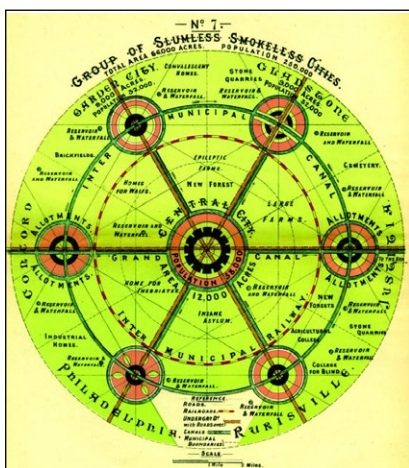


PRAXE ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Uplatnění konceptu města krátkých vzdáleností: stručný exkurz od minulosti po současnost

S uplatněním konceptu města krátkých vzdáleností v různých podobách a obměnách se při rozvoji měst v zahraničí i u nás setkáváme již více než jedno století. Nejedná se o nic nového ani zásadně objeveného, v posledních letech však tento koncept zažívá svou renesanci. A to například i díky kolumbijsko-francouzskému vědci z pařížské Sorbonny a poradci pařížské starostky, Carlosi Morenovi, který se zásadním způsobem zasloužil o popularizaci konceptu města krátkých vzdáleností, mimo jiné vydáním knihy *The 15-Minute City*¹.

Za kolébku konceptu města krátkých vzdáleností lze považovat zahradní města Ebenezera Howarda z konce 19. století, mělo se jednat o města s 32 000 obyvateli v zázemí centrálního města s 58 000 obyvateli. Zahradní města (obr. 1) byla koncipována jako soběstačné komunity s kruhovým uspořádáním zástavby, kde centrální prstenec byl tvořený parkem lemovaným po obvodu veřejnými budovami. Vnější prstence byly tvořené bydlením v rodinných domech. Radiální uliční síť pak za-



Obr. 1: Koncepte zahradních měst podle Ebenezera Howarda publikovaná v knize *Garden Cities of Tomorrow* (volné dílo)

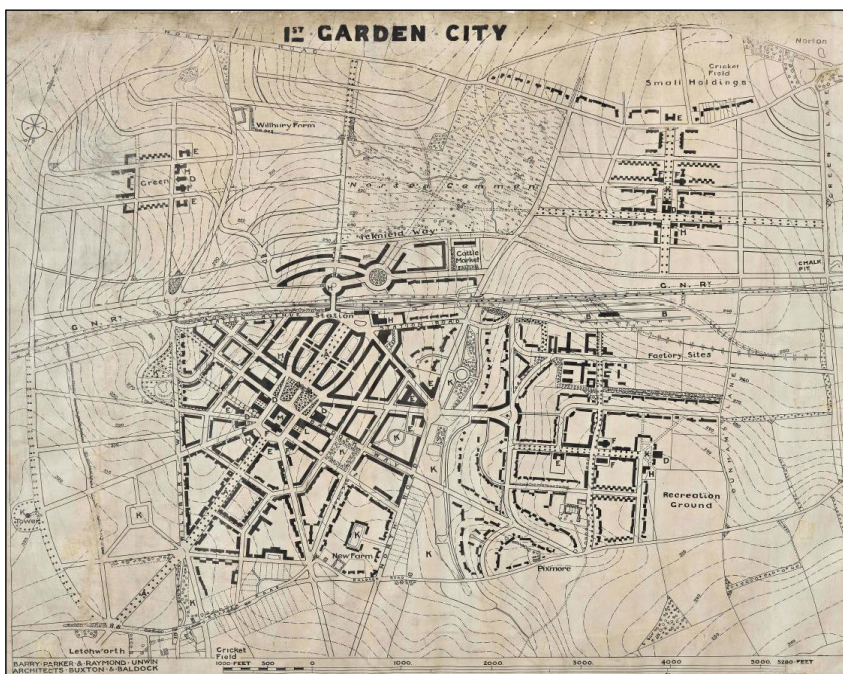
jišťovala přímou a krátkou pěší dostupnost z obytných území do středu města s vybaveností a centrálním parkem.

Ebenezer Howard tak vypracoval nové zásady urbanistického uspořádání a architektonického návrhu s cílem vytvořit prostorné, stromy lemované ulice s domy pro pracující obyvatelstvo, které by v sobě spojovaly to nejlepší z města i venkova. První realizací zahradního města podle Howardova konceptu bylo město **Letchworth Garden City** (obr. 2), jehož výstavba započala v roce 1903 podle plánů architektů Raymonda Unwina a Berryho Parkera. V roce 1920 pak byla zahájena výstavba dalšího zahradního města podle původního konceptu, a to **Welwyn Garden City**.

Další realizací zahradního města podle původního konceptu je pak například **Hampstead Garden Suburb** (obr. 3) na tehdejším severozápadním předměstí Londýna.

Se současným konceptem měst krátkých vzdáleností měla zahradní města hodně společného – centrum města obslužené železnicí, koncentraci obslužných funkcí v centru města, pravidelné rozmístění škol, kostelů a dalších obecních veřejných budov a také parků v obytných územích města tak, aby byla dobře a pohodlně pěšky dostupná. Uliční síť města byla koncipována tak, aby umožňovala přímé, pohodlné a atraktivní propojení obytných částí města s centrem a železniční stanicí.

Význam optimální dostupnosti každodenních potřeb obyvatel se do popředí zájmu plánování rozvoje měst i celých regionů dostává společně s rozvojem amerických metropolí a následného růstu automobilismu, které zapříčinily vznik prvních obytných suburbií amerických měst závislých na obsluze automobilem. Reakcí sociálního a intelektuálního přístupu Clarence A. Perryho, amerického plánovače a sociologa, k plánování obytných čtvrtí v metropolitních oblas-



Obr. 2: Plán Letchworth Garden City architektů Parkera a Unwina z roku 1903 (A – hlavní třída, B – nákladové nádraží, C – centrální náměstí, D – veřejná hala, muzeum a další veřejné budovy, E – škola, F – kostel, H – hotel, K – park, L – pošta, M – obecní budova)

¹ MORENO, C. 2024. *The 15-Minute City: A Solution for Saving Our Time & Our Planet*. Hoboken: Wiley. ISBN 978-1-394-22815-7.



