

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

KATEDRA APLIKOVANÉ GEOINFORMATIKY A  
ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

## Urbanistická koncepce města Most

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí práce: Ing. arch. Milan Macoun

Autor práce: Jakub Hach

2019

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jakub Hach

Územní plánování

Název práce

**Urbanistická koncepce města Most**

Název anglicky

**Urban concept for Most, CZ**

---

### **Cíle práce**

Cílem práce je návrh urbanistické koncepce pro město Most, použitelné pro případný nový územní plán a vycházející z aktuálních vztahů a podmínek v území.

### **Metodika**

Práce se bude skládat ze tří částí. V první rešeršní části student popíše teoretická východiska urbanistické koncepce pro nově založený Most a úlohu urbanistické koncepce v současném územním plánování v České republice včetně základů jejího navrhování.

Druhá analytická část bude obsahovat vymezení řešeného území a popis jeho širších vztahů. V rámci historické analýzy bude popsána původní urbanistická koncepce města Most jak v textu, tak v přiložené skice. Zkoumání (kritické revizi) bude podrobena také současná urbanistická koncepce z platného územního plánu. Na základě vlastních poznatků o současném fungování města student rozebere výhody a nevýhody obou koncepcí a shrne je do výsledných SWOT analýz. Pomocí vlastních terénních průzkumů a informací z územně analytických podkladů pak bude vypracován stěžejní analytický výstup – výkres problémů a potenciálů v území.

Na základě vypracovaných rozborů bude vytvořena třetí návrhová část (výsledky) práce. Bude obsahovat výkres urbanistické koncepce a její popis včetně textového zdůvodnění.

### **Doporučený rozsah práce**

35 stran + přílohy

### **Klíčová slova**

urbanismus; územní plánování; udržitelný rozvoj; funkcionalistické město

---

### **Doporučené zdroje informací**

AUÚP. Urbanistická koncepce a změny územních plánů. Seminář AUÚP, 10.-11. listopadu 2011, Třebíč. Brno: ÚÚR, 2012. ISBN 978-80-87318-22-5.

KREJČÍ, V. Most zánik a vznik města: z deníku architekta Václava Krejčího. Ústí nad Labem: AA 2000, 2008. ISBN 978-80-254-3157-3.

KUČEROVÁ, Z. et al. Principy a pravidla územního plánování. Brno: ÚÚR, 2017. [dostupné online]

LYNCH, K. *Obraz města = The image of the city*. Praha: Polygon, 2004. ISBN 80-7273-094-0.

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

Zákon 183/2006 Sb. ze dne 14. března 2006, o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) v aktuálním znění.

---

### **Předběžný termín obhajoby**

2018/19 LS – FŽP

### **Vedoucí práce**

Ing. arch. Milan Macoun

### **Garantující pracoviště**

Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování

Elektronicky schváleno dne 25. 3. 2019

**doc. Ing. Petra Šimová, Ph.D.**

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 26. 3. 2019

**prof. RNDr. Vladimír Bejček,  
CSc.**

Děkan

V Praze dne 21. 04. 2019

---

**Prohlášení:**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma Urbanistická koncepce města Most vypracoval samostatně a uvedl jsem všechny literární a další prameny, ze kterých jsem čerpal. Prohlašuji, že tištěná verze se shoduje s verzí odevzdanou přes Univerzitní informační systém.

V Praze dne 11. 4. 2019

.....

### **Poděkování:**

Děkuji Ing. arch. Milanu Macounovi za odborné rady a trpělivost při vedení mé bakalářské práce.

Dále děkuji všem svým blízkým, kteří mě během psaní práce motivovali a podporovali.

## Abstrakt

Bakalářská práce se zabývá urbanistickou koncepcí města Most, jednou ze základních součástí územního plánu. Cílem práce je navržení nové koncepce jako základu pro představu o budoucím rozvoji města. K dosažení cíle jsou vypracovány jednotlivé analýzy území – analýza širších vztahů, SWOT analýza, analýzy problémů, hodnot a další rozborů území. Výsledný návrh poskytuje alternativní přístup řešení k oficiálnímu návrhu územního plánu města Most.

Práce je členěna do tří hlavních částí. V první rešeršní kapitole jsou popsány současné trendy rozvoje měst, východiska urbanistické koncepce a její ukotvení v legislativě. Ve druhé kapitole se práce zabývá principy a teoretickými směry, podle kterých byla utvářena původní koncepce města při jeho založení v 60. letech 20. století. Závěr rešeršní části je věnován charakteristice samotného města. Je zde popsán historický vývoj Mostu, zasazení města do širších souvislostí a shrnutí současného stavu sídla.

Druhá část práce je zaměřena především na analýzu původní koncepce podle Václava Krejčího a současné koncepce z návrhu územního plánu. Dále jsou vypracovány podrobnější rozborů území potřebné pro návrh urbanistické koncepce.

Třetí část představuje vlastní návrh urbanistické koncepce, který je průnikem předchozích analýz. Návrh napравuje nedostatky původní i současné koncepce a poskytuje základní přehled o směřování rozvoje území města Mostu.

**Klíčová slova:** urbanismus; územní plánování; město Most; udržitelný rozvoj; funkcionalistické město

## **Abstract**

The bachelor thesis deals with the urban concept of the city of Most, one of the basic parts of spatial plan. The aim of the thesis is to propose a new concept as a basis for the future development of the city. In order to achieve the objective, individual analyzes of the territory are elaborated - analysis of broader relations, SWOT analysis, analysis of problems, values and other analyzes of the territory. The resulting proposal provides an alternative approach to the official design of the city spatial plan.

The thesis is divided into three main parts. In the first chapter, current trends in urban development, the concept of urban planning and its anchoring in legislation are described. In the second chapter, the thesis deals with the principles and theoretic directions, according to which the original conception of the city was formed when it was founded in the 1960s. The conclusion of the search section is devoted to the characteristics of the city itself. It describes the historical development of Most, putting the city into a broader context and summarizing the current state of the settlement.

The second part of the thesis is focused mainly on the analysis of the original concept according to Václav Krejčí and the current concept of the spatial plan. Further, more detailed analyzes of the territory needed for the design of the urban concept are elaborated.

The third part presents the design of the urban concept, which is the intersection of previous analyzes. The proposal remedies the shortcomings of the original and current concepts and provides a basic overview of the direction of the development of the city of Most.

**Key words:** urbanism; spatial planning; the city of Most; sustainable development; functionalist city

## Obsah

|  |    |
|--|----|
| 1. Úvod.....   | 10 |
| 2. Cíl práce.....  | 11 |
| 3. Literární rešerše.....                                  | 12 |
| 3.1 Urbanistická koncepce.....                             | 12 |
| 3.1.1 Účel územního plánování.....                         | 12 |
| 3.1.2 Úloha urbanistické koncepce v územním plánování..... | 13 |
| 3.1.3 Základy navrhování urbanistické koncepce.....        | 14 |
| 3.2 Teoretická východiska pro nově založený most.....      | 18 |
| 3.2.1 Obraz současného města.....                          | 18 |
| 3.2.2 Funkcionalismus.....                                 | 19 |
| 3.2.3 Socialistické plánování.....                         | 20 |
| 4. Metodika.....   | 21 |
| 5. Charakteristika řešeného území.....                     | 23 |
| 5.1 Vymezení řešeného území.....                           | 23 |
| 5.2 Širší územní vztahy.....                               | 23 |
| 5.3 Historie sídla.....                                    | 24 |
| 5.4 Současný stav.....                                     | 25 |
| 6. Analytická část.....                                    | 26 |
| 6.1 Analýza původní koncepce.....                          | 26 |
| 6.2 Analýza současné urbanistické koncepce Mostu.....      | 28 |
| 6.2.1 Analýza návrhu územního plánu.....                   | 28 |
| 6.2.2 Zhodnocení návrhu územního plánu.....                | 32 |
| 6.3 SWOT analýza.....                                      | 34 |
| 6.4 Problémový výkres.....                                 | 37 |
| 6.5 Výkres hodnot.....                                     | 38 |
| 8. Návrh nové urbanistické koncepce (výsledky).....        | 38 |
| 9. Diskuze.....  | 43 |
| 10. Závěr.....   | 44 |



|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| 11. Literatura a použité zdroje..... | 45 |
| 12. Přílohy.....                     | 48 |

## **Seznam tabulek**

Tabulka č. 1 SWOT analýza

## **Seznam příloh**

Příloha č. 1 Výkres širších vztahů

Příloha č. 2 Původní koncepce

Příloha č. 3 Členění území podle návrhu územního plánu

Příloha č. 4 Výkres problémů

Příloha č. 5 Výkres hodnot

Příloha č. 6 Schéma urbanistické koncepce

Příloha č. 7 Schéma urbanistické koncepce z návrhu územního plánu

Příloha č. 8 Schéma původní koncepce 2

# 1. Úvod

Město Most se v současnosti potýká s řadou problémů, které byly z velké části zapříčiněny nedávným zvratem v přirozeném historickém vývoji sídla. Dlouhá léta harmonického rozvoje regionu narazila v druhé polovině 20. století na nekompromisní politiku Komunistické strany Československa, jež nechala zbourat historické město a vytěžit zásoby hnědého uhlí pod ním. Ze starého Mostu zbyl jen název pro nově vybudované město o kus dál na zelené louce.

Přesun města ze staré lokace do nové musel být výrazně urychlen kvůli tlaku na co nejrychlejší otevření povrchových dolů. Výstavba města tak byla maximálně podřízena plánu těžby. Podmínky přesunu tak zrovna nenahrávaly tvořivé architektonické práci. Činnost architektů byla soustředěna spíše na celkové urbanistické uspořádání sídla, kompozici celých okrsků a funkcí v území. Architektonická stránka byla výrazně zanedbána.

Architekti se však při návrhu mohli opřít o nejnovější poznatky územního plánování ve 20. století. Výsledkem je efektivně uspořádané město, kde se neprojevují nedostatky klasických historických měst, jako například problémy z dopravy, nedostatek zeleně v centru nebo nevhodně poskládané funkce v území.

S odstupem času lze ovšem pozorovat nedostatky i nově založeného města. Ani jeho naprojektování do nejmenších detailů není zárukou kvalitního prostředí, které by bylo pro obyvatele stejně tak přitažlivé, jako historické město. Těžko uchopitelné hodnoty funkcionalistického města tvoří umělé prostředí, které působí neosobním dojmem a současným obyvatelům nemusí připadat atraktivní. Navržení města je spojeno s důsledným funkcionalistickým oddělením funkcí v území. Dříve takové uspořádání mohlo fungovat díky menším střediskům obchodu a služeb uvnitř každého obytného celku. S postupem času však tato střediska chátrala a vybavenost byla přesunuta do centra a na okraje města. Ztráta krátkých docházkových vzdáleností a monofunkční uspořádání území podporuje dojíždění osobními automobily pro uspokojení základních potřeb. Život ve městě se proto soustředí pouze na místa s vysokou koncentrací obchodu a služeb, kam je pohodlnější dojet automobilem než pěšky. Výsledkem jsou prázdné veřejné prostory, které se v některých lokalitách mohou jevit i nebezpečné, což jen podporuje využívání automobilové dopravy jako hlavního způsobu pohybu po městě.

Zanedbaná urbanisticko-architektonická stránka města mu spolu s dalšími faktory přisuzuje negativní pověst. Veřejností je Most vnímán jako nevzhledné panelákové sídliště minulého režimu. Město dále trpí výrazným úbytkem hlavně více vzdělaných obyvatel a zůstává zde vysoké procento málo vzdělaných a nezaměstnaných, což mu působí sociální i ekonomické problémy.

Jedním z předpokladů pro obnovení prosperity regionu je proto kvalitní urbanistický vývoj, který by měl vyvážit nedostatky původní koncepce města a reagovat na způsobené problémy současnými trendy územního rozvoje. Kvalitní rozvoj města je také podmínkou pro obnovení života ve městě a využívání veřejných prostranství.

## 2. Cíl práce

Hlavní náplní práce je návrh nové urbanistické koncepce jako předpokladu k vyváženému územnímu rozvoji spoléhajícímu se na současné principy a zásady územního plánování. Výsledek práce by měl být použitelný jako alternativa k návrhu územního plánu, který nerespektuje původní koncepci a nechává ve městě nedořešené problémy. Cílem nové koncepce je vytvoření podmínek pro zlepšení docházkových vazeb v území, zatraktivnění veřejných prostranství a zlepšení propojení jednotlivých celků města.

Návrh urbanistické koncepce by měl reagovat na problémy způsobené původní koncepcí města, jejíž negativní dopady se v současnosti projevují a zároveň vycházet ze současného stavu rozvoje města.

Díličními cíli jsou proto jednak analýza původní koncepce co se týče funkčního uspořádání sídla a za druhé analýza současné koncepce z návrhu územního plánu. Výsledkem bude SWOT analýza, která pomůže upřesnit problémy a potenciály území. Spolu s vlastním poznáním budou závěry analýzy shrnuty do výkresu problémů a výkresu hodnot, které budou podkladem pro návrh nové urbanistické koncepce.

## 3. Literární část

### 3.1 Urbanistická koncepce

#### 3.1.1 Účel územního plánování

Lidská sídla jsou složitým organismem, který se neustále vyvíjí a jehož vývoj nebude nikdy ukončen. Sídla jsou vždy utvářena podle současných společenských potřeb a jsou tedy obrazem společnosti. Rostou spolu s rozvojem populace a čím jsou větší, tím jsou jejich územní vztahy složitější. Města jako taková kombinují základní funkce – bydlení, práci, rekreaci a jejich spojení dopravu. Aby celý městský systém fungoval efektivně, je nutno tyto funkce v území účelně a racionálně uspořádat. (Hrůza, 2014)

První známky účelného plánování sídel můžeme nalézt už u vyspělých starověkých měst. Společenský pokrok a vysoký počet obyvatel přinesl potřebu organizace jak politické, tak územní. Bylo nutné svrchovanou mocí určit pravidla rozvoje měst, aby poskytovala svým občanům dobré podmínky k životu a země mohla vzkvétat. Každá epocha lidstva pak přinesla jiné požadavky na utváření sídel, reagující na politické, hospodářské a sociální změny. (Hrůza, 2011)

Významnou událostí v rozvoji měst byla průmyslová revoluce, během níž se historická města začala přetvářet k nepoznání. Tato doba byla spojená s vysokým růstem ekonomiky, s nárůstem počtu obyvatel na celém světě a také s vyšší urbanizací. Prudký nárůst obyvatel měst měl za následek jejich živelné rozpínání všemi směry, vzniku suburbáních oblastí a ztrátu krátkých docházkových vzdáleností. Vývoj vyvolal zvýšené nároky na dopravu ve městech a zhoršení hygienických podmínek pro obyvatele. (Hrůza, 2011)

V průběhu dvacátého století se začalo více diskutovat téma ideálního uspořádání velkých měst v reakci na jejich extenzivní rozvoj a nárůst obyvatel. Tato doba je spojena i s uvědoměním si negativních vlivů takového rozvoje velkých měst a potřebou účelně ovlivňovat jejich podobu v souladu s principy udržitelného rozvoje. Pojem udržitelný rozvoj je poprvé definován v dokumentu *Naše společná budoucnost* jako: „*Rozvoj, který naplňuje potřeby přítomných generací, aniž by ohrozil schopnost budoucích generací naplňovat potřeby své.*“ (Korčák, 1991)

V současné době proto řada vyspělých zemí pamatuje na zásady udržitelného rozvoje ve svých legislativách. Ne jinak je tomu v případě České republiky, kde se definice OSN promítla i ve stavebním zákoně: „*Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.*“ (Zákon č. 183/2006 Sb., § 18)

### 3.1.2 Úloha urbanistické koncepce v územním plánování

Obor územního plánování se nestále rozvíjí spolu se společností a jejími požadavky. Reaguje na nejnovější vědecké poznatky o sídlech a závěry z nich se promítají do legislativy, která určuje podmínky pro harmonický územní rozvoj. V České republice se problematice rozvoje měst věnuje Zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), kde se v kapitole o úkolech územního plánování setkáváme s pojmem urbanistická koncepce: „*Úkolem územního plánování je zejména: b) stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území*“ (Zákon č. 183/2006 Sb., § 19)

Pojem je dále začleněn do oddílu 2 o územním plánu, kde je psáno: „*Územní plán stanoví základní koncepci rozvoje území obce, ochrany jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání (dále jen "urbanistická koncepce")*...“ (Zákon č. 183/2006 Sb., § 43)

Další zmínku o urbanistické koncepci v legislativě představuje obsah zadání územního plánu v příloze č. 6 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., písmeno a) „*požadavky na základní koncepci rozvoje území obce, vyjádřené zejména v cílech zlepšování dosavadního stavu, včetně rozvoje obce a ochrany hodnot jejího území, v požadavcích na změnu charakteru obce, jejího vztahu k sídelní struktuře a dostupnosti veřejné infrastruktury; tyto požadavky lze dle potřeby dále upřesnit a doplnit v členění na požadavky na*

- 1. urbanistickou koncepci, zejména na prověření plošného a prostorového uspořádání zastavěného území a na prověření možných změn, včetně vymezení zastavitelných ploch,*
- 2. koncepci veřejné infrastruktury,*
- 3. koncepci uspořádání krajiny.*“

Následuje odstavec věnovaný náležitostem územního plánu v příloze č. 7 k vyhlášce č. 500/2006 Sb. Textová část územního plánu zde mimo jiné obsahuje: „*c) urbanistickou koncepci, včetně urbanistické kompozice, vymezení ploch s rozdílným způsobem využití, zastavitelných ploch, ploch přestavby a systému sídelní zeleně*...“

Grafická část územního plánu dále podle vyhlášky obsahuje: b) „*hlavní výkres obsahující urbanistickou koncepci, vymezení ploch s rozdílným způsobem využití zastavěného území, zastavitelných ploch a ploch přestavby, dále koncepci uspořádání krajiny včetně ploch s navrženou změnou využití, koncepci veřejné infrastruktury včetně vymezení ploch a koridorů pro dopravní a technickou infrastrukturu, ploch a koridorů pro územní rezervy*.“ (Příloha č. 7 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.)

