

ROZVOJ VYBRANÝCH STATUTÁRNÍCH MĚST JIHLAVA, KARLOVY VARY A MLADÁ BOLESLAV

Pavel Koubek, Jaroslav Jelínek

Zkušenosti a postřehy z oboru územního plánování za uplynulých 20 let by stály za daleko obsáhlejší průzkum mezi větším vzorkem zpracovatelů územně plánovací dokumentace. Zajímavý by jistě byl i pohled „z opačné strany hřiště“ – z hlediska pořizovatele (na proměny procesu pořizování) a také z hlediska uživatele (na praktické využití) územních plánů v průběhu času. Jiné mohou být zkušenosti s prací v prostředí velkoměsta a jiné v oblastech venkovské sídlení struktury. Záměrem, který vyvolal sepsání následujících příspěvků, bylo zaostření na přibližně stejně velká města o cca padesáti tisících obyvatelích, ležící v různých krajích, geografických i ekonomických podmínkách a zhodnocení vlivu územně plánovací dokumentace na jejich vývoj v uplynulém období. Srovnání dosažených výsledků by v případě uvedených měst nebylo korektní, protože každé z nich stálo na startovní čáře trochu odlišného závodu, s odlišnými překážkami a různými vnějšími vlivy. Pro územně plánovací praxi však mohou být inspirující zaznamenané postřehy, které vedou přece jen k určitému zobecnění a generalizaci problémů týkajících se našeho oboru v posledních letech.

20 let v územním plánování Mladé Boleslavi

Mladá Boleslav – město s více než tisíciletou historií – je přirozeným centrem správního obvodu obce s rozšířenou působností s počtem obyvatel přesahujícím 107 tisíc (k 31. 12. 2008 – 107 137 obyvatel). Město samé evidovalo ke konci roku 2008 více než 45 500 obyvatel.

V průběhu více než tisícileté historie od svého vzniku v podobě přemyslovského hradiště přibližně v polovině 10. století dosáhlo město jistého vrcho-

lu od závěru 15. do počátku 17. století, kdy bylo nejvýznamnějším centrem jednoty bratrské v Čechách (nazývaným tehdy také bratrským Římem nebo také Jeruzalémem nad Jizerou) a současně i střediskem hospodářského a kulturního vzestupu celé oblasti.

Posledních sto let je Mladá Boleslav symbolem automobilového průmyslu. Ten byl zdrojem hospodářského růstu přilehlého regionu již od 1. čtvrtiny 20. století, kdy se původní továrna na výrobu velocipédů (1895), později motocyklů (1898) a ještě později automobilů

(1905) pánů Laurina a Klementa spojila s firmou Škoda. Ani v průběhu poslední doby se situace nezměnila: od roku 1991 je automobilka Škoda členem nadnárodní skupiny Volkswagen a poskytuje práci přibližně dvaceti tisícům zaměstnanců. Podle ekonomických výsledků je jedním z nejvýznamnějších podniků regionu i celého státu. Kromě toho – i další pracovní příležitosti v bezprostředním okolí Mladé Boleslavi poskytují subdodavatelé automobilky. To může být pro region výhodou v době ekonomické prosperity automobilového průmyslu, v případě poklesu hospodářského růstu tohoto odvětví je tomu zcela naopak.

Územní plán

Potřeba vymezit plochy pro širší spektrum nabídky pracovních příležitostí byla jedním z hlavních cílů již v zadání nového územního plánu v roce 1994 – v době, kdy jsme ještě hledali přístup k regulativní formě územních plánů na základě příkladů z Rakouska, Německa, Anglie a dokonce Austrálie. Proces zahrnoval tři logické fáze: 1. – průzkumy a rozborů s cílem proniknout do problematiky regionu, specifikovat hlavní problémy a formulovat úkoly; 2. – koncept řešení, jehož smyslem bylo mimo jiné ověřit reakci dotčených orgánů na navrženou urbanistickou koncepci, zjistit a upřesnit potřebu nezbytné koordi-



Mladoboleslavský hrad



Staroměstské náměstí, stará radnice

nace střešních záměrů formou dohodových jednání; 3. – návrh, který měl již jen dokumentovat dosažené dohody o způsobu příštího využití území. Práce byly završeny schválením dokumentace v roce 1999.

cházel východní okraj města. Do nové zóny měly být postupně přesunuty výrobní aktivity, resp. zdroje a cíle lokální nákladní dopravy. Vyhledávací studie na základě porovnání lokalit v jižním, jihovýchodním a východním

a provoz železniční stanice Mladá Boleslav-město. Tato koncepce ale zároveň otevřela prostor pro řešení dalších bolavých problémů města, např. notoricky uzavřeného úrovněvého železničního přejezdu na hlavní městské tepně – třídě Václava Klementa (v prostoru Na Slovance) a dále problém rozdělení jádrové a severní obytné části města bariérou železniční tratě. Řešení se nabízelo v podobě zahloubení železniční tratě č. 064 v úseku Na Slovance – U Měšťáku s tím, že na původním místě stanice Mladá Boleslav-město měla vzniknout „jen“ železniční zastávka pod úrovní terénu.

Vedle těchto „klíčových kamenů“ urbanistické koncepce doplňoval návrh územního plánu kostru silniční sítě o tzv. severovýchodní a jihovýchodní tangentu, které měly za cíl propojit plochy severního města o nejvyšší hustotě obydlí, resp. rozvojové plochy Na Dubcích jižně od parku Štěpánka s radiálou Jičínské ulice a s mimoúrovňovou křižovatkou se silnicí R10 U Rozvodny. Vzájemné propojení obou tras mělo současně vytvořit městský okruh jádrového města. V návaznosti na navrhovaný skelet městské dopravy byly vymezeny plochy pro další funkční využití – vedle ploch obytných a občanské vybavenosti např. i komerční zóny situované záměrně při křižovatkách s hlavními tranzitními tahy.