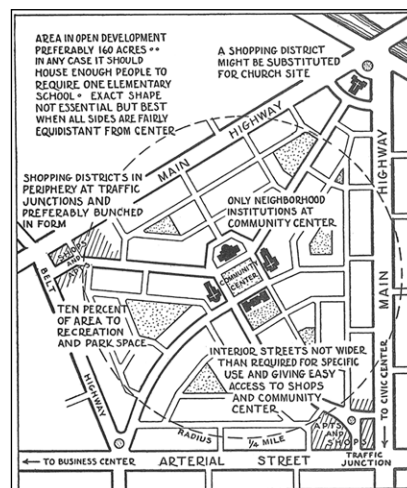
Obr. 3: Plán předměstí Londýna v Hampsteadu z roku 1911

tech dynamicky se rozvíjejících velkých amerických měst na počátku 20. století, byl koncept sousedství (neighbourhood unit concept) (obr. 4). Tento urbanistický plánovací model měl být rámcem navrhování funkčních a soběstačných (dnes bychom řekli udržitelných) obytných čtvrtí, jejichž uspořádání a organizace měly uspokojit veškeré sociální a provozní potřeby a nároky jejich obyvatel, a to v pěší dostupnosti z místa bydliště. Jádrem obytného souboru (sousedství) mělo být vždy komunitní centrum, které nemělo být od bydliště v rámci daného sousedství vzdáleno více než 1/4 míle, tedy 400 m. Na Clarence A. Perryho navazovali další američtí urbanisté. Jádrem soběstačného obytného sousedství podle Clarence Steina z roku 1942 byla základní škola (school), umístěná

v docházkové vzdálenosti maximálně 1/2 míle (800 m) z místa bydliště (obr. 5).²

Další z konceptů sousedství dle N. L. Engelhardta, Jr. z roku 1949 navrhoval docházkovou vzdálenost do základní školy maximálně 1/2 míle (800 m) z místa bydliště a docházkovou vzdálenost do mateřské školy maximálně 1/4 míle (400 m) z místa bydliště (obr. 6).

Ani koncept sousedství (neighbourhood unit concept) není ničím jiným než konceptem města krátkých vzdáleností. Tento koncept našel své reálné uplatnění zejména v období po 2. světové válce, v souvislosti s poválečnou obnovou a růstem evropských metropolí. V kombinaci s konceptem T-O-D (Transit-Oriented Development) byl koncept sousedství používán při zakládání například nových anglických měst nebo nových obytných předměstí Stockholmu či Kodaně. Za zmínku stojí určitě **Vällingby**, jeden ze symbolů poválečné decentralizace sídelní struktury Stockholmu. Na západním okraji Stockholmu bylo toto nové předměstí plánováno mezi lety 1949 až 1951, budováno bylo od roku 1954 až do začátku 60. let. Jádrem celé čtvrti se stala stanice povrchového metra, přímo nad kolejíštěm bylo vybudováno obchodní a kulturní centrum a v pěší docházkové vzdálenosti od něj pak jednotlivé obytné čtvrti s mateřskými a základními školami a lokálním komerčním vybavením. Cílem bylo, aby z bydliště byly každodenní potřeby obyvatel dosažitelné pěšky v řádu několika minut a centrum Stockholmu bylo dobře do-

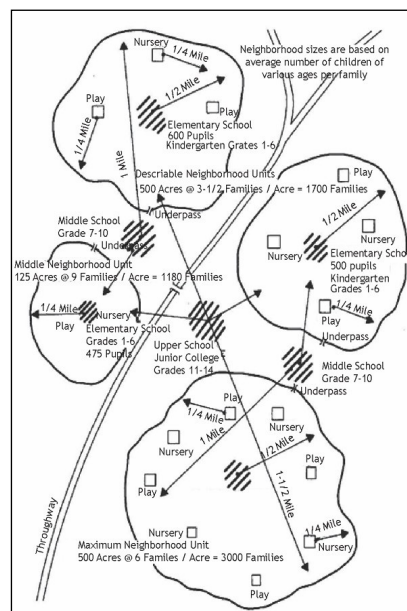


Obr. 4: Koncept sousedství (neighbourhood unit concept) podle Clarence A. Perryho, 1929. Diagram znázorňuje koncept jednoho vzorového obytného souboru, v rámci něhož docházková vzdálenost od místa bydliště k jádru sousedství, tvořenému komunitním centrem, kostelem a sídlem místních (komunitních) institucí, neměla přesáhnout 1/4 míle, tedy 400 m

stupné metrem (obr. 7–9). Stejný koncept je uplatněný také např. v **Hässelby** či **Blackeborgu** na stejné lince stockholmského metra.



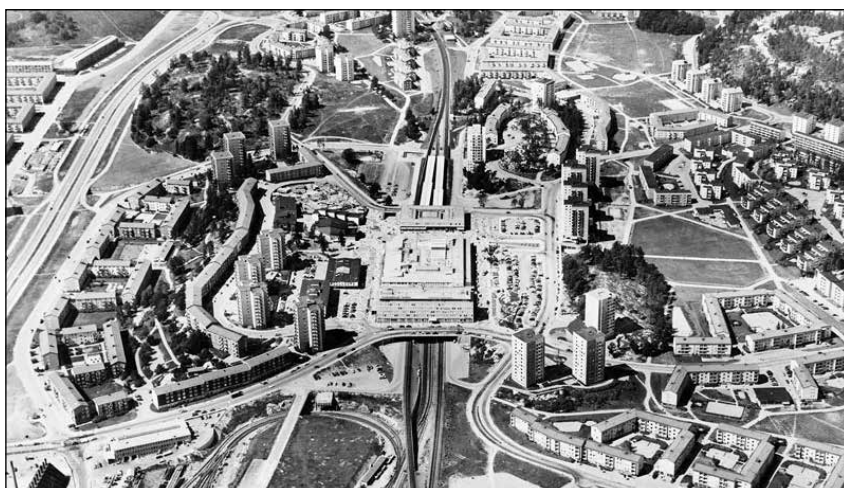
Obr. 5: Koncept sousedství (neighbourhood unit concept) podle Clarence Steina, 1942. Diagram znázorňuje koncept jednoho vzorového obytného souboru, v rámci něhož docházková vzdálenost od místa bydliště k základní škole (school) neměla přesáhnout 1/2 míle, tedy 800 m



Obr. 6: Koncept sousedství (neighbourhood unit concept) podle N. L. Engelhardta, Jr., 1942. Diagram znázorňuje koncept jednoho vzorového obytného souboru, kde vzdálenost z místa bydliště k základní škole (elementary school) nemá překročit 1/2 míle, tedy 800 m

² ŠINDLEROVÁ, V. 2019. *Principy a pravidla územního plánování, kapitola C.4 Občanské vybavení*. Brno: Ústav územního rozvoje.