Ze zákona tedy plyne, že urbanistická koncepce je zahrnuta jak do textové, tak do výkresové části územního plánu obce. Má vymezovat plochy s rozdílným způsobem využití, zastavitelné plochy, plochy přestavby a systém sídelní zeleně s ohledem na hodnoty v území. Zákon však blíže nespecifikuje, co konkrétně se pod

pojmem urbanistická koncepce skrývá a jaký je její význam. Pro ujasnění definice se musíme spokojit s výkladem z jiných nelegislativních zdrojů.

Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR (dále jen AUÚP) definuje urbanistickou koncepci jako soustavu „*přijatých zásad a pravidel, které jsou zárukou harmonického rozvoje sídelní struktury, sídel a krajiny v kontextu vývoje osídlení.*“

Východiskem koncepce jsou především společenské potřeby, poznání širších vztahů sídla, vztahu k okolní krajině a ostatním sídlům. Záleží přitom na velikosti, roli v území, historickém vývoji a morfologii sídla. Celkově se koncepce zabývá hierarchizací sídel, funkčním a prostorovým rozdělením území, provozními vztahy v území, nadřazenou technickou i dopravní infrastrukturou a urbanistickou kompozicí. (AUÚP, 2013)

Úkolem urbanistické koncepce je navrhnout udržitelné využití území odpovídající jeho potenciálu, vytvářet podmínky utváření krásného, zdravého, přitažlivého prostředí sídla i krajiny s ohledem na měnící se potřeby lidí. V poslední řadě má za úkol chránit krajinné, urbanistické a další hodnoty, podporovat je a vytvářet předpoklady pro vznik hodnot nových. (AUÚP, 2013)

Ústav územního rozvoje (dále jen ÚÚR) ve své internetové příručce nabízí podobnou definici urbanistické koncepce: „*Urbanistická koncepce města je soustava dlouhodobě platných zásad, jevů a prvků prostorového, funkčního a provozního uspořádání prostředí ve městech. Obvykle vychází z potenciálu území, úlohy města v systému osídlení a z vizí jeho budoucí velikosti a charakteru. Urbanistická koncepce obsahuje též urbanistickou kompozici a hlavní cíle, priority, metody a postupy dosažení předpokládané kvality prostředí. Opírá se o urbanistickou teorii, aktuální výsledky vědecké činnosti a argumenty podpořené programové požadavky obyvatelstva.*“ (ÚÚR, 2010)

### **3.1.3 Základy navrhování urbanistické koncepce**

Při navrhování urbanistické koncepce je nutno se řídit obecnými principy územního plánování a dodržovat nadřazené legislativní dokumenty, ze kterých vyplývají některá omezení pro dané území. Jelikož je urbanistická koncepce zahrnuta do územního plánu obce, platí pro ni podobná východiska jako pro celý územní plán. To znamená, že nepostradatelným dokumentem pro urbanistickou koncepci jsou územně analytické podklady spolu s dalšími rozbory území a v daném případě zejména problémový výkres a výkres hodnot. Dalšími rozbory území se rozumí analýza silných a slabých stránek obce (SWOT analýza), analýza širších vztahů v území, poznání historického vývoje a analýza současného stavu obce. (AUÚP, 2013)

#### **Územně analytické podklady (ÚAP)**

ÚAP patří mezi územně plánovací podklady a jsou tedy jedním z nástrojů územního plánování. ÚAP zjišťují a vyhodnocují stav a vývoj území. Jako podklad slouží ÚAP pro pořizování politiky územního rozvoje, územně plánovací

dokumentace a pro rozhodování v území. ÚAP podle zákona obsahují vyhodnocení stavu a vývoje území, hodnoty území, limity využití území a rozbor udržitelného rozvoje území. (Stavební zákon, § 25, § 26)

Vyhláška č. 500/2006 Sb. dále zpřesňuje obsah ÚAP na tři základní podklady:

- a) *„podklady pro rozbor udržitelného rozvoje území,*
- b) *rozbor udržitelného rozvoje území (RURÚ),*
- c) *údaje o území...“*

Bod b) - Rozbor udržitelného rozvoje území - se zabývá hodnocením silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb v území shrnutých ve SWOT analýze. V dalším bodě se zabývá hodnocením vyváženosti pilířů udržitelného rozvoje (sociální, ekonomický, environmentální). Poslední bod RURÚ ukládá povinnost určit problémy k řešení v územně plánovací dokumentaci a požadavky na jejich zmírnění či omezení. Problémy mají různorodý charakter, mohou to být závady urbanistické, dopravní, hygienické. Problémem je i střet záměrů na provedení změn v území s limity využití území a s hodnotami. Další požadavky jsou kladeny na zmírnění negativních faktorů, využití potenciálů území a na harmonickou vyváženost pilířů udržitelného rozvoje. (Vyhláška č. 500/2006 Sb)

Problémy jsou následně shrnuty v tzv. problémovém výkresu, jak je zřejmé z náležitostí grafické části ÚAP:

- a) *„Podklady pro RURÚ v grafické části obsahují výkres hodnot území (hodnoty civilizační, kulturní, přírodní), výkres limitů využití území a výkres záměrů na provedení změn v území.*
- b) *RURÚ obsahuje tzv. problémový výkres, který shrnuje dané problémy území, jež má řešit územně plánovací dokumentace.“*  
(Vyhláška č. 500/2006 Sb., § 4)

### **Problémový výkres**

Výkres problémů k řešení v územně plánovacích dokumentacích neboli problémový výkres zobrazuje hlavní střety zájmů a problémy v daném území. Problémy se obvykle dělí na:

- *„závady urbanistické, hygienické a dopravní*
- *vzájemné střety záměrů na provedení změn v území*
- *střety těchto záměrů s limity využití území*
- *ohrožení území například povodněmi a jinými rizikovými přírodními jevy.“*  
(Vyhláška č. 500/2006 Sb., § 4)

Jak je v oboru územního plánování běžné, řešení zpracovatelů se v jednotlivých územích mohou lišit, i když vycházejí ze stejné legislativy. Každé území je originální a vyžaduje specifický přístup. Proto podle metodické příručky

ÚÚR nelze specifikovat problémy tak, aby byly obecně platné. Lze se však inspirovat podobným řešením z dobré praxe.

Pro potřeby bakalářské práce poslouží jako inspirace územně analytické podklady města Pardubice z roku 2010, které mají „*velmi kvalitní zpracování a znázornění problémů*“. (Hurníková, 2012)

V ÚAP Pardubic je obsah problémového výkresu členěn na:

- *informace o území: hranice obce a katastrálních území, komunikace I., II. a III. Třídy, železnice, zastavěné území, lesní a vodní plochy,*
- *závady v urbanistické struktuře a využití zastavěného území – nevhodné využití, nevhodná funkce, nevhodné směry rozvoje obce*
- *závady dopravní: malá propustnost silnic, dopravní komplikace, chybějící obchvaty, nevhodné úvratové železniční spojení, problematické křižovatky,*
- *závady v technické infrastruktuře: hluková zátěž z letiště, hluková zátěž ze silniční a železniční dopravy, ekologické zátěže, nebezpečné zóny,*
- *závady ve využití krajiny: mezený přístup ze sídla do okolní krajiny, oblast s převahou nefunkčních prvků ÚSES, monokulturní bezlesá krajina,*
- *střety záměrů: vzájemné střety záměrů, střet s limity kulturními/přírodními/technickými,*
- *problémy: zhoršené sociodemografické podmínky (populační vývoj, nezaměstnanost, nevzdělanost),*
- *problémy plynoucí z vyhodnocení vyváženosti územních podmínek: sociální soudržnost společenství obyvatel, hospodářské podmínky, podmínky pro příznivé životní prostředí.*

Samotný problémový výkres pro návrh urbanistické koncepce nestačí. ÚAP je vhodné doplnit ještě dalšími informacemi o vývoji urbanistické struktury sídla, současném stavu urbanistické struktury a vztahu k okolní krajině, členění sídla na charakteristické celky, dominanty architektonické, kompoziční a výškové, veřejná prostranství a vizuálně významné prvky. (AUÚP, 2013)

### **Výkres hodnot**

Výkres hodnot zobrazuje kladné stránky v území, které by měly být v rozvoji města zohledněny a posilovány. Podle článku v časopise Urbanismus a územní rozvoj lze hodnoty rozdělit na:

- *„hodnoty přírodní (zahrnující chráněná území, krajinný ráz a ekologickou stabilitu území),*
- *hodnoty kulturně-historické (památkově chráněné a další historicky či architektonicky cenné struktury a objekty, uchování paměti a rázu místa),*



- *hodnoty urbanistické (obraz sídla, jeho struktura a kompozice, významné urbánní prostory a soubory),*
- *hodnoty osídlení a infrastruktury (občanská vybavenost, dopravní a technická infrastruktura a přírodní zdroje).“ (Bečka a kol., 2010)*

### **SWOT analýza**

SWOT analýza je nástrojem strategického plánování. Umožňuje stanovení strategických cílů a jejich hodnocení. SWOT je anglickou zkratkou složenou z počátečních písmen slov: Strengths (přednosti/silné stránky), Weaknesses (nedostatky/slabé stránky), Opportunities (příležitosti), Threats (hrozby).

Analýza se používá ke kvalitativnímu hodnocení jednotlivých faktorů rozdělených do čtyř kategorií a k hodnocení vzájemné provázanosti těchto faktorů. Základním cílem analýzy je poskytnout údaje o daném subjektu v různých hlediscích. Silné stránky je třeba zachovat a podporovat, naopak slabé stránky eliminovat či zmírnit jejich negativní účinek. Příležitosti jsou potenciální možnosti, které by měly být podporovány. Hrozbám je dobré se vyhnout, jelikož by z nich mohlo plynout nějaké riziko a staly by se tak slabými stránkami. V územním plánování se SWOT analýza používá zejména pro rozbor udržitelného rozvoje území, který je součástí územně analytických podkladů. Jednotlivé faktory analýzy jsou rozděleny do tematických okruhů: geologie, vodní režim, hygiena životního prostředí, ochrana přírody a krajiny, zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa, veřejná doprava a technická infrastruktura, sociodemografické podmínky, bydlení, rekreace, hospodářské podmínky. (ÚÚR, Metodický návod pro tvorbu SWOT analýz)

Pro potřeby bakalářské práce se SWOT analýza nebude zabývat rozбором udržitelného rozvoje území, ale bude shrnovat poznatky z původní koncepce města a poznatky o současném stavu, které budou zdrojem informací pro návrh urbanistické koncepce. SWOT se zaměří pouze na:

- závady v urbanistické struktuře a využití nastaveného území (nevhodná funkce, brownfieldy, nevyužitá území atd.),
- dopravní závady (dopravní komplikace, chybějící obchvaty, problematické uzly),
- veřejná prostranství, systém a hierarchii veřejných prostranství, spolu se systémem sídelní zeleně a napojení na okolní krajinu
- závady využití krajiny (omezený přístup ze sídla do krajiny, nefunkční územní systém ekologické stability, narušení krajiny)

### **Návrh urbanistické koncepce**

Při tvorbě urbanistické koncepce je kladen důraz na rozmístění centrálních funkcí, veřejných prostranství, odpovídající občanské, dopravní a technické infrastruktury, systému sídelní a krajinné zeleně a uspořádání nezastavěného území.

Důležitá je vzájemná provázanost prostorového a funkčního uspořádání a ideální umístění funkcí v rámci celého sídla.

Obsah urbanistické koncepce potom lze shrnout do 4 základních bodů:

- vymezení zastavitelných ploch – proluky ve výstavbě a nové plochy mimo zastavěné území
- vymezení ploch přestavby – nevhodné využití, brownfieldy
- vymezení systému sídelní zeleně – parky, rekreační areály, lesy a další
- plošné a prostorové upořádání – plochy s rozdílným způsobem využití

(AUÚP, 2013)

Podle Ústavu územního rozvoje by urbanistická koncepce měla obsahovat tyto součásti:

- „začlenění města do sídelního systému,
- vztah zastavěného území města a okolní krajiny,
- základní prostorové členění města a okolní krajiny (zónování),
- zásady a prvky urbanistické kompozice v řešeném území,
- zásady ochrany stávajících hodnot,
- argumenty, metodiku a postup pro vytváření hodnot nových.“

(ÚUR, 2010)

Součástí urbanistické koncepce je i urbanistická kompozice, jejíž cílem je estetické a kompoziční utváření kvalitního pestrého prostředí, které pozitivně působí na vizuální vjemy obyvatel. Kompozice uspořádává buď jednotlivé stavby, veřejné prostory nebo celé soubory staveb a části sídel s cílem zvýšit přitažlivost městského prostředí, usnadnit orientaci ve městě a zvýšit bezpečí veřejných prostor. Urbanistická kompozice pracuje s pojmy jako celky (okrsky), uzly, vazby, osy, bariéry. (AUÚP, 2013)

## **3.2 Teoretická východiska pro nově založený most**

### **3.2.1 Obraz současného města**

Z přívlastku „královské“ město Most by se dal tušit dlouhý historický vývoj sídla. Avšak ve srovnání s jinými královskými městy v Čechách tomu současné uspořádání struktury města absolutně neodpovídá. Chybí zde tradiční historické

náměstí se zahuštěnou okolní zástavbou i problémy takových měst. Je to z důvodu pohnuté historie obce, která byla na úkor svého architektonického bohatství zničena a znovu postavena na zelené louce o kus dál. Současné město tak neprocházelo žádným dlouholetým kontinuálním vývojem, který by ve veřejných prostranstvích zanechal odkaz minulých dob.

Celé město bylo do detailu naprojektováno ve druhé polovině dvacátého století, což s sebou přináší řadu výhod i těžko uchopitelných hodnot nového uspořádání. Nespornou výhodou byla možnost navržení celého města se všemi jeho funkcemi v duchu moderních principů plánování sídel. Ve městě se tak neprojevují problémy jiných přirozeně se vyvíjejících měst jako například zhoršené podmínky dopravní dostupnosti centra, brownfieldy, bariéra v podobě železnice protínající město atd. Město je funkčně navrženo tak, aby splňovalo nároky moderní společnosti, ale bohužel na úkor kvality veřejných prostranství a celkového dojmu z vnitřního prostředí. Sebelepší účelné uspořádání sídla nevyváží architektonické a urbanistické kvality starého města.

Z prvního pohledu na celé město je zřejmé, že nebylo utvářeno přirozeným vývojem, nýbrž se při jeho projektování uplatnily principy nejnovějších poznatků územního plánování z 20. století. Nové principy jsou patrné jak v celkovém uspořádání sídla, tak v kompozici jednotlivých okrsků. Do uspořádání současného města se nejspíše promítly myšlenky funkcionalismu spojené se socialistickým plánováním v tehdejší ČSR.

### **3.2.2 Funkcionalismus**

Funkcionalismus je umělecký sloh z 20. let 20. století, který se řadí mezi směry moderní architektury. Jeho počátky vznikaly v pozdním období průmyslové revoluce, kdy se v duchu moderního inženýrství začaly uplatňovat postupy, jak efektivně dosahovat kýžených cílů společnosti. Ve stavitelství se tyto myšlenky uplatnily nejdříve u samotných staveb, kde byl důraz kladen na správné uspořádání vnitřního prostředí staveb bez zbytečných estetických doplňků navíc. Budovy měly přísně sledovat svůj účel, umělecká stránka měla být upozaděna. Samotná krása budov se potom skrývala v dokonalém funkčním uspořádání, ne v dekoracích. Do té doby totiž přetrvávaly směry, které se snažily o strojené estetické podoby, které ale nevyhovovaly své funkci. Různá složitá řešení budov byla vnímána jako zbytečně komplikovaná, neefektivní a byla nahrazována jednoduchými geometrickými tvary, které sloužily především ke svému účelu. Mottem funkcionalismu se stala teze: „forma následuje funkci“. Le Corbusier dokonce uvádí že: „Dekorace je smyslné a primitivní povahy, stejně jako barva, a hodí se toliko pro nižší třídy, sedláky a divochy.“(Corbusier, 1973)

V urbanismu se funkcionalistické myšlenky projeví záhy, zejména díky společenskému vývoji. Ten vyžadoval dostupné bydlení pro všechny sociální vrstvy. Bylo nutné nové stavby a celkový vývoj měst podmínit nepříznivé ekonomické situaci a celkově stavby zjednodušit, typizovat, aby dokázaly uspokojit základní lidské potřeby. Jedním z motivů funkcionalismu je totiž poznání, že moderní lidé mají určité nároky, a proto i budovy a celá města mají tyto potřeby důsledně sledovat.