Změny územního plánu

Přibližně tři roky po schválení územního plánu byl pořízen první soubor změn (zahrnující 16 případů úprav lokalit a korekcí znění regulativů), který upřesňoval platnou urbanistickou koncepci.



Foto © Branislav Doubek

Výřez územního plánu – jádrová část města

Urbanistická koncepce

Stručně řečeno – základ urbanistické koncepce spíše než ve vyhledání nových rozvojových ploch spočíval v řešení dopravy a nové organizaci ploch výrobní sféry. Hlavním cílem bylo uvolnit centrální a obytnou část města od průjezdu těžké nákladní dopravy, a to jak tranzitní (směřující po silnici I/38 k České Lípě), tak i cílové (zajišťující obsluhu výrobních areálů v údolí Jizery). Zatímco pro řešení tranzitní dopravy byl dlouhodobě stabilizován koridor na styku katastrů Mladé Boleslavi a Kosmonos, řešení problému cílové dopravy je úkolem složitějším. V inverzní poloze nivy soutoku Jizery a Klenice měly být postupně omezovány výrobní aktivity, a naopak zde měla být posílena úloha biokoridoru, přírodní složky a relaxačních ploch města. Novou výrobní zónu bylo proto nezbytné vymezit v návaznosti na hlavní tranzitní dopravní osu – silnici R10 (Praha – Turnov / Liberec), která ob-

sektoru správního území stanovila jako optimální rozvojový prostor nové výrobní zóny lokalitu Mladá Boleslav – východ na styku katastrů Mladá Boleslav, Řepov, Plazy a Kosmonosy, kterou bylo současně možné obsloužit i železniční dopravou – dokonce tehdy s cílem přesunout sem část seřazovacího kolejíště pro závod Škoda Auto, a. s.



Foto © Branislav Doubek

Křižovatka Na Slovance se zahloubením železniční tratě č. 064. V popředí vlevo Bondy-centrum, v pozadí závod Škoda Auto, a. s., vpravo starý závod, dnes muzeum Škoda a předávací centrum.



Současná Mladá Boleslav žije i fotbalem

Jednalo se např. o zpřesnění zákresu trasy silnice I/38 podle dokumentace k územním rezervám, zahrnutí vybraných lokalit územních rezerv do zastavitelných ploch pro bydlení (Čejetice, Jemníky ...) a výrobních ploch (Mladá Boleslav-východ), ale i vymezení lokalit nových v návaznosti na stejné využití zastavěného nebo zastavitelného území navrhovaného územním plánem (zóna experimentálního bydlení Michalovice, ale také např. rozšíření kapacity a plochy skládky komunálního odpadu v Michalovicích). Závažnější úpravy koncepce – zejména z hlediska přesměrování toku nákladní dopravy – přinesly přibližně v roce 2006 další změny, které vymezují např. plochy pro vysokoškolský areál a kongresové centrum Škoda v lokalitě Na Karmeli v centrální zóně města, ale také plochy pro drobnou výrobu v Ptácké ulici v nivě Jizery nebo u Bezděčína mezi trasou silnice R10 a ulicí Pražskou.

Účinnost územního plánu a současný obraz města

Při pohledu zpět na dobu platnosti územního plánu je třeba říci, že město se v souladu s tímto územně plánovacím dokumentem nejen rozrostlo o nové plochy bydlení (dostavba severního města, lokality Vandrovka, Čejetice, Debř, Dubce, Chrást, Jemníky...), umožnilo realizaci přestavby Klaudiánovy nemocnice nebo stabilizaci výrobní zóny a rozvojových ploch závodu Škoda Auto, a. s., což umožnilo v devadesátých letech výstavbu nových hal montáže modelů Octavia, ale zejména bylo velmi úspěšné v naplně-

ní některých klíčových záměrů urbanistické koncepce:

- Tranzitní doprava ve směru na Českou Lípou je od roku 2004 vedena mimo vlastní jádro Mladé Boleslavi po nové trase silnice I/38 od mimoúrovňové křižovatky Kosmonosy až k novému mostu v údolí Jizery. I když se v současné době již mluví o potřebě zvýšení kapacity této komunikace, je uvolnění jádra Mladé Boleslavi od tranzitní dopravy znatelné.
- Výrobní zóna Mladá Boleslav-východ je postupně zaplňována výrobními provozovny a poskytuje příležitost pro zvýšení spektra pracovní nabídky. Mezi prvními sice byly v tomto území situovány především podniky subdodavatelů automobilky Škoda a sklady náhradních dílů pro Škoda Auto, a. s., takže záměr poskytnout plochy pro nabídku pracovních příležitostí z jiného odvětví se zdál být ohrožen, ale nabídkové plochy pro další investory jsou zatím dostatečné. V současnosti se chystá zkapacitnění radiály Jičínské ulice na čtyřpruh až do prostoru východní zóny a Řepova, což vedle přímého napojení na tranzitní tah R10 zkvalitní i její dopravní propojení s jádrem města. Na druhé straně je nutno přiznat, že období poklesu výrobních aktivit provozoven v údolí Jizery časem minulo, aniž byly plošné rezervy ve východní výrobní zóně významněji využity pro uvolnění údolní nivy ve prospěch posílení přírodní složky a využití nábřeží Jizery pro veřejnou městskou zeď.

