní plán dále stanovuje, že pro rozhodování v těchto plochách se řídí vypracováním regulačního plánu nebo územní studií, tím ale oslabuje územní plán jako hlavní nástroj územního plánování pro stanovení územního rozvoje obce.

8. Závěr

Koncepce v územním plánu je řešena spíše v obecném kontextu, kdy jsou řečeny pouze zásady rozvoje. Z těchto zásad a z urbanistické koncepce jsem vytvořil grafické schéma rozvoje. To demonstruje monocentrický rozvoj sídla s lokálními centry v okrajových lokalitách zastavěného území. Rozvoj sídla je také ovlivněn budoucí modernizací železnice, což určitě zajistí obyvatelům lepší život. Odvozená koncepce vhodně reaguje na sociodemografický vývoj obyvatelstva, posiluje význam města v sídelní hierarchii a reflektuje potřeby obyvatel do svého rozvoje. Naopak v koncepci není dostatečně řešen ten největší problém, který se v území nachází. Tím je velké množství brownfieldů. Nacházejí se blízko historického jádra ve velice ceněných lokalitách a jejich přestavba by měla významný vliv na kvalitu životního prostředí a blahobyt obyvatel. Koncepce dále nedostatečně řeší otázku sociální segregaci zejména ve východní části sídla. Nedochozí zde ke změnám, které by území činilo atraktivnější a přitáhlo obyvatele z vyšších sociálních vrstev.

Návrh koncepce podle zásad udržitelného rozvoje vychází z analýzy prvků města Kevina Lynche. V návrhu jsou vymezeny plochy změn, které podporují především ekologický/enviromentální a sociální pilíř udržitelného rozvoje. Tento návrh je hlavním přínosem práce, kdy reflektuje hlavní principy udržitelnosti do koncepce územního plánu. Právě na udržitelnost je v momentálním trendu rozvoje měst brán velký zřetel a tento návrh tak může být inspirací nejen pro budoucí územní plán Kladna, ale i další města, která mají podobné hodnoty a problémy.

9. Přehled literatury a použitých zdrojů

- [1] Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebního řádu, v platném znění.
- [2] UUR., 2019: Nástroje územního plánování. Principy a pravidla územního plánování. (online) [cit. 2021.02.03] dostupné z <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaD/D2-2019-05-20.pdf>.
- [3] Vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti, v platném znění.
- [4] UUR., 2015: Principy a zásady urbanistické kompozice v příkladech. Ministerstvo pro místní rozvoj. (online) [cit. 2021.02.03] dostupné z http://www.mmr.cz/getmedia/fcea968b-0bab-49b2-9cab-fa6308106c70/2016_III_31_Principy-a-zasady-urbanisticke-kompozice-v-prikladech.pdf.
- [5] ČVUT v Praze., 2017: Základní koncepce rozvoje území obce Urbanistická koncepce. (online) [cit. 2021.02.03] dostupné z <http://cvut.mapovyportal.cz/ZOZprednUrbKoncepce2017.pdf>.
- [6] MUŽÍK J., 2012: Hledání urbanistické koncepce. Urbanismus a územní rozvoj č. 5/2012. 13-16.
- [7] Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, v platném znění.
- [8] Masarykova univerzita Brno (online) [cit. 2021.02.03] dostupné z https://is.muni.cz/el/1456/podzim2007/PRORKH/um/8KH_krajina.pdf?lang=cs.
- [9] Zákon č. 439/2006 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., v platném znění.
- [10] Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění.
- [11] KUČERKOVÁ M., 2009: Cyklistická doprava jako součást dopravního systému města. Univerzita Pardubice. Dopravní fakulta Jana Pernera. 75 s. (bakalářská práce)
- [12] UUR., 2020: Nástroje územního plánování. Principy a pravidla územního plánování. (online) [cit. 2021.02.03] dostupné z <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C4-2020-12-18.pdf>.
- [13] ŠINDLEROVÁ V., 2009: Hledání urbanistické koncepce. Urbanismus a územní rozvoj č. 5/2009. 23-27. (online) [cit. 2021.02.03] dostupné z https://www.uur.cz/images/publikace/uur/2009/2009-05/06_poznamky.pdf.
- [14] Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.
- [15] FINGEROVÁ R. a ŠPALKOVÁ H., 2013: Krajina v zadání územního plánu. Metodika zadávání územních plánů. (online) [cit. 2021.02.04] dostupné z <https://vp.fa.cvut.cz/wp-content/uploads/D11.pdf>.