Charakteristickým rysem funkcionalistického urbanismu bylo monofunkční členění prostor měst. Jednotlivé funkce v území měly být od sebe odděleny, aby co nejlépe sloužily svému účelu a nebyly rušeny činnostmi jiných funkcí. Jednotlivé monofunkční části měst pak měly být co nejlépe obslouženy dopravou, které se věnovala zvláštní pozornost. Takové pojetí prostoru se nejvíce uplatnilo při výstavbě nových sídlišť na okrajích měst, která mají většinou podobné rysy. Obytné domy jsou stavěny s většími rozestupy v bohaté zeleni, tradiční ulice a náměstí jsou potlačeny. V celkovém pojetí městského systému jsou od sebe důsledně odděleny plochy pro bydlení, průmysl a komerční zóny. (ŠVÁCHA, 1995)

### 3.2.3 Socialistické plánování v ČSR

Mnoho teoretiků socialistického plánování si pokládá otázku, zda existuje významný rozdíl mezi socialistickým městem a městy na západě. Většina se shoduje, že socialistické plánování se zásadně neliší a bylo přirozeným vývojem. Jistá specifika tu však existují. Zatímco na západě rostla především velká města díky volnému trhu, v socialistickém bloku byl rozvoj soustředěn i do oblastí méně urbanizovaných. Byly tak realizovány myšlenky Karla Marxe a Friedricha Engelse, publikovaných v Komunistickém manifestu v roce 1848, které se orientovaly na vyrovnání rozdílů mezi městem a venkovem a tedy potíráním jakýchkoliv rozdílů ve společnosti. Do budoucna měla být celá sídelní struktura přizpůsobena rovnostářskému rozdělení společnosti a odstraněním sociálních rozdílů.

Rozvoj měst byl v té době úzce spjat s hospodářstvím a centrálně plánovanou ekonomikou. Zásadním úkolem k naplnění byl státní hospodářský plán, jehož cíle se promítaly v území, které sloužilo jako nástroj pro ekonomiku. Z toho vychází i princip, že plánování průmyslu musí mít nejen přínos pro oblast, ale především pro ekonomiku a stát jako celek. Názory na umístění průmyslu se dále liší. Jeden proud směřuje průmysl do zaostalých oblastí, neboť se věřilo, že průmysl je základem pro rozvoj. Druhý směr uvažuje více pragmaticky a umísťuje průmysl blízko zdrojů surovin a následným přizpůsobením infrastruktury. V praxi tak vznikaly rovnoměrně rozmístěné průmyslové oblasti po celém území ČSSR, do kterých byli stěhováni obyvatelé z regionů bez pracovních příležitostí. Velký průmyslový areál se stal zdrojem pracovních příležitostí pro celý okres.

V území města se uplatňovaly principy střediskového osídlení, které je založené na kompozici jednotlivých obytných okrsků doplněných o odpovídající základní občanskou vybavenost, dostupnost práce a rekreaci. Mezi takto komponovanými okrsky byl kladen důraz na efektivní systém levné dopravy. Takové uvažování o rozvoji vedlo k výstavbě sídlišť na okrajích měst, které měly zaručovat kvalitní prostředí v zeleni a stejné byty pro podporu sociální homogenity. Výstavba sídlišť je spojena i s nedostatkem bytů pro mladé po druhé světové válce. Stát musel převzít do vlastních rukou otázku výstavby nových dostupných bytů. Možná proto jsou si všechna sídliště vznikající v této době tak podobná. Zkrátka nebyl čas řešit jejich

estetickou podobu se stejnou důležitostí jako efektivitu a rychlost výstavby nových domů. (Horská a kol., 2002)

## 4. Metodika

Metodické postupy použité pro rešeršní i praktickou část bakalářské práce jsou shrnuty v této kapitole. Metodika shrnuje zdůvodnění teoretických východisek pro urbanistickou koncepci města Mostu, následně popisuje postup výzkumu a tvorbu vlastního návrhu.

První část teorie je zaměřena na problematiku územního plánování a roli urbanistické koncepce v územním plánu obce pro přiblížení pojmu k účelům bakalářské práce. Zdroji jsou především platná legislativa České republiky (Stavební zákon), metodické příručky Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR a Ústavu pro územní rozvoj. Stavební zákon s dalšími vyhláškami definuje ústřední pojem bakalářské práce „urbanistická koncepce“, čímž je vymezen záběr rozsahu práce a je poskytnut základní přehled o problematice. Následuje zpřesnění pojmu z metodických příruček, protože samotný zákon neposkytuje uspokojivě jasné definice, podle kterých by bylo možné jednoduše aplikovat závěry na vlastní návrh.

Druhá část teorie se zabývá bližším poznáním souvislostí a východisek pro nově založené město Most ve 20. století. Jsou popsány některé přístupy, podle kterých bylo město vystavěno. Tato část slouží k zasazení řešeného území do problematiky a k analýze současného stavu, který je ovlivněn novými principy rozvoje měst ve 20. století spojených s tehdejší politickou situací u nás a socialistickým plánováním.

Praktická část zahrnuje charakteristiku řešeného území, analýzu koncepce stavby nového města podle návrhu architekta Václava Krejčího, analýzu současného stavu a kritickou revizi návrhu územního plánu. Všechny analýzy jsou důležité pro následný návrh urbanistické koncepce.

Charakteristika řešeného území popisuje město Most z hlediska historického vývoje osídlení, zasazuje sídlo do širších územních vztahů, popisuje současný stav města a vymezuje řešené území. Poznání historie města a současného stavu je důležité pro utvoření základního obrazu o městě. Výkres širších územních vztahů zobrazuje zejména nadřazené prvky dopravní infrastruktury ovlivňující město a prvky přejaté ze Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje. Širší vztahy jsou nezbytné pro další uvažování o směřování rozvoje.

Analýza původní koncepce Václava Krejčího shrnuje poznání urbanistické struktury a principy uspořádání města. Analýza se zaměřuje na problémy spojené s monofunkčním uspořádáním území a vlivem na život ve městě v současnosti, kdy už platí jiné principy rozvoje měst. Právě poznání původního návrhu je klíčem pro pochopení současné situace, určení problémů plynoucích z uspořádání a možnosti

rozvíjet současné město podle záměru architektů z 60. let 20. století, od kterých se současný plánovaný rozvoj odchyľuje.

Následuje analýza urbanistické koncepce z návrhu územního plánu, který se odchyľuje od původní koncepce a nechává některé problémy nedořešené či vytváří podmínky pro rozšiřování sídla do krajiny, které je nežádoucí. Analýza se zaměří na nedostatky návrhu z pohledu dnešních obecných principů rozvoje.

Výsledky poznání o uspořádání území jsou shrnuty ve SWOT analýze, která je pro účel bakalářské práce rozdělena na okruhy: zeleň, veřejná prostranství, urbanistická struktura, doprava. Zeleň je hodnocena z pohledu dostupnosti zeleně pro každodenní rekreaci, městotvorné funkce zelených ploch a zapojení do veřejných prostranství. Studium veřejných prostranství je zaměřeno na pohyb chodců ve městě, vztahy v území, lokální centra a prostupnost z města do volné krajiny. Sekce doprava se orientuje na celkovou dopravní dostupnost dalších center kraje, území obce a problémy spojené s využíváním automobilové dopravy v obci. Urbanistická struktura hodnotí stav zastavitelných ploch, proluk v zastavěném území a nevhodné funkce v území.

Výkres problémů je pro účel práce oproti běžnému zpracování zjednodušen a zobrazuje pouze základní nedostatky, které je možné rozvíjet urbanistickou koncepcí. Jmenovitě jde o nevhodné využití území, proluky v zastavěném území, brownfieldy a problémy z dopravy.

Výkres hodnot zobrazuje pozitivní úkazy v sídle, zejména plochy zeleně, vodní plochy, významné budovy, památky, místa vyhlídky, plochy rekreace a občanské vybavenosti.

Obsah výkresů problémů a hodnot je inspirován požadavky ze zákona a vlastním průzkumem dobře řešených dokumentací v praxi. Podkladovou vrstvou pro výkresy je počita Základní mapa ČR 1:50 000.

Návrh urbanistické koncepce bude částečně vycházet z obecných postupů při tvorbě územního plánu a částečně z poznání problémů současného rozvoje. Od obecného postupu při pořizování územního plánu se mírně odchyľí, protože cílem práce je především srovnání původní koncepce se současným návrhem a navržením kompromisu mezi nimi. Jednotlivé rozbory a podklady ze zákona tak do určité míry nahradí právě analýzy obou koncepcí. Pro návrh však nestačí pouhé srovnání, proto bude nový návrh urbanistické koncepce vycházet i z doplňujících analýz (širší územní vztahy, SWOT analýza, výkres problémů, výkres hodnot). Návrh poskytne východiska k řešení problémů se zohledněním hodnot. Cílem návrhu je ucelená představa o budoucím harmonickém směřování rozvoje obce a tvorba přitažlivého prostředí pro současné i potenciálně přichozí obyvatele.

## 5. Charakteristika řešeného území

### 5.1 Vymezení řešeného území

Řešené území je vymezeno hranicí území města Most podle mapy správního uspořádání České republiky, přičemž předmětem řešení je především zastavěné území samotného města a navazující rozvojové plochy. Hranice řešeného území jsou vyznačeny ve výkresu širších vztahů a hranice zastavěného území ve výkresech problémů a hodnot. Základní orientace v sídle viz příloha č. 2.

### 5.2 Širší územní vztahy (viz příloha č. 1)

Statutární město Most se nachází na severu Čech v Ústeckém kraji jen 17 kilometrů od hranic se Saskem a přibližně 80 kilometrů severozápadně od Prahy. Město leží při řece Bílině na ose mezi městy Bílina a Chomutov. Město se rozkládá na zvlněném terénu západního výběžku Českého středohoří, které zde reprezentují tři výrazné vrchy: Hněvín, Široký vrch a Ressler. Na severu město zvolna přechází do volné krajiny Mostecké pánve, která je ohraničena mohutnými Krušnými horami.

Dopravní napojení na celorepublikovou silniční síť zajišťuje silnice I. třídy spojující velká města na severu Čech od Ústí nad Labem přes Bílinu, Most až dále za Chomutov. Komunikace je zásadní pro napojení Mostu na státní dálnice, samotným okresem totiž žádné nevedou.

Koridor silnice kopíruje i železniční dráha, tzv. Podkrušnohorská magistrála zajišťující spojení z Karlových Varů přes Most až do Prahy. Další regionální železniční spojení vede z Litvínova přes chemický závod, Most směrem do Loun a Žatce.

Město je obcí s rozšířenou působností, jeho role v území je tedy zásadní. Z pohledu širšího okolí je město lokálním regionálním centrem, které disponuje odpovídající občanskou vybaveností. Z vybavenosti přesahující významem hranice okresu je nutno zmínit například autodrom, hipodrom, polygon, golfové hřiště, letiště a další.

Z hlediska organizace území podle Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje se Most nachází v rozvojové oblasti celorepublikového významu OS7 a zároveň ve specifické oblasti celorepublikové SOB5. Z těchto oblastí celorepublikového zájmu vyplývají pro řešené území požadavky na veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření a asanace nadmístního významu. Jedná se o stavby dálnic a silnic, železnice, regionálních biokoridorů (575, 576, 578) a asanace po těžbě hnědého uhlí, průmyslové výroby (ASA2, ASA3, ASA4). (ZÚR Ústecký kraj)

## 5.3 Historie sídla

První osídlení na Mostecku je možné podle archeologických nálezů zasadit už do pravěku, kdy se zde v úrodné nížině okolo řeky Bíliny a Komořanského jezera začali usazovat zemědělci díky vhodným hydrologickým poměrům i dostatku ryb z jezera.

První písemnou zmínku o Mostu můžeme nalézt v Kosmově kronice, ze které je patrné, že už v 11. století mělo sídlo významnou strategickou polohu pro mocenské i obchodní cesty. Bylo to hlavně díky snadnému překročení řeky Bíliny, přes kterou vedl jediný most v blízkém okolí právě na úpatí kopce Hněvín – odtud současný název Most. Strategická poloha sídla byla určena i oním kopcem, jenž byl odedávna opevněn a jehož úkolem bylo strážit obchodní cestu z Prahy přes Žatec do Saska a Teplic. Výhodnou polohu ocenil ve 13. století král Václav I., který nechal na kopci zřídit královský hrad a v podhradí založil královské město Most. Město leželo na rovinné plošině mezi hradem a řekou Bílinou.

Většího významu nabylo město s vládou Přemysla Otakara II, během jehož vlády bylo město podstatně rozšířeno a stalo se tak největším královským městem na severu Čech. Město dostalo hradby i běžná privilegia královských měst. Nabytí významu vyvolalo potřebu nové přímé cesty do Prahy, která ovlivnila budoucí rozvoj města tímto směrem, kde vzniklo tzv. Pražské předměstí. O úspěchu města svědčila i výstavba nového pozdně gotického chrámu Nanebevzetí Panny Marie v roce 1517, který se po dokončení stal jedním z největších kostelů v Čechách.

Hospodářský růst a celkový rozvoj města byl v té době spojen především s intenzivní hornickou činností v blízkých Krušných horách. V horských oblastech vyrostlo velké množství horních měst, které byly zásobovány obilím z nížinných oblastí. Této příležitosti využil Most na maximum.

Následující roky město neprocházelo viditelnými změnami. Výrazným rozvojem prošlo město až v 19. století, kdy začaly podél meziměstských komunikací vyrůstat průmyslové objekty. V druhé polovině 19. století se také rozšířila těžba hnědého uhlí, které bylo do té doby těženo jen zanedbatelné množství pro místní potřeby a těžba ještě tolik nenarušovala krajinu. Se zavedením podkrušnohorské železniční trati v roce 1870 z Duchcova přes Most do Chomutova se však těžba prudce rozšířila a nová komodita byla exportována do širokého okolí. Dále vznikla železnice s napojením z Mostu do Loun a Žatce. Město se tak ocitlo v sevření železnicí ze západu, severu i východu, což poznamenalo jeho budoucí vývoj. Jediný možný vývoj kromě překročení železniční bariéry mohl tedy směřovat pouze na jih od historického centra. Město dále těžilo z prodeje pozemků v okolí železnice důlním společenstvem. Získalo tak prostředky pro další rozvoj. Začaly zde vyrůstat nové reprezentativní budovy, ředitelství dolů, banky, soud, divadlo, nová radnice a další veřejné i výrobní budovy.

Povrchová těžba uhlí se stala nadlouho dopředu silným zdrojem jak pracovních pozic, tak ekonomických příjmů Mostu. Původní těžba ve volné krajině se přiblížila k hranicím zastavěného území, kde začínala způsobovat hygienické i geologické problémy. Zdokumentovány jsou případy, kdy se na několika místech okraje sídla



začalo sesouvat podloží i s celými obytnými bloky. Problémy, které způsobila těžba si nové vedení státu v 50. letech vyložilo po svém jako neúnosné podmínky pro život v socialistickém státu a v roce 1964 definitivně rozhodlo o zbourání města. Režim už dříve nechal domy volně chátrat bez údržby, aby zbourání bylo alespoň nějak opodstatněné. Zachován byl jen pozdně gotický kostel Nanebevzetí Panny Marie. Zbytek historického města byl zničen a bohatá uhelná sloj pod ním vytěžena.

Most byl v té době ohniskem státních zájmů. Ojedinělý přesun gotického kostela, stavba nového města pro sto tisíc obyvatel, stavba tehdy nejvyššího mrakodrapu v Česku byly vystavovány na odiv jako vzor. Lidé byli účelně stěhováni z celých severních Čech do nově vznikajících sídlišť honosně pojaté koncepce nového města na zelené louce. Byli to především dělníci, kteří zde našli dostatek pracovních příležitostí. Pracovní pozice zajistil i obrovský chemický závod, jeden z největších u nás. Město, ačkoliv zničené, znovu nabylo významu. Sláva nového Mostu netrvala dlouho, neboť záhy se opět změnilo vedení státu, které již nadále nepodporovalo důlní činnost v tak širokém rozsahu. Navíc většina uhelných slojí na Mostecku už byla vytěžena, což mělo za následek útlum těžby a propouštění zaměstnanců. Jednostranná orientace hospodářství na důlní průmysl se ukázala nevýhodná, protože ve městě mezitím nevznikl dostatek nových pracovních příležitostí v jiných odvětvích.

S pádem socialistického režimu a změnou orientace hospodářství pomalu význam města klesal. Lidé si více začali uvědomovat znečištěné, neestetické prostředí města. Významní zaměstnavatelé v průmyslovém odvětví začali hromadně propouštět zaměstnance s tím, jak se tempo těžby uhlí zpomalovalo. Odkaz minulých dob tak zapříčinil dnešní největší problémy Mostu – nezaměstnanost, zničená okolní krajina, architektura, sociální problémy a odliv obyvatel. (Kuča, 2011)

## 5.4 Současný stav

Most má nyní 66 644 trvalých obyvatel (ČSÚ, 11. 11. 2018), avšak tento počet každým rokem klesá emigrací obyvatel, která je důsledkem nedostatku pracovních příležitostí i špatné pověsti města. Do značné míry se na současném stavu podepsala jednostranně zaměřená ekonomika na dolování nerostného bohatství, které město obklopuje. Most si stále drží statut průmyslového města, avšak význam průmyslu upadá, zatímco není nahrazován dostatečným rozvojem v jiných odvětvích. Útlum těžby znamenal úbytek pracovních pozic a mnoho lidí zůstalo se svou kvalifikací bez práce. Úbytek pracovních příležitostí a tedy nárůst podílu obyvatel dlouhodobě nezaměstnaných působí městu sociální i ekonomické problémy, které jsou příčinou špatné pověsti sídla.

V současnosti je právě vysoká nezaměstnanost v regionu spolu s úbytkem obyvatel největším problémem města. S nezaměstnaností se pojí celá řada navazujících problémů, jako je nízký ekonomický potenciál obyvatelstva, vznik vyloučených lokalit, kriminalita a nízká vzdělanost. Motivací emigrujících lidí je i špatná kvalita ovzduší a okolní krajiny silně poznamenané povrchovou těžbou. Celkový obraz města je v neposlední řadě určován i socialistickou architekturou, která je společností vnímána veskrze negativně. (ÚAP Most, 4. úplná aktualizace – 2016)

## 6. Analytická část

### 6.1 Analýza původní koncepce (schéma původní koncepce viz příloha č. 2)

Když v 60. letech 20. století započala demolice starého města, na opačné straně kopce Hněvína se začalo utvářet město nové. Koncepce nového města byla vytvořena kolektivem architektů V. Krejčího, J. Fojta a J. Gabriela.