- Zahloubení železniční tratě č. 064 bylo možné – díky skokovému vývoji v oblasti zabezpečovacích technologií traťového úseku a také díky úpravě seřazovacího kolejiště uvnitř závodu Škoda – realizovat bez nároku na výstavbu stanice Mladá Boleslav-východ, což výrazně zkrátilo horizont výstavby a přispělo k plynulosti automobilové dopravy v prostoru Na Slovance. S ohledem na finanční náročnost je však zahloubení tratě realizováno ve formě otevřeného zářezu, takže záměr na zacelení bariéry a plynulé propojení severního města s jeho jádrovou částí čeká na další příležitost – třeba ve formě objektů postavených nad dráhou.
- V souvislosti s úpravou dopravního uzlu Na Slovance a plochy sousedního autobusového nádraží bylo realizováno nové komerční Bondy-centrum zahrnující provoz a nástupiště autobusové dopravy, hromadné vícepodlažní parkoviště, nákupní centrum, multikino a administrativní provoz. Objekt leží prakticky v těžišti nástupu cestujících do města i do závodu Škoda Auto, a. s.
- Z nabídky komerčních ploch se mezi prvními zaplnily plochy vymezené pro velkoplošná nákupní centra marketového typu – zejména centrum Olympia, Asko, McDonald, Interspar, Baumax... v soustředěné poloze u mimoúrovňové křižovatky rychlostní komunikace R10 U Rozvodny.
- Pro město bylo životně důležité také zkapacitnění a prodloužení životnosti skládky komunálního odpadu v Michalovicích. Areál je vybaven jímáním plynu a měl by sloužit výhradně pro potřebu města. Po naplnění kapacity bude skládka etapově rekultivována do podoby příměstské krajinné zóny.
- V návaznosti na zónu experimentálního ekologického bydlení v Michalovicích, která má zčásti zužitkovat bioplyn z nedaleké skládky, bylo založeno golfové hřiště, které např. vedle plánovitě realizovaných cyklistických tras zvyšuje nabídku relaxačních aktivit pro obyvatele města.



Základ budoucího akvaparku

Realizace uvedených klíčových záměrů přispěly ke změně prostředí města zásadní měrou. Další záměry územního plánu se v současné době připravují a územně prověřují v podrobnějším stupni dokumentace (severovýchodní a jihovýchodní tangenta, propojení Jasešské a nám. Míru, přestavba otevřeného koupaliště na plnohodnotný krytý akvapark, rekonstrukce městského parku Štěpánka...). Pro kvalitu výsledného řešení v kontextu se zájmy města je nezbytný nejen soulad a důsledné uplatnění regulace podle územního plánu, ale i prostorové prověření každého většího záměru v podrobnějším stupni dokumentace – v regulačním plánu.

20 let v územním plánování Jihlavy

Nález stříbrných rud v polovině 13. století vedl k velkorysému založení nového města s pravidelným šachovnicovým uspořádáním uliční sítě a velkým náměstím podle stavebního řádu krále Přemysla Otakara II. z roku 1270.



Historické jádro ještě před realizací City Parku Jihlava

Jihlava byla prakticky od svého založení královským horním městem spravovaným podle vlastního typu práva (tzv. jihlavského), kterým se pak ve 14. až 16. století řídila většina západomoravských i východočeských měst. Jihlava měla od počátku převážně německé obyvatelstvo (hlavně horníky) a tvořila v rozsahu soudních okresů Jihlava a Štoky centrum německého jazykového ostrova. Od konce 14. do konce 18. století je Jihlava městem soukeníků – v závěru dokonce druhým největším producentem sukna v Rakousku-Uhersku. Od vzniku okresů v roce 1848 (s výjimkou intervalu 1960 až 1990) bylo město stále sídlem okresního úřadu (hejtmanství).



Výřez územního plánu – jádrová část města

Dnešní Jihlava je důležitým správním, ale také výrobním centrem kraje Vysočina jako největší město v oblasti Českomoravské vrchoviny. Je nesporným regionálním centrem, přičemž v ní samotné žije téměř polovina obyvatel okresu. Severní půle okresu spadáje pouze do Jihlavy, v jižní části ji v některých funkcích doplňují Třešť a Telč. Město je přirozeným centrem správního obvodu obce s rozšířenou působností s počtem obyvatel dosahujícím téměř 100 tisíc (k 31. 12. 2008 – 98 946 obyvatel). Město samé dosáhlo ke konci roku 2009 více než 51 200 obyvatel.

Územní plán

Čistopis nového porevolučního územního plánu (upravené znění po projednání) byl schválen v r. 2001. Proces jeho tvorby trval bezmála 10 let – mj. i proto, že v průběhu této doby došlo ke změně zpracovatele.

Jedním z hlavních cílů návrhové fáze územního plánu bylo zpracování jednotného pojetého územního plánu v celém rozsahu tzv. velké Jihlavy (celkem 18 katastrů vlastního města a přičleněných obcí o rozloze téměř 8 800 ha)

na základě zpracování, aktualizace a koordinace urbanistických studií jednotlivých sídel s konceptem řešení územního rozvoje jádrového města. Dále silila naléhavá potřeba vymezit nové plochy pro výrobní sféru jako základního předpokladu pro zajištění nabídky pracovních příležitostí, ale i plochy pro sféru obytnou, občanskou vybavenost a zajištění jejich dopravní a technické obsluhy. Zpracování vlastního návrhu územního plánu proběhlo ve dvou fázích – po předložení návrhu k projednání v roce 1999 a po dosažení dohod dotčených orgánů státní správy byla vypracována a schválena upravená čistopisná podoba v roce 2001.

Urbanistická koncepce

Díky členitosti terénu (nejvyšší polohy v nadmořských výškách přes 700 m n. m., nejnižší v údolí toku řeky Jihlavy ve výšce 460 m n. m.) patří Jihlava mezi výrazně „trojrozměrná“ města. Spolu s překonáváním barier technického rázu přináší tato skutečnost zvýšené nároky na citlivé hodnocení kompozičních vztahů každého záměru rozvoje městské struktury. Základ lokální identity a urbanistické kompozice tvoří historické jádro města. Východiskem i přísně sledovaným limitem pro lokalizaci nových staveb a souborů proto má být ochrana panoramatu městské památkové rezervace. Vymezení zastavitelných ploch bylo návrhem územního plánu omezeno s cílem zachovat z historického jádra výhled na okolní nezastavěné přírodní horizonty. Prostorové možnosti rozvoje města jsou omezeny členitým terénem, údolními vodními toků i morfologicky výraznými zlomovými svahy. Plošné možnosti uvnitř zástavby jsou v podstatě vyčerpány a nová zástavba okrajových poloh směřuje cca 50 až 80 m nad kótu převládající úrovně historického jádra. To kromě zvýšených nároků na urbanistickou kompozici komplikuje budování sítě technické a dopravní infrastruktury.