- [16] ARRIVA, 2021© TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA a.s. (online) [cit. 2021.02.04] dostupné z <https://www.arriva.cz/cs/autobusy-a-vlaky/mhd/stredocesky-kraj/kladno>.
- [17] DURDÍK P., 2013: Veřejný prostor a veřejná prostranství. Urbanismus a územní rozvoj č. 6/2013. 7. (online) [cit. 2021.02.4] dostupné z https://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2013/2013-06/30_verejny%20prostor.pdf.
- [18] MAIER a kol., 2012: Udržitelný rozvoj území. Praha: Grada, ISBN 978-80-247-4198-7.
- [19] UUR., 2010: Principy udržitelného rozvoje území. Principy a pravidla územního plánování. (online) [cit. 2021.02.04] dostupné z <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaA/A1-20101115.pdf>.
- [20] UUR., 2012: Funkční složky. Principy a pravidla územního plánování. (online) [cit. 2021.02.04] dostupné z <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C4-2012.pdf>.
- [21] NATURA 2000, 2006: Co je Natura 2000. AOPK ČR (online) [cit. 2021.02.04] dostupné z <http://www.nature.cz/natura2000-design3/sub-text.php?id=2102>.
- [22] ČSÚ, Databáze demografických údajů za vybraná města ČR. (online) [cit. 2021.02.05] dostupné z <https://www.czso.cz/csu/czso/databaze-demografickych-udaju-za-vybrana-mesta-cr>.
- [23] ČSÚ, SLDB 2011 Kladno. (online) [cit. 2021.02.06] dostupné z https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31288&u=VUZEMI_43_532053#.
- [24] ČSÚ, Vybrané údaje za obec Kladno. (online) [cit. 2021.02.06] dostupné z https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31588&u=VUZEMI_43_532053#.
- [25] Město Přelouč, Územní plán Přelouč. (online) [cit. 2021.02.14] dostupné z https://www.mestoprelouc.cz/e_download.php?file=data/editor/774cs_24.pdf&origin=UP_Prelouc_pravni_stav.pdf.
- [26] Clear point Strategy © 2021: 7 Types of urban planning concepts explained. (online) [cit. 2021.02.14] dostupné z <https://www.clearpointstrategy.com/types-of-urban-planning/>.
- [27] Ministerstvo životního prostředí © 2021.: ČR 2030. Kapitoly strategie. (online) [cit. 2021.02.14] dostupné z <https://www.cr2030.cz/strategie/kapitoly>.
- [28] SETO K. C. a PANDEY, B., 2019: Urban Land Use: Central to Building a Sustainable Future. One Earth.2019: 168-170 (online) [cit. 2021.02.14] dostupné z [https://www.cell.com/one-earth/pdf/S2590-3322\(19\)30083-1.pdf](https://www.cell.com/one-earth/pdf/S2590-3322(19)30083-1.pdf).

- [29] BEČKA M. a kol., 2010: Seminář – Výzkum pro řešení regionálních disparit v České republice. Hodnoty v koncepci územního plánu. 39-45. ISBN 978-80-254-6456-4. (online) [cit. 2021.02.24] dostupné z <http://hmdis.ataco.cz/export/sites/hmdis/cs/vysledky/publikace/sbornik-ostrava-2010-01-28.pdf>.
- [30] ÚÚR., 2012: Výkladový seminář k 2. úplné aktualizaci ÚAP. Analýza zjištění a zobrazení hodnot území v prvních úplných aktualizacích ÚAPo. (online) [cit. 2021.02.24] dostupné z <http://www.mmr.cz/getmedia/d6451d49-3be5-432e-86d3-7a2bb82a3254/Analyza>.
- [31] UUR., 2011: Funkční složky. Principy a pravidla územního plánování. (online) [cit. 2021.02.25] dostupné z <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C8-2011.pdf>.
- [32] LITMAN T. a kol., 2009: Model Pedestrian and Bicycle Plan. Pedestrian and Bicycle Planning Guide to Best Practices. (online) [cit. 2021.02.27] dostupné z https://www.researchgate.net/profile/Todd-Litman-2/publication/235360400_Pedestrian_and_Bicycle_Planning_A_Guide_to_Best_Practices/links/0046353cc456594ce0000000/Pedestrian-and-Bicycle-Planning-A-Guide-to-Best-Practices.pdf.
- [33] MACKOVIČ V., 2014: Závěry z diskuse OTTA na téma „Systém sídelní zeleně v územním plánu“. Česká komora architektů. (online) [cit. 2021.03.21] dostupné z http://cka.glow.cz/cs/cka/cinnost-komory/otta/system-sidelni-zelene/nastrel-zaveru_z-ankety_02.pdf.
- [34] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění.
- [35] GAMESBY R.: UIC – Sustainability in Urban areas. ©2015 Cool Geography. (online) [cit. 2021.02.02] dostupné z https://www.coolgeography.co.uk/gcsen/Urban_Sustainability.php.
- [37] NĚMEC A. a HÁJEK R.: Sídlíště Kladno-Rozdělov: historie, architektura, urbanismus a všední život. Kladno: Halda, 2018. ISBN 978-80-907236-0-3.
- [36] PECINOVSKÝ J., 2013: Historie Kladna. Město Kladno. (online) [cit. 2021.02.23] dostupné z <https://mestokladno.cz/historie-kladna/d-1401489>.
- [38] HÁJEK R., 2008: Švermov. Kladno_minulé. (online) [cit. 2021.02.23] dostupné z <http://www.kladnominule.cz/pohlednice/svermov>.
- [39] HÁJEK R., 2013: Kročehlavy. Kladno_minulé. (online) [cit. 2021.02.23] dostupné z <http://www.kladnominule.cz/fotografie/krocehlavy>.
- [40] © STROJÍRNY POLDI, a.s. Historie. (online) [cit. 2021.03.05] dostupné z <http://www.strojirdi.eu/cs/historie/>.