Výstavba českých měst v období poválečné obnovy v padesátých letech byla silně poznamenána stavem společnosti, politickou i hospodářskou situací. Cílem národní politiky se stalo rychlé obnovení průmyslu spolu s výstavbou moderních obytných bloků (sídlišť) a cílená kontrola migrace obyvatel směřovaná do míst s koncentrací pracovních příležitostí.

Důležitým faktorem byla právě rychlost přeměny. Takové podmínky zrovna nenahrávaly tvořivé architektonické činnosti. Veškerá výstavba napříč zeměmi s komunistickým režimem se potýká se stejným problémem – nedostatek kvalitních architektonických řešení a jednotvárná zástavba stejná v každém městě. Důvod stavby stejných typizovaných objektů měl jednoduché praktické opodstatnění. Nemusely se stále řešit návrhy nových objektů v konkrétním území, ale činnost architektů mohla být směřována spíše na urbanistická řešení celků budov. Dalším důvodem byla i jednoduchá výroba stále stejných komponentů staveb, které mohly být smontovány kdekoliv v republice. Proto se sídliště postavená v této době architektonicky i kompozičně tak podobají ve všech městech současné ČR. (Dostalík, 2015)

Koncepce nového Mostu je navržena v duchu moderních principů plánování. Vychází především z funkcionalistického členění území. Tím, že je celé současné město postaveno na zelené louce, mohla být celá jeho koncepce založená na těchto zásadách. Výsledkem je efektivně fungující městský systém složený z obytných okrsků, které vždy disponují alespoň základní občanskou vybaveností v ideální docházkové vzdálenosti. Okrsky jsou od sebe odděleny dostatečně kapacitními a širokými třídami, což umožňuje bezpečnou a plynulou dopravu ve městě jak pěší, tak automobilovou.

Dopravní síť ve městě vychází z napojení na státní silnici první třídy Chomutov – Most – Teplice, napojení na Prahu přes Louny a silnici z Mostu do Žatce. Kolem jižní části města při Velebudicích a Vtelně je veden městský obchvat. Tyto základní komunikace tak tvoří pomyslný trojúhelník okolo zastavěného území a určují vnitřní uspořádání dopravní infrastruktury.

Hlavní městskou kompoziční osou je Třída Budovatelů, která prochází městem od severního koridoru kolem centra až na jižní okraj města. Této komunikaci sekunduje původní kompoziční osa Ulice Čsl. armády pokračující na Žateckou ulici. Obě hlavní třídy přetíná komunikace vedoucí ze Souše kolem centra až na nádraží. Další hlavní ulice byly postupně dotvářeny okolo obytných celků s tím, jak město rostlo.

Další kompoziční osou bylo propojení městského centra a parku Šibeník s návazností zeleně až do rekultivovaného lomu v rekreační areál Benedikt.

Centrum bylo navrženo s inspirací v odkazu jádra starého města. V novém jádru, stejně jako ve starém, se nachází propojení třech náměstí. V centru se měly nacházet celoměstsky významné objekty společenské (hotel), kulturní (divadlo, Repre), správní (magistrát, pošta) i obchodní (banka, obchody, pasáže). Na severu centra se měla nacházet významná dominanta – symbol hornického města mrakodrap SHD. Okolí mrakodrapu bylo určeno parkové úpravě.

I městská hromadná doprava je ve městě řešena velice efektivně. Je založená na existenci tramvajové rychlodráhy z průmyslového areálu Velebudice, přes centrum města, chemické závody až do Litvínova. Těsně před severním koridorem, než trať zamíří na Litvínov, se trať rozdvouje a vede i na vlakové nádraží. Celý systém doplňují autobusové linky se zastávkami na pomezích obytných okrsků (silnicí vyšších místních tříd). (Krejčí, 2008)

Z pozitivních stránek původní koncepce nutno zmínit systém dopravy, který je řešen s ohledem na hygienu prostředí a bezpečnost provozu. Hlavní dopravní tahy jsou oddělené od obytných čtvrtí, kudy vedou jen místí obslužné komunikace bez průjezdné dopravy. Také umístění vlakového nádraží na okraji zástavby je vhodné, jelikož hlučná železnice je oddělena dopravním koridorem a neruší tak obytné bloky. Železnice je také sdružena na severu území s koridorem silniční dopravy, což omezuje fragmentaci krajiny a průjezdná doprava na severu města a může být vedena mimo zastavěné území. Na druhou stranu takto široký koridor dopravy výrazně omezuje rozvoj města severním směrem i přístup ze sídla do krajiny.

Další kladnou stránkou města je systém veřejné zeleně, který vychází z geomorfologické členitosti území. Systém zahrnuje zazeleněné vrchy kopců v území, doplněné o centrální park Šibeník, park Hrabák a rekultivované plochy lomů, které byly zatopeny a přeměněny na rekreační střediska – Benedikt a Matylda. Bohužel se však dodnes nepodařilo dokončit záměr propojení zeleně od centra přes park Šibeník až do Benediktu. Zeleň je v neposlední řadě důležitou součástí většiny obytných celků, kde vyplňuje prostory mezi domy. Nevzhledné panelové domy mají mezi sebou delší odstupy a vyniká tak jedna z mála jejich hodnot – okolo nich je spousta volného místa pro veřejnou zeleň ke každodenní rekreaci.

V současném uspořádání však převažují problémy plynoucí z nedotažených záměrů původní koncepce i z celkového přístupu navrhování v tehdejší době. Jedním z problémů je monofunkční funkcionalistické členění území, které přísně odděluje funkce bydlení a komerce. Tento problém je nejvíce zřetelný v jádrové části města, kde se kromě občanského vybavení nenachází téměř žádné plochy pro bydlení. Výsledkem je prázdné chátrající centrum bez života obyvatel. Aktivity obyvatel se v centru soustřeďují spíše na hlavní městskou třídu Budovatelů mimo jádro. V původním návrhu se počítalo s rozmístěním menších středisek občanské vybavenosti, avšak postupem času a vlivem ekonomických faktorů postupně tato střediska zanikla. Vybavenost se přesunula do centra a na okraje města do obrovských monofunkčních území, které jsou založené na dopravě automobilem nebo veřejnou dopravou. Město tak ztratilo výhodu krátkých docházkových vzdáleností pro základní potřeby obyvatel. V současnosti jsou obytná území tvořena převážně bytovými domy bez základní vybavenosti. Zachovány zůstaly pouze některé mateřské a základní školy.

Poměrně velká část škol byla také zrušena kvůli nedostatku žáků. Příležitostí, jak znovu propojit funkce bydlení a občanské vybavenosti je tedy využití zašlých škol k jiným účelům.

Dalším problémem je, že původní koncepce vznikala v době, kdy plánovaný nový Most měl být ještě několik let v sevření uhelných dolů ze všech stran. Úvahy o budoucím rozvoji na potenciální plochy asanace byly v nedohlednu a městu tak byly vymezeny velké územní rezervy pro kapacitu až sto tisíc obyvatel. K této hranici se však počet obyvatel nikdy ani nepřiblížil. Po zastavění územních rezerv mělo být město kompletní a dál se nerozšiřovat mimo vytyčené území silnicemi vyšších tříd. Navazujícím problémem je neřešení návaznosti veřejných prostranství na okolní krajinu. Město působí sevřeně a z velké části hranic zastavěného území nelze jednoduše projít mimo město.

Nedostatkem původní koncepce je i důsledné oddělení Chanova a nemožnost jeho růstu mimo vymezenou oblast. Už od návrhu bylo toto sídliště plánováno výhradně jako ghetto pro problémové obyvatele, které přetrvává dodnes.

V současné době se také více začínají projevovat problémy z automobilové dopravy, a to zejména z dopravy v klidu. Sídliště kumulují vysoký počet obyvatel a s rostoucím životním standardem roste i počet zaparkovaných automobilů. Pro ně však již není na sídlištích místo. Parkoviště tak zabírají stále více ploch na úkor kvality veřejných prostranství.

## **6.2 Analýza současné urbanistické koncepce Mostu**

### **6.2.1 Analýza návrhu územního plánu**

#### **Urbanistická koncepce**

Urbanistická koncepce je v návrhu územního plánu založena na třech principech:

1. **Kontinuita při zachování urbanistické koncepce nově založeného města:**  
První princip vychází z uznání urbanistické koncepce z let, kdy bylo město nově založeno. Původní koncepce totiž splňuje novodobé nároky na dopravní a technickou infrastrukturu a vůbec celé funkční uspořádání území. Tyto faktory jsou jednoznačně kladnou stránkou koncepce, avšak její nedořešené záměry způsobují neúplnost a nefunkčnost některých ploch. Prioritou tohoto principu je tedy dotváření města při respektování záměrů původního návrhu.
2. **Kompenzace slabých stránek současné urbanistické struktury města:**  
Výstavba města v socialistickém duchu přinesla i řadu negativních stránek, které se v současnosti začínají stále více projevovat. Jedná se zejména o nevyrovnanou skladbu bydlení – kapacity bytových domů neúměrně převyšují skromnou zástavbu domů rodinných. Také kapacity parkovacích stání zejména na sídlištích byly podceněny a v současnosti nevyhovují. Dalšími prioritami je kultivace veřejných prostranství, parků a kompenzace

ztracené paměti města napojením zástavby přes dopravní koridor na původní místo historického města, kultivace a zachování zahražanské čtvrti s kasárnou, zachování vesnického charakteru Vtelna.

3. Inovace urbanistické koncepce:

Třetí bod je zaměřen na řešení novodobých potřeb občanů a města, které se dříve nepředvíдалy. To znamená přizpůsobení koncepce tendenci demografického vývoje, prosazování udržitelného systému dopravy, řešení nedostatku parkovacích míst, řešení nové residenční čtvrti u nově vzniklého jezera s následným propojením na město, rekultivace zničené okolní krajiny (území lomů a výsypek).

Následuje rámcová urbanistická koncepce jednotlivých oblastí města Most. Oblasti jsou znázorněny v příloze č. 3. Jednotlivé oblasti jsou vymezeny podle typického charakteru území a úzkých vazeb uvnitř oblastí:

**Oblast 1.** Souš, Zahražany - Ressler, Široký vrch, Hněvín a okolí s vazbou k ulicím Žatecká a Čsl. armády

První oblastí je část Mostu, která vznikala plynule s rozvojem starého města. Přestavuje tedy nejstarší část současného Mostu. Zahrnuje v sobě i tři významné kopce – Ressler, Široký vrch a Hněvín, na jejichž úpatí leží převážně vilové a rodinné domy, ale také sportovní a rekreační areály Matylda a Autodrom Most. Úkolem ÚP je v této oblasti nenarušovat a zároveň podporovat historický charakter zástavby, zajistit dostupnost příměstské zeleně a propojit ji s bydlením.

**Oblast 2.** Centrum města – mezi Žateckou ulicí (Čsl. armády), a osou třídy Budovatelů, k Aquacentru Most, Šibeníku a k sídlišti Severní, od koridoru I/13 k Hrabáku

Druhou oblast tvoří městské centrum s širším okolím, zejména v ose Budovatelské třídy od severu až na jih města, kde jsou do oblasti zahrnuty obytné bloky po obou stranách třídy. Dále území zasahuje do západní části Šibeničního vrchu s přilehlým okolím na sever a na jih. Oblast také zahrnuje jednu z nejstarších částí nového Mostu s objektem bývalé kasárny a muzeem. Celou oblast tvoří převážně středně podlažní městská zástavba s občanskou vybaveností místní, městské a nadměstské úrovně – veřejné i komerční. Typické pro tuto oblast jsou polouzavřené obytné bloky s významnými zelenými plochami uvnitř vnitrobloků. Úkolem ÚP pro tuto oblast je ochrana stávajících polouzavřených bloků s jejich veřejnými zelenými plochami a podporovat prostupnost územím. Hrozí totiž prodej parcel uvnitř bloků a jejich následné oplocení.

**Oblast 3.** Severní části města, Pod Lajsníkem, Lajsník, železniční stanice a park Šibeník

Třetí oblast je vymezena centrálním parkem Šibeník a územím ležícím od něj severně až severo-východně ke hranicím železničního koridoru. Zástavba má uvnitř

zelenou osu protínající celé území a je dobře navázáno na centrum. Ve východní části při vrchu Lajsník je vymezena územní rezerva. Cílem ÚP v této oblasti je posílit vazby obytných celků na centrální park, zajistit prostupnost parku a zvýšit zájem o toto území doplněním občanské vybavenosti, sportovních ploch a dalšího vybavení. Dále je třeba kultivovat přednádražní prostor a vhodně kombinovat dopravní funkce a služby, kvůli důležitosti terminálu.

**Oblast 4.** Družstevní či Podžatecká, Zahradní, Liščí Vrch, Výsluní, Na Sadech, Benedikt, Hrabák, osy třídy Budovatelů, od Šibeníku k Benediktu, k silnici I/27

Čtvrtá oblast představuje v podstatě celou jižní a jihovýchodní část města. Je charakterizována hustou sídlištní zástavbou s vysokými panelovými domy, jejichž struktura se v kontextu města jeví chaoticky a stává se na centru města autonomní oblastí. ÚP se tuto situaci snaží řešit vhodným zapojením oblasti na systém veřejných prostranství a zkvalitnit stávající VP, která jsou potlačena na úkor parkování osobních automobilů, přičemž kapacita stání stále není dostatečná.

V jihovýchodní části v prostoru okolo Benediktu jsou navrhovány plochy pro individuální rodinné domy. Dále zde má být zajištěna lepší dostupnost Vtelna.

Rozsáhlou volnou plochu Na sadech ÚP neřeší kvůli komplikovaným majetkoprávním vztahům.

**Oblast 5.** Čepirohy, Velebudická výsypka, Vtelno

Pátou oblast tvoří připojené vesnice Čepirohy, Vtelno a průmyslový areál Velebudice. Čepirohy jsou dlouhodobě v rozvoji limitovány dolem Vršany, který bude v blízké době nahrazen sanační činností, což umožní navázání území na přírodní krajinu. V přilehlém lesoparku Hrabák je územním plánem navržena plocha pro nové rodinné domy z důvodu řídkého využívání parku, který by tím měl ožít. Jsou navrženy i další opatření k obnově a zvýšení zájmu o park.

Velebudický areál v sobě kombinuje různorodé průmyslové činnosti, které zde mají dostatek prostoru i díky dostatku rozvojových zastavitelných ploch. Součástí areálu je i vzdělávací kampus. Celý prostor Velebudic je tak cenným zdrojem pracovních příležitostí i základny ekonomiky Mostu. Na jihu areál navazuje na Hipodrom Most a golfové hřiště.

V okolí Vtelna jsou i přes náročná řešení infrastruktury navrženy plochy pro zástavbu rodinných domů na úkor zemědělské půdy a zásahu do venkovského rázu Vtelna.

**Oblast 6.** Jezero Most, letiště, Střimická výsypka – rozvoj („nový Most“)

Šestá oblast představuje zcela nový směr rozvoje, který nebyl zahrnut v původní koncepci města. Pokračující rekultivace území po těžbě pomalu umožňuje novou výstavbu v prostoru mezi jezerem a severní částí města, kde v současné době

leží přesunutý kostel a zbytky původní zástavby. Cílem v této oblasti je vytvořit podmínky pro novou výstavbu, vytvořit dostatečné vazby na město přes dopravní koridor a napojit na okolní vesnice. Dalším cílem je řešení nábřeží nového jezera a revitalizace toku Bíliny.

#### **Oblast 7. Rudolice, sídliště Chanov**

Sedmá oblast řeší územně oddělené části Mostu – Rudolice a Chanov. Obě sídla leží až za dopravním koridorem, což znesnadňuje jejich napojení na zbytek města. Omezujícím faktorem v rozvoji jsou zde i limity území a složité napojení dopravní i technické infrastruktury. Proto ÚP nepočítá s významným rozvojem v této oblasti. Situaci by mohla změnit uvažovaná výstavba nové čtvrti u kostela nacházející se rovněž za koridorem. Do té doby jsou území považována za stabilizovaná a jediným požadavkem je zajistit prostupnost Rudolic do krajiny Střimické výsypky a nenarušovat stávající strukturu sídla.

#### **Oblast 8. Komořany**

Průmyslový areál Komořany je pozůstatkem živelného rozvoje průmyslu. V současnosti je zcela oddělen od zbytku území a představuje zmatek objektů různého zaměření. Hodnotným pozůstatkem je teplárna United Energy a.s. a další objekty spojené s probíhající těžbou uhlí. Ostatní plochy jsou vymezené jako přestavbové a je třeba uvažovat o jejich novém využití. Okolí areálu je porostlé náletovou zelení a představuje tak možnost budoucí kultivace území, která bude po skončení těžby nutná. ÚP požaduje umístění izolační zeleně s využitím toku Bíliny

#### **Oblast 9. Lom Vršany, Kopistská výsypka, lom ČSA, lom Bílina**

Lomy obepínající město na severu území tvoří rozsáhlé narušené území, které je vymezeno jako plocha asanace, vyplývající z požadavků ZÚR. V území jsou navrženy rekultivace vodní a lesní. Dále je potřeba navrhnout základní kostru budoucí dopravní obsluhy a technické infrastruktury pro prostupnost krajiny, uplatňovat řešení vyhovující využití jezera Most s ohledem na postupující lom Bílina.

#### **Vymezení zastavitelných ploch, koridorů a ploch přestavby**

Návrh územního plánu vymezuje zastavitelné a přestavbové plochy technické infrastruktury, hromadné rekreace, bydlení individuální v rodinných domech (městské a příměstské), veřejnou zeleň ochrannou, izolační a ostatní, plochy občanského vybavení, plochy veřejné vybavenosti, průmyslové výroby a sklady (lehký průmysl), plochy smíšené obytné městské, plochy smíšené obytné v centrální zóně, parky, plochy veřejných prostranství, plochy pro tělovýchovu a sport, plochy pro silniční dopravu.