Z hlediska celku je městský organismus členěn na historické jádro (vymezené poměrně rozsáhlou městskou památkovou rezervací) se stabilizovanou hmotovou strukturou zástavby a s omezením průjezdné dopravy, ale současně s potřebou dostatku parkova-

cích ploch pro návštěvníky centra, vybavenosti, správních úřadů atp. K historickému jádru přiléhají zpravidla na radiálních komunikacích rozložená předměstí: Lidická kolonie na jihu, Bedřichov na severu. Západní okraj historického jádra byl komponován podél ulic Seifertovy a Vrchlického, dnes však srůstá s obcí Horní Kosov a jižním průmyslovým okrajem Starých Hor na severozápadní humpolecké radiále. Východní okraj historického jádra tvoří hluboký zářez údolí Jihlávky s Březinovými sady, proto zde obytná zástavba kompozičně sleduje trasu okružní komunikace obepínající historické jádro v téměř kilometrové vzdálenosti v severovýchodním čtvrtkruhovém segmentu. Na východě srůstá kompaktní město s lokalitou Helenín a přes tok řeky Jihlavy i se zástavbou Hruškových Dvorů v sousedství Bedřichova. Dále k severu se rozkládá prostor výrobní a skladové zóny Hruškové Dvory – Bedřichov – Pávov, který zatím rozvolněnou formou zástavby připojuje ke kompaktnímu městu i starý Pávov.



Foto © Pavel Koubek

Severní část centrálního Masarykova náměstí s kostelem sv. Ignáce z Loyoly

Členitý terén a množství vodních toků a ploch obohacuje organismus města o přírodní fenomén příměstské krajiny, která se stává přirozenou kostrou relaxačních tras i sportovně rekreačních zařízení a zázemí města. Údolí vodních toků – Jihlavy, Jihlávky, Koželužského potoka, ale např. i Smrčenský potok a další vodoteče vytvářejí územ-

ním plánem stabilizovanou souvislou síť zeleně a přírodních ploch prostupujících z příměstské krajiny až k městským hradbám historického jádra, ale i k obytným souborům a výrobním celkům. Proto je nezbytné do budoucna tato údolí chránit před zahušťováním zástavby a přistoupit k revitalizaci přírodní složky tam, kde byla setřena v důsledku živelné výstavby např. výrobními objekty nebo individuální rekreací a zahrádkářskými koloniemi uvnitř města (např. údolí Koželužského potoka jako celek).

I v případě Jihlavy byl jedním z hlavních cílů řešení urbanistické koncepce návrh koridoru pro tranzitní silniční dopravu (I/38) a systému dopravní obsluhy území včetně etap jeho realizace. Územní plán vymezuje polohu výhledově uzavřeného okruhu městské páteřové komunikace, která by postupně převzala větší část dopravní zátěže. Navrhovaný skelet páteřových tras dopravní obsluhy tvoří základ pro vymezení ploch dalšího funkčního využití – komerčních zón při hlavních dopravních tazích, občanské vybavenosti, bydlení apod.

Změny územního plánu

Již v průběhu prvního roku po schválení územního plánu byly zadány soubory změn zahrnující úpravy více než 30 lokalit s upřesněním urbanistické koncepce – především ve vymezení ploch individuálního bydlení (více než 10 lokalit), zpřesnění vymezení ÚSES (5 lokalit), ploch pro výrobní sféru (3 lokality) a dopravní infrastrukturu (3 lokality), občanskou vybavenost, technickou infrastrukturu apod. Do současné doby (2009) bylo zadáno dalších šest souborů změn (je schválen záměr souborů změn č. 7) zahrnujících celkem cca 250 lokalit. V převážné většině případů se jedná o drobné korekce lokalit nebo o upřesnění funkčního využití dílčích ploch. Mezi závažnější změny patřily úpravy lokalit:

- Romana Havelky – plochy pro soustředění velkoplošného prodeje marketového typu;
- Pelhřimovská – 20 ha pro občanskou vybavenost – také se zastoupením velkoplošných prodejen;
- Dolina – 20 ha pro individuální nízkopodlažní bydlení v rodinných domech.

Účinnost územního plánu a současný obraz města

Platný územní plán byl koncipován na období do roku 2010 a do současné doby slouží ke koordinaci využití zastavitelných ploch, rozvoje dopravní a technické infrastruktury, ale i ploch příměstské krajiny, přírodního zázemí města a k ochraně přírody. Život města podstatně ovlivnilo naplnění následujících záměrů urbanistické koncepce:

- Vymezení ploch pro výrobní sféru s předpokládanou kapacitou 5 až 6 tisíc pracovních příležitostí (zejména areál firmy Bosch) – funkčně v souladu s platnou urbanistickou koncepcí v prostoru mezi dálnicí D1 a zastavěným územím města, včetně částečné realizace nového dopravního napojení na silnici I/38 v prostoru propojení páteřové trasy Hruškové Dvory – Pávov. V současné době je projektově připravováno dokončení mimoúrovňové křižovatky s cílem umožnit připojení všech směrů.
- Nejvýznamnější rozvojové plochy obytné sféry – lokality Dolina (cca 450 bytů a 120 RD), Horní Kosov (připraveno cca 70 RD), Za Prachárnou (200 bytů), Hruškové Dvory (200 bytů). Naproti tomu některé další lokality se dosud realizovat nepodařilo – např. Handlovy Dvory (vzhledem k výši ceny pozemků v soukromém držení), Bedřichov (dosud nevyjasněné majetkoprávní vztahy – církevní majetek). Jako rozvojové území zůstává jen lokalita Pančava – Sasov a dále jako územní poněkud problémová rezerva lokalita Jihlava jih – Skalka (Pístovská). Ta však souvisí s mnoha podmiňujícími investicemi, mj. i s výstavbou úseku páteřové okružní komunikace mezi ulicemi U hřbitova – Znojemská. Proto bude třeba variantně tuto lokalitu ověřit v rámci nového územního plánu.
- Zprovoznění jihozápadního obchvatu I/38 v celé délce až k ulici Znojemské na jižním okraji katastrální hranice (i když jako 1. etapa jen ve dvoupruhovém uspořádání) včetně tunelu u Horního Kosova uvolnilo zastavěné území města od tranzitní dopravy. Jedním z cílů chystané aktualizace (resp. nového) územního plánu bude technické prověření pokračování obchvatu