S uplatněním konceptu sousedství (neighbourhood unit concept) se hojně setkáváme i u nás, protože se stal základem komplexní bytové výstavby v období mezi lety 1948 a 1989. Na jeho základě byla plánována i realizována prakticky všechna velká česká sídliště. Vzácnou ukázkou vzorového uplatnění kombinace konceptu sousedství (neighbourhood unit concept) a konceptu T-O-D je pražské **Jihozápadní Město** (obr. 10), jehož plán autora Ivo Obersteina zvítězil v konkurenci dalších 16 návrhů v celostátní soutěži vyhlášené v roce 1967 a vyhodnocené v srpnu 1968. Jak v knize Praha 13 – město uprostřed zeleně³ (2006: 54, 55) uvádí sám autor: „Soutěžní koncepce byla založena na páteřní trase metra jako rychlodráhové. Hlavní obytné čtvrtě jsem navrhl jako korálky navlečené na trasu metra, stanice metra jako důležitá místa ve středu obytné zástavby, místa pro vytváření pěších náměstí, kde začínají a končí pěší cesty. V osmiminutových pěších izochronách od stanic metra jsem navrhl bydlení pro 70 % obyvatel Stodůlek, Lužin a Nových Butovic. Jednotlivé lokality – Stodůlky, Lužiny, Nové Butovice a Velkou Ohradu jsem navrhl jako samostatné, urbanisticky svébytné městské celky.“ Stanice metra byly navrženy jako velká obchodní a kulturní centra, s koncentrací všech každodenních potřeb obyvatel. V přímé a bezbariérové pěší vazbě na stanice metra je



Zdroj: Oscar Bladh, Stockholm City Museum

Obr. 7: Letecký snímek Vällingby z roku 1958



Zdroj: Åke Eson Lindman, White Arkitekter

Obr. 8: Letecký snímek Vällingby z roku 2009 po kompletní revitalizaci centra, která podle plánů White Arkitekter proběhla v letech 2001 až 2008



Zdroj: Åke Eson Lindman, White Arkitekter

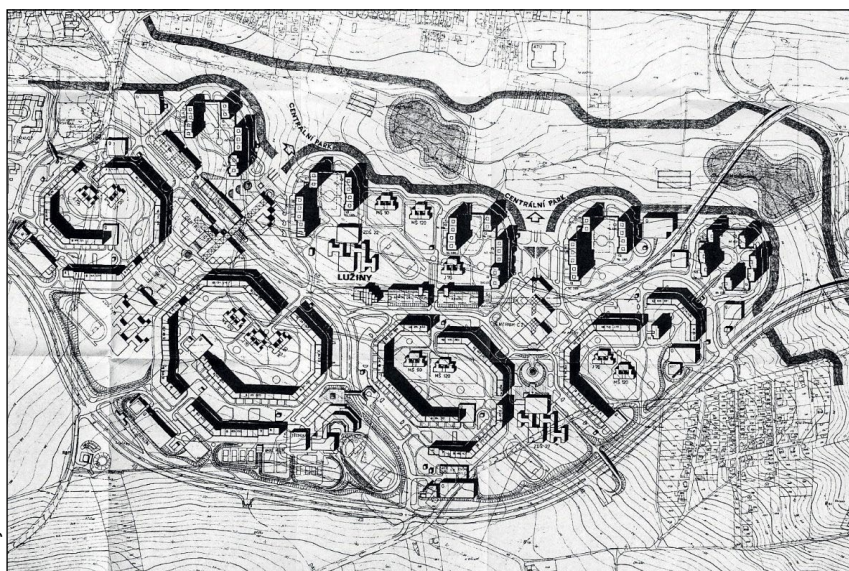
Obr. 9: Centrální část Vällingby, obchodní třída nad stanicí metra, po kompletní revitalizaci



Zdroj: osobní archiv Ivo Obersteina

Obr. 10: Podrobný územní plán Jihozápadního Města z roku 1992

³ BRONCOVÁ-KLICPEROVÁ, D. a kol. 2006. *Praha 13 – Město uprostřed zeleně*. Praha: Milpo media. ISBN 978-80-87040-00-3.



Obr. 11: Podrobný urbanistický plán lokality Lužiny, okolo stanice metra Lužiny (na východě) a Luka (na západě), z roku 1978. Na plánu jsou dobře patrné základní školy (ZDŠ) a mateřské školy (MŠ) či jesle (J)



Obr. 12: Urbanistická studie Západního Města v Praze – schéma uzlových veřejných prostranství a hlavních pěších spojení



Obr. 13: Urbanistická studie Západního Města v Praze – hmotová nadhledová perspektiva od jihu (vpravo okraj Jihozápadního Města, lokalita Stodůlky)

vždy umístěná velká kapacitní základní škola. Každé z obytných sousedství pak má ve svém těžišti mateřskou školu (dříve byly vždy vedle mateřské školy i jesle), dostupné z místa bydliště pěšky jen několik málo minut, bez nutnosti křížení frekventované komunikace pro automobily (obr. 11). Celé Jihozápadní Město je pak lemováno rozlehlým Centrálním parkem v údolí Prokopského potoka, dostupným pěšky v řádu maximálně několik minut ze všech míst bydliště.

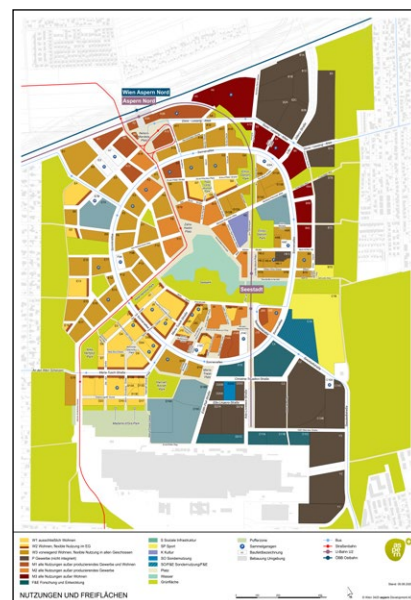
Páteř dopravní obsluhy Jihozápadního Města tvoří metro doplněné autobusy. Vnitřek obytné zástavby je koncipovaný jako přívětivý pro pěší pohyb a kapacitní automobilové komunikace jsou vytlačeny na obvod celého města tak, aby auta nenarušovala bezpečný pěší pohyb. Vnitřkem obytné zástavby pak procházejí promyšlené pěší spojnice, které umožňují celým sídliskům v délce několika kilometrů projít zcela bezkolizně pěšky, aniž by se úrovněově křížily jediné frekventované komunikace pro automobily.

Původní koncepce Jihozápadního Města je rozvíjena dodnes, od 90. let minulého století se postupně buduje Západní Město, které na Jihozápadní Město přímo navazuje. Okolí stanice metra Stodůlky je dále rozvíjeno jako těžiště aktivit obyvatel, kromě obchodů, gastronomických podniků a provozoven služeb zde vzniklo velké administrativní centrum nabízející stovky pracovních míst. Na hlavní náměstí nad vestibulem metra navazuje dále na západ velkorysá hlavní pěší osa, která těžiště aktivit napojuje na jednotlivé obytné lokality. V rámci nich je navrženo rozmístění základního občanského vybavení. V současné době je těsně před dokončením nová mateřská škola a před zahájením je výstavba centrální základní školy pro 1 152 žáků. Uliční síť navazuje na původní koncepci Jihozápadního Města a je také koncipována tak, aby z míst bydliště byly pěšky v řádu jednotek minut bezpečně dostupné každodenní aktivity obyvatel (obr. 12–14).

S rozvojem automobilismu a plošným růstem zástavby měst podřízeným cestování na delší vzdálenosti se nám postupně často oddálily každodenní zdroje a cíle cest obyvatel. Zvykli jsme si



Obr. 14: Urbanistická studie Západního Města v Praze – urbanistická situace



Obr. 15: Aspern Seestadt, plán využití ploch

dojždět z místa bydliště do zaměstnání, ale i za každodenními potřebami, jako je vzdělávání, nákupy, lékařská péče, kultura, sport a volnočasové aktivity, ale také třeba co-workingové prostory či parky. Obyvatelé měst tráví spoustu času cestováním, a města se proto stávají energeticky velmi náročnými, zatíženými emisemi z dopravy, hůře odolnými ke klimatické změně a ekonomicky náročnými na provoz.