Koridory vymezuje pro drážní dopravu, silniční dopravu, technickou infrastrukturu.

### **Systém sídelní zeleně**

Návrh ÚP rozděluje plochy zeleně na parky, přírodní lesoparky jako součást zastavěného území, veřejnou zeleň ochranná, izolační a ostatní a plochy ostatní zeleně v krajině.

Systém zeleně v návrhu ÚP vychází z původní koncepce nového města, který je založen na existenci přirozených kopců – Ressler, Široký vrch a Hněvín. Soustavu tří blízkých útvarů doplňuje ve středu města Šibeniční vrch. Úloha těchto míst je v návrhu ÚP posilována a počítá se s doplněním systému zeleně o bývalé výsyvky dolů v těsné blízkosti zastavěného území, jež nyní prochází rekultivací. Jedná se o výsyvky: Kopistská, Strimická, Velebudická a Čepirožská.

Z uvedených zelených ploch vstupují do vnitřní zástavby zelené pásy, které se uvnitř zastavěného území rozpadají na jednotlivé ostrůvky zeleně – městské parky. ÚP zde podporuje kultivaci parků, doplnění mobiliáře a rozšíření zeleně na navazující plochy a ulice.

Součástí systému je i zeleň schovaná uvnitř jednotlivých ploch s rozdílným způsobem využití. Významný podíl zde tvoří zeleň v plochách smíšených obytných a v plochách bydlení, kde se hojně vyskytuje v prostorech mezi bytovými domy, doplněná o dětská hřiště a další městský mobiliář. Nezanedbatelnou složkou systému je doplňková zeleň u občanského vybavení, sportovních areálů a podél komunikací.

Novým prvkem v systému zeleně je rekultivovaná plocha Mosteckého jezera, kolem níž je navržena nová zeleň, která bude navazovat na stávající v okolí kostela Nanebevzetí P. Marie. Tu tvoří jednak doprovodný pás zeleně podél řeky Bíliny a za druhé navazující izolační zeleň dělící od sebe dopravní koridor a plochy určené pro novou čtvrť města.

## **6.2.2 Zhodnocení návrhu územního plánu**

Návrh je komplexně pojatý a obsahuje široký výčet zastavitelných ploch i ploch přestavby. Jedná se zejména o upadající průmysl v okolí Komořan a nové bydlení v rodinných domech. Některé plochy však nechává nevyužité a naopak navrhuje zastavění ploch na okraji i za hranicemi města, které nenavazují na okolní zástavbu. Nehledě na náročné napojení technické a dopravní infrastruktury, tím návrh jen podporuje roztahování města všemi směry, což je v rozporu s udržitelným využíváním území, podle kterého mají být primárně využity plochy uvnitř zastavěného území s cílem posílit kompaktnost zástavby. Navržené zastavitelné plochy pro rodinné domy začínají obepínat Vtelno a hrozí zde, že zanikne jeho jedinečný historický obraz splynutím s městem.

Dále návrh nechává neřešené části obce Rudolice a Chanov, které jsou považovány za stabilizované plochy. Ovšem jejich napojenost na zbytek zástavby je



mizerná a jen podporuje sociální segregaci obyvatel s nemožností začlenění. Obyvatelé Chanova jsou tak dále předurčeni k diskriminaci. Existují zde volné zastavitelné plochy možné pro další rozvoj Chanova i Rudolic. Právě v Rudolicích by mohly být na volných plochách stavěny luxusnější rodinné domy na úpatí kopce Špičáku a přispět tak k řešení problému s nedostatkem rodinných domů ve městě.

Návrh také nepočítá s výstavbou nových bytových domů v jádru města, které by se tím mohlo více oživit. Rozvoj komerční občanské vybavenosti dále situuje do již zavedených monofunkčních ploch, ze kterých se stávají obrovské celky podporující vyjížděku obyvatel.

Ani řešení veřejných prostranství nenachází v návrhu mnoho prostoru. Návrh se omezuje na zlepšení prostupnosti parku Šibeník doplněním mobiliáře a rekreačních aktivit. Neřeší už návaznost parku na další plochy zeleně nebo začlenění do systému veřejných prostranství. Není zde dořešen ani původní záměr propojení zeleně do Benediktu. Také návaznost zeleně a vůbec prostupnost ze sídla do krajiny není komplexně vyřešena. Například napojení nové části Mostu u jezera je umožněno pouze jedinou přístupovou cestou – mostem přes severní koridor. Chybí zde napojení na Rudolice nacházející se na stejné straně koridoru i vazba na blízkou Souš. Na jižní straně tvoří velkou bariéru průmyslový areál, který je těžko prostupný stejně tak jako silnice první třídy.

Plochy pro nové průmyslové podniky vymezuje návrh i v okolí Lajsníku, kdy by však mohlo dojít k narušení klidného prostředí vznikající kolonie rodinných domů.

V poslední řadě nechává návrh zastavit část plochy parku Hrabák, jež měl být součástí sídelní zeleně a vstupní branou do volné krajiny na jihu území. Návaznost na krajinu není dořešena, přetrvává silniční bariéra, nehledě na fakt, že plochy zeleně by měly být zachovány a postaveny mimo možnost zastavění.

## 6.3 SWOT analýza

|                           | SILNÉ STRÁNKY   | SLABÉ STRÁNKY   |
|---------------------------|---|---|
| ZELEŇ                     | dostatek ploch pro městské parky                          | nízké využití parků   |
|                           | zalesněné vrchy kopců                                     | špatná návaznost na okolní krajinu  |
|                           | dostatek veřejné zeleně                                   | poškození krajiny těžbou uhlí   |
|                           | zeleň toků Bílina, Luční potok<br>zrekultivované plochy   |   |
| VEŘEJNÁ<br>PROSTRANSTVÍ   | hustá síť VP  | nejasná struktura VP  |
|                           | široké ulice  | městské centrum   |
|                           | bezpečné místní komunikace                                | chybí lokální centra  |
|                           |   | špatná prostupnost do krajiny   |
| DOPRAVA                   | dostupnost dalších center kraje                           | znečištění ovzduší a hluková zátěž  |
|                           | železniční trať, silnice I. třídy                         | nedostatečná kapacita parkovacích míst  |
|                           | cyklostezky   | narušené dopravní vazby na okolní sídla   |
|                           | městská hromadná doprava<br>příměstská doprava (Litvínov) | chybějící přímé napojení na síť dálnic  |
| URBANISTICKÁ<br>STRUKTURA | dostatek zastavitelných ploch                             | proluky v zastavěném území, brownfieldy   |
|                           | celková občanská vybavenost                               | monofunkční území   |
|                           | kvalitní plochy rekreace                                  | vyložené lokality   |
|                           | dostatek bytového fondu                                   | nízká architektonická úroveň sídlišť<br>nedostatek ploch individuálního bydlení |
|                           | <b>PŘÍLEŽITOSTI</b>                                       | <b>HROZBY</b>   |
| ZELEŇ                     | aktivity podpořující zvýšení<br>atraktivity parků         | úpadek zelených ploch   |
|                           | lepší péče o vodní toky                                   | nezájem o plochy zeleně   |
|                           | revitalizace zničené krajiny                              | další narušení zeleně těžbou  |
|                           | zavedení prvků ÚSES                                       | narušení zeleně zástavbou   |
| VEŘEJNÁ<br>PROSTRANSTVÍ   | podpora lokálních center                                  | nebezpečné lokality   |
|                           | využití ploch přestavby                                   | neprostupnost územím  |
|                           |   | neatraktivní městské prostředí  |
| DOPRAVA                   | vedení průjezdné dopravy mimo<br>zastavěné území          | nárůst individuální automobilové dopravy  |
|                           | posílení vazeb na okolní vesnice                          | dopravní komplikace   |
|                           | rozvoj cyklostezek  |   |
|                           | snížení závislosti na automobilech                        |   |
| URBANISTICKÁ<br>STRUKTURA | využití zastavitelných ploch                              | vznik vyloučených lokalit (vyliďňování)   |
|                           | nový směr rozvoje města                                   | chátrání bytového fondu   |
|                           | využití rekultivovaných ploch                             | narušení vesnického charakteru Vtelna   |
|                           | rozvoj podporující provázání<br>funkcí (polyfunkčnost)    |   |

Tabulka č. 1 SWOT analýza

## **Zeleň**

Celé město je hustě protkáno sítí veřejné zeleně. Je to díky tomu, že většina města je poskládána z bytových domů, které mezi sebou vytváří volný prostor. Město disponuje dostatkem ploch s parkovými úpravami či možností parkového využití. Nabídka však není podpořena dostatečným zájmem o tato území, a proto místa chátrají. Jednoznačným plusem jsou čtyři zalesněné vrchy města (Šibeník, Široký vrch, Ressler, Hněvín) a zeleň podél vodních toků Bíliny a Lučního potoka. Zápornou stránkou je omezená přístupnost krajiny ze zastavěného území. Okolní krajina města je sice značně poznamenána těžební činností, avšak na několika místech už příměstské prostředí zkrášluje kultivační procesy a nadále se počítá s pokračováním obnovy krajiny.

Příležitostí pro zlepšení zeleně jsou zvýšení atraktivity parků pro obyvatele, lepší návaznost městské zeleně na krajinu i celková pěší přístupnost do krajiny. Ke zlepšení by mohlo posloužit založení prvků ÚSES s využitím vodních toků v území. Založení ÚSES je velice reálné díky plochám určeným k asanaci po těžbě a snahou napravit zničené okolní prostředí Mostu.

Na druhou stranu hrozí, že obyvatelé budou pokračovat ve stávajícím trendu nezájmu o plochy zeleně, což by mohlo vést k úpadku míst, vzniku nebezpečných lokalit bez pohybu lidí a shromažďování problémových obyvatel v parcích. Hrozbou pro zeleň je i potenciální rozšíření dolů na severu území, zejména dolu Bílina.

## **Veřejná prostranství**

Veřejná prostranství jsou ve městě řešena velkoryse. Výstavba města v nedávné době na zelené louce dala možnost postavit nové ulice široké podle potřeby, zejména s ohledem na omezení kolizí provozu automobilů a chodců. Volné prostory mezi bytovými domy také dávají širokou možnost vzniku veřejných prostranství mezi nimi. Na druhou stranu, tomu jak hustá síť VP je, neodpovídá její přísnější členění. Výrazným veřejným prostorem v rámci města je jeho nešťastně řešené centrum, které zeje prázdnotou. Jiné výrazné veřejné prostory a náměstí ve městě nejsou. Významná jsou veřejná prostranství v místech s vyšší koncentrací občanského vybavení, jejichž důležitost však není architektonicky podtržena. Chybí i lepší provázanost mezi těmito uzly a vyjasněná hierarchie VP. Návaznost z veřejných prostor na okolní krajinu je také zcela nevyhovující. Značná část zastavěného území je obehnaná koridory silniční dopravy, které chodcům tvoří nepřekonatelnou bariéru, respektive jen na málo místech.

Příležitostí pro město je zlepšení přístupnosti z území města do krajiny, neboť nyní město působí sevřeně a omezuje vstup do krajiny. Dalším východiskem, jak zlepšit systém VP, je podpora zkvalitňování prostoru zejména v lokálních centrech a řešit vzájemnou propojenost těchto míst. Predispozicí ke zlepšení je dostatek ploch přestavby, které by mohly být využity. Zajímavou rozvojovou plochou je nový směr rozvoje města k novému jezeru.

Hrozbou veřejných prostranství je vznik nebezpečných míst zejména kvůli možnému nárůstu vyloučených lokalit. Neřešení architektonických nedostatků současných VP by mohlo vést k přispění špatné pověsti města a celkové neatraktivitě městského prostředí. Další hrozbou je možné omezení prostupnosti území, které by mohlo být důsledkem oplocení vnitrobloků bytových domů.

## **Doprava**

Doprava je v území řešena velice efektivně díky stavbě města na zelené louce, což umožnilo stavět dostatečně široké a bezpečné komunikace. Systém městských komunikací je napojen na státní silnici I. třídy, která Most propojuje s ostatními velkými městy na severu Čech. Dobré je v tomto směru i železniční spojení a výhodně umístěné nádraží na okraji zástavby. Chybí však přímé napojení na dálniční síť, zejména ve směru na Prahu. Kvalitní je i městská hromadná doprava podpořená tramvajovou dráhou, která protíná město od jihu k severu a dále pokračuje přes chemické závody až do blízkého Litvínova. Široké ulice města také dávají prostor pro vznik nových cyklostezek.

Negativní stránkou dopravy je nedostatek parkovacích míst pro osobní automobily, který by se mohl ještě zhoršit s nárůstem počtu automobilů ve městě. Problém se týká především hustě zastavěných sídlišť. Řešením by mohla být stavba parkovacích domů v problémových částech. Dalším problémem je zvýšené zatížení území imisemi a hlukem z dopravy hlavně v ulici Čsl. armády, kterou projíždí tranzitní doprava od Žatce směrem na Litvínov. Problém by se mohl ještě zhoršit s nárůstem individuální automobilové přepravy. Vyřešit tento problém by mohl západní obchvat obce, který je však kvůli geologickým poměrům obtížně řešitelný.

V důsledku rozsáhlé těžební činnosti zanikly některé silniční vazby mezi Mostem a okolními vesnicemi stejně jako polní a lesní cesty usnadňující prostupnost okolní krajiny. Příležitostí v tomto směru je využití ploch asanace i pro obnovení vazeb v regionu.

## **Urbanistická struktura**

Město disponuje dostatečným množstvím zastavitelných ploch, což je předpoklad k jeho růstu. Na druhou stranu se ve městě objevují i proluky ve výstavbě a zaniklé komerční i výrobní areály (brownfieldy), které by bylo záhodné využít k rozvoji primárně. Z kladných stránek je nutno zmínit ještě dostatek bytového fondu, kvalitních ploch pro rekreaci i celkovou bohatou občanskou vybavenost překračující svou významností hranice okresu.

Naopak záparem je nedostatek kapacit pro individuální bydlení, stejně jako nízká úroveň architektury sídlišť. Situaci by mohly zlepšit dostupné rekultivované plochy na severu města jak pro výstavbu rodinných domů, tak další struktury. Dostatek ploch pro rodinné domy se nabízí i na východním okraji u Benediktu a Vtelna, kde však hrozí narušení vesnického charakteru Vtelna srůstem s městem.

Spolu s dalšími problémy Mostu vede nevyrovnaná sociální struktura obyvatel ke vzniku vyloučených lokalit, kde bydlí dlouhodobě nezaměstnaní a nepřizpůsobiví obyvatelé. V těchto místech je pak zvýšené riziko pohybu v důsledku kriminality a obchodu s drogami. Nárůst vyloučených lokalit ve městě by mohl být podpořen i pokračujícím odlivem obyvatel, který by znamenal zlevnění cen nemovitostí a tím pádem vhodných podmínek pro ekonomicky znevýhodněné obyvatele. S odlivem obyvatel je spojena i hrozba chátrání bytového fondu kvůli neobydleným domům.

Dalším problémem je přísné funkcionalistické členění města na okrsky jednotlivých funkcí. Monofunkčnost celků je z dnešního pohledu negativní a město by se mělo snažit funkce více propojovat s ohledem na udržitelný rozvoj. Současně takové uspořádání podporuje nežádoucí individuální dopravu směřující do center obchodu a rekreace.

## 6.4 Problémový výkres (viz příloha č. 4)

Problémový výkres zahrnuje jednak významné informace o území jako jsou hranice území obce, zastavěné území, silnice I. a II. třídy, železnice regionální i nadregionální, vodní a lesní plochy. Za druhé výkres obsahuje vybrané problémy důležité pro návrh urbanistické koncepce v členění na:

- Dopravní komplikace: přílišné zatížení tranzitní dopravou se projevuje v ulici Čsl. armády. Doprava zde způsobuje hygienické i hlukové problémy. Ve špičce dochází často k utváření kolon.
- Brownfieldy: rozsáhlý brownfield je tvořen na severu areálem bývalé kasárny, která obsahuje i hodnotné historické stavby. Druhý větší brownfield se nachází na jižním okraji obce, kde je pozůstatek průmyslového areálu, který zaniká spolu s útlumem těžby.
- Proluky: ve městě se v zastavěném území nacházejí ostrůvky nevyužitého území i velké plochy na východě území použitelné pro dostavbu města.
- Vyloučená lokalita: v podobě odděleného sídla část Chanov původně vymezená pro nepřizpůsobivé obyvatele. Dodnes přetrvává status ghetta s omezeným přístupem do města. Další vyloučená lokalita se rozrůstá v chátrajícím bytovém fondu při Budovatelské ulici na severu území.
- Krajina zničená těžbou: město obklopují plochy silně poznamenané povrchovou těžbou, které neposkytují již žádný užitek a jsou zdrojem prachových částic.
- Omezený přístup do krajiny: vstup do krajiny je omezen bariérami v podobě severního koridoru dopravy, na západě povrchovým dolem a na jihovýchodě průmyslovým areálem Velebudice a koridorem silnice první třídy, která mimo jiné znesnadňuje dostupnost Vtelna.