Foto © Pavel Koubek

Nové městské koupaliště v komerční zóně v ul. Romana Havelky

města v poloze jihovýchodní trasy až k ulici Brněnské.

- Je připravena projektová dokumentace na propojení páteřové okružní třídy v úseku Havlíčkova – Hamerníkova.
- První změnou územního plánu byla vymezena nová komerční zóna velkoprodejen při ulici Romana Havelky (včetně areálu městského koupaliště). V souvislosti s touto úpravou navrhovaného využití, která s sebou přináší podstatné navýšení cílové dopravy, bylo navrženo doplnění přilehlé mimoúrovňové křižovatky se silnicí I/38 o větve umožňující vícesměrové připojení k nadřazené komunikační síti. Ačkoli tato úprava byla zahrnuta a v platné dokumentaci schválena jako veřejně prospěšná stavba, narážejí dlouholeté snahy města o její realizaci na změněné stanovisko ŘSD ČR.
- O vánocích roku 2008 zahájilo provoz nové obchodní centrum – City Park Jihlava – situované v exponované poloze prvního horizontu panoramatických pohledů na historické jádro – naproti jižnímu okraji hradeb při křižovatce Znojemské a Brněnské ulice, na plochách určených územním plánem pro záchytné parkoviště městského centra a pro specifickou přestavbovou plochu smíšeného využití Tovární – Křížkova

s možností situování služeb, obchodu a občanské vybavenosti. Z hlediska funkčního využití sice nové obchodní centrum téměř odpovídá požadavkům územního plánu – jistým problémem však jsou kapacity uvedených zařízení: více než 25 000 m² obchodních ploch, 4 sály multikina s kapacitou více než 500 míst, 5 kavárny, 1 restaurace, 6 jednotek foodcourtu... to vše v těsné blízkosti historického jádra s drobnou obchodní sítí a z totalitního období zděděným objektem „Prioru“ na nedalekém náměstí v místě původního špalíčku. Jen čas ukáže, jak drobné kamenné obchody v historickém jádru „obstojí“ v konkurenci takto soustředěného útoku na kupní sílu obyvatel města.

Při zpětném pohledu na uplatnění územního plánu nelze než konstatovat, že ve většině případů byly záměry ku prospěchu města naplněny a dokonce navrhované zastavitelné plochy jádrového města podle aktuálních možností vyčerpány – je tedy vhodný čas k přípravě nového územního plánu, jehož cílem bude nejen aktualizace formy v souladu s novým stavebním zákonem, ale, jak je patrné z výše uvedeného textu, i řešení nových problémů, které časem život a záměry jednotlivých investorů přinášejí. Město již v současné době pociťuje nedostatek

rozvojových ploch – hlavně pro individuální nízkopodlažní zástavbu rodinnými domy. Vzhledem k topografii a terénní konfiguraci jsou nyní k dispozici již jen plochy, které vyžadují rozsáhlejší investice do infrastruktury. Dalším problémem je skutečnost, že délka procesu – zveřejnění, projednání a schválení územně plánovací dokumentace – umožňuje spekulaci s pozemky, vede k neúměrným cenovým nárokům nových vlastníků půdy na jedné straně, a na straně druhé k neochotě města investovat do infrastruktury v takových lokalitách. V současné době nemají města pro management vlastního rozvoje příliš velký prostor. Pokud jde o výsledek realizace jednotlivých rozvojových záměrů, i v případě Jihlavy platí obecná pravda, že pro kvalitu výsledného řešení v souladu se zájmy města je nezbytné nejen důsledné uplatnění regulace podle územního plánu, ale i prostorové prověření každého většího záměru v podrobnějším stupni dokumentace.

20 let v územním plánování Karlových Varů

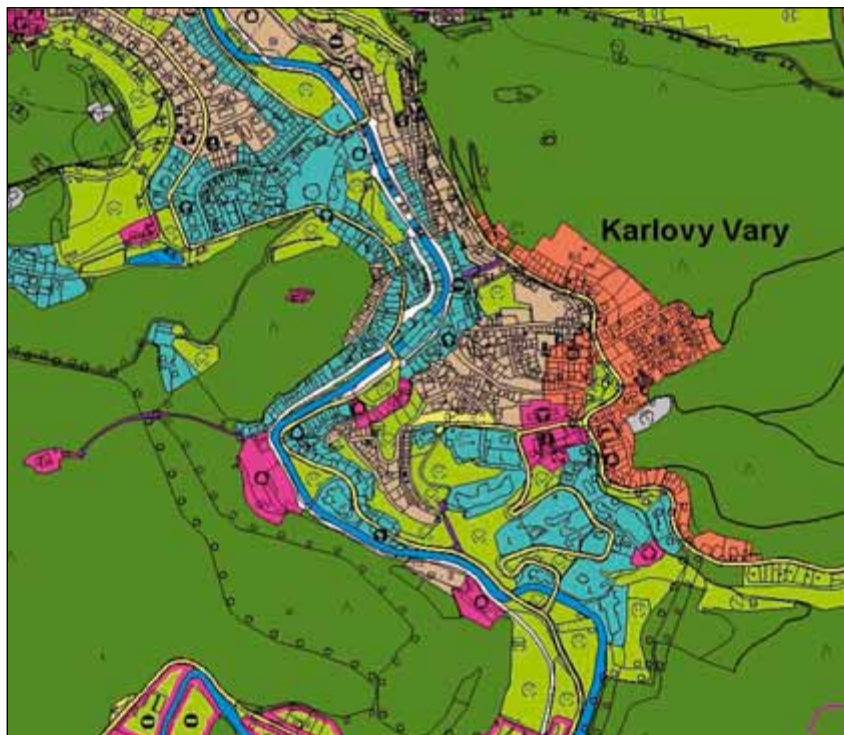
Karlovy Vary jsou největším městem Karlovarského kraje s 51 000 obyvateli a jádrem regionu Ostrov – Karlovy Vary – Sokolov s přibližně 150 000