- [41] © Sládečkovo vlastivědné muzeum v Kladně., 2007: Z historie hornictví na Kladensku. (online) [cit. 2021.02.23] dostupné z http://www.omk.cz/dyn/doc/historie_hornictvi?print=1.
- [42] © ČUZK: Originální mapy stabilního katastru 1 : 2 880 – Čechy (online) [cit. 2021.03.05] dostupné z https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=omc&idrastru=B2_a_4C_2792_12.
- [43] Vzdělávací portál Cesty venkova. Krajiny v širších souvislostech. (online) [cit. 2021.03.06] dostupné z https://www.cestyvenkova.cz/index.php?id=45#tab_2.
- [44] MARKVART J.: Udržitelný rozvoj v novém stavebním zákoně. Ústav územního rozvoje. (online) [cit. 2021.03.06] dostupné z <http://www.uur.cz/images/konferencepraha/markvart.pdf>.
- [45] LYNCH K., 1960: The Image of the City. Harvard-MIT Joint Center for Urban Studies Series. Cambridge, Mass.: MIT Press. ISBN 0-262-62001-4 (paperback) (online) [cit. 2021.03.07] dostupné z https://www.miguelangelmartinez.net/IMG/pdf/1960_Kevin_Lynch_The_Image_of_The_City_book.pdf.
- [46] LITMAN T., 2006: Parking Management. Strategies, Evaluation and Planning. (online) [cit. 2021.03.12] dostupné z <https://www3.drcog.org/documents/archive/parking%20management.pdf>.
- [47]: DODSON J. a kol., 2011: The Principles of Public Transport Network Planning: A review of the emerging literature with select examples. Public Transport Network Planning. (online) [cit. 2021.03.16] dostupné z <http://www.ppt.asn.au/pubdocs/ip15-dodson-et-al-2011.pdf>
- [48] SEDLÁK R., 2008: Brno – tvorba základní sítě pěších tras. Strategie rozvoje pěší dopravy. 25-28. ISBN 978-80-254-1391-3 (online) [cit. 2021.03.19] dostupné z https://www.cistoustopou.cz/sites/default/files/archive/pages/files/2016-11/mesto_pro_pesi_sbornik.pdf
- [49] Horký I., 2018: Územní plán Kladno úplné znění po změnách č. 1B a 1C. (online) [cit. 2021.02.14] dostupné z https://mestokladno.cz/assets/File.ashx?id_org=6506&id_dokumenty=1471576
- [50] Horký I., 2018: Hlavní výkres: Urbanistická koncepce. Územní plán Kladno úplné znění po změnách č. 1B a 1C. (online) [cit. 2021.02.14] dostupné z https://mestokladno.cz/assets/File.ashx?id_org=6506&id_dokumenty=1471300
- [51] Horký I., 2018: Hlavní výkres: Koncepce dopravní infrastruktury. Územní plán Kladno úplné znění po změnách č. 1B a 1C. (online) [cit. 2021.02.14] dostupné z https://mestokladno.cz/assets/File.ashx?id_org=6506&id_dokumenty=1471300

10. Seznam obrázků

Obrázek 1: Vztah mezi nástroji územního plánování (Autor BP, 2021)

Obrázek 2: Urbanistická koncepce obce Úholičky (Sosna a kol., 2013) (online) [cit. 2021.03.14] dostupné z <https://www.bodarchitekti.cz/projekty/urbanisticka-koncepce-obce-uholicky/>.