## 6.5 Výkres hodnot (viz příloha č. 5)

Výkres zahrnuje popisné informace – hranice obce Most a hranice zastavěného území. Pro lepší orientaci v území je jako podkladová mapa použita Základní mapa ČR 1:50 000. Dále výkres obsahuje výčet vybraných hodnot území:

- Přírodní hodnoty:
  - vodní plochy a toky (řeka Bílina, vodní nádrž Matylda, jezero Most, zatopený lom Elizabeth u Vtelna, drobné izolované rybníky);
  - evropsky významné lokality (plocha po těžební činnosti ponechána samovolnému vývoji);
  - výškové dominanty (zelené vrcholy kopců Hněvín, Široký vrch, Ressler, Lajsník, Šibeniční vrch, Špičák);
  - plochy rekultivace (obnovené plochy po těžební činnosti);
  - plochy lesů (Ressler, Široký vrch, Hněvín, Špičák);
- kulturně-historické hodnoty:
  - nemovité kulturní památky (Hrad Hněvín, Kostel Nanebevzetí Panny Marie, Kostel Povýšení svatého Kříže);
  - historicky významné budovy (muzeum, gymnázium, budovy kasárny, barokní statek ve Vtelně);
  - plochy hřbitovů (Kostelní, městský, vtelenský);
- urbanistické hodnoty:
  - urbanisticky významné kompoziční prvky (městské jádro, náves Rudolic, náves Vtelna);
  - architektonicky významné stavby (městské divadlo, magistrát města, kulturní dům, obchodní dům Prior, mrakodrap Komes, hotel Cascade, nemocnice, nádraží);
  - místa vyhlídky (z vrcholů kopců Ressler, Hněvín, Špičák, Lajsník, Šibeník, z hipodromu, z okraje Benediktu);
- další hodnoty:
  - významné plochy rekreace (Matylda, Benedikt, Hipodrom Most);
  - významná občanská vybavenost (městské jádro, nemocnice, Autodrom Most, fotbalový a zimní stadion, nádraží, městská knihovna, okresní soud, Aquadrom Most, dopravní hřiště).

## 8. Návrh nové urbanistické koncepce (výsledky)

(viz příloha č. 6)

Návrh urbanistické koncepce vychází především z poznání stavu a vývoje sídelní struktury a snahy zajistit vyvážený rozvoj obce ve všech jeho funkčních složkách. Návrh rozvíjí dobré myšlenky původní koncepce, reaguje na současné problémy města a podporuje rozvoj stávajících hodnot. Koncepce je navržena podle

současných principů územního plánování založených zejména na udržitelném rozvoji území. K naplnění tohoto cíle harmonického rozvoje jsou definovány hlavní zásady urbanistické koncepce:

- Udržitelný rozvoj území spočívá v účelné plošné organizaci území s ohledem na ideální rozmístění funkcí v území, jejich dostupnost krátkými docházkovými vzdálenostmi a omezením rozšiřování zástavby do volné krajiny využitím proluk a ploch přestavby v zastavěném území. Tím je zajištěna ochrana zemědělského půdního fondu a kompaktnost zástavby.
- Využití potenciálu stávajících zelených ploch a podpora vzniku nových na rekultivovaném území.
- Podpora polyfunkčnosti sídelní struktury propojováním jednotlivých funkcí v území – zejména bydlení, rekreace, služeb a komerční vybavenosti.
- Vyjasnění hierarchie veřejných prostranství, uzlů a lokálních center, jejich vzájemné propojení a kultivace veřejných prostranství pro kvalitu a přitažlivost městského prostředí.
- Rozvoj individuálního bydlení pro vyvážení stavu kapacity bydlení v bytových domech.
- Vhodné napojení zastavitelných a rozvojových ploch na stávající strukturu.
- Zajištění prostupnosti ze sídla do krajiny.
- Zajištění ochrany historických částí města.

Urbanistická koncepce jednotlivých městských celků:

Oblast 1 (jádro města): Území s koncentrací občanské vybavenosti celoměstského významu s omezenými plochami pro bydlení.

- V zastavitelných plochách rozšířit kapacity pro luxusní bydlení v centru blízko centrálního parku Šibeník.
- Podporovat vazby na park a další části s ohledem na významnost celku.

Oblast 2 (bydlení v blízkosti městského jádra): stabilizované území

- Podporovat vazby na jádro města.
- Zachovat ráz území.

Oblast 3 (bydlení): stabilizované území s blízkou dostupností sportovních areálů a komerční vybavenosti

- Zachovat stávající vazby na centrum.
- Podporovat vazby na nové rozvojové území města u jezera Most.
- Zajistit prostupnost územím z oblasti 4 k plochám komerční vybavenosti.
- Řešit sociálně vyloučené lokality při Budovatelské třídě začleňováním obyvatel a zkvalitněním prostředí.

Oblast 4 (individuální bydlení - vilové): historická část s rozsáhlým brownfieldem v blízkosti zalesněných vrchů Hněvín a Široký vrch

- Zajistit přestavbu brownfieldu s ohledem na historické budovy, které zahrnuje.

- Využití zastavitelných ploch pro veřejná prostranství.
- Podporovat vazby na oblast 5 (Souš).
- Zachovat ráz oblasti s převažující zástavbou individuálního bydlení v podobě historických vilových domů.
- Zajistit návaznost na nový směr rozvoje k jezeru.
- Podpora vazeb zástavby na zalesněné vrchy.

Oblast 5 (individuální bydlení – novostavba): stabilizované území s blízkou dostupností rekreačního areálu Matylda

- Rozšířit individuální bydlení v navazující zastavitelné ploše.
- Zachovat vazby na oblast 4.
- Vytvořit nové vazby na rozvojovou oblast okolo jezera.
- Zajistit prostupnost do obnovené krajiny překročením dopravního koridoru.

Oblast 6 (Kostel Nanebevzetí Panny Marie a okolí): území oddělené od zbytku města s významnou kulturní hodnotou

- Zachovat obraz prostředí okolo kulturní památky kostela.
- Nenarušovat prostředí jinou dominantou a nevhodnou zástavbou v blízkosti Kostela.
- Vytvořit vazby na nové rozvojové území u jezera a na Rudolice.

Oblast 7 (občanská vybavenost celoměstského významu): stabilizované monofunkční území s koncentrací ploch sportu (fotbalový stadion, zimní stadion, sportovní hala) a ploch komerční vybavenosti.

- Řešit zkvalitnění veřejných prostranství okolo důležitých sportovních areálů.
- Zastavitelné plochy využít pro zeleň.

Oblast 8 (bydlení ve středněpodlažní zástavbě bytových domů): stabilizované území s úzkou vazbou na železniční nádraží i na městské jádro

- Zachovat pás zeleně procházející územím a vytvořit vazby na okolní oblasti vedoucí v této ose.
- Podpořit důležitost nádražního prostoru odpovídající občanskou vybaveností.
- V okolí nádraží uvažovat o výstavbě autobusového terminálu regionálních spojů.
- Zlepšit prostupnost do parku Šibeník a zalesněného vrchu Lajsník.
- Zajistit vazby na nové zastavitelné a rozvojové plochy.
- Zlepšit napojení oblasti 9 (Rudolice) a oblasti 10 (Chanov).

Oblast 9 (Rudolice): stabilizované území s možností rozvoje individuálního bydlení

- Zajistit vazby na oblast 6 (Kostel Nanebevzetí Panny Marie).
- Do rozvojové plochy směřovat zástavbu individuálního bydlení.

Oblast 10 (Chanov): vyloučená oblast s výrazně omezeným přístupem do města



- Začlenit oblast do sídelní struktury pomocí nové vazby na rozvojové území oblasti 11.
- Využít blízké zastavitelné plochy pro komunitní bydlení a aktivity podporující začleňování obyvatel.

#### Oblast 11 (rozvojové území)

- Do oblasti směřovat plochy komerčního vybavení díky výhodné poloze u silnice I. třídy, zároveň však nerušit provozem blízkou zástavbu rodinných domů v oblasti 12.
- Zajistit prostupnost z oblasti 10 (Chanov).

#### Oblast 12 (individuální bydlení): oblast se zastavitelnou plochou a rozvojovým územím pro výstavbu rodinných domů

- Využít k zástavbě primárně zastavitelné plochy a poté rozvojové území s ohledem na kompaktnost zástavby.
- Zajistit vazby z oblasti 13 (Vtelno) do nově vznikající zástavby.
- Zajistit vazbu zástavby na okolní přírodu překročením silnice I. třídy.

#### Oblast 13 (Vtelno): venkovské bydlení a zahrádkářská kolonie

- Zachovat ráz vesnického prostředí nepropojením zástavby se zbytkem města.
- Rozvoj individuálního bydlení směřovat do zastavitelné plochy, následně využít rozvojové plochy.
- Zajistit vazby na město přes areál Benedikt a oblasti 12 a 14.

#### Oblast 14 (zastavitelná plocha): plocha určená k zastavění rodinnými domy s významnou komerční občanskou vybaveností

- Začlenit plochu do sídelní struktury.
- Podpořit vazby směřující do významného uzlu oblasti 15 -16.
- Zastavitelné plochy využít pro výstavbu rodinných domů.
- Zajistit prostupnost přes silnici I. třídy skrz průmyslový areál do volné krajiny.

#### Oblast 15 (bydlení ve vysoko-podlažních bytových domech): stabilizované sídliště s nízkou kvalitou obytného prostředí

- Zlepšit veřejná prostranství zejména v oblasti lokálního centra a v ose vedoucí z oblasti 13 (Vtelno).
- Zvýšit kapacity pro dopravu v klidu.

#### Oblast 16 (bydlení ve vysoko-podlažních bytových domech): stabilizované sídliště s nízkou kvalitou obytného prostředí

- Zajistit vazby na oblasti 14 a 17.
- Zvýšit kapacity pro dopravu v klidu.

#### Oblast 17 (bydlení ve středně-podlažních bytových domech): území s úzkou vazbou na centrum a park Šibeník

- Zajistit prostupnost územím z ostatních částí směrem do centra.
- V zastavitelných plochách navrhnout plochy veřejných prostranství.

Oblast 18 (převážně zahrádkářská kolonie u parku Hrabák): stabilizované území

- Podporovat kultivaci parku.

Oblast 19 (plocha technické a dopravní infrastruktury): stabilizované území dopravních podniků a technických služeb města Most

- Možnost expanze na zastavitelném území, popřípadě umístění lehkého průmyslu.

Oblast 20 (Čepirohy): stabilizované území na okraji města s individuální zástavbou rodinných domů

- Zlepšit vazby na park Hrabák a prostupnost dále do města.
- Zajistit prostupnost skrz území do volné krajiny po rekultivaci území.

Oblast 21 (bydlení v rodinných domech): stabilizované území s blízkou vazbou na Ressler

- Možnost expanze na rozvojové plochy.
- Nový směr rozvoje po dokončení rekultivačních prací.
- Zajistit prostupnost do obnovené krajiny.

Urbanistická koncepce dalších složek území:

Průmyslové areály (Velebudice, Čepirohy, Komořany): stabilizované plochy s možností rozvoje i brownfieldy

- Průmyslový areál Velebudic rozvíjet v rozvojových plochách, zajistit prostupnost areálem z obytných zón na jih do volné krajiny
- Vyřešit přestavbu rozsáhlého brownfieldu u Čepiroh
- Upadající průmyslový areál Komořany na západě obce ponechat jako územní rezervu pro možný opětovný rozvoj průmyslu.

Významné plochy rekreace a sportu (hipodrom, golfové hřiště, autodrom, Benedikt, Matylda, jezero Most)

- Zlepšit vazby z navazující zástavby, zdůraznit tím jejich význam.
- Jezero Most je novým prvkem, který vyžaduje zvláštní pozornost při rozvoji.

Lesní plochy (Ressler, Široký vrch, Hněvín, Špičák, Lajsník)

- Zachovat významné lesní plochy v území.
- Podporovat zapojení ploch do systému ÚSES.
- Navázat pěší stezky a cyklostezky pro volnočasové aktivity.
- Na plochách rekultivace vytvářet nové lesní porosty umožňující revitalizaci území.

## 9. Diskuze

Cíl práce návrh urbanistické koncepce je komplexní syntézou mnoha analýz a dokumentů územně analytických podkladů a územně plánovací dokumentace, které vyžadují systémový přístup při navrhování řízený platnými právními předpisy. Rozsah takové práce by výrazně převyšoval stanovený rozsah bakalářské práce. Cílem práce však ani nebylo navržení urbanistické koncepce, která by splňovala požadavky pro přijetí za obecně platnou a mohla se stát součástí nového územního plánu. Cílem bylo především poznání o původní koncepci při založení města a navržení vhodného rozvoje, který na ni navazuje s pomocí kritické analýzy současného návrhu územního plánu. Byly hledány pozitivní a negativní stránky současného města, které byly rozvíjeny v návrhu. Výsledný návrh tak navazuje na koncepci Václava Krejčího při založení města a rozvíjí ji podle současných podmínek území. Návrh je alternativou k řešení v návrhu územního plánu, který podle mého názoru skýtá četná úskalí i nevhodně řešené skutečnosti.

Od současného návrhu územního plánu se řešení bakalářské práce odchyluje především v otázkách rozvoje zastavitelných ploch a rozvojových ploch mimo zastavěné území. Návrh územního plánu vymezuje některé zastavitelné plochy bez návaznosti na současnou strukturu obce, tím vytváří podmínky pro vznik suburbánních oblastí bez výraznějšího začlenění do městského systému. Takový extenzivní rozvoj je podle mého názoru v přímém rozporu s Politikou územního rozvoje ČR, která omezuje možnosti růstu mimo zastavěné území při nevyužití volných ploch ve městě. To samé platí i o rozvojových plochách pro průmysl, který návrh územního plánu vymezuje poblíž hodnotného lesa na Lajsníku blízko plánované zástavby bydlení v rodinných domech, přičemž stále existují volné plochy v průmyslovém areálu Velebudice, brownfield u Čepiroh i volné plochy za městem v Komořanech. Pro rozvoj průmyslu by tedy měly být primárně upřednostněny tyto plochy a okolí Lajsníku věnováno zachování klidného prostředí.

Dalším rozporem je i navržení zastavitelné plochy na území parku Hrabák, které by mělo být vedeno jako nezastavitelné, opět princip vycházející z Politiky územního rozvoje ČR.

Návrh územního plánu také považuje území sídla Chanov za stabilizované bez možnosti rozvoje či napojení na strukturu města. Segregovaná oblast je dále terčem předsudků, které jsou v souvislosti s vyloučenou skupinou obyvatel upevňovány. Lidé pocházející odtud jsou negativně posilováni zdejší komunitou a často jsou od narození předurčení k budoucí diskriminaci a neúspěchu.

V poslední řadě se návrh územního plánu nezabývá do hloubky systémem veřejných prostranství, lokálních center, jejich propojení a předpokladům pro vznik nových. Zrovna ve městě jako je Most, je potřebné se strukturou veřejných prostranství zabývat pro obnovení života obyvatel ve městě, zájmu o prostředí a zlepšení vztahu obyvatel k městu. Vytvoření systému propojených center kvalitními veřejnými prostory by totiž výrazně pomohlo zlepšení jeho negativního obrazu a zpomalení odlivu obyvatel, jejichž motivací může být kromě jiných faktorů i nepřítulivé prostředí města.

## 10. Závěr

Zpracováním práce byly vytvořeny různé analýzy území zachycující problémy, hodnoty i příležitosti rozvoje. Z analýz vyplývá, že město má tendenci se rozšiřovat do nezastavěného území obce při současném neřešení zastavitelných ploch uvnitř města. Dále byly zjištěny nevhodné funkce v území (brownfieldy), nevhodné umístění ploch výroby, i závady v systému veřejných prostranství a jejich napojení na okolní krajinu. Byla také zjištěna problémovost funkcionalisticky monofunkčního uspořádání Mostu v kontextu dnešní doby. Z kladných stránek a potenciálů byly zjištěny zejména významné hodnoty území jako jsou plochy zeleně, vodní plochy a rekreační areály. Problémy i hodnoty se následně promítly do výsledku práce – návrhu urbanistické koncepce. Návrh se snaží vyvážit problémy s využitím hodnot a potenciálů, navrhuje posílení stávajících vazeb v území i vznik nových lokálních center a nových vazeb v zastavitelných územích. Celkově se návrh zabývá také hierarchizací městských celků a vyvážením jejich nedostatků. Ve výsledku tak návrh přináší ucelenou představu o budoucím směřování rozvoje obce Most a jeho sídelní struktury.

Přínos práce je nejvíce znatelný při srovnání vlastního návrhu s návrhem územního plánu. Práce přináší kritický pohled na současné směřování rozvoje města a poskytuje alternativní cestu k vyváženému územnímu rozvoji. Práce také rozvíjí původní myšlenky nedokončené koncepce z let založení města pomocí současných principů územního rozvoje, které dříve nebyly uplatněny. Výsledky práce mohou být použity jako vzor pro obce, které se potýkají s podobnými problémy jako město Most, například podléhají trendu suburbanizace, potýkají s odlivem obyvatel a nárůstem vyloučených lokalit či jen trpí pozůstatky negativních záměrů z minulých dob.

# 11. Literatura a použité zdroje

## Odborná literatura:

CORBUSIER, Le. *The Athens charter*. New York: Grossman Publishers, 1973. ISBN 067013970X.

DOSTALÍK, Jan. *Organická modernita: ekologicky šetrné tendence v československém urbanismu a územním plánování (1918-1968)*. Brno: Masarykova univerzita, Fakulta sociálních studií, 2015. ISBN 978-80-210-7876-5.

HORSKÁ, Pavla, Eduard MAUR a Jiří MUSIL. *Zrod velkoměsta: urbanizace českých zemí a Evropa*. Praha: Paseka, 2002. ISBN 80-7185-409-3.

HRŮZA, Jiří. *Stavitelé měst*. Praha: Agora, 2011. ISBN 978-80-86820-08-8.

HRŮZA, Jiří. *Svět měst*. 1. vyd. Praha: Academia, 2014. 712 s. ISBN 978-80-200-1808-3. Kapitola Athénská charta.