obyvateli. Tento region je větší ze dvou pánevních oblastí kraje (dále ještě Cheb), které jsou silně urbanizované, disponují rozsáhlými kapacitami veřejné infrastruktury a tvoří ekonomickou základnu kraje.

Jsou vnímány především jako významné lázeňské středisko nejen v Čechách, ale i v Evropě a ve světě.

Územní plán města

Nový územní plán Karlových Varů vznikl velmi dlouho. Byl připravován již od konce 70. let. Přes různá přehodnocování se dočkal nedokončen sametové revoluce. Jeho následné dokončení zabralo ještě větší část 90. let, od počátečních diskusí o tom, zda územní plán ještě vůbec potřebujeme, přes tvorbu nových přístupů a meto-



Výřez Územního plánu města Karlovy Vary



Karlovy Vary 1991

Foto © Jaroslav Jelínek

dik, až k relativně rychlé závěrečné fázi (nové započítání prací 1994, koncept 1996). Územní plán města Karlových Varů byl schválen v říjnu 1997.

Původní koncepce územního plánu

Koncepce založená územním plánem je v mnoha směrech postupně realizována, nejrozsáhleji v dopravě a bydlení, někde její realizace stagnuje nebo se projevují i protichůdné trendy.

V dopravě se jedná o pokračování průtahu silnice R6 Praha – Karlovy Vary – Cheb v západní části města, tedy o záměr, který byl založen už v předcházejícím období.

V oblasti bydlení se realizace soustředila v rozhodující míře na výstavbu rodinných domů (lokality Doubí, Motýlek, Tašovice, Počernická a další). Jen v omezené míře došlo k výstavbě bytových domů na části ploch navržených pro soustředěné městské bydlení

(Stará Role, Drahovice), přičemž další rozsáhlá plocha (za Růžovým Vrchem) není zatím ani připravována.

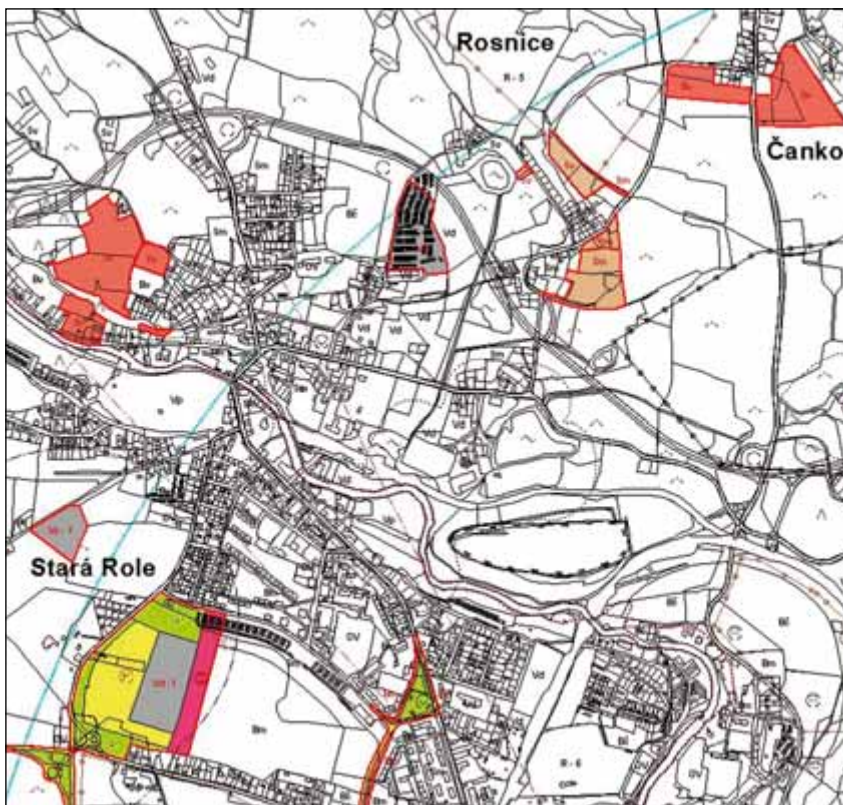
V roce 1991 měly Karlovy Vary 56 000 obyvatel. Územní plán ve své směrné části předpokládal 60 000 obyvatel k roku 2015. Přes pokračující výstavbu bytů se však počet obyvatel Karlových Varů od roku 1991 naopak významně snížil (o 5 000 osob), pravděpodobně také ve prospěch metropolitního regionu Prahy, neboť obdobný pokles počtu obyvatel byl zaznamenán i v rámci regionu Ostrov – Karlovy Vary – Sokolov (o 3 000 osob). V posledních pěti letech počet obyvatel Karlových Varů kolísá kolem 51 000 osob.

Specifickým fenoménem Karlových Varů je výstavba bytů (apartmánů s vyšší úrovní vybavení) v lázeňské části města. Výstavba je realizována převážně developerským způsobem. Bohužel naráží na limity poptávky a nově vznikající bytový fond není využíván. Nové objekty apartmánů jsou lokalizovány převážně do ploch obytných a lázeňských smíšených. Současný vývoj tak mění původní koncepci územního plánu předpokládaný trend, že v plochách lázeňských smíšených dojde k postupnému přechodu z bydlení na lázeňství.