Smyslem konceptu města krátkých vzdáleností je mimo jiné decentralizace a polycentricita. Rozvoj měst a především metropolí, včetně jejich zázemí, na principu sítě obytných sousedství uspořádaných okolo menších lokálních center s koncentrací základních potřeb obyvatel v pěší dostupnosti maximálně 15 minut od místa bydliště a propojených vzájemně, jakož i s celoměstským centrem, kapacitní veřejnou hromadnou dopravou. Jak zmínil při své návštěvě Prahy v roce 2022 Carlos Moreno v rozhovoru pro IPR Praha: „Polycentrické město má zajistit všem obyvatelům stejné možnosti bez nutnosti dojíždění. V současnosti například lidé z centra mají daleko větší výběr společenských aktivit, zatímco obyvatelé periferií za nimi musí třeba hodinu cestovat.“

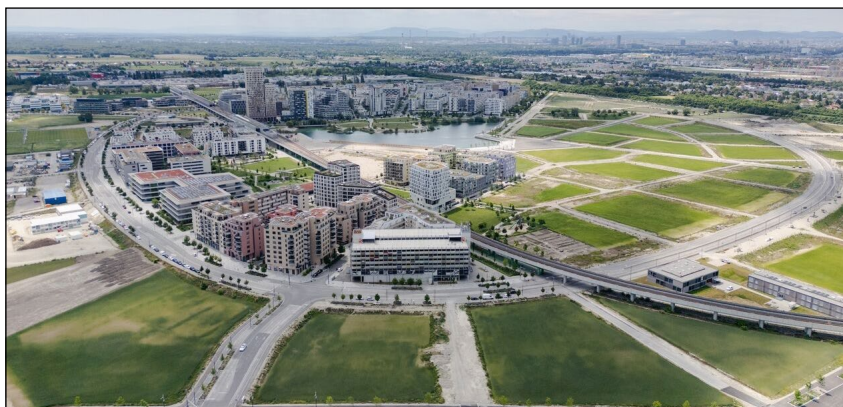
Koncept města krátkých vzdáleností získal na významu v období pandemie covid-19, a to napříč celým světem. V Evropě se na podkladě tohoto konceptu rozvíjí vedle Paříže, kde od roku 2015



Obr. 16: Aspern Seestadt, urbanistická situace

působí Carlos Moreno jako zvláštní zmocněnec starostky v oblasti chytrých měst (smart cities) a kde aktivně prosazuje koncept města krátkých vzdáleností při rozvoji metropole, také třeba Vídeň, Milán či Barcelona.

Jedním z příkladů samostatné městské čtvrti, založené na konceptu města krátkých vzdáleností v kombinaci s inovativní koncepcí udržitelné mobility, je **Seestadt Aspern** na severovýchodním okraji Vídně, na konečné zastávce



Obr. 17: Aspern Seestadt, stav výstavby v roce 2025

linky U2. V roce 2002 bylo rozhodnuto přeměnit bývalé letiště Aspern na novou městskou čtvrť. V mezinárodní soutěži zvítězil architekt Johannes Tovatt se svým týmem, který následně vypracoval územní plán na celou čtvrť, který dodnes slouží jako podklad pro urbanistický rozvoj tohoto prakticky soběstačného města (obr. 15). Na ploše 240 hektarů se okolo centrálního jezera a navazujícího parku postupně rozrůstá největší obytná rozvojová oblast v Evropě. Těžiště tvořené kancelářskými budovami a službami pro obyvatele je situováno ke dvěma stanicím metra, která napojují rozvojové území na centrum Vídně (obr. 16, 17).

Konceptem města krátkých vzdáleností chce svůj rozvoj řídit také Praha, která posiluje roli lokálních center (subcenter) a systematicky podporuje a připravuje vznik nových lokálních center, zejména v místech největších pražských transformačních území, jako jsou Smíchov City, Bubny-Zátory, Nákladové nádraží Žižkov či Bohdalec-Slatiny. K naplnění konceptu města krátkých vzdáleností mají přitom u nás blízko zejména menší města, s přirozeně kompaktnější strukturou zástavby. Velmi zajímavá je proto sonda do přípravy rozvoje území **Nové Dolíky ve Slaném**, kde je využitý princip města krátkých vzdáleností.

Veronika Šindlerová

Příprava rozvoje území Nové Dolíky ve Slaném a využití principů města krátkých vzdáleností

Úvod

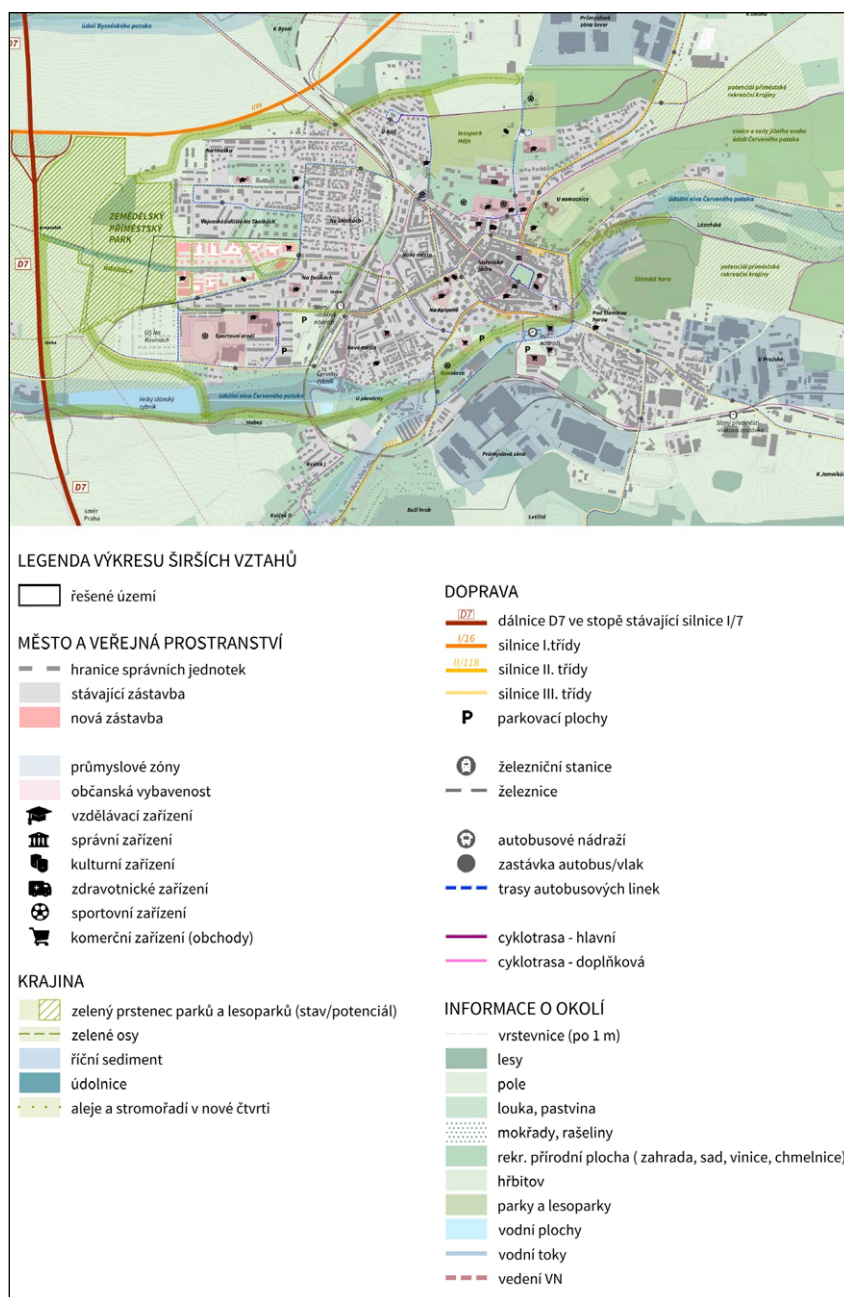
Slaný je město s přibližně 16 500 obyvateli na severozápadním okraji pražského metropolitního regionu. Má zachovalé historické jádro, dobré vazby na Prahu (především díky častému autobusovému spojení) i na Kladno a nachází se zde poměrně rozsáhlá průmyslová zóna, známá zejména díky společnosti Linet. Město má velkoryse zajištěnou veřejnou vybavenost různých typů, především sportoviště, což zřejmě souvisí s historickou přítomností vojenské posádky. Pro řešené území na západním okraji města, sevřené mezi dvěma zastavěnými