Obrázek 3: Dostupnost občanské vybavenosti (Wright A. 2005)

Obrázek 4: Hierarchie veřejných prostranství (Autor BP, 2021)

Obrázek 5: Koncepce uspořádání krajiny územního plánu (Kováč B. a Komrska J., 1998) (online) [cit. 2021.03.15] dostupné z https://www.nove-mesto.sk/resources/File/upm_nmnv_06_navrh_zelene.pdf

Obrázek 6: Širší vztahy (Autor BP, 2021)

Obrázek 7: Třída T. G. Masaryka 1910 (Anonym) (online) [cit. 2021.03.15] dostupné z http://www.fotohistorie.cz/Stredocesky/Kladno/Kladno/Kladno_-_T_G_Masaryka/Default.aspx

Obrázek 8: Vojtěšská huť, později huť Koněv (Anonym) (online) [cit. 2021.03.15] dostupné z <https://www.pamatkovykatalog.cz/vojteska-hut-hut-konev-20209198>

Obrázek 9: Rozdělovské věžáky (Anonym) (online) [cit. 2021.03.15] dostupné z <http://www.kladno24.cz/vychazi-publikace-historii-kladenskych-vezaku/vezak2/>

Obrázek 10: Sídliště 9. května (Anonym) (online) [cit. 2021.03.15] dostupné z <http://www.kladno24.cz/vychazi-publikace-historii-kladenskych-vezaku/vezak1/>

Obrázek 11: Počet obyvatel k 31.12.: ČSÚ. Databáze demografických údajů za vybraná města ČR

Obrázek 12: Migrace: ČSÚ. Databáze demografických údajů za vybraná města ČR

Obrázek 13: Struktura obyvatel: ČSÚ. Vybrané údaje za obec Kladno, 31.12.2019

Obrázek 14: Ukončené vzdělání: ČSÚ. SLDB 2011

Obrázek 15: Vyjíždka za zaměstnáním: ČSÚ. SLDB 2011

Obrázek 16: Prvky obrazu města podle Kevina Lynche (Lindsey L.) (online) [cit. 2021.03.15] dostupné z <http://www.parempimaailma.net/methods/mental-maps/>

Tabulky

Tabulka 1: Vstupy do základní koncepce rozvoje (ČVUT v Praze., 2017. (online) [cit. 2021.02.03] dostupné z

<http://cvut.mapovyportal.cz/ZOZprednUrbKoncepce2017.pdf>

Tabulka 2: Formy rozvoje obce (ČVUT v Praze., 2017. (online) [cit. 2021.02.03] dostupné z <http://cvut.mapovyportal.cz/ZOZprednUrbKoncepce2017.pdf>.

Tabulka 3: Zásady koncepce rozvoje Přelouče (Beránek K. 2017. Územní plán Přelouč.) (online) [cit. 2021.02.14] dostupné z

https://www.mestoprelouc.cz/e_download.php?file=data/editor/774cs_24.pdf&original=UP_Prelouc_pravni_stav.pdf.

Tabulka 4: Druhy občanské vybavenosti (Šindlerová V. 2020) (online) [cit. 2021.02.03] dostupné z <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C4-2020-12-18.pdf>.

Tabulka 5: ČR 2030 (Ministerstvo životního prostředí © 2021) (online) [cit. 2021.02.14] dostupné z <https://www.cr2030.cz/strategie/kapitoly>.

Tabulka 6: Podmínky prostorového uspořádání obce (Horký I., 2018: Územní plán Kladno) (online) [cit. 2021.02.03] dostupné z

https://mestokladno.cz/assets/File.ashx?id_org=6506&id_dokumenty=1471576

Tabulka 7: Porovnání udržitelnosti jednotlivých koncepcí (autor BP, 2021)

11. Seznam příloh

Příloha č. 1 – Schéma koncepce odvozené z územního plánu Kladna

Příloha č. 2 – Návrh koncepce města Kladna

Příloha č. 3 – Analýza Kevina Lynche města Kladna cesty

Příloha č. 4 – Analýza Kevina Lynche města Kladna