V oblasti lázeňství probíhá celé toto období vnitřní restrukturalizace a prolínání s oblastí cestovního ruchu (veřejného ubytování), a to bez výraznější potřeby nových kapacit (spotřeby ploch), rozvoj se soustřeďuje na zvyšování standardu ubytování a doprovozných služeb.

Územní potřeby výroby v Karlových Varech dlouhodobě klesají a množství původních ploch je uvolňováno ve prospěch výrobních a ostatních služeb. Také nově navržené plochy výroby jsou využity spíše pro příbuzné funkce (výstavba nákupních středisek). I zde je tedy možno vidět nenaplnění původní koncepce územního plánu, která předpokládala stabilizaci plošného rozsahu výroby.

Skokem v realizaci původní koncepce územního plánu v oblasti sportu a rekreace je nedávno dokončená výstavba víceúčelové arény v Tuhnicích, kterou má vbrzku následovat i výstavba krytého bazénu.



Příklad změn Územního plánu města Karlovy Vary

Změny územního plánu

Od roku 1997 bylo rozpracováno 91 změn územního plánu, 54 jich bylo schváleno, 30 bylo zastaveno pro nesouhlas dotčených orgánů, zbytek je zatím nedokončen.

Změny je možno rozdělit na změny rozšiřující zastavitelné plochy, které jsou zhusta motivovány ekonomickými zájmy nových vlastníků půdy, a změny funkčního využití, které reflektují měnící se potřeby města, jeho obyvatel a uživatelů.

V oblasti dopravy je řada změn spojená se změnami a zpřesňováním stavby průtahu silnice R6 (Rybáře, Dvory) a na ni navazujících hlavních městských komunikací (Tuhnice, meandr Ohře). V oblasti bydlení šlo nejčastěji o další rozšiřování zastavitelných ploch pro rodinné domy (Stará Role, Rosnice, Čankov).

Fenomén posledního období, výstavba nákupních a obchodních středisek, vedl ke změnám územního plánu jen v omezené míře. Tato zařízení byla převážně umístěna na plochách výroby, smíšených plochách nebo plochách občanského vybavení. Paradoxně jeden z mála záměrů, který byl připravován i změnou územního plánu (U Vysílače),

nebyl dosud realizován. K tomu zřejmě přispěla realizace dalších významných kapacit za hranicemi města (Jenišov). Změnami územního plánu byla dotčena původní koncepce přeměny zahrádkových osad na plochy bydlení v rodinných domech. Ve dvou případech došlo změnou ke stabilizaci současného využití, tedy k potvrzení dlouhodobého využití území pro zahrádky.

Významným impulzem pro Karlovy Vary bylo zrušení vojenské posádky a tím uvolnění dvou rozsáhlých areálů bývalých kasáren. Větší z areálů (Dvory) je postupně přestavován a dostavován na areál správních úřadů (bez formální změny územního plánu), menší (při meandru Ohře) byl využit pro další z velkých kapacit obchodu – nákupní středisko Varyáda (změnou).

Účinnost územního plánu a obraz města

Celkově je možno konstatovat, že proběhnuvší dvacetiletí neznamenovalo zásadní obrat v urbanistickém vývoji Karlových Varů. Schválené změny ve své velké většině buď zapadají do původní koncepce (např. bydlení) nebo ji mění jen v lokálním měřítku či dočasně (např. zahrádky), případ-

ně jsou projevem obecnějších společenských a hospodářských podmínek a z nich vyplývajících trendů (např. výroba). V úrovni regulované územním plánem města – tedy v respektování základního uspořádání území a na něj navazujícího funkčního využití ploch – je možno shledat v současném obraze Karlových Varů převážně pozitivní účinky.

Spíše než změny funkčního uspořádání obraz města ovlivňují konkrétní nové stavby. V Karlových Varech pro to existuje řada pozitivních i negativních příkladů. Ty pozitivní lze připisat na vrub osvícených investorů a erudovaných projektantů.

Některé další stavební počiny v Karlových Varech jsou diskutabilní, problematické a pro obraz města i destruktivní, a to dle mínění jak odborníků tak širší veřejnosti. Procesy územního a stavebního řízení a následně i výsledné realizace staveb by proto významně zkvalitnilo širší využití navazující územně plánovací dokumentace – regulačního plánu.

V případě obrazu Karlových Varů a jejich historické části to platí dvojnásob.

Uplatnění urbanistické koncepce územního plánu v současné praxi

Ačkoli předcházející články vyznívají převážně optimisticky, je potřeba „v zájmu rovnováhy“ nastínit i některé problémy, které se současně praxe oboru územního plánování úzce dotýkají. Při sestavení výčtu událostí a počinů, které v posledním dvacetiletí ovlivnily prostředí měst, nebylo možné nezaznamenat otázku stability územně plánovací dokumentace a závaznosti urbanistické koncepce, která měla a mohla přispět k vývoji jejich obrazu, atmosféry a života. Z profesionálního hlediska a zájmu je podobná retrospektiva velmi potřebná právě proto, že prostředí územně plánovací praxe po dvacetiletí „volné soutěže“ nevytváří právě optimální předpoklady pro kontinuitu územně plánovací tvorby. Pokud ve šťastném případě nedojde k dohodě o následné odborné spolupráci nebo technické pomoci, nemá tým zpracovatele územního

plánu po schválení (nebo, chcete-li, vydání) dokumentace už prakticky žádnou možnost ovlivňovat další vývoj sídelního organismu. A v kolika případech k takové „šťastné dohodě“ ve spolupráci dochází? A pokud k ní nedojde, kdo vlastně růst městské struktury usměrňuje? V případě realizace konkrétní stavby – aby architekt mohl převzít odpovědnost za její provedení, je povinen vykonávat v jejím průběhu autorský dozor. Kdo přebírá profesionální odpovědnost v případě „realizační fáze“ územního plánu?