územími, vznikla už v roce 2017 územní studie (ÚS). Ta však městu z více důvodů nevyhovovala, proto se město rozhodlo pořídit nový dokument. Nová územní studie, jejíž zpracování stále probíhá, se stala základem, kolem něhož vznikla řada dalších dokumentů a konkrétních aktivit města zaměřených nejen na území Nových Dolíků. Obecným cílem je vytvořit obytnou čtvrť se základní vybaveností, která pomůže pokrýt deficit služeb v hustě osídlené západní části města a zároveň posílí propojení s příměstskou krajinou významnou pro celý Slaný. Následující text je zaměřen na aktuální stav přípravy rozvoje tohoto území a pře-

vším na to, jak se v projektu uplatňují principy města krátkých vzdáleností. Současně článek ukazuje, že v případě Nových Dolíků nejde pouze o návrh budoucí zástavby, ale o průběžně ověřovaný proces propojující územní studii, participaci, krajinné intervence, dopravní prověření i návazné strategické a ekonomické rozhodování města.

Procesní stránka

Dění kolem Nových Dolíků je možné zasadit do širšího rámce strategického plánování města. Město si



Poloha řešeného území v rámci města (výřez)

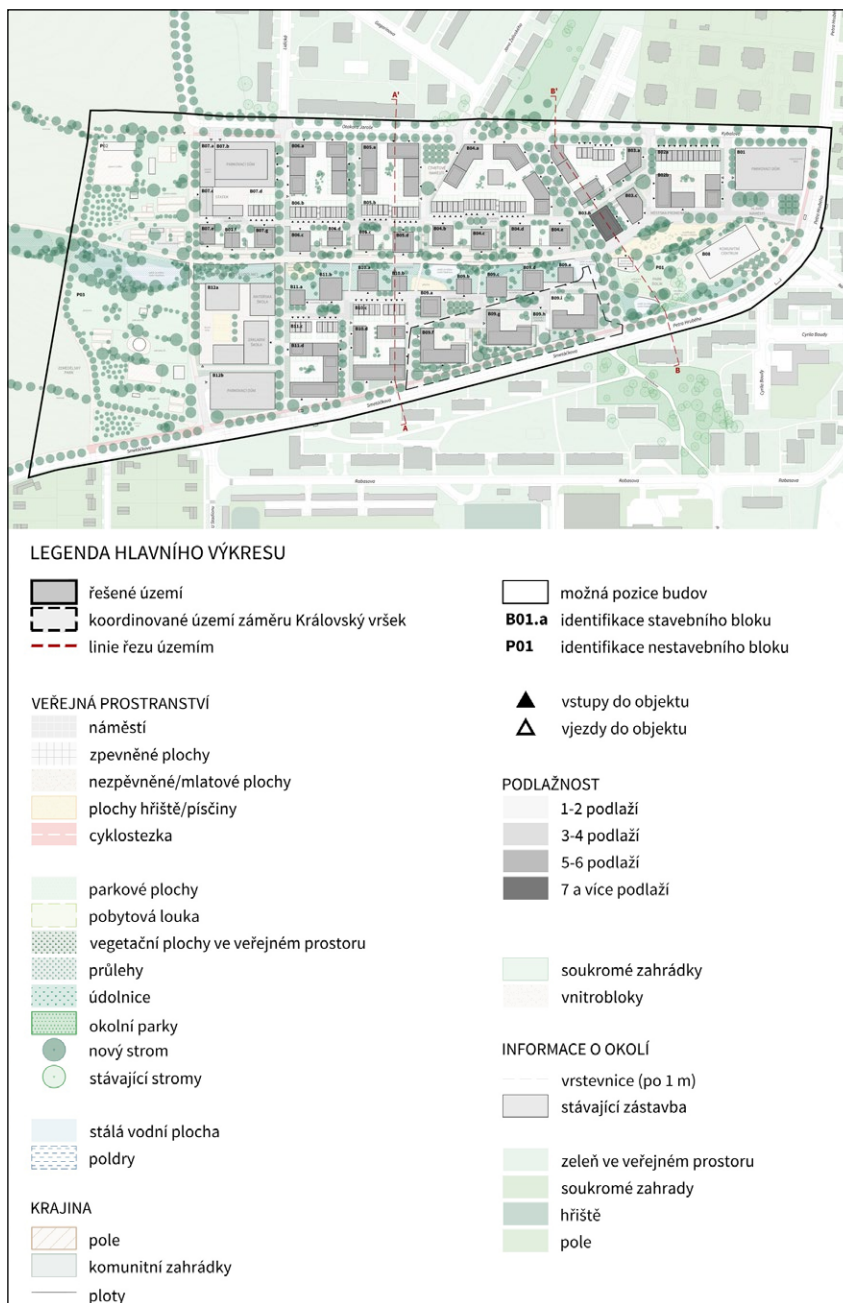
Zdroj: Zpracovatelství tým ÚS

v posledních letech nechalo zpracovat analýzy různých aspektů svého fungování a na jejich základě usiluje o aktivní řízení svého rozvoje. Tyto analýzy ukazují, že město postupně roste, a i v kontextu vývoje Prahy a dalších sídel v jejím zázemí má potenciál k dalšímu růstu. Zároveň z nich vyplývá, že pro dlouhodobou udržitelnost stávající veřejné vybavenosti potřebuje město relativně vysoký nárůst počtu obyvatel.