KREJČÍ, Václav. *Most: zánik historického města, výstavba nového města*. Ústí nad Labem: AA 2000, 2008. ISBN 978-80-254-3157-3.

KUČA, Karel. *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Libri, 2011. ISBN 80-85983-12-5.

*Naše společná budoucnost: Světová komise pro životní prostředí a rozvoj. z anglického originálu přeložil Pavel Korčák. – 1. vyd. – Praha: Academia, 1991. – 297 s. ISBN 80-85368-07-2.*

ŠVÁCHA, Rostislav. *Od moderny k funkcionalismu: proměny pražské architektury první poloviny dvacátého století*. Praha: Victoria Publishing, 1995. ISBN 80-85605-84-8.

## Legislativní zdroje:

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. In: Sběrka zákonů. 11.05.2006. ISSN 1211-1244.

§ 18, § 19, § 25, § 26, § 43

Vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti. In: Sběrka zákonů. 11.05.2006. ISSN 1211-1244.

§ 4, příloha č. 6, příloha č. 7

### Internetové zdroje:

ÚAP Most, 4. aktualizace [online]. 2016 [cit. 2019-04-11]. Dostupné z: <https://www.mesto-most.cz/uplna-aktualizace-uzemne-analytickych-podkladu/d-8945>

ZÚR Ústeckého kraje [online]. [cit. 2019-04-12]. Dostupné z: Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje [https://geoportal.kr-ustecky.cz/gs/data/uploads/zur/3azur/2\\_vykresplochakoridoru\\_se\\_zaznamem.pdf](https://geoportal.kr-ustecky.cz/gs/data/uploads/zur/3azur/2_vykresplochakoridoru_se_zaznamem.pdf)

### Ostatní zdroje:

Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR. Urbanistická koncepce a kompozice v územním plánu: Doporučený obsah textové části územního plánu a způsob vyjádření urbanistické koncepce a kompozice v grafické části územního plánu. [Http://www.urbanismus.cz](http://www.urbanismus.cz) [online]. Praha, 2013, listopad 2013 [cit. 2019-03-04]. Dostupné z:

[http://www.urbanismus.cz/assets/user/akce/2014\\_workshop/Koncepce\\_MMR\\_050214-201552.pdf](http://www.urbanismus.cz/assets/user/akce/2014_workshop/Koncepce_MMR_050214-201552.pdf)

Ústav územního rozvoje. PRINCIPY A PRAVIDLA ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ. [Https://www.uur.cz](https://www.uur.cz) [online]. 2010 [cit. 2019-03-04]. Dostupné z: <https://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaB/B3-20150113.pdf>

Ústav územního rozvoje. *Metodický návod pro tvorbu SWOT analýz s příkladem* [online]. In: . [cit. 2019-03-02]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/images/konzultacnistedisko/MetodickeNavody/SWOT/AnalyzySWOT20070613.pdf>

BEČKA, Marek, Karel MAIER, Tomáš PELTAN, Alena DODOKOVÁ a Jakub VOREL. HODNOTY V ÚZEMNĚ ANALYTICKÝCH PODKLADECH OBCÍ S ROZŠÍŘENOU PŮSOBNOSTÍ. *Urbanismus a územní rozvoj* [online]. 2010, **XIII**(2) [cit. 2019-04-13]. ISSN 1212-0855. Dostupné z: [https://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2010/2010-02/14\\_hodnoty.pdf](https://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2010/2010-02/14_hodnoty.pdf)

HURNÍKOVÁ, Jana. *Výkladový seminář k 2. úplné aktualizaci ÚAP* [online]. [cit. 2019-04-6]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/getmedia/812af13a-d598-4265-b064-f33562bc4671/Problemy-UAPo-06-2012.pdf?ext=.pdf>

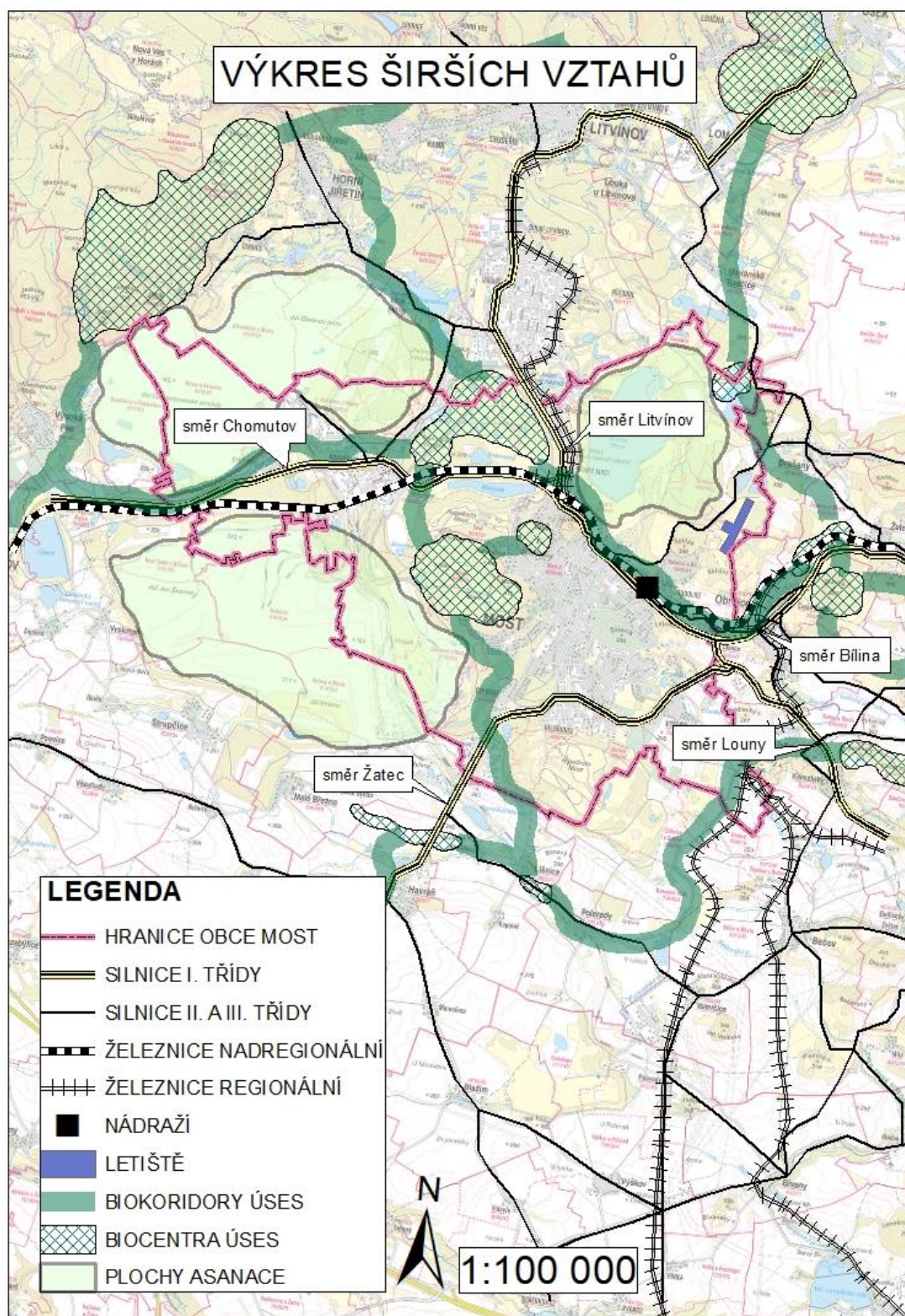
### Mapové podklady:

*Mapa správního uspořádání ČR* [online]. [cit. 2019-03-23]. Dostupné z: <https://portal.uur.cz/spravni-usporadani-cr-organy-uzemniho-planovani/obce.asp>

*Základní mapa ČR 1:50 000* [online]. [cit. 2019-03-23]. Dostupné z: [https://geoportal.cuzk.cz/\(S\(ffrclhrmtkq5eg03zqznyulk\)\)/Default.aspx?mode=TextMeta&side=wms.verejne&metadataID=CZ-CUZK-WMS-ZM50-P&metadataXSL=metadata.sluzba&head\\_tab=sekce-03-gp&menu=3117](https://geoportal.cuzk.cz/(S(ffrclhrmtkq5eg03zqznyulk))/Default.aspx?mode=TextMeta&side=wms.verejne&metadataID=CZ-CUZK-WMS-ZM50-P&metadataXSL=metadata.sluzba&head_tab=sekce-03-gp&menu=3117)

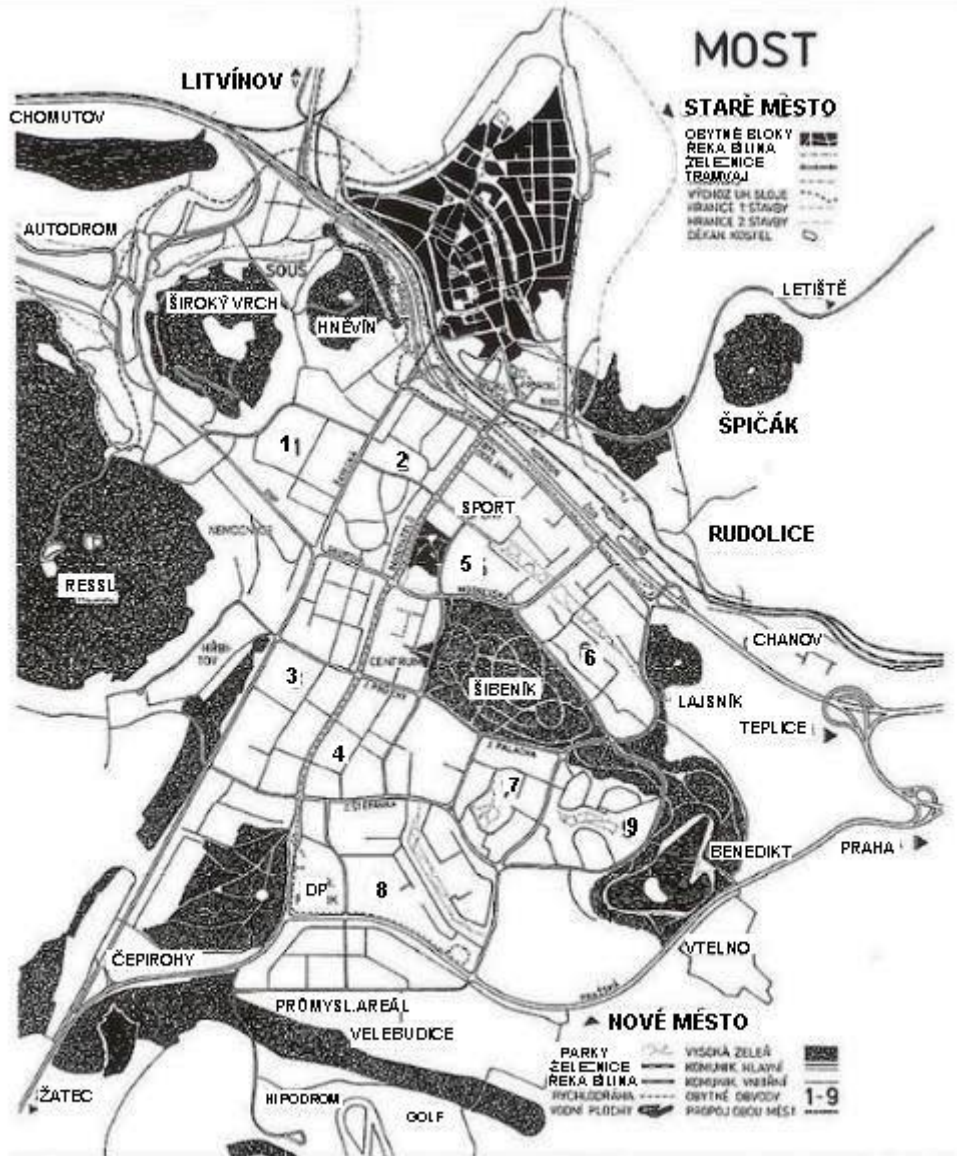
## 12. Přílohy

### Příloha č. 1 Výkres širších vztahů





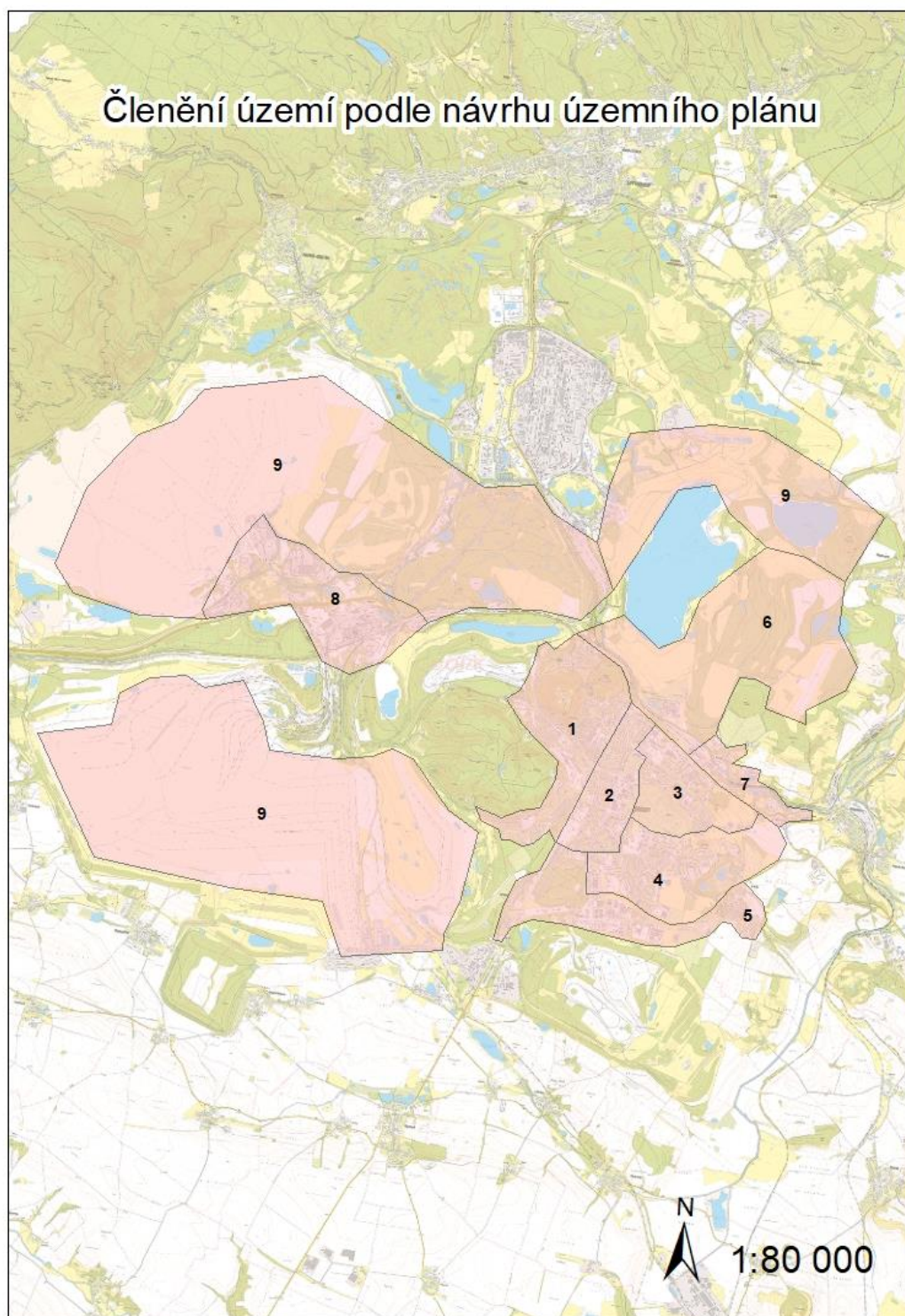
Příloha č. 2 Původní koncepce



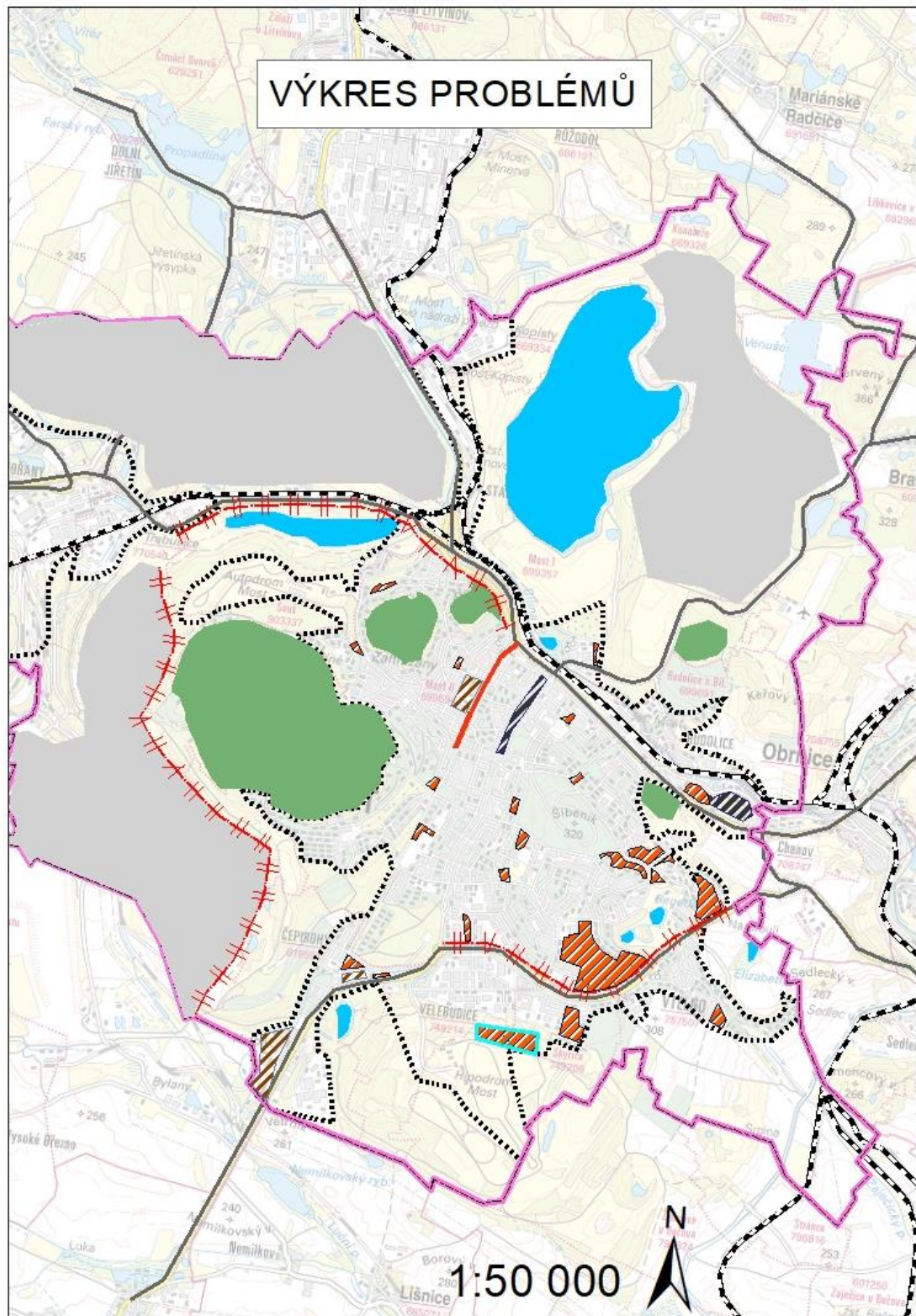
KREJČÍ 2008

KREJČÍ, Václav. *Most: zánik historického města, výstavba nového města*. Ústí nad Labem: AA 2000, 2008. ISBN 978-80-254-3157-3.