„Dvacet let – to v životě města není víc než jeden krok...“ vysvětloval kdysi na kurzech postgraduálního studia územního plánování pan profesor Jiří Hrůza. Nebo jinak: „...kam město před dvaceti lety svou koncepcí na papíře nakročilo, tam došlápne až dnes“. Ale současnost se rozeběhla mnohem rychleji – po půlstoletí jsme během deseti let zacelili poválečné proluky, zralou generaci totalitních dětí překvapilo, jak vlastně mohou vypadat opravené a čisté fasády městských bloků nebo parter veřejných prostranství, stupeň motorizace nás svým skokem donutil vkládat investice do zanedbávaných dopravních systémů, sebeuvědomění „zeleného citění“ tlačí naše svědomí k vyšší odpovědnosti za udržení zdravého prostředí – to všechno zvláště i dohromady se promítá v životě a obrazu každého města..., ale tam se „rozběh“ nezastavil. Je potřeba okamžitě uspokojit nové požadavky nových investorů a lobistů – další markety, další čerpací stanice, zakrýt krajinu dalšími billboardy, zakrýt krajinu fotovoltaickými panely – změna – změna – změna... Znakem doby je spěch a netrpělivost; města spěchají, běží, sprintují – tu na onu, tu na jinou stranu. Mám poslední dobou často pocit, že jsme pozapomněli formulovat cíl – kam že to chceme doběhnout? Jakým směrem to vlastně spěcháme? Víme, co si za čas počneme – až dojdou dotace na energii ze slunce, až zjistíme, že plechových hal nadnárodních řetězců přibýlo tolik, že jich třetina zkrachovala, ...co bude s tím dědictvím? Stiháme vůbec mysllet (natožpak domyslet) dlouhodobé důsledky dnešních počinů?

Jaký je cíl a smysl územního plánu? Co je závazná urbanistická koncepce? Jde ještě opravdu o to složité a klikaté hledání, dojednání a zdůvodnění úzké kompromisní cesty a dohody mezi mnohdy protichůdnými zájmy různých investorů a rezortů zastoupených dotčenými orgány a ještě s nadstavbou jakýchsi kompozičních vztahů a vytvářením „krásna“? Nebo (... nač si dělat takové vrásky...) má územní plán být prostě průmětem „politické“ nebo „lobistické“ objednávky vydané za objednávku „společenskou“? Vždyť po příštích volbách můžeme provést „změnu“ nebo „změnu předcházející změny“ podle nové „společenské“ objednávky!

Jakému účelu slouží „změny“ územního plánu? Proč je tak jednoduché jejich zadání? Proč se předem daleko přísněji neprověřuje a nezduvodňuje jejich skutečná potřeba? Je např. smyslem „změny“ zpřesňování záměru veřejně prospěšných staveb podle územního rozhodnutí (jako v některých dříve popsáných případech)? Nechceme tady od měřítka územního plánu podrobnost, kterou při stanovení základní urbanistické koncepce ani v nejlepší snaze nemůže poskytnout? Nebo jinak – je účelem změny doplňovat urbanistickou koncepcí? Kdo vlastně zhodnotí, kdy už dochází ke změně urbanistické koncepce – a tedy by bylo spíše třeba přistoupit k novému územnímu plánu (nebo přinejmenším jeho celkové aktualizaci)? Kdo má takovou odpovědnost v případě, kdy politické vedení pokládá změnu za žádoucí a rychlost jejího zapracování za prioritní? Kdo vůbec přebírá odpovědnost za obraz a budoucí prostředí měst? Nemyslím, že by to měl být „jen“ zpracovatel územního plánu, ale v celém rozhodovacím procesu chybí na miskách vah právě váha jeho odborného stanoviska! Není kulturní dědictví našich měst a krajiny natolik cenné, že by mělo podléhat spíše odbornému přístupu?

Ačkoli tedy jsme (nebo snad bychom si přáli být) s dosavadním vývojem a obrazem měst převážně spokojeni, zůstává naší profesi hodně prostorů k hledání odpovědí a vyvstávají stále otázky nové. Ano – říká se: život

je změna, ale jsou změny progresivní i regresivní – neboli také jinak: ne každá změna je k životu! A jestliže se územní plán skládá převážně ze změn, nemáme pevnou půdu pod nohama. Zbývá jen krůček k otázce: proč

vlastně neřídit rozvoj města jen změnovými dokumenty? Nebo – proč ho vlastně řídit? Cítím, že problematice změn územně plánovací dokumentace je potřeba věnovat daleko větší pozornost než dosud – a to jak ze strany po-

řizovatelů a projektantů, tak zejména ze strany legislativy – s cílem posílit stabilitu vývoje osídlení podle jednou schválené a závazné urbanistické koncepce a omezit riziko destruktivního působení nekoncepčních změn.

*Ing. arch. Pavel Koubek
Urbanistická kancelář UK-24
autor textů o Mladé Boleslavi a Jihlavě*

*Ing. arch. Jaroslav Jelínek
Odbor regionálního rozvoje KÚ Karlovarského kraje
autor textu o Karlových Varech*

ENGLISH ABSTRACT

The Development of Selected Statutory Cities: Jihlava, Karlovy Vary and Mladá Boleslav, by Pavel Koubek & Jaroslav Jelínek

The experience of and remarks about physical planning in the last twenty years would be worth making a detailed research among those who produce the physical planning documentation. Also interesting would be the view of the opposing party, namely those who elaborate master plans (commenting therefore on the changes in the process) and those who use them (discussing thus the practical usage). Also, there is probably different experience with the urban setting and that of rural settlement structures. The reason to write these contributions was the focus on three towns of approximately the same population of 50,000 but located in different geographic and economic conditions, evaluating the effects of the physical planning documentation on their development in the last two decades. To strictly compare the results would not be fair, as these locations were of very different starting conditions, but the resulting comments may be inspirational for the generalization of the current problems in our field.