Řešené území je k zástavbě určené dlouhodobě – jde o klín zemědělské krajiny vbihající do zastavěného území města a současně jde z velké části (byť ne výhradně) o pozemky ve vlastnictví města. Samotná územní studie navazuje na návrh vzešlý z mezinárodní architektonicko-urbanistické soutěže konané v roce 2023. V té zvítězilo konsorcium atelierů *Cityförster a atelier gram*, které následně zahájilo práci na územní studii, která probíhá dodnes. Vznik samotné územní studie je nicméně propojen s dalšími procesy a studie je tak chápána jako hlavní součást celé palety nástrojů, s nimiž město pracuje. Součástí zpracování studie je samostatně řešená rozsáhlá participace rozvoje území s veřejností od fáze zadání soutěže dále. Různé fáze návrhu tak byly opakovaně předkládány veřejnosti v rámci několika participacích setkání, formou výstavy v městské galerii, opakovaně také na městských slavnostech a v létě 2025 pak přímo v území v rámci řady akcí konaných v prostoru „Dolík“, který vznikl jako dočasná intervence při ulici Petra Hrubého. Tato intervence přitom nebyla jen doprovodnou aktivitou, ale důležitou součástí celého procesu – umožnila přenést debatu o budoucí čtvrti přímo do místa, ověřovat využití území v měřítku každodennosti a vytvořit srozumitelný kontakt veřejnosti s jinak abstraktním plánovacím dokumentem. Už součástí zadání pro zpracovatelský tým ÚS je podrobné zpracování části veřejných prostranství v území, samostatně pak bylo zadáno zapracování

studie základního masterplanu zemědělského příměstského parku. Zpracování ÚS v území dále předcházelo vydání stavebního povolení pro záměr výstavby tří bytových domů, u něž se podařilo dosáhnout dohody na přepracování projektu. Zpracovatelský tým ÚS byl v tomto případě přizván developerem ke zpracování nové hmotové studie zajišťující soulad upraveného projektu s koncepcí celého území.⁴ Souběžně se zapracování

studie město zároveň ověřuje některé souvislosti území také ve spolupráci se studenty. Na Fakultě stavební a Fakultě dopravní ČVUT v Praze byly zpracovány studentské projekty zaměřující se na železniční stanici Slaný a obecněji na řešení problému odříznutí západní části města od centra bariérou železnice. Na Fakultě architektury ČVUT v Praze pak v rámci studijního modulu Prostorové plánování vznikla diplomová



Hlavní situace z hrubopisu územní studie (výřez)

Zdroj: Zpracovatelský tým ÚS

⁴V tomto bodě došlo k postavení části zpracovatelů ÚS do citlivé pozice, kdy se současně předpokládalo hájení zájmů města a zájmů developera. Bylo tedy nutné nastavit transparentní a pevné mantinely vymezující, kdy je tento střet zájmů ještě možné ustát tak, aby výsledkem byl co nejlepší výstup pro všechny strany.

práce ukazující možné řešení zcela nového územního plánu města včetně podrobného prověření variant zlepšení napojení Slaného na Prahu po železnici. Zpracování územní studie bylo zároveň těsně provázáno také s přípravou dopravního modelu Slaného a se zpracováním parkovací politiky města – k obojímu podrobněji viz dále. V rámci hrubopisu územní studie je současně již předjímana nutnost zpracování změny územního plánu v řešeném území. Příprava rozvoje území tedy není otázkou jednorázového zpracování územní studie a následné lineární realizace předloženého plánu, ale dlouhodobým zpětnovazebním procesem, do něhož vstupuje řada aktérů a různých typů nástrojů. V době psaní tohoto textu je zpracován hrubopis územní studie, který je dále dopracováván do podoby podkladu pro navazující rozhodování města. Bezprostředně budou následovat kroky zaměřené nejen na projekční dopracování, ale také na ověření proveditelnosti a priorit: vyhodnocení ekonomického posouzení pracovní skupinou města a formulace poradního stanoviska pro další rozhodování samosprávy. Paralelně se připravuje také rozpracování studie Nových Dolíků 2035, která má pomoci určit priority nejbližších kroků a prověřit, které části návrhu lze realizovat v dohledné době.

Navržená zástavba

Rozvoj území Nové Dolíky se soustředí především na plochu SM1 (11,27 ha), která je podle aktuálního územního plánu největší zastavitelnou plochou ve městě. Cílem je vytvořit novou čtvrť pro přibližně 2 500 obyvatel a současně nové centrum pro západní část města, která dnes trpí nedostatkem různých typů vybavenosti. V hrubopisu územní studie je navržen vznik cca 1 170 bytových jednotek různých typologií. Základem je bloková zástavba bytových domů s podlažností 4–8 NP lemující území po obvodu. Podél

střední zelené osy jsou rozmístěny solitérní „viladomy“ se 4–5 NP a v několika lokalitách území doplňuje specifická typologie „townhousů“, tedy funkčně řadových rodinných domů organizovaných vertikálně kombinujících některé prvky individuální zástavby s prvky hromadné zástavby.⁵ Ve východní části území je kolem malého centrálního náměstí navržen vyšší podíl dalších funkcí – především obchod v parteru, supermarket v přízemí „mobility hubu“ a případně i podíl drobné administrativy. V západní části je navržen areál základní a mateřské školy. Kapacita území je však z hlediska smysluplnosti výstavby nové školní budovy hraniční⁶ a otázka využití tohoto území zřejmě zůstane otevřená. Místo klasické školy zde může vzniknout např. menší školní zařízení pracující s alternativními prvky nebo jiná funkce, např. dům s pečovatelskou službou. Mateřská škola vzhledem k velikosti území vznikne v každém případě. Otevřená zůstává možnost kombinace většího zařízení s menší dětskou skupinou, což může být důležité zejména v prvních fázích rozvoje území. Umístění pozemku pro veřejnou vybavenost na okraji řešeného území (nicméně stále v docházkové vzdálenosti k centru území) se ukazuje z hlediska této flexibility jako velmi výhodné.

Provázání s krajinou

Studie navrhuje otevření zatravněné meliorace v údolnici a vytvoření kaskády suchých poldrů a retenčních nádrží v centrálním parku. Tento decentralizovaný systém minimalizuje odtok dešťové vody do kanalizace a využívá přirozenou filtraci vegetací. Vzniká tak zelená osa, která je klíčovou součástí návrhu. Podél této osy je uspořádaná koncepce celé čtvrti a zároveň půjde o prvek s celoměstským významem, který propojí centrum města s plánovaným zemědělským příměstským parkem na západě. Krajinná vrstva návrhu přitom není jen doplňkem urbanistického řešení, ale jeho rovno-

cennou součástí. Důležitou roli zde hraje i spolupráce s krajinářským architektem Štěpánem Špoulou, který se podílí na formulaci vztahu nové zástavby, vodního režimu a navazující příměstské krajiny. Podrobné projekční řešení tohoto prvku je tak již zasmulnováno v rámci zpracování územní studie jako samostatná část práce, aby nezůstalo pouze nikdy neaplněnou vizí do stále se vzdalující budoucnosti. Obdobně procesně se přistupuje k přípravě zemědělského příměstského parku, který bude navazovat na zástavbu na západě a vyplní větší část prostoru mezi koncem zástavby, dálnicí D7 a silnicí I/16. Až za dálnici k obci Tuřany pak zasahuje tzv. zájmové území tohoto parku, jehož těsnější integraci k městu má dle územní studie (i dle zadání studie k tomuto parku) zajistit zvětšený prostepek v údolnici a nově vybudovaná lávka ve stopě historické cesty na Studeněves.

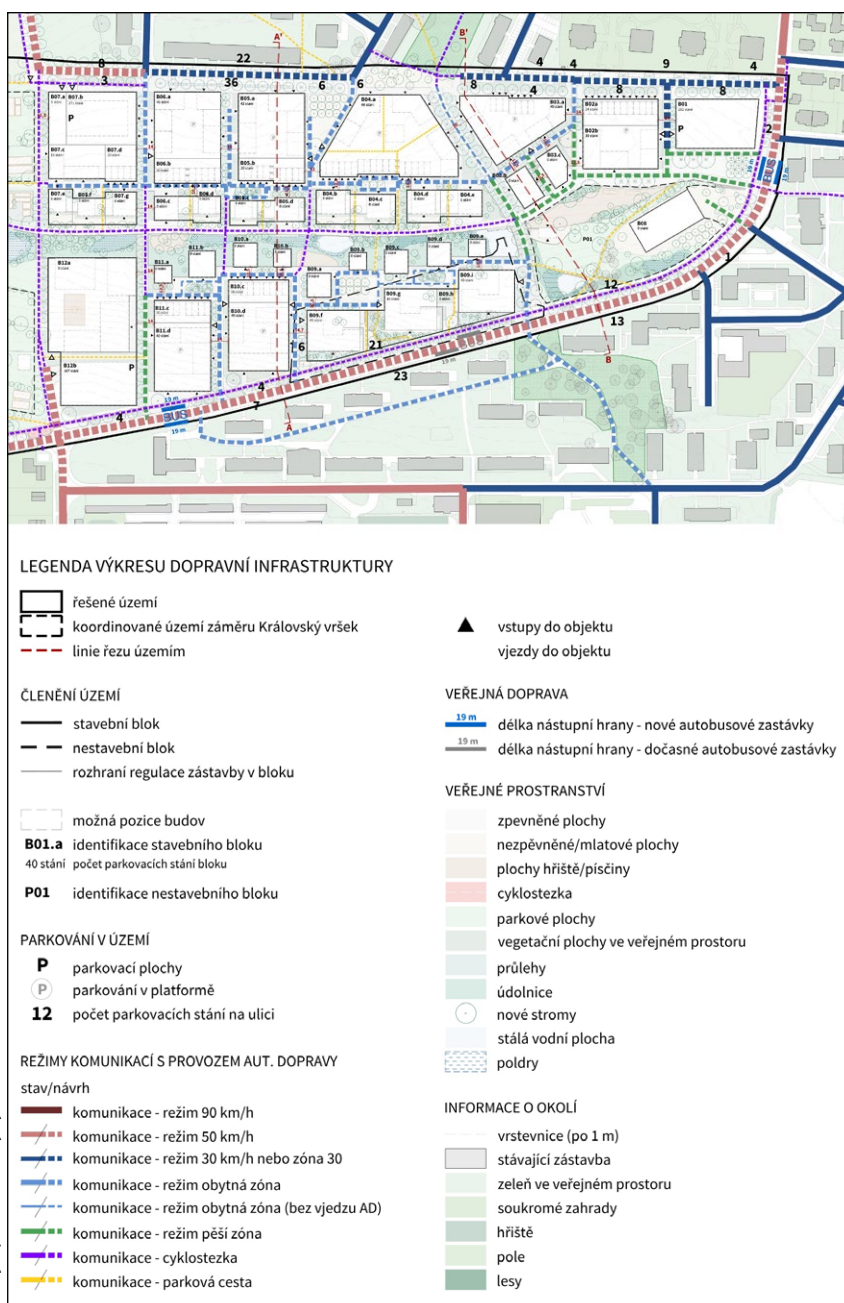
Dopravní řešení

Základní předpoklad zpracování – dopravní model města

Již v poslední fázi architektonicko-urbanistické soutěže došlo k formulování problému nedostatku dat o (především automobilové) dopravě na straně města. Některá zásadní rozhodnutí týkající se koncepce čtvrti tak bez tohoto datového podkladu neměla pevnou oporu. Krátce po začátku prací na územní studii tedy bylo zadáno zpracování prvního dopravního modelu Slaného. Přestože primárním cílem bylo získat podklad pro rozhodnutí v oblasti Nových Dolíků, model byl koncipován tak, aby byl využitelný i pro další rozhodování ve městě a aby mohl být průběžně rozvíjen s různými dodavateli. Součástí zadání tedy byl požadavek na zpracování modelu v u nás nejběžněji využívaném softwaru (tedy PTV Visum) a také předání všech dat modelu městu. Klíčovým výstupem práce na modelu bylo zpracování řady scénářů uspořádání území Nových Dolí-

⁵ Tato specifická typologie je vkladem nizozemské části zpracovatelského týmu.

⁶ Jižně od řešeného území se nachází velká základní škola sloužící v současnosti nejen západní části Slaného, ale také několika okolním obcím.



Zdroj: Zpracovatelství tým ÚS

Dopravní situace z hrubopisu územní studie (výřez)

ků. Ty potvrdily vhodnost řešení navrženého v soutěži a zároveň ukázaly některé prvky, které bylo vhodné do návrhu doplnit – především realizaci krátkého lokálního „obchvatu“ zastávky severně od řešeného území a zároveň ponechání neprůjezdnosti ulice Kybalova na jeho severním okraji. Již v průběhu zpracování modelu ho město začalo využívat i pro prověřování dílčích úprav v dalších částech města zcela bez vazby na oblast Nových Dolíků.

Čtvrť krátkých vzdáleností

Základní koncepce území vychází z modelů čtvrtí, v nichž je každodenní dostupnost služeb, vybavenosti a veřejných prostranství určujícím principem a dopravní řešení je tomuto cíli podřízeno. Automobilový pohyb ve veřejných prostranstvích proto není zcela vyloučen, ale je omezen na úroveň, kdy jeho negativní vliv na kvalitu veřejných prostranství zůstává zásadně redukován. V zahradním kontextu jsou tak vzorem čtvrti jako Vauban ve Freiburgu im Breisgau v Německu nebo vídeňské

Sonnwendviertel a Seestadt Aspern. I v českém kontextu se nicméně tyto principy uplatňují v různých úrovních, v řadě případů především v sídlištní výstavbě druhé poloviny 20. století, ale (spíše v menším měřítku souborů staveb) i u některých novějších realizací. Z větších celků využívajících u nás tyto principy je možné zmínit připravovaný projekt rozvoje tzv. Papíráku v Liberci, na němž se část zpracovatelského týmu územní studie také podílí. V oblasti Nových Dolíků k tomuto cíli směřuje několik nástrojů, které jsou popsány v následujícím oddílu.

Zprvce se jedná o využití principu přibližování cílů a zdrojů cest v rámci území. To není koncipované jako monofunkční. Především v jeho východní části se uvažuje s koncentrací různých typů hlavně komerční, ale zčásti i další vybavenosti (a tedy i pracovních příležitostí), zatímco v jeho západní části je vymezena plocha pro větší veřejnou vybavenost typu základní školy (viz výše). Vybavenost i pracovní místa v území přitom budou zajišťovat částečnou soběstačnost nejen samotného řešeného území, ale zvýší také nezávislost na dojízdce i pro sousední hustě obydlené území na severu, jihu a východě.

Zadruhé je celá oblast koncipována jako neprůjezdná pro automobilovou dopravu – hlavní obsluha se bude odehrávat na stávajících komunikacích po obvodu, dovnitř území bude možné vjet, ale ne ho projet skrz, centrální zelená osa pak pohyb automobilů vůbec neumožní. V tomto ohledu byl zásadní výstup dopravního modelu, který ukázal, že územním plánem uvažovaná nová komunikace probíhající na západním okraji území, která by tvořila bariéru mezi navrhovanou čtvrtí a přilehlým parkem, není pro fungování nové čtvrti nutná. V území tak zůstane přítomná pouze cílová doprava.

Třetí bod souvisí s rozmístěním parkovacích kapacit. Pouze bloky rozmístěné po obvodu území budou vybaveny vlastními parkovacími kapacitami, přičemž vjezdy do nich budou jen z obvodových komunikací či

umístěné alespoň co nejbliže okraji řešeného území. U bloků v jádru území se návrh parkovacích stání nepředpokládá vůbec, naopak ve třech cípech území je vymezen prostor pro výstavbu tzv. mobility hubů – tedy v zásadě parkovacích domů integrujících i další funkce⁷ – které budou moci sloužit pro pokrytí případné poptávky po parkování přesahující dostupné kapacity realizované v rámci objektů. Konkrétní nastavení parametrů regulace v rámci změny územního plánu a úprava systému kontribucí městu tak, aby umožňovaly realizaci navrženého systému parkování, je klíčovou součástí aktuálně probíhající fáze zpracování územní studie i obecněji přípravy rozvoje území.

Čtvrtý bod se týká kapacit parkování v obecnějším smyslu a vychází z předpokladu, že pokud jsou v území dodržovány obecné principy města krátkých vzdáleností, tlak na vlastnictví automobilu se snižuje a příliš vysoký požadavek na realizaci parkovacích stání může působit kontraproduktivně. Slaný v současnosti v rámci územního plánu uplatňuje požadavek na realizaci 1,5 parkovacího stání na byt na celém území města. Jde tak o požadavek více než dvakrát převyšující aktuálně platnou úpravu danou vyhláškou č. 146/2024 Sb. V rámci zpracování územní studie se nicméně podařilo dosáhnout konsenzu na tom, že takto vysoko nastavené požadavky by vedly ke snižování atraktivity území (z hlediska finanční náročnosti výstavby a z hlediska atraktivity veřejných prostranství v území), jehož rozvoj město potřebuje zajistit a současně by zhoršovaly dopravní situaci

v okolí řešeného území. Výsledkem tedy je závěr, že po dokončení územní studie bude vhodné tento požadavek v řešeném území ve formě změny územního plánu revidovat. V průběhu zpracování studie se navíc ukázalo, že stávající způsob definice tohoto požadavku je problém i z hlediska souladu s metodikou MMR *Požadavky na počet parkovacích stání ve vazbě na územně plánovací dokumentaci* a bude tedy nutné způsob výpočtu upravit pro celé území města. Otázka regulace parkování v rozvojovém území byla současně řešena i v kontextu nově zpracovávané (a v tuto chvíli zatím neschválené) parkovací politiky pro území celého města. Zástupci zpracovatelského týmu studie byli tedy přizváni i do pracovní skupiny, která na zpracování nové politiky dohlídí, aby byl zajištěn soulad mezi navrženým specifickým režimem parkovacích kapacit v území Nových Dolíků a nastavení regulace parkování v městě jako celku.

Pátým dílem skládačky je pak silné zaměření na kvalitu veřejných prostranství a důraz na jejich využitelnost především pro aktivní mobilitu (tedy zjednodušeně „pro chodce a cyklisty“) a pro pobytové funkce. Jedním z důvodů relativně vysoké hustoty zalidnění v některých částech území je možnost zajistit městu výnosy ve formě kontribucí, které umožní realizovat veřejná prostranství integrující prvky zelenomodré infrastruktury s dopravními a pobytovými plochami v kvalitě, která bude zvyšovat atraktivitu trávení volného času v řešeném území a zároveň atraktivitu využití aktivní mobility pro dopravu do dalších částí města.

Závěr

Text popisuje stav přípravy rozvoje území Nové Dolíky ve Slaném na jaře 2026. Poskytuje tak vhled do probíhajícího projektu a usiluje o zachycení nejen cílového stavu území, ale i řady prolínajících se procesů, které k němu mají vést. Projekt v rozpracované fázi vždy nese řadu nejistot, které mohou do konečné realizace vstoupit. V případě projektu Nových Dolíků je to dobře patrné zejména na nejistotě spojené s tím, zda a v jaké formě nakonec v území dojde k realizaci základní školy. V nejbližší fázi bude proto klíčové nejen dopracování hrubopisu územní studie, ale také návazné ekonomické posouzení navrženého řešení a projednání v rámci pracovní skupiny města, která má dát samosprávě kvalifikovaný poradní hlas pro další rozhodování. Důležitým paralelním krokem bude i provázání výstupů územní studie s připravovanou studií Nové Dolíky 2035, která má pomoci převést dlouhodobý návrh do konkrétních etap a postupně začlenit jeho realizovatelné části do stávající struktury města a krajiny ještě před úplným naplněním celé rozvojové lokality. Cílem této relativně složité organizační struktury je vytvořit dostatečně robustní a předvídatelný rámec pro budoucí rozvoj Nových Dolíků v nadcházejících desetiletích.

Více informací o projektu naleznete na <https://www.novedoliky.cz/>.

*Za zpracovatelský tým
David Pffann a Zuzana Tittl*

⁷V kontextu Slaného představuje zásadní souvislost pro jakékoli úvahy o parkovacích domech špatná zkušenost s budováním parkovacích kapacit založené na realizaci zakladačového parkovacího domu v samotném centru města, který je kvůli nefunkční technologii dlouhodobě mimo provoz. To představovalo významný prvek při všech participačních setkáních s veřejností.