Příloha č. 3 Členění území podle návrhu územního plánu



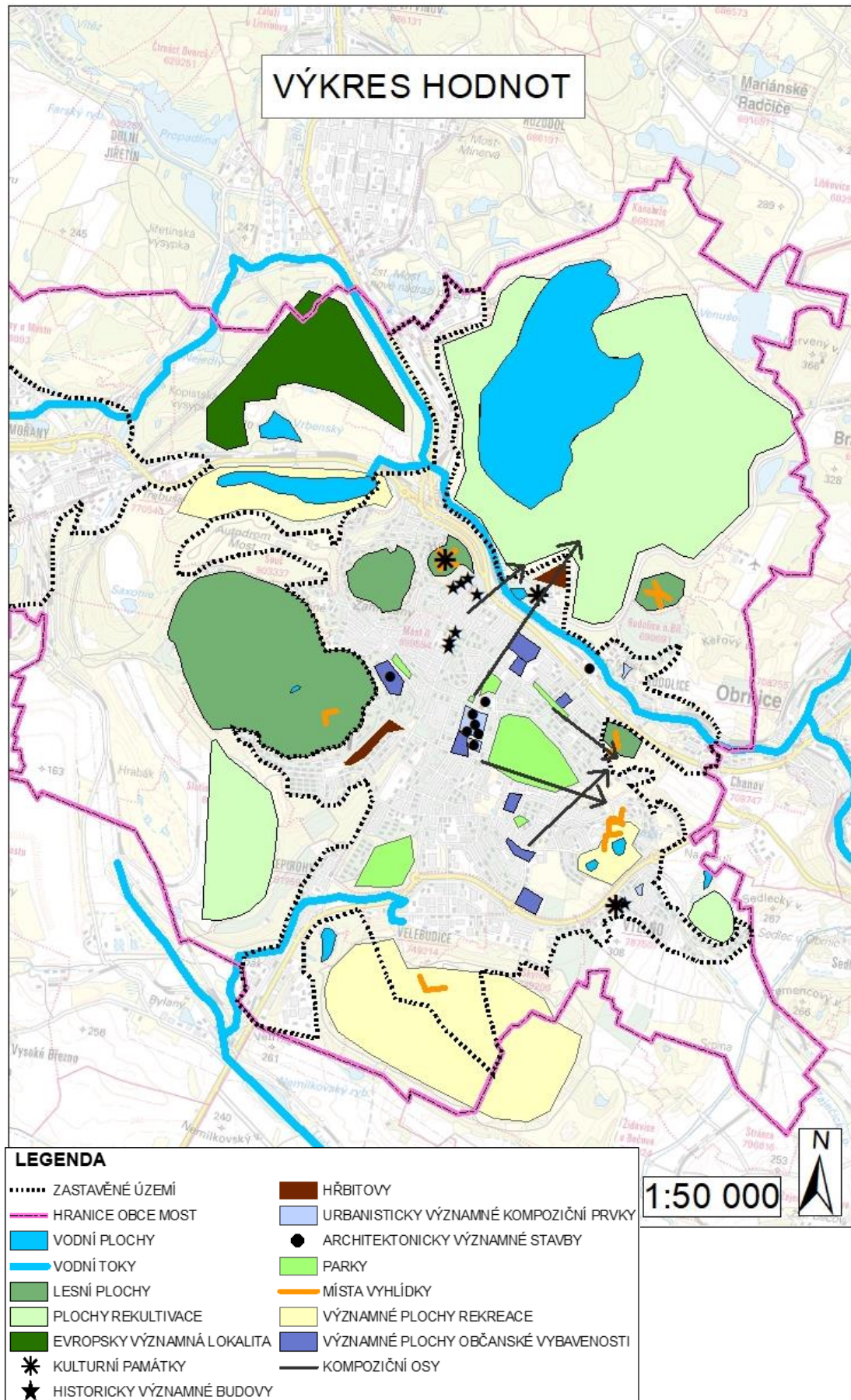
Příloha č. 4 Výkres problémů



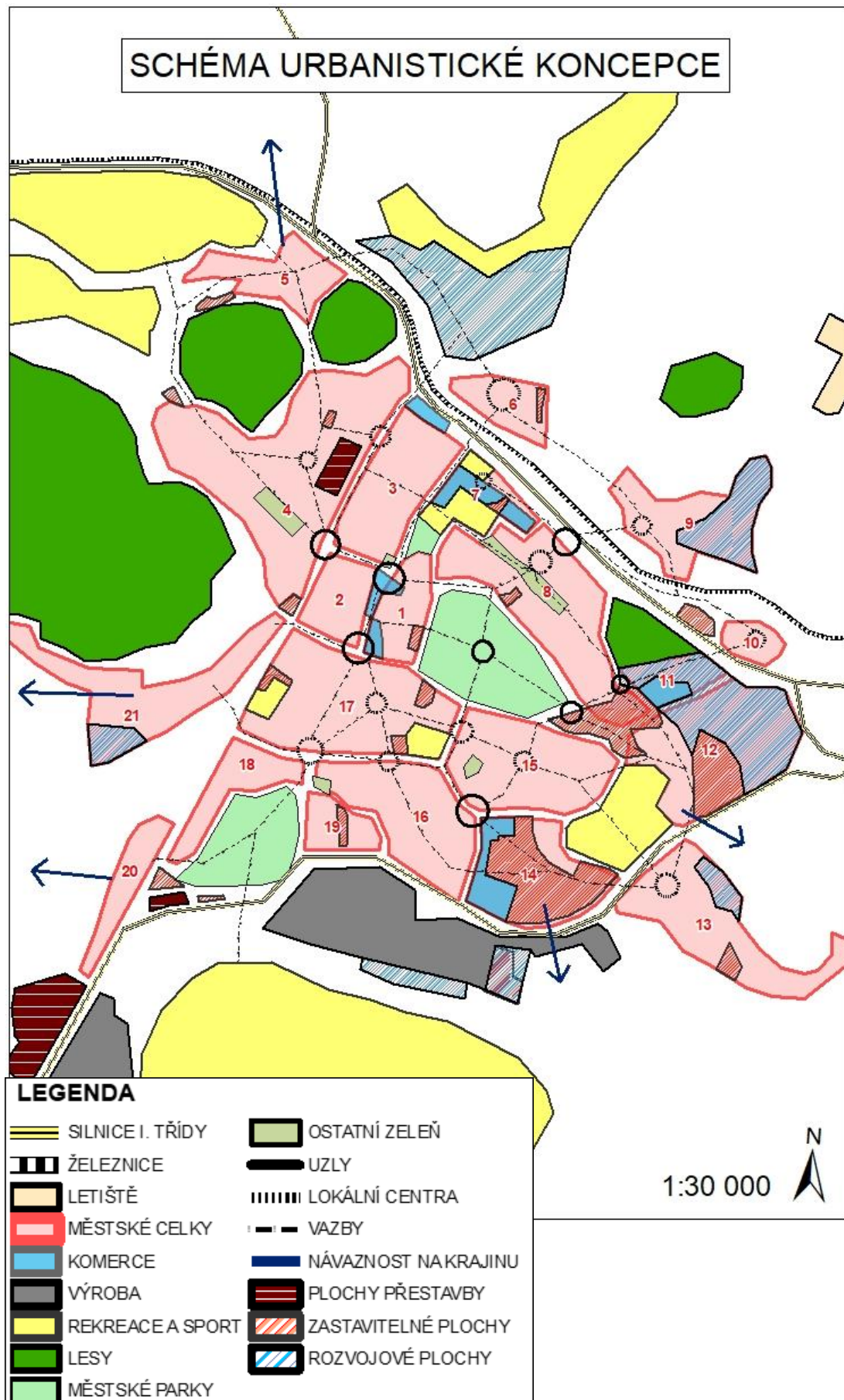
**LEGENDA**

- |  |  |
|--|--|
|  HRANICE ÚZEMÍ OBCE     |  DOPRAVNÍ KOMPLIKACE        |
|  ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ        |  BROWNFIELD                 |
|  SILNICE I. A II. TŘÍDY |  PROLUKY                    |
|  ŽELEZNICE              |  VYLOUČENÁ LOKALITA         |
|  LESNÍ PLOCHY           |  KRAJINA ZNIČENÁ TĚŽBOU     |
|  VODNÍ PLOCHY           |  OMEZENÝ PŘÍSTUP DO KRAJINY |

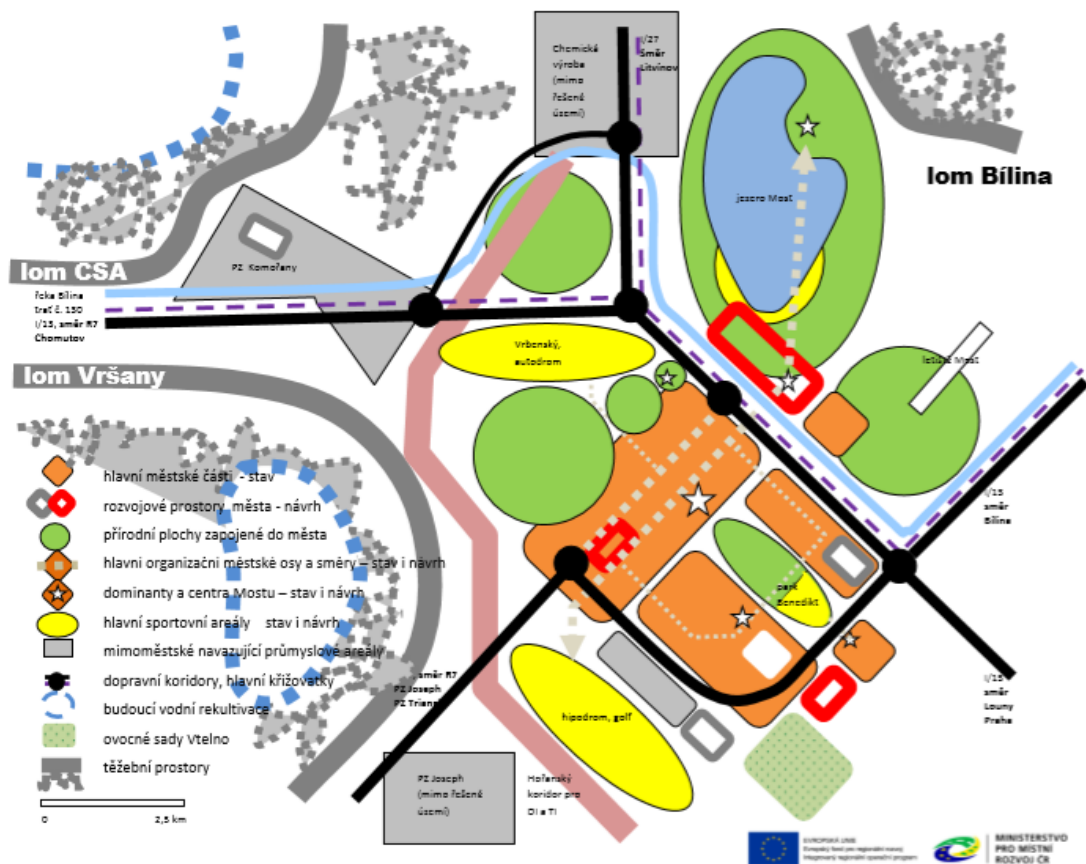
Příloha č. 5 Výkres hodnot



Příloha č. 6 Schéma urbanistické koncepce

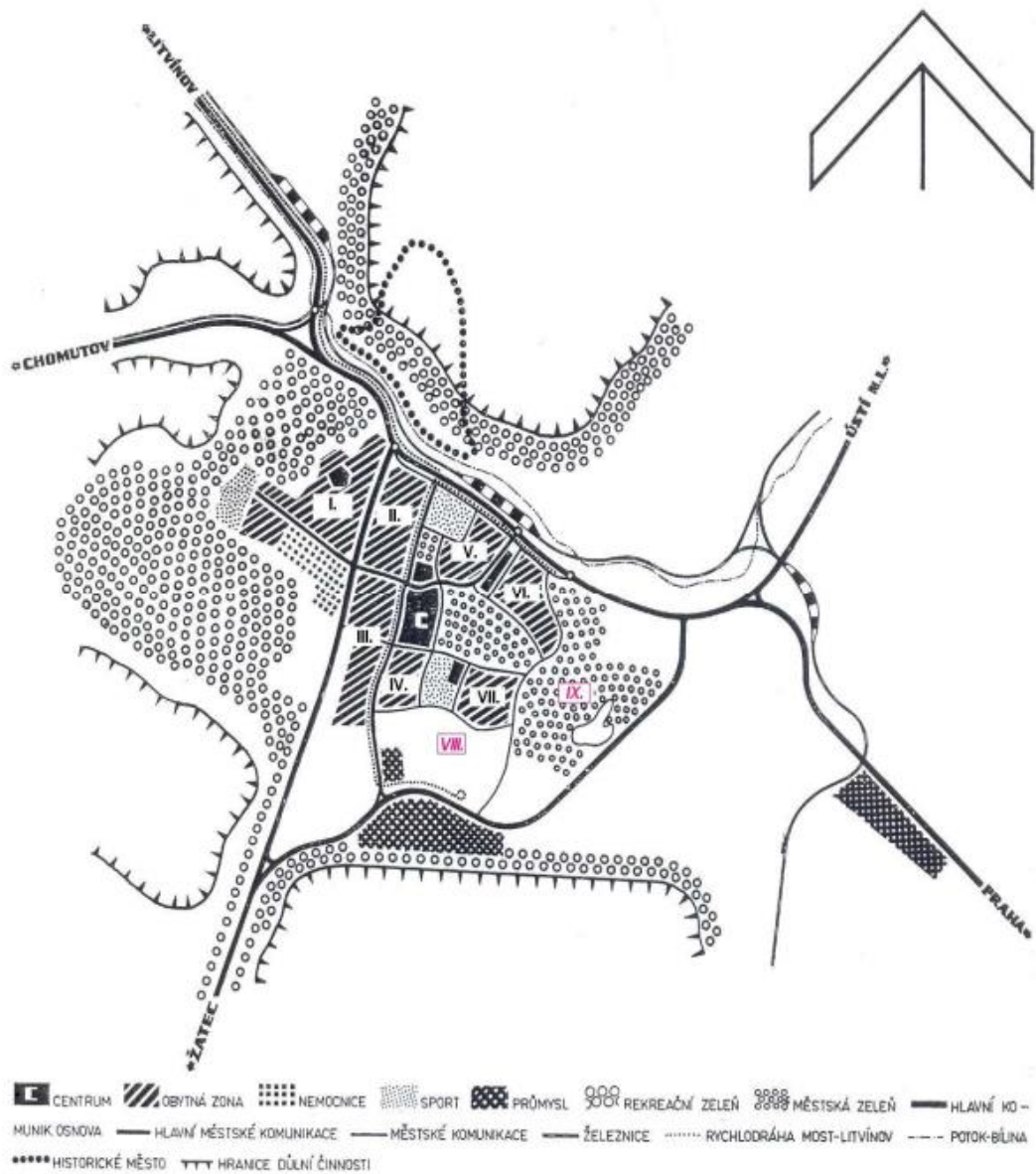


Příloha č. 7 Schéma urbanistické koncepce z návrhu územního plánu



Návrh Územního plánu statutárního města Mostu: <https://www.mesto-most.cz/navrh-uzemniho-planu-statutarniho-mesta-mostu/d-27532/p1=61274>

Příloha č. 8 Schéma původní koncepce 2



KREJČÍ, Václav. *Most: zánik historického města, výstavba nového města. Ústí nad Labem*: AA 2000, 2008. ISBN 978-80-254-3157